

CITROËN 

QUILLET

N° MAN 008800

5/73 BOUTILLI
80

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., TRANSMISSIONS -
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.

Ce Carnet de Poche ne concerne que les véhicules **FRANCE**.

IMPORTANT

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

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

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

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

La feuille suivante est destinée à recevoir toutes vos remarques et suggestions.

Veuillez l'expédier à l'adresse suivante :

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

SUGGESTIONS ET REMARQUES

CONCESSION, SUCCURSALE OU AGENCE DE :

EMPLOI DANS L'ATELIER :



SUGGESTIONS ET REMARQUES

CONCESSION, SUCCURSALE OU AGENCE DE :

EMPLOI DANS L'ATELIER :

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSIONESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

A - LN

CARACTERISTIQUES

Désignation courante	Désignation aux Mines	Symbole garantie	Appellation commerciale	Indice plaque moteur	Type moteur
2 CV	AZ série KA $\frac{9/78 \rightarrow 7/79}{7/79 \rightarrow}$	KA	2 CV 6	A 06/635	M 28/1 (602 cm ³)
			2 CV 6 Spécial ou Club		
DYANE	AY série CB $2/70 \rightarrow$	CB	Dyane 6	AM 2	M 28 (602 cm ³)
MEHARI	AY série CA $9/78 \rightarrow$	CA	Dyane 6 - Méhari	A 06/635	M 28/1 (602 cm ³)
	AY série CE $12/79 \rightarrow$	CE	Méhari 4 x 4		
3 CV Fourgonnette	AY série CD $2/78 \rightarrow$	CD	Acadiane	AM 2 A	M 28/1 (602 cm ³)
LN	RB série RB $11/76 \rightarrow 11/78$	RB	LN	R 06/627	M 28 (602 cm ³)
	RB série RC	RC	LN Entreprise		

SUGGESTIONS ET REMARQUES

A - LN	CARACTERISTIQUES		
Plaque moteur	AM 2 - R 06/627	AM 2 A	A 06/635-
Alésage	74	74	74
Course	70	70	70
Rapport volumétrique	9/1	8,5/1	8,5/1
Puissance maxi ISO	23,6 kW (32 ch DIN) à 5750 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	4,1 m.daN (4,2 m.kg DIN) à 4000 tr/mn sauf R 06/627 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

POINTS PARTICULIERS

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

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

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

Coussinets arrière de vilebrequin
 1ère possibilité : $\phi = 56$ mm
 2ème possibilité : $\phi = 55,75$ mm *

* Repères : point rouge sur coussinet
 et « R » sur vilebrequin

A - LN

Poussoirs : { 1ère possibilité : $\phi = 24$ mm
2ème possibilité : $\phi = 24,2$ mm (9/73 →) - Repère B sur le carter.

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

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

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

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

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

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

- A 06/635, R 06/627 5,5 à 6,5 bars à 6000 tr/mn
- AM 2, AM 2 A 5,5 à 6,5 bars à 6500 tr/mn

Pression incorrecte : Changer le ressort ou le clapet de décharge.

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

Contenance du carter { Après vidange : 2,4 litres
Après vidange et échange de la cartouche 2,7 litres

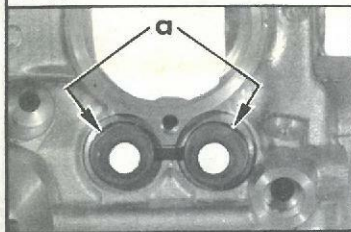
9244



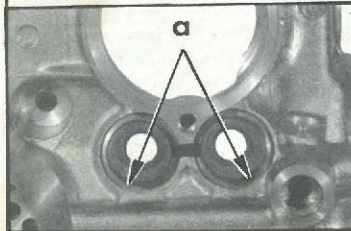
SUGGESTIONS ET REMARQUES

A - LN

12059



12060

**Tubes enveloppes :**

Depuis Décembre 1972, les joints des tubes enveloppes sont sans talon de centrage dans le carter et leur positionnement est différent suivant le type du moteur (voir photos). Le montage de ce type de joint n'est pas possible sur les moteurs sortis avant cette date.

Sur les moteurs AM 2, AK 2, AM 2 A, R 06/627 et A 06/535 (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.

EUR

MOTEUR









ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSIONESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

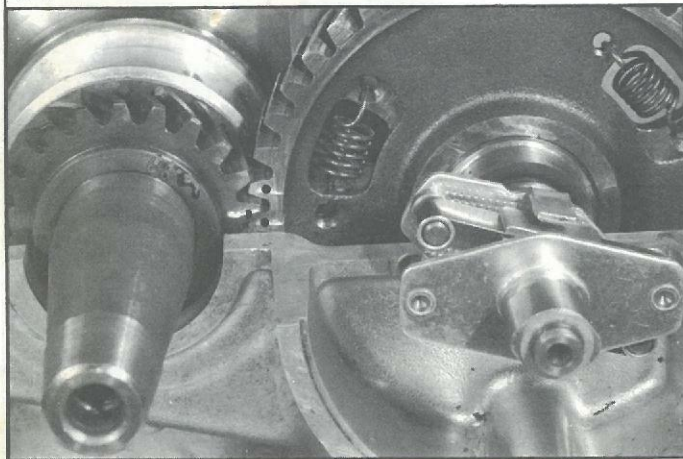
ELECTRICITE

Joint de tubes enveloppes				A - LN				
MONTAGES SERIE	 77-769	+	 77-769	PANACHAGES REPARATION	 77-769	+	 77-769	
	Ancien joint		Ancienne coupelle		Ancien joint		Nouvelle coupelle	
	 77-769	+	 77-769		PROHIBE	 77-769	+	 77-769
	Nouveau joint		Nouvelle coupelle			Nouveau joint		Ancienne coupelle

SUGGESTIONS ET REMARQUES

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 602 cm³ :

AM 2, AM 2 A, R 06/627, A 06/635 2 mm

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

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

Mesurer le jeu au culbuteur d'échappement, on doit trouver : 0,03 à 0,75 mm

COUPLES DE SERRAGE.

A - LN

Carter :

Étanchéité : LOCTITE 572 (Formétanch)

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

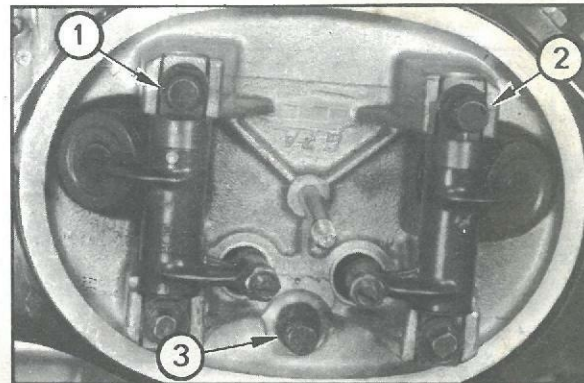
Couvre-culasse :

Ecrus 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**Ordre de serrage :** ① Ecrus avant - ② Ecrus arrière - ③ Ecrus inférieurs

Ecrus de culasse

4124



SUGGESTIONS ET REMARQUES

LNA - VISA		IDENTIFICATION - CARACTERISTIQUES DES VEHICULES VISA SPECIAL - CLUB - SUPER								
	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	RB série RD	LNA	RD	11/78	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
	VD série VA	VISA Spécial VISA Club	VA	10/78						
1124 cm ³	VD série VB	VISA Super	VB	10/78	109/S « XW 3 »	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

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSIONESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

POINTS PARTICULIERS

LNA - VISA Spécial et Club

Vilebrequin:: Latéral : 0,07 à 0,14 mm (non réglable). Ne jamais toiler les microturbines.

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

Jeux pratiques aux culbuteurs (*moteur froid*) : Admission : 0,20 mm
Echappement : 0,20 mm

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

Pression d'huile moteur prise au manoccontact à 80° C :

5,5 à 6,5 bars à 6000 tr/mn

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

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

Contenance : après vidange : 3 litres, après échange de la cartouche : 3,5 litres

Coussinets : Avant : $\phi = 30$ mm

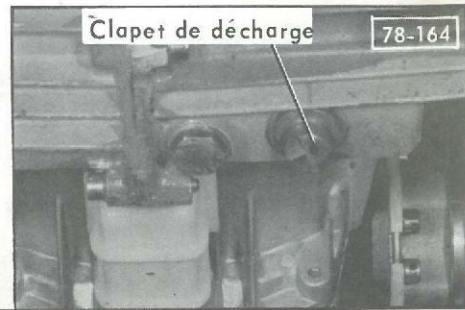
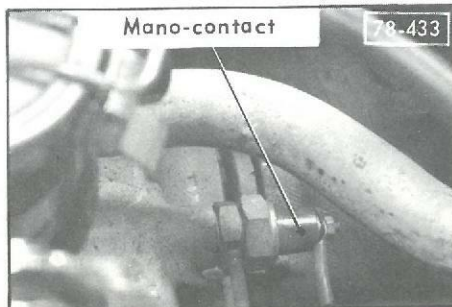
Arrière : $\phi = 57,5$ mm

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.

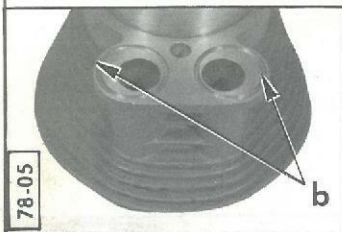


SUGGESTIONS ET REMARQUES

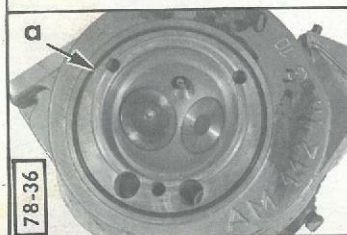
LNA - VISA

SUSPENSION MOTEUR - COUPLES DE SERRAGE

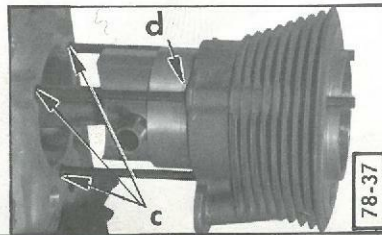
652 cm ³ QUATRE POINTS	1124 cm ³ TROIS POINTS
ARRIERE sur BOITE DE VITESSES 6 à 6,5 m.daN AVANT sur MOTEUR 7 à 7,5 m.daN	AVANT et ARRIERE GAUCHE 4,5 à 5 m.daN AVANT DROIT 2 à 2,5 m.daN



78-05



78-36



78-37

ETANCHEITE CARTER - CYLINDRE - CULASSE

Par joints toriques : —> 12/79

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

12/79 —> : l'étanchéité entre carter et cylindre est assurée par un joint métaloplastique.

LNA - VISA Spécial et Club

Contrôle de la dépression dans le carter :

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

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

DISTRIBUTION**Calage :**

Faire correspondre les repères des pignons (voir photo).

Contrôle (moteur froid) :

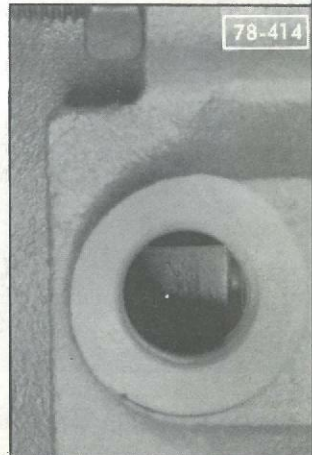
Tourner une roue, une vitesse engagée, de façon à mettre la soupape d'admission à son ouverture maximum.

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

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

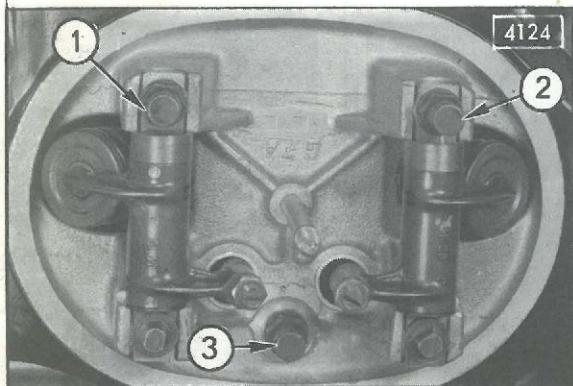
Tourner le moteur dans le sens inverse de la marche, jusqu'à ce que le plot d'allumage placé sur le volant moteur soit en face de l'orifice du capteur supérieur (voir photo).

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



SUGGESTIONS ET REMARQUES

LNA - VISA Spécial et Club



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

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 :

Erou borgne 0,5 à 0,7 m.daN

Volant :

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

POINTS PARTICULIERS

VISA Super

Latéral du vilebrequin : 0,07 à 0,27 mm (choisir deux demi-joues d'épaisseur identique, *face rainurée côté vilebrequin*) - Epaisseur des demi-joues de réglage : 2,30 mm - 2,40 mm - 2,45 mm - 2,50 mm.

Coussinets de tourillons (deux classes) : Série pour tourillons : $\phi = 49,964$ à $49,980$
Réparation pour tourillons : $\phi = 49,664$ 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 montées au **LOCTITE FRENETANCH.**

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

Jusqu'au N° Moteur 44 200 : Dépassement des chemises : 0,11 à 0,18 mm ; différence de dépassement entre deux chemises consécutives : 0,04 mm maxi.

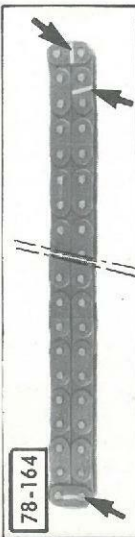
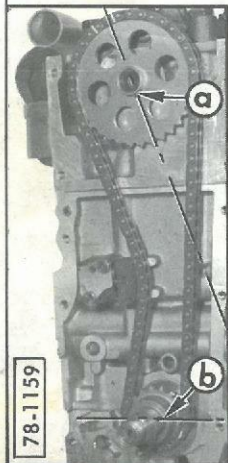
Il existe quatre épaisseurs de joints d'embase.

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

Depuis le N° Moteur 44 201, l'étanchéité des chemises est assurée par des joints toriques. Dépassement (non réglable) : 0,10 à 0,17 mm (mesurée sans joint). Pour complément d'information, se reporter à la Note Technique N° 79 - 7 VD 2.

SUGGESTIONS ET REMARQUES

VISA Super



Pistons : Flèche repère orientée côté distribution.

Segments : Marque ou repère du fabricant vers le haut du piston, la coupe des anneaux du segment racler 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 47).

Calage de la distribution : Orienter les clavetages «a» et «b» (voir photo), placer la chaîne, les deux maillons repérés côte à côte avec le repère de la roue d'arbre à cames, le maillon repère seul avec le repère du pignon du 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.

Capacité : Après vidange = 5 litres

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

VISA Super

CIRCUIT D'EAU

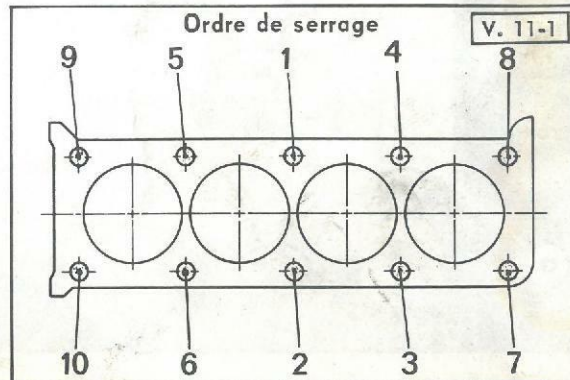
Remplissage : a) Robinet de chauffage ouvert, faire le plein par la nourrice.
b) Fermer la nourrice et mettre en marche jusqu'à l'enclenchement du moto-ventilateur. Compléter si nécessaire.

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.

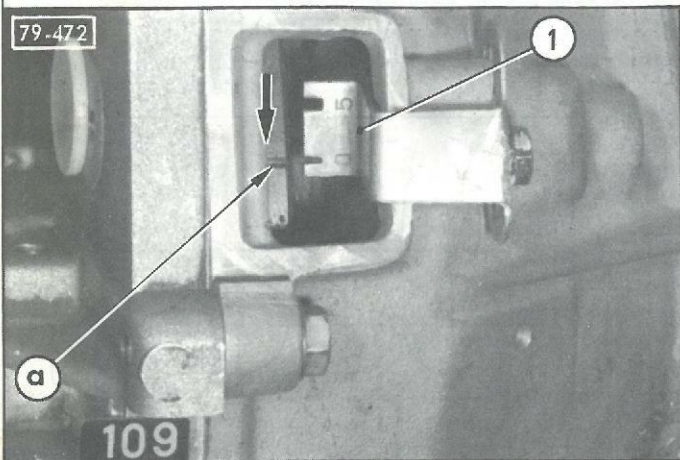
COUPLES DE SERRAGE

Vis de serrage culasse : \longrightarrow (moteur N° 44200)	6,5 à 7 m. daN
(moteur N° 44201) \longrightarrow	7,5 à 7,7 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



SUGGESTIONS ET REMARQUES

VISA Super



CONTROLE DU CALAGE DE LA DISTRIBUTION

(Moteur froid)

- Amener les soupapes, du cylindre N° 4, *en bascule*, le repère « a » du volant en face du zéro de la réglette (1).
- Régler le jeu du culbuteur d'admission, du cylindre N° 1, à 0,9 mm.
- Faire tourner le moteur d'un tour, exactement, dans le sens de rotation normal (→).
- Relever le jeu au culbuteur d'admission du cylindre N° 1. Ce jeu doit être compris entre : 0,25 et 0,45 mm.

EUR

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSIONESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

IDENTIFICATION - CARACTERISTIQUES DES VEHICULES
BERLINES GS et GSA

GS - GSA

	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 à 7/79	G 11/631	74	65,6	9/1	40,3 kW (56 ch DIN) à 5750 tr/mn	7,8 m.daN (8,1 m.kg DIN) à 3500 tr/mn
1220	GX série GB	GS Club GS Pallas	GB	9/74 à 7/77	G 12/611 ou G 12/612	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
1300	GX série GL	GS X3	GL	9/78 à 7/79	G 13/625	79,4	65,6	8,7/1	47 kW (65 ch DIN) à 5500 tr/mn	9,6 m.daN (10 m.kg DIN) à 3500 tr/mn
	GX série YL	GSA	YL	7/79 →						
	GX série YR		YR **							

■ - * - ** (voir page 18)

SUGGESTIONS ET REMARQUES

GS - GSA

BREAKS

	Désignation aux Mines	Appellation Commerciale	Symbole ■ Garantie	Dates de sortie	Plaque * moteur	Alésage	Course	Rapport volum.	Puissance maxi ISO	Couple maxi ISO
	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.kg (8,1 m.kg DIN) à 3500 tr/mn
	GX série GF	GS Entreprise	GF	9/77 →						
1220	GX série GD	GS Club	GD	9/74 à 7/79	G 12/611 ou G 12/612	77	65,6	8,2/1	44 kW (60 ch DIN) à 5750 tr/mn	8,7 m.kg (8,9 m.kg DIN) à 3250 tr/mn
1300	GX série YS	GSA	YS	7/79 →	G 13/625	79,4	65,6		47,8 kW (65 ch DIN) à 5500 tr/mn	9,6 m.kg (9,8 m.kg DIN) à 3500 tr/mn
	GX série YV		YV**							

■ Pour GS à convertisseur, ajouter la lettre « C » aux caractères alphabétiques du type garantie (Ex. GB série GBC).

* G 12/611 : Véhicules équipés de B.V. à convertisseur de couple.

G 13/625 : Se reporter au MAN 008551, fascicule I, Opération GX. 000, page 6.

** YR et YV : Correspondent à des véhicules équipés de convertisseur de couple.

TEUR

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSIONESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

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)

Un certain nombre de moteurs G 13 possèdent des coussinets particuliers, se reporter au MAN 006821, Opération G. 100-00.

Bielles : Latéral : 0,13 à 0,18 mm

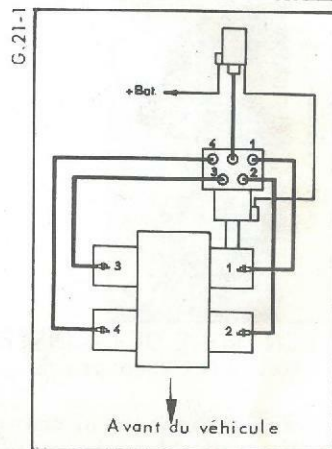
Arbres à cames : Latéral : 0,05 à 0,15 mm (non réglable).

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	

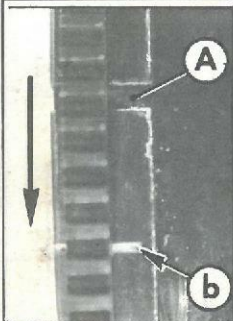
Pistons : Moteurs G 11 - G 12 - G 13 : les pistons sont repérés **Droit et Gauche** et la flèche doit être dirigée côté distribution.Après montage du piston sur la bielle, la goupille cannelée doit être dirigée vers le haut - *Fournitures P.R.* : Jeux de quatre chemises - pistons.

GS - GSA

ORDRE D'ALLUMAGE
1 - 4 - 3 - 2

SUGGESTIONS ET REMARQUES

GS - GSA



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 } (LOCTITE Frénétanch)
 Vis d'arrêt d'axes de culbuteurs }
 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)

Contenance du carter : 3,3 litres après vidange - 3,7 litres après vidange et échange de la cartouche.

**EN CAS DE CONSOMMATION
 D'HUILE : MOTEUR CHAUD,**
 desserrer puis resserrer les tubu-
 lures d'admission sauf 1130 et 1300

CONTROLE DE LA DISTRIBUTION (côté droit).

- Mettre les soupapes du cylindre N° 3 en bascule.

1130 - 1220 : 10° avant PMH

1300 : 15° avant PMH.

Sur convertisseur : repère « b » (5 dents avant encoche A la plus large).

- 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. (Mettre les soupapes du cylindre N° 1 en bascule etc).

TEUR

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSION

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

ION
UD,
es tubu-
D et 1300

uche.

us large).

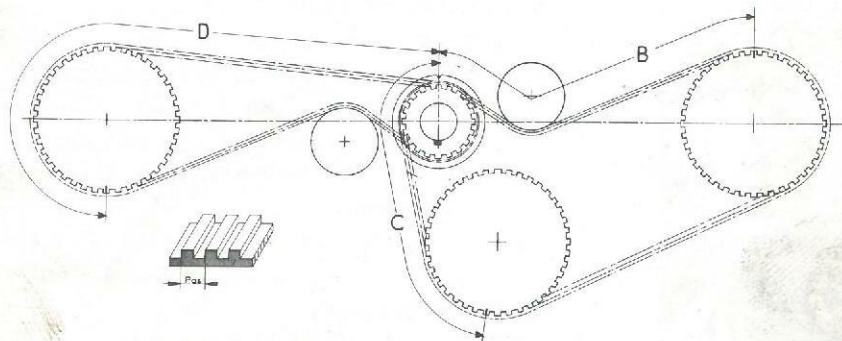
).

DISTRIBUTION

GS - GSA

Montage des
courroies

G. 10-14 a



1130 - 1220
1300

B = 33 pas

C = 25 pas

D = 50 pas

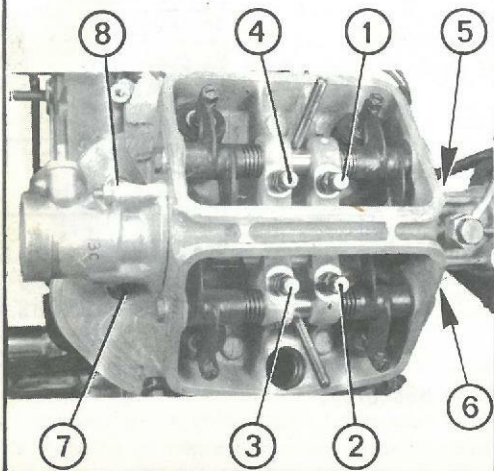
Tension des courroies :

Déposer le ventilateur et le couvre-culbuteurs admission droit.
 Amener le cylindre N° 1 au PMH temps « compression » (soupapes du cylindre N° 3 en bascule).
 Tendre la courroie gauche (débloquer puis rebloquer l'écrou du tendeur).
 Faire un tour au moteur, même opération pour courroie droite.

SUGGESTIONS ET REMARQUES

GS - GSA

ORDRE DE SERRAGE DES CULASSES



COUPLES DE SERRAGE

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

Culasses : Ecrous de $9 \times 1,25$ (13 mm sur plats)
 1er serrage : 0,8 à 1 m.daN - 2ème serrage : 2 à 2,5 m.daN

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

Embrayage mécanique : G 11, G 12 et G 13 : 6,4 m.daN
 (faces et filets graissés)

Convertisseur de couple :

Juin 1974 → : 10,5 à 11,5 m.daN (vis montées au LOCTITE Scelbloc).

Fixation du diaphragme sur convertisseur de couple :
 (LOCTITE Scelbloc) : 2,7 à 2,9 m.daN

TEUR

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSION

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

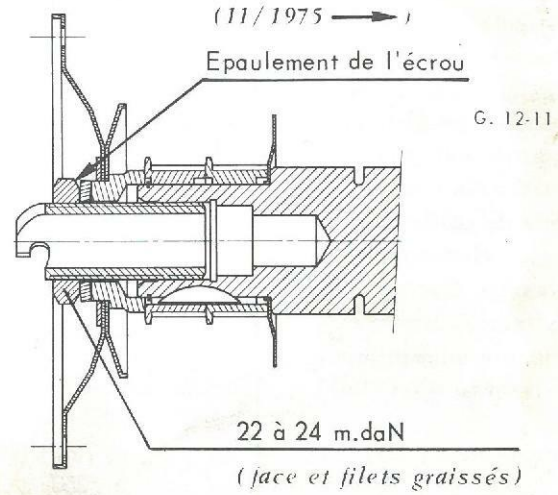
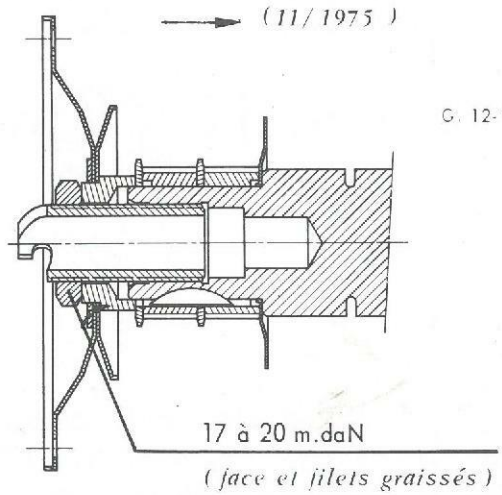
FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

VENTILATEURS

GS - GSA



SUGGESTIONS ET REMARQUES

CX Essence	CARACTERISTIQUES BERLINE ET BREAK (Carburateur)				
Symbole	CX Reflex et Athéna	CX Reflex	CX 2400	CX Prestige	CX 2400
Genre	Berline	Break	Berline	Berline	Break
Désignation aux Mines	MA série MP	MA série MR	MA série MJ	MA série MK	MA série MF
Appellation commerciale	CX Reflex et Athéna	Break CX Reflex	CX 2400	CX Prestige	Break CX 2400
Symbole garantie	MP	MR	MJ	MK	MF
Puissance fiscale	10 CV	10 CV	13 CV	13 CV	13 CV
Date de sortie	7/1979	7/1979	7/1976	1/1976	7/1976
Indice plaque moteur	829 A 5	829 A 5		M 23/623	
Alésage/ Course	88 x 82	88 x 82		93,5 x 85,5	
Cylindrée	1995 cm ³	1995 cm ³		2350 cm ³	
Rapport volumétrique	9,2/1	9,2/1		8,75/1	
Puissance maxi (ISO)	76,5 kW (106 ch DIN) à 5500 tr/mn	76,5 kW (106 ch DIN) à 5500 tr/mn	84,5 kW (115 ch DIN) à 5500 tr/mn		
Couple maxi (ISO)	16,3 m.daN (16,9 m.kg DIN) à 3250 tr/mn	16,3 m.daN (16,9 m.kg DIN) à 3250 tr/mn	17,8 m.daN (18,2 m.kg DIN) à 3000 tr/mn		

TEUR

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSIONESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

CARACTERISTIQUES BERLINE (Injection électronique)

CX Essence

	GTi	CX Prestige	CX 2400 IE
Symbole	Berline	Berline	Berline
Genre	MA série ME	MA série ML	MA série ME
Désignation aux Mines	GTi	Prestige IE	CX 2400 IE C Matic
Appellation commerciale	ME	ML	ME
Symbole garantie	13 CV	13 CV	13 CV
Puissance fiscale	5/1977	8/1977	12/1977
Date de sortie		M 23/622	
Indice plaque moteur		93,5 × 85,5	
Alésage/Course		2350 cm 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)			

CX Diesel

CARACTERISTIQUES BERLINE ET BREAK (Diesel)

	CX 2200 Diesel Berline MA série MG CX 2200 Diesel MG	CX 2200 Diesel Break MA série MH Break CX 2200 Diesel MH	CX 2500 Diesel Berline MA série MM CX 2500 Diesel MM	CX 2500 Diesel Break MA série MN Break CX 2500 Diesel MN
Symbole				
Genre				
Désignation aux Mines				
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

SUSPENSION MOTEUR

CX

TROIS POINTS

- BV 3 à convertisseur
- BV 5
- BV 4 (CX 2400 7/1978 →)

Couples de serrage des fixations

- Support sous moteur
(sans repère sur BV 4 et BV 5 et repère jaune en « b » sur BV 3 convertisseur)
- Support élastique B.V.
(avec cales de réglage)
- Bielle anti-couple :
 - a) Diesel TT (repère noir en « a »)
 - b) BV 3 à convertisseur, BV 4 et 5 à moteur Essence (repère vert en « a »)

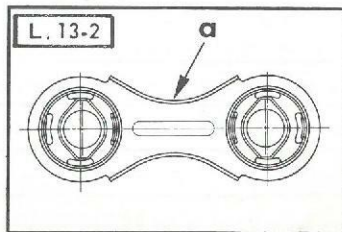
	Sur cadre	Sur mot. ou BV
- Support sous moteur	3 m.daN	10 m.daN
- Support élastique B.V.		16 à 17 m.daN
- Bielle anti-couple		10 m.daN

Largeur des biellettes = 42 mm

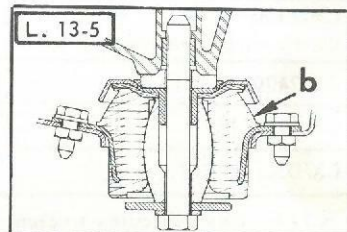
QUATRE POINTS

BV 4 : CX 2400 carburateur (→ 7/1978)

	Sur cadre	Sur mot. ou BV
Support sous moteur et BV	3 m.daN	10 m.daN
Bielle anti-couple côté moteur (repère bleu en « a »)	8,2 m.daN	
Bielle anti-couple côté BV (repère jaune en « a »)		



Largeur des biellettes = 36 mm



SUGGESTIONS ET REMARQUES

CX	RADIATEURS - MOTO-VENTILATEURS		
Types	Particularités	Radiateurs	Moto-ventilateurs
CX Reflex et Athéna	Sauf option attelage de remorque	16 dm ²	1 moto-ventilateur
CX 2400	Sauf option convertisseur ou climatiseur	20 dm ²	1 moto-ventilateur
CX 2400	Option convertisseur ou climatiseur		2 moto-ventilateurs
CX Prestige (carburateur)	Sauf option convertisseur-climatiseur		
CX 2400 CX Prestige (carburateur)	Option convertisseur et climatiseur	23 dm ²	2 moto-ventilateurs
CX 2400 IE	Sauf option convertisseur ou climatiseur		1 moto-ventilateur
CX 2400 IE	Option convertisseur ou climatiseur		2 moto-ventilateurs
CX Diesel T.T.			2 moto-ventilateurs

NOTA : Les véhicules tractant une remorque de plus de 900 kg doivent être équipés de 2 moto-ventilateurs, sauf les véhicules CX Reflex et Athéna. Sur Berlines, nécessité d'équiper un déflecteur sur la tôle d'habillage avant et une entretoise entre le moto-ventilateur et le radiateur. Les Breaks ne nécessitent aucune modification.

Moteurs Essence : POINTS PARTICULIERS

Vilebrequin : latéral : 0,045 à 0,16 mm. Réglage 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 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 : 5,44 à 5,46 mm).

Culasse : Hauteur d'origine 90 mm

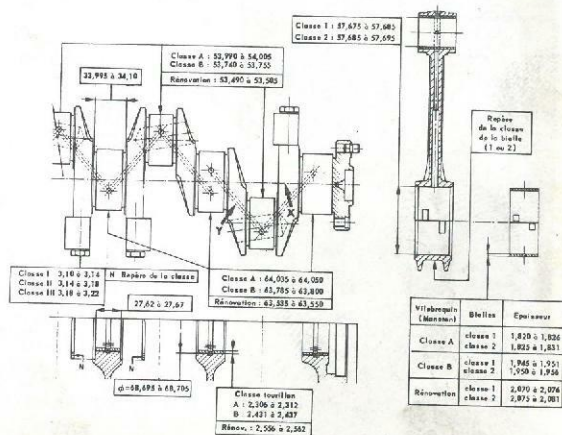
Défaut de planéité générale maxi 0,1 mm

Défaut de planéité maxi entre trous de fixation 0,025 mm

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

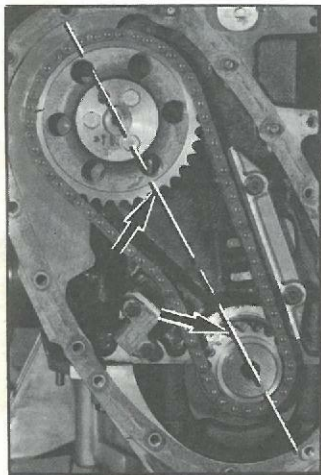
CX Essence Type M

L.12-6 et L.12-5



CX Essence Type M

13 396

**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) : ADM. = 0,15 mm - ECH. = 0,20 mm

Méthodes de réglage : voir page N° 47.

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

3 bars mini à 2000 tr/mn

Huile : TOTAL GTS 15 W 40

4 à 5 bars à 4000 tr/mn

TOTAL Altigrade GT 10 W 30

Contenance : Après vidange = 4,65 litres - Après échange cartouche = 5,30 litres.

POINTS PARTICULIERS

CX Essence Type 829

Vilebrequin : latéral : 0,067 à 0,252 mm réglable par demi-joues (faces anti-friction côté vilebrequin, d'épaisseurs égales d'un même côté du palier).

Bielles : latéral : 0,310 à 0,572 mm

Joint torique d'embase de chemise : $\phi = 1,25 \pm 0,1$ mm.
Dépassement de la chemise = 0,08 à 0,15 mm.

Position bielles-pistons : La flèche (sur la tête de piston) doit être dirigée côté volant moteur et l'orifice de graissage de fond de piston (sur la bielle) côté filtre à huile.

Arbre à cames : latéral : 0,05 à 0,13 mm.

Épaisseur de la bride : 3,97 à 4 mm.

Culasse : Hauteur d'origine : $111,6 \pm 0,5$ mm

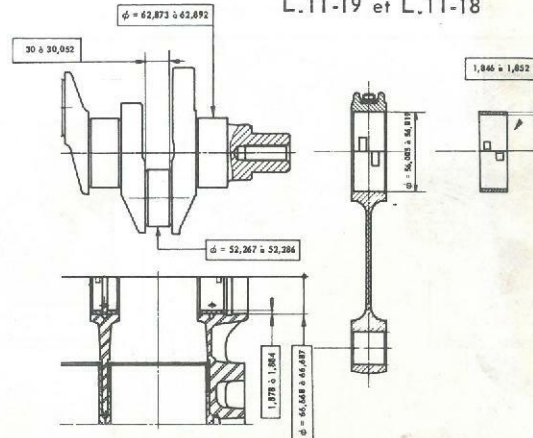
: Défaut de planéité générale maxi : 0,05 mm

Position de la rampe de culbuteurs :

Les trous de graissage orientés vers les soupapes.

Serrer modérément le bouchon du filtre sur la rampe pour éviter la rupture de la goupille.

L.11-19 et L.11-18



CX Essence Type 829

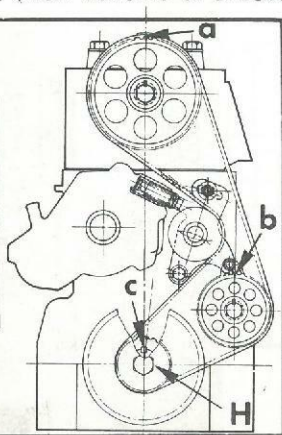
DISTRIBUTION

Deux possibilités de montage selon que la courroie comporte ou non des repères (voir dessins ci-dessous).

L. 10-6

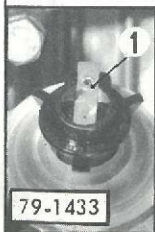


78-1418

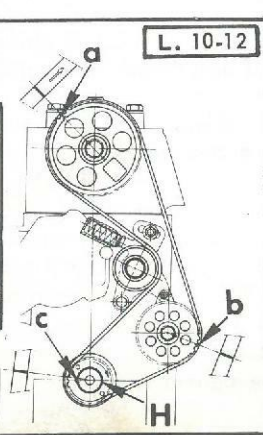


Courroie sans repères

L. 10-12



79-1433



Courroie avec repères

REPLACEMENT DE LA COURROIE.

Faire tourner le moteur pour amener les repères « a » et « b » des poulies et la clavette « c » du vilebrequin en position de calage (voir dessins).

Brider le tendeur et déposer la courroie.

TRES IMPORTANT : Ne pas faire tourner la poulie d'arbre à cames et le vilebrequin sans que la courroie soit en place (risque de détérioration des soupapes).

Poser la courroie (faire correspondre les repères s'ils existent et s'assurer de la bonne orientation du rotor (1) (allumeur sur bloc).

Libérer le tendeur et le resserrer.


Tendre la courroie : Faire deux tours de moteur puis continuer à tourner pour amener la clavette « c » à la position « H ».

Libérer le tendeur et le resserrer.

CX Essence type 829

CONTROLE DE LA DISTRIBUTION

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

1ère méthode (sur véhicule) : S'assurer que les repères  sur roues d'arbre à cames, et d'arbre intermédiaire sont en face des repères sur le carter de distribution.

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

2ème méthode :

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

Faire 1 tour de vilebrequin (sens de rotation moteur).

Relever le jeu qui doit être compris entre 0,30 et 0,75 mm.

Jeu pratique aux soupapes (à froid) : Admission : 0,10 mm

Echappement : 0,25 mm

Méthode de réglage : voir page 47.

Pression d'huile :

- à 800 tr/mn et à 90° C = 1,4 bar

- à 3000 tr/mn et à 100° C = 4,45 bars

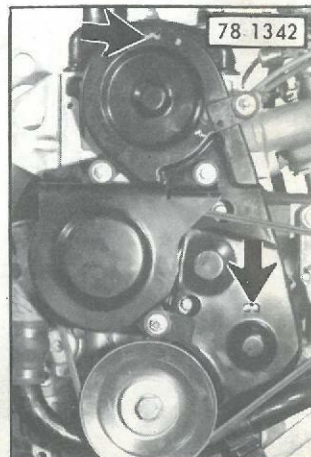
Contenance : Après vidange = 5 litres

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

Huile :

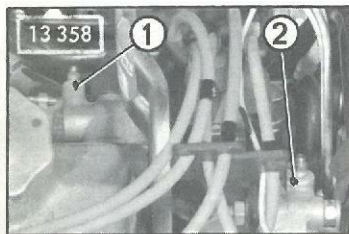
TOTAL GTS 15 W 40

ou TOTAL Altigrade GT 10 W 30



CX Tous Types Essence

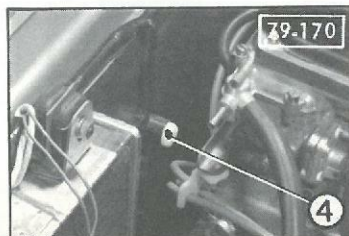
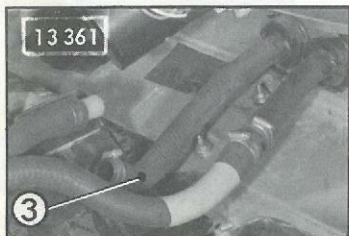
CIRCUIT D'EAU - Remplissage total



Ouvrir le robinet de chauffage situé dans l'habitacle (→ 5/78).

Desserrer les vis de purge (1) et (2) et placer un tube transparent sur chaque vis (*moteur type M*) ou desserrer la vis (4) (*moteur type 829*).

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



Remplir lentement le reste du circuit par la nourrice d'expansion et fermer les vis de purge (1) et (2) ou (4) (**serrer modérément**) lorsque le liquide est apparent dans les tubes.

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

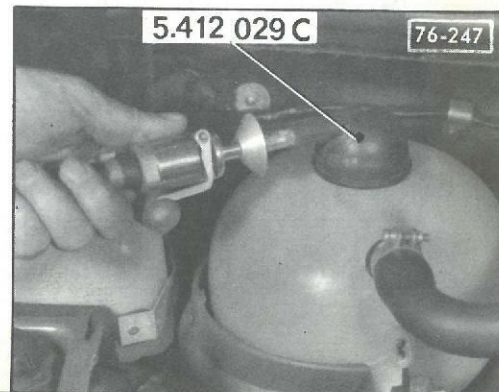
NOTA : 9/1979 → , les radiateurs SOFICA sont munis d'un bouchon métallique en remplacement de la vis de purge.

- Favoriser l'amorçage de la pompe, par mise en pression du circuit : de 0,5 à 1 bar, en utilisant l'orifice de remplissage sur lequel on aura placé un raccord 5 412 029 C (*voir photo*).
- 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.

CX Tous Types Essence

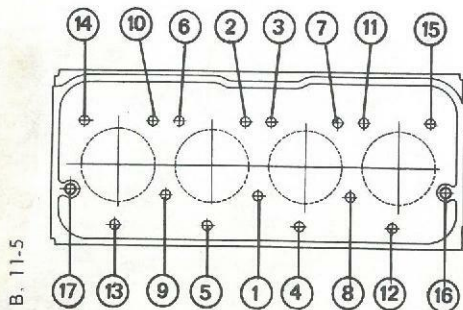
ATTENTION :

- 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 Essence type M

ORDRE DE SERRAGE



COUPLES DE SERRAGE

Moteurs Essence

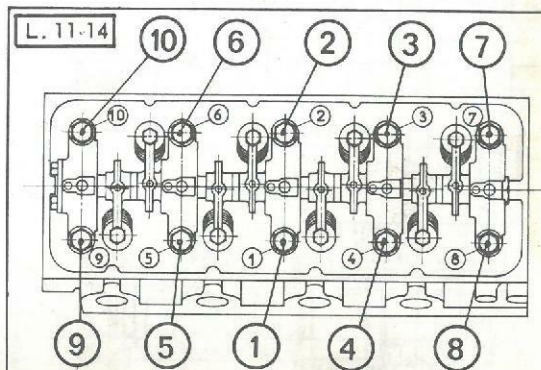
Vis de paliers	9 à 10 m.daN
Bouchon de vidange	3,5 à 4,5 m.daN
Vis de bielles (<i>à changer à chaque dépose</i>)	7,2 à 8 m.daN
Vis de culasse (<i>à froid</i>) (<i>faces et filets huilés</i>)	
1er serrage	3 m.daN
2ème serrage	6 à 6,5 m.daN
Vis de volant (LOCTITE Frénétanch) (<i>à changer à chaque dépose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

CX Essence type 829

COUPLES DE SERRAGE

Moteurs Essence

0. daN	Vis de paliers	8,75 à 9,75 m. daN
5 m. daN	Vis de bielles	4,5 à 5 m. daN
m. daN	Vis de volant (LOCTITE Frénétanch) (à changer impérativement à chaque dépose)	6 à 6,5 m. daN
m. daN	Vis de culasse (à froid) :	
	- 1er serrage	5 m. daN
	- 2ème serrage	8 m. daN
	Desserrer chaque vis d'un quart de tour.	
	Serrage définitif	8,75 à 9,75 m. daN

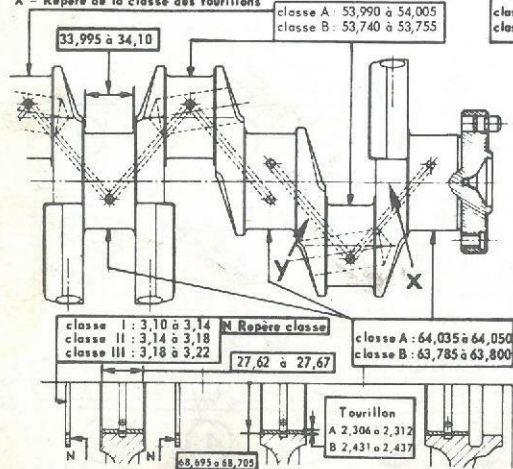


CX Diesel T.T.

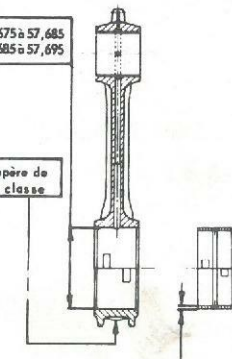
POINTS PARTICULIERS

Y = Repère de la classe des manetons

X = Repère de la classe des tourillons



Repère de la classe



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

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.

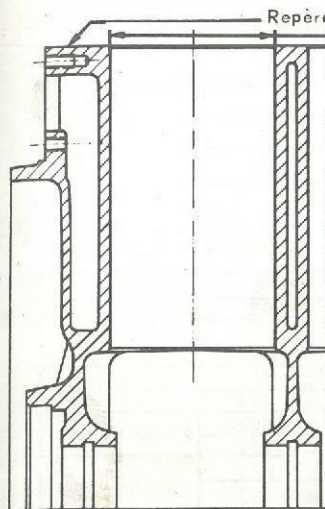
Arbre à cames : Latéral = 0,05 à 0,36 mm (Epaisseur de la bride : 5,41 mm).

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

Alvéole (trèfle) du piston côté arbre à cames.

CX 2200 Diesel

Bloc-cylindres - pistons - segments



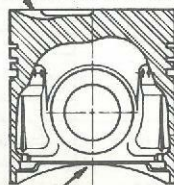
Repère de la classe du bloc-cylindres

	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

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

Dirigé côté arbres à cames

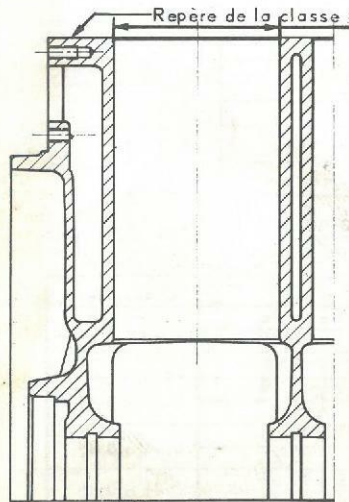


Repère de la classe correspondant
à la classe du bloc-cylindres

	ϕ nominal	Repère	ϕ piston	Dépassement
Série	90	1 g	89,93 à 89,94	0,50 à 0,55
		2 g	89,94 à 89,95	
		3 g	89,95 à 89,96	
Réparation	90,25	B 1 g	90,18 à 90,19	0,47 à 0,52
		B 2 g	90,19 à 90,20	
	90,50	C 1 g	90,43 à 90,44	0,44 à 0,49
		C 2 g	90,44 à 90,45	
	90,75	D 1 g	90,68 à 90,69	0,41 à 0,46
		D 2 g	90,69 à 90,70	

CX 2500 Diesel

Bloc-cylindres - pistons - segments

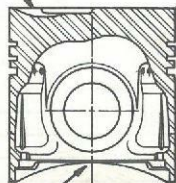


Repère de la classe du bloc-cylindres

	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
Réparation	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	
	93,75	D1 g	93,657 à 93,672	0,41 à 0,46
		D2 g	93,667 à 93,682	

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

CX Diesel TT

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

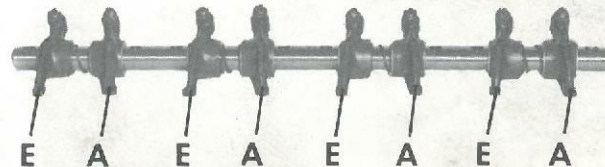
Dépassement des chambres de combustion par rapport au plan de joint de culasse : $0 + \begin{smallmatrix} 0,03 \\ 0 \end{smallmatrix}$ mm.

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

Positionnement de la rampe de culbuteurs :

Trous de graissage de la rampe orientés vers la culasse.

Joint de culasse : Repérage : CX 2200 = **OL 1** - CX 2500 = **3 L 1** (voir page 46). Enduire d'huile de lin les deux faces.



CX Diesel TT

Jeux pratiques aux culbuteurs (à froid) :

Admission = 0,3 mm

Méthodes de réglage

Echappement = 0,2 mm

(Voir page 47)

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

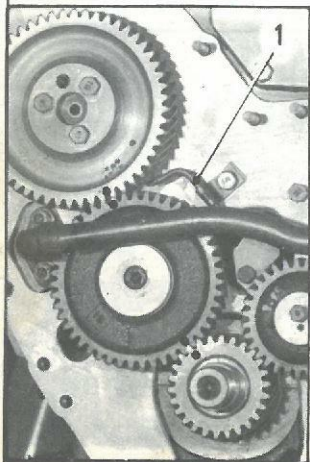
de 0° C à -15° C : TOTAL SUPER DIESEL 10 W 30

toujours en dessous de -12° C : TOTAL RUBIA S 10 W

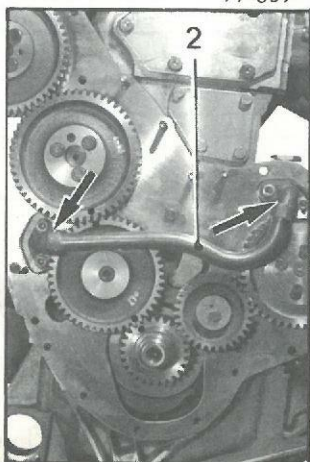
NOTA : Depuis le 11/1977, le tube de graissage (1) est remplacé par 2 trous (→) dans le tube de refoulement (2).

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

15090



77-639



églage

à
oto

ile)

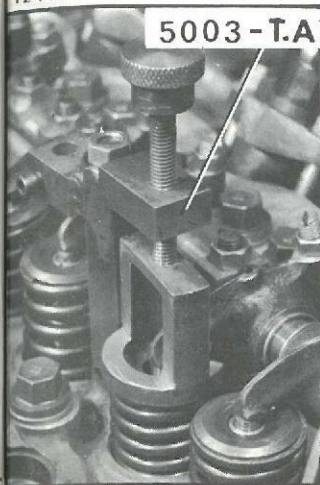
toute

emplacé

CX Diesel Tous Types

DISTRIBUTION

12112



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

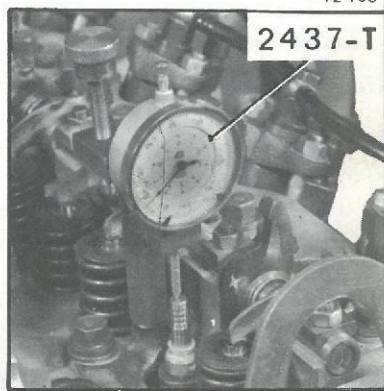
Rechercher le P.M.H. (compression) du cylindre N° 1.

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.

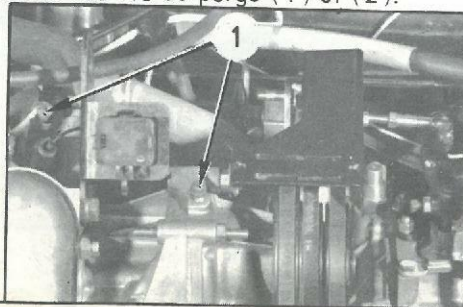
Le jeu entre culbuteur et soupape d'admission du cylindre N° 1 doit être compris entre 0,05 et 0,45 mm.

12106



CX Diesel Tous Types

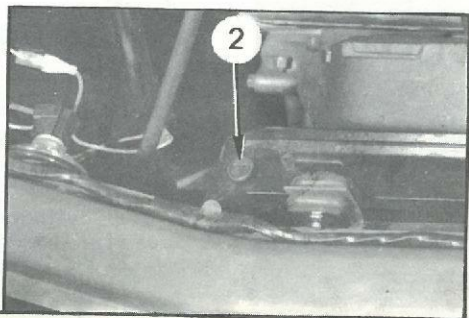
1. Ouvrir complètement le robinet de chauffage dans l'habitacle (remplissage total) (—→ 5/78).
2. Déposer les obturateurs des vis de purge (1) et (2). Brancher sur la vis de purge (1) un tuyau transparent permettant d'obtenir un niveau de 400 mm supérieur à celui de la nourrice. Desserrer les vis de purge (1) et (2).



15 087

CIRCUIT D'EAU Remplissage total

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



15 087

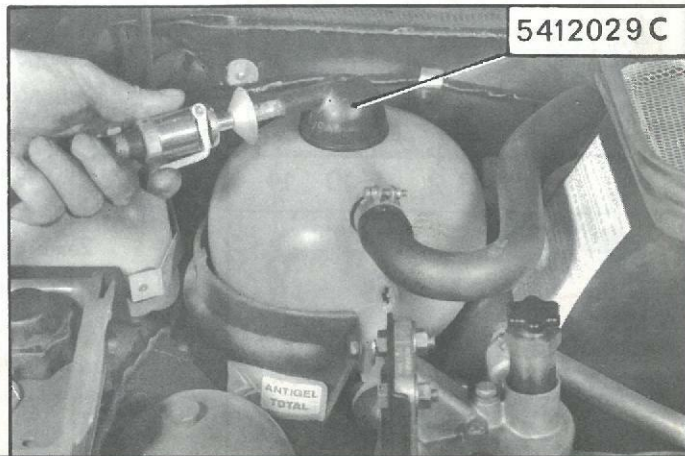
CIRCUIT D'EAU

Remplissage total (suite)

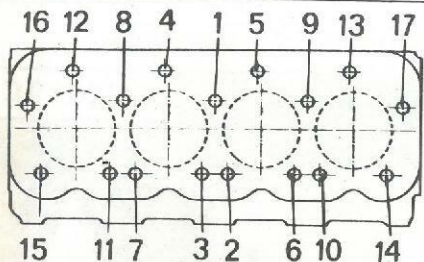
CX Diesel T.T.

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.

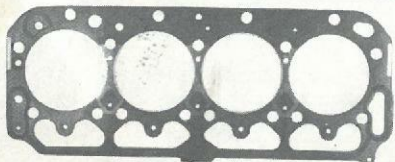
76-247



CX Diesel T.T.



B 11-4



Repère } OL 1 : 2200
 3L 1 : 2500

78-195

COUPLES DE SERRAGE

Moteurs Diesel

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

REGLAGE DES CULBUTEURS

TOUS TYPES

sur Moteurs 4 cylindres en ligne

METHODES POSSIBLES :

I. « Bascule » :

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

Mettre le 1 en « bascule », régler le 4

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

II. Pleine ouverture des soupapes d'échappement :

Soupape à placer en pleine ouverture :	Régler les culbuteurs	
	Admission	Echappement
Echappement 1er cyl.	3ème cyl.	4ème cyl.
3ème cyl.	4ème cyl.	2ème cyl.
4ème cyl.	2ème cyl.	1er cyl.
2ème cyl.	1er cyl.	3ème cyl.

TOUS TYPES

MANO-CONTACT DE PRESSION D'HUILE MOTEUR

Véhicule	Emplacement	Tarage	Couple de serrage
2 CV - Dyane 6 - Méhari Acadiane - LN	Sous cylindre gauche	Le témoin s'éteint entre 0,475 et 0,675 bar	2 à 2,2 m.daN
LNA - 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. sauf Reflex et Athéna	Sur carter moteur		2 à 2,5 m.daN
CX Reflex et Athéna	Près de la cartouche	Le témoin s'éteint entre 0,3 et 0,4 bar	2 m.daN

THERMO-CONTACT ET SONDE THERMOMETRIQUE

TOUS TYPES

Véhicule	Désignation	Emplacement	Tarage du contacteur	Couple de serrage
VISA Super	Thermo-contact de ventilateur	Sur radiateur d'eau	Mise en marche 84° à 89° C Arrêt : 84° à 79° C Repère gravé : 86° à 81° C	1,8 à 2 m.daN
	Thermo-contact d'alerte d'eau	Sur la culasse	Le témoin s'allume de 103 à 106° C s'éteint de 103 à 100° C	4 à 5 m.daN
GS 1220	(→ 3/76) Thermo-contact d'huile moteur	Sous l'alternateur	Le témoin s'allume entre 132° et 138° C	2,5 à 3 m.daN
GS 1300	(9/78 →)	Partie inférieure arrière du demi-carter droit	Le témoin s'allume entre 128,5° et 131,5° C	
GS et GSA 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. sauf Reflex et Athéna	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	

TOUS TYPES		THERMO-CONTACT ET SONDE THERMOMETRIQUE		
Véhicule	Désignation	Emplacement	Tarage du contacteur	Couple de serrage
Radiateur 16 dm ² Reflex et Athéna	Thermo-contact de ventilateur	Sur boîte à eau gauche du radiateur	Mise en marche à grande vitesse : 84° à 89° C Arrêt : 84° à 79° C Repère gravé : 86° à 81° C	1,8 à 2 m.da N (Loctite Frénétanc
Radiateur 20 dm ² (1/75 →) 23 dm ² (1/75 →) sauf SOFICA			Mise en marche : 95° à 100° C Arrêt : 95° à 90° C Repère gravé : 97° à 92° C	
Radiateur 23 dm ² SOFICA (→ 2/79)			Mise en marche : 87° à 92° C Arrêt : 87° à 82° C Repère gravé : 89° à 84° C	
Radiateur 23 dm ² SOFICA (2/79 →)			Mise en marche : 91° à 96° C Arrêt : 91° à 86° C Repère gravé : 93° à 88° C	

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

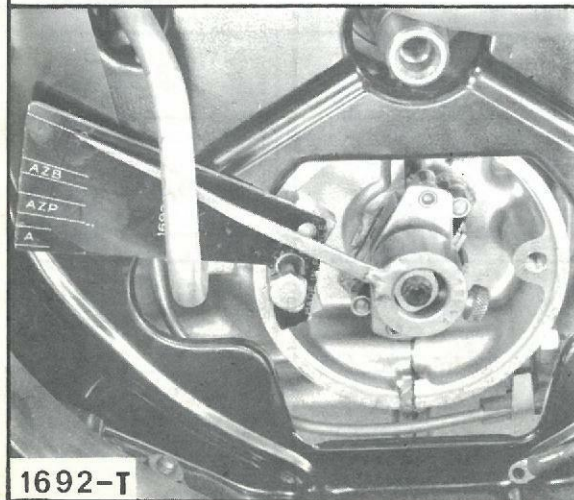
THERMO-CONTACT ET SONDE THERMOMETRIQUE					TOUS TYPES
serrag	Véhicule	Désignation	Emplacement	Tarage du contacteur	Couple de serrage
m.da N énétanc	CX Diesel 2200 (—→ 5/78) 2500 (2/78 —→ 10/78)	Thermo-contact de ventilateur	Sur boîte à eau gauche de radiateur	Mise en marche : 87° à 92° C Arrêt : 87° à 82° C Repère gravé : 89° à 82° C	1,8 à 2 m.daN (Loctite Frénétanch)
	CX Diesel 2500 (10/78 —→)			Mise en marche : 95° à 100° C Arrêt : 95° à 90° C Repère gravé : 97° à 92° C	
	CX Tous Types (5/78 —→)	Sonde d'air	Partie supérieure gauche du radiateur	Mise en marche, petite vitesse : 53° à 58° C Arrêt : 51° à 46° C	
	Radiateur 16 dm ² Reflex et Athéna	Thermo-contact d'alerte d'eau	Sur boîtier du régulateur thermostatique	S'allume de 103° 5 à 106° 5 C S'éteint de 103° à 100° C	2,5 à 3 m.daN
Radiateurs 20 et 23 dm ²	Sur boîtier sortie d'eau culasse		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 Diesel 2200 (—→ 5/78) 2500 (2/78 → 9/78) <hr/> 2500 (9/78 →)	Thermo-contact d'alerte d'eau	Sur boîtier sortie d'eau culasse	Le témoin s'allume de 103,5° à 106,5° C S'éteint de 103° à 100° C <hr/> Le témoin s'allume de 110,5° à 113,5° C S'éteint de 110° à 107° C	2,5 à 3 m.daN
Froid - 20 (—→ 5/78) Froid - 30 (5/78 →) 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				TOUS TYPES
	Véhicule	Emplacement	Tarage	Tarage bouchon de nourrice
	VISA Super	Dans boîtier sortie d'eau culasse	Début d'ouverture : $82^{\circ} \begin{smallmatrix} 0 \\ -5^{\circ} \end{smallmatrix} \text{ C}$ Ouverture : 7,5 mm mini à 93° C	0,8 bar
	CX Diesel 2200 (—→ 5/78) 2500 (2/78 —→ 9/78) CX Essence Reflex et Athéna		Début d'ouverture : $78^{\circ} \begin{smallmatrix} 0 \\ -5^{\circ} \end{smallmatrix} \text{ C}$ Ouverture : 7,5 mm mini à 90° C	0,5 bar
	CX Diesel 2500 (9/79 —→ 4/79) CX Essence Tous Types sauf Reflex et Athéna		Début d'ouverture : $84^{\circ} \pm 1^{\circ} 5 \text{ C}$ Ouverture : 7,5 mm mini à 96° C	1 bar
	CX Diesel 2500 (4/79 —→)		Début d'ouverture : $86^{\circ} \begin{smallmatrix} 0 \\ -5^{\circ} \end{smallmatrix} \text{ C}$ Ouverture : 7,5 mm mini à 98° 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			
A 06/635 AM 2 AM 2 A R06/627	0,35mm à 0,45mm	109° ± 3° (2/70 →)	60% ± 2% (2/70 →)	8°	AZP	B

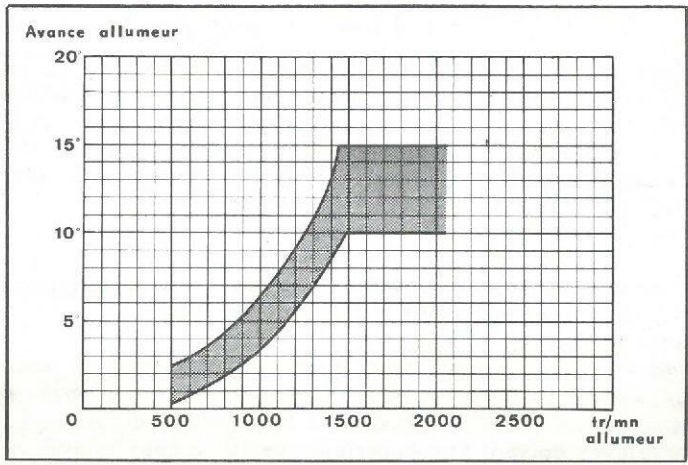
A - LN

Courbe d'avance centrifuge « B »

Courbe
d'avance
centrifuge

B

A. 21-53



VISA Spécial - Club - LNA

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 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.

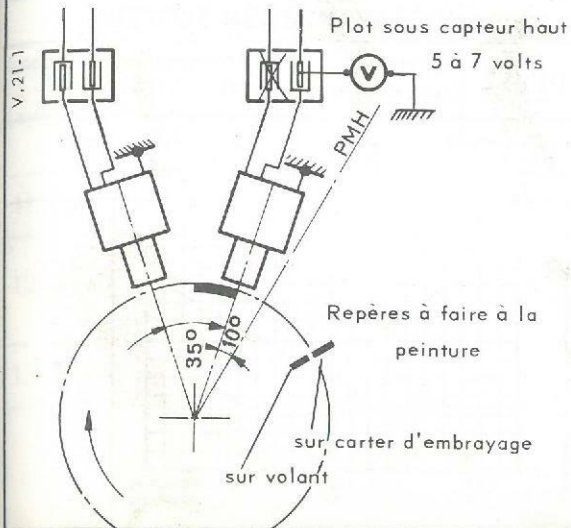
Développement de la courbe d'avance (page suivante) avec lampe stroboscopique (à partir de 1000 tr/mn).

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.

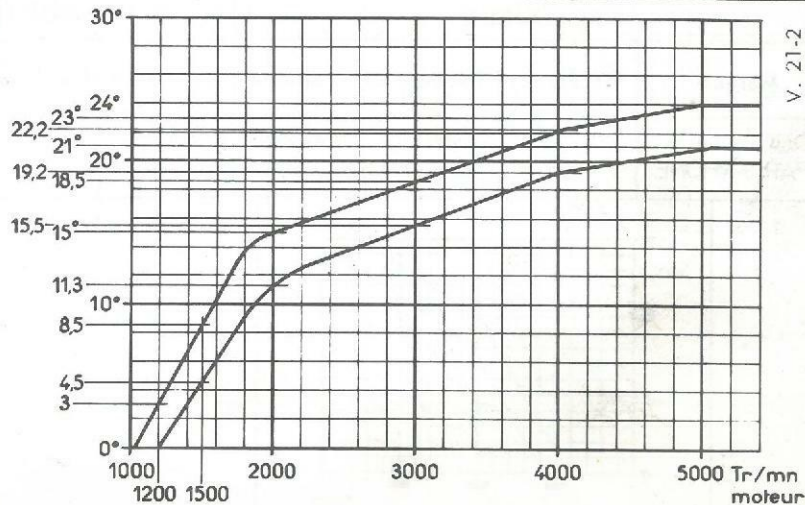
Autres contrôles : Se reporter au Manuel de Réparation MAN 008571.

Recherche du point d'avance initial



Développement de la courbe d'avance

VISA Spécial-Club - LNA



VISA SUPER		ALLUMEUR			RUPTEUR		AVANCE SUR SECTEUR	
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					
	<p>Tr/min allumeur</p>			<p>m.bars 225 mm.Hg</p>				

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSIONESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

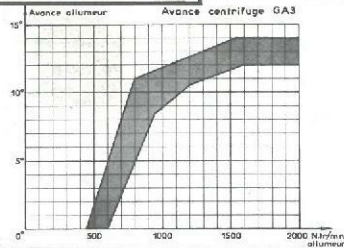
ALLUMEUR

GS - GSA

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	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 - GSA

1220 cm³

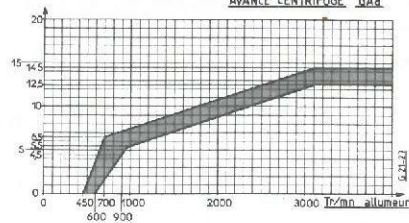


G. 21-10

G. 21-27

Degrés allumeur

1300 cm³

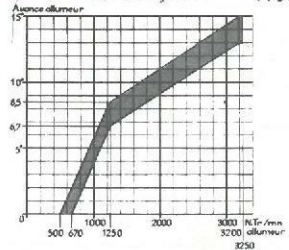


G. 21-21

G. 21-26

Avance centrifuge GA9

1130 cm³

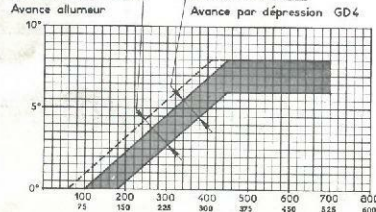


Plage de tolérance pour le relevé à dépression décroissante

Plage de tolérance pour le relevé à dépression croissante

1220 cm³

1300 cm³

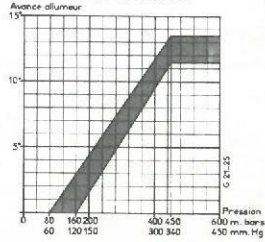


G. 21-11

G. 21-25

Avance par dépression GD7

1130 cm³



ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSIONESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

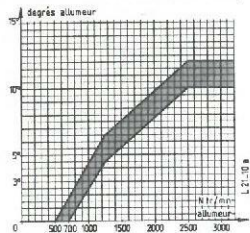
ALLUMEUR

CX

Véhicule	Plaque moteur	Type (fournisseur)	Repère courbe avance		Réglage du rupteur			Avance	
			Centrifuge	Dépression	Ouverture	Angle de fermeture	Dwell	Statique lampe témoin	Dynamique lampe stroboscopique
CX Reflex Athéna	500 829 A 501	Ducellier 525 157	R 303	D 59	0,35 mm à 0,45 mm	$55^{\circ} \pm 4^{\circ}$	$61,5\% \pm 4,5\%$	10°	$10^{\circ} \pm 1^{\circ}$ à $750 \begin{smallmatrix} +50 \\ 0 \end{smallmatrix}$ tr/mn capsule à dépression débranchée
CX 2400 carburateur	M 23/623	Ducellier 525 068 Mag-Marelli S 169 A SEV-Marchal 411 05 304	LA 4	LD 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 $850 \begin{smallmatrix} +50 \\ 0 \end{smallmatrix}$ tr/mn capsule à dépression débranchée
CX 2400 carburateur	M 23/622	Ducellier 525 100 SEV-Marchal	LA 5	LD 3	Entrefer capteur/ étoile 0,3 à 0,5 mm				$25^{\circ} \pm 1^{\circ}$ à 2500 ± 50 tr/mn capsule à dépression débranchée

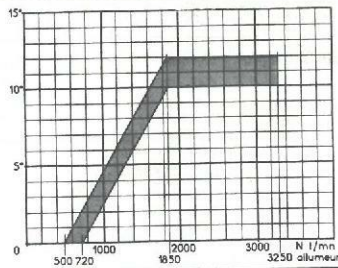
CX

Avance centrifuge R 303



L. 21-10 a

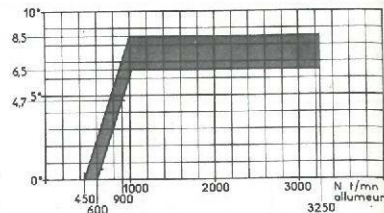
L. 21-5



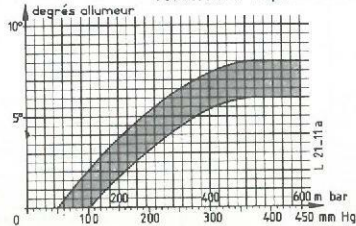
Avance centrifuge LA 4

L. 21-7

Avance centrifuge LA 5



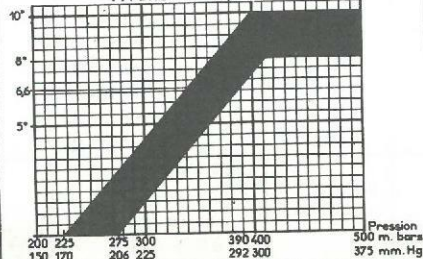
Avance à dépression D 59



L. 21-11 a

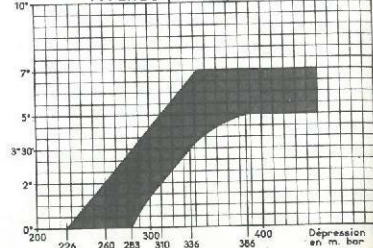
L. 21-4

Avance à dépression LD 2



Pression
500 m. bars
375 mm. Hg

Avance par dépression LD 3



L. 21-6

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSIONESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

BOUGIES (Série)

TOUS TYPES

Véhicules	AC	BERU	BOSCH	CHAMPION	EYQUEM	FIRESTONE	MARELLI	MARCHAL
2 CV 6 - Méhari	42 F		W 5 A	L 85	755	F 32 P	CW7 N 8 T	35-1
Dyane	42 F		W 5 A		755	F 32 P	CW7 N 8 T	35-1
Acadiane	42 F		W 5 A	L 82	755	F 32 P	CW8 N 8 T	35-1
LN	42 F		W 5 A		755	F 32 P		35-1
VISA Spécial ou Club - LNA	42 LTS		WA 200 T 30	BN 6 Y	800 LJS			SGGT 34-5H
VISA Super	42 LTS			BN 9 Y				
GS 1130	42 XLS		W 6 D	N 7 Y	755 LS			GT 34-2 H
GS 1300	41,4 XLS		W 6 D	N 7 Y				GT 34-2 H
CX TT (Carbu et Injection)	42 FS	210-14	W 5 B	L 87 Y	705 S		CW 7 N	35-1
CX 2400 (Carbu 9/78 →)	43 FS		W 7 B				CW 6 N	35-1
CX 2000 (7/79 →)				BN 9 Y	755 LJS			

ATTENTION : Sur VISA TT et CX 2000 (7/79 →) les bougies sont à siège conique. Ne pas dépasser le couple de serrage : 1,5 à 2 m.daN. Utiliser la poignée à déclenchement 28 301-T et les clés à bougies correspondantes.

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSION

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICIT

CARBURATEURS

A - LN - LNA - VISA T.T.

	Embrayage normal	Embrayage centrifuge
2 CV 6 (AZ série KA) Dyane 6 (AY série CB) (7/78 →) Méhari (AY série CA)	SOLEX 26/35 CSIC 197	SOLEX 26/35 SCIC 198
Méhari (AY série CE) (4 x 4)	SOLEX 26/35 CSIC 197	SOLEX 26/35 SCIC 184
LN (10/76 → 11/78)	SOLEX 26/35 CSIC 183	
LNA (→ 7/78) LNA (7/78 →)	■ SOLEX 26/35 CSIC 211 ■ SOLEX 26/35 CSIC 233	
Acadiane (AY série CD) (2/78 →)	SOLEX 26/35 CSIC 197	
VISA Spécial ou Club (→ 7/78) VISA Spécial ou Club (7/78 →)	■ SOLEX 26/35 CSIC 209 ■ SOLEX 26/35 CSIC 232	
VISA Super	SOLEX 32 PBISA 7 A 101-1	

Tous les carburateurs comportent une protection des vis de réglage - ■ Avec coupe-ralenti

CARBURATION
INJECTION

GS		
GS 1130	SOLEX 28 CIC 4 CIT 213 (7/77 → 11/78) SOLEX 28 CIC 4 CIT 217 (11/78 →)	WEBER 30 DGS 9/250 - W 84-51 (→ 11/78) WEBER 30 DGS 14/250 - W 93-50 (11/78 →)
GS 1220 sauf X2	SOLEX 28 CIC 4 CIT 200 (7/76 → 11/78) SOLEX 28 CIC 4 CIT 218 (11/78 → 7/79)	WEBER 30 DGS 1 - W 66-50 (7/76 → 11/78) WEBER 30 DGS 11/250 - W 90-50 (11/78 → 7/79)
GS 1220 X2	SOLEX 28 CIC 4 CIT 201 (7/76 → 7/78)	WEBER 30 DGS 2 - W 59-50 (7/76 → 7/78)
GS 1300 TT (sauf GSA C-Matic)	SOLEX 28 CIC 4 CIT 185 (7/78 →)	WEBER 30 DGS 12/250 - W 92-50 (7/78 →)
GS 1300 (GSA C-Matic)		WEBER 30 DGS 19/250 - W 99-50 (7/79 →)

Tous les carburateurs comportent une protection des vis de réglage et un coupe-ralenti

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSION

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

CX

CARBURATEURS

CX Reflex ou Athéna : WEBER 34 DMTR 46/250 Repère W 88-50 (7/1979 →)

CX 2400 : { WEBER 34 DMTR 35/250 Repère W 69-50 (7/1976 →)
SOLEX 34 CICF Repère 161 (3/1978 →)

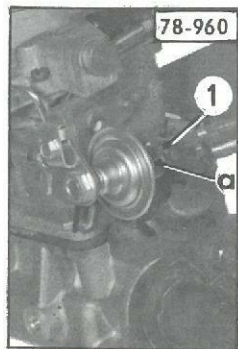
CX 2400 Convertisseur }
Climatiseur } WEBER 34 DMTR 35/350 Repère W 74-50 (7/1976 →) (avec dispositif de correction
Climat - Convert } de ralenti)

CX 2400 Injection BOSCH : Système d'injection d'essence à commande électronique type L « Jetronic »
(Prestige et GTi, C-Matic)

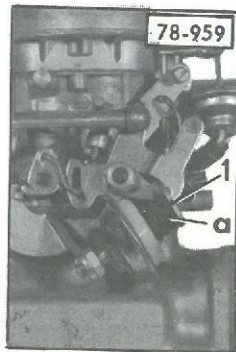
Tous les carburateurs comportent une protection des vis de réglage.

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 solli-
cité et celui où son action cesse, doit être de :

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

VEHICULES G : 1300cm³(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 condi-
tion.

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 72 - 73 - 74, 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

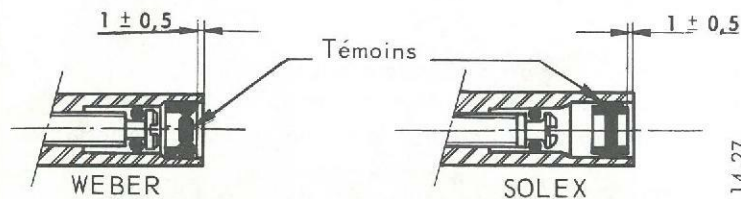
ANTI-POLLUTION

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

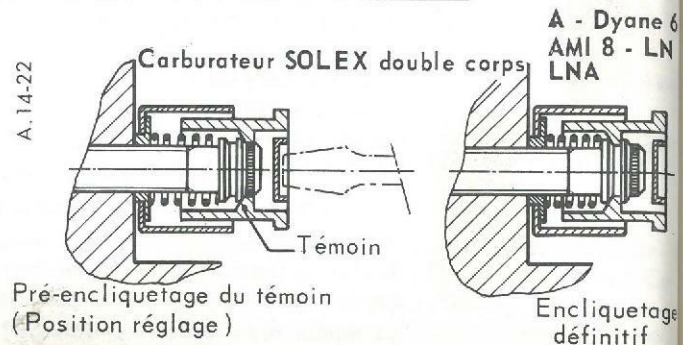
ou SOLEX { mono corps A - VISA Super - G
double corps A - VISA Spécial ou Club - LNA - G - CX



Position des témoins après mise en place définitive

A.14-22

G.14-27



CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSION

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

VEHICULES	RALENTI	REGLAGE ANTI-POLLUTION (Valeurs lues sur analyseur)		OBERVATIONS
		TENEUR CO	TENEUR CO ²	
2 CV - Dyane - Méhari Acadiane - LN	800 ^{+ 50} ₀ tr/mn	1 à 2 %	> 9 %	<i>Véhicules avec embrayage centrifuge : Le tambour d'embrayage ne doit pas être entraîné. L'amener au léchage et faire chuter de 50 tr/mn</i>
LNA - VISA Club ou Spécial	850 ^{+ 50} ₀ tr/mn			
VISA Super	900 ^{+ 50} ₀ tr/mn	1,5 à 2,5 %		
GS T.T. embrayage normal	850 ^{+ 50} ₀ tr/mn	1 à 2,5 %	> 10 %	
GS T.T. à convertis- seur de couple				<i>1ère vitesse engagée - Véhicule calé, frein serré - Régime ralenti résultant : 850 tr/mn mini</i>
GSA à convertisseur de couple				

CARBURATION
INJECTION

CX		ANTI-POLLUTION		
VEHICULES	Ralenti	Ralenti corrigé	Conditions de contrôle et de réglage (5/1978 → déconnecter le thermo-contact d'air)	TENEUR EN CO CO2
CX Reflex Athéna	750 à 800 tr/mn		Sitôt l'arrêt du moto-ventilateur de refroidissement	CARBURATEUR 1,5 % à 2,5 % SOLEX 8,7 % mini WEBER 9 % mini
CX 2000 - 2200 2400 sans Climat. ni Convert.	850 à 900 tr/mn		Sitôt l'arrêt du (ou des) moto-ventilateur (s) de refroidissement	
CX avec CLIMAT 5/1978 →	850 à 900 tr/mn		Sitôt l'arrêt du moto-ventilateur droit, compresseur de climatisation à l'arrêt	
		2 courroies trapèz. 850 à 900 tr/mn 1 courroie crantée 1000 à 1050 tr/mn	Sitôt le passage du moto-ventilateur droit, de grande en petite vitesse, compresseur de climatisation en fonctionnement	
CX avec CONVERTISSEUR 5/1978 →	850 à 900 tr/mn		Sitôt l'arrêt du moto-ventilateur droit, sélecteur de vitesses en position «PM» ou Parking	INJECTION 4,5 % maxi CO corrigé
		700 à 850 tr/mn	Sitôt l'arrêt du moto-ventilateur droit, frein de stationnement serré, véhicule calé, 1ère vitesse engagée	

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSION

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

ANTI-POLLUTION

TOUS TYPES

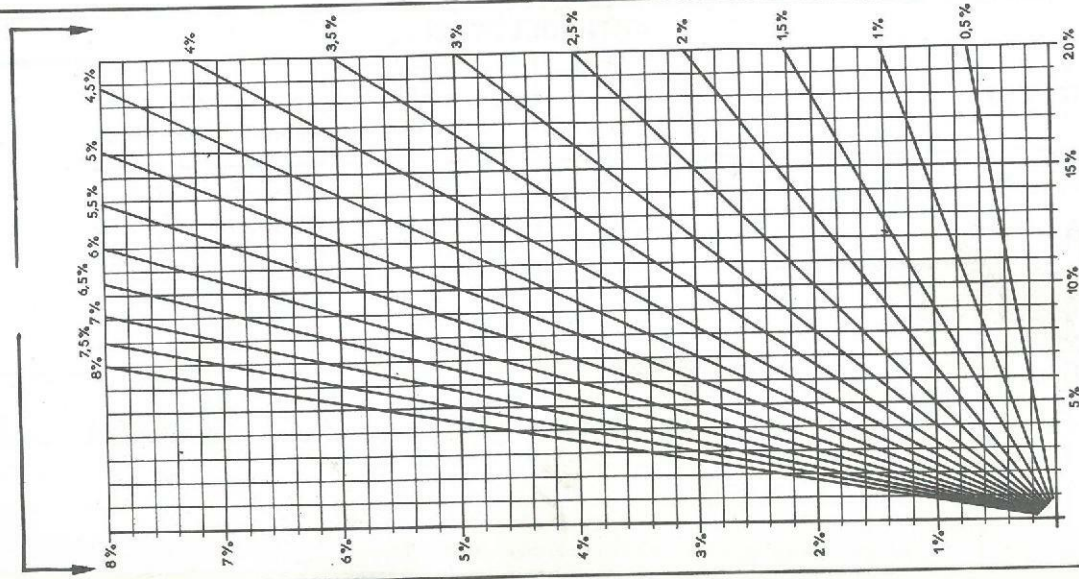
VEHICULES	Ralenti	Ralenti corrigé	Conditions de réglage et de contrôle (5/78 → déconnecter le thermo-contact d'air)	TENEUR EN	
				CO	CO ²
CX Essence CLIMATISEUR avec CONVERTISSEUR	850 à 900 tr/mn		Sitôt l'arrêt du moto-ventilateur droit, le sélecteur de vitesses étant à la position « PM » ou « Parking », le compresseur de climatisation à l'arrêt	CARBURATEUR 1,5 % à 9 % 2,5 % mini	INJECTION 4,5 % maxi corrigé
		700 à 750 tr/mn	Sitôt l'arrêt du moto-ventilateur droit, frein de stationnement serré, véhicule calé, une vitesse engagée, compresseur de climatisation à l'arrêt		
CX Diesel 2200 et 2500	775 à 825 tr/mn				

CARBURATION
INJECTION

TOUS TYPES

TENEUR EN CO
(lue sur analyseur)

TENEUR RESULTANTE
(CO corrigé)

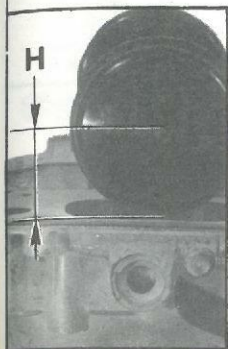


TENEUR EN CO₂ (lue sur Analyseur)

NIVEAU DE CUVE

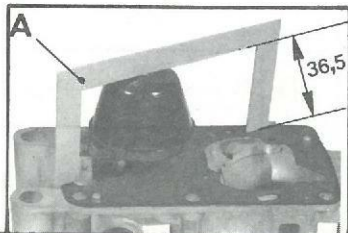
Véhicules A - LN - VISA Spécial et Club - G :
Carburateurs SOLEX.

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.



12148

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



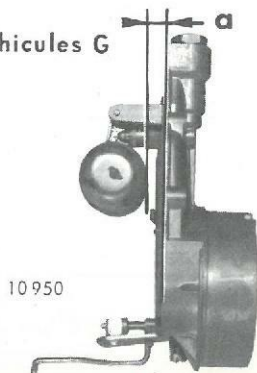
78-790

TOUS TYPES

Carburateurs WEBER

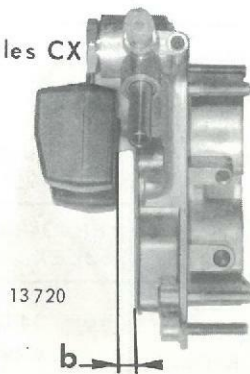
- Maintenir le couvercle verticalement, languette au contact de la bille du pointeau sans enfoncer celle-ci et joint en place :
« a » = $6,5 \pm 0,25$ mm « b » = $7 \pm 0,25$ mm

Véhicules G



10950

Véhicules CX



13720

CARBURATION
INJECTION

TOUS TYPES		REGLAGE PAPILLONS ET VOLET DE DEPART	
Véhicules	Carburateur	Ouverture positive du 1 ^{er} corps (volet de départ fermé)	Entrebâillement du volet de départ
G 1130	SOLEX	Pige de 1,25 à 1,35 mm	Sous 250 m.bar maxi : Pige de $38 \pm 0,2$ mm Sous 530 m.bar maxi : Pige de : { 1 ^{ère} position : $3,25 \pm 0,25$ mm 2 ^{ème} position : $5,25 \pm 0,25$ mm
	WEBER	Pige de 1,05 à 1,15 mm	
G 1300	SOLEX	Pige de 1,25 à 1,35 mm	Sous 250 m.bar maxi : Pige de $4 \pm 0,2$ mm Sous 530 m.bar maxi : Pige de : { 1 ^{ère} position : $3,25 \pm 0,25$ mm/ 2 ^{ème} position : $5,25 \pm 0,25$ mm
	WEBER	Pige de 1,30 à 1,40 mm	
CX T.T. sauf Athéna et Reflex	WEBER 34 DMTR 25 et 28/	Pige de 1,20 à 1,30 mm	Sous 530 m.bar maxi : Pige de $3,5 \pm 0,25$ mm
	WEB. 34 DMTR 35/ SOLEX 34 CICF		Sous 530 m.bar maxi : Pige de $4 \pm 0,25$ mm
CX Athéna et Reflex	WEB. 34 DMTR 46/ W 88-50	Pige de 1,35 à 1,40 mm	Sous 530 m.bar maxi : Pige de $3,75 \pm 0,25$ mm

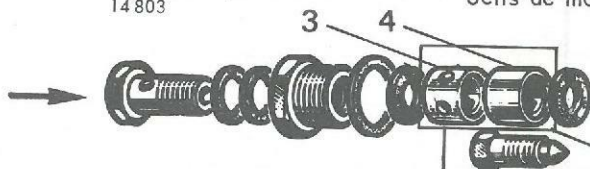
Purge des filtres à gazole : ROTO-DIESEL ou PURFLUX

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



Filtre à combustible PURFLUX
Sens de montage des clapets

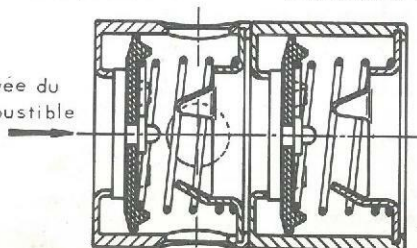
14803



Clapet
d'aspiration 3

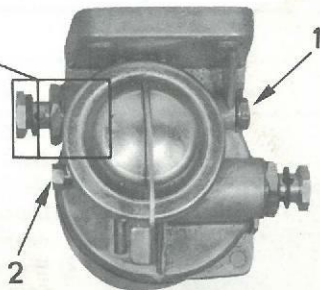
Clapet
refoulement 4

Arrivée du
combustible



CX Diesel

PURFLUX



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).

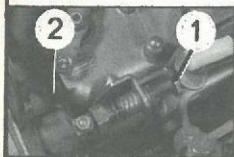
Anti-calage : butée (2)

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.

Pour les véhicules CX 2500, se reporter à
l'Opération MA.Di. 144-0 du MAN 008506.

77-544



CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSION

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

POMPE BOSCH

CX Diesel

Véhicule	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

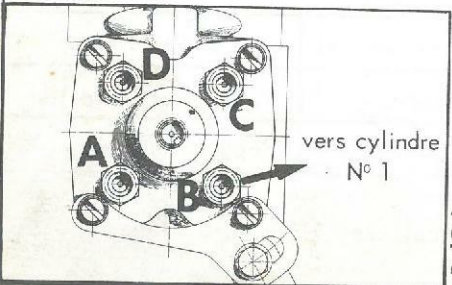
Couples de serrage { Injecteur/porte-injecteur : 6,5 m.daN
Raccord/porte-injecteur : 6,5 m.daN
Chapeau du porte-injecteur : 2 m.daN
Injecteur/culasse : 2,5 m.daN

CX Diesel - C 35 Diesel

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



2105



B.17-1

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 79).

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 78).

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.

bis)

EMBRAYAGE

Butée à billes :

Moteurs : AM 2 (2/70 →)
: AM 2 A (2/78 →)
: A 06/635 (9/78 →)

Mécanisme

FERODO PKHB 4,5

: R 06/627 (10/76 → 11/78)
: V 06/630 (10/78 →)

FERODO PKHB 5

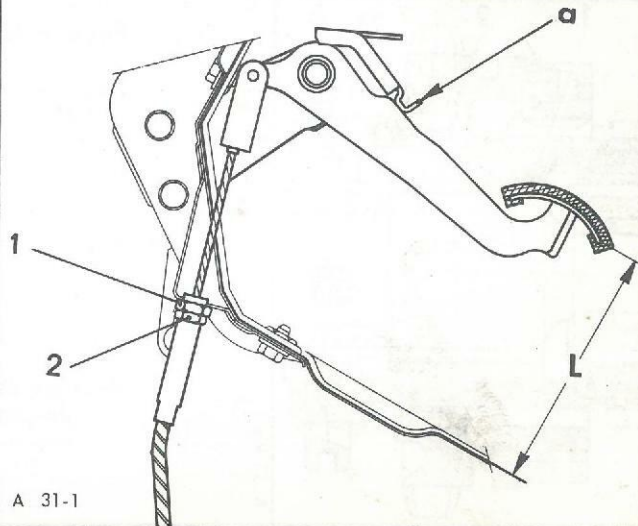
Hauteur de pédale en butée contre la patte « a » : $L = 130,5 \pm 5$ mm
Le réglage se fait en griffant la patte « a ».

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

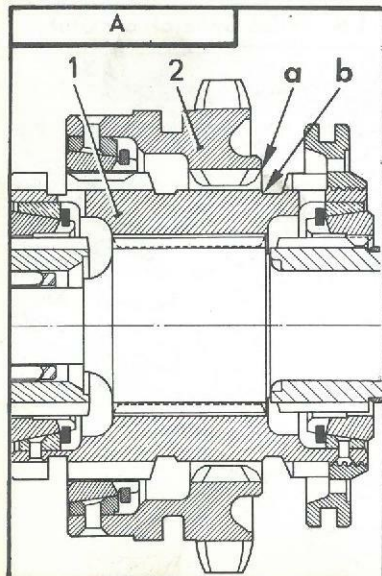
Réglage de la garde d'embrayage : *Véhicule A* : Agir sur l'écrou (1) et le contre-écrou (2) pour obtenir un jeu de 1 à 1,5 mm entre la butée et les linguets. Garde à la pédale : 20 à 25 mm.

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

A - LN - VISA Spécial ou Club



A 31-1



BOITE DE VITESSES

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

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 : 2,70 mm.

A.33-8a

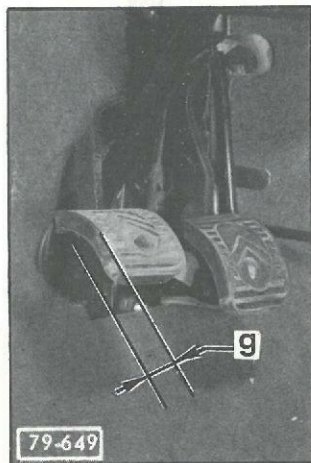
EMBAYAGE

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



EMBRAYAGE

Mécanisme : Type à diaphragme FERODO 180 DBR 285

Disque : Moteurs G 11 et G 12/612 : (—→ 6/79) : réf. FERODO 63 933
Moteurs T.T. (6/79 —→) : réf. FERODO 63 988

Réglage de la garde d'embrayage : $G = 15 \text{ à } 20 \text{ mm}$

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

Convertisseur de couple :

Ecartement des contacts : $1,45 \pm 0,2 \text{ mm}$

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

$5,5 \text{ à } 6,5 \text{ bars à } 5000 \pm 100 \text{ tr/mn}$

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

Régime de calage, 3ème vitesse engagée.

GS 1220 : $2250 \text{ à } 2300 \text{ tr/mn}$

Remplissage : (huile TOTAL FLUIDE T)

Mise à niveau : moteur en marche, pendant l'opération actionner plusieurs fois l'électrovanne.

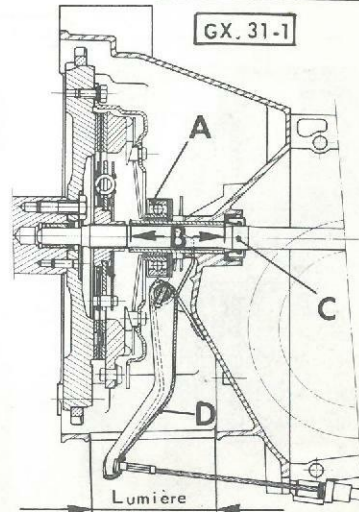
CARACTERISTIQUES DE L'EMBRAYAGE

Moteur	Volant	Carter		Butée A Longueur en mm	Fourchette D	Arbre de Cde : C Longueur des cannelures en mm
		Manchon B Longueur en mm	Lumière Longueur en mm			
G11 (9/77 →)	lourd	42	96	32	très cambrée	39
G12 (1/73 → 7/79)						
G13 (9/78 →)						

Depuis Juin 1979, montage sur moteur Tous Types du volant moteur et du disque d'embrayage du moteur G 13.

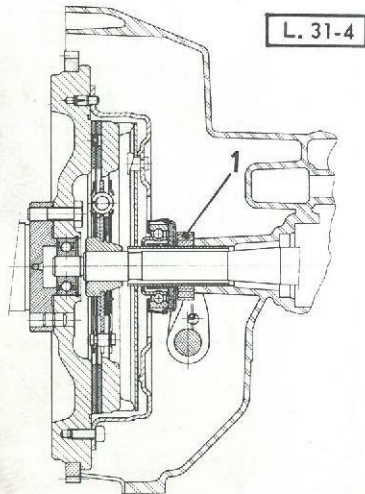
GS - GSA

GX. 31-1



EMBRAYAGE
B.V
TRANSMISSION

CX Tous Types



VEHICULE	MECANISME	DISQUE réf. « VERTO »
CX Reflex et Athéna	215 CP 450	63788 ($\phi = 215$ mm)
CX 2400 Carburateur	Tous Types 235 DBR 450	63571 ($\phi = 228,6$ mm)
	Prestige (→ 8/76) 235 DBR 490	
CX 2400 Inject.	235 DBR 490	62840 ($\phi = 228,6$ mm)
CX 2200 Diesel	235 DBR 410 (→ 7/76)	
	235 DBR 450 (7/76 →)	
CX 2500 Diesel	235 DBR 450	

Butée avec bague coulissante métallique : Graisser impérativement le tube-guide et le joint (1).
Butée avec bague coulissante plastique : Graissage prohibé du tube-guide et du joint (1).

CX Tous Types

I. Réglage de la garantie d'embrayage :

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

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

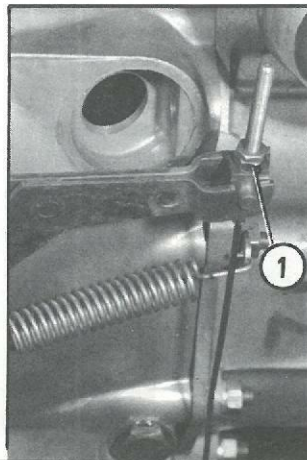
Régime de calage (3ème vitesse engagée) :

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

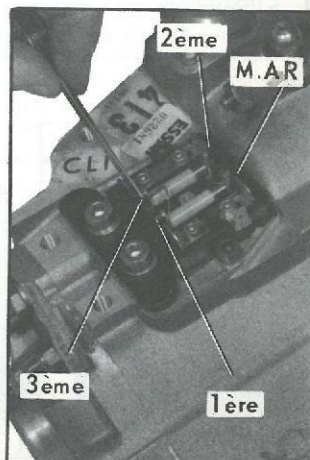
Remplissage : Pendant l'opération de remplissage, actionner plusieurs fois l'électro-vanne.

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

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



13455



76-343

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

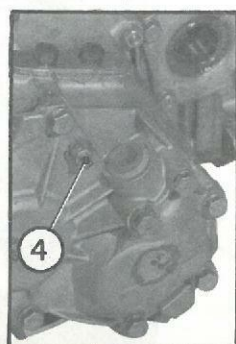
76-1407



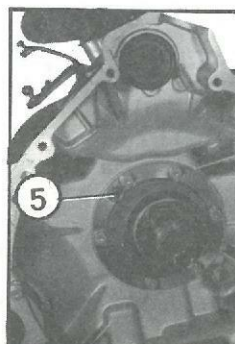
77-85



14714



76-185



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

SYNCHRONISATION

(Juin 79 →). nouvelle synchronisation avec cônes des bagues à 6°
(Pour complément d'information, voir N.T. N° 79 - 121 MA).

EMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSION

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

GENERALITES

TOUS TYPES

VEHICULES	2 CV 6 (2/70 →)	Méhari (9/78 →)	Dyane (2/70 →)	Acadiane (2/78 →)	Méhari 4 x 4 (12/79 →) : boîte et pont arrière		
					Marche « normale »	Marche avec réducteur	
Pneumatiques	125 - 15	135 - 15	125 - 15	135 - 15	135 - 15		
Développement sous charge	1,80 m	1,84 m	1,80 m	1,84 m	1,84 m		
Vitesse à 1000 tr/mn moteur (en km/h)	1	5,033	4,708	4,848	4,956	4,70	1,77
	2	9,857	9,223	9,497	9,708	9,21	3,47
	3	14,667	14,816	14,494	14,816	14,80	5,59
	4	19,911	20,059	20,646	21,104	20,04	
	M.AR	5,833	4,708	4,848	4,956	4,70	1,77
Couple conique	8/33	8/31					
Rapport compteur	4/16						
Jeu entre-dents	0,14 à 0,18 mm						
Huile	TOTAL EP SAE 80 W/85 W						
Capacité (vidange)	0,9 litre				boîte = 1,5 litre/pont arrière = 0,5 litre		

EMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSION

TOUS TYPES		GENERALITES				
VEHICULES		LN (11/76 → 11/78)	LNA (11/78 →) et Visa Spécial et Club (9/78 →)	VISA Super (9/78 →)	GS 1130	
					G Spécial (9/77 →)	GSX (9/77 → 7/79)
Pneumatiques		135 - 13		145 - 13	145 - 15 ZX ou XZX	
Développement sous charge		1,67 m		1,72 m	1,87 m	
Vitesse à 1000 tr/mn moteur (en km/h)	1	5,03	5,344	7,46	7,123	6,716
	2	9,16	9,716	12,62	11,856	11,178
	3	14,25	14,785	19,29	18,133	17,097
	4	19,97	21,176	27,80	26,375	24,868
	M.AR	5,48	5,808	8,12	6,504	6,132
Couple conique		8/35	8/33	16/57 (cylindrique)	8/33	8/35
Rapport compteur		5/19	5/12	22/38	6/13	6/14
Jeu entre-dents		0,13 à 0,27 mm			0,13 à 0,27 mm	
Huile		TOTAL EP SAE 80 W/85 W		Commune avec moteur	EP SAE 80 W/85 W	
Capacité (vidange)		1,4 litre		5,5 litres	1,4 litre	

EMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSION

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

GENERALITES

TOUS TYPES

VEHICULES	GS 1220		GS 1300	GSA (9/79 →)				
	(2/76 → 7/79)	Convertisseur (9/72 → 7/79)	(9/78 → 7/79)	BV 4	BV 5 (Série)	BV 5 (option)	Convertisseur	
Pneumatiques	145 - 15 ZX ou XZX			145 SR 15 XZX				
Développement sous charge	1,87 m			1,89 m				
Vitesse à 1000 tr/mn moteur (en km/h)	1	7,123	9,764	7,123	7,2	6,788	7,2	10,58
	2	11,856	16,000	11,856	11,983	11,299	11,983	16,094
	3	18,133	24,285	18,133	18,328	17,281	18,328	26,663
	4	24,800		24,800	26,663	22,872	24,256	
	5					28,435	30,151	
	M.A.R	6,504	10,880	6,504	6,573	6,198	6,573	10,996
Couple conique	8/33	8/35	8/33	8/33	8/35	8/33		
Rapport compteur	6/13				6/14	6/13		
Huile	EP 80 W/85 W	Fluide T	TOTAL EP SAE 80 W/85 W				Fluide T	
Capacité (vidange)	1,4 litre							

EMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSION

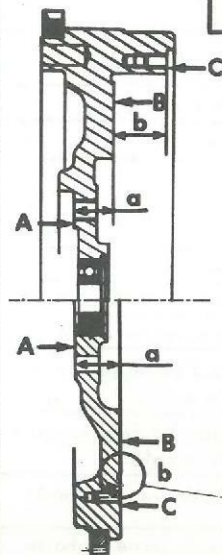
TOUS TYPES		GENERALITES						
		CX Convertisseur		CX - BV 4 rapports			CX - BV 5 rapports	
VEHICULES		Carburateur	Injection	Carbu TT et CX 2200 Diesel	CX 2500 Diesel CX Reflex et Athéna	CX 2500 Diesel CX Reflex et Athéna	GTi	Prestige IE et option BV 5
Pneumatiques		185 - 14						
Développement sous charge		1,97 m						
Vitesse à 1000 tr/mn moteur (en km/h)	1	12,746	11,387	7,826	8,224		7,826	8,567
	2	21,868	21,868	13,518	14,206		13,518	14,707
	3	30,98	33,045	21,868	22,980	20,835	19,827	21,704
	4			30,98	32,555	27,724	26,383	28,885
	5					35,514	33,796	36,995
	M.AR	10,375	10,375	7,858	8,257		7,858	8,602
Couple conique		13/62		13/62	13/59		13/62	14/61
Rapport compteur		5/12		5/12	7/16	10/20		
Huile		TOTAL FLUIDE T			TOTAL EP SAE 80 W/85 W			
Capacite (vidange)		2,9 litres			1,6 litre			

RECTIFICATION DES VOLANTS MOTEUR

A : Face d'appui/vilebrequin B : Glace C : Face d'appui du mécanisme	a = cote entre A et B Cote mini admise après rectification	b = cote entre B et C Cote à respecter impérativement
A -TT - LN (mot. 435 et 602 cm ³) LNA - VISA (mot. 652 cm ³)	21,56 mm	19,15 mm
VISA (moteur 1124 cm ³)	18 mm	0,5 mm
Volant lourd : GS 1130 (9/77 →) GS 1220 (1/73 →) GS 1300 (9/78 →)	28,3 mm	0,35 mm
CX TT sauf Reflex et Athéna	27,7 mm	0,50 ⁺⁰ _{-0,15} mm
CX Reflex et Athéna	19,85 mm	0,50 ± 0,1 mm

Véhicules

TOUS TYPES



Volant pour
mécanique à
linguets

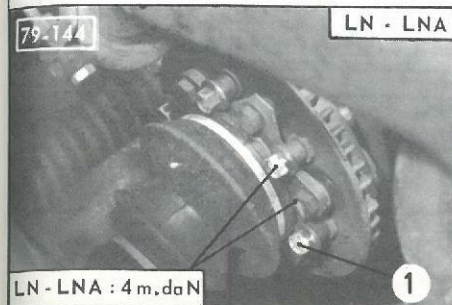
Volant pour
mécanisme à
diaphragme

EMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSION

TOUS TYPES	COUPLES DE SERRAGE (m.daN)							
	A	LN	VISA		GS	GS - GSA	CX 3 et 4 vitesses	CX 5 vit.
			Spécial-Club	Super	→ 1/79	1/79 →		
Ecrou ou vis d'arbre primaire	7 à 8	7 à 8,5		0,75 à 1	7 à 8,5	6 à 7	13,5 à 15	25 à 28
Ecrou de pignon d'attaque	7 à 9	10 à 12		2 à 2,5	10 à 12	22 à 25	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	$\phi 9 = 4,8 \text{ à } 5,3$ Loctite Formétanch $\phi 10 = 8 \text{ à } 9$		8 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	1,3 à 1,5		2,8	
Vis de fixation de couvercle arrière	1,5 à 2	2,5 à 3		Op.VD2.330-3	2,5 à 3		2,8	
Ecrou de fixation de l'arbre de sortie dans le roulement de palier	10 à 12				14 à 16			
Bague écrou de fixation du roulement et arbre de sortie dans le palier	10 à 14	6 à 7,5			6 à 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				

Côté B.V.

NOTA : Les transmissions de LN - LNA diffèrent des transmissions de A par un usinage permettant le passage des vis (1)
Graisse préconisée : GL 245 MO.
Fixation de la transmission sur la boîte de vitesses : **Méhari 4 x 4 : 5 à 6 m.daN**
Véhicules A : 4,5 à 5 m.daN



TRANSMISSION

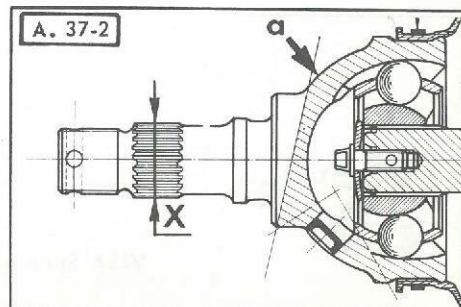
Côté roue

Ecrou de fixation sur le moyeu : *Véhicules A : 35 à 40 m.daN*
Véhicules LN - LNA : 23 à 26 m.daN

Graisse préconisée : GL 245 MO.

NOTA : La transmission de la Méhari 4 x 4 diffère par l'adjonction d'un déflecteur soudé en « a ».

Véhicules	ϕ des cannelures
A	X = 24,3 mm
LN - LNA	X = 23 mm



VISA

TRANSMISSION

VD1 | VD2

Graisse préconisée : GL 245 MO

Fixation sur moyeu : 23 à 26 m.daN

Fixation sur B.V. : 2,8 m.daN

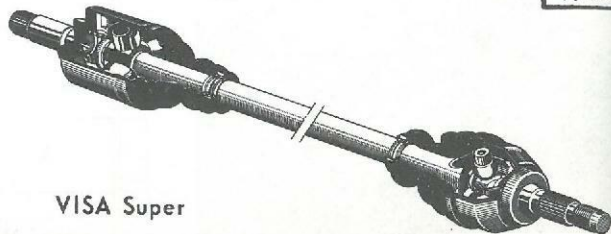
Ne pas blesser le joint d'étanchéité de sortie de boîte lors du montage de la transmission. Un joint détérioré peut provoquer la perte totale de l'huile moteur et boîte.

V. 37-1



VISA Spécial et Club

V. 37-2



VISA Super

TRANSMISSION

GS - GSA

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

Véhicules	Diamètre de la transmission	Etouffoir
1130 → 10/78 10/78 →	22 mm 27 mm	avec sans
1220 → 10/78 10/78 →	22 mm 27 mm	avec sans
1300 → 9/79 9/79 →	27 mm	avec sans

NOTA : Le panachage est prohibé.

Graisse : **GL 245 MO.**

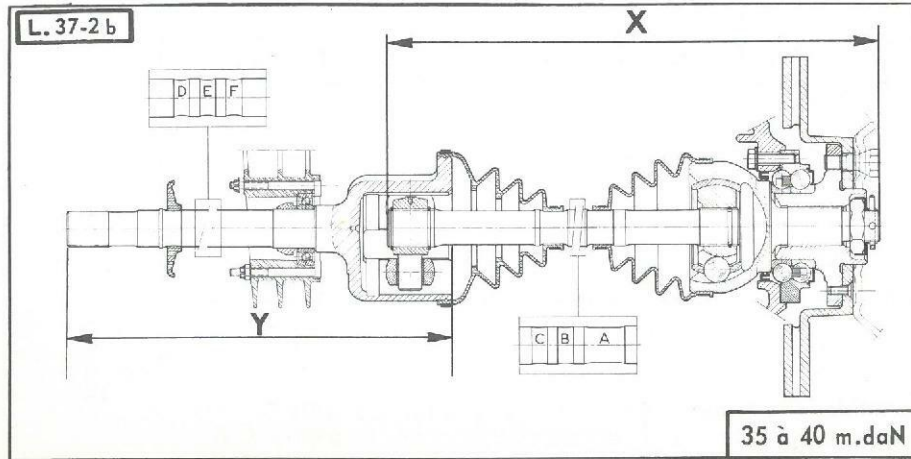
Quantité : 100 grammes dans le joint à billes et dans la gaine
 200 grammes dans l'entraîneur et dans la gaine

} *graisse livrée avec les gaines P.R.*

CX

TRANSMISSION DROITE

Graisse préconisée : GL 245 MO



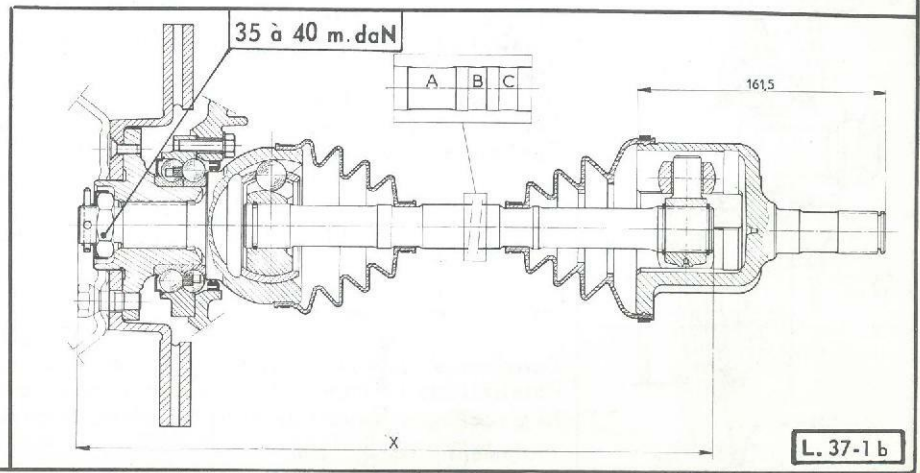
B.V.	Arbre	Entraîneur
BV à 3 et 4 rapports (sauf Reflex et Athéna)	X = 496 mm Sans repère	Y = 525,5 mm Repère : D
BV à 4 et 5 rapports (Reflex et Athéna)		Y = 490,5 mm Repère : DE

TRANSMISSION GAUCHE

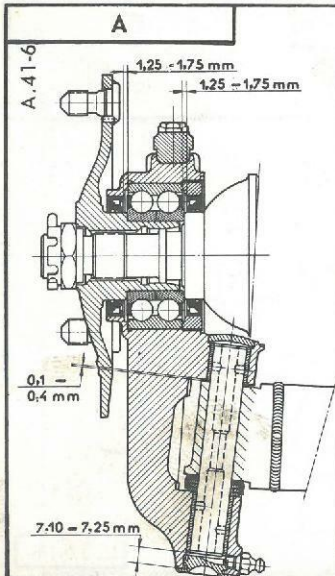
CX

Graisse préconisée : GL 245 MO

B.V	Arbre	Entraîneur
BV 3 et 4 rapports (sauf Reflex et Athéna)	X = 496	161,5 mm
	Sans repère	
BV 4 et 5 rapports (Reflex et Athéna)	X = 531	
	Repère B	



ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION



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 :
 $3 \text{ à } 6 \text{ mm}$.

Couple de serrage des écrous d'embouts : $18 \text{ à } 22 \text{ m.daN}$

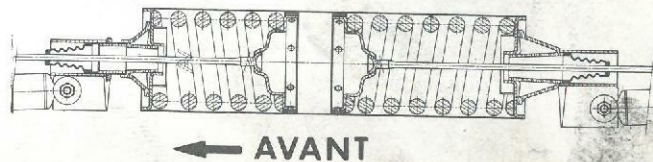
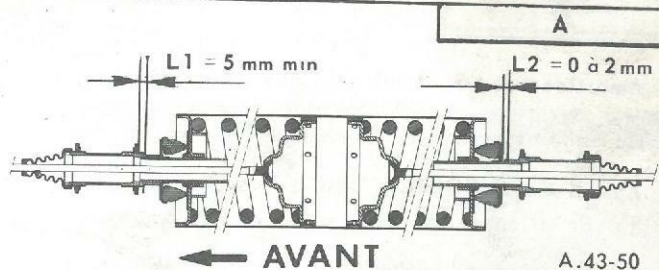
Pot de suspension sans interaction :

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 : $3,4 \text{ à } 4 \text{ m.daN}$



A

SUSPENSION

Amortisseurs : Hydrauliques 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'amortisseur , côté bras de suspension, repère dirigé vers le haut.

Longueur entre axes d'un amortisseur arrière comprimé :

2 CV - Dyane - Méhari - Acadiane = 526 mm

Longueur entre axes d'un amortisseur avant comprimé :

Véhicules A Tous Types sauf Acadiane = 349 mm

Acadiane = 354 mm.

SUSPENSION (Hauteurs)

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

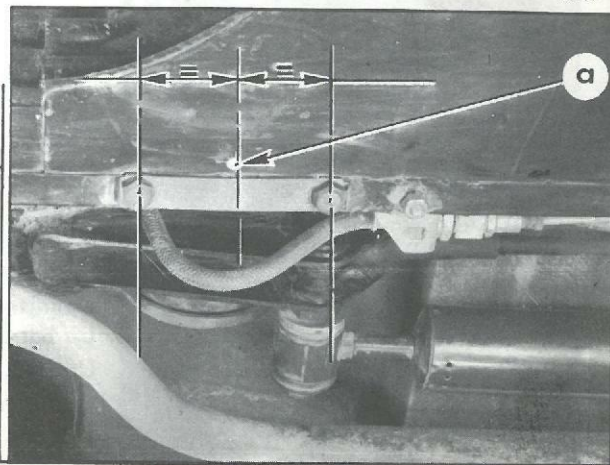
Réglage : Véhicule à vide, pression des pneus correcte, agir sur les tirants de pots de suspension.

A

4949

haut.

Véhicules	Pneumatiques	Hauteurs AV (en mm)	Hauteurs AR (en mm)
2 CV 6 - Dyane	125 - 15	195 ± 2,5	280 ± 2,5
	135 - 15	208 ± 2,5	291 ± 2,5
Méhari	135 - 15	236 ± 5	346 ± 5
	135 - 15M+S		
Méhari 4 x 4	135 - 15M+S	248 $\begin{smallmatrix} + 10 \\ 0 \end{smallmatrix}$	333 $\begin{smallmatrix} + 10 \\ 0 \end{smallmatrix}$
Acadiane	135 - 15	212 ± 5	317 ± 5

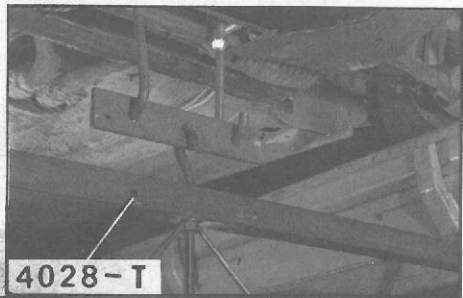


LN - LNA

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 105).

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 - LNA

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 104).

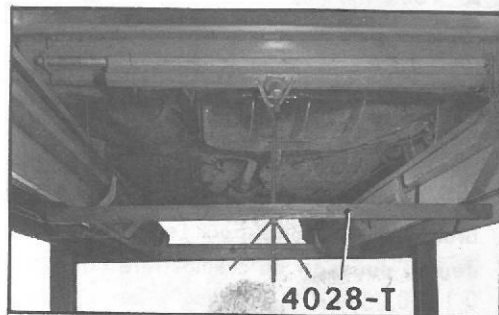
Parallélisme (réglable) : pincement des roues vers l'avant : 2 ± 1 mm

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.



A - LN - LNA		DIRECTION	
Véhicules	Diamètre du volant	Rapport de démultiplication	Angle de braquage
A Tous Types	390	1/17	34° à 35°
LN - LNA	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 (pour les véhicules qui en sont équipés).
 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 : *Premier montage*

Jeu au poussoir de crémaillère : de 0,01 à 0,06 mm.
 Jeu latéral du pignon de crémaillère : 0,01 à 0,06 mm.
 Entraxe des œils de crémaillère : $534 \pm 0,5$ mm.
 Orientation du volant : vers le bas en position « ligne droite ».
IMPORTANT : L'œil de crémaillère côté pignon, ne doit jamais être déposé.
LN -LNA : *Deuxième montage*
 (Voir MAN 008561, Op. RB. 440-00)

AVANT

SUSPENSION

LN - LNA

Type « Mac-Pherson »
Barre stabilisatrice ϕ 20 mm.

Premier montage :

Amortisseurs rénovables. Capacité d'un amortisseur =
320 cm³, huile TOTAL Amortisseur N

Deuxième montage :

Pas de rénovation.

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 4 à 5 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)

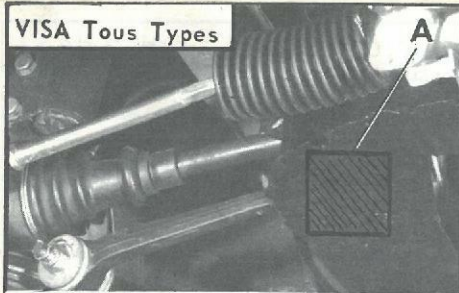
Couples de serrage :

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 silentblochs doivent être **SERREES**, suspension bridée
(Voir pages 104 et 105).

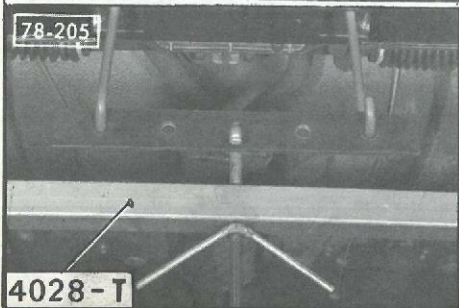
ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

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 109

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 $\left\{ \begin{array}{l} \text{VISA Spécial ou Club : } 303 \pm 10 \text{ mm} \\ \text{VISA Super : } 306 \pm 10 \text{ mm} \end{array} \right\}$

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

Hauteur avant : (voir page 108).

Parallélisme (réglable) : pincement des roues vers l'avant : $\left\{ \begin{array}{l} \text{VISA Spécial et Club : } 2 \begin{smallmatrix} +2 \\ 0 \end{smallmatrix} \text{ mm} \\ \text{VISA Super : } 2,5 \pm 1 \text{ mm} \end{array} \right\}$

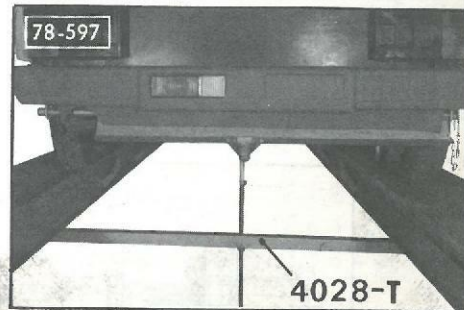
Carrossage (non réglable) : contre-carrossage : $1^{\circ}30' \pm 30'$.

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 :

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



VISA Tous Types

Véhicule

Diamètre du volant :

Rapport de démultiplication :

Angle de braquage (non réglable - roue extérieure) :

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

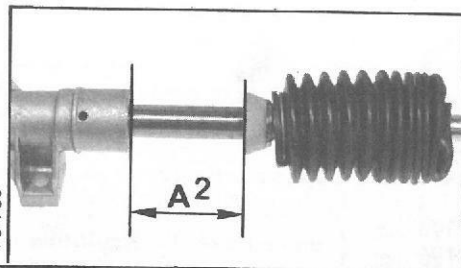
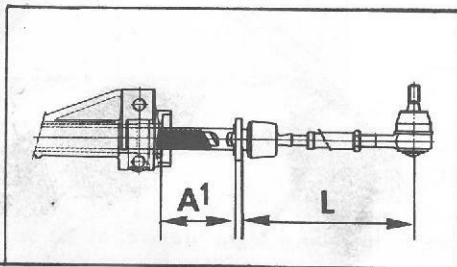
32° 51'

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

Amortisseurs non renouvelables

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

Couples de serrage :

Écrou de fixation de la transmission

sur le moyeu 23 à 26 m.daN

Écrou de fixation de rotule inférieure 4 à 5 m.daN

Écrou de biellette de direction 4 à 5 m.daN

Écrou de fixation de roue 6 à 8 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 :

Écrou d'axe d'articulation du bras 7 à 8 m.daN

Écrou d'axe d'amortisseur 3 à 4 m.daN

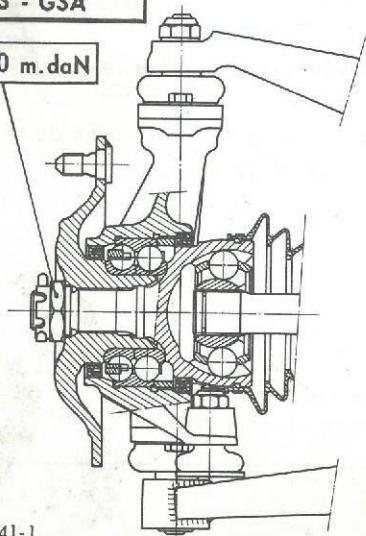
Vis d'arrêt de l'écrou d'axe d'amortisseur 3,5 à 4 m.daN

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

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

GS - GSA

35 à 40 m.daN



G. 41-1

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.

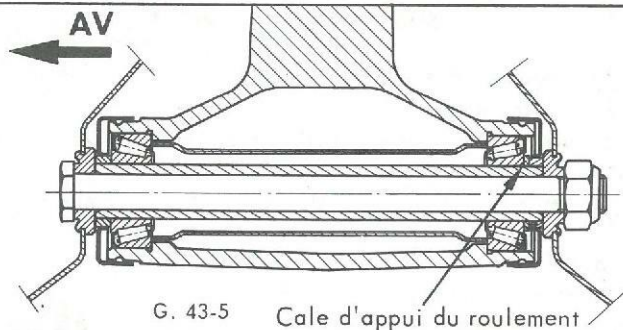
Un tour de chaque embout fait varier le réglage de 4 mm environ.

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

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) : $0^{\circ} \pm 40'$

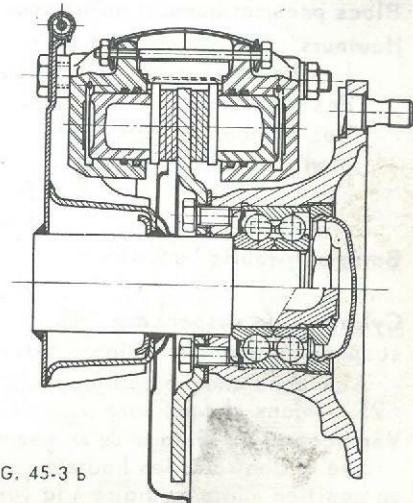
Parallélisme : $9/72 \rightarrow$: 0 à 5 mm (pincement vers l'avant).

Serrage de l'écrou de fusée

Serrage du bouchon de fusée

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

GS - GSA



G. 45-3 b

GS - GSA

SUSPENSION

Blocs pneumatiques et amortisseurs : (voir pages 136 et 137).

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° 30'

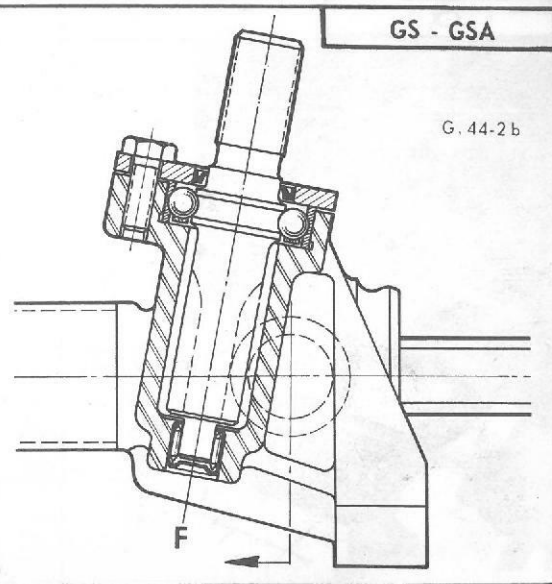
Rapport de démultiplication : 1/19

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

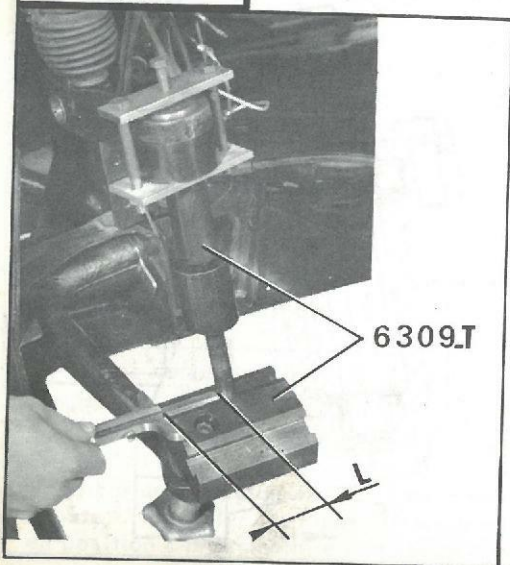
Longueur des gaines d'étanchéité de crémaillère en position
ligne droite : 155 ± 3 mm

Positionnement du volant : la branche du volant doit être placée à 30° sous l'horizontale, côté gauche (—→ 5/1979); elle doit être placée verticalement vers le bas (5/1979 —→).

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 (*fluid-blocs en service*).

L = de 51,5 à 53 mm (*fluid-blocs neufs*)

1 mm d'écart sur les cales entraîne 1 mm d'écart sur la côte L.

VALEURS pour contrôle avec APPAREILS OPTIQUES :

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

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

Chasse (réglable par déplacement des rondelles du bras inférieur)

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

1 mm de cales = variation de 15'

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

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

Couples de serrage

Ecrou de la rotule supérieure de pivot :	7 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 (<i>faces et filets graissés</i>) :	35 à 45 m.daN

ESSIEU ARRIERE

Carrossage (*non réglable*) : $0^{\circ} \begin{matrix} 0 \\ - 24' \end{matrix}$ (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 :

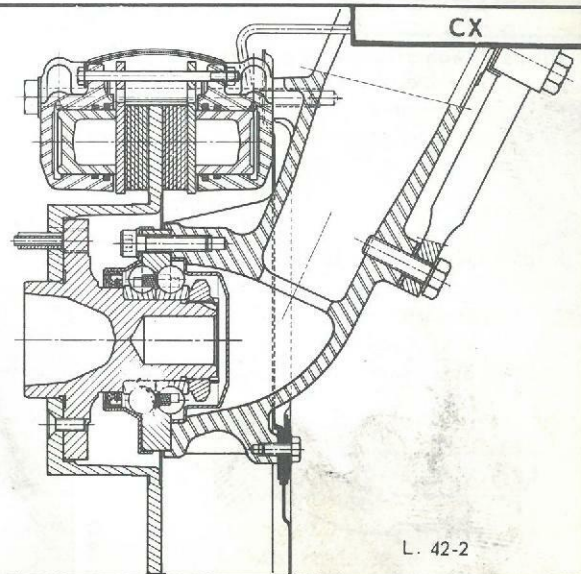
Ecrou d'articulation des bras

(*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 138 et 139).

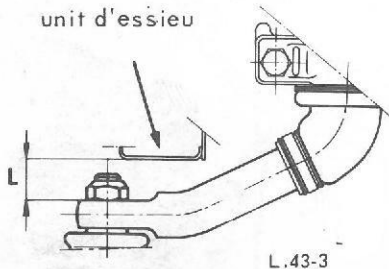
Hauteurs : Le réglage des hauteurs doit s'effectuer véhicule en position « route » et moteur tournant au ralenti.

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

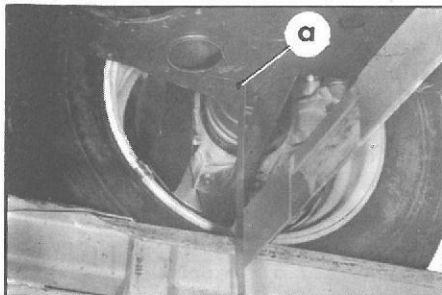
Les hauteurs arrière sont mesurées entre le dessous du point « b » de l'unit d'essieu et le plan d'appui des roues.

	Hauteurs avant	Hauteurs arrière
Berlines	165 ± 8 mm	215 ± 5 mm
Breaks	165 ± 8 mm	210 ± 8 mm

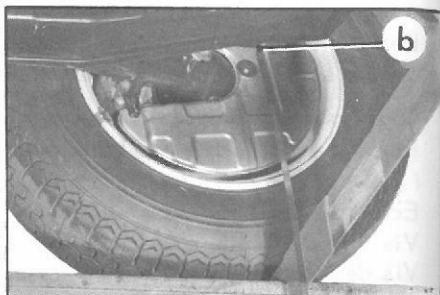
Réglage latéral de la barre anti-roulis : La cote L doit être identique de chaque côté à ± 2 mm.



13447



13449



DIRECTION

Direction mécanique

1/24,5

Direction assistée à rappel asservi

1/13,5

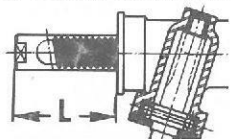
43° 30' + 1°

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.

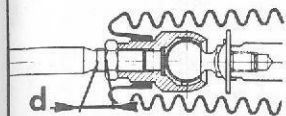
Point milieu de crémaillère



L.44-1

L gauche = L droite

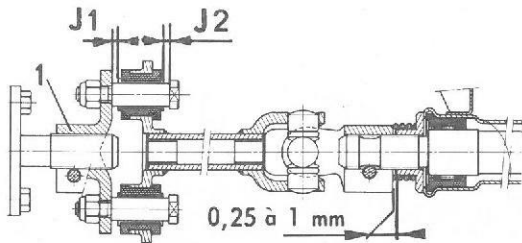
Barres de direction



L.44-2

d gauche = d droite à 2 mm près

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



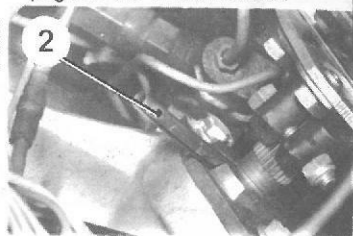
L.44-5

Direction mécanique seulement

Jeu entre cardan et entretoise de tube fixe

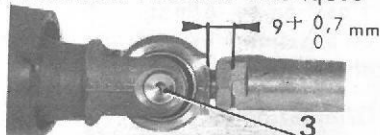
Point milieu de crémaillère
Pige (2) $\phi = 6,5$ dans le pignon de crémaillère.

14899



Leviers de direction

Positionnement liaisons élastiques



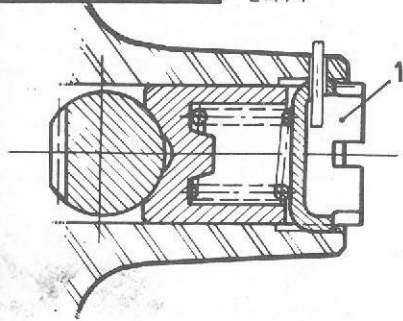
14882

Axe (3) perpendiculaire à fixation du carter sur traverse

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

CX

L.44-1

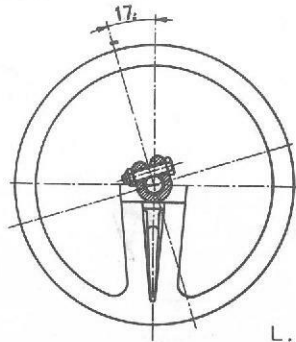


Position de la branche du volant en position « ligne droite », branche verticale vers le bas.

Orientation du cardan : 17° environ à gauche.

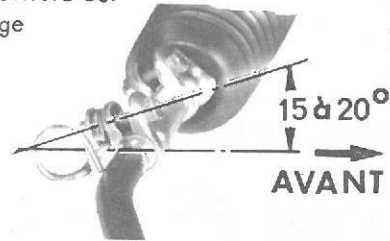
DIRECTION

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



14881

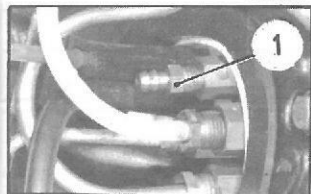
Outil de blocage en position « ligne droite » du boîtier de commande.



Emploi IMPERATIF

14871

14901



Purge du cylindre de came :

Relier la vis de purge (1) au réservoir.

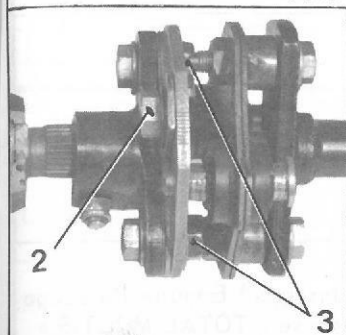
Mettre le moteur en marche et braquer lentement à gauche et à droite jusqu'à évacuation de l'air.

Réglage de la dérive (sur route) :

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

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

14960



DIRECTION

CX

EPURE DE DIRECTION

I. Variation du parallélisme à obtenir ROUE PAR ROUE :

à position « basse
0 à 1 mm d'ouverture

De position
« normale route »

à position « haute »
0 à 1 mm de pincement

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

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

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

TOUS TYPES

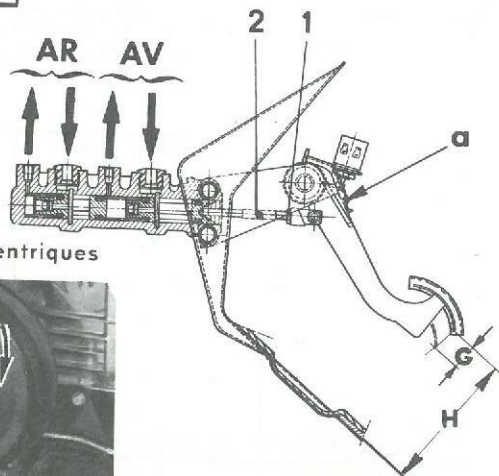
COUPLES DE SERRAGE DES ROUES

VEHICULES	Couples de serrage (en m.daN)	
A	4,5 à 6	
LN - LNA	6 à 8	
VISA	6 à 8	
GS - GSA	5,5 à 7,5	
CX	7 à 9	<p>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 »</p>

MAITRE-CYLINDRE - CYLINDRES DE ROUE				A - LN - LNA	
Véhicules	Dates	Diamètre du maître-cylindre (en mm)	Diamètre des cylindres de roues (en mm)		
			AVANT	ARRIERE	
2 CV 6	(10/76 →)	double circuit 20,6	28,57	17,5	
Dyane 6 - Méhari	(10/76 → 7/77)				
FREINS A DISQUES (avant)			∅ des pistons avant		
Dyane 6 - Méhari	(7/77 →)	double circuit 20,6	42	16	
Acadiane	(2/78 → 10/79) (10/79 →)			17,5 19	
LN } Montage freins avant LNA } DBA BENDIX	(10/76 → 11/78) (11/78 →)	double circuit 19	48	voir page : 126	
LNA } Montage freins avant CITROEN	(11/78 →)	double circuit 17,5	45	voir page : 127	
Méhari 4 x 4	(12/79 →)	double circuit 20,6	42	voir page : 125	

A

A. 45-72



Réglage des excentriques



3352

FREINAGE A TAMBOUR A DOUBLE CIRCUIT

2 CV 6 (10/76 →)

Dyane 6 - Méhari (10/76 → 7/77)

Hauteur de pédale : La pédale en butée contre la tôle « 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

Véhicules	φ des tambours	
	Avant	Arrière
2 CV 6 (10/76 →)	200 mm	180 mm
Dyane 6 - Méhari (10/76 → 7/77)	220 mm	
Acadiane - (2/78 →) Dyane 6 - Méhari (7/77 →)		
Rectification : 2 mm maxi au diamètre		

FREINS A DISQUE, A DOUBLE CIRCUIT

Dyane 6, Méhari (7/77 →)

Acadiane (2/78 → 10/79)

NOTA : Acadiane (10/79 →) : Inversion des circuits d'alimentation avant et arrière sur maître-cylindre.

Méhari 4 x 4 : (12/79 →)

Epaisseur des disques : 7 mm (4 mm mini)

Diamètre des pistons : 42 mm

Hauteur de pédale : La pédale en butée contre la tôle « a » :

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

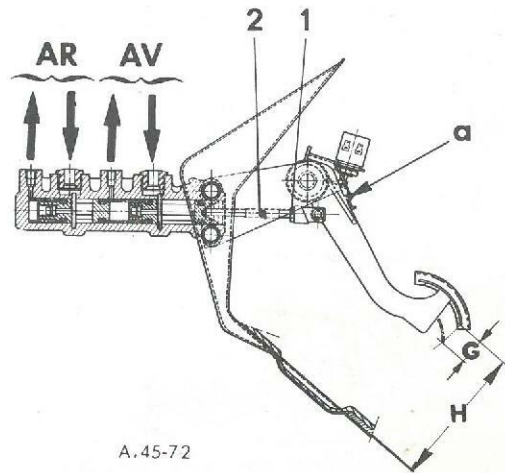
Garde à la pédale : Agir sur le contre-écrou (1) et le poussoir (2) pour obtenir $G = 1$ à 5 mm.

Méhari 4 x 4 : Freins à disques à l'arrière

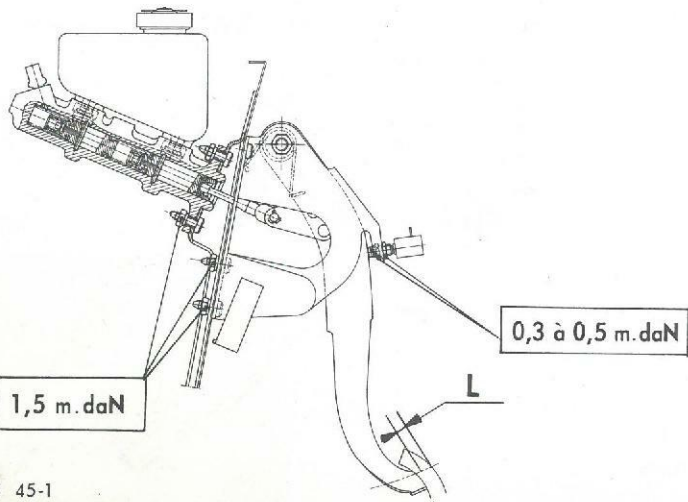
Liquide utilisé : TOTAL LHM.

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

NOTA : Sur fourgonnette Acadiane (10/79 →) équipée d'un limiteur de freinage, la purge du circuit arrière doit être effectuée roues au sol.



LN - LNA

**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

LNA - VISA Tous Types

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

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

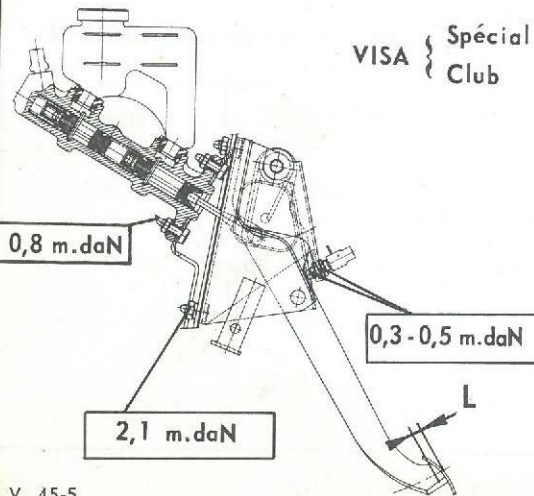
Diamètre des tambours arrière : 180 mm

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

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

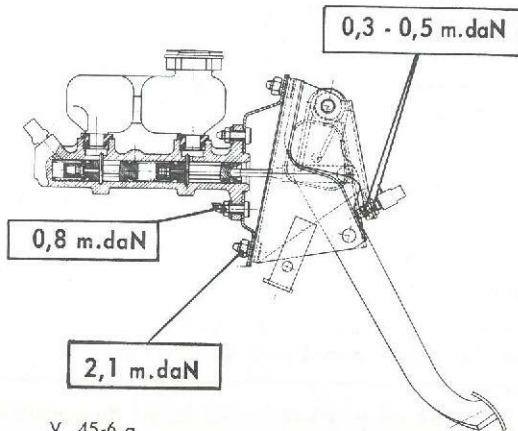
La purge des freins peut être facilitée en utilisant un appareil du commerce (Exemple : ARC 50).

VISA Tous Types



FREINS

VISA Super



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 :

$$L = 2,5 \text{ mm}$$

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.

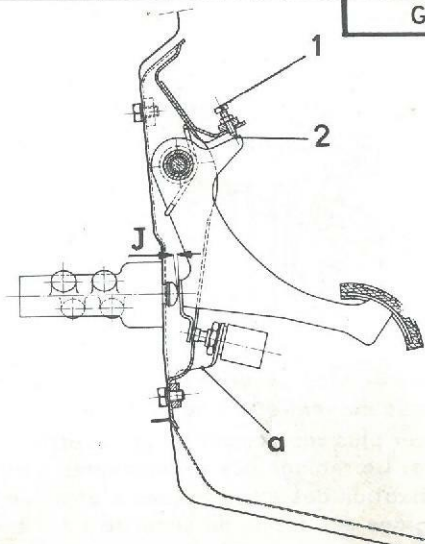
REGLAGE DU CONTACTEUR DE STOP.

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.

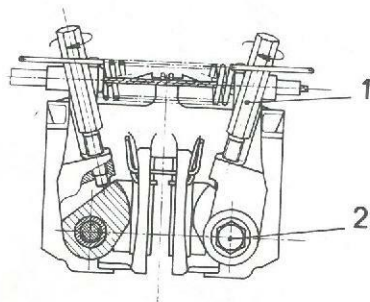
PURGE DES FREINS (voir pages 133 et 134).

GS - GSA



G.45-4

GS - GSA



Epaisseur des disques de frein GS Tous Types (9/1973 →)

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 (Véhicules sortis avant Septembre 1979) :

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).
Nouveau réglage des freins de sécurité (9/79 →) (voir dessin) ; desserrer les vis (2), agir sur les vis (1) dans le sens des flèches pour amener les plaquettes au contact du disque « léchage » et resserrer les vis (2).

FREINAGE

CX

Frein	AVANT Tous Types	ARRIERE		Break
		Berlines → 9/77	Berlines 9/77 →	
ϕ 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 véhicules T.T. sauf Reflex et Athéna.

Respecter une monte de disques identiques sur un même essieu arrière.

Réglage de la pédale de frein :

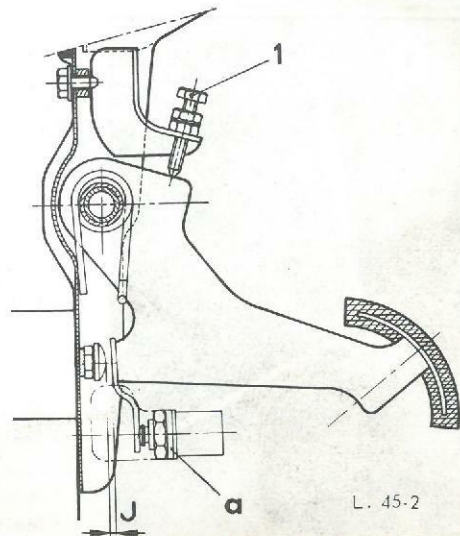
Agir sur la vis (1) pour obtenir un jeu J de : 0,05 à 3 mm.

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.

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



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 conjoncteur-disjoncteur.

Placer sur chaque vis un tube transparent.

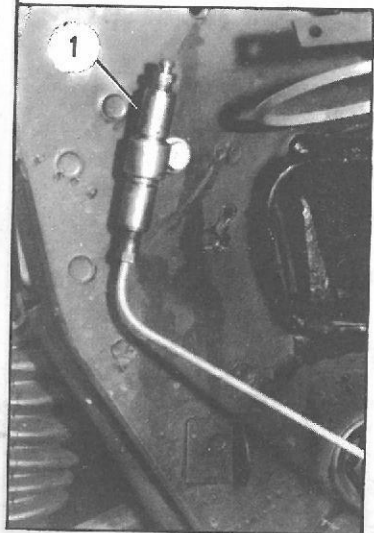
Faire chuter la pression de l'accu de frein (véhicule à direction assistée).

AVANT

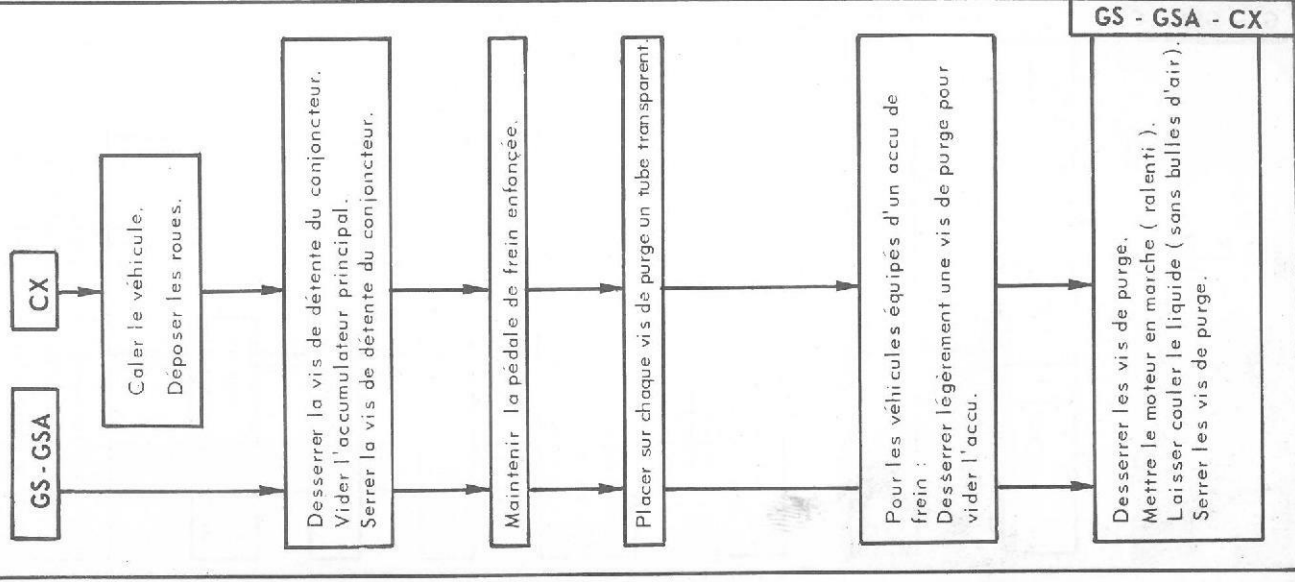
- Commande manuelle en position « basse ».
- Serrer la vis de détente du conjoncteur.
- Maintenir la pédale de frein enfoncée.
- Mettre le moteur en marche, au ralenti.
- Laisser couler le liquide (sans bulles d'air) par les étriers.
- Serrer les vis de purge.
- Déposer la capacité (1) et placer un tube 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 conjoncteur.
- 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

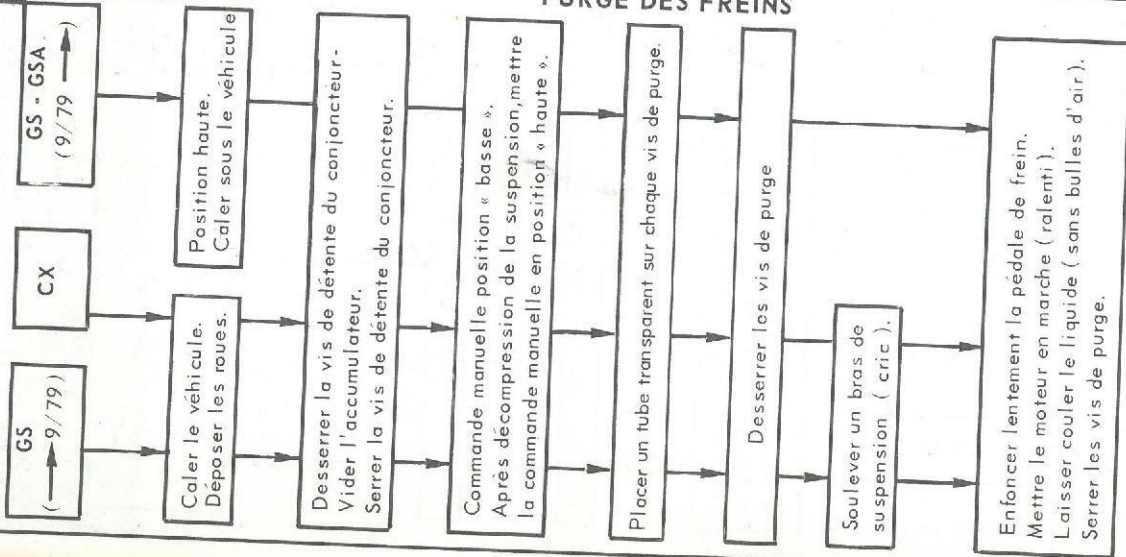


GS - GSA - CX

GS - GSA - CX

Freins arrière


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	62 + 2 - 32 bars	75 à 95 bars	70 à 90 bars	
GSA (7/79 →)					110 à 130 bars	
CX T.T.					62 + 2 - 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

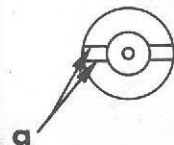
Véhicules G. TT	Position du véhicule	Vis de détente du conjonct./dis.	Position de la commande des hauteurs		
Sans vanne de sécurité	Route	Desserrée	Haute - Attendre l'affaissement complet du véhicule	77-20	77-22
Avec vanne de sécurité	Haute Véhicule calé	Desserrée	Route - Le véhicule repose sur les cales		
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 arrière.		

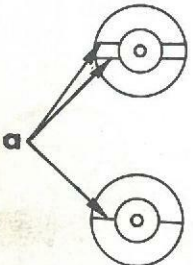
G		BLOCS PNEUMATIQUES - AMORTISSEURS									
	Véhicules	Type	Tarage	Repères							
				Sur étiquette	Sur bloc	Sur amortisseur					
Avant	Berlines et Breaks Tous Types	Tôle emboutie 400 cm ³	55 bars	<table border="1" style="margin: auto;"> <tr> <td style="text-align: center;">Vert</td> <td style="text-align: center;">Vert</td> <td style="text-align: center;">Vert</td> </tr> </table>			Vert	Vert	Vert	Sans	Sans trait 1 clapet $\phi = 14$ Sans trou étagé
				Vert	Vert	Vert					
Arrière	GS Tous Types sauf Break 3 portes (→ 9/76)	Tôle emboutie 400 cm ³	35 bars	<table border="1" style="margin: auto;"> <tr> <td style="text-align: center;">Jaune</td> <td style="text-align: center;">Jaune</td> <td style="text-align: center;">Jaune</td> </tr> </table>			Jaune	Jaune	Jaune	Cercle bleu côté cylindre	Sans trait 1 clapet $\phi = 14$ 1 trou étagé
				Jaune	Jaune	Jaune					
	Break 3 portes (→ 9/76)					Cercle violet	Sans trait Sans clapet 1 trou étagé				



BLOCS PNEUMATIQUES - AMORTISSEURS

G

	Véhicules	Type Volume	Tarage	Repères		
				Sur étiquette	Sur bloc	Sur amortisseur
Arrière	GS Tous Types sauf Break 3 portes (9/76 → 7/79)	Tôle emboutie 400 cm ³	35 bars	Bleu Marron Bleu	Cercle bleu côté cylindre	Sans trait 1 clapet $\phi = 14$ 1 trou étagé
	GS Entreprise (9/76 →)			Bleu Marron Bleu	Cercle violet	Sans trait Sans clapet 1 trou étagé
	G Spécial et GSA Tous Types (7/79 →)			Bleu Bleu Blanc	Sans	2 traits en « a » Sans clapet 1 trou étagé



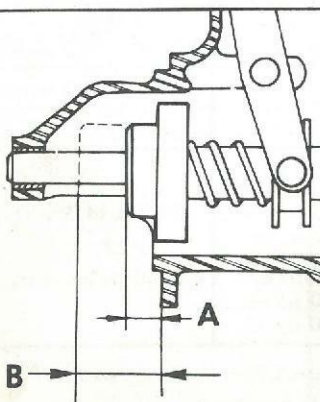
CX	BLOCS PNEUMATIQUES AVANT - AMORTISSEURS							
	Véhicules	Type Volume	Tarage	Repères				
				Sur étiquette		Sur bloc	Sur amortisseur	
	CX Reflex et Athéna	Tôle emboutie 500 cm ³	70 ⁺² - _{.25} bars	Vert	Vert	Blanc	Sans	2 traits en « a » 1 clapet $\phi = 14$ Sans trou étagé
	CX Berlins T.T. sauf GTi, Reflex et Athéna		75 ⁺² - _{.27} bars	Vert	Vert	Vert		
	CX GTi			Vert	Vert	Gris	Cercle gris côté bouchon	Sans
	CX Break T.T.		Vert	Vert	Violet	Cercle violet côté bouchon	1 trait en « a » Sans clapet Sans trou étagé	

BLOCS PNEUMATIQUES ARRIERE - AMORTISSEURS						CX
Véhicules	Type Volume	Tarage	Repères			
			Sur étiquette	Sur bloc	Sur amortisseur	
CX Prestige	Tôle emboutie 500 cm ³	40 \pm 2 - 15 bars	Bleu Marron Bleu	Lettre « E » sur pièces P.R.	2 traits en « a » Sans clapet Sans trou étagé	 
CX Berlines T.T. sauf GTi et Prestige			Bleu Bleu Bleu			
CX GTi			Bleu Bleu Gris	Cercle blanc côté bouchon	Sans	
CX Break T.T.	Visé 700 cm ³	35 \pm 2 - 10 bars	Pas d'étiquette	Cercle noir côté bouchon	2 traits en « a » Sans clapet 1 trou étagé	

TOUS TYPES		MANO-CONTACT DE CIRCUIT HYDRAULIQUE		
Véhicule	Emplacement	Tarage	Couple de serrage	
GS T.T. { (3/73 → 9/76) (9/76 →)	Raccord quatre voies	le témoin s'allume entre : 95 et 75 bars	1,1 à 1,2 m.daN	
	Vanne de sécurité			
CX T.T.	Vanne de sécurité			

ALTERNATEURS - REGULATEURS					A - LN - LNA - 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 LNA	MOTOROLA 9 AR 2662 F 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	

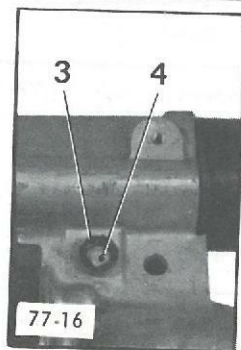
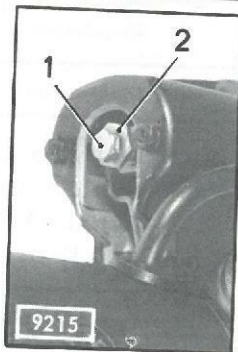
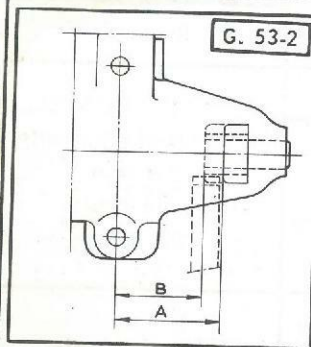
NOTA : Sur méhari 9/78 → ; VISA T.T. et LNA le voyant de charge, commandé par un système électronique, s'allume en cas de manque de charge ou pour un excès de charge, est éteint pour une tension comprise entre 12,8 et 15 volts environ.

A - LN - LNA - VISA		DEMARREURS 12 VOLTS A SOLENOIDE					
		Véhicules	Démarrreur	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 D8E 116 → 6/78 PARIS-RHONE D8E 148 6/78 →	34,5 mm	21	31,7		
		ISKRA ZB 4 → 9/76 ISKRA AZE 0305 9/76 →	31 mm				
		FEMSA MTA 12-30					
		LN	FEMSA MTA 12-40 ISKRA AZD 0102		270 A	22	31
Visa Cb-Sp-LNA	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 - REGULATEURS				G
Véhicules	Alternateur	Débit	Régulateur	Régulation
G T.T. sauf GSA	35 ampères	Rapport vitesse alt./mot. : 1,77/1	Indépendant	A 2800 tr/mn moteur en intensité croissante de 5 à 30 A 13,6 à 14,2 volts à 22° C
	DUCELLIER 7562 PARIS-RHONE A 12 M 5 SEV-MARCHAL 72 202 702 FEMSA ALG 12-5	Sous 14 volts 11 A à 900 tr/mn moteur 26 A à 1700 tr/mn moteur 33 A à 4500 tr/mn moteur	DUCELLIER 8366 PARIS-RHONE AYC 213 SEV-MARCHAL 72 717 102 FEMSA GRO 12-4	
GSA	40 ampères	Rapport vitesse alt./mot. : 2/1	Incorporé à l'alternateur	A 3000 tr/mn moteur en intensité croissante de 5 à 36 A 13,8 à 14,5 volts à 22° C
	PARIS-RHONE A 12 R 38 DUCELLIER 514 006 MOTOROLA 9 AR 2748 G	Sous 13,5 volts 20,5 A à 900 tr/mn moteur 30 A à 1625 tr/mn moteur 37 A à 3250 tr/mn moteur 38,5 A à 4330 tr/mn moteur	PARIS-RHONE YL 131 DUCELLIER 511 007 MOTOROLA 9 RC 7053	

G

DEMARREURS (Position lanceur)



GS TT sauf GSA (→ 7/78)			
	DUCELLIER 6217	FEMSA MOB 12-1	PARIS-RHONE D 8 E 103
A	48 $\begin{smallmatrix} 0 \\ -0,2 \end{smallmatrix}$	48,9 mini	47,7 \pm 0,3
B	37,5 maxi	38 maxi	38,3 maxi
GS TT (7/78 →) (à puissance 1,3 CV)			
	DUCELLIER 532 016 A	FEMSA MOB 12-2	PARIS-RHONE D 8 E 155
A	46,8 mini	46,8 mini	46,8 mini
B	37,3 maxi	37,3 maxi	37,3 maxi

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

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

ALTERNATEURS - REGULATEURS SEPARES (→ 7/79)

CX Tous Types

Véhicules	Type	Alternateur	Vitesse Alt./Mot.	L mini balais	Contrôle : Intensité (A)/vitesse moteur (tr/mn) sous 14 volts			
					21 A	46 A	51 A	53 A
CX TT 9/74 → 9/75 sauf att. de remorque	53 A	DUCELLIER 7584 B MOTOROLA 9AL 2502 K	2,18/1 2,54/1 (Di)	6 mm 4 mm	à	à	à	à
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		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 → 7/79 sauf Amb. ou IE en BV 5		PARIS-RHONE A 14 R 27 MOTOROLA 9AL 2628 P		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	69 A	78 A	80 A
CX Amb. ou IE 5/78 → 7/79 et CX B.V. 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 AYB 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) } (6000 tr/mn
 - 2550 tr/mn (BV. 5 Diesel) } alternateur)

CX Tous Types		ALTERNATEUR à REGULATEUR INCORPORE (7/79 →)						
Véhicules	Type	Alternateur	Vitesse Alt./mot.	L mini balais	Contrôle	Intensité (A)/ Vitesse moteur (tr/mn) sous 13,5 volts		
CX Reflex et Athéna	72 A	SEV - Paris-Rhône 71 770 102	2,11/1		33 A à 710 tr/mn	62 A à 1420 tr/mn	70 A à 2840 tr/mn	72 A à 3790 tr/mn
CX 2400 sauf IE et Ambulance CX 2500 sauf BV 5	72 A	DUCELLIER 516 013 A MOTOROLA 9 AR 2730 B	2,18/1 2,54/1 (Di)		31 A à 690 tr/mn ou 590 tr/mn (Di)	59 A à 1375 tr/mn ou 1180 tr/mn (Di)	66,5 A à 2750 tr/mn ou 2360 tr/mn (Di)	68 A à 3670 tr/mn ou 3150 tr/mn (Di)
CX 2400 : Ambulance ou IE (GTi et Prestige) CX 2500 : BV 5	80 A	PARIS-RHONE A 14 N 1 MOTOROLA 9 AR 2731 R	2,18/1 ou 2,35/1 (Di)		38 A à 690 tr/mn ou 640 tr/mn (Di)	66 A à 1375 tr/mn ou 1280 tr/mn (Di)	75 A à 2750 tr/mn ou 2560 tr/mn (Di)	77 A à 3670 tr/mn ou 3400 tr/mn (Di)

Régulateur seul : 72 A : SEV - Paris-Rhône 72 590 702 - Ducellier 511 008 A - Motorola 9 RC 7050

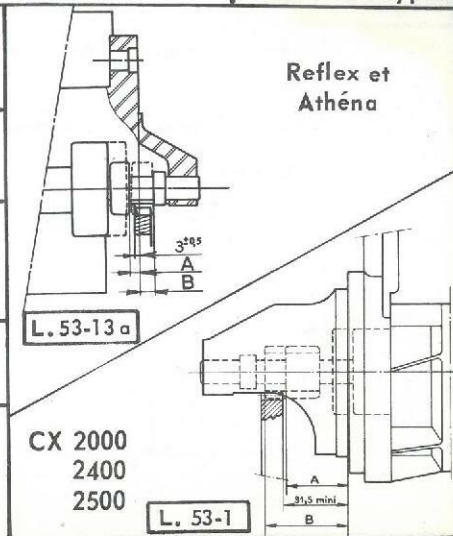
80 A : Paris-Rhône YL 130 - Motorola 9 RC 7051

Tension régulée : 13,8 à 14,5 Volts de 8 à 65 A ou 72 A suivant type à 6000 tr/mn alternateur

DEMARREURS

CX Tous Types

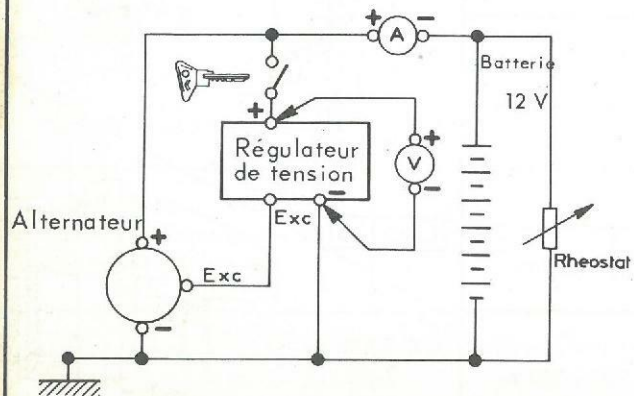
Véhicules	Longueur mini des balais	φ mini du collecteur	Réglage du lanceur		Intensité absorbée au départ moteur
			A (mm)	B (mm)	
CX Reflex et Athéna Ducellier 532 004 Paris-Rhône D 8 E 140			4,7 mini	6,1 mini	145 à 160 A
CX 2000-2400 (sauf IE) Ducellier 6236 Paris-Rhône D 8 E 10 ou 21	8 mm	30,25 mm 35,5 mm	30,5 mm maxi	43,7 mm mini	150 à 170 A
CX 2400 Injection Ducellier 536 001	8 mm	38,5 mm	30,5 mm maxi	40,5 ± 0,5	165 à 190 A
CX 2500 Diesel Paris-Rhône D 11 E 169	7 mm	44 mm	28,4 ± 0,65	1 ± 0,5 entre butée fixe et pignon avancé	320 à 350 A



Tous Types sauf avec régulateur incorporé

CIRCUIT DE CHARGE

Schéma de montage de contrôle



TT. 53-1

CONTROLE D'UN REGULATEUR DE TENSION.

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

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

CIRCUIT DE CHARGE

Tous Types avec régulateur incorporé

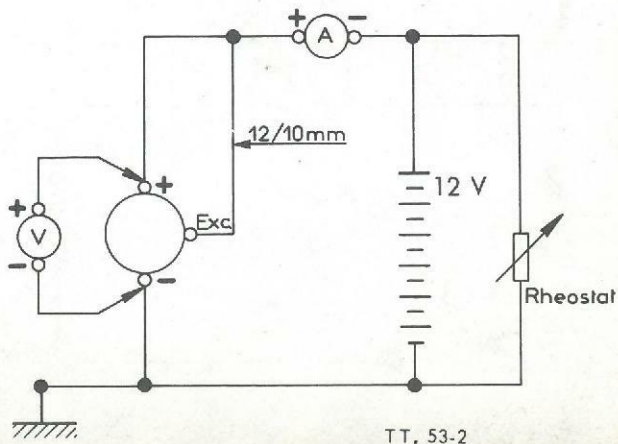
CONTROLE DU DEBIT D'UN ALTERNATEUR

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

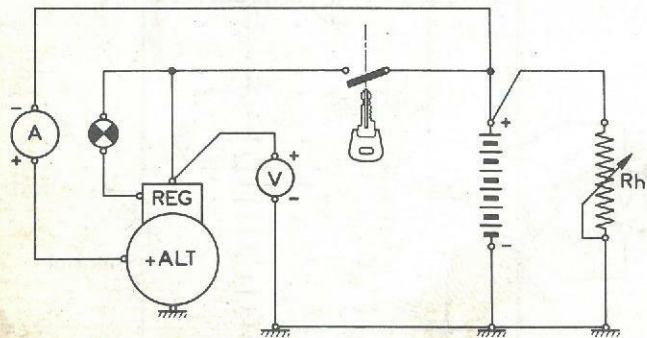
Sur véhicule : Contrôle du débit, (batterie bien chargée)

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.

Schéma de montage de contrôle



Tous Types avec régulateur incorporé



V 53-1

CIRCUIT DE CHARGE

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)

