

CITROËN 

79

N° MAN 008790

VOITURES PARTICULIERES

PRESENTATION

CE CARNET DE POCHE est un document récapitulatif des caractéristiques, réglages, contrôles et points particuliers des véhicules **CITROEN**, sauf les véhicules **UTILITAIRES**, qui feront l'objet d'un carnet de poche spécifique.

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 voitures particulières sont traitées dans l'ordre : A - LN - VISA - GS - CX -
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-vent
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
B.V.BOSSIEUX
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 KB) 9/75 →	KB	2 CV 4 (9/75 → 9/78) 2 CV Spécial	AYA 2	A 79/1 (435 cm ³)
	AZ (série KA) 2/70 → 9/78 →	KA	2 CV 6	AK 2 A 06/635	M 28/1 (602 cm ³)
DYANE	AY (série CB) 2/70 →	CB	Dyane 6	AM 2	M 28 (602 cm ³)
MEHARI	AY (série CA) 10/68 → 9/78 9/78 →	CA	Dyane 6 Méhari	AK 2 A 06/635	M 28/1 (602 cm ³)
2 CV Fourgonnette	AZU (série AP) 9/75 → 9/78	AZU	Citroën 250	AYA 2	A 79/1 (435 cm ³)
3 CV Fourgonnette	AK (série AK) 8/70 → 9/78 AY (série CA) 2/78 →	AK CD	Citroën 400 Acadiane	AK 2 AM 2 A	M 28/1 (602 cm ³)
3 CV Berline et Break	AM (série JA) AM (série JB) 7/69 → 9/78 AM (série JC)	JA JB JC	AMI 8 AMI 8 Break et commer. AMI 8 Break Service	AM 2	M 28 (602 cm ³)

A - LN

CARACTERISTIQUES

Désignation courante	Désignation aux Mines		Symbole * Garantie	Appellation Commerciale	Indice plaque moteur	Type moteur
Berline LN	RB (série RB) RB (série RC)	11/76 →	RB RC	LN LN Entreprise	R 06/627	M 28 (602 cm ³)
Plaque moteur	AYA 2	AM 2 - R06/627		AK 2	AM 2 A	A 06/635
Alésage	68,5	74		74	74	74
Course	59	70		70	70	70
Rapport volumétrique	8,5/1	9/1		8,5/1	8,5/1	8,5/1
Puissance maxi ISO	17,7 kW (24 ch DIN) à 6750 tr/mn	23,6 kW (32 ch DIN) à 5750 tr/mn		19,1 kW (26 ch DIN) à 5500 tr/mn	22,8 kW (31 ch DIN) à 5750 tr/mn	21,3 kW (29 ch DIN) à 5750 tr/mn
Couple maxi ISO	2,8 m.daN (2,9 m.kg DIN) à 4500 tr/mn	4,1 m.daN (4,2 m.kg DIN) à 4000 tr/mn		3,9 m.daN (4 m.kg DIN) à 3500 tr/mn	4,1 m.daN (4,2 m.kg DIN) à 3500 tr/mn	3,9 m.daN (4 m.kg DIN) à 3500 tr/mn

sauf R06/627 à 3500 tr/mn

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.RESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

POINTS PARTICULIERS

A - LN

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 : $\phi = 24$ mm2ème possibilité : $\phi = 24,2$ mm 9/73 →

(2ème possibilité : repère B sur carter)

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 :

AYA 2 (435 cm³) 4 à 5 bars à 5000 tr/mnAK 2, A 06/635, R 06/627 (602 cm³) 5,5 à 6,5 bars à 6000 tr/mnAM 2, AM 2 A (602 cm³) 5,5 à 6,5 bars à 6500 tr/mn

Pression incorrecte : (changer le ressort ou le clapet de décharge).

Coussinets arrière de vilebrequin

AYA 2	AM 2, AK 2, AM 2 A, R 06/627, A 06/635
$\phi = 48$	$\phi = 56$
* $\phi = 47,75$	* $\phi = 55,75$

* 2ème possibilité : Repères : point rouge sur coussinet et R sur vilebrequin

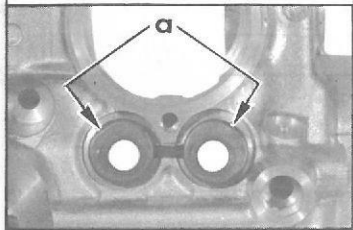
9244

MANO-CONTACT

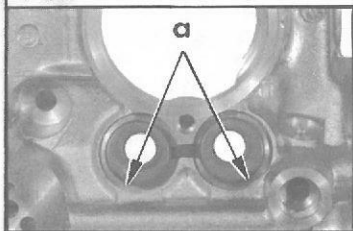


A - LN

12 059



12 060



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

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 photo). 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, AM 2 A, R 06/627 et A 06/635 (602 cm³), orienter les méplats « a » vers le haut.

Sur les moteurs AYA 2 (435 cm³), orienter les méplats « a » vers le bas.

Depuis Décembre 1977, les joints sans talon de centrage sont à double lèvre. Ils peuvent équiper les moteurs sortis depuis Décembre 1972.

Pour les différentes possibilités de montage voir page 5.

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.

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.

RESSORTS
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

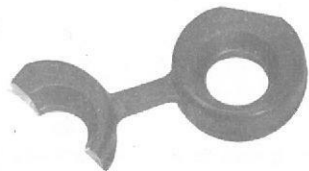
HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

Joint de tubes enveloppes

A - LN

MONTAGES SERIE



77-769

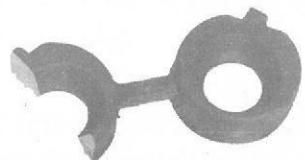
+



77-769

Ancien joint

Ancienne coupelle



77-769

+



77-769

Nouveau joint

Nouvelle coupelle

PANACHAGES REPARATION

AUTORISE



77-769

+

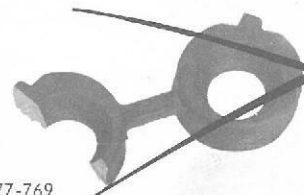


77-769

Ancien joint

Nouvelle coupelle

PROHIBE



77-769

+



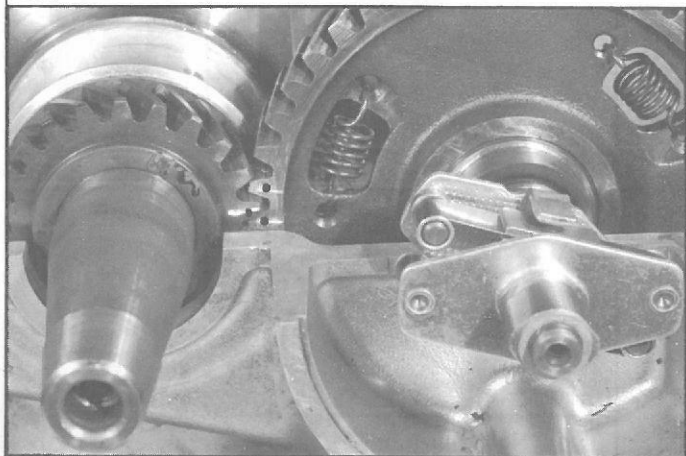
77-769

Nouveau joint

Ancienne coupelle

A - LN

4797



DISTRIBUTION

Calage :

Faire correspondre les repères des pignons (voir photo).

Contrôle (*moteur froid*) :

Mettre la soupape d'admission à son ouverture maximum.

Régler le jeu du culbuteur d'échappement à :

Moteurs :

AYA 2 (435 cm ³)	2,40 mm
AM 2, AK 2, AM2 A, R 06/627, A 06/635 (602 cm ³)	2 mm

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

Tourner le moteur en sens inverse de la marche jusqu'à pénétration de la pige dans le repère d'allumage du volant.
Mesurer le jeu au culbuteur d'échappement, on doit trouver :
(voir page 7).

A - LN

12 096

Moteurs :

AYA 2 (435 cm ³)	0,09 à 0,88 mm
AM 2, AK 2, AM 2 A, R 06/627, A 06/635 (602 cm ³)	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.

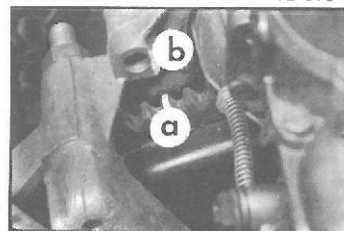
Tourner le moteur en sens inverse, jusqu'à pénétration de la pige.

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

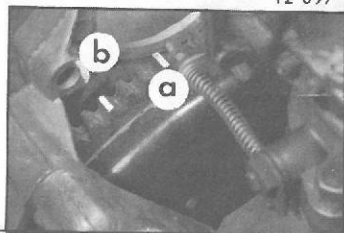
Tourner le moteur en sens normal de trois dents.

Mesurer le jeu au culbuteur d'échappement,

On doit trouver de 0,05 à 0,65 mm.



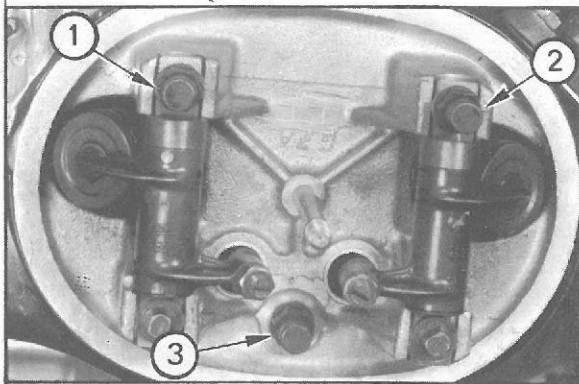
12 097



A - LN

Ecrus de culasse

4124



Ordre de serrage des culasses : ① écrou avant

② écrou arrière

③ écrou inférieur

COUPLES DE SERRAGE

Carter :

Étanchéité : LOCTITE 572 (Formetanch)

Ecrus de goujons de palier 3,5 à 4,5 m.daN

Vis de palier 3,5 à 4 m.daN

Bouchon de vidange 3,5 à 4,5 m.daN

Culasse :

1er serrage 0,5 à 1 m.daN

2ème serrage 2 à 2,3 m.daN

Couvre-culasse :

Écrou borgne 0,5 à 0,7 m.daN

Volant :

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

MOTEUR

ECLAIRAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

IDENTIFICATION - CARACTERISTIQUES DES VEHICULES
VISA SPECIAL - CLUB - SUPER

VISA

	Désignation aux Mines	Appellation Commerciale	Symbole Garantie	Dates de sortie	Plaque moteur	Alésage	Course	Rapport volum.	Puissance maxi ISO	Couple maxi ISO
652 cm ³	VD série VA	VISA Spécial VISA Club	VA	10/78	V 06/630	77	70	9/1	26 kW (36 ch DIN) à 5500 tr/mn	5,1 m.daN (5,3 m.kg DIN) à 3500 tr/mn
1124 cm ³	VD série VB	VISA Super	VB	10/78	XW 3 109/5	72	69	9,2/1	41,2 kW (57 ch DIN) à 6250 tr/mn	7,95 m.daN (8,2 m.kg DIN) à 3000 tr/mn

VISA Spécial-Club

POINTS PARTICULIERS

Vilebrequin : Latéral = 0,07 à 0,14 mm (non réglable). **Ne jamais toiler la microturbine.**

Coussinets : Avant : $\phi = 30$ mm
Arrière : $\phi = 57,5$ mm

Bielles : Latéral = 0,08 à 0,13 mm (non réglable)

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

Pistons : Au montage la flèche doit être dirigée côté distribution

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

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

Jeux pratique aux culbuteurs (moteur froid) : Admission = 0,20 mm
Echappement = 0,20 mm

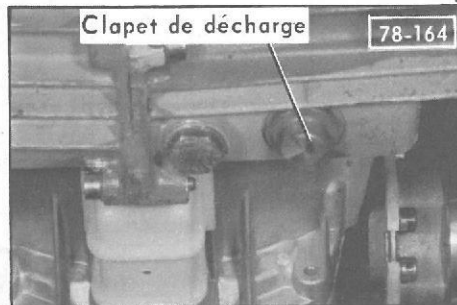
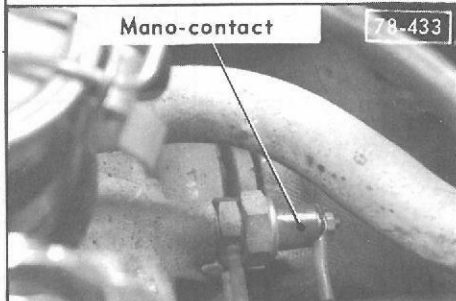
Méthode de réglage : Régler une soupape lorsque la soupape correspondante du cylindre opposé est en pleine ouverture.

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

5,5 à 6,5 bars à 6000 tr/mn

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

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



MOTEUR

ILLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

SUSPENSION MOTEUR - COUPLES DE SERRAGE

VISA

652 cm³ QUATRE POINTS1124 cm³ TROIS POINTS

ARRIERE sur BOITE DE VITÉSSES
6 à 6,5 m.daN
AVANT sur MOTEUR
7 à 7,5 m.daN

AVANT et ARRIERE GAUCHE
4,5 à 5 m.daN
AVANT DROIT
2 à 2,5 m.daN

ETANCHEITE CARTER - CYLINDRE - CULASSE

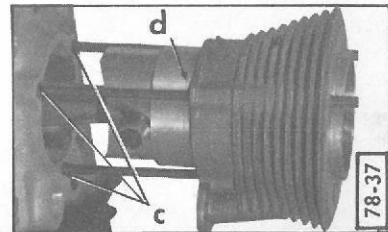
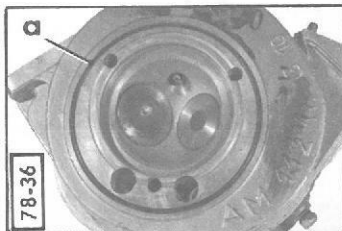
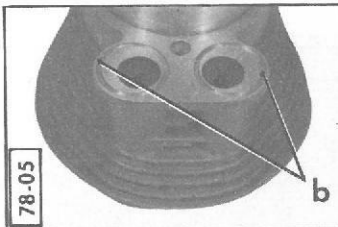
Par joints toriques :

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

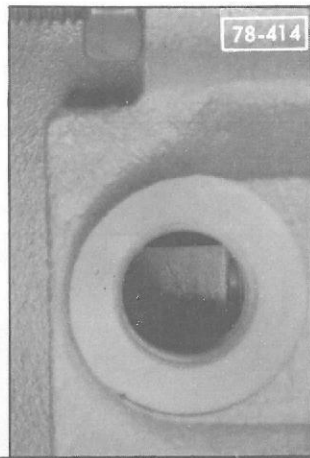
Contrôle dépression dans le carter :

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

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



VISA Spécial - Club



DISTRIBUTION

Calage :

Faire correspondre les repères des pignons (voir photo).

Contrôle (moteur froid) :

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

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

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

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

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

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

COUPLES DE SERRAGE

Carters :

Etanchéité : LOCTITE 572 (Formétanch)

Vis du palier avant 1,6 à 1,8 m.daN

Vis de palier moteur, (sauf palier avant)..... 3,5 à 4 m.daN

Bouchon de vidange 3,5 à 4,5 m.daN

Culasse :

1er serrage 0,5 à 1 m.daN

2ème serrage 1,9 m.daN

Couvre-culasse :

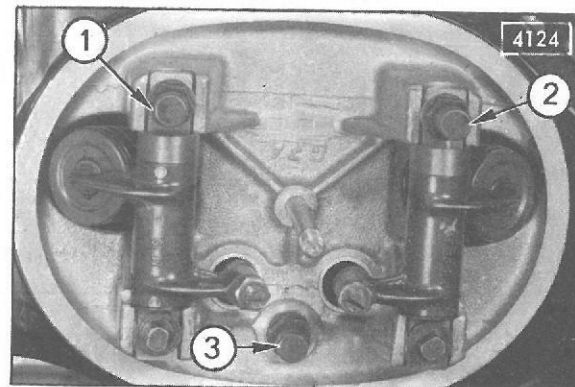
Ecroû borgne 0,5 à 0,7 m.daN

Volant :

Vis de fixation du volant (à remplacer à chaque
dépose) (face et filets builés) : 8 m.daN

VISA Spécial - Club

Ecroû de culasse



Ordre de serrage des écrous de culasse : ① écrou avant

② écrou arrière

③ écrou inférieur

VISA Super

POINTS PARTICULIERS

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

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

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

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

Cylindres : Une seule classe de chemises-pistons est vendue en P.R.

Dépassement des chemises : 0,11 à 0,18 mm, différence de dépassement entre deux chemises consécutives : 0,04 mm.
 Il existe quatre épaisseurs de joints d'embase.

BLEU	BLANC	ROUGE	JAUNE
0,07 à 0,105 mm	0,085 à 0,120 mm	0,105 à 0,140 mm	0,130 à 0,165 mm

Pistons : Flèche repère orientée côté distribution

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

Arbre à cames : Latéral : 0,07 à 0,17 mm (Une seule épaisseur de bride = 5,88 à 5,93 mm)

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

Jeu pratique aux culbuteurs (*moteur froid*) : Admission = 0,10 à 0,15 mm
Echappement = 0,25 mm

Méthode de réglage : (voir page 44)

Calage distribution : Orienter les clavetages (voir photo), placer la chaîne, les deux maillons repérés blancs avec le repère de la roue d'arbre à cames, le maillon repéré blanc avec le repère du pignon de vilebrequin.

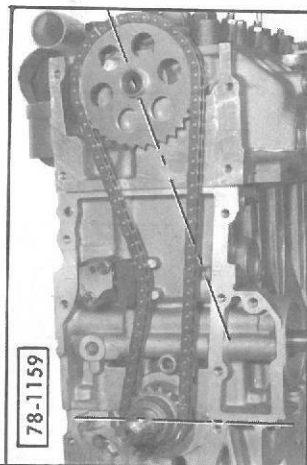
Bougies : Type à siège conique - Couple de serrage culasse froide : 1,5 à 2 m.daN

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

3 bars mini à 4000 tr/mn

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

VISA SUPER



VISA SUPER

CIRCUIT D'EAU

Remplissage : a) Robinet de chauffage ouvert, faire le plein par la nourrice.

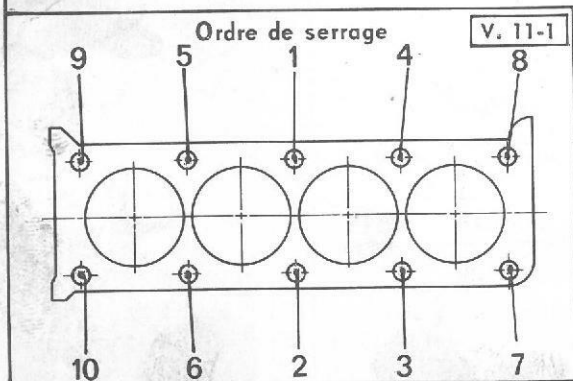
b) Fermer la nourrice et mettre le moteur en marche jusqu'à l'enclenchement du moto-ventilateur, compléter si nécessaire.

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

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

COUPLES DE SERRAGE

Vis de serrage culasses	5,75 à 6,25 m.daN
Vis de chapeau de bielle	3,5 à 4 m.daN
Vis de fixation du volant	6,5 à 7 m.daN
Ecrou de la poulie de vilebrequin	13 à 15 m.daN
Vis du carter de chapeau de paliers	5 à 5,5 m.daN
Vis de fixation de la roue d'arbre à cames et de l'excentrique de la pompe à essence	} 7 à 8 m.daN
Thermo-contact eau sur culasse	
Thermo-contact eau sur radiateur	1,8 à 2 m.daN
Mano-contact huile sur carter	4 à 5 m.daN



MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.RESSORTS
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

IDENTIFICATION - CARACTERISTIQUES DES VEHICULES
BERLINES GS 1130 - 1220 - 1300

GS

	Désignation aux Mines	Appellation Commerciale	Symbole ■ Garantie	Dates de sortie	Plaque * moteur	Alésage	Course	Rapport volum.	Puissance maxi ISO	Couple maxi ISO
1130	GX série GA	G Spécial GSX	GA	9/77 → 9/77 →	G 11/631	74	65,6	9/1	41 kW (56 ch DIN) à 5750 tr/mn	7,9 m.daN (8,1 m.kg DIN) à 3500 tr/mn
1220	GX série GB	GS 1220 GS 1220 Club G Spécial 1220 GS Club GS Pallas	GB	9/72 1/74 9/72 à 1/74 1/74 à 9/74 9/74 → 9/74 →	G 12/612 G 12/611	77	65,6	8,2/1	44 kW (60 ch DIN) à 5750 tr/mn	8,7 m.daN (8,9 m.kg DIN) à 3250 tr/mn
	GX série GH	GS X2	GH	10/74 à 9/78	G 12/619	77	65,6	8,7/1	47 kW (64 ch DIN) à 5750 tr/mn	9,1 m.daN 9,3 m.kg DIN) à 3500 tr/mn
1300	GX série GL	GS X3	GL	9/78 →	G 13/625	79,4	65,6	8,7/1	47,8 kW (65 ch DIN) à 5500 tr/mn	9,6 m.daN (9,8 m.kg DIN) à 3500 tr/mn

■ * Voir nota page 19.

GS

BREAKS 1130 - 1220

	Désignation aux Mines	Appellation Commerciale	Symbole ■ Garantie	Dates de sortie	Plaque* moteur	Alésage	Course	Rapport volum.	Puissance maxi ISO	Couple maxi ISO
1130	GX série GE	G Spécial Break	GE	9/77 →	G 11/631	74	65,6	9/1	41 kW (56 ch DIN) à 5750 tr/mn	7,9 m.daN (8,1 m.kg DIN) à 3500 tr/mn
	GX série GF	GS Entreprise	GF	9/77 →						
1220	GX série GC	GS 1220 5 portes GS 1220 Club 5 p. G Spécial 1220 GS Club	GC	9/72 à 1/74 9/72 à 1/74 1/74 à 9/75 9/74 →	G 12/612 G 12/611	77	65,6	8,2/1	44 kW (60 ch DIN) à 5750 tr/mn	8,7 m.daN (8,9 m.kg DIN) à 3250 tr/mn
	GX série GD	GS Service 1220 3 portes, tôle	GD	9/72 à 1/74	G 12/612 G 12/611	77	65,6	8,2/1	44 kW (60 ch DIN) à 5750 tr/mn	8,7 m.daN (8,9 m.kg DIN) à 3250 tr/mn
		GS Service 1220 3 p., Club, vitré		9/72 à 9/74						
G Spécial 1220 Service, tôle	1/74 à 9/75									

■ * Voir Nota page 19.

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

BREAK 1220

GS

	Désignation aux Mines	Appellation Commerciale	Symbole ■ Garantie	Dates de sortie	Plaque * moteur	Alésage	Course	Rapport volum.	Puissance maxi ISO	Couple maxi ISO
1220	GX série GD	GS Club Service vitré	GD	9/74 à 9/77	G 12/612 G 12/611	77	65,6	8,2/1	44 kW (60 ch DIN) à 5750 tr/mn	8,8 m.daN (8,9 m.kg DIN) à 3250 tr/mn

NOTA :

* G 12/611 - Véhicules équipés de B.V. convertisseur

G 11/631 - G 12/612 - G 12/619 et G 13/625 - Véhicules équipés de B.V. mécanique

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

POINTS PARTICULIERS

Vilebrequin : Latéral = 0,09 à 0,2 mm (non réglable)

Coussinets : MOTEURS : G 11 et G 12

1ère possibilité : 57,5 mm, sans repère

2ème possibilité : 57,4 mm, repère rouge (vilebrequin peinture rouge)

GS

POINTS PARTICULIERS

Coussinets : Moteur G 13
Un certain nombre de moteurs G 13 possèdent des coussinets particuliers, se reporter au Manuel 682-1, Opération G. 100-00.

Bielles : latéral : 0,13 à 0,18 mm

Abres à cames : latéral : 0,05 à 0,15 mm (non réglable)

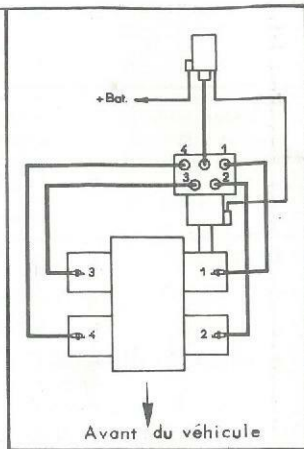
Cylindres (2 classes de hauteur)

Cylindre	Moteurs G 11 - G 12 - G 13	NOTA : D'un même côté, monter des cylindres repérés de même couleur.
Repère rouge	86,88 à 86,90	
Repère vert	86,90 à 86,92	

Pistons : Moteurs G 11 - G 12 - G 13 : les pistons sont repérés **Droit et Gauche** 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 d'axes 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

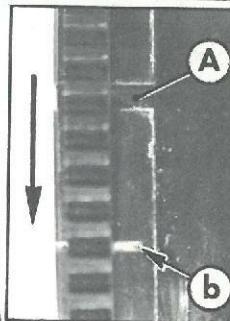
Pas de réglage : (changer le ressort ou le clapet de décharge)

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-
res d'admission sauf 1130 et 1300

GS

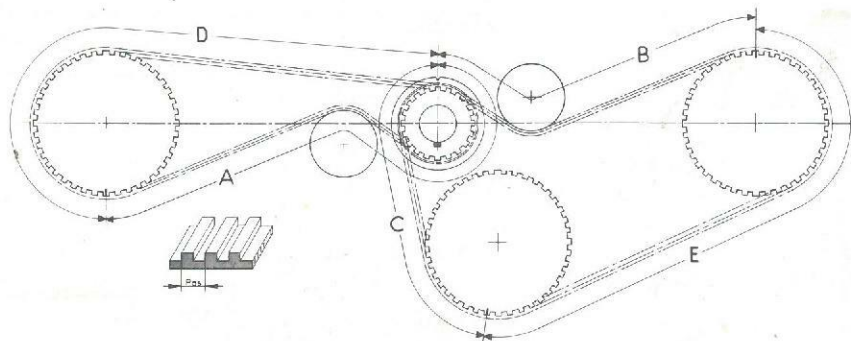


1130 - 1220 sauf X2 et 1300

10° avant PMH - X2 et 1300 : 15° avant PMH
sur convertisseur repère « b » (5 dents avant
encoche A la plus large)

GS

DISTRIBUTION

Montage des
courroies

G. 10-14 a

1130 - 1220
1300

A = 43 pas
B = 33 pas
C = 25 pas
D = 50 pas
E = 47 pas

Tension des courroies :

Déposer le ventilateur et le couvre-culbuteurs admission gauche.

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

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

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

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

COUPLES DE SERRAGE

7979

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

Culasses :

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

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

Embrayage classique : Moteurs G.11 et G.12 : 6,4 à 6,9 m.daN } face et filets
 Moteurs G.13 (vis à embase) : 6,6 à 7,4 m.daN } graissés

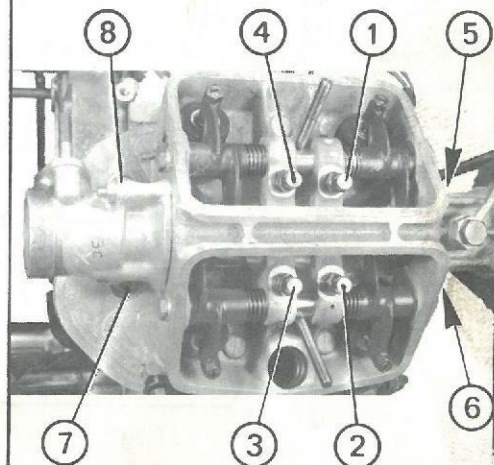
Convertisseur de couple :

→ Juin 1974 : (Vis de 14 mm sur plats) : 6,5 à 7 m.daN } Vis montées au LOC-
 Juin 1974 → : (Vis de 16 mm sur plats) : 10,5 à 11,5 m.daN } TITE 40 (Scelbloc)

Fixation du diaphragme sur convertisseur de couple : LOCTITE 40 (Scelbloc)
 2,7 à 2,9 m.daN - Ventilateur : voir page N° 24.

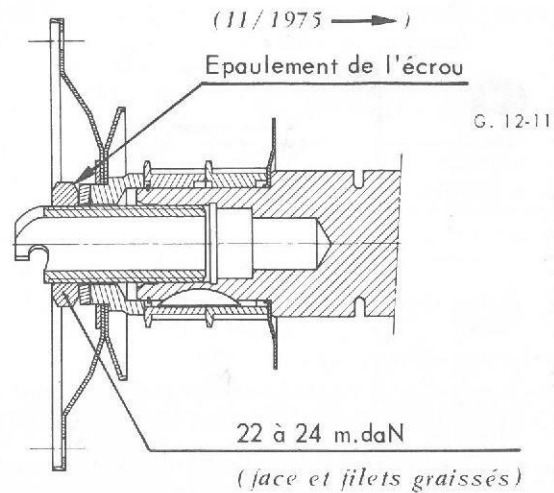
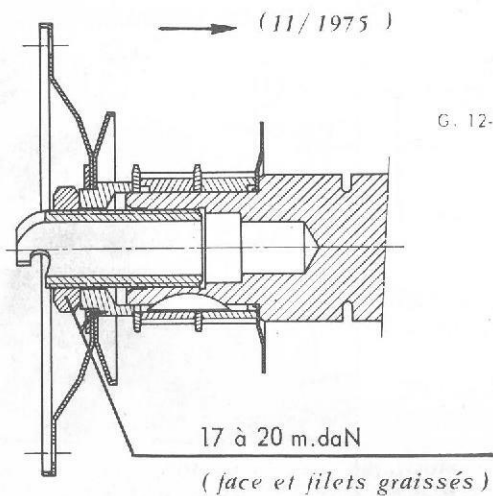
GS

ORDRE DE SERRAGE DES CULASSES



GS

VENTILATEURS



MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.RESSORTS
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

CARACTERISTIQUES BERLINE ET BREAK (Carburateur)

CX Essence

	CX 2000 Berline	CX 2000 Break	CX 2200 Berline	CX 2400 Berline	CX Prestige Berline	CX 2400 Break
Symbole	MA série MB	MA série MD	MA série MC	MA série MJ	MA série MK	MA série MF
Genre	CX 2000	Break CX 2000	CX 2200	CX 2400	CX Prestige	Break CX 2400
Désignation aux Mines	MB	MD	MC	MJ	MK	MF
Appellation commerciale	11 CV	12 CV	13 CV	13 CV	13 CV	13 CV
Symbole garantie	9/1974	1/1976	1/75 → 9/76	7/1976	1/1976	7/1976
Puissance fiscale	M 20/616	M 22/617	M 23/623	M 23/623	M 23/623	M 23/623
Date de sortie	86 × 85,5	90 × 85,5	93,5 × 85,5	93,5 × 85,5	93,5 × 85,5	93,5 × 85,5
Indice plaque moteur	1985 cm ³	2175 cm ³	2350 cm ³	2350 cm ³	2350 cm ³	2350 cm ³
Alésage/Course	9/1	9/1	8,75/1	8,75/1	8,75/1	8,75/1
Cylindrée	75 kW (102 ch DIN) à 5500 tr/mn	82,5 kW (112 ch DIN) à 5500 tr/mn	84,5 kW (115 ch DIN) à 5500 tr/mn	84,5 kW (115 ch DIN) à 5500 tr/mn	84,5 kW (115 ch DIN) à 5500 tr/mn	84,5 kW (115 ch DIN) à 5500 tr/mn
Rapport volumétrique	15,2 m.daN (15,5 m.kg DIN) à 3000 tr/mn	16,6 m.daN (17 m.kg DIN) à 3500 tr/mn	17,8 m.daN (18,2 m.kg DIN) à 3000 tr/mn	17,8 m.daN (18,2 m.kg DIN) à 3000 tr/mn	17,8 m.daN (18,2 m.kg DIN) à 3000 tr/mn	17,8 m.daN (18,2 m.kg DIN) à 3000 tr/mn
Puissance maxi (ISO)						
Couple maxi (ISO)						

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 x 85,5	
Alésage/Course		2350 cm ³	
Cylindrée		8,75/1	
Rapport volumétrique		94 kW (128 ch DIN) à 4800 tr/mn	
Puissance maxi (ISO)		19,7 m.daN (20,1 m.kg DIN), à 3600 tr/mn	
Couple maxi (ISO)			

JR

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

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	12/75 → 5/78	2/76 → 5/78	2/1978	
Indice plaque moteur	M 22/621		M 25/629	
Alésage/Course	90 × 85,5		93 × 92	
Cylindrée	2175 cm ³		2500 cm ³	
Rapport volumétrique	22,25/1		22,25/1	
Puissance maxi (ISO)	48,5 kW (66 ch DIN) à 4500 tr/mn		55,2 kW (75 ch DIN) à 4250 tr/mn	
Couple maxi (ISO)	12,5 m.daN (12,8 m.kg DIN) à 2750 tr/mn		15m.daN (15,3 m.kg DIN) à 2000 tr/mn	

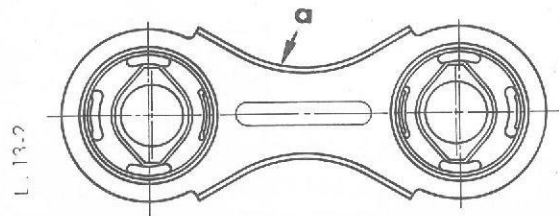
CX

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 m.daN	10 m.daN
Biellette anti-couple côté moteur (Repère peinture bleue en « a »)	} 8,2 m.daN	
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 2,400 L à B.V. mécanique à 4 rapports (7/78 →)
- Moteur 2 litres à B.V. mécanique à 4 rapports (11/78 →)
- Moteur Diesel à B.V. mécanique à 4 ou 5 rapports

Couples de serrage des fixations	Sur cadre	Sur Mot. ou BV
Support sous moteur	} 3 m.daN	10 m.daN
Support élastique B.V.		16 à 17 m.daN
Biellette anti-couple (Essence) (Repère peinture verte en « a »)	} 10 m.daN	
Biellette anti-couple (Diesel) (Repère peinture noire en « a »)		

Montage à 1 biellette : largeur = 42 mm

MOTEUR

ECLAIRAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

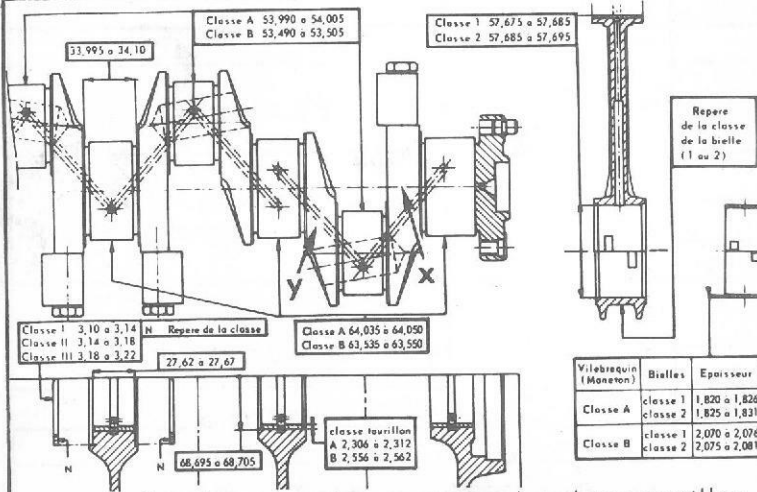
RADIATEURS - MOTO-VENTILATEURS

CX

Types	Particularités	Radiateurs	Moto-ventilateurs
CX 2000 → 1/1975	Sauf option attelage de remorque	16 dm ²	1 moto-ventilateur
CX 2000 → 1/1975	option attelage de remorque	20 dm ²	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)	sauf option convertisseur-climatiseur		23 dm ²
CX 2400 CX Prestige (carburateur)	option convertisseur et climatiseur	1 moto-ventilateur	
CX 2400 IE	sauf option convertisseur ou climatiseur	2 moto-ventilateurs	
CX 2400 IE	option convertisseur ou climatiseur	2 moto-ventilateurs	
CX Diesel T.T.		23 dm ²	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 : 0,037 à 0,247 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

Vilebrequin (Moneton)	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

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

CX Tous Types Essence

Position de la rampe de culbuteurs d'admission :

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

DISTRIBUTION

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

Calage : aligner les repères (Flèches).

Contrôle :

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

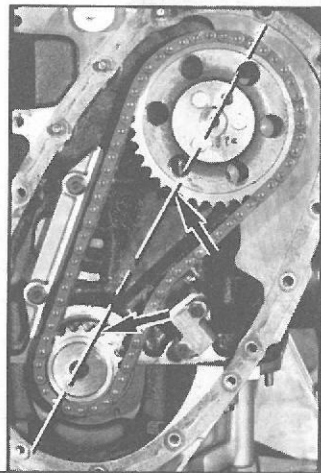
3 bars mini à 2000 tr/mn

4 à 5 bars à 4000 tr/mn

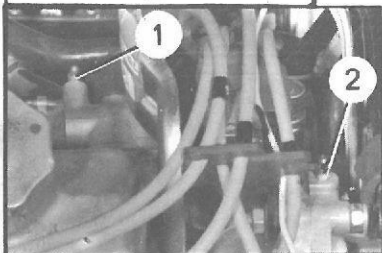
Huile : TOTAL GTS 15 W 40

ou TOTAL Altigrade GT 10 W 30

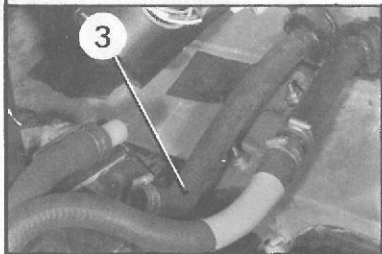
13 396



CX Tous Types Essence



13 358



13 361

CIRCUIT D'EAU - Remplissage total.

Ouvrir le robinet de chauffage dans l'habitacle.

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

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

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

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

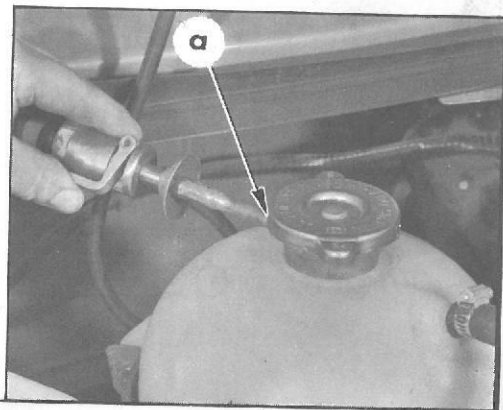
CX Tous Types Essence

- Favoriser l'amorçage de la pompe, par mise en pression du circuit : de 0,5 à 1 bar, en utilisant l'orifice « a » de trop plein.
- Pour nourrice à bouchon vissé (voir page N° 42).
- Faire tourner le moteur (2000 tr/mn) jusqu'à l'enclenchement du (ou des) moto-ventilateur (s) et laisser tourner au ralenti pendant 10 minutes environ.

13 363

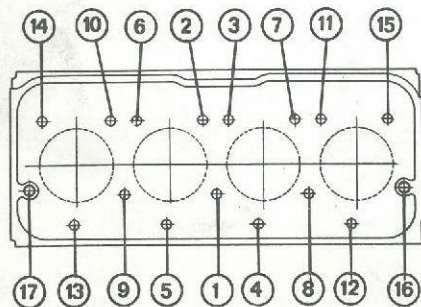
ATTENTION :

- Ne jamais ouvrir le bouchon de la nourrice d'expansion lorsque le (ou les) moto-ventilateur(s) 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

ORDRE DE SERRAGE



B. 11-5

COUPLES DE SERRAGE

Moteurs Essence

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

Moteurs Diesel : POINTS PARTICULIERS

CX Diesel T.T.

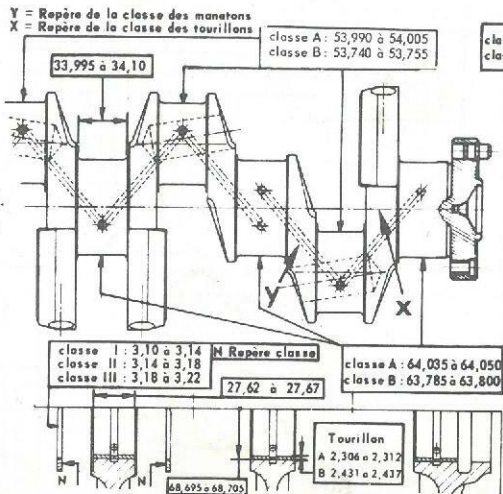
Vilebrequin : Latéral = 0,07 à 0,17 mm. Réglable par demi-joues (face antifriction, contact vilebrequin) d'épaisseurs égales d'un même côté du palier. Le vilebrequin du 2500 Diesel est spécifique par la microturbine sur la portée du joint SPI côté volant moteur.

Bielles : Latéral = 0,037 à 0,247 mm (non réglable).
Fournitures P.R. : Vilebrequin de classe AA, bielles et pistons par jeux de quatre.

Arbre à cames : Latéral = 0,05 à 0,09 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.

Âlvéole (trèfle) du piston côté arbre à cames.

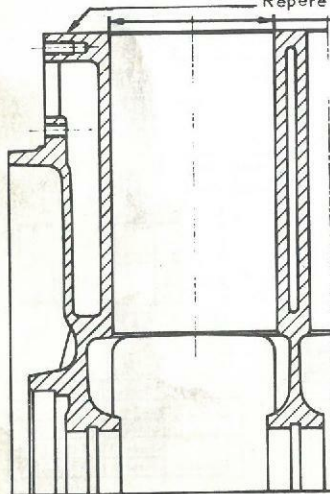


Vilebrequin	Bielles	Epaisseur
Classe A	classe I	1,820 à 1,826
	classe II	1,825 à 1,831
Classe B	classe I	1,945 à 1,951
	classe II	1,950 à 1,956

CX 2200 Diesel

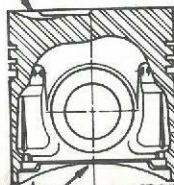
Bloc-cylindres - pistons - segments

Repère de la classe du bloc-cylindres



	ϕ nominal	Repère	ϕ Cylindre
Série	90	A 1	90,02 à 90,03
		A 2	90,03 à 90,04
		A 3	90,04 à 90,05
Réparation	90,25	B 1	90,27 à 90,28
		B 2	90,28 à 90,29
	90,50	C 1	90,52 à 90,53
		C 2	90,53 à 90,54
	90,75	D 1	90,77 à 90,78
		D 2	90,78 à 90,79

Dirigé côté arbres à cames



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

Segments

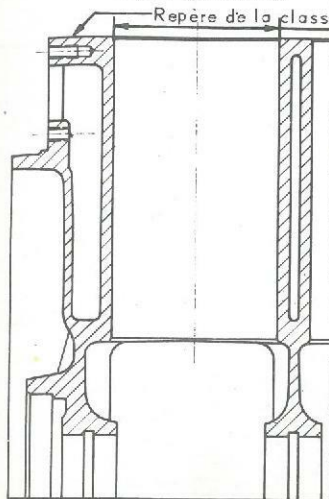
Série	ϕ 90	sans repère ou repère jaune
Réparation	ϕ 90,25	repère vert
	ϕ 90,50	repère blanc
	ϕ 90,75	repère violet

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

	ϕ nominal	Repère	ϕ 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	B 1 a	90,18 à 90,19	0,47 à 0,52
		B 2 g	90,19 à 90,20	
Réparation	90,50	C 1 a	90,43 à 90,44	0,44 à 0,49
		C 2 g	90,44 à 90,45	
Réparation	90,75	D 1 a	90,68 à 90,69	0,41 à 0,46
		D 2 g	90,69 à 90,70	

Bloc-cylindres - pistons - segments

CX 2500 Diesel

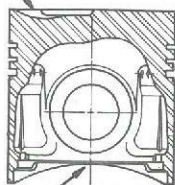


Repère de la classe du bloc-cylindres

	ϕ nominal	Repère	ϕ Cylindre
Série	93	A1	93,00 à 93,01
		A2	93,01 à 93,02
		A3	93,02 à 93,03
Réparation	93,25	B1	93,25 à 93,26
		B2	93,26 à 93,27
	93,50	C1	93,50 à 93,51
		C2	93,51 à 93,52
	93,75	D1	93,75 à 93,76
		D2	93,76 à 93,77

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

Dirigé côté arbres à cames

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

	ϕ nominal	Repère	ϕ 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	B1 g	93,157 à 93,172	0,47 à 0,52
		B2 g	93,167 à 93,182	
Réparation	93,50	C1 g	93,407 à 93,422	0,44 à 0,49
		C2 g	93,417 à 93,432	
Réparation	93,75	D1 g	93,657 à 93,672	0,41 à 0,46
		D2 g	93,667 à 93,682	



Jeux pratiques aux culbuteurs (à froid)

Admission = 0,30 mm
Echappement = 0,20 mmMéthode de réglage
Voir page 44**DISTRIBUTION****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

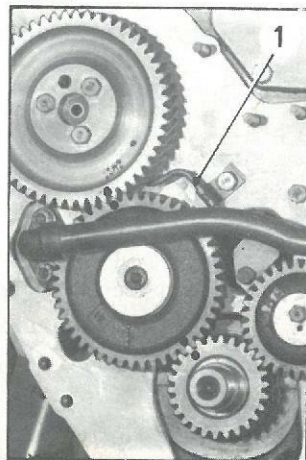
à partir de -12° C : TOTAL RUBIA S 10 W

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

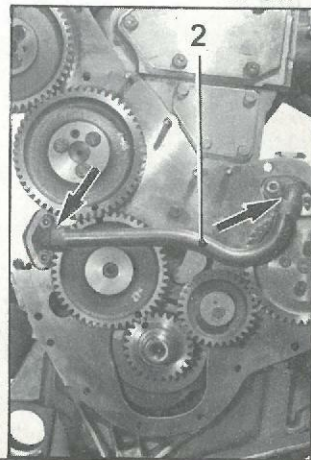
Les tubes de refoulement (2) ne sont pas interchangeables.

CX Diesel Tous Types

15090

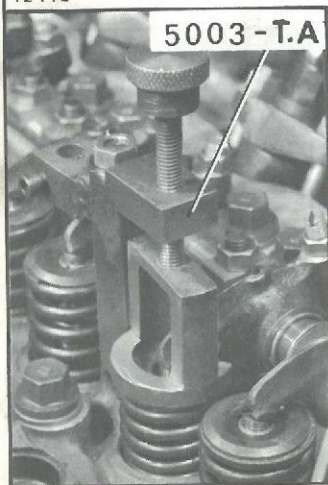


77-639



CX Diesel Tous Types

12 112



DISTRIBUTION

Contrôle :

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

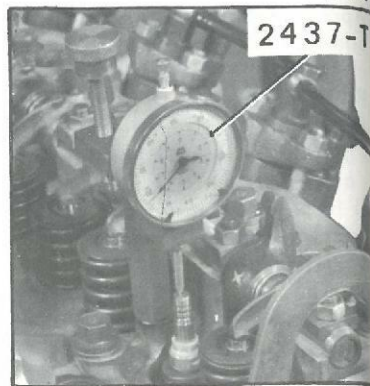
Rechercher le P.M.H. (compression) du cylindre N° 1.

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

Faire un tour moteur (sens de la marche) en revenant 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.

12 106



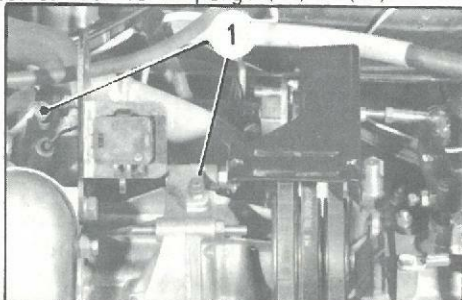
CIRCUIT D'EAU

Remplissage total

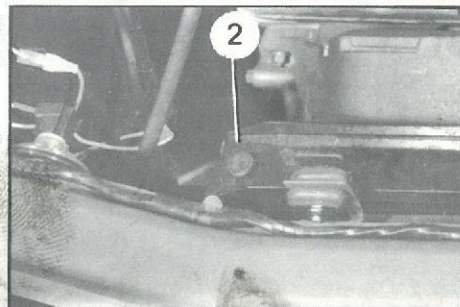
CX Diesel Tous Types

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).

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.



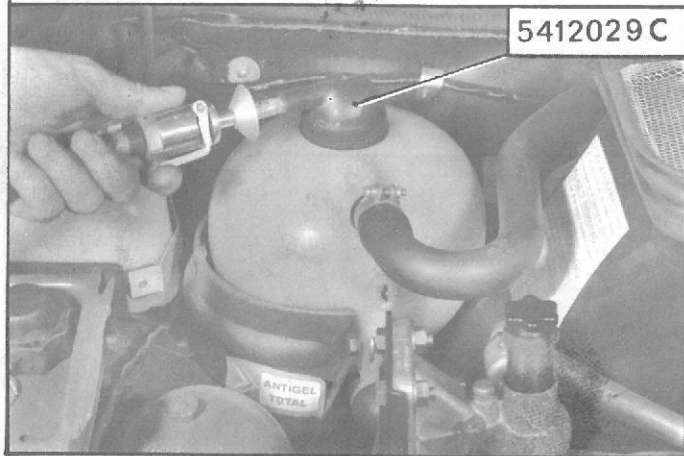
15087



15087

CX Diesel Tous Types

76-247

CIRCUIT D'EAU
Remplissage total (suite)

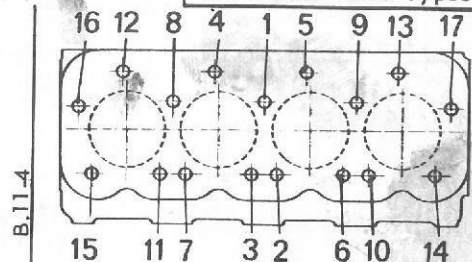
5. Fermer la nourrice : serrer le bouchon d'un quart de tour après la mise en contact du joint sur l'embase.
6. Mettre le moteur en marche.
Laisser tourner 6 mn à 2000 tr/mn.
S'assurer que la circulation d'eau s'effectue normalement, sinon procéder à une nouvelle purge et favoriser l'amorçage de la pompe par mise en pression du circuit (0,5 bar) par l'orifice de remplissage sur lequel aura été placé un raccord 5 412 029 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.

COUPLES DE SERRAGE

Moteurs Diesel

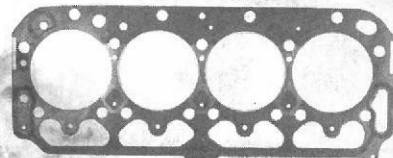
Vis de paliers (<i>à changer à chaque dépose</i>)	9 à 10 m.daN
Bouchon de vidange	3,5 à 4,5 m.daN
Vis de bielles (<i>à changer à chaque dépose</i>)	7,2 à 8 m.daN
Vis de culasse (<i>à froid</i>) (<i>faces et filets huilés</i>) :	
1er serrage	5,5 m.daN
2ème serrage	9,5 à 10 m.daN
Vis de volant (LOCTITE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

CX Diesel Tous Types



B.11-4

Repère OL : 2200
3 L : 2500



78-195

Repère

Tous Types

REGLAGE DES CULBUTEURS

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
3ème cyl.	4ème cyl.
4ème cyl.	2ème cyl.
2ème cyl.	1er cyl.
1er cyl.	3ème cyl.

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.

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

MANO-CONTACT DE PRESSION D'HUILE MOTEUR

TOUS TYPES

Véhicule	Emplacement	Tarage	Couple de serrage
2 CV - Dyane 6 - Méhari Camionnettes : 250 et 400 AMI 8 - Acadiane - LN	Sous cylindre gauche	Le témoin s'éteint entre 0,475 et 0,675 bar	2 à 2,2 m.daN
VISA Spécial et Club	Au-dessus du cylindre gauche		2 m.daN
VISA Super	Près de la cartouche		4 à 5 m.daN
GS T.T.	Près de la cartouche		2 à 2,5 m.daN
CX T.T.	Sur carter-moteur		2,5 à 3 m.daN

TOUS TYPES		THERMO-CONTACT ET SONDE THERMOMETRIQUE		
Véhicule	Désignation	Emplacement	Tarage du contacteur	Couple de serrage
VISA Super	Thermo-contact de ventilateur	Sur radiateur d'eau	Mise en marche 87° à 92° C Arrêt : 87° à 82° C	1,8 à 2 m.daN
	Thermo-contact d'alerte d'eau	Sur la culasse	Le témoin s'allume de 100 à 110° C s'éteint de 100 à 94° C	4 à 5 m.daN
GS 1220	Thermo-contact d'huile moteur (9/72 → 3/76) (9/78 →)	Sous l'alternateur	Le témoin s'allume entre 132° et 138° C	2,5 à 3 m.daN
GS 1300		Partie inférieure arrière du demi-carter droit	Le témoin s'allume entre 128,5° et 131,5° C	
GS Convertisseur	Thermo-contact d'huile de B.V.	Sur distributeur (carter d'embrayage)	Le témoin s'allume entre 132° et 138° C	3,2 à 3,5 m.daN
CX T.T.	Thermo-contact huile moteur (→ 6/75)	Sur support filtre d'huile	Le témoin s'allume entre 147° et 150° C	3 à 3,5 m.daN
	(6/75 →)		135° et 138° C	

UR

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

THERMO-CONTACT ET SONDE THERMOMETRIQUE

TOUS TYPES

Véhicule	Désignation	Emplacement	Tarage du contacteur	Couple de serrage
CX T.T. Radiateur 16 dm ²	Thermo-contact de ventilateur (→ 1/75)	Sur radiateur d'eau	Mise en marche 101° à 103,5° C Arrêt 95° à 92° C	1,8 à 2 m.daN
Radiateurs 20 et 23 dm ²	(1/75 →)		Mise en marche 95° à 100° C Arrêt 95° à 90° C	
CX Diesel 2200 et 2500	Thermo-contact ventilateur (→ 9/78)		Mise en marche 87° à 92° C Arrêt 87° à 82° C	
Diesel 2500	(9/78 →)		Mise en marche 95° à 100° C Arrêt 95° à 90° C	
CX Essence Radiateur 16 dm ²	Thermo-contact d'alerte d'eau	Sur boîtier sortie d'eau culasse	Le témoin s'allume de 113° à 117° C S'éteint de 113,5° à 109,5° C	2,5 à 3 m.daN
Radiateurs 20 et 23 dm ²			Le témoin s'allume de 110,5° à 113,5° C S'éteint de 110° à 107° C	

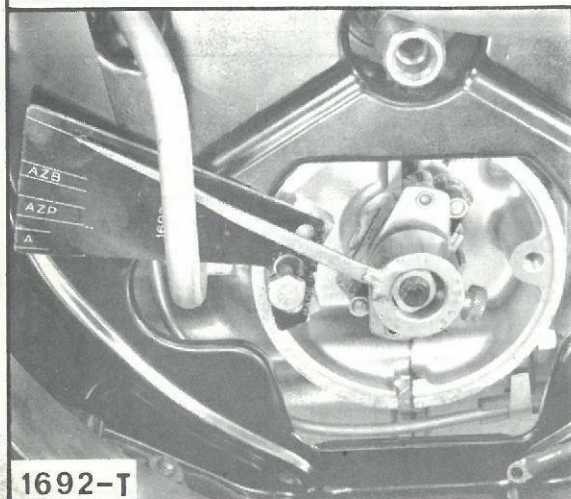
TOUS TYPES	THERMO-CONTACT ET SONDE THERMOMETRIQUE			
Vehicule	Désignation	Emplacement	Tarage du contacteur	Couple de serrage
CX 2200 Diesel 2500 Diesel	Thermo-contact d'alerte d'eau (→ 9/78)	Sur boîtier sortie d'eau culasse	Le témoin s'allume de 103,5° à 106,5° C S'éteint de 103° à 100° C	2,5 à 3 m.daN
2500 Diesel	(9/78 →)		Le témoin s'allume de 110,5° à 113,5° C S'éteint de 110° à 107° C	
Froid - 20 Prestige CX Diesel «attrem»	Sonde thermométrique d'eau de refroidissement moteur	Sur pompe à eau	Cadran sur planche de bord	3 à 3,5 m.daN
CX Convertisseur	Thermo-contact d'huile de boîte de vitesses	Sur distributeur (carter d'embrayage)	Le témoin s'allume entre 102,5° et 106,5° C	3,2 à 3,5 m.daN

REGULATEUR THERMOSTATIQUE

Véhicule	Emplacement	Tarage
VISA Super	Dans boîtier sortie d'eau culasse	Début d'ouverture : $82^{\circ} \text{C} \pm 0,5^{\circ} \text{C}$ Ouverture 7,5 mm mini à 93°C
CX 2200 Diesel		Début d'ouverture : $78^{\circ} \text{C} \pm 0,5^{\circ} \text{C}$ Ouverture 7,5 mm mini à 90°C
CX 2500 Diesel CX Essence T.T.		Début d'ouverture : $84^{\circ} \text{C} \pm 1,5^{\circ} \text{C}$ Ouverture 7,5 mm mini à 96°C

A - LN

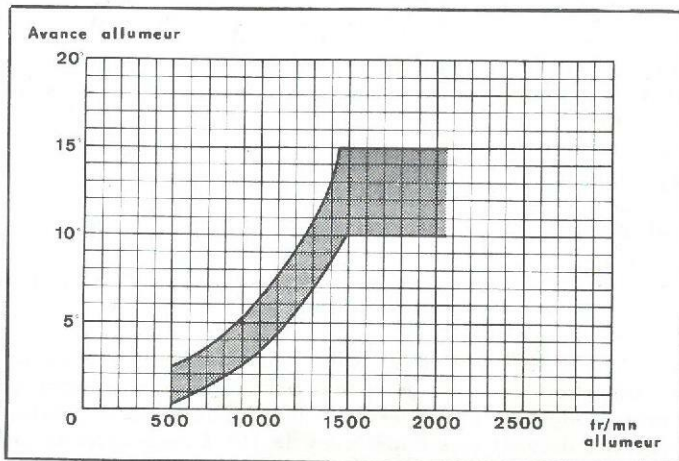
4263



1692-T

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
	Ouvert. des contacts	Angle de fermeture	DWELL			
AYA 2 (A 79/1)	0,35mm à 0,45mm	109° ± 3° (2/70 →)	60% ± 2% (2/70 →)	12°	AZP	B.
AM2 (M 28) AK2 (M 28/1) AM2 A				8°		

A - LN

Courbe d'avance centrifuge « B »

A. 21-53

VISA Spécial - Club

Allumage électronique intégral

Calculateur : THOMSON ou MOTOROLA
 Capteurs de proximité : THOMSON ou DUCELLIER } Rondelle de 2 mm d'épaisseur impérative sous capteurs
 (à titre indicatif : entrefer entre capteurs et plot : 0,5 à 1,5 mm)

Caractéristiques :

- Capteur supérieur situé à 10° avant le PMH (avance initiale non réglable). Repère rouge sur câblerie pour branchement de ce capteur.
- Capteur inférieur situé à 35° avant le capteur supérieur (angle correspondant au développement maxi de la courbe d'avance, correction à dépression comprise).
- Développement de la courbe d'avance à partir de 1000 tr/mn par calculateur *par rapport à l'avance initiale.*
- Correction par dépression : 10° supplémentaires (à partir de 1000 tr/mn) lorsque la dépression dans la tubulure est supérieure à 120 mbars (correction par capsule interrupteur).
- Protection de la bobine d'allumage lors de mise sous tension prolongée : coupure du courant primaire après 2 secondes environ.

Contrôles principaux :

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

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

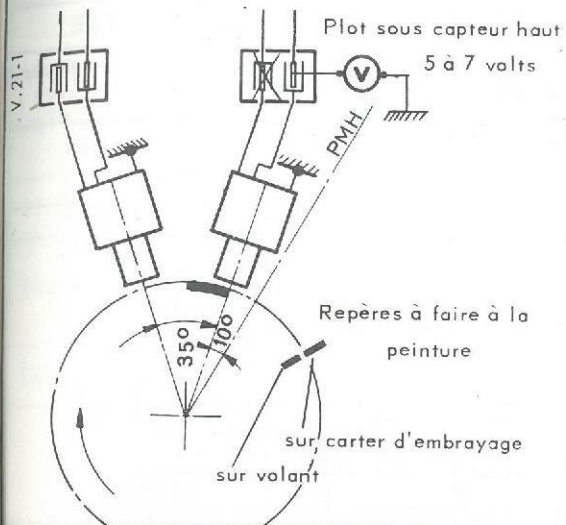
Développement de la courbe d'avance (page suivante) avec lampe stroboscopique (à partir de 1000 tr/mn).

Plot volant sous capteur supérieur : tracer en vis à vis deux repères de peinture blanche sur carter et sur volant.

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

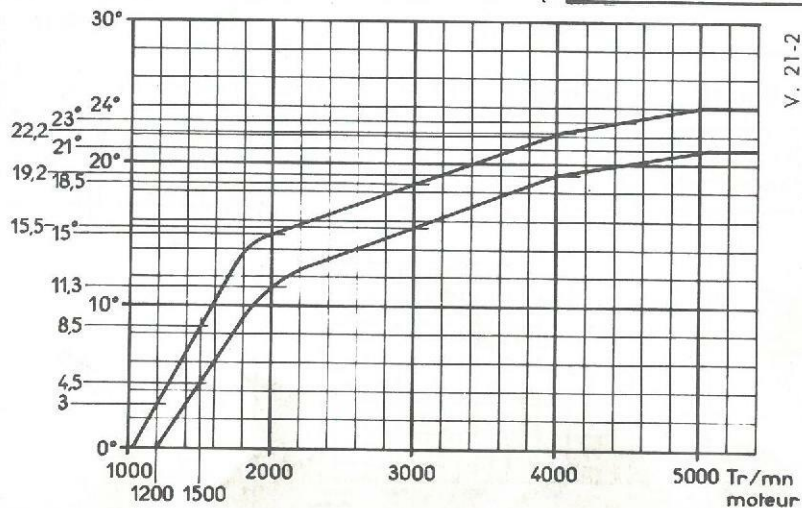
Autres contrôles : Se reporter au Manuel de Réparation MAN 008571.

Recherche du point d'avance initial



Développement de la courbe d'avance

VISA Spécial - Club



VISA SUPER		ALLUMEUR			RUPTEUR		AVANCE SUR REGLETTE	
Marque	Référence	Repère des courbes	Ouverture	Fermeture	DWELL	Statique (lampe témoin)	Dynamique (lampe strobo.) (dépression débranchée)	
DUCELLIER PARIS-RHONE	525 072 C D 4 ES 23	Centrifuge-Dépression M 96	0,35 à 0,45 mm	$57^{\circ} \pm 2^{\circ}$	$63 \% \pm 3 \%$	5°	5° à 900 tr/mn (ralenti)	
V. 21-3			V. 21-4					

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.RESSORTS
SUSPENSION
DIRECTION

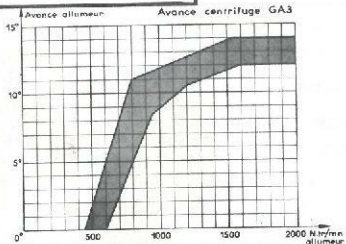
FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

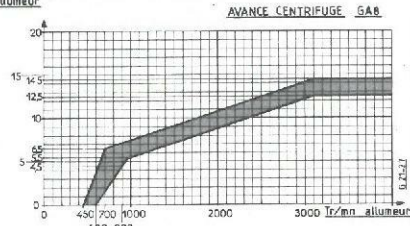
							GS	
Véhicules (cylindrée)	Plaque moteur	Allumeur		Réglage du rupteur			Avance	
		Repère courbes d'avance		Ouverture	Angle de fermeture	Rapport DWELL	Statique lampe témoin	Dynamique lampe stroboscopique (Capsule dépression débranchée)
		Centrifuge	Dépression					
1130 cm ³	G 11/631	GA 9	GD 7	0,35 mm à 0,45 mm	57° ± 2°	63 % ± 3 %	10° avant PMH (Sur secteur)	27° à 3000 tr/mn
1220 cm ³	G 12/611 G 12/612 G 12/619	GA 3	GD 4					33° à 2500 tr/mn
1300 cm ³	G 13/625	GA 8	GD 4					24° à 2500 tr/mn

GS

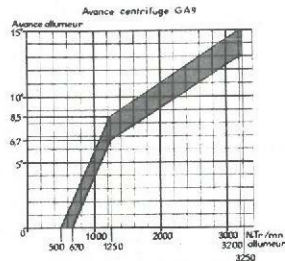


G. 21-27

Degrés allumeur



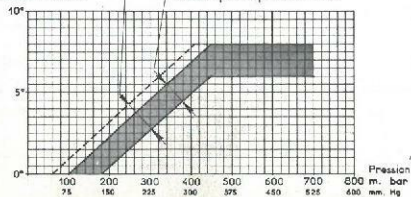
G. 21-26



G. 21-10

Plage de tolérance pour le relevé à dépression décroissante

Avance allumeur



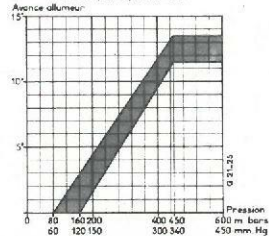
G. 21-11

Plage de tolérance pour le relevé à dépression croissante

Avance par dépression GD4

G. 21-25

Avance par dépression GD7



ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

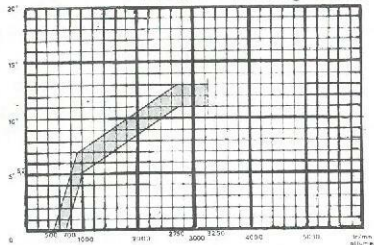
ALLUMEUR

CX

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	LA 2		0,35 mm à 0,45 mm	$55^{\circ} \pm 2^{\circ} 30'$	$61\% \pm 3\%$	10°	$10^{\circ} \pm 1^{\circ}$ Moteur au ralenti (850 à 900 tr/mn) <i>capsule à dépression débranchée</i>
CX 2200	M 22/617	Magneti- Marelli							
CX 2400 carbu.	M 23/623	Ducellier Sev- Marchal	LA 4	LD 2					
CX 2400 Injection	M 23/622	Ducellier	LA 5	LD 3	Entrefer capteur 0,3 à 0,5mm			$25^{\circ} \pm 1^{\circ}$ à 2500 ± 50 tr/mn <i>capsule à dépression débranchée</i>	

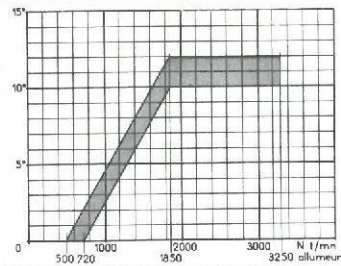
CX

Avance centrifuge LA 2



L. 21-1

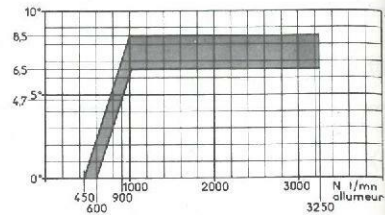
L. 21-5



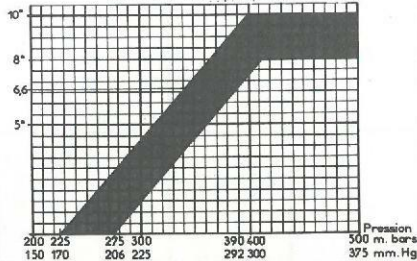
Avance centrifuge LA 4

L. 21-7

Avance centrifuge LA 5



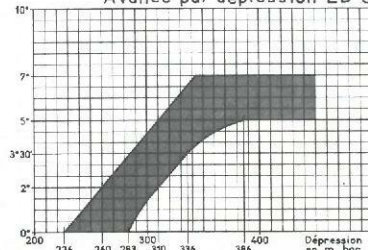
Avance à dépression LD 2



L. 21-4

Pression
500 m. bars
375 mm. Hg

Avance par dépression LD 3



L. 21-6

Dépression
en m. bar

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.RESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

LA 5

N 1/mn
allumeur
50

BOUGIES (Série)

TOUS TYPES

Véhicules	AC	BERU	BOSCH	CHAMPION	EYQUEM	FIRESTONE	MARELLI	SEV-MARCHAL
2 CV Spécial - 2CV 6 - Fourgon 250	42 F		W 5 A	L 85	755		CW 7 N 8 T	35
2 CV 6 - Méhari - Fourgon- nette 400	42 F		W 5 A	L 85	755	F 32 P	CW 7 N 8 T	35
Dyane	42 F		W 5 A		755	F 32 P	CW 7 N 8 T	34 S
Acadiane	42 F		W 5 A	L 82	755	F 32 P	CW 8 N 8 T	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
VISA Spécial ou Club	42 LTS		WA 200 T 30	BN 9 Y	755 LTS			SG GT 34-6H
VISA Super	42 LTS			BN 9 Y				
GS 1130			W 6 D		800 LS			} 34 HS ou GT 34-2H
GS 1220 sauf X2	41 XLS		W 6 D	N 7 Y	755 LS		CW B 9 LP	
GS 1220 X2 - 1300 X3	40,8 XLS	230-14/3 A	W 6 D	N 6 Y	800 LS			} 34 HS ou GT 34-2H
CX T.T. (Carbu. et Inj.)	42 FS	240-14	W 5 B	L 87 Y	705 S		CW 7 N	
CX 2400 (Carbu 9/78 →)	43 FS		W 7 B				CW 6 N	35/36

ATTENTION : Sur VISA T.T. les bougies sont à siège conique. Ne pas dépasser le couple de serrage de 1,5 à 2 m.daN

Utiliser la poignée à déclenchement 28301 T et la clé à bougie 28302 T.

BOUGIES GS Circulation Urbaine prolongée ou Pays Froids

Véhicules	AC	BERU	BOSCH	CHAMPION	EYQUEM	FIRESTONE	NGK	SEV. MARCHAL
GS X2	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
GS 1300	41,4 XLS	200-14/3 A	W 6 D	N 7 Y	755 LS		BP 7 ES	GT 34-2 H

Ce type de bougie plus chaude que la monte série favorisant le décroassage 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.

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

CARBURATEURS

A - LN

		Embrayage normal	Embrayage centrifuge
2 CV 4 (AZ série KB)	{ (7/76 →)	+ SOLEX 34 PICS 10 191	+ SOLEX 34 PCIS 10 192
2 CV 6 (AZ série KA)	{ (9/75 → 7/76)	* SOLEX 34 PICS 6 175	* SOLEX 34 PCIS 6 176
Méhari (AY série CA)	{ (7/76 → 7/78)	+ SOLEX 34 PICS 10 193	+ SOLEX 34 PCIS 10 194
Dyane 6 (AY série CB)	{ (9/75 → 7/76)	* SOLEX 26/35 CSIC 179	* SOLEX 26/35 SCIC 180
	{ (7/76 → 7/78)	+ SOLEX 26/35 CSIC 195	+ SOLEX 26/35 SCIC 196
2 CV 6 (AZ série KA)	{ (7/78 →)	+ SOLEX 26/35 CSIC 197	+ SOLEX 26/35 SCIC 198
Dyane 6 (AY série CB)			
Méhari (AY série CA)			
LN	{ (10/76 →)	+ SOLEX 26/35 CSIC 183	+ SOLEX 26/35 SCIC 184
AMI 8	{ (9/75 → 7/76)	* SOLEX 26/35 CSIC 177	* SOLEX 26/35 SCIC 178
	{ (7/76 → 7/78)	+ SOLEX 26/35 CSIC 197	+ SOLEX 26/35 SCIC 198
AZU (AK série AP)	{ (9/75 → 7/76)	* SOLEX 34 PICS 6 173	
(Fourgonnette 250)	{ (7/76 → 2/78)	+ SOLEX 34 PICS 10 191	
(AK série AK)	{ (9/75 → 7/76)	* SOLEX 34 PICS 6 175	
(Fourgonnette 400)	{ (7/76 → 2/78)	+ SOLEX 34 PICS 10 193	
Acadiane (AY série CD)	{ (2/78 →)	+ SOLEX 26/35 CSIC 197	

Carburateurs : * Sans protection de vis de réglage

+ avec protection de vis de réglage

CARBURATION
INJECTION

VISA - GS		CARBURATEURS	
VISA Spécial ou Club : + ■ SOLEX 26/35 CSIC 209		VISA Super : + SOLEX 32 PBISA 7 A 101	
GS 1130	+ ■ SOLEX 28 CIC 4 CIT 213 (7/77 → 11/78)	+ ■ WEBER 30 DGS 9/250 W 84-51 (→ 11/78)	
	+ ■ SOLEX 28 CIC 4 CIT 217 (11/78 →)	+ ■ WEBER 30 DGS 14/250 W 93-50 (11/78 →)	
GS 1220 (sauf X2)	SOLEX 28 CIC 3 CIT 131 (→ 9/74)	WEBER 30 DGS 1 W 51-00 (→ 1/75)	
	SOLEX 28 CIC 4 CIT 131 ⁵ (9/74 → 7/75)	30 DGS 1 W 51-01 (1/75 → 7/75)	
	■ SOLEX 28 CIC 4 CIT 181 (7/75 → 7/76)	+ ■ 30 DGS 1 W 66-00 ou 01 (7/75 → 7/76)	
	+ ■ SOLEX 28 CIC 4 CIT 200 (7/76 → 11/78)	+ ■ 30 DGS 1 W 66-50 (7/76 → 11/78)	
	+ ■ SOLEX 28 CIC 4 CIT 218 (11/78 →)	+ ■ 30 DGS 11/250 W 90-50 (11/78 →)	
GS 1220 (X2)	SOLEX 28 CIC 4 CIT 163 (1/75 → 4/75)	WEBER 30 DGS 2 W 58-01 (1/75 → 4/75)	
	■ SOLEX 28 CIC 4 CIT 163 ¹ (4/75 → 7/75)	■ 30 DGS 2 W 59-00 ou 01 (6/75 → 7/76)	
	■ SOLEX 28 CIC 4 CIT 172 (7/75 → 7/76)	+ ■ 30 DGS 2 W 59-50 (7/76 → 7/78)	
	+ ■ SOLEX 28 CIC 4 CIT 201 (7/76 → 7/78)		
GS 1300 (X3)	SOLEX 28 CIC 4 CIT 185 (7/78 →)	WEBER + ■ 30 DGS 13 W 92-50 (7/78 →)	
+ Protection vis de richesse ■ Avec coupe-ralenti			

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

CARBURATEURS

CX

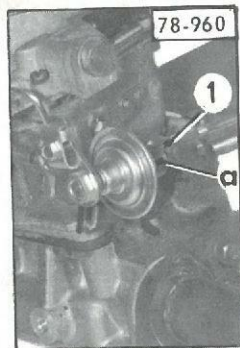
CX 2000		WEBER 34 DMTR 25/200	Repère W 55-00	(→ 7/1976)	
CX 2000	+	WEBER 34 DMTR 25/250	Repère W 55-50	(7/1976 →)	
CX 2000 Climatiseur		WEBER 34 DMTR 25/100	Repère W 54-00 ■	(→ 7/1976)	
CX 2000 Climatiseur	+	WEBER 34 DMTR 25/150	Repère W 54-50 ■	(7/1976 →)	
CX 2200		WEBER 34 DMTR 28/200	Repère W 57-00		
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 »			

■ Avec dispositif de ralenti accéléré

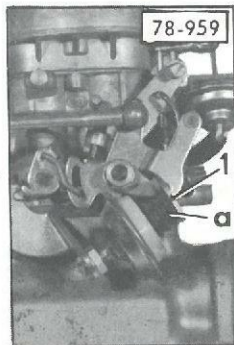
+ Carburateurs avec protection des vis de réglage

A - LN - G

SOLEX



WEBER



VEHICULES A et LN équipés d'embrayage centrifuge :

Réglage du frein de ralenti :

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

Accélérer franchement et lâcher l'accélérateur. Le temps entre le moment où le levier de frein de ralenti est sollicité 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 : 1300 cm³(7/78 →) 1130 et 1220 cm³(11/78 →)

Réglage du frein de ralenti :

Moteur à 4250 tr/mn, l'extrémité « a » doit être au contact de la patte (1). Sinon, positionner la capsule pour cette condition.

Contrôle du frein de ralenti :

Régime à 5000 tr/mn, relâcher la commande d'accélérateur et mesurer le temps de passage entre 4500 et 1200 tr/mn. Ce temps doit être compris entre 3 et 4,5 secondes. Agir sur la

position d'accrochage du ressort de rappel pour obtenir cette condition.

ANTI-POLLUTION

TOUS TYPES

Réglage du ralenti et de la teneur en CO - CO²

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 - CO² aux valeurs données dans les tableaux pages 67 - 68 - 69, 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

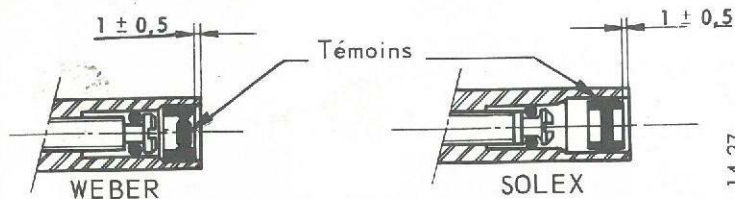
ANTI-POLLUTION

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

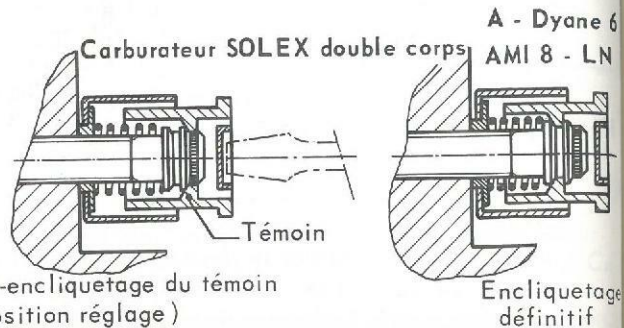
ou SOLEX { mono corps A - VISA Super - G
double corps A - VISA Spécial ou Club - G - CX



Position des témoins après mise en place définitive

G.14-27

A.14-22



CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

VEHICULES	RALENTI	REGLAGE ANTI-POLLUTION (Valeurs lues sur analyseur)		OBSERVATIONS
		TENEUR CO	TENEUR CO ²	
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		0,8 à 1,6 %		
2 CV 6 - Dyane 6 - AMI 8 Acadiane - LN	750 + $\frac{50}{0}$ tr/mn	GS 1015 - 1220 GS X 2 2 à 3,5 %	10 % mini	1ère vitesse enclenchée Régime ralenti résultant : 850 tr/mn mini
GS TT sauf 1220 embrayage normal	850 + $\frac{50}{0}$ tr/mn	GS 1130 - GS X 3 1 à 2,5 %		
GS 1220 embrayage normal GS Tous Types à convertisseur de couple	900 + $\frac{50}{0}$ tr/mn			

CARBURATION
INJECTION

CX T.T.					
VEHICULES	Ralenti	Ralenti corrigé	Conditions de contrôle et de réglage	TENEUR EN	
				CO	CO2
CX T.T. sans climat. ni convert.	850 à 900 tr/mn		Sitôt l'arrêt du (ou des) moto-ventilateur (s) de refroidissement	Carbu.	WEBER 9 % mini
avec CLIMATISEUR	850 à 900 tr/mn		Sitôt l'arrêt des moto-ventilateurs, compresseur de climatisation à l'arrêt	1,5 % à 2,5 %	
		2 courroies trapéz. 850 à 900 tr/mn 1 courroie crantée 1000 à 1050 tr/mn	Sitôt l'arrêt des moto-ventilateurs, et du compresseur climatisation en fonctionnement		
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 :	SOLEX 8,7 % mini
		700 à 750 tr/mn	Sitôt l'arrêt des moto-ventilateurs, frein de stationnement serré, véhicule calé, une vitesse engagée	(CO corrigé)	

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

UR EN

TOUS TYPES

TENEUR EN

CO₂

VEHICULES

Ralenti

Ralenti
corrigé

Conditions de réglage et de contrôle

CO

CO₂

CX Essence
CLIMATISEUR
avec

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

8,7 %

CONVERTISSEUR

700 à 750 tr/mn

Sitôt l'arrêt des moto-ventilateurs, frein de stationnement serré, véhicule calé, une vitesse engagée

2,5 %

mini

CX Diesel
2200 et 2500

775 à 825 tr/mn

SOLEX

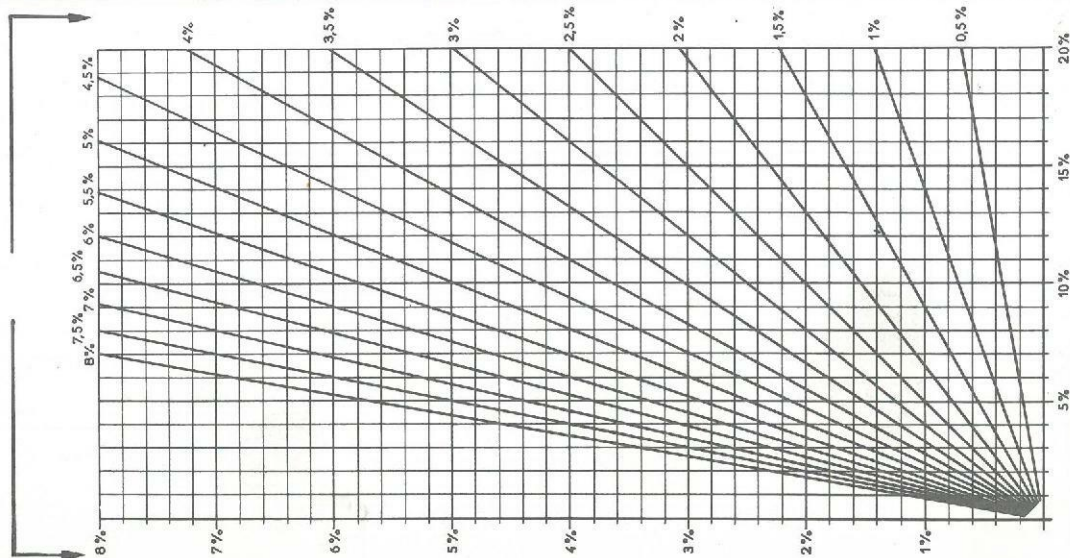
8,7 %
mini

CARBURATION
INJECTION

TOUS TYPES

TENEUR EN CO
(lue sur analyseur)

TENEUR RESULTANTE
(CO corrigé)



TENEUR EN CO₂ (lue sur Analyseur)

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

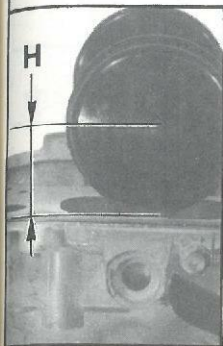
HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

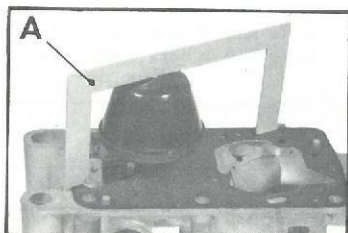
NIVEAU DE CUVE

Véhicules A - LN - VISA Spécial et Club - G :
Carburateurs SOLEX.

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



VISA Super : Couvercle retourné
avec joint : le flotteur doit être
au contact du gabarit A (MR.630-71/9)
(bille du pointeau enfoncée)



TOUS TYPES

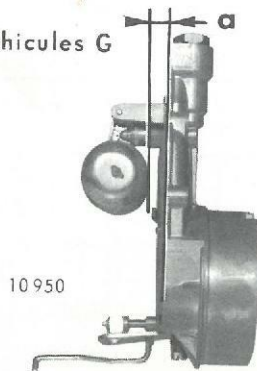
Carburateurs WEBER

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

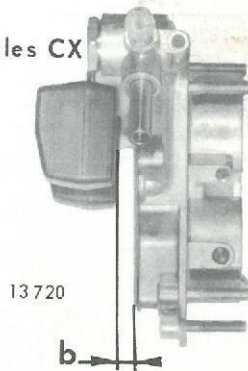
« a » = $6,5 \pm 0,25$ mm

« b » = $7 \pm 0,25$ mm

Véhicules G



Véhicules CX



CARBURATION
INJECTION

TOUS TYPES		REGLAGE PAPILLONS ET VOLET DE DEPART	
Véhicules	Carburateur	Ouverture positive du 1er corps (volet de départ fermé)	Entrebâillement du volet de départ
G 1130	SOLEX	Pige de 1,25 à 1,35 mm	Sous 250 m.bars maxi : Pige de $3,6 \pm 0,2$ mm Sous 530 m.bars maxi : Pige de : { 1ère position : $3,25 \pm 0,25$ mm 2ème position : $5,25 \pm 0,25$ mm
	WEBER	Pige de 1,05 à 1,15 mm	
G 1220 sauf X2	SOLEX	Pige de 1,25 à 1,35 mm	Sous 250 m.bars maxi : Pige de $3,5 \pm 0,2$ mm Sous 530 m.bars maxi : Pige de 4 à 4,5 mm
	WEBER	Pige de 1 à 1,10 mm	
G 1220 X2	SOLEX	Pige de 1,20 à 1,30 mm	Sous 250 m.bars maxi : Pige de $3,4 \pm 0,2$ mm Sous 530 m.bars maxi : Pige de 4 à 4,5 mm
	WEBER	Pige de 1 à 1,10 mm	
G 1300	SOLEX	Pige de 1,25 à 1,35 mm	Sous 250 m.bars maxi : Pige de $4 \pm 0,2$ mm Sous 530 m.bars maxi : Pige de : { 1ère position : $3,25 \pm 0,25$ mm 2ème position : $5,25 \pm 0,25$ mm
	WEBER	Pige de 1,30 à 1,40 mm	
CX Tous Types	WEBER 34 DMTR 25 et 28/	Pige de 1,20 à 1,30 mm	Sous 530 m.bars maxi : Pige de $3,5 \pm 0,25$ mm
	WEB. 34 DMTR 35/ SOLEX 34 CICF		Sous 530 m.bars maxi : Pige de $4 \pm 0,25$ mm

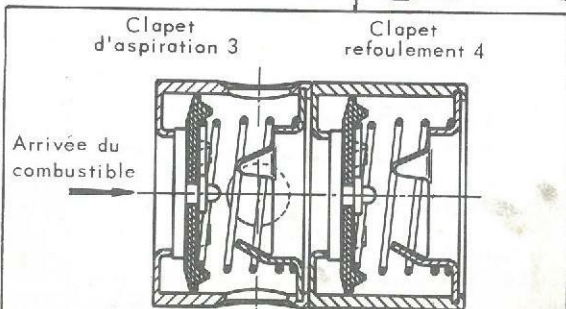
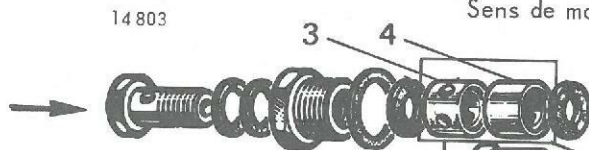
Purge des filtres à gazole : ROTO-DIESEL ou PURFLUX

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



14418

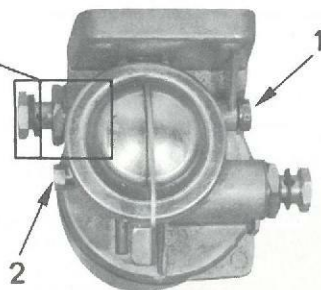
Filtre à combustible PURFLUX -
Sens de montage des clapets



B. 14-9

CX Diesel

PURFLUX



14419

CARURATION
INJECTION

CX 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	24° ou $4,68 \pm 0,03$ mm avant PMH	800 \pm 25 tr/mn	4950 \pm 50 tr/mn
	MA 200 (stop électrique) Réf. R 34 43 390			
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

Réglage ralenti et anti-calage

CX 2200 :

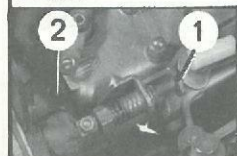
Ralenti : butée (1).

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.

77-544



CX 2500 :

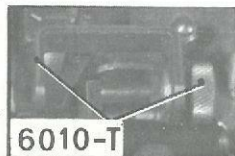
Débit résiduel (anti-calage) outil 6010-T

Ralenti : butée (4)

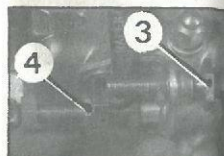
Décélération trop rapide
(calage) : dévisser la
butée (3) de 1/4 de tour

Décélération lente : visser
la butée (3) de 1/4 de tour.

77-759



77-758



CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

POMPE BOSCH

CX Diesel

Véhiculé	Type de pompe	Calage pompe	Ralenti moteur	Régulation à vide
CX 2200	MA 100 Réf. VA 4/9 H 2250 CL 186	12° ou $1,19 \pm 0,01$ mm avant PMH Pour une levée de piston de pompe de $0,45 \pm 0,01$ mm	800 ± 25 tr/mn	5050 ± 50 tr/mn

Contrôle dynamique du point d'injection (avec capteur de levée d'aiguille)
Conditions : Moteur au ralenti - huile moteur à 80° C

CX 2200 Roto-Diesel : $5^{\circ} 30' + \frac{1}{0}$
Bosch : $6^{\circ} + \frac{1}{0}$

CX 2500 : Roto-Diesel : $4^{\circ} + \frac{1}{0}$

Pompe	Type injecteurs	Tarage	Tarage (pièces neuves)	Observations
BOSCH	BOSCH DNOSD 189	$120 + \frac{8}{0}$ bars	$130 + \frac{8}{0}$ bars	Réglage par rondelles
ROTO-DIESEL	ROTO-DIESEL RDNOSDC 6577	$112 + \frac{5}{0}$ bars	$122 + \frac{5}{0}$ bars	Réglage par vis

Couples de serrage {
 Injecteur/porte-injecteur : 6,5 m.daN
 Raccord/porte-injecteur : 6,5 m.daN
 Chapeau du porte-injecteur : 2 m.daN
 Injecteur/culasse : 2,5 m.daN

CX Diesel - C 35 Diesel

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



2105

I. BOSCH : Type 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 75).

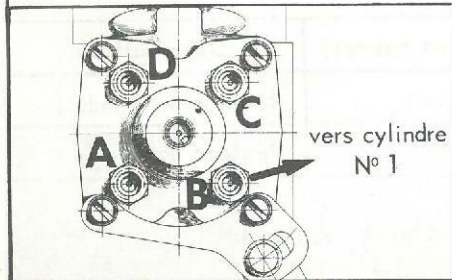
L'aiguille du comparateur sur la pompe, après avoir changé de sens, devra indiquer un déplacement de $0,45 \pm 0,01$ mm (levée du piston distributeur de pompe). Sinon tourner le corps de pompe pour obtenir cette valeur. *La rainure du piston distributeur doit être dirigée vers la sortie B de la pompe.*

II. ROTO-DIESEL : Types MA 200 et MA 220

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 74).

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

EMBRAYAGE

Butée à billes :

Moteurs : AYA 2	(3/68 →)	}	FERODO PKHB 4,5
AK 2	(5/68 → 9/78)		
AM 2	(2/70 →)		
AM 2 A	(2/77 →)		
A 06/635	(9/78 →)		
R 06/627	(10/76 →)	}	FERODO PKHB 5
V 06/630	(10/78 →)		

Mécanisme

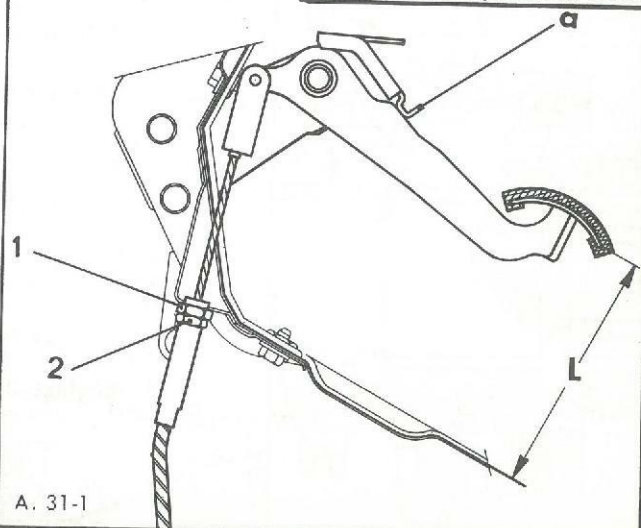
Hauteur de pédale (Type A et AM) : en butée en «a» : $L = 130,5 \pm 5$ mm
 Pour les véhicules AM seulement (11/1971 →) :

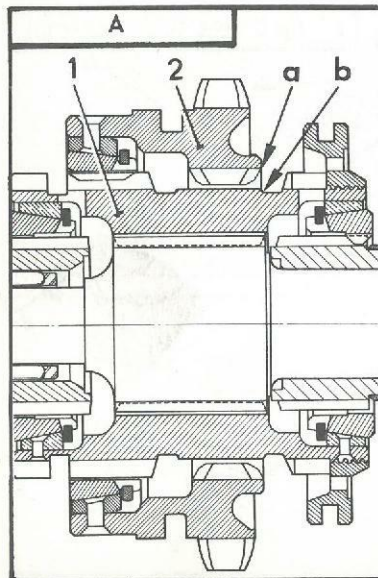
$L = 135 \pm 2,5$ mm. Le réglage se fait en griffant la patte «a»,
 -LN et VISA : La hauteur de pédale n'est pas réglable.

Réglage de la garde d'embrayage : Véhicule A : 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.

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

A - LN - VISA Spécial ou Club





A.33-8a

BOITE DE VITESSES

Réglage du couple conique : $\left\{ \begin{array}{l} 1^{\circ} - \text{Distance conique : gravée sur pignon d'attaque} \\ 2^{\circ} - \text{Jeu d'entre-dents : 0,14 à 0,18 mm} \end{array} \right.$

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 \longrightarrow 1/1972
- 2,70 mm pour tous les autres véhicules

EMBRAYAGE

VISA Super

Mécanisme : VERTO 180 DBR 255

Disque : VERTO A 3 S Repères des ressorts

{ 4 ressorts vert pâle
1 ressort gris clair
1 ressort jaune

Dimensions garnitures : 181,5 × 127 × 3,2 mm

Moyeu : 27 dentelures

Jeu entre butée et linguets : 1 à 1,5 mm

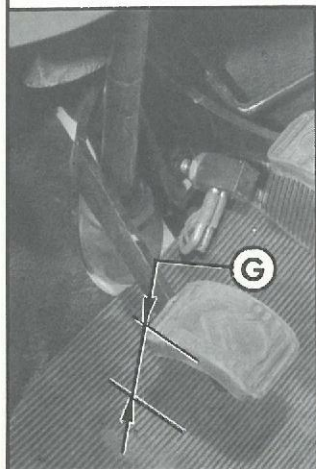
Garde à la pédale : 15 mm

Contrôle de la garantie d'embrayage :

Vérifier, par une pression sur la fourchette, le jeu doit être de 3 à 4 mm (ce qui correspond à une garantie d'embrayage de 1 à 1,5 mm entre butée et linguets et une garde à la pédale de 15 mm).

G

8440

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

NOTA : Le disque d'embrayage du G13 ne peut pas être monté sur les moteurs G11 et G12.

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° C :
5,5 à 6,5 bars à 5000 ± 100 tr/mn4 bars à $850 + \begin{matrix} 50 \\ 0 \end{matrix}$ tr/mn**Régime de calage**, 3ème vitesse passée :

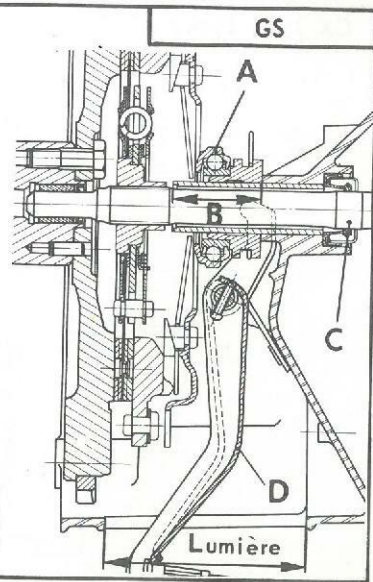
GS 1220 : 2250 à 2300 tr/mn

Remplissage : (huile TOTAL FLUIDE T)**Mise à niveau** : moteur en marche, pendant l'opération actionner plusieurs fois l'électrovanne.

Evolution des embrayages

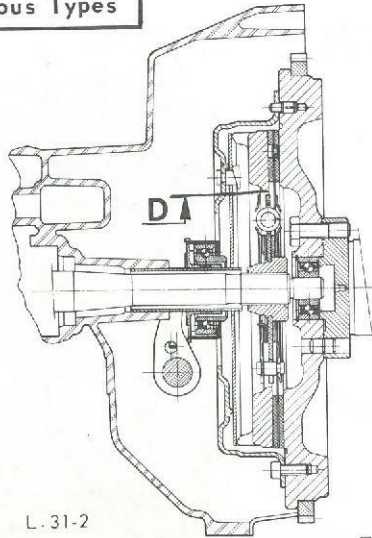
G 1130	Volant	Carter		Butée A Longueur en mm	Fourchette D	Arbre de Cde: C Longueur des cannelures en mm
		Manchon B Longueur en mm	Lumière Longueur en mm			
9/77 →	lourd	42	96	32	très cambrée	39
G 1220 et G 1300						
G 12 (→ 1/73)	léger	42	102	30	peu cambrée	30
G 12 (1/73 →)	lourd	42	96	32	très cambrée	39
G 13 (9/78 →)						

Moteur 1300 : Le volant est différent par l'usinage de la partie centrale, côté embrayage, permettant le passage du moyeu du nouveau disque.



EMBRAYAGE
B.V.

CX Tous Types



L. 31-2

VEHICULES	MECANISMES	DISQUE ref. « VERTO »
CX 2000	215 DBR 410	62838 si D = 136 mm 63550 si D = 142 mm
CX 2200	235 DBR 490 (1/75 →) 235 DBR 410 (3/75 →) 235 DBR 450 (1/76 →)	62957 (ϕ = 225) (1/75 →) 63266 (ϕ = 225) (2/75 →) 63571 (ϕ = 228,6) (1/76 →)
CX 2400	Tous Types 235 DBR 450	63571 (ϕ = 228,6 mm)
Carburateur	Prestige (→8/76) 235 DBR 490	
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 } monter le disque
 { mécanisme 235 DBR 450 } 63571
avec mécanisme 235 DBR 410 monter le disque 63266

Echange du mécanisme : Monter l'ensemble : mécanisme 235 DBR 450 et disque 63571

I. Réglage de la garantie d'embrayage :

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

II. Convertisseur de couple :

Le jeu aux contacts de 2ème-3ème ne doit être effectué que lorsque les vis-butées de l'axe de fourchette 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⁺¹⁰⁰₀ 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

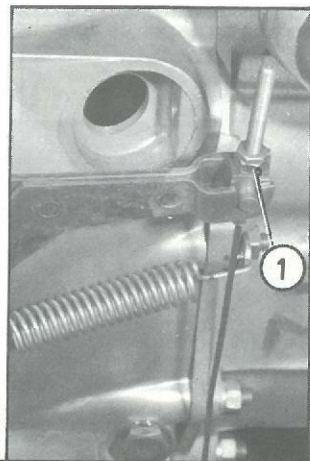
Remplissage : Pendant l'opération de remplissage, actionner plusieurs fois l'électro-vanne.

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

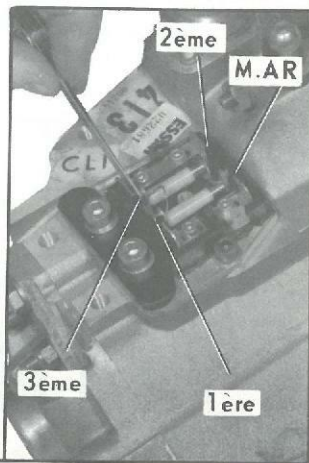
Tarage du thermo-contact de température critique d'huile : 135° ± 3° C.

CX Tous Types

76-343



13455



CX Tous Types

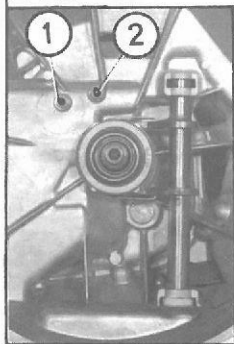
BOITE DE VITESSES

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

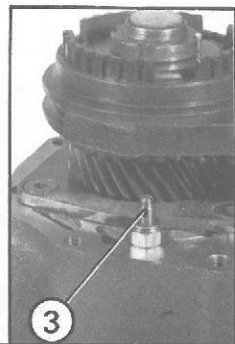
Engager la vitesse.

Amener la vis de réglage au contact de l'axe de fourchette et visser : $\left\{ \begin{array}{l} - 1 \text{ tour pour BV mécanique} \\ - 2 \text{ tour pour BV à convertisseur} \end{array} \right.$

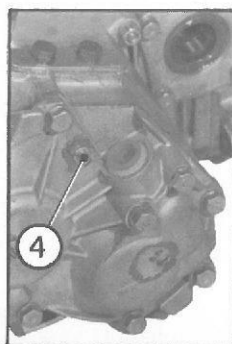
76-1407



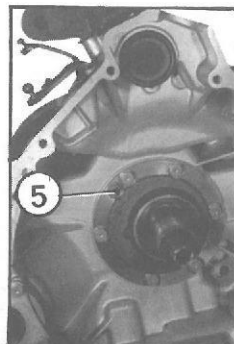
77-85



14714



76-185



- (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

EMBRAYAGE
B.V.

RESSIEX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

GENERALITES						TOUS TYPES	
VEHICULES	2 CV 6 (2/70→)	2 CV 4(2/70→9/78) AZU (1/72→9/78)	Méhari (10/68→) AK (5/68→9/78)	Dyane (2/70→) Ami 8 (3/69→9/78) Ami Br.(9/69→9/78)	AMI 8 Br. Commer. (9/69→9/78) Acadiane (2/78→)	LN (11/76→)	
Pneumatiques	125 × 15		135 × 15	125 × 15	135 × 15	135 × 13	
Développement sous charge	1,8 m		1,84 m	1,8 m	1,84 m	1,67 m	
Vitesse à 1000 tr/mn moteur (en km/h)	1	5,033	3,761	4,708	4,848	4,956	5,03
	2	9,857	7,367	9,223	9,497	9,708	9,16
	3	14,667	12,274	14,816	14,494	14,816	14,25
	4	19,911	17,769	20,059	20,646	21,104	19,97
	M.AR	5,833	3,761	4,708	4,848	4,956	5,48
Couple conique	8/33			8/31		8/35	
Rapport compteur	4/16	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.

TOUS TYPES		GENERALITES							
VEHICULES		VISA 9/78 →		GS 1130		GS 1220		GS 1300	
		Spécial - Club	Super	9/77 → G Spécial	9/77 → GS X	9/72 → 2/76	2/76 →	Convertisseur 9/72 →	9/78 →
Pneumatiques		135 × 13	145 × 13	145 × 15 ZX ou XZX					
Développement sous charge		1,670 m	1,720	1,870 m					
Vitesse à 1000 tr/mn moteur (en km/h)	1	5,344	7,46	7,123	6,716	7,123		9,764	7,123
	2	9,716	12,62	11,856	11,178	11,762	11,856	16,000	11,856
	3	14,785	19,29	18,133	17,097	17,850	18,133	24,285	18,133
	4	21,176	27,80	26,375	24,868	24,285	24,800		24,800
	M.A.R.	5,808	8,12	6,504	6,132	6,504		10,88	6,504
Couple conique		8/33	16/57 (cylindrique)	8/33	8/35	8/33		8/35	8/33
Rapport compteur		5/12	22/38	6/13	6/14	6/13			
Jeu d'entre-dents		0,13 à 0,27 mm		0,13 à 0,27 mm					
Huile		EP SAE 80W/85W	Commune avec moteur	EP SAE 80 W/85 W				Fluide T	EP SAE 80W/85W
Capacité (vidange)		1,4 litre	5,5 litres	1,4 litre					

EMBRAYAGE
B.V.

RESSIeux
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

GENERALITES

CX TOUS TYPES

VEHICULES	Convertisseur		B.V. 4 rapports			B.V. 5 rapports			
	Carburateur	Injection	CX 2000 « Economique »	Carbu T.T. et CX 2200 Diesel	CX 2500 Diesel	CX 2500 Diesel	GTi	Prestige IE et option B.V. 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	14,707
	3	30,98	33,045	23,936	21,868	22,980	20,835	19,827	21,704
	4			36,17	30,98	32,555	27,724	26,383	28,885
	5						35,514	33,796	36,995
	M.A.R.	10,375	10,375	8,601	7,858	8,257		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					

TOUS TYPES		RECTIFICATION DES VOLANTS MOTEUR		
<p>Volant pour mécanisme à linguets</p> <p>Volant pour mécanisme à diaphragme</p>		<p>A : Face d'appui/vilebrquin</p> <p>B : Glace</p> <p>C : Face d'appui du mécanisme</p>	<p>a = cote entre A et B</p> <p>Cote mini admise après rectification</p>	<p>b = cote entre B et C</p> <p>Cote à respecter impérativement</p>
		<p>Véhicules</p>		<p>A. TT - LN (mot. 435 et 602 cm³)</p> <p>VISA (moteur 652 cm³)</p>
VISA (moteur 1124 cm ³)	18 mm			0,5 mm
<p>Volant léger :</p> <p>GS 1220 (→ 1/73)</p>	19,3 mm			0,35 mm
<p>Volant lourd :</p> <p>GS 1130 (9/77 →)</p> <p>GS 1220 (1/73 →)</p> <p>GS 1300 (9/78 →)</p>	28,3 mm			0,35 mm
CX T.T.	27,7 mm			0,50 ± 0,15 mm

EMBRAYAGE
B.V.

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

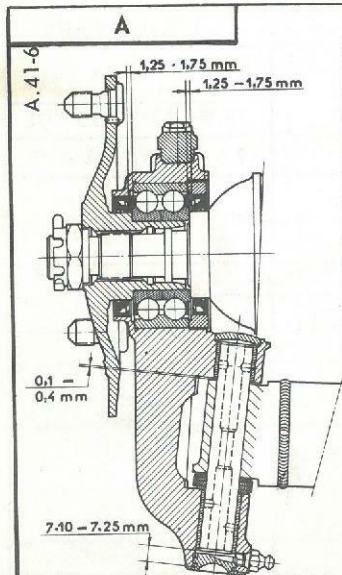
HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

COUPLES DE SERRAGE (m.daN)

TOUS TYPES

	A	LN	VISA		GS	CX 3 et 4 vitesses	CX 5 vit.
			Spécial-Club	Super			
Ecrou ou vis d'arbre primaire	7 à 8	7 à 8,5		0,75 à 1	7 à 8,5	13,5 à 15	25 à 28
Ecrou de pignon d'attaque	7 à 8,5	10 à 12		2 à 2,5	10 à 12	19,5 à 21,5	18 à 20
Vis de fixation de la couronne	7 à 8	8 à 9		6,5 à 7 Loctite Formétanch	$\phi 9 = 4,8$ à $5,3$ Loctite Formétanch $\phi 10 = 8$ à 9	8,1 à 9	
Bouchon de vidange	3,5 à 4,5		2,5 à 3		3,5 à 4,5		
Ecrou de fixation des carters		1,4 à 1,5		voir Manuel 857-2 Op.VD2.330-3	1,4 à 1,5	2,8	
Vis de fixation de couvercle arrière	1,5 à 2	1,4 à 1,5	2,5 à 3		1,4 à 1,5	2,8	
Ecrou de fixation de l'arbre de sortie dans le roulement de palier	10 à 12				14 à 15		
Bague écrou de fixation du roulement et arbre de sortie dans le palier	6 à 8	6 à 10			6 à 10	10	
Vis de fixation des paliers d'arbre de sortie	3,8 à 4,2						
Vis de fixation d'arbre de sortie de boîte			1,1				



ESSIEU AVANT

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

Chasse : 15° (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 : contrôle sur véhicule avec l'appareil 2313-T.

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

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

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

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

ESSIEU ARRIERE

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

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

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

SUSPENSION

Pot de suspension avec interaction :

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

Réglage : Positionnement de l'embout avant : $L1 = 5 \text{ mm mini}$,
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.

Couple de serrage des écrous d'embouts : 18 à 22 m.daN.

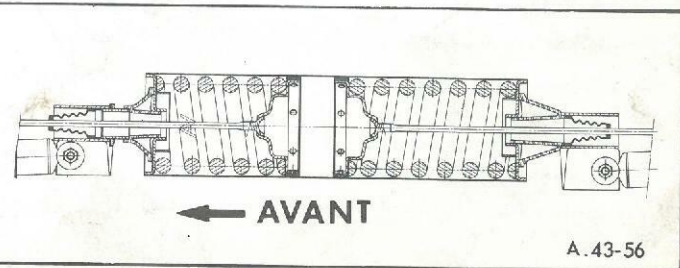
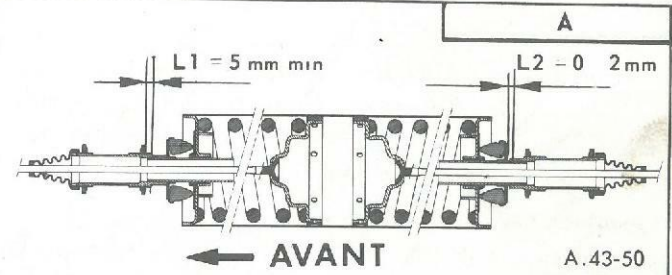
Pot de suspension sans interaction :

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 m.daN



A

SUSPENSION

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

Tarage des frotteurs : 2,3 à 2,7 m.daN.

Hydrauliques sur les roues arrière pour les véhicules AZ - AY - AZU - Méhari

Hydraulique sur les quatre roues pour les véhicules Tous Types (9/1975 →)

Montage des amortisseurs hydrauliques :

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

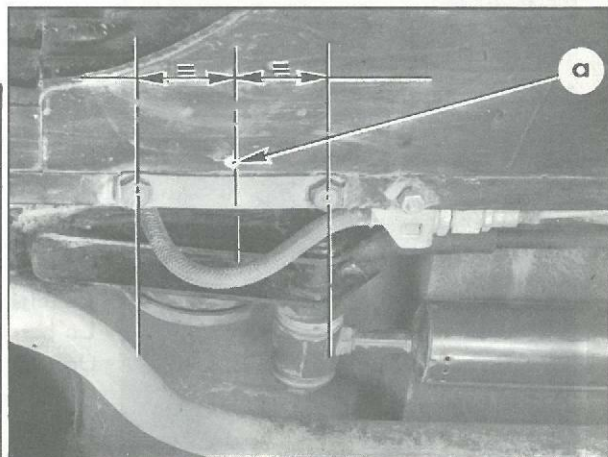
SUSPENSION (Hauteurs)

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

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

A

4949



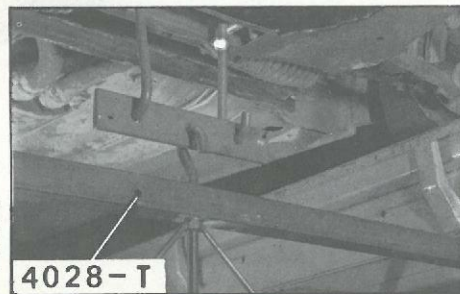
Véhicules	Pneumatiques	Hauteurs AV (en mm)	Hauteurs AR (en mm)
2 CV 4 - 2 CV 6 - Dyane	125 - 15	195 ± 2,5	280 ± 2,5
	135 - 15	208 ± 2,5	291 ± 2,5
	135 - 15	236 ± 5	346 ± 5
135 - 15M+S			
Méhari	125 - 15	205 ± 2,5	335 ± 2,5
Camionnette 250	135 - 15	212 ± 2,5	347 ± 2,5
Camionnette 400	135 - 15	212 ± 5	317 ± 5
Acadiane	125 - 380 X	190 ± 2,5	280 ± 2,5
AMI 8	135 - 380 X	195 ± 2,5	290 ± 2,5
AMI 8 Break			

LN

ESSIEU AVANT



76.907



76.593

4028-T

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 ± 10 mm prise dans la zone « A », sous le véhicule, au plan d'appui des roues au sol,
- la hauteur arrière (*voir page 95*).

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

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

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

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

Conditions de montage de la barre anti-dévers :

La barre anti-dévers a un sens de montage IMPERATIF (Voir Manuel 856-1 Op. RB. 430-00).

Briquer la suspension jusqu'à l'alignement des bras de suspension avec le berceau (appareil 4028-T).

ESSIEU ARRIERE

LN

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 ± 10 mm du centre de l'articulation extérieure du bras sur la caisse au plan d'appui des roues au sol,
- la hauteur avant : (voir page 94).

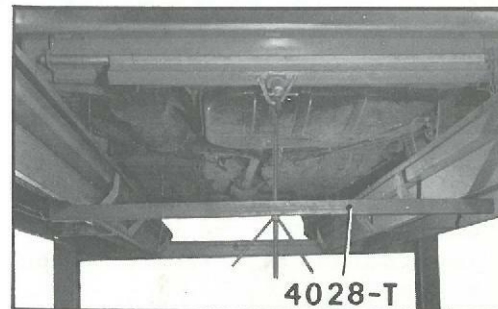
Parallélisme (réglable) : pincement des roues vers l'avant : 2 ± 1 mm

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

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

Conditions 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.



ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

A - LN		DIRECTION	
Véhicules	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.

SUSPENSION

AVANT

Type « Mac-Pherson »
Barre stabilisatrice ϕ 20 mm
Amortisseur renouvelable capacité 320 cm
huile TOTAL amortisseur N
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 m.daN
Ecrou de fixation de rotule inférieure 3 à 4 m.daN
Ecrou de biellette de direction 3 à 4 m.daN
Ecrou de fixation de roue 5 à 6,5 m.daN

ARRIERE

Type télescopique intégrée à roues indépendantes
Amortisseurs non renouvelables
Ressorts : Les deux côtés doivent être équipés de
ressorts identiques (même repère de couleur)

Couples de serrage :

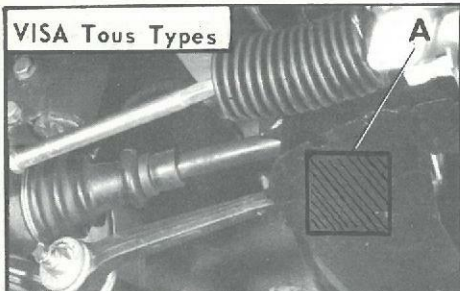
Ecrou d'axe d'articulation du bras 7 à 8 m.daN
Ecrou d'axe d'amortisseur 3 à 4 m.daN
Vis d'arrêt de l'écrou d'axe d'amortisseur 3,5 à 4 m.daN

LN

Toutes les fixations de suspension comportant des silentblochs doivent être **SERRES**, suspension bridée
(Voir pages 94 et 95).

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

VISA Tous Types

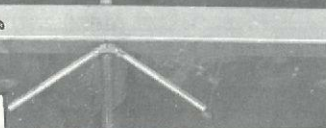


78-695

78-205



4028-T



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 doit être prise dans la zone «A» sous le véhicule, au plan d'appui des roues au sol :

Hauteur arrière :

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

Chasse (non réglable) :

Inclinaison des pivots (non réglable) :

Carrossage (non réglable) :

Conditions de montage de la barre anti-dévers :

La barre anti-dévers de la VISA Super a un sens de montage IMPERATIF (voir Manuel 857-2, Op. VD. 430-00).

Briquer la suspension jusqu'à l'alignement des bras de suspension avec le berceau (appareil 4028-T).

Spécial ou Club

Super

177 ± 10 mm

200 ± 10 mm

voir page 99

1 ± 1 mm

2°37' ± 30'

1°33' ± 30'

9°05' ± 40'

9°20' ± 40'

0°45' ± 30'

0°34' ± 30'

ESSIEU ARRIERE

VISA Tous Types

Conditions de contrôle et de réglage :

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

La hauteur arrière doit être de $\left\{ \begin{array}{l} \text{VISA Spécial ou Club : } 306 \pm 10 \text{ mm} \\ \text{VISA Super : } 303 \pm 10 \text{ mm} \end{array} \right\}$

du centre de l'articulation extérieure du bras sur la caisse au plan d'appui des des roues au sol.

Hauteur avant : (voir page 98)

Parallélisme (réglable) : pincement des roues vers l'avant $2,5 \pm 1$ mm

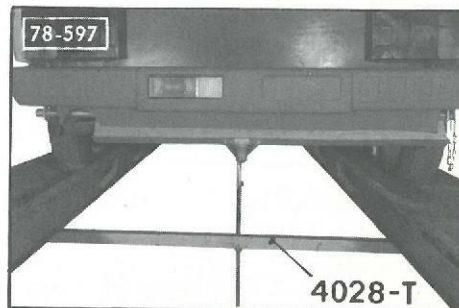
Carrossage (non réglable) : contre-carrossage : $1^{\circ}30 \pm 30$

Roulement 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 :

$\left. \begin{array}{l} \text{VISA Spécial ou Club : } 194 \text{ mm} \\ \text{VISA Club : } 196 \text{ mm} \end{array} \right\}$ entre l'axe d'articulation de l'essieu arrière et le plan d'appui des roues au sol



ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

VISA Tous Types

Véhicule

Diamètre du volant :

Rapport de démultiplication :

Angle de braquage :

Jeu au poussoir de crémaillère :

Jeu latéral du pignon de crémaillère (*non réglable*) :

Cote de pré réglage des biellettes - L (voir dessin) :

Position ligne droite de la direction (voir dessin) :

Orientation du volant ligne droite (branche vers le bas)

DIRECTION

SPECIAL - CLUB

380

1/19,3

32° 34'

0,10 à 0,25 mm

0,02 à 0,03 mm

304,5 mm

A¹ = 67 mm

SUPER

380

1/18,38

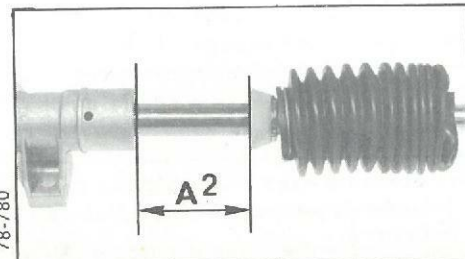
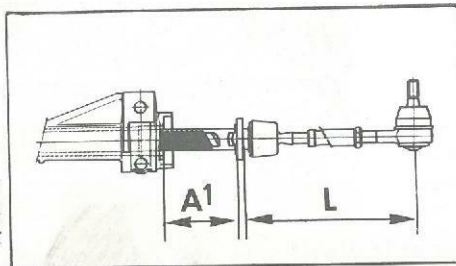
32° 51'

0,01 à 0,06 mm

0,01 à 0,06 mm

316,4 mm

A² = 74 mm



SUSPENSION

VISA Tous Types

AVANT

Type « Mac-Pherson »

Barre stabilisatrice ϕ 22 mm (VISA Spécial - Club)
 ϕ 23 mm (VISA Super)

Amortisseurs non rénovables

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 m.daN
Ecrou de fixation de rotule inférieure	3 à 4 m.daN
Ecrou de biellette de direction	4 à 5 m.daN
Ecrou de fixation de roue	6 à 8 m.daN

ARRIERE

Type télescopique intégrée à roues indépendantes

Amortisseurs non rénovables

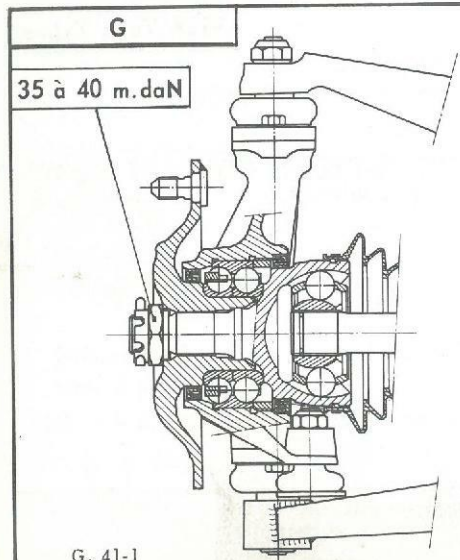
Ressorts : Les deux côtés doivent être équipés de ressorts identiques (même repère de couleur)

Couples de serrage :

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

Toutes les fixations de suspension comportant des silentblocs doivent être **SERREES**
Suspension bridée (Voir page 98 et 99).

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.

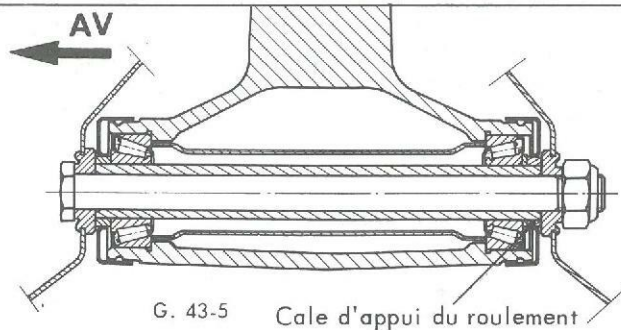
IMPORTANT : Les longueurs des filetages apparents des leviers de direction gauche et droit doivent être égales à 2 mm près.

G. 41-1

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.



ESSIEU ARRIERE

Carrossage (non réglable) : $0^\circ \pm 40'$

Parallélisme : \longrightarrow 9/1972 : 0 ± 4 mm (Pincement ou ouverture vers l'avant)

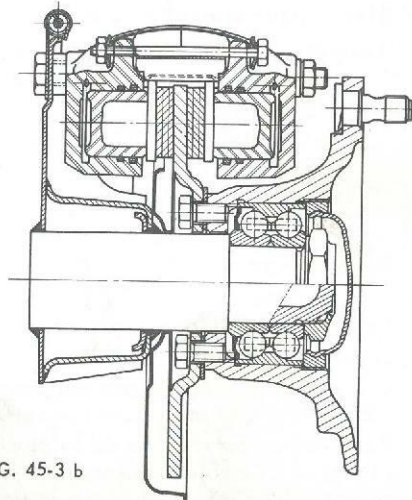
9.1972 \longrightarrow : 0 à 5 mm (Pincement vers l'avant)

Serrage de l'écrou de fusée

Serrage du bouchon de fusée

} 35 à 40 m.daN (*faces et filets graissés*)

G



G. 45-3 b

G

SUSPENSION

Blocs pneumatiques et amortisseurs : (voir pages 128 et 129)

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 cm³ dans chaque pare-poussière avant
 - 25 cm³ 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.

DIRECTION

Réglage :

Angle de braquage { Roue extérieure : 34° à 37°
Roue intérieure : 40° à $45^{\circ} 30'$

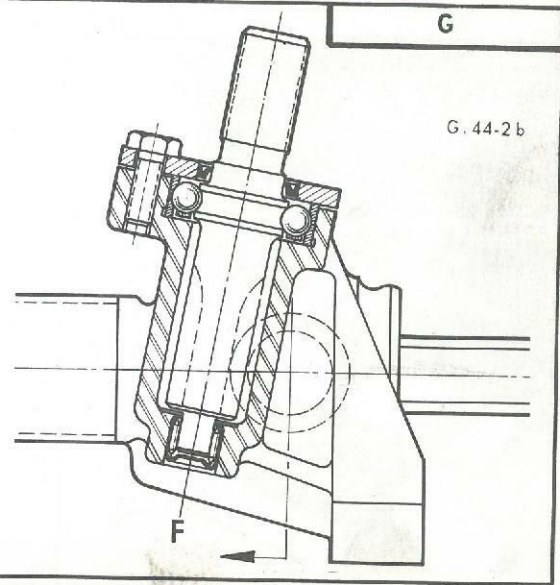
Rapport de démultiplication : $1/19$

Jeu au poussoir de crémaillère : $0,1$ à $0,25$ mm (*au point dur*)

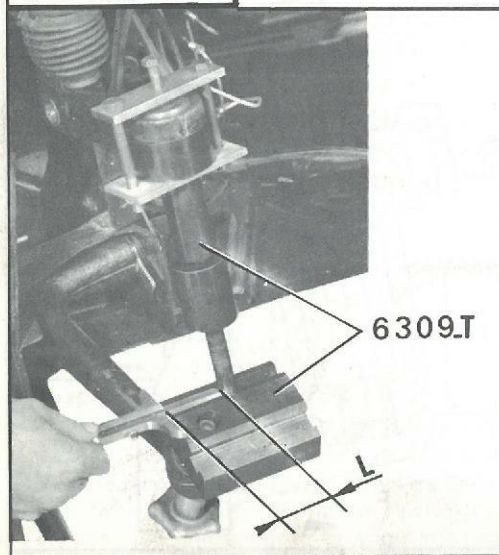
Longueur des gaines d'étanchéité de crémaillère en position
ligne droite : 155 ± 3 mm

Positionnement du volant : la branche du volant doit être placée à
 30° sous l'horizontale (côté gauche)

- Particularités :**
- En position milieu, le dépassement de la crémaillère doit être égal de chaque côté.
 - Jeu entre la rondelle de butée du cardan supérieur et le tube support volant : 1 à $1,5$ mm.



CX



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) : $0^{\circ} \pm 13'$
 $- 29'$

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 m.daN
Ecrou de la rotule inférieure de pivot :	5 m.daN
Vis de fixation de rotule inférieure sur pivot :	2,7 m.daN
Vis de fixation du roulement :	2,7 m.daN
Ecrou de fusée (faces et filets graissés) :	35 à 45 m.daN

ESSIEU ARRIERE

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

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

Bras d'essieu arrière

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

Couples de serrage des bras :

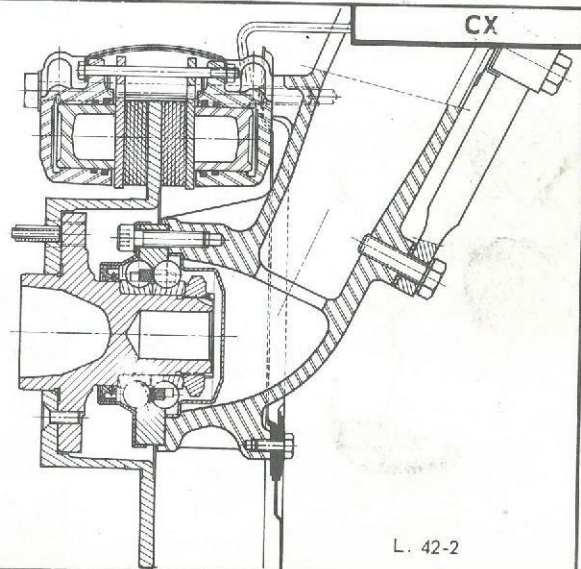
Ecrou d'articulation des bras

(faces et filets graissés) : 12 à 13 m.daN

Ecrou de fusée (faces et filets graissés) : 35 à 45 m.daN

Vis de fixation du moyeu sur le bras : 3,4 m.daN

Vis de fixation de la roue : 7 à 9 m.daN



L. 42-2

CX

SUSPENSION

Blocs pneumatiques et amortisseurs : (voir pages 128 et 129).

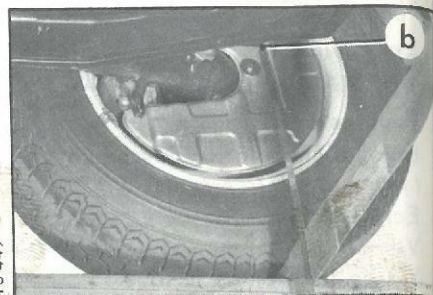
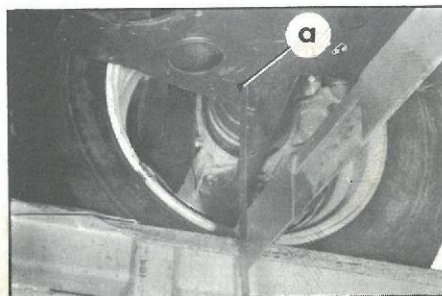
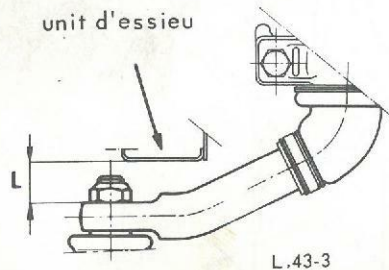
Hauteurs : Le réglage des hauteurs doit s'effectuer véhicule en position « route » et moteur tournant au ralenti.

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.



CX

DIRECTION

Direction mécanique
1/24,5

Direction assistée à rappel asservi
1/13,5

43° 30' + 1°

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.

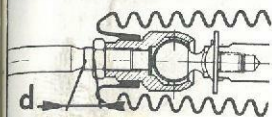
Point milieu de crémaillère

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



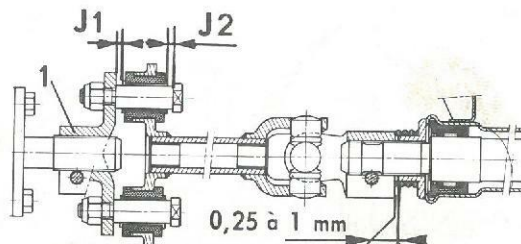
L.44-1

L gauche = L droite
Barres de direction



L.44-2

d gauche = d droite à 2 mm près

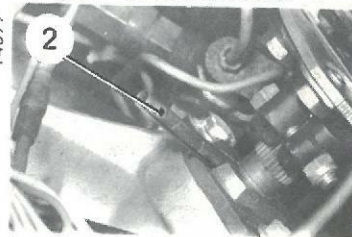


L.44-5

Direction mécanique seulement
Jeu entre cardan et entretoise de tube fixe

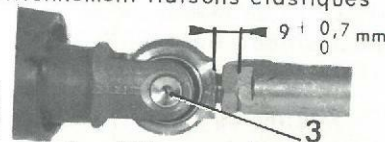
Point milieu de crémaillère
Pigé (2) $\phi = 6,5$ dans le
pignon de crémaillère.

14899



Leviers de direction
Positionnement liaisons élastiques

14882

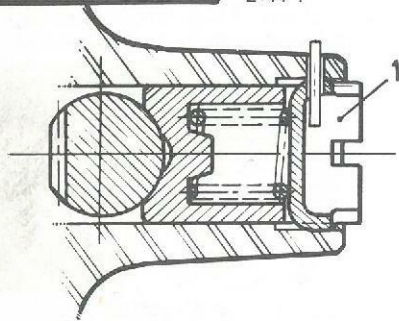


Axe (3) perpendiculaire à
fixation du carter sur traverse

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

CX

L.44-1

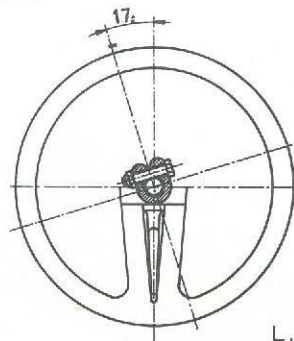


Position de la branche du volant
en position « ligne droite », bran-
che verticale vers le bas.

Orientation du cardan : 17° environ
à gauche.

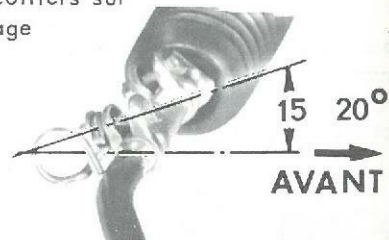
DIRECTION

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.



L. 44-3

Orientation des colliers sur
manchon de réglage

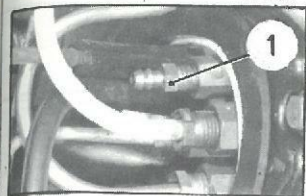


Outil de blocage en position « ligne
droite » du boîtier de commande.



Emploi IMPERATIF

14901



14881

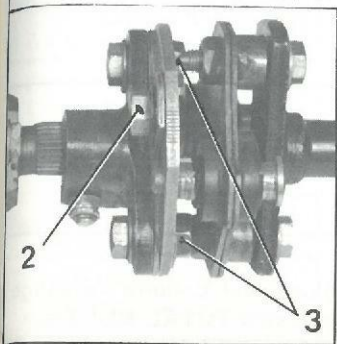
0°

NT

ligne
e.

54-T

14960



14871

CX

DIRECTION

Purge du cylindre de came :

Relier la vis de purge (1) au réservoir.

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

Réglage de la dérive (sur route) :

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

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

EPURE DE DIRECTION

I. Variation du parallélisme à obtenir ROUE PAR ROUE :

à position « basse

0 à 1 mm d'ouverture

De position

« normale route »

à position « haute »

0 à 1 mm de pincement

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

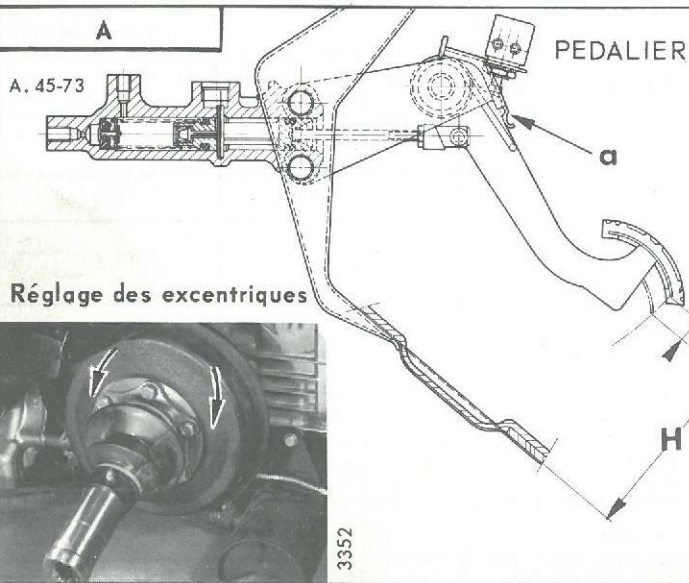
			de NORMALE ROUTE à position « haute »	de NORMALE ROUTE à position « basse »
Pour un déplacement de la traverse	↖	vers le haut	on obtient	de l'OUVERTURE
	↘	vers le bas	on obtient	du PINCEMENT
			de l'OUVERTURE	du PINCEMENT
			du PINCEMENT	de l'OUVERTURE

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

TOUS TYPES		COUPLES DE SERRAGE DES ROUES	
VEHICULES	Couples de serrage (en m.daN)		
A	4,5 à 6		
LN	6 à 8		
VISA	6 à 8		
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). Enduire l'alésage de centrage de la roue sur le moyeu avec de la graisse « TOTAL MULTIS »	

MAITRE-CYLINDRE - CYLINDRES DE ROUE				A - LN	
Véhicules	Dates	Diamètre du maître-cylindre (en mm)	Diamètre des cylindres de roues (en mm)		
			AVANT	ARRIERE	
2 CV 6 Méhari	(2/70 → 6/73) (9/68 → 6/73)	simple circuit 20,6	28,57	17,5	
Citroën 400	(5/68 → 6/73)	simple circuit 20,6	28,57	19	
Dyane 6 - Méhari - 2 CV 4 2 CV 6 - Citroën 250 et 400 2 CV Spécial	(7/73 → 10/76)	simple circuit 19	28,57	17,5	
2 CV 4 - Citroën 250 et 400 2 CV 6 - 2 CV Spécial Dyane 6 - Méhari	(10/76 → 9/78) (10/76 →) (10/76 → 7/77)	double circuit 20,6	28,57	17,5	
FREINS A DISQUES AVANT			ϕ des pistons avant		
AMI 8 T.T.	(9/69 → 10/76) (10/76 → 9/78)	simple circuit } double circuit } 17,5	42	16 Berline 17,5 Break	
Dyane 6 - Méhari Acadiane	(7/77 →) (2/78 →)	double circuit 20,6	42	16 17,5	
LN	(10/76 →)	double circuit 19	48	voir page 118	

FREINS A TAMBOUR



Véhicules : 2 CV - Dyane 6 - Méhari - Fourgonnettes
(→ 10/76) H = 130 ± 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 Fourgonnette 250	200 mm	180 mm
Dyane 6 - Méhari (→ 7/77) Fourgonnette 400 (→ 9/78)	220 mm	180 mm
Acadiane - AMI 8 Dyane 6 - Méhari (7/77 →)		
Rectification : 2 mm maxi au diamètre		

FREINAGE A TAMBOUR A DOUBLE CIRCUIT

A

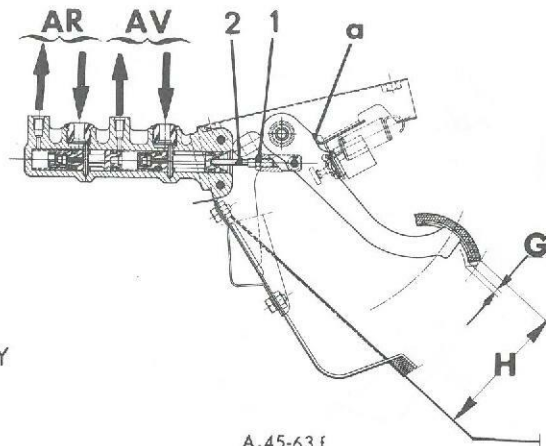
A Tous Types (10/76 →) sauf AMI 8

Dyane, Méhari : (10/76 → 7/77)

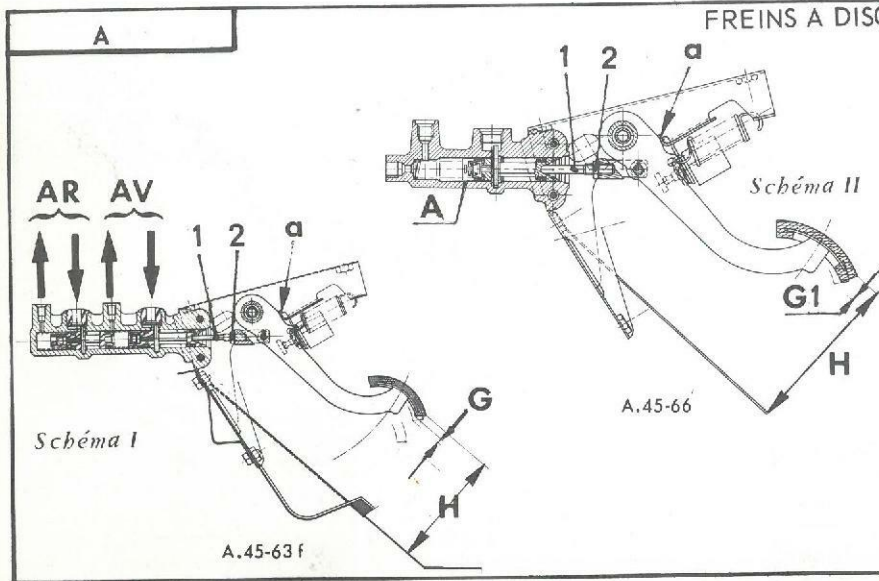
Hauteur de pédale : La pédale en butée en « a »,
 $H = 131,5 \pm 2,5$ mm sinon, griffer la tôle « a ».

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

Liquide utilisé : Suivant Norme SAE J 1703 TOTAL FLUIDE SY



A.45-63 f



FREINS A DISQUES

SIMPLE CIRCUIT

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

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

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

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

DOUBLE CIRCUIT

AMI 8 Tous Types (10/1976 →) (Schéma I) :

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

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

Liquide utilisé : liquide spécial LHM.

Epaisseur des disques : 7 mm (4 mm mini)

Diamètre des pistons : 42 mm

FREINS A DISQUE, A DOUBLE CIRCUIT

Dyane 6, Méhari (7/77 →)

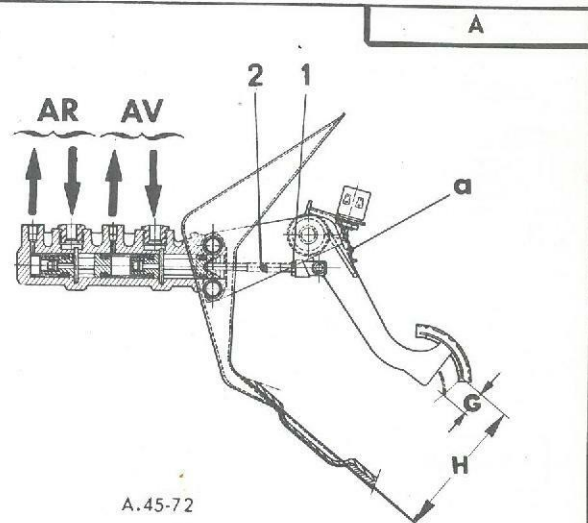
Acadiane (2/78 →)

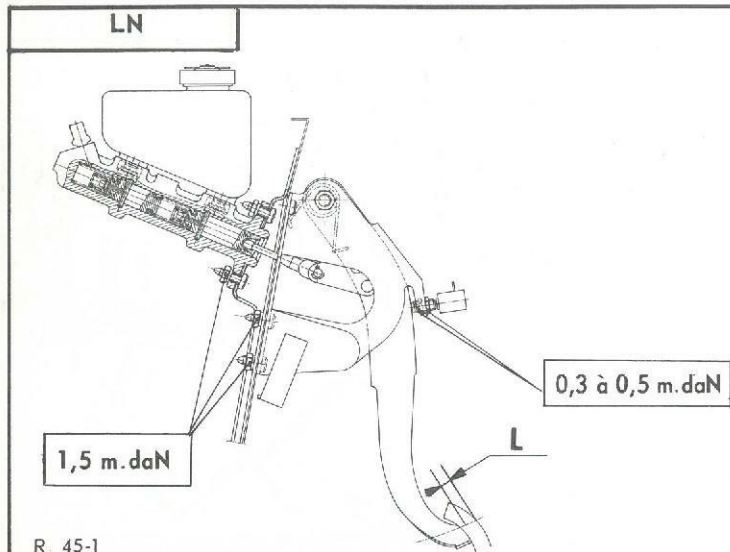
Épaisseur des disques : 7 mm (4 mm mini)

Diamètre des pistons : 42 mm

Hauteur de pédale : La pédale en butée en « a » $H = 143 \pm 4$ mm,
sinon, griffer la tôle « a ».Garde à la pédale : Agir sur le contre-écrou (1) et le poussoir (2)
pour obtenir $G = 1$ à 5 mm.

Liquide utilisé : TOTAL LHM.

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



FREINAGE

Freins à disque à l'avant :

- épaisseur des disques : 10 mm (8 mm mini)
- diamètre des pistons : 48 mm (1 piston par étrier)

Freins arrière à tambour :

- diamètre des tambours : 180 mm (181 mm maxi)
- diamètre des cylindres de roue :

DBA } 23,81 mm (———→ 10/77)
 } 22 mm (10/77 ———→)

GIRLING : 22,2 mm

Largeur des garnitures : (———→ 10/77) : 40 mm
 (10/77 ———→) : 30 mm

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

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

FREINS						VISA Tous Types
Marque	Date	ϕ du maître-cylindre double circuit	ϕ des pistons récepteurs avant		ϕ du cylindre de roue ARRIERE	
				Nbre de pistons par étrier		
CITROEN	10/78	17,5 mm	45	2	DBA ou GIRLING	20,6 mm
DBA	10/78	19 mm	48	1		22 mm

Maitre-cylindre : à double circuit avec compensateur de pression par les freins arrière (repère J par bouchon du compensateur).

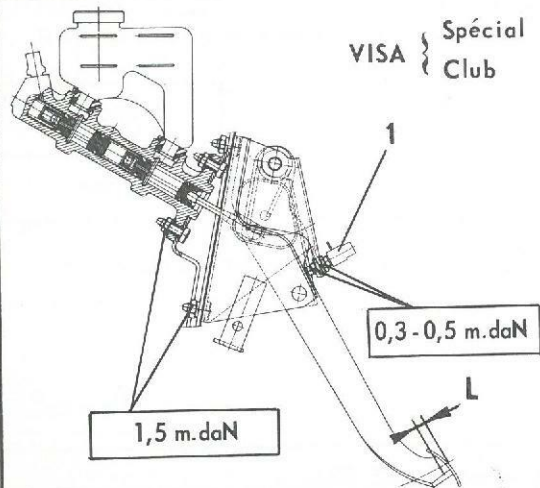
Diamètre des tambours arrière : 180 mm

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

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

La purge des freins peut être facilitée en utilisant un appareil du commerce (Exemple : ARC 50).

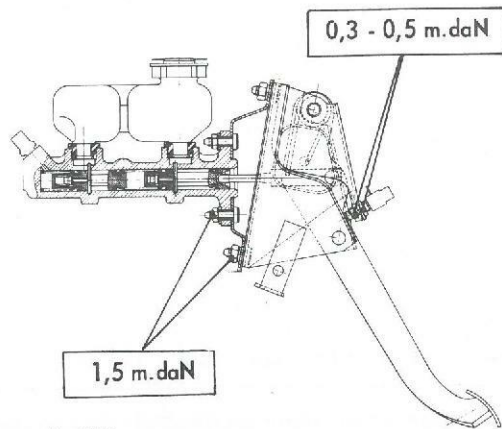
VISA Tous Types



V. 45-5

FREINS

VISA Super



V. 45-6 a

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

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.

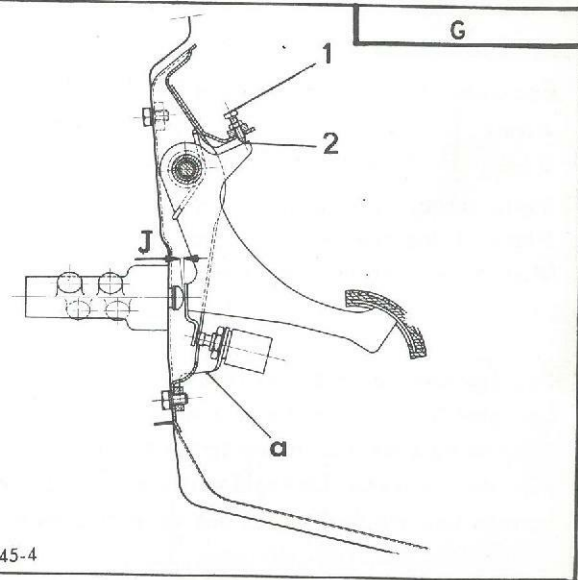
- a) **Pédalier équipé d'une vis de réglage** : agir sur la vis (1) pour obtenir entre pédale et doseur, un jeu $J = 0,1$ à $0,5$ mm.
- b) **Pédalier sans vis de réglage** : griffer la tôle (2) pour obtenir entre pédale et doseur un jeu $J = 0,1$ à $0,5$ mm.

REGLAGE DU CONTACTEUR DE STOP.

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

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

PURGE DES FREINS (voir pages 125 et 126).



G.45-4

G

Epaisseur des disques de frein GS 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.

Planéité des disques : 0,02 mm maxi

Diamètre des pistons récepteurs :

(9/1972 →) : Avant : 45 mm - Arrière : 30 mm

Réglage des freins de sécurité :

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

Pour effectuer plus rapidement cette opération, elle doit être faite par deux personnes, le véhicule étant placé sur un pont ou 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 (clé à béquille de 14).

FREINAGE

CX

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

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

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

sur Berlines : grandes plaquettes : → 9/1977

petites plaquettes : 9/1977 →

Réglage de la pédale de frein :

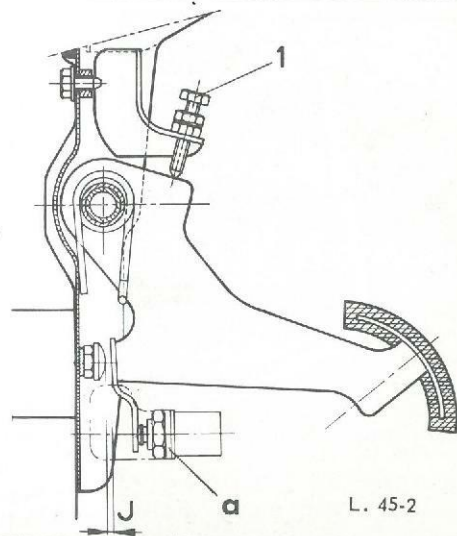
Agir sur la vis (1) pour obtenir un jeu J de : 0,05 à 3 mm.

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

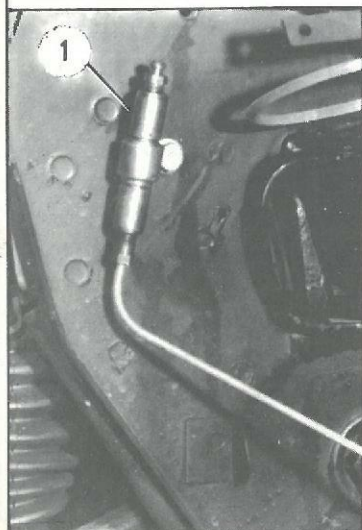
Frein de sécurité : Réglage des plaquettes : Celles-ci doivent être au « léchage » sur le disque de frein au point de voile maximum du disque.

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

Purge des freins : (voir pages 125 et 126).



CX


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.

Placer sur chaque vis un tube transparent.

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

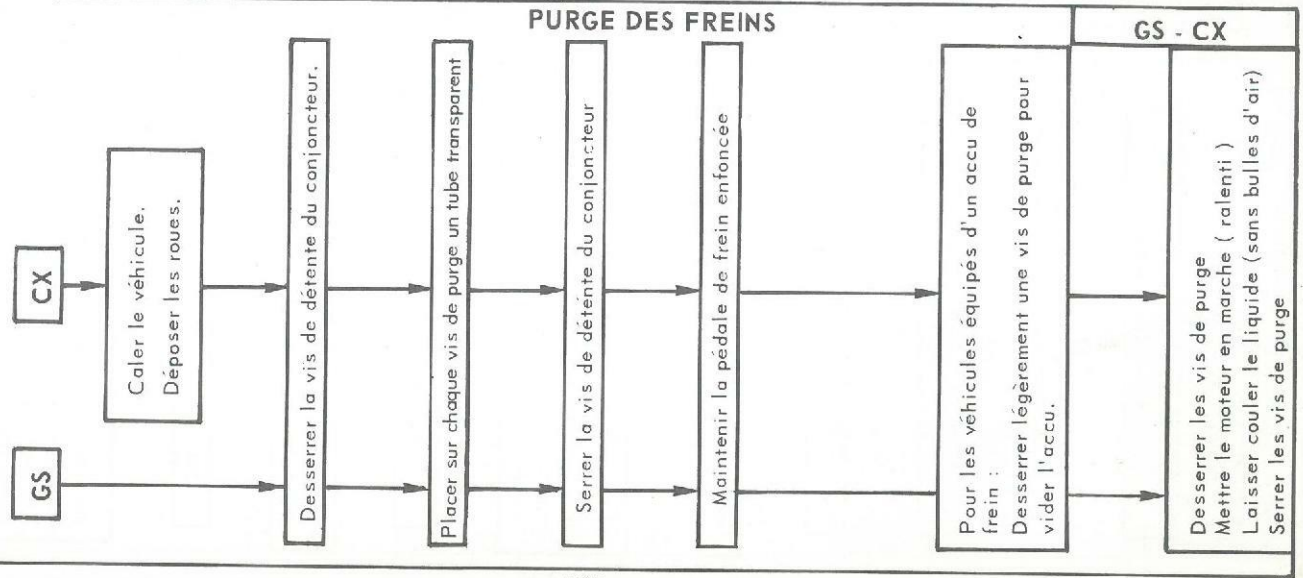
AVANT

- Commande manuelle en position « basse ».
- 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.
- Serrer les vis de purge.
- Déposer la capacité (1) et placer un tube transparent sur l'extrémité du tube.
- Appuyer sur la pédale de frein pour purger le tube.
- Mettre en place la capacité après soufflage à l'air comprimé.

ARRIERE

- Commande manuelle en position « haute ».
- 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.

Freins avant



PURGE DES FREINS

GS - CX

Freins arrière

GS

CX

GS - CX

Caler le véhicule
Déposer les roues

Commande manuelle position basse

Desserrer la vis de détente du conjoncteur

Commande manuelle position haute

Placer un tube transparent sur chaque vis de purge

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

Desserrer les vis de purge

Soulever un bras de suspension (cric)

Serrer la vis de détente du conjoncteur

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

PURGE DES FREINS

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


TABLEAU DE TARAGE DES ORGANES

TOUS TYPES

Véhicules	Conjoncteur-disjoncteur		* Accu principal	Mano-contact	Vanne de sécurité	Accu de freins
	Conjonction	Disjonction				
GS	→ 3/73	140 à 150 bars	165 à 175 bars	40 ⁺ ₋₁₀ bars	60 à 80 bars	70 à 90 bars
	3/1973 →					
CX T.T.			62 ⁺ ₋₃₂ bars	75 à 95 bars	110 à 130 bars	62 ⁺ ₋₃₂ bars

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

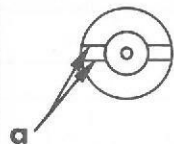
MISE HORS PRESSION DES CIRCUITS HYDRAULIQUES DE SUSPENSION

Véhicules G. TT	Position du véhicule	Vis de détente du conjont./dis.	Position de la commande des hauteurs	
Sans vanne de sécurité	Route	Desserrée	Haute - Attendre l'affaissement complet du véhicule	 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	

77-22

TOUS TYPES

BLOCS PNEUMATIQUES ARRIERE - AMORTISSEURS

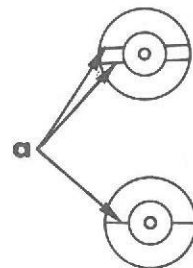


Véhicules	Type Volume	Tarage Repère sur bouchon	Tarage minimum	Repères	
				Sur bloc	Sur amortisseurs
GS T.T. sauf Break trois portes	Tôle emboutie 400 cm ³	35 bars	25 bars	Cercle bleu côté cylindre	Sans trait - 1 clapet φ 14 - 1 trou étagé
GS Break trois portes				Cercle violet	Sans trait - Sans clapet 1 trou étagé
CX Berline T.T. sauf GTi	Tôle emboutie 500 cm ³	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 ³	35 bars		Cercle noir côté bouchon	2 traits en croix - Sans clapet - 1 trou étagé

BLOCS PNEUMATIQUES AVANT - AMORTISSEURS

TOUS TYPES

Véhicules	Type Volume	Tarage Repère sur bouchon	Tarage minimum	Repères	
				Sur bloc	Sur amortisseurs
CX Berline T.T. sauf GTi	Tôle emboutie 500 cm ³	75 bars	48 bars	Sans	2 traits en « a » - 1 clapet ϕ 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	(\rightarrow 3/73)	50 bars	40 bars	Sans	Sans trait 1 clapet ϕ 14 sans trou étagé
TT	(3/73 \rightarrow)	55 bars			



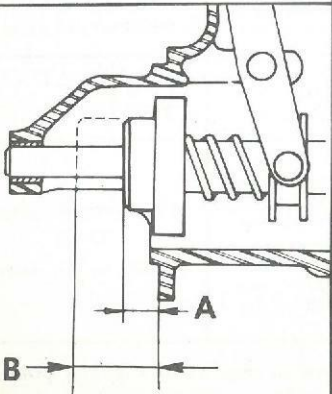
Tous Types	MANO-CONTACT DE CIRCUIT HYDRAULIQUE		
Véhicule	Emplacement	Tarage	Couple de serrage
GS T.T. → 3/1973 3/1973 →	Raccord quatre voies ou vanne de sécurité	Le témoin s'allume entre : 80 et 60 bars 95 et 75 bars	1,1 à 1,3 m.daN
CX T.T.	Vanne de sécurité	95 et 75 bars	1,1 à 1,2 m.daN

ALTERNATEURS - REGULATEURS

A - LN - VISA

Véhicules	Alternateur	Régulateur	Vitesse Alt./Mot.	Débit tr/mn moteur	Régulation
A T.T.	DUCELLIER 7532 PARIS-RHONE A 11 M 12 FEMSA ALN 12-1	DUCELLIER 8347 PARIS-RHONE AYA 213	1,8/1	Sous 14 Volts 6 A à 1050 tr/mn 22 A à 2350 tr/mn 28 A à 4450 tr/mn	13,6 à 14,2 volts à 22° C à 2800 tr/mn moteur
LN	PARIS-RHONE A 11 R 3 FEMSA ALD 12 N 53	DUCELLIER 8347	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 à 22° C à 2500 tr/mn moteur
VISA Spécial ou Club	PARIS-RHONE A 12 M 11 DUCELLIER 512 008 A	Régulateur incorporé à l'alternateur	2/1	Sous 13,5 volts 13 A à 850 tr/mn 27 A à 1500 tr/mn 33 A à 4000 tr/mn	13,8 à 14,5 volts à 22° C à 3000 tr/mn moteur
VISA Super	PARIS-RHONE A 12 M 9 DUCELLIER 512 010 A		1,77/1	13 A à 950 tr/mn 27 A à 1700 tr/mn 33 A à 4500 tr/mn	

NOTA : Sur Méhari 9/78 → et VISA T.T. le voyant de charge commandé par un système électronique au régulateur s'allume pour un manque de charge ou pour un excès de charge, est éteint pour une tension comprise entre 12,8 et 15 volts environ.

A - LN - VISA		DEMARREURS 12 VOLTS A SOLENOIDE					
		Véhicules	Démarreur	ϕ mini collecteur	I absorbée couple bloqué	Réglage lanceur	
						A mm maxi	B mm mini
 <p>A. 53-27</p>	A T.T.	DUCELLIER 6202 B → 12/74	31 mm	280 A	19,7	31,7	
		DUCELLIER 6202 C 12/74 → (collecteur plat)					
		PARIS-RHONE D 8 E 116 → 6/78	34,5 mm				
		PARIS-RHONE D 8 E 148 6/78 →					
		ISKRA ZB 4 → 9/76 ISKRA AZE 0305 9/76 →	31 mm				
	FEMSA MTA 12-30		21	31,7			
	LN	FEMSA MTA 12-40 ISKRA AZD 0102		270 A	22	31	
VISA CB ou SP	PARIS-RHONE D 8 E 154	35,8 mm	320 A	22	31		
VISA Super	DUCELLIER 6216		320 A	15	25,7		
	FEMSA MOA 12-8		340 A				
	PARIS-RHONE D 8 E 107	35,8 mm	320 A				

ALTERNATEURS

G

- I. Véhicules sans option (→ 6/73) monophasé 28 A - DUCELLIER 7540 ou PARIS-RHONE A 11 M 7
- II. Véhicules avec option (→ 6/73) triphasé 35 A - DUCELLIER 7541 (→ 5/72) ou PARIS-RHONE A 11 R 1 (→ 2/73)
- III. ou Tous Types (6/73 →) monophasé 35 A - DUCELLIER 7562 (5/72 →)
 - 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 →)

Rapport des vitesses alternateur/moteur : 1,77/1

Longueur mini des balais 10 mm (sauf SEV-MARCHAL type FRED sans balais)

Contrôle du débit sous 14 volts :

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

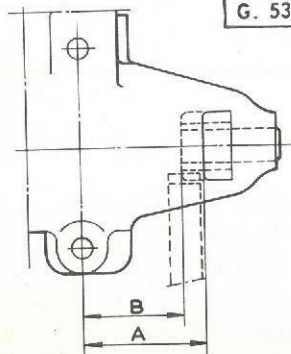
G

REGULATEURS

Régulateurs : DUCCELLIER 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



G. 53-2

Réglage du lanceur

Induit : ϕ mini collecteur
Balais : longueur mini

Intensité au démarrage
(sur véhicule)

DUCCELLIER
6208 ou 6217

A = 48⁰
- 0,2

B = 37,5 maxi

30 mm

7 mm

FEMSA
MOB 12-1

A = 48,9 mini

B = 38 maxi

30 mm

7 mm

PARIS-RHONE
D 8 E 103

A = 47,7 ± 0,3

B = 38,3 maxi

35 mm

7 mm

7/78 → à puissance 1,3 CV

DUCCELLIER
532 016 A

A = 46,8 mini

B = 37,3 maxi

30 mm

7 mm

PARIS-RHONE
D 8 E 155

A = 46,8 mini

B = 37,3 maxi

35 mm

7 mm

90 à 110 A

ALTERNATEURS - REGULATEURS

CX Tous Types

Véhicules	Type	Alternateurs	Vitesse Alt./Mot.	L mini balais	Contrôle : Intensité (A)/vitesse moteur (tr/mn) sous 14 volts			
CX TT 9/74 → 9/75 sauf att. de remorque	53 A	DUCELLIER 7584 B MOTOROLA 9AL 2502 K		6 mm 4 mm	21 A	46 A	51 A	53 A
CX Att. de remorque ou TT 9/75 → 5/78 Sauf Ambul. ou Injection ou B.V. 5 vitesses	72 A	PARIS-RHONE A 14 R 3 PARIS-RHONE A 14 R 17 SEV-MARCHAL 71 333 102 MOTOROLA 9AL 2505 P	2,18/1	6 mm 6 mm 6 mm 4 mm	33 A 680 tr/mn ou 590 tr/mn	62 A 1510 tr/mn ou 1180 tr/mn	70 A 2750 tr/mn ou 2360 tr/mn	72 A 3670 tr/mn ou 3150 tr/mn
CX TT 5/78 → sauf Amb. ou IE en BV 5		PARIS-RHONE A 14 R 27 MOTOROLA 9AL 2628 P	2,54/1 (Di)	6 mm 4 mm	(Di)	(Di)	(Di)	(Di)
CX Amb. ou IE → 5/78	80 A	PARIS-RHONE A 14 R 11		6 mm	40 A à	69 A à	78 A à	80 A à
CX Amb. ou IE 5/78 → et CX BV. 5 TT		PARIS-RHONE A 14 R 22	2,18/1 2,35/1 (Di)	6 mm	690 tr/mn ou 640 tr/mn (Di)	1375 tr/mn ou 1280 tr/mn (Di)	2750 tr/mn ou 2560 tr/mn (Di)	3650 tr/mn ou 3400 tr/mn (Di)

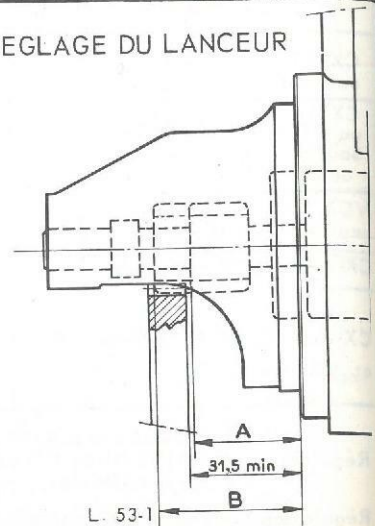
Régulateurs { DUCELLIER 8379 (Essence) ou 510 002 (Diesel)
PARIS-RHONE AYC 2114 (→ 9/75) ou AYC 2117 (5/75 →) (Essence) ou AYC 2118 (Diesel)
SEV-MARCHAL (type F 14 V) 72 717 102 (→ 1/78) ou 72 718 012 (2/78 →) (Essence)

Régulation (intensité croissante) : 13 à 14,2 volts à { 2750 tr/mn (Moteur Essence) - 2360 tr/mn (Diesel)
- 2550 tr/mn (BV. 5 Diesel) } (6000 tr/mn
alternateur)

DEMARREURS

CX Tous Types	Longueur mini des balais	ϕ 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 pattes arrière)	8 mm	38,5	30,5 maxi	$40 \pm 0,5$	165 à 190 A
Essence Inject. ($\phi = 100$ mm) Ducellier 536.001 A	8 mm	44	29,9	39,5	280 à 300 A
Diesel 2 litres ($\phi = 115$ mm) Paris-Rhône D 11 E 163	7 mm	44	$28,4 \pm 0,65$	$1 \pm 0,5$ entre butée fixe et pignon avancé	320 à 350 A

REGLAGE DU LANCEUR



CIRCUIT DE CHARGE

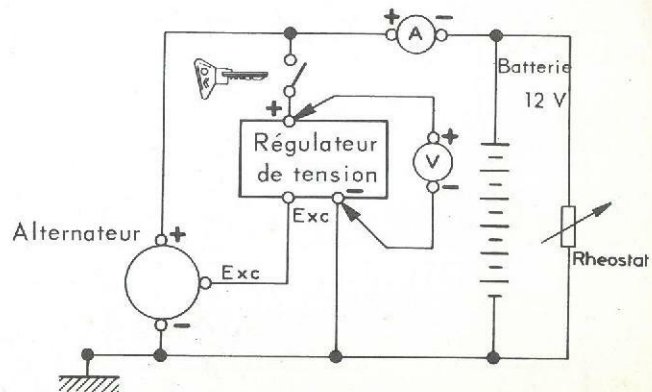
Tous Types sauf VISA

Schéma de montage de contrôle

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.

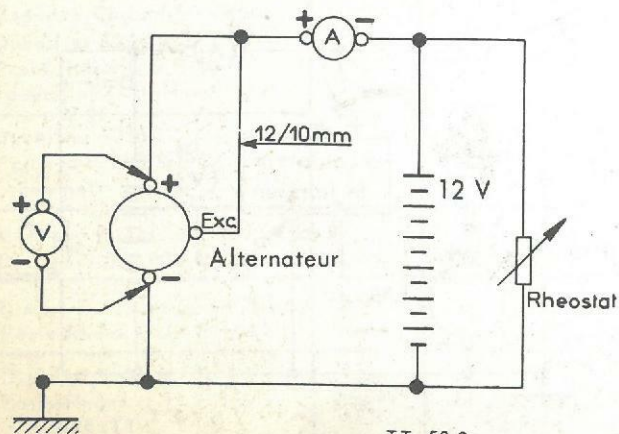
Suivant les références des appareils du véhicule, régler le régime moteur et agir sur le rhéostat pour obtenir l'intensité.



TT. 53-1

Tous Types sauf VISA

Schéma de montage de contrôle



TT. 53-2

CIRCUIT DE CHARGE

CONTROLE DU DEBIT D'UN ALTERNATEUR.

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

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

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

CIRCUIT DE CHARGE

VISA Tous Types

CONTROLES (Batterie bien chargée)

Réaliser le branchement des appareils de contrôles :

Voltmètre - Ampèremètre - Rhéostat

Débit :

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

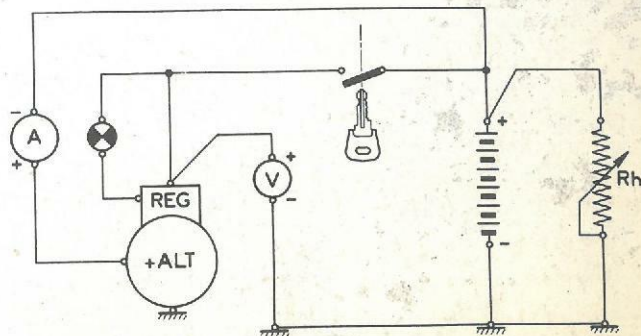
Régulation :

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

Voyant de charge : allumé < 12,8 volts

12,8 volts < éteint < 15 volts (environ)

15 volts < allumé < 12,8 volts (environ)



V. 53-1

