

**CITROËN** 

**81**

N° MAN 008810

**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 font 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.

Veillez l'expédier à l'adresse suivante :

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

## CARACTERISTIQUES

A

Désignation courante	Désignation aux Mines	Symbole garantie	Appellation Commerciale	Indice plaque moteur	Type moteur
2 CV	AZ série KA	KA	2 CV 6	A 06/635	M 28/1 (602 cm <sup>3</sup> )
	9/78 → 7/79 7/79 →		2 CV 6 Spécial ou Club		
DYANE	AY série CB	CB	Dyane 6	AM 2	M 28 (602 cm <sup>3</sup> )
MEHARI	AY série CA	CA	Méhari	A 06/635	M 28/1 (602 cm <sup>3</sup> )
	AY série CE	CE	Méhari 4 × 4		
3 CV Fourgonnette	AY série CD	CD	Acadiane	AM 2 A	M 28/1 (602 cm <sup>3</sup> )
	AY série CD modifiée	CD	Acadiane fonctionnant aux gaz	AM 2 A GPL	M 28/1 (602 cm <sup>3</sup> )

A

## CARACTERISTIQUES

Plaque moteur	AM 2	AM 2 - A 06/635	AM 2 A GPL
Alésage	74	74	74
Course	70	70	70
Rapport volumétrique	9/1	8,5/1	8,5/1
Puissance maxi ISO	21,5 kW (30 ch DIN) à 5 750 tr/mn	22,8 kW (31 ch DIN) à 5 750 tr/mn	18 kW (25 ch DIN) à 5 000 tr/mn
Couple maxi ISO	4 m.daN (4,2 m.kg DIN) à 3 750 tr/mn	4,1 m.daN (4,2 m.kg DIN) à 3 500 tr/mn	3,6 m.daN à 2 500 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  
 1<sup>re</sup> possibilité :  $\varnothing = 56$  mm  
 2<sup>e</sup> possibilité :  $\varnothing = 55,75$  mm \*

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

A

**Poussoirs :** { 1<sup>re</sup> possibilité :  $\varnothing = 24$  mm  
 { 2<sup>e</sup> possibilité :  $\varnothing = 24,2$  mm (9/73  $\longrightarrow$  ) - 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 :**

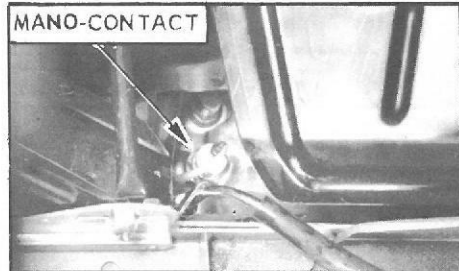
— A 06/635 ..... 5,5 à 6,5 bars à 6 000 tr/mn  
 — AM 2, AM 2 A ..... 5,5 à 6,5 bars à 6 500 tr/mn

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

**Huile moteur :** TOTAL GTS 15 W 40 ou TOTAL GTI Route-Ville 10 W 30

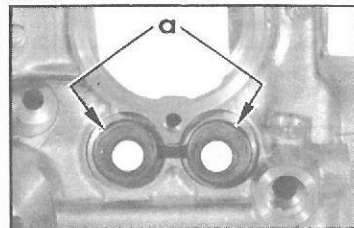
Contenance du carter : { Après vidange ..... 2,4 litres  
 { Après vidange et échange de la cartouche ..... 2,7 litres

9244

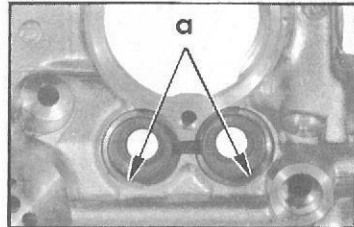


A

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 06/635 (602 cm<sup>3</sup>), orienter les méplats « a » vers le haut.

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

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

Pour les différentes possibilités de montage voir page 5.

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

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

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

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION  
INJECTIONEMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSIONESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION







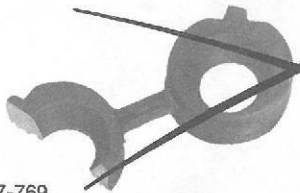

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

## JOINTS DE TUBES ENVELOPPES

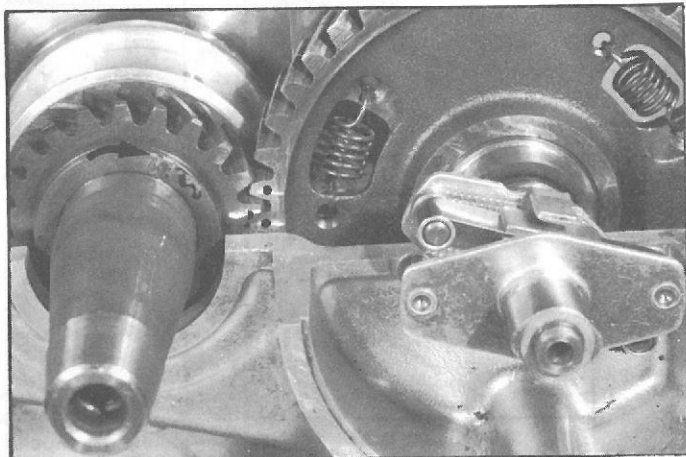
A

MONTAGES SERIE	 77-769	+	 77-769	PANACHAGES REPARATION	AUTORISE	 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	

A

## DISTRIBUTION

4797

Sens de rotation : **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 cm<sup>3</sup> : ..... 2 mmIntroduire une pige de  $\varnothing = 6$  mm dans le carter.**Tourner le moteur en sens inverse de la marche** jusqu'à pénétration de la pige dans le repère d'allumage du volant.

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

## COUPLES DE SERRAGE

A

**Carter :**

Etanchéité : LOCTITE 572 (FORMETANCH)

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

Vis de palier ..... 3,5 à 4 m.daN

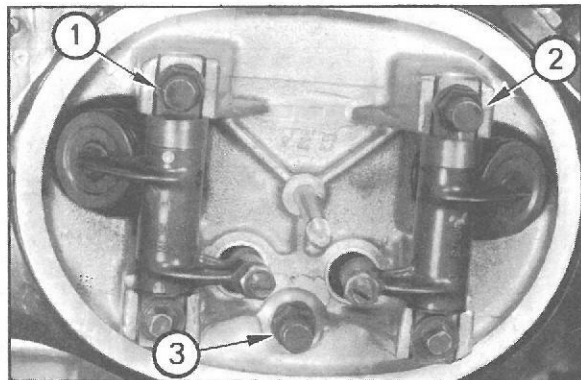
Bouchon de vidange ..... 3,5 à 4,5 m.daN

**Culasse :***Serrer les tubulures d'admission, d'échappement avant le serrage définitif de la culasse.*1<sup>er</sup> serrage ..... 0,5 à 1 m.daN2<sup>e</sup> 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 inférieur**Ecrus de culasse**

4124





## LNA - VISA TT

## IDENTIFICATION - CARACTERISTIQUES DES VEHICULES

	Désignation aux Mines	Appellation Commerciale	Symbole Garantie	Dates de sortie	Plaque moteur	Alésage	Course	Rapport volum.	Puissance maxi ISO	Couple maxi ISO
652 cm <sup>3</sup>	RB série RD	LNA	RD	11/78	V 06/630	77	70	9/1	25,2 kW (35 ch DIN) à 5 250 tr/mn	4,8 m.daN (5,1 m.kg DIN) à 3 500 tr/mn
	VD série VA	VISA Spécial VISA Club	VA	11/78						
1124 cm <sup>3</sup>	VD série VB	VISA Super	VB	11/78 → 7/80	109/5 XW 3	72	69	9,2/1	41,3 kW (57 ch DIN) à 6 000 tr/mn	7,9 m.daN (8,2 m.kg DIN) à 3 000 tr/mn
		VISA Super E		7/80	109/5 XW 5					
1219 cm <sup>3</sup>	VD série VE	VISA Super X	VE	10/80	129/5	75	69	9,3/1	46 kW (64 ch DIN) à 6 000 tr/mn	9 m.daN (9,3 m.kg DIN) à 3 000 tr/mn

## 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 mano-contact à 80 °C :**

5,5 à 6,5 bars à 6 000 tr/mn.

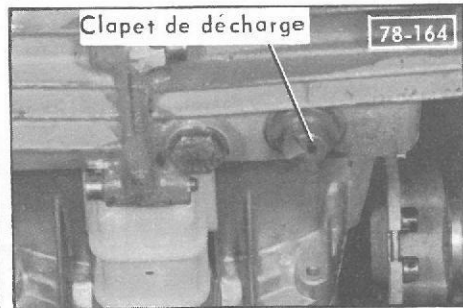
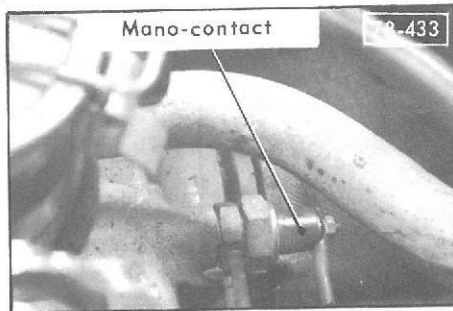
Si la pression d'huile est incorrecte, commencer par remplacer le ressort de clapet de décharge.

**Huile moteur** : TOTAL GTS 15 W 40 ou TOTAL GTI Route-Ville 10 W 30.

**Contenance** : Après vidange : 3 litres.  
Après échange de la cartouche : 3,5 litres.

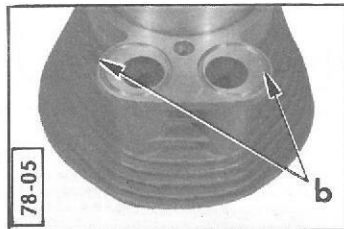
**Coussinets** : Avant :  $\varnothing = 30$  mm  
Arrière :  $\varnothing = 57,5$  mm  
**Bielles** : Latéral = 0,08 à 0,13 mm (non réglable)  
**Arbre à cames** : Latéral = 0,04 à 0,09 mm (non réglable)  
**Pistons** : Au montage la flèche doit être dirigée côté distribution.

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

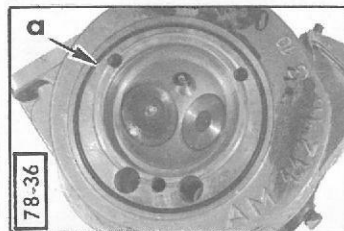


LNA- VISA

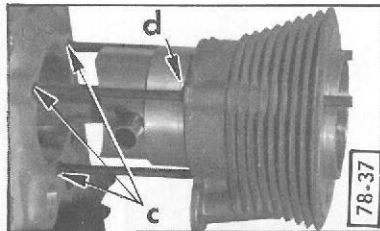
## SUSPENSION MOTEUR - COUPLES DE SERRAGE



78-05



78-36



78-37

652 cm<sup>3</sup> QUATRE POINTS

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

1 124-1 219 cm<sup>3</sup> TROIS POINTS

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

## ETANCHEITE CARTER - CYLINDRE - CULASSE

Par joints toriques : —→ 6/80

- 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 ».

6/80 —→ : l'étanchéité entre carter et cylindre est assurée par un joint métaloplastique.

**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**

Sens de rotation : 

**Calage :**

Faire correspondre les repères des pignons (voir photo).

**Contrôle (moteur froid) :**

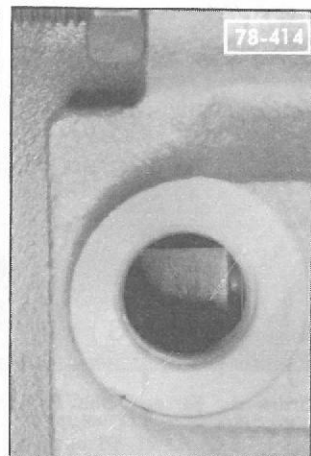
Tourner une roue, une vitesse engagée, de façon à mettre la soupape d'admission à son ouverture maximum.

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

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

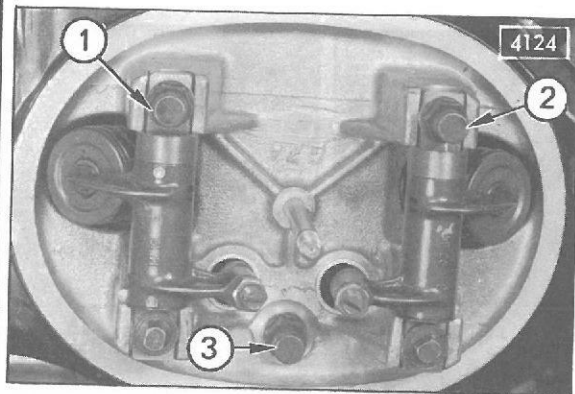
Tourner le moteur dans le **sens inverse de la marche**, jusqu'à ce que le plot d'allumage placé sur le volant moteur soit en face de l'orifice du capteur supérieur (voir photo).

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



LNA - VISA Spécial et Club

## COUPLES DE SERRAGE

**Carters :**

Étanchéité : LOCTITE 572 (FORMETANCH)

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 :**

1 <sup>er</sup> serrage .....	0,5 à 1 m.daN
2 <sup>e</sup> serrage .....	1,9 m.daN

**Couvre-culasse :**

Ecrou borgne .....	0,5 à 0,7 m.daN
--------------------	-----------------

**Volant :**

Vis de fixation du volant (à remplacer à chaque dépose) ( <i>face et filets graissés</i> ) .....	8 m.daN
--	---------

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

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION  
INJECTIONEMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSIONESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

## POINTS PARTICULIERS

VISA Super TT

**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 :  $\varnothing = 49,964$  à  $49,980$   
 Réparation ..... pour tourillons :  $\varnothing = 49,664$  à  $49,680$   
**Coussinets de manetons (deux classes) :** Série ..... pour manetons :  $\varnothing = 44,975$  à  $44,991$   
 Réparation ..... pour manetons :  $\varnothing = 44,675$  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.

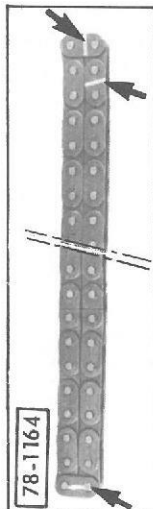
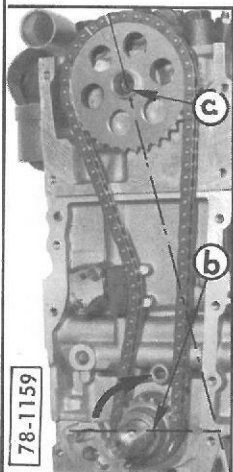
Sur moteur 1 124 cm<sup>3</sup>. Jusqu'au N° Moteur 44200 : Dépassement des chemises : 0,11 à 0,18 mm ; différence de dépassement entre deux chemises consécutives : 0,04 mm maxi.

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 44201 et sur moteur 1 219 cm<sup>3</sup>, 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.

## VISA Super TT



**Pistons :** Flèche repère orientée côté distribution.

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

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

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

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

**Méthode de réglage :** (voir page 45) Sens de rotation : →

**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 repéré seul avec le repère du pignon du vilebrequin.

**Bougies :** Type à siège conique.

**Couple de serrage, culasse froide :** 1 à 1,3 m.daN.

**Pression d'huile moteur, prise au mano-contact, à 80 °C :** 3 bars mini à 4 000 tr/mn.

**Huile :** TOTAL GTS 15 W 40 ou TOTAL GTI Route-Ville 10 W 30.

**Capacité :** Après vidange = 4,5 litres.

Après vidange et échange de la cartouche = 5 litres.

## CIRCUIT D'EAU

VISA Super

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

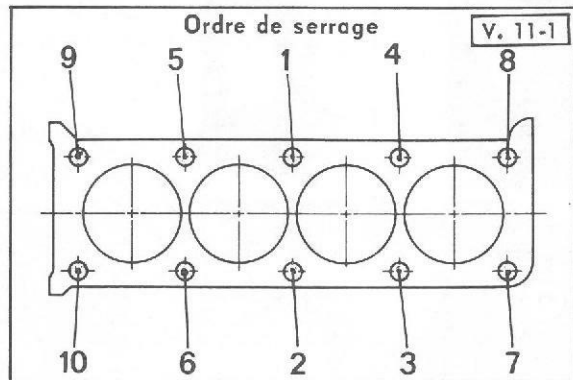
b) Fermer la nourrice et mettre en marche jusqu'à l'enclenchement du moto-ventilateur. Compléter si nécessaire.

**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.

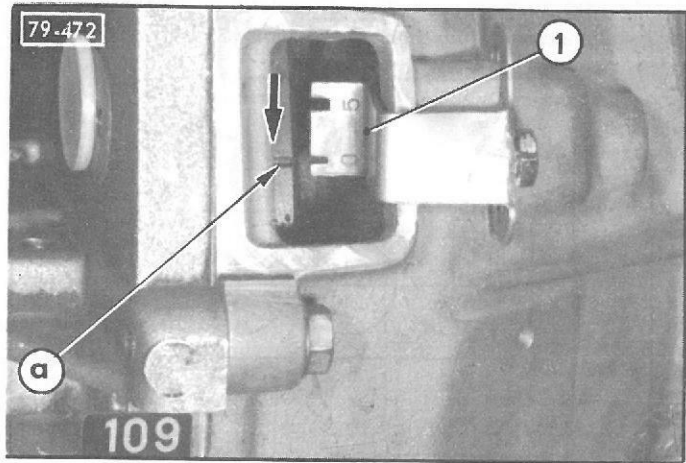
## COUPLES DE SERRAGE

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





## VISA Super TT



## CONTROLE DU CALAGE DE LA DISTRIBUTION

*(Moteur froid)*

- Amener le cylindre N° 1 (côté volant moteur) en compression 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 **1,10 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 : 0,05 et 0,45 mm.**

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION  
INJECTIONEMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSIONESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

## IDENTIFICATION - CARACTERISTIQUES DES VEHICULES

GS - GSA

## BERLINES

## BREAKS

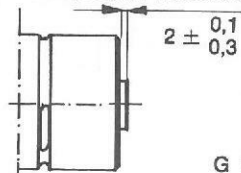
	Désignation aux Mines	Appellation Commerciale	Symbole Garantie	Dates de sortie	Désignation aux Mines	Appellation Commerciale	Symbole Garantie	Dates de sortie	Type moteur
1 130 cm <sup>3</sup>	GX série GA	GS Spécial	GA	9/77 → 7/80	GX série GE	G Spécial Break	GE	9/77 → 7/80	G 11/631
					GX série GF	GS Entreprise	GF		
	GX série YA	GSA Spécial	YA	7/80 →	GX série YE	GSA Spécial Break	YE	7/80 →	
					GX série YF	GSA Entreprise	YF		
1 300 cm <sup>3</sup>	GX série YL	GSA Club - Pallas ou X 3	YL	7/79 →	GX série YS	GSA Club Break	YS	7/79 →	G 13/625
	GX série YR	GSA C Matic Club ou Pallas	YR	7/79 →	GX série YV	GSA Break C Matic Club	YV	7/79 →	

GS - GSA

## CARACTERISTIQUES MOTEURS

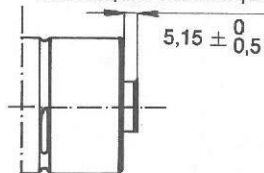
Type moteur	Cylindrée	Alésage	Course	Rapport volum.	Puissance maxi ISO	Couple maxi ISO	Puissance fiscale (CV)
G 11/631	1 130 cm <sup>3</sup>	74	65,6	9/1	41 kW (56,5 ch DIN) à 5 750 tr/mn	7,9 m.daN (8,1 m.kg DIN) à 3 500 tr/mn	Boîte de vitesses 4 vitesses : 6 CV
							Boîte de vitesses 5 vitesses : 5 CV
G 13/625	1 300 cm <sup>3</sup>	79,4	65,6	8,7/1	47 kW (65 ch DIN) à 5 500 tr/mn	9,6 m.daN (9,8 m.kg DIN) à 3 500 tr/mn	Boîte de vitesses mécanique : 7 CV
							Boîte de vitesses C-Matic : 8 CV

Vilebrequin convertisseur



G 12-9

Vilebrequin mécanique



**Nota :** Le moteur 1300 boîte de vitesses mécanique diffère du moteur 1300 boîte de vitesse C matic par le vilebrequin (voir dessin).

## POINTS PARTICULIERS

GS - GSA

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

**Coussinets** : MOTEURS : G 11 et G 13

1<sup>re</sup> possibilité : 57,5 mm, sans repère

2<sup>e</sup> 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.

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

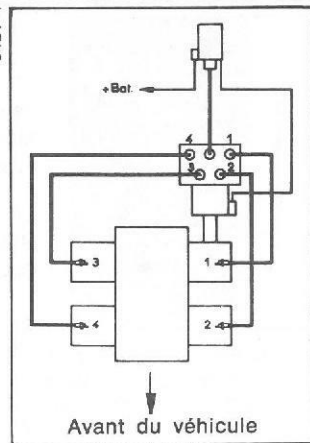
**Cylindres (2 classes de hauteur) :**

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

**Pistons** : Moteurs G 11 - G 13 : les pistons sont repérés **Droit et Gauche** et la fêche doit être dirigée côté distribution.

Après montage du piston sur la bielle, la goupille cannelée doit être dirigée vers le haut -  
Fournitures P.R. : Jeux de quatre chemises-pistons.

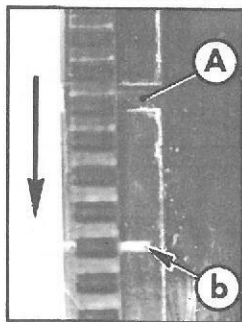
G.21-1



ORDRE D'ALLUMAGE

1 - 4 - 3 - 2

## GS - GSA



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

**Carter :** Etanchéité du plan de joint (LOCTITE 572 FORMETANCH).

**Goujons de palier d'arbre à cames**  
**Vis d'arrêt d'axes de culbuteurs** } (LOCTITE FRENETANCH).

**Jeu pratique aux culbuteurs (moteur froid).** Admission et échappement = 0,20 à 0,25 mm.

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

**Pression d'huile moteur, prise au mano-contact. à 80°C :** à 2 000 tr/mm = 4,7 bars mini  
à 6 000 tr/mn = 6,2 à 7 bars

Pas de réglage : changer le ressort ou le clapet de décharge.

**Huile :** TOTAL GTS 10 W 40 ou TOTAL GTI Route-Ville 10 W 30.

**Contenance du carter :** après vidange ..... 3,3 litres  
après vidange et échange cartouche ..... 3,7 litres

#### CONTROLE DE LA DISTRIBUTION (côté droit)

- Mettre la soupape d'échappement du cylindre N° 3 en « pleine ouverture » } 10° avant PMH pour 1130  
15° avant PMH pour 1300
- Tourner le moteur pour amener au repère } Sur convertisseur : repère « b » (10 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** (cylindre N° 1)..... etc.

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION  
INJECTIONEMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSIONESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

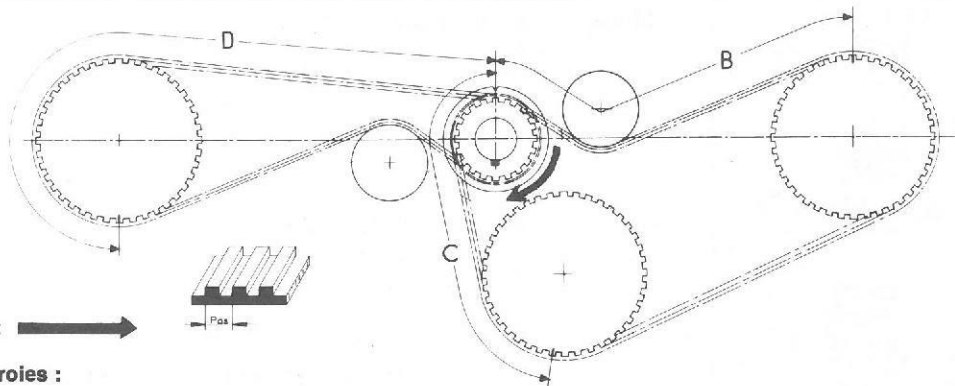
FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

## DISTRIBUTION

GS - GSA

Montage  
des courroiesSens de rotation : **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.

G. 10-14 a

1130 - 1300

B = 33 pas

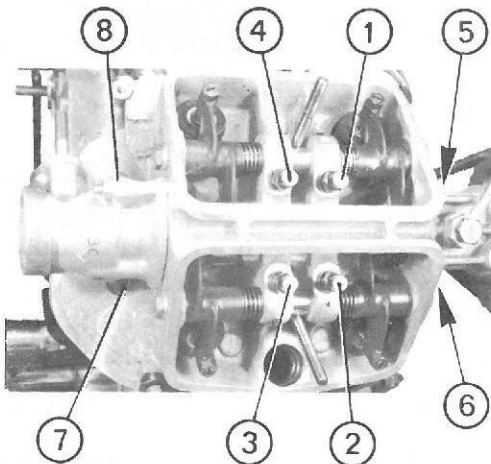
C = 25 pas

D = 50 pas

## GS - GSA

## COUPLES DE SERRAGE

## ORDRE DE SERRAGE DES CULASSES



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

**Culasses** : Ecrus de 9 × 1,25 (13 mm sur plats)  
 1<sup>er</sup> serrage ..... 0,8 à 1 m.daN  
 2<sup>e</sup> 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 et G 13 : **6,4 m.daN** (faces et filets graissés).

*Convertisseur de couple* : **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.**

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION  
INJECTIONEMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSIONESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

## CARACTERISTIQUES BERLINE ET BREAK (Carburateur)

CX Essence

	CX 2 l berline	CX 2 l break	CX 2400 berline	CX 2400 break
Modèle	Reflex ou Athéna	Reflex	Pallas	Super
Version	MA série MP	MA série MR	MA série MY	MA série MW
Désignation aux Mines	MP	MR	MY	MW
Symbole garantie				
Puissance fiscale	10 CV		12 CV	
Date de sortie	7/1979		7/1980	
Indice plaque moteur	829 A 5		M 23/639*	
Alésage / Course	88 × 82		93,5 × 85,5	
Cylindrée	1 995 cm <sup>3</sup>		2 347 cm <sup>3</sup>	
Rapport volumétrique	9,2/1		8,75/1	
Puissance maxi (ISO)	76,5 kW (106 ch DIN) à 5 500 tr/mn		86,5 kW (120 ch DIN) à 5 500 tr/mn	
Couple maxi (ISO)	16,3 m.daN (16,9 m.kg DIN) à 3 250 tr/mn		19,2 m.daN (19,6 m.kg DIN) à 2 750 tr/mn	
B.V. disponibles	Reflex : 4 ou 5 vitesses Athéna : 5 vitesses		4 ou 5 ou automatique	

\* Diffère du M 23/623  
(moteur 2400 l Carbu → 7/79)  
par augmentation  
de puissance et de couple.



CX Essence	CARACTERISTIQUES BERLINE (Injection électronique)			
Modèle	CX 2400 berline	CX 2400 berline	CX 2400 berline	
Version	GTI	Pallas Injection	Prestige	
Désignation aux mines	MA série MT		MA série MV	
Symbole garantie	MT		MV	
Puissance fiscale		12 CV		Depuis 7/80 la boîte C-Matic est remplacée par la boîte automatique
Date de sortie		7/80		
Indice place moteur		M 23/622		
Alésage / Course		93,5 × 85,5		
Cylindrée		2 350 cm <sup>3</sup>		
Rapport volumétrique		8,75/1		
Puissance maxi (ISO)		92 kW (128 ch DIN) à 4 800 tr/mn		
Couple maxi (ISO)		19,3 m.daN (19,6 m.kg DIN) à 3 600 tr/mn		
B.V. disponibles	5 vitesses	5 vitesses B.V. automatique	5 vitesses B.V. automatique	

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION  
INJECTIONEMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSIONESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

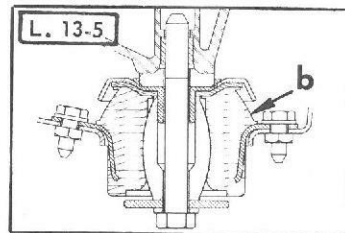
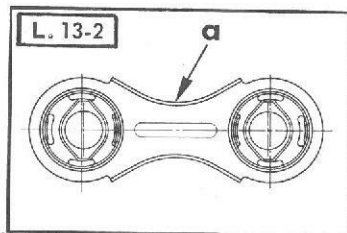
## CARACTERISTIQUES BERLINE ET BREAK (Diesel)

## CX Diesel

	CX 2500 diesel berline	CX 2500 diesel break	CX 2500 diesel limousine
Modèle	CX 2500 diesel berline	CX 2500 diesel break	CX 2500 diesel limousine
Version	Confort - Super - Pallas	Confort - Super	Limousine
Désignation aux Mines	MA série MM	MA série MN	MA série MS
Symbole garantie	MM	MN	MS
Puissance fiscale		10 CV	
Date de sortie		2/1978	12/1979
Indice plaque moteur		M 25/629	
Alésage / Course		93 × 92	
Cylindrée		2 500 cm <sup>3</sup>	
Rapport volumétrique		22,25/1	
Puissance maxi (ISO)		54 kW (75 ch DIN) à 4 250 tr/mn	
Couple maxi (ISO)		14,7 m.daN (14,9 m.kg DIN) à 2 000 tr/mn	
B.V. disponibles	4 ou 5 vitesses		5 vitesses

CX TT

## SUSPENSION MOTEUR TROIS POINTS



## 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 et automatique)

— Support élastique B.V.  
(avec cales de réglage)

— Bielle anti-couple :  
a) Diesel TT (repère noir en « a »)  
b) moteur essence Tous Types  
(repère vert en « a »)

Largeur des biellettes = 42 mm

Sur cadre	Sur mot. ou BV
3 m.daN	10 m.daN
	16 à 17 m.daN
	10 m.daN

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION  
INJECTIONEMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSIONESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

## RADIATEURS - MOTO-VENTILATEURS

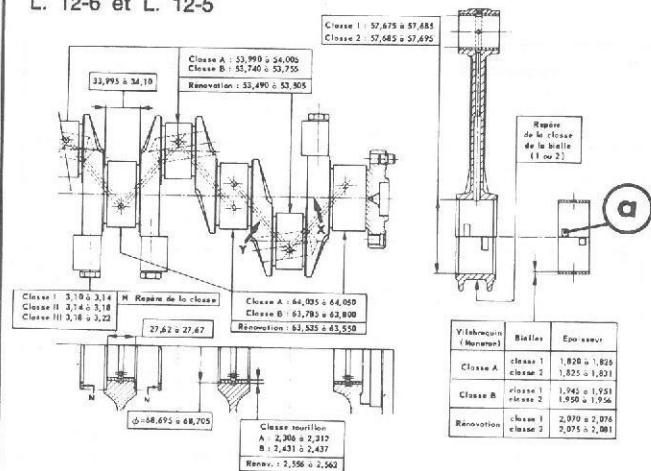
CX TT

Types	Particularités	Radiateurs	Moto-ventilateurs
CX Reflex et Athéna Tous Types	Modèle de base	16 dm <sup>2</sup>	1 moto-ventilateur
	Option climatiseur	23 dm <sup>2</sup>	2 moto-ventilateurs
CX 2400 Tous Types (carburateur et Injection)	Modèle de base	23 dm <sup>2</sup>	1 moto-ventilateur
	Option : climatiseur ou B.V. convertisseur ou B.V. automatique	23 dm <sup>2</sup>	2 moto-ventilateurs
CX Diesel Tous Types	Tous modèles	23 dm <sup>2</sup>	2 moto-ventilateurs

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

## CX Essence Type M

L. 12-6 et L. 12-5



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

## 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 P.R. :** 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 vers le volant moteur et les ensembles « a » de positionnement de coussinets (sur la bielle) côté arbres à cames.

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

**Arbre à cames :** Latéral : 0,05 à 0,30 mm (une seule bride : 5,44 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

Vilebrequin (Normes)	Bielles	Epo-axe
Classe A	classe 1	1,820 à 1,826
	classe 2	1,825 à 1,831
Classe B	classe 1	1,945 à 1,951
	classe 2	1,950 à 1,956
Rénovation	classe 1	2,070 à 2,076
	classe 2	2,075 à 2,081

## CX Essence Type M

**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° 1 au PMH en « compression » (soupapes du cylindre N° 4 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 PMH.

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 45.

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

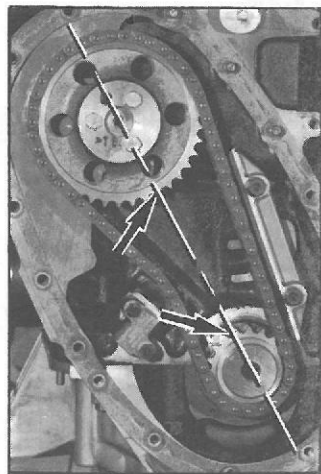
3 bars mini à 2 000 tr/mn

**Huile :** TOTAL GTS 15 W 40

4 à 5 bars à 4 000 tr/mn

TOTAL GTI Route-Ville 10 W 30

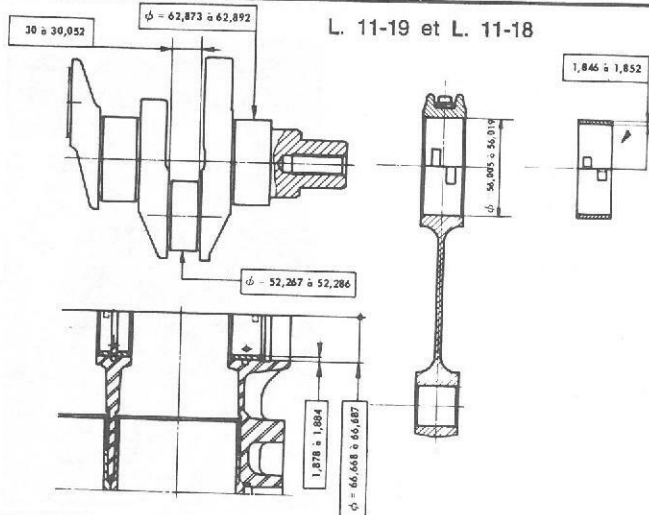
**Contenance :** Après vidange = 4,65 litres - Après échange cartouche = 5,30 litres.



13396

## CX Essence Type 829

## POINTS PARTICULIERS



**Vilebrequin** : Latéral : 0,067 à 0,252 mm réglage 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 :  $\varnothing = 1,25 \pm 0,1$  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.

## DISTRIBUTION

CX Essence Type 829

## 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.

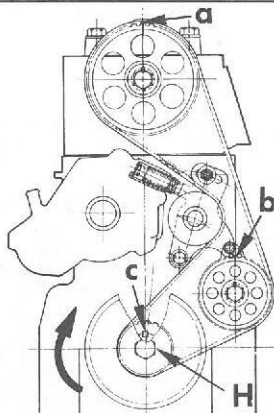
**Tendre la courroie :** Faire deux tours de moteur puis continuer à tourner pour amener la clavette « c » à la position « H ».

Libérer le tendeur et le resserrer.

Sens de rotation : 

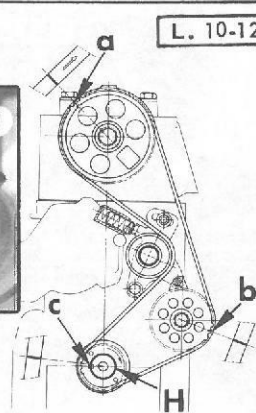
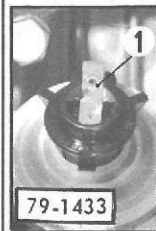
Deux possibilités de montage selon que la courroie comporte ou non des repères (voir dessins ci-dessous).

L. 10-6



Courroie sans repères

L. 10-12




Courroie avec repères

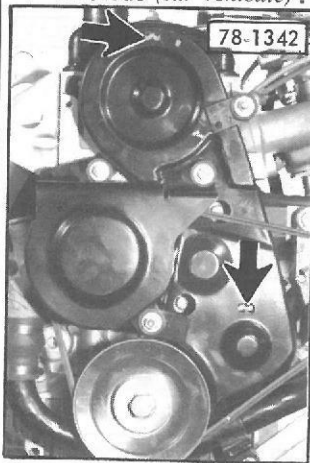


## CX Essence Type 829

## 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.

**1<sup>re</sup> méthode (sur véhicule) :** S'assurer que les repères (  ) sur roues d'arbres 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.*

**2<sup>e</sup> 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 45.

**Pression d'huile :**

- à 800 tr/mn et à 90°C = 1,4 bar
- à 3 000 tr/mn et à 100°C = 4,45 bars

**Hulle :**

TOTAL GTS 15 W 40

TOTAL GTI Route-Ville 10 W 30

**Contenance :** Après vidange = 5 litres.

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

## CIRCUIT D'EAU - REMPLISSAGE TOTAL

CX Tous Types Essence

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

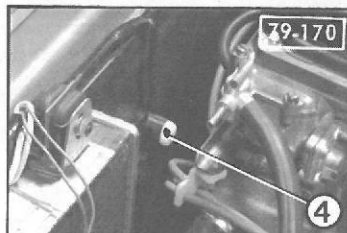
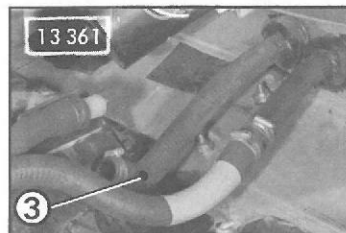
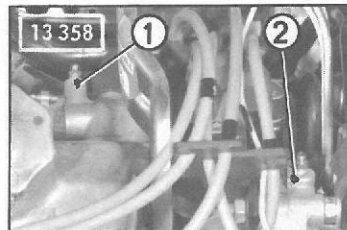
Desserrer les vis de purge (1) et (2) et placer un tube transparent sur chaque vis (*moteur type M*) ou desserrer la vis (4) (*moteur type 829*).

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.

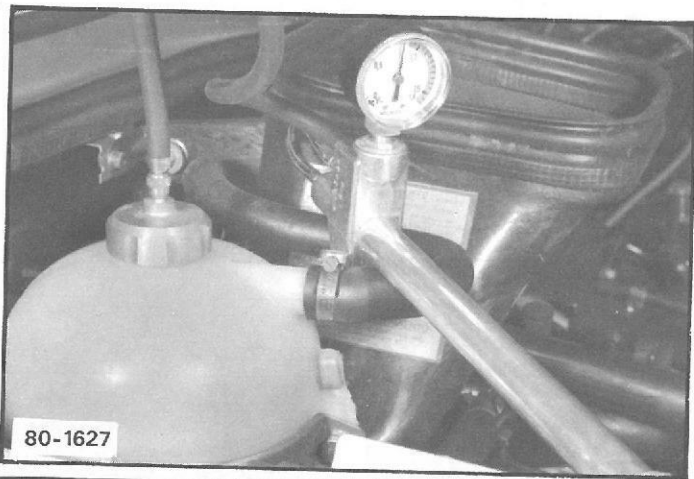
Lorsque la nourrice d'expansion est pleine, poser le bouchon.

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



CX Tous Types Essence

## CIRCUIT D'EAU - REMPLISSAGE TOTAL (suite)



80-1627

- Favoriser l'amorçage de la pompe, par mise en pression du circuit de 0,5 à 1 bar, en utilisant l'appareil de contrôle des circuits de refroidissement WILMONDA type RWZ (voir photo).
- Faire tourner le moteur (2 000 tr/mn) jusqu'à l'enclenchement du (ou des) moto-ventilateur(s) et laisser tourner au ralenti pendant 10 minutes environ.

## ATTENTION :

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

UR

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION  
INJECTIONEMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSIONESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

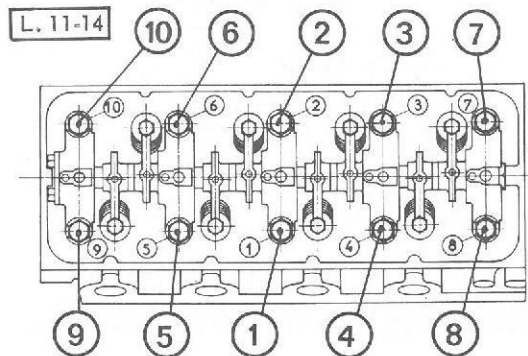
## COUPLES DE SERRAGE

CX Essence type 829

## Moteurs Essence

Vis de paliers .....	8,75 à 9,75 m.daN
Vis de bielles .....	4,5 à 5 m.daN
Vis de volant (LOCTITE FRENETANCH) ( <i>à changer impérativement à chaque dépose</i> ) .....	6 à 6,5 m.daN
Vis de culasse ( <i>à froid</i> ):	
1 <sup>er</sup> serrage .....	5 m.daN
2 <sup>e</sup> serrage .....	8 m.daN
Desserrer chaque vis d'un quart de tour.	
Serrage définitif .....	8,75 à 9,75 m.daN

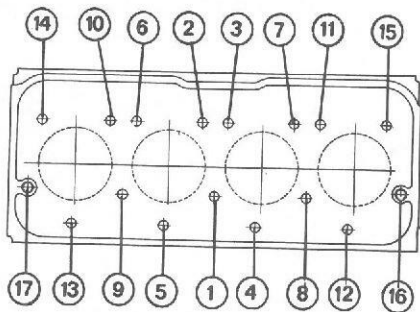
## ORDRE DE SERRAGE



CX Essence type M

## COUPLES DE SERRAGE

ORDRE DE SERRAGE



B. 11-5

## 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> ):	
1 <sup>er</sup> serrage .....	3 m.daN
2 <sup>e</sup> serrage .....	6 à 6,5 m.daN
Vis de volant (LOCTITE FRENETANCH) ( <i>à changer à chaque dépose</i> ) .....	9 m.daN

## POINTS PARTICULIERS COTES SERIE

## CX Diesel TT

**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 micro-turbine sur la portée du point SPI, côté volant moteur.*

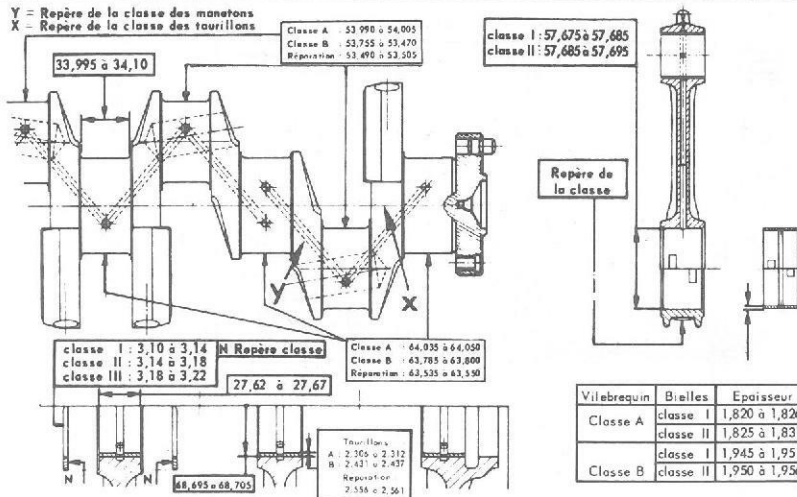
**Bielles :** Latéral = 0,037 à 0,247 mm (non réglable).

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

**Arbre à cames :** Latéral = 0,05 à 0,36 mm (épaisseur 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.

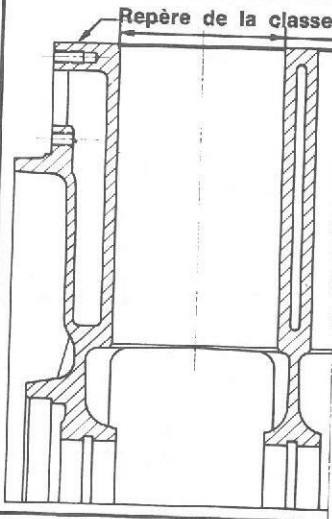
Pour les caractéristiques réparation voir MR 121-12



CX 2500 Diesel

## BLOCS-CYLINDRES - PISTONS - SEGMENTS

Repère de la classe du bloc-cylindres

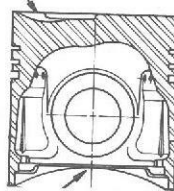


	∅ nominal	Repère	∅ cylindre
Série	93	A 1	93,00 à 93,01
		A 2	93,01 à 93,02
		A 3	93,02 à 93,03
Réparation	93,25	B 1	93,25 à 93,26
		B 2	93,26 à 93,27
	93,50	C 1	93,50 à 93,51
		C 2	93,51 à 93,52
	93,75	D 1	93,75 à 93,76
		D 2	93,76 à 93,77

Segments	
Série	∅ 93
Réparation	∅ 93,25
	∅ 93,50
	∅ 93,75

	∅ nominal	Repère	∅ piston AEF	∅ piston PdC	Dépassement
Série	93	1 n	92,890 à 92,900	92,887 à 92,902	0,50 à 0,55
		2 n	92,900 à 92,910	92,897 à 92,912	
		3 n	92,910 à 92,920	92,907 à 92,922	
Réparation	93,25	B 1 n	93,150 à 93,160	93,137 à 93,152	0,47 à 0,52
		B 2 n	93,160 à 93,170	93,147 à 93,162	
	93,50	C 1 n	93,400 à 93,410	93,387 à 93,402	0,44 à 0,49
		C 2 n	93,410 à 93,420	93,397 à 93,412	
	93,75	D 1 n	93,650 à 93,660	93,637 à 93,652	0,41 à 0,46
		D 2 n	93,660 à 93,670	93,647 à 93,662	

Dirigé côté arbre à cames



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

## CX Diesel TT

Culasse : Hauteur d'origine .....	117 + $\begin{matrix} 0,5 \\ 0 \end{matrix}$ mm	Planéité entre trous de fixation .....	0,025 mm
Hauteur minimum .....	116,3 mm	Rectification possible (surfaçage) .....	0,70 mm
Planéité générale .....	0,1 mm		

Chambre de précombustion	Epaisseur de la collerette	∅ extérieur de la chambre	∅ du logement de la chambre
Montage série	4,65 ± 0,05 mm	36,065 ± 0,05 mm	36,00 ± 0,05 mm
Montage réparation	4,85 ± 0,05 mm	36,365 ± 0,05 mm	36,30 ± 0,05 mm
Montage réparation	5,05 ± 0,05 mm	36,565 ± 0,05 mm	36,50 ± 0,05 mm

Serrage de la chambre dans son logement : 0,02 à 0,065 mm.

Dépassement des chambres de combustion par rapport au plan de joint de culasse : 0 + 0,03 mm.

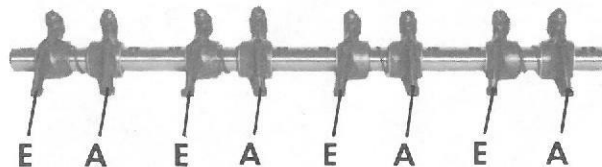
Retrait des soupapes par rapport au plan de joint de culasse : 0,7 à 0,9 mm.

Pour complément d'information voir MR N° 112-12.

**Positionnement de la rampe de culbuteurs :**

Trous de graissage de la rampe orientés vers la culasse.

**Joint de culasse :** Repérage : CX 2500 = L 25 (voir page 44).

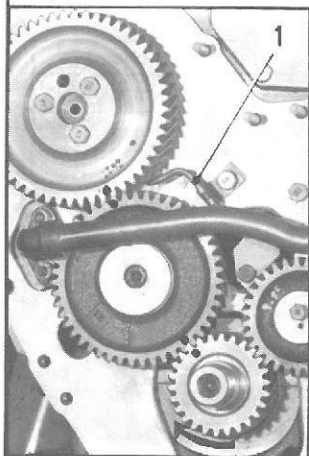




## CX Diesel TT

## DISTRIBUTION

15090



Jeux pratiques aux culbuteurs (à froid) :

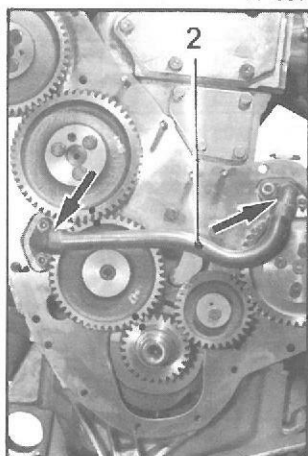
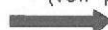
Admission = 0,3 mm

Méthodes de réglage

Echappement = 0,2 mm

(voir page 45)

77-639

**Calage de la distribution :** sens de rotation :

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 1 000 tr/mn = 1 bar mini

— à 3 500 tr/mn = 3,7 à 4,5 bars.

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

**Qualité d'huile :**

Jusqu'à — 15 °C : TOTAL SUPER DIESEL 15 W 40.

**Toujours** en dessous de — 12 °C : TOTAL RUBIA S 10 W.

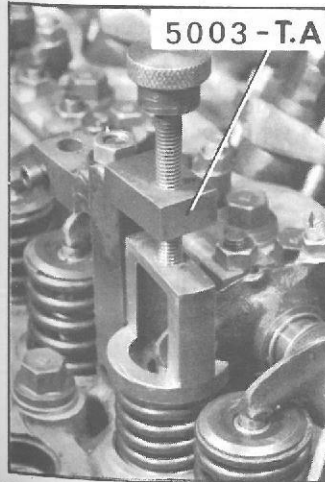
NOTA : Depuis le 11/1977, le tube de graissage (1) est remplacé par 2 trous ( → ) dans le tube de refoulement (2).

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

## DISTRIBUTION

## CX Diesel TT

12 112

**Contrôle :**

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

Rechercher le PMH (compression) du cylindre N° 1  
(soupapes du cylindre N° 4 en bascule).

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

Faire un tour moteur **sens de la marche** en revenant au PMH.

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

12 106

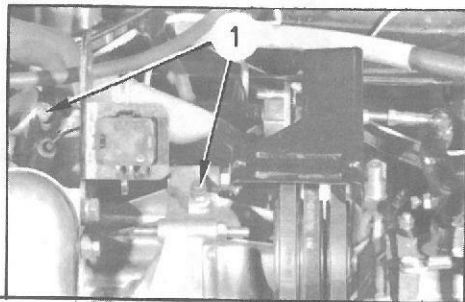


## CX Diesel TT

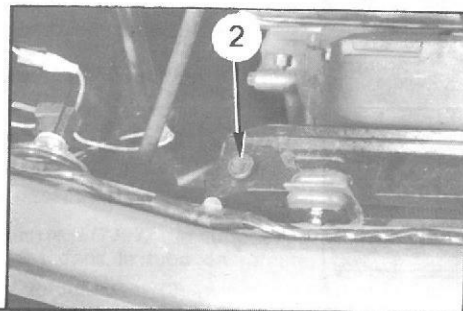
## CIRCUIT D'EAU

## Remplissage total

- Ouvrir complètement le robinet de chauffage dans l'habitacle (remplissage total) ( → 5/78).
- 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).
- Faire lentement le plein du circuit par la nourrice.
- Après évacuation de l'air, resserrer les vis de purge.  
Débrancher le tuyau transparent.  
Poser les obturateurs sur les vis de purge.



15087



15087

## CIRCUIT D'EAU

CX Diesel TT

80-1627

## Remplissage total (suite)

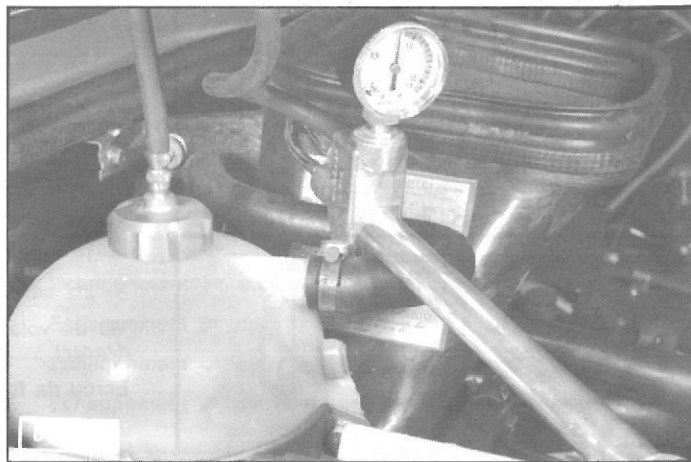
5. Fermer la nourrice : serrer le bouchon d'un quart de tour après la mise en contact du joint sur l'embase.
6. Mettre le moteur en marche.  
Laisser tourner 6 mn à 2 000 tr/mn.  
S'assurer que la circulation d'eau s'effectue normalement, sinon procéder à une nouvelle purge et favoriser l'amorçage de la pompe par mise en pression du circuit (0,5 bar) en utilisant l'appareil de contrôle de circuit de refroidissement WILMONDA type RWZ (voir photo).

**IMPORTANT**

**Ne pas ouvrir la vis de purge, moteur tournant.**

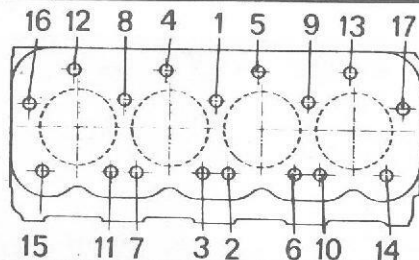
**Ne pas ouvrir la nourrice, ventilateurs tournants.**

**Vérifier le niveau de la nourrice, moteur froid.**

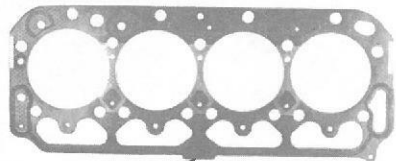


CX Diesel TT

## COUPLES DE SERRAGE



B 11-4



Repère L 25 : 2500

## 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 huilés) :	
— 1 <sup>er</sup> serrage .....	5,5 à 6,5 m.daN
— 2 <sup>e</sup> serrage .....	10 à 11 m.daN
Vis de volant (LOCTITE FRENETANCH) (à changer à chaque dépose) .....	9 m.daN
Ecrou de fixation du damper ( → 02/79) .....	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<sup>er</sup> en « bascule », régler le 4<sup>e</sup>Mettre le 3<sup>e</sup> en « bascule », régler le 2<sup>e</sup>Mettre le 4<sup>e</sup> en « bascule », régler le 1<sup>er</sup>Mettre le 2<sup>e</sup> en « bascule », régler le 3<sup>e</sup>

## II. Pleine ouverture des soupapes d'échappement :

Soupape à placer  
en pleine ouverture

Régler les culbuteurs

Echappement 1<sup>er</sup> cyl.3<sup>e</sup> cylindre4<sup>e</sup> cylindreEchappement 3<sup>e</sup> cyl.4<sup>e</sup> cylindre2<sup>e</sup> cylindreEchappement 4<sup>e</sup> cyl.2<sup>e</sup> cylindre1<sup>er</sup> cylindreEchappement 2<sup>e</sup> cyl.1<sup>er</sup> cylindre3<sup>e</sup> cylindre

## TOUS TYPES

## MANO-CONTACT DE PRESSION D'HUILE MOTEUR

Véhicule	Emplacement	Tarage	Couple de serrage
2 CV - Dyane 6 - Méhari Acadiane	Sous cylindre gauche	Pour une pression décroissante comprise entre 0,675 et 0,475 bar le témoin s'allume	2 à 2,5 m.daN
LNA - VISA Spécial et Club	Au-dessus du cylindre gauche		4 à 5 m.daN
VISA Super Tous Types	Près de la cartouche		2 à 2,5 m.daN
GS - GSA TT	Près de la cartouche		
CX Essence et Diesel Réflex et Athéna 10/80 → RMP	Près de la cartouche ou sur le support de cartouche		
CX Réflex et Athéna → 10/80	Près de la cartouche	0,3 et 0,4 bar	

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION  
INJECTIONEMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSIONESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

## THERMO-CONTACT DE TEMPERATURE CRITIQUE D'HUILE

TOUS TYPES

	Véhicule	Emplacement	Tarage	Couple de serrage
MOTEUR	GSA 1300	Partie inférieure arrière du demi-carter droit	Le témoin s'allume entre 128,5 °C et 131,5 °C	2,5 à 3 m.daN
	CX Essence Type M → 1/79	Sur le support de filtre à huile	Le témoin s'allume entre 135 °C et 138 °C	3 à 3,5 m.daN
	CX Essence Type M 1/79 → RMP		Le témoin s'allume entre 143,5 °C et 146,5 °C	
B.V.	GSA convertisseur CX convertisseur	Sur le boîtier distributeur	Le témoin s'allume entre 132 °C et 138 °C	



## TOUS TYPES

## THERMO-CONTACT DE TEMPERATURE CRITIQUE D'EAU

Véhicule	Emplacement	Tarage	Serrage
VISA Super TT	Sur culasse	S'allume entre 103 °C et 106 °C S'éteint entre 103 °C et 100 °C	4 à 5 m.daN
CX Essence Diesel 10/78 →	Sur culasse	S'allume entre 110,5 °C et 113,5 °C	2,5 à 3 m.daN
Réflex et Athéna 1/81 → (nouvelle culasse)	Sur boîtier thermostatique	S'éteint entre 110 °C et 107 °C	
CX Diesel → 10/78	Sur culasse	S'allume entre 103,5 °C et 106,5 °C	
Réflex et Athéna → 1/81 (ancienne culasse)	Sur boîtier thermostatique	S'éteint entre 103 °C et 100 °C	
CX Injection Prestige Chauffage — 30 °C Diesel Climat.	Corps de pompe à eau	Sonde thermométrique d'eau avec indication sur cadran au tableau de bord	3 à 3,5 m.daN

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION  
INJECTIONEMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSIONESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

## REGULATEUR THERMOSTATIQUE ET BOUCHON DE NOURRICE

TOUS TYPES

Véhicule	Dans boîtier de sortie d'eau sur culasse	Référence	Début d'ouverture	Ouverture mini	Tarage du bouchon
VISA Super TT		V 5348	82 °C $\frac{0}{3}$ °C	7,5 mm à 93 °C	0,8 bar
CX Essence sauf Réflex et Athéna		V 6322	84 °C $\frac{0}{3}$ °C	7,5 mm à 96 °C	
Réflex et Athéna → 1/81 (ancienne culasse)		V 6532	78 °C $\frac{0}{3}$ °C	7,5 mm à 90 °C	
Réflex et Athéna 1/81 → (nouvelle culasse)		V 6755	86 °C $\frac{0}{3}$ °C	7,5 mm à 98 °C	1 bar
CX Diesel → 10/78		V 6532	78 °C $\frac{0}{3}$ °C	7,5 mm à 90 °C	
CX Diesel 10/78 → sauf radiateur SOFICA		V 6322	84 °C $\frac{0}{3}$ °C	7,5 mm à 96 °C	1 bar
CX Diesel avec radiateur SOFICA 4/79 →		V 6755	86 °C $\frac{0}{3}$ °C	7,5 mm à 98 °C	

## TOUS TYPES

## THERMO-CONTACT D'EAU DE COMMANDE DES VENTILATEURS SUR RADIATEUR

Véhicule	Repère	Fermeture des contacts	Ouverture des contacts	Serrage
VISA Super	86 °C — 81 °C	84 °C à 89 °C	84 °C à 79 °C	1,8 à 2 m.daN (LOCTITE FRENE- TANCH)
CX 2000 —→ 1/75		101 °C à 103,5 °C	95 °C à 92 °C	
CX Essence 1/75 —→ 4/80 (thermo-contact en haut du radiateur) sauf rad. SOFICA 23 dm <sup>2</sup> sauf Réflex et Athéna	97 °C — 92 °C	95 °C à 100 °C	95 °C à 90 °C	
CX Essence avec radiateur SOFICA 23 dm <sup>2</sup> —→ 2/79 sauf Réflex et Athéna	89 °C — 84 °C	87 °C à 92 °C	87 °C à 82 °C	
CX Essence avec rad. SOFICA 23 dm <sup>2</sup> 2/79 —→ Tous rad. autre que SOFICA 4/80 —→ (thermo-contact en bas du radiateur) Réflex et Athéna 1/81 —→ (nouvelle culasse)	93 °C — 88 °C	91 °C à 96 °C	91 °C à 86 °C	

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION  
INJECTIONEMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSIONESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

## THERMO-CONTACT D'EAU DE COMMANDE DES VENTILATEURS SUR RADIATEUR (suite)

TOUS TYPES

Véhicule	Repère	Fermeture des contacts	Ouverture des contacts	Serrage
Réflex et Athéna → 1/81 (ancienne culasse)	86 °C — 81 °C	84 °C à 89 °C	84 °C à 79 °C	1,8 à 2 m.daN (LOCTITE FRENETANCH)
CX Diesel → 10/78	89 °C — 84 °C	87 °C à 92 °C	87 °C à 82 °C	
CX Diesel 10/78 → sauf rad. SOFICA	97 °C — 92 °C	95 °C à 100 °C	95 °C à 90 °C	
CX Diesel avec rad. SOFICA 4/79 →	93 °C — 88 °C	91 °C à 96 °C	91 °C à 86 °C	

## THERMO-CONTACT D'AIR DE COMMANDE DES VENTILATEURS

CX TT	55 °C + 48 °C	53 °C à 58 °C	51 °C à 46 °C	
-------	---------------	---------------	---------------	--

## CX Tous Types

## REFROIDISSEMENT - FONCTIONNEMENT DES MOTO-VENTILATEURS

## 1 ventilateur - 2 vitesses

Conditions normales : capot fermé

- 1) Mise en marche en petite vitesse par l'intermédiaire de la sonde d'air (environ 55 °C) voir page 49.
- 2) Mise en marche en grande vitesse par l'intermédiaire de la sonde d'eau (environ 85 °C) voir pages 48-49.

NOTA :

La grande vitesse ne dépend que de la température d'eau dans le radiateur.

## 2 ventilateurs - 2 vitesses

Conditions normales : capot fermé

- 1) Mise en marche en petite vitesse des deux ventilateurs par l'intermédiaire de la sonde d'air (environ 55 °C) voir page 49.
- 2) Mise en marche en grande vitesse des deux ventilateurs par l'intermédiaire des sondes d'air ET d'eau (environ 85 °C) voir pages 48-49. Si la sonde d'air n'intervient pas (capot ouvert) seul le ventilateur droit se met en grande vitesse grâce à la sonde d'eau.
- 3) Véhicules climatisés : la climatisation fonctionne avec les ventilateurs en petite vitesse\* indépendamment de la sonde d'air. La grande vitesse fonctionne toujours avec les sondes d'air et d'eau.

\* En grande vitesse pour les véhicules Grande Exportation.

ALLUMAGE

CARBURATION  
INJECTIONEMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSIONESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

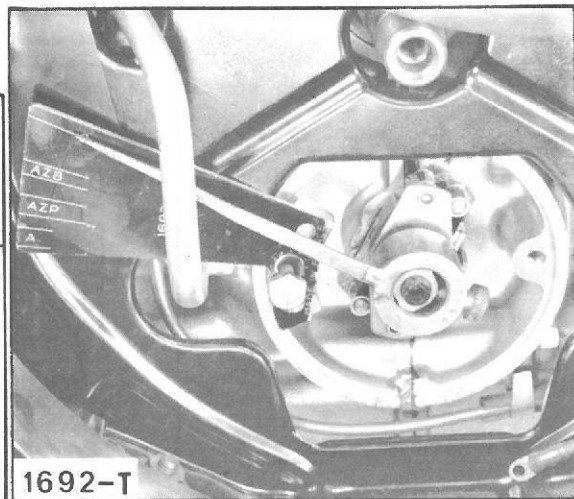
HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

A

4263

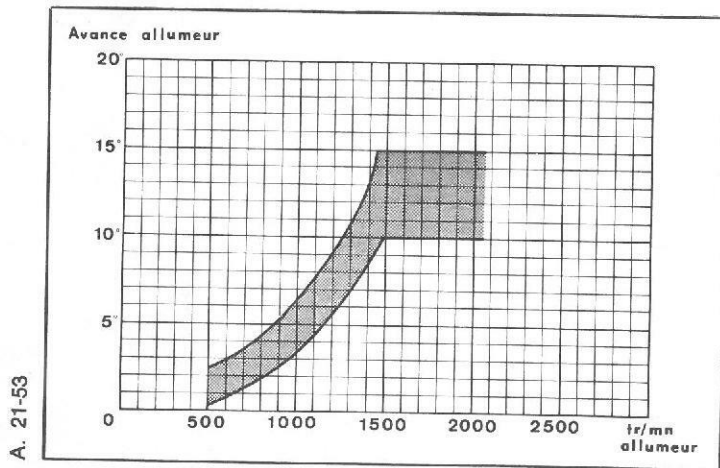
Plaque moteur	Réglage du rupteur			Avance Initiale trou de plge lampe témoin	Contrôle et réglage d'avance centrifuge maxi avec l'outil 1692-T Aiguille dans la zone	Courbe d'avance entrifuge
	Ouvert. des contacts	Angle de fermeture	Rapport DWELL			
A 06/635	0,35 mm	$109^{\circ} \pm 3^{\circ}$	$60\% \pm 2\%$			
AM 2	à			$8^{\circ}$	AZP	B
AM 2 A	0,45 mm	(2/70 → )	(2/70 → )			



1692-T

A

Courbe d'avance centrifuge « B »

Calcul  
Capteur

Caract

- Cap
- cap
- Cap
- rec
- Dév
- Co
- 120
- Pro

Contrô

Capteur

— 0,5

— 5 à

Dévelo

Plot v

— Ca

— Ca

Autres

## ALLUMAGE ELECTRONIQUE INTEGRAL

VISA Spécial - Club - LNA

**Calculateur :** THOMSON ou MOTOROLA**Capteurs de proximité :** THOMSON ou DUCELLIER} **Rondelle de 2 mm d'épaisseur IMPERATIVE** 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 1 000 tr/mn par calculateur *par rapport à l'avance initiale*.
- Correction par dépression : 10° supplémentaires (à partir de 1 000 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 1 000 tr/mn).

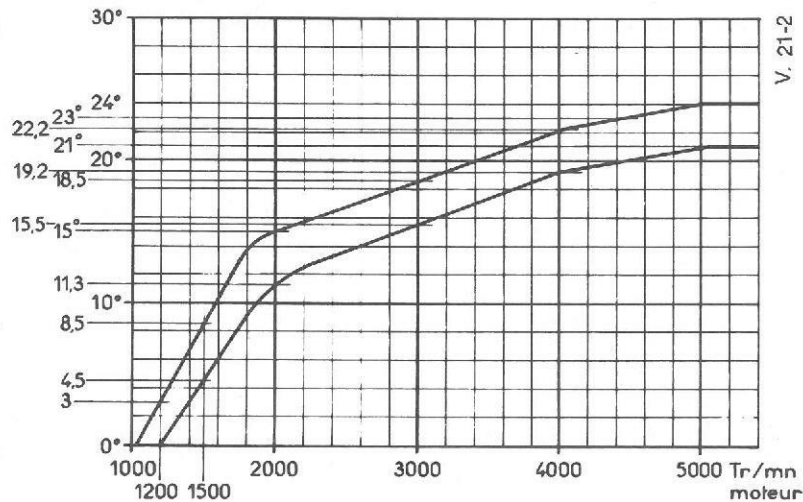
Plot volant sous capteur supérieur : tracer en vis-à-vis deux repères de peinture blanche sur carter et sur volant.

— *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.

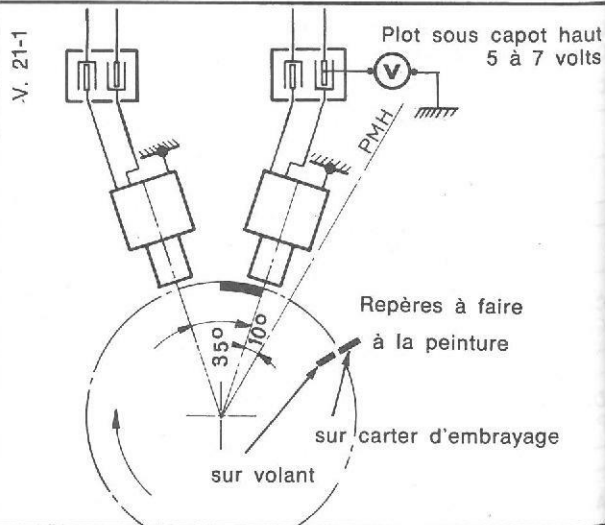


VISA Spécial - Club - LNA

Développement de la courbe d'avance



Recherche du point d'avance initial



ALLUMAGE

CARBURATION  
INJECTIONEMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSIONESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

## ALLUMEUR

VISA Super TT

Véhicules (cylindrée)	Plaque moteur	Allumeur		Réglage du rupteur			Avance (sur secteur)	
		Repère courbes d'avance		Ouverture	Angle de fermeture	Rapport DWELL	Statique lampe témoin	Dynamique lampe stroboscopique (Capsule dépression débranchée)
		Centrifuge	Dépression					
Super Super E 1 124 cm <sup>3</sup>	109-5	M 96	M 96	0,35 mm	57° ± 2°	63% ± 3%	5°	5° à 900 tr/mn (ralenti)
Super X 1 219 cm <sup>3</sup>	129-5	VA 2	VD 2	0,45 mm				

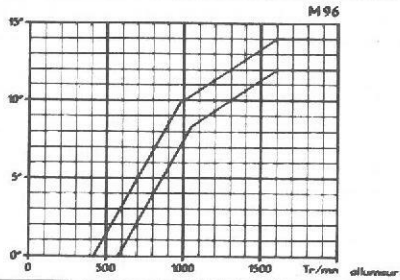
Repères sur courbes (page suivante) : A : Avance en degrés - N : Vitesse en tr/mn - D : Dépression

D1 : Dépression en m.bars

D2 : Dépression en mm.Hg

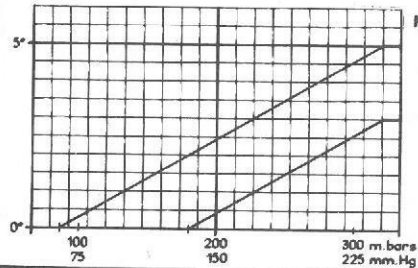
VISA Super TT

VISA Super E



V. 21-3a

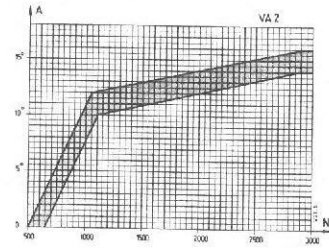
VISA Super



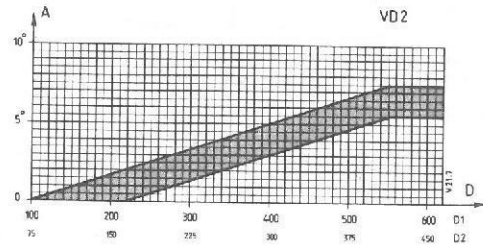
V. 21-4a

VISA Super X

V. 21-6



V. 21-7



ALLUMAGE

CARBURATION  
INJECTIONEMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSIONESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

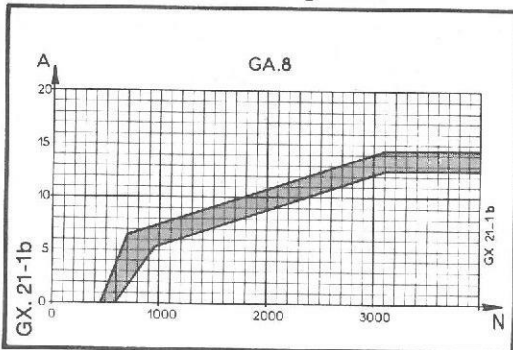
## ALLUMEUR

GS - GSA

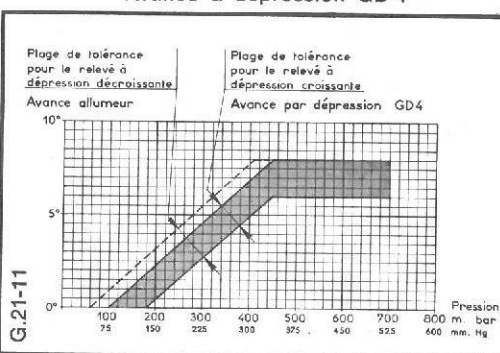
Véhicules (cylindrée)	Plaque moteur	Allumeur		Réglage du rupteur			Avance	
		Repère courbes d'avance		Ouverture	Angle de fermeture	Rapport DWELL	Statique lampe témoin	Dynamique lampe stroboscopique (Capsule dépression débranchée)
		Centrifuge	Dépression					
1 130 cm <sup>3</sup>	G 11/631	GA 9	GD 7	0,35 mm à	57° ± 3°	63% ± 3%	10° avant PMH (sur secteur)	27° à 3 000 tr/mn
1 300 cm <sup>3</sup>	6 13/625	GA 8	GD 4	0,45 mm				24° à 2 500 tr/mn

GS - GSA

Avance centrifuge GA 8

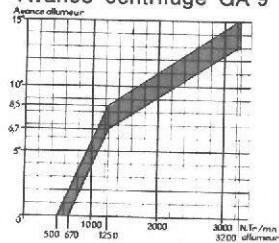


Avance à dépression GD 4

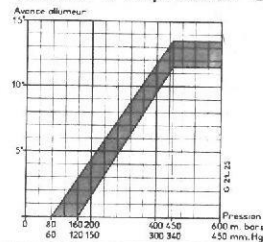


1 300 cm<sup>3</sup>

Avance centrifuge GA 9



1 130 cm<sup>3</sup>  
Avance à dépression GD 7



ALLUMAGE

CARBURATION  
INJECTIONEMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSIONESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

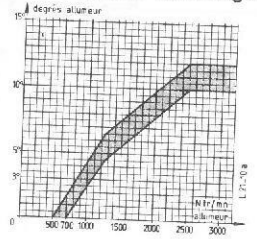
## ALLUMEUR

CX

Véhicule	Plaque moteur	Type (fournisseur)	Repère courbe avance		Réglage du rupteur			Avance	
			Centrifuge	Dépression	Ouverture	Angle de fermeture	Rapport DWELL	Statique lampe témoin	Dynamique lampe stroboscopique
CX Reflex Athéna	500 829 A 501 502	Ducellier 525 157	R 303	D 59	0,35 mm à 0,45 mm	$55^\circ \pm 4^\circ$	$61,5\% \pm 4,5\%$	$10^\circ$	$10^\circ \pm 1^\circ$ à $750 \begin{smallmatrix} + 50 \\ 0 \end{smallmatrix}$ tr/mn <i>cap. à dépression débranchée</i>
CX 2400 Carbu	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	$55^\circ \pm 2'30''$	$61\% \pm 3\%$	$10^\circ$	$10^\circ \pm 1^\circ$ Moteur au ralenti $850 \begin{smallmatrix} + 50 \\ 0 \end{smallmatrix}$ tr/mn <i>cap. à dépression débranchée</i>
CX 2400 Injection	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 $2\,500 \pm 50$ tr/mn <i>cap. à dépression débranchée</i>

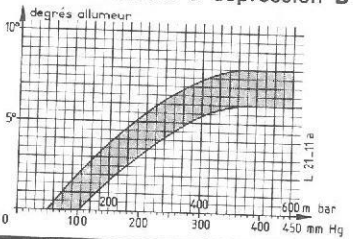
CX

Avance centrifuge R 303



CX Reflex - Athéna

Avance à dépression D 59

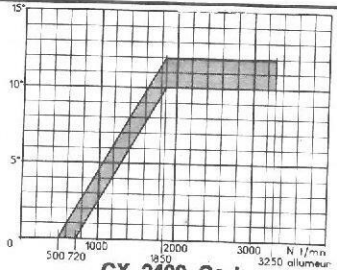


L. 21-10 a

L. 21-5

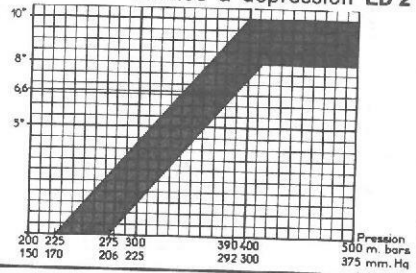
L. 21-11 a

L. 21-4



CX 2400 Carbu

Avance à dépression LD 2

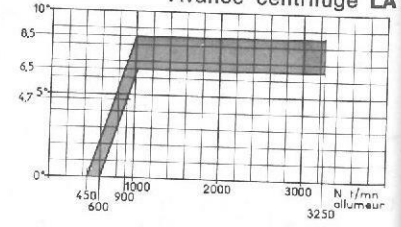


Avance centrifuge LA 4

L. 21-7

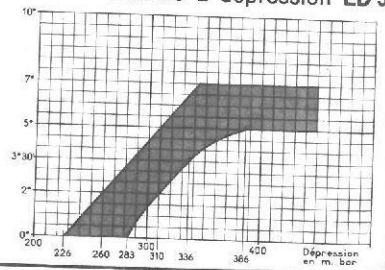
L. 21-6

Avance centrifuge LA 5



CX 2400 Injection

Avance à dépression LD 3



## MISE EN PLACE DE L'ALLUMEUR

CX 2400

CX 2400  
Injection

L. 21-9

← Pompe à eau

AXE LONGITUDINAL DU MOTEUR

CX 2400  
Carbu

L. 21-8

Position du doigt distributeur **avant** mise  
en place de l'allumeur dans son support.Position du doigt **après** mise en place  
de l'allumeur dans son support.

Cylindre N° 1 au point d'allumage



## TOUS TYPES

## BOUGIES (Série)

Véhicules	AC	BERU	BOSCH	CHAMPION	EYQUEM	FIRESTONE	MARELLI	MARCHAL
2 CV 6 - Méhari	42 F		W 5 A	L 85	755	F 32 P	CW 7 N 8 T	35-1
Dyane	42 F		W 5 A		755	F 32 P	CW 7 N 8 T	35-1
Acadiane	42 F		W 5 A	L 82	755	F 32 P	CW 8 N 8 T	35-1
VISA Spécial ou Club - LNA	42 LTS		W A 200 T 30	BN 6 Y	800 LJS			SG GT 34-5 H
VISA Super TT	42 LTS			BN 9 Y				SG GT 34-5 H
GS - GSA 1130	42 XLS		W 6 D	N 7 Y	755 LS		CW 78 LP	GT 34-2 H
GS - GSA 1300	41,4 XLS		W 6 D	N 7 Y				GT 34-2 H
CX Injection électronique	42 FS	240-14	W 5 B	L 87 Y	705 S		CW 7 N	35-1
CX 2400 (Carbu 9/78 → /80)	43 FS		W 7 B				CW 6 N	35-1
CX 2400 (Carbu 7/80 → )	42 FS		W 175 T 35 (W 7 B)	L 87 Y			CW 6 N	35/36
CX 2000 (7/79 → )				BN 9 Y	755 LJS			

**ATTENTION :** Sur LNA - VISA TT - CX 2000 (7/79 → ) - GSA 1130-1300 : *Allemagne de l'Ouest, Autriche, Danemark* (AC 42 LTS) : Les bougies sont à siège conique. Ne pas dépasser le couple de serrage : 1 à 1,3 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

ELECTRICITE

**CARBURATEURS**

**A - LNA - VISA TT**

VEHICULES	Embrayage normal	Embrayage centrifuge
2 CV 6 (AZ série KA) Dyane 6 (AY série CB) Méhari (AY série CA) (4 × 2)	SOLEX 26/35 CSIC 197 ( —→ 7/80 ) SOLEX 26/35 CSIC 225 (7/80 —→ )	SOLEX 26/35 SCIC 198 ( —→ 7/80 ) SOLEX 26/35 SCIC 226 (7/80 —→ )
Méhari (AY série CE) (4 × 4) Acadiane (AY série CD)		
Acadiane GPL (Gaz de Pétrole Liquéfié)	Carburateur spécial (7/80 —→ )	
LNA	■ SOLEX 26/35 CSIC 233 (7/78 —→ 7/80 ) ■ SOLEX 26/35 CSIC 238 (7/80 —→ )	
VISA Spécial ou Club	■ SOLEX 26/35 CSIC 232 (7/80 —→ ) ■ SOLEX 26/35 CSIC 238 (7/78 —→ 7/80 )	
VISA Super VISA Super E VISA Super X	SOLEX 32 PBIS A 7 A 101-1 ( —→ 7/80 ) SOLEX 32 PBIS A 11 278-1 (7/80 —→ ) ■ SOLEX 32 PBIS A 11 240 (7/80 —→ )	
■ Avec coupe ralenti (étouffoir)		

GS - GSA

CARBURATEURS

<b>GS 1130</b>	SOLEX 28 CIC 4 CIT <b>217</b> (11/78 → 7/80)	WEBER 30 DGS 14/250-W <b>93-50</b> (11/78 → 7/80)
<b>GSA 1130</b>	SOLEX 28 CIC 4 CIT <b>229</b> (7/80 → )	WEBER 30 DGS 17/250-W <b>97-50</b> (7/80 → )
<b>GSA 1300</b> (sauf C-Matic)	SOLEX 28 CIC 4 CIT <b>185</b> (7/78 → 3/80) SOLEX 28 CIC 4 CIT <b>230*</b> (3/80* → )	WEBER 30 DGS 12/250-W <b>92-50</b> (7/79 → 7/80) WEBER 30 DGS 16/250-W <b>96-50</b> (7/80 → )
<b>GSA 1300</b> (C-Matic)		WEBER 30 DGS 19/250-W <b>99-50</b> (7/79 → 7/80) WEBER 30 DGS 18/250-W <b>98-50</b> (7/80 → )

\* Avec prise de dépression pour économètre (7/80 → ).

CARBURATION  
INJECTION

EMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSION

ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

**CARBURATEURS**

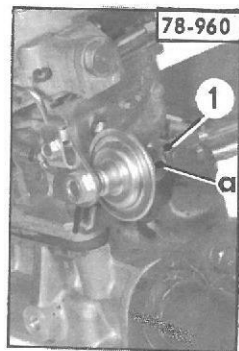
**CX**

<b>CX Reflex - Athéna</b> <i>(sauf Climat)</i>	<b>WEBER 34 DMTR 46/250</b>	<b>W 88-50</b> (7/79 → )	
<b>CX Reflex - Athéna</b> <i>(Climat : AM. 81)</i>	<b>WEBER 34 DMTR 46/150</b>	<b>W 89-50</b> (7/80 → )	<i>(avec dispositif de correction de ralenti)</i>
<b>CX 2400</b> ( → <i>AM. 81</i> ) <i>(sauf Climat - Couvert)</i>	<b>WEBER 34 DMTR 35/250</b> <b>SOLEX 34 CICF</b>	<b>W 69-50</b> (7/76 → 7/80) <b>CIT 161</b> (3/78 → 7/80)	
<b>CX 2400</b> ( → <i>AM. 81</i> ) <i>(Climat - Couvert)</i>	<b>WEBER 34 DMTR 35/350</b>	<b>W 74-50</b> (7/76 → 7/80)	<i>(avec dispositif de correction de ralenti)</i>
<b>CX 2400</b> ( <i>AM. 81</i> → ) <i>(sauf Climat)</i>	<b>WEBER 34 DATC 1/200</b>	<b>W 106-50</b> (7/80 → )	<i>starter automatique</i>
<b>CX 2400</b> ( <i>AM. 81</i> → ) <i>(Climat)</i>	<b>WEBER 34 DATC 1/100</b>	<b>W 105-50</b> (7/80 → )	<i>starter automatique</i> <i>(avec dispositif de correction de ralenti)</i>
<b>CX 2400 Injection</b>	<b>BOSCH</b> : Système d'injection d'essence à commande électronique type L « Jetronic »		

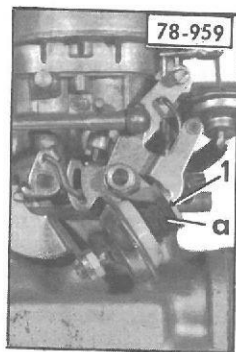
*AM. = Année modèle*

A - G

SOLEX



WEBER



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

**Réglage du frein de ralenti :**

Après réglage du ralenti et de la teneur en CO - CO<sup>2</sup>, vérifier le frein de ralenti.

Accélérer franchement et lâcher l'accélérateur. Le temps entre le moment où le levier de frein de ralenti est sollicité et celui où son action cesse, doit être de : 1,5 à 2 secondes, sinon, choisir le cran d'accrochage du ressort de rappel pour obtenir cette condition.

**VEHICULES G :**

**Réglage du frein de ralenti :** (voir photo).

Moteur à 4 250 tr/mn, l'extrémité « a » doit être au contact de la patte (1). Sinon, positionner la capsule pour cette condition.

**Contrôle du frein de ralenti :**

Régime à 5 000 tr/mm, relâcher la commande d'accélérateur et mesurer le temps de passage entre 4 500 et 1 200 tr/mn. Ce temps doit être compris entre 2 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 - CO<sup>2</sup>

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

Culbuteurs et point d'allumage bien réglés.

Bougies conformes et en bon état.

Filtre à air : cartouche en bon état.

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

Température d'huile : 80 °C.

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

Retour parfait du (ou des) papillon(s).

**Réglage (1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> corps **seulement**.

(2<sup>e</sup> cas) : Carburateur avec vis de volume d'air de ralenti. Régler à l'aide de la vis de volume et de la vis de richesse.  
Régler le régime de ralenti et la teneur en CO - CO<sup>2</sup> aux valeurs données dans les tableaux pages 71, 72 et 73, en conformité avec les normes anti-pollution en vigueur.

La teneur résultante (CO corrigé) doit toujours être inférieure à 4,5 % (voir abaque page 74).

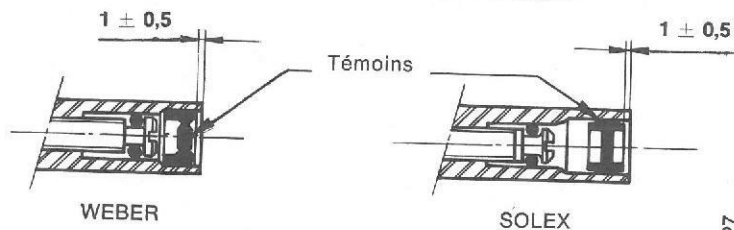
TOUS TYPES

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 WEBER	Noir Blanc	Blanc Noir

Carburateurs à vis de richesse noyée

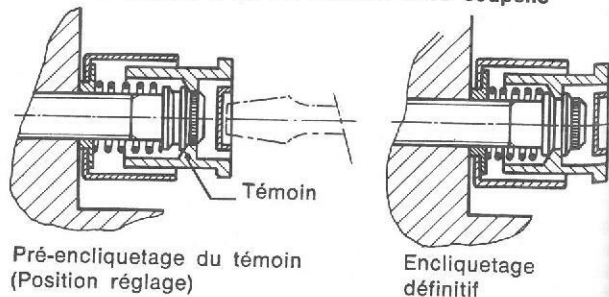


Position des témoins après mise en place définitive.

G. 14-27

A. 14-22

Carburateurs à vis de richesse avec coupelle



CARBURATION  
INJECTION

EMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSION

ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

ANTI-POLLUTION

TOUS TYPES

VEHICULES	RALENTI	REGLAGE ANTI-POLLUTION (Valeurs lues sur analyseur)		OBSERVATIONS
		TENEUR CO	TENEUR CO <sup>2</sup>	
2 CV - Dyane - Méhari Acadiane	800 $\begin{smallmatrix} + 50 \\ 0 \end{smallmatrix}$ tr/mn	1 à 2 %	$\geq 9 \%$	<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 $\begin{smallmatrix} + 50 \\ 0 \end{smallmatrix}$ tr/mn			
VISA Super TT	900 $\begin{smallmatrix} + 50 \\ 0 \end{smallmatrix}$ tr/mn	1,5 à 2,5 %		
Acadiane GPL	900 $\pm 50$ tr/mn	0,2 à 0,8 %		
GS - GSA Embrayage normal	850 $\begin{smallmatrix} + 50 \\ 0 \end{smallmatrix}$ tr/mn	1 à 2,5 %	$\geq 10 \%$	<i>Convertisseur de couple Une vitesse engagée. Véhicule calé, frein serré : régler au ralenti « compensé » par la vis sur capsule du carburateur : 850 à 900 tr/mn.</i>
GSA à convertisseur de couple				



**CARBURATION  
INJECTION**

<b>CX TT</b>		<b>ANTI-POLLUTION</b>		
Conditions de réglages : Sitôt l'arrêt du (ou des) moto-ventilateur(s) de refroidissement à grande vitesse.				
Type		Ralenti tr/mn	Corrigé	Conditions particulières de réglages
<b>Reflex - Athéna</b>	<i>Sans Climat.</i>	750 à 800		
<b>CX 2400</b> ( → 6/80)		850 à 900		
<b>CX C-Matic</b> ( → 6/80)		850 à 900		Sélecteur position « PM » ou Parking
<b>Reflex - Athéna</b> (6/80 → )	<i>Avec Climat.</i>	750 à 800	700 à 850	Freins serrés, 1 <sup>re</sup> vitesse engagée, véhicule calé
<b>CX 2400</b> ( → 6/80)		850 à 900	900 à 950	Compresseur de climatisation en fonctionnement
<b>CX C-Matic</b> ( → 6/80)		850 à 900	850 à 900 1 000 à 1 050	2 courroies trapézoïdales } Compresseur de clima- 1 courroie crantée } tisation en fonctionnement
		850 à 900		Climatisation à l'arrêt, sélecteur position « PM » ou Parking
			700 à 750	Freins serrés, véhicule calé, 1 <sup>re</sup> vitesse engagée, compresseur de climatisation en fonctionnement
<b>CX Diesel</b>		775 à 825		

TENEUR EN	
CO	CO <sup>2</sup>
CARBURATEUR	
1,5 %	9 %
à	mini
2,5 %	

**INJECTION**  
4,5 % maxi  
CO corrigé

CARBURATION  
INJECTION

EMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSION

ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

**ANTI-POLLUTION**

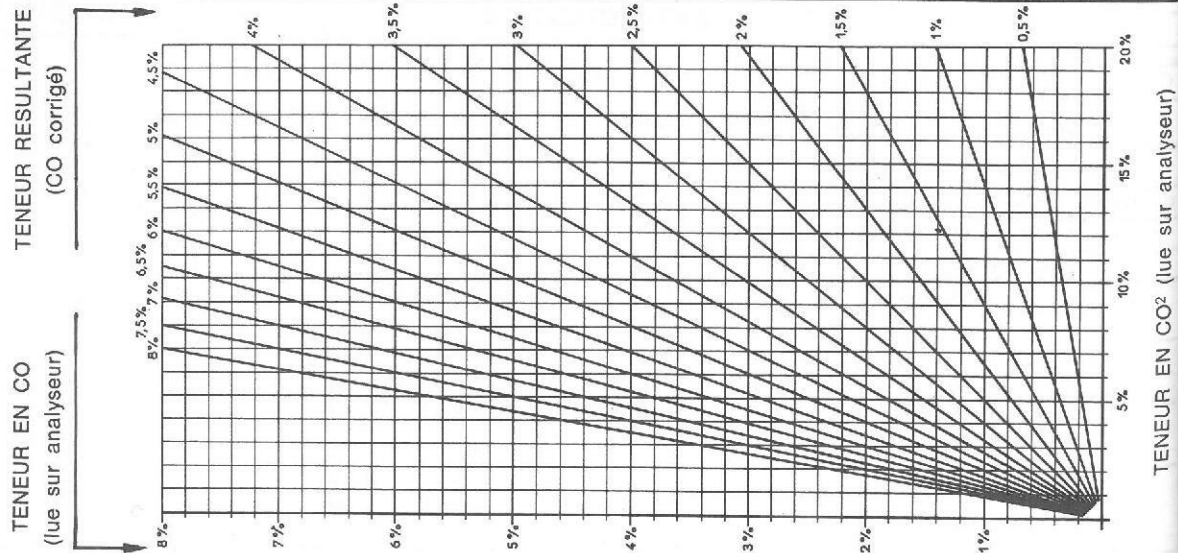
**CX 2400 : Année modèle 81**

Condition générale de réglage : Sitôt l'arrêt du (ou des) moto-ventilateur(s) de refroidissement à grande vitesse.

Type		Ralenti tr/mn	Corrigé	Conditions particulières de réglage	TENEUR EN		
					CO	CO <sup>2</sup>	
Carbu B.V. M	<i>Sauf Climat.</i>	800 à 850			CARBURATEUR 1,5 % à 2,5 %	9 % mini	
Carbu B.V. A		700 à 750		Sélecteur B.V. en « A ». Action frein principal			
Injection B.V. M		800 à 900					
Injection B.V. A		750 à 850		Sélecteur B.V. en « P ».			
Carbu B.V. M	<i>Avec Climat.</i>	800 à 850		Climatisation à l'arrêt.	INJECTION 4,5 % maxi CO corrigé		
			900 à 950	Climatisation en marche.			
Carbu B.V. A		700 à 750		Climatisation à l'arrêt			Sélecteur B.V. en « A ».
			700 à 750	Climatisation en marche			Action sur frein principal.
Injection B.V. M		850 à 900		Climatisation à l'arrêt.			
			1 000 à 1 050	Climatisation en marche.			
Injection B.V. A		800 à 850		Climatisation à l'arrêt. Sélecteur B.V. en « P ».			
			700 à 750	Climatisation en marche. Sélecteur B.V. en « A ». Action frein principal.			

# CARBURATION INJECTION

TOUS TYPES



Véhic  
Carbu  
Couve  
et le  
« H »  
et VI  
Ecart



NIVEAU DE CUVE

TOUS TYPES

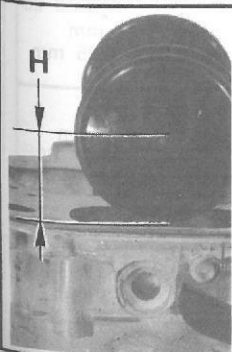
**Véhicules A - LNA - VISA Spécial et Club - G :**

Carburateurs SOLEX.

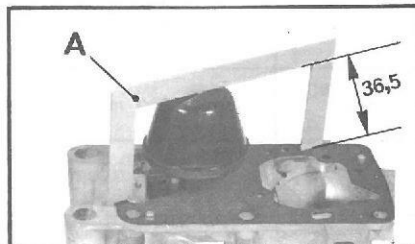
Couvercle retourné, la cote « H » relevée entre l'axe du flotteur et le plan de joint du couvercle (joint en place) doit être de « H » =  $18 \pm 1$  mm (véhicules A et G),  $15 \pm 2$  mm (véhicules LNA et VISA Spécial et Club).

Ecart admis entre les deux côtés = 1 mm.

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



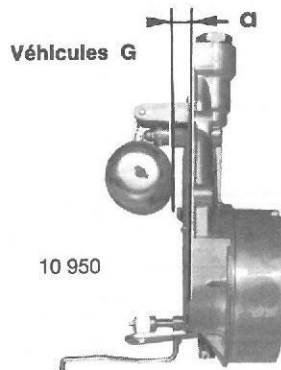
12 148



78-790

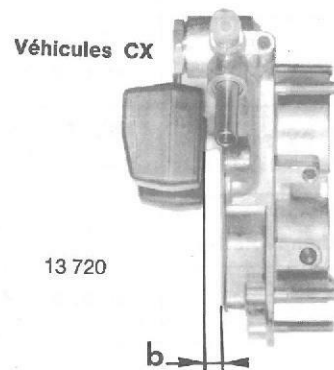
Carburateurs WEBER

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

10 950



Véhicules CX

13 720

TOUS TYPES

REGLAGE PAPILLONS ET VOLET DE DEPART

Véhicules	Carburateur	Ouverture positive du 1 <sup>er</sup> corps (volet de départ fermé)	Entrebâillement du volet de départ par capsule de dénoyage
GSA 1130	SOLEX 229 WEBER 97-50	Pige de 1,20 à 1,30 mm Pige de 1,05 à 1,15 mm	Sous 350 m.bars maxi : Pige de $3,5 \pm 0,3$ mm Sous 530 m.bars maxi : Pige de $3,5 \pm 0,25$ mm
GSA 1300	SOLEX 230 WEBER { 96-50 98-50	Pige de 1,25 à 1,35 mm Pige de 1,30 à 1,40 mm	Sous 350 m.bars maxi : Pige de $4 \pm 0,2$ mm Sous 530 m.bars maxi : Pige de $3,25 \pm 0,25$ mm
CX 2400 ( → 7/80)	SOLEX 161 WEBER { 69-50 74-50	Pige de 1,20 à 1,30 mm	Sous 530 m.bars maxi : Pige de $4 \pm 0,25$ mm
CX 2000 Athéna - Reflex	WEBER { 88-50 89-50	Pige de 1,35 à 1,40 mm	Sous 530 m.bars maxi : Pige de $3,75 \pm 0,25$ mm
CX 2400 (7/80 → )	WEBER { 106-50 105-50	Pige de 1,30 (au 4 <sup>e</sup> cran de la came)	Sous 530 m.bars maxi : Pige de $4,5 \begin{matrix} 0 \\ -0,5 \end{matrix}$ mm

Roto  
MA 22  
sens  
au m

Roto  
RDNC

Coup  
Injec

CARBURATION  
INJECTION

EMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSION

ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

## CARACTERISTIQUES

CX 2500 Diesel

### Pompe d'Injection

Roto Diesel  
MA 220 réf. R 34 43 430  
sens de rotation identique  
au moteur

### Calage statique

$5,12 \pm 0,03$  mm  
ou  $24^\circ$  (sur volant moteur)  
avant le PMH

### Calage dynamique

moteur au ralenti  
huile moteur à  $80^\circ\text{C}$   
 $4^\circ + 1$  (avec capteur  
de levée d'aiguille)

### Régime de ralenti

$800 \pm 25$  tr/mn  
anti-calage :  $750 \pm 50$  tr/mn  
Régulation à vide :  
 $4700 \pm 50$  tr/mn

### Injecteurs

Roto Diesel  
RDNOSDC 6577

### Tarage

$112 + 5$   
 $0$  bars

### Tarage (pièces neuves)

$122 + 5$   
 $0$  bars

Réglage par vis

### Filtre à gazole

Roto Diesel réf. 71 11 296

**Couples de serrage :** Pompe sur moteur : 3 m.daN.

Injecteurs sur culasse : 2,2 à 2,5 m.daN.

Injecteur sur porte injecteur : 6,5 m.daN - Raccord sur porte injecteur : 6,5 m.daN - Chapeau du porte injecteur : 2 m.daN.

CX 2500 Diesel

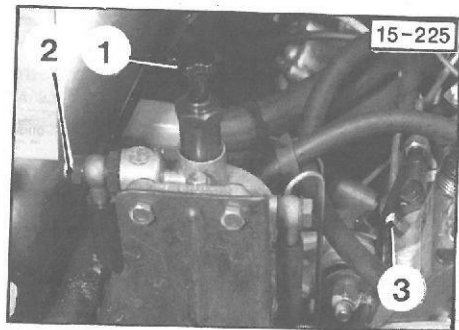
**PURGE DU CIRCUIT DE GAZOLE**

Après intervention sur filtre ou circuit d'alimentation de la pompe :

- Desserrer les vis de purge (2) et (3).
- Actionner la pompe manuelle (1).
- Resserrer la vis (2) puis la vis (3) dès que le gazole coule sans bulle d'air.

**Nota :** Sur ce type de pompe il est inutile de purger les injecteurs.

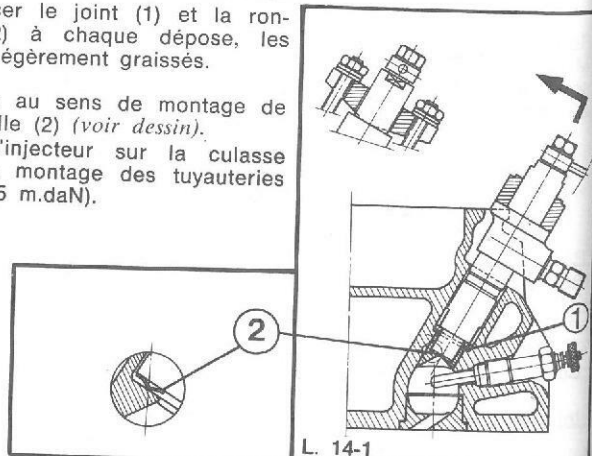
Pour purger l'eau contenue dans le filtre agir sur la vis située sous celui-ci, ensuite faire une purge d'air du filtre uniquement (vis (2)).



**MONTAGE D'UN INJECTEUR**

Remplacer le joint (1) et la rondelle (2) à chaque dépose, les monter légèrement graissés.

**Attention** au sens de montage de la rondelle (2) (voir dessin). Serrer l'injecteur sur la culasse après le montage des tuyauteries (2,2 à 2,5 m.daN).



Réglage  
du câble  
ralenti

Réglage  
de rale  
resserr

Réglage  
serrer

Contrô  
lente,  
persiste  
quart c  
suivant  
la corr

REGLAGE DES COMMANDES DE POMPE

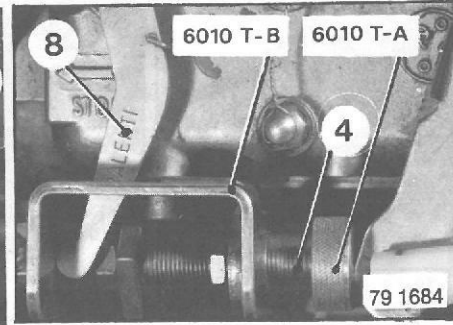
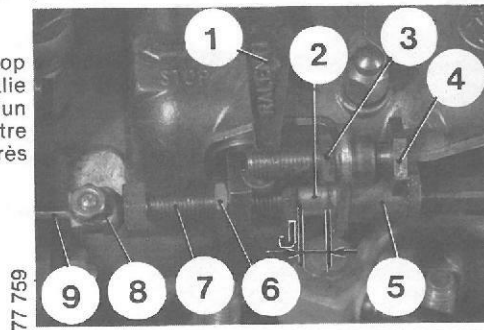
CX 2500 Diesel

**Réglage de la commande de ralenti accéléré :** **A froid** le câble (9) doit être tendu, le jeu  $J = 0$ , agir sur le serre-câble (8) et le tendeur du câble. **A chaud** le câble (9) doit être libre et le piston (2) en appui sur le support (5) ( $J \approx 6$  mm). Sinon remplacer la sonde de ralenti accéléré.

**Réglage de la butée anti-calage :** Placer la cale 6010 T-A sur la butée (4) (*peut être remplacée par une cale de 2 mm*). Dégager le levier de ralenti (1) puis limiter son retour en plaçant l'outil 6010 T-B. Régler le régime moteur à  $750 \pm 50$  tr/mn en agissant sur la butée (4), resserrer le contre-écrou (3).

**Réglage du ralenti :** Enlever les outils, remettre en place le levier (1), régler le ralenti à  $800 \pm 25$  tr/mn en agissant sur la vis (7), serrer le contre-écrou (6).

**Contrôle de la décélération :** Si trop rapide ou trop lente, refaire le réglage ci-dessus. Si l'anomalie persiste, la corriger en tournant la butée (4) d'un quart de tour maxi dans un sens ou dans l'autre suivant les cas. Vérifier le régime de ralenti après la correction.



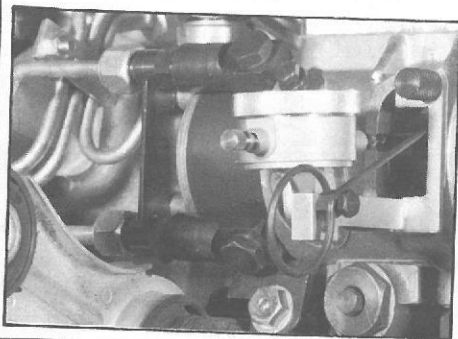
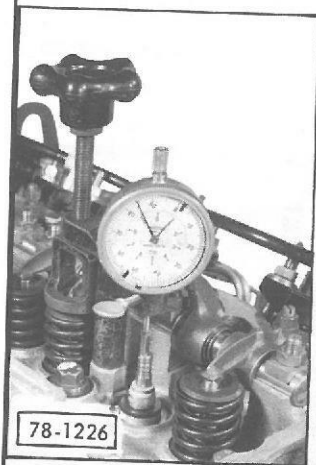


CX 2500 Diesel

## CONTROLE DU CALAGE DE LA POMPE D'INJECTION

coffret 5003 T bis

Mettre en place les comparateurs sur la culasse et sur la pompe d'injection.



- Rechercher le PMH du piston N° 1 (*côté volant*) temps « Compression ».
- Rechercher le point de calage **interne** de la pompe.
- Tourner le moteur en **sens inverse** d'un **quart de tour** et revenir en **sens normal** en s'arrêtant au point de calage  $5,12 \pm 0,03$  mm avant PMH.
- Le palpeur du comparateur sur la pompe **devra se trouver à fond de rainure en VE** du rotor de distribution.
- Sinon tourner le corps de la pompe pour obtenir cette condition.

Butée

Moteur

Hauteur

Le réglage

LNA

Réglage

Jeu en

Véhicule

LNA

fouche

EMBAYAGE

A - LNA - VISA Spécial ou Club

Butée à billes :

Moteurs : AM 2 (2/70 → )  
 : AM 2 A (2/78 → )  
 : A 06/635 (9/78 → )  
 : V 06/630 (10/78 → )

Mécanisme

FERODO PKHB 4,5

FERODO PKHB 5

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

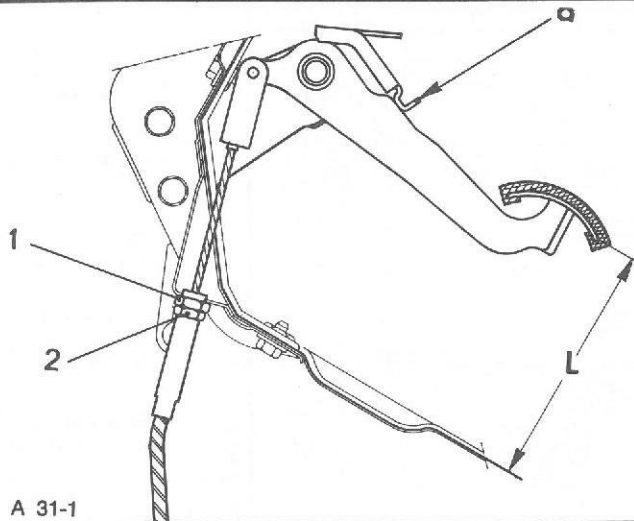
Le réglage se fait en griffant la patte « a ».

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

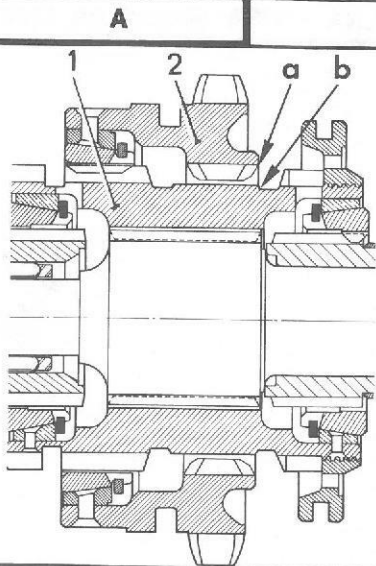
Réglage de la garde d'embrayage : Garde à la pédale : 20 à 25 mm.  
 Jeu entre butée et linguets : 1 à 1,5 mm.

Véhicules A : Agir sur l'écrou (1) et le contre-écrou (2).

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



BOITE DE VITESSES



A. 33-8 a

**Réglage du couple conique :** { 1. Distance conique : gravée sur pignon d'attaque.  
  { 2. Jeu d'entre-dents : 0,14 à 0,18 mm.

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

1. **Réglage de la fourchette 2<sup>e</sup>-3<sup>e</sup> :** Jeu : 1,8 mm entre l'extrémité du baladeur 2<sup>e</sup>-3<sup>e</sup> et les crabots de l'arbre de commande.
2. **Réglage de la fourchette de 1<sup>re</sup>-M. AR :** Desserrer les vis de la fourchette, et positionner le baladeur de 1<sup>re</sup>-M. AR (2), au milieu de sa course sur le baladeur de 2<sup>e</sup>-3<sup>e</sup> (1). Soit la face « a » en regard de « b » (partie rectifiée du baladeur 2<sup>e</sup>-3<sup>e</sup>) (voir dessin).
3. **Réglage de la fourchette de 4<sup>e</sup> :** Jeu entre l'extrémité du baladeur de 4<sup>e</sup> et les crabots de la roue de renvoi du réducteur : 2,70 mm.

EMBRAYAGE

Visa Super TT

Mécanisme  
Disque  
Identification

Dimensions  
de la garniture  
Moyeu

Jeu entre butée  
et linguets  
Garde à la pédale

Réglage

Super ( ← → 7/80 )

VERTO 180 DBR 255  
VERTO 180 A 35  
4 ressorts vert pâle  
1 ressort gris clair  
1 ressort jaune

181,5 × 127 × 3,2 mm  
27 dentelures

1 à 1,5 mm  
15 mm

Agir sur la vis de  
la tige de commande  
(sur carter d'embrayage)

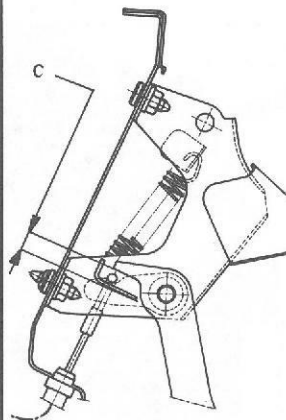
Super TT ( 7/80 → )

VERTO 180 DBR 335  
VERTO 180 A 35  
2 ressorts brun - 2 ressorts rose  
1 ressort gris clair  
1 ressort jaune

Butée en appui constant sur mécanisme  
intercaler une cale (C) de 10 mm entre  
l'extrémité de la pédale et la butée du  
pédalier (voir dessin)

Agir sur la vis de la tige de commande  
(sur carter d'embrayage) pour mettre  
la pédale en appui sur la cale (C)  
relever la course à la pédale :  
120 mm minimum

V. 31-3



G

## EMBRAYAGE

**Mécanisme :** Type à diaphragme FERODO 180 DBR 285.

**Disque :** Moteurs G 11 (  $\longrightarrow$  6/79 ) : réf. FERODO 63 933.  
Moteurs TT ( 6/79  $\longrightarrow$  ) : réf. FERODO 63 988.

**Réglage de la garde d'embrayage :** 15 à 20 mm (à la pédale).

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

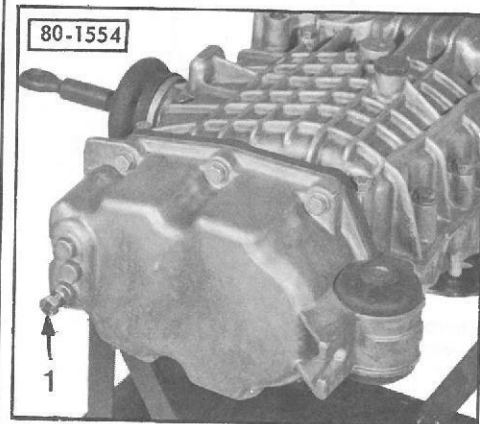
**CONVERTISSEUR DE COUPLE :** Ecartement des contacts :  $1,45 \pm 0,2$  mm.

**Pression de fonctionnement :** Prise au distributeur à 70 °C : 4 bars à  $850 \pm 50$  tr/mn -  
5,5 à 6,5 bars à  $5\ 000 \pm 100$  tr/mn.

**Régime de calage :** 3<sup>e</sup> vitesse engagée (action sur le frein principal) 2 100 à 2 150 tr/mn.

**Remplissage :** (huile TOTAL FLUIDE T).

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



## BOITE DE VITESSES

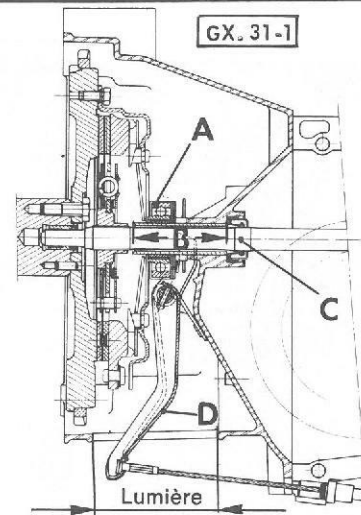
**B.V. 5 vitesses :** Réglage de la butée de M. AR : Passer la M. AR, amener la vis (1) au contact de l'axe de fourchette, desserrer la vis d'un quart de tour, resserrer le contre-écrou.

CARACTERISTIQUES DE L'EMBRAYAGE

GS - GSA

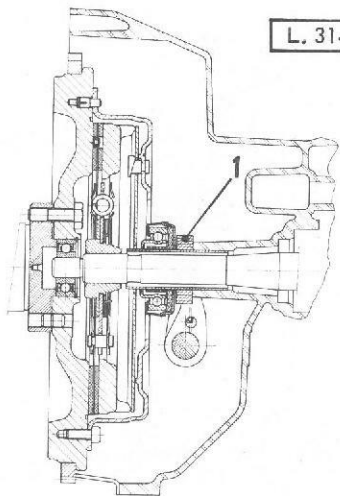
Moteur	Volant	Carter		Butée A Longueur en mm	Fourchette D	Arbre de Cde : C Longueur des cannelures en mm
		Manchon B Longueur en mm	Lumière Longueur en mm			
G 11 (9/77 →)	lourd	42	96	32	très cambrée	39
G 13 (9/78 →)						

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



**EMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSION**

**CX Tous Types**



L. 31-4

Véhicule	Mécanisme	Disque réf. « VERTO »
CX Reflex et Athéna	215 CP 450	63788 ( $\varnothing = 215$ mm)
CX 2400 TT	235 DBR 490	63571 ( $\varnothing = 228,6$ mm)
CX 2500 Diesel	235 DBR 450	535092 ( $\varnothing = 228,6$ mm)

**Butée embrayage tous types (bague coulissante métallique et plastique) : graisser impérativement le tube guide et le joint (1)**

I. Rég  
Jeu  
II. Co  
Le jeu  
vis-bu  
— Jeu  
— Jeu  
Pressi  
— à  
— à  
Régim  
a) Vé  
b) Vé  
Remp  
sieurs  
Conve  
bleu »  
Tarag  
135 °C

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).

76-343

II. Convertisseur de couple : ( —→ 7/80)

Le jeu aux contacts de 2<sup>e</sup>-3<sup>e</sup> ne doit être effectué que lorsque les vis-butées de l'axe de fourchette sont réglées :

- Jeu aux contacts 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> ..... 0,8 à 1,1 mm
- Jeu aux contacts 1<sup>re</sup> 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 2 000 ±  $\frac{100}{0}$  tr/mn ..... 5,5 bars mini

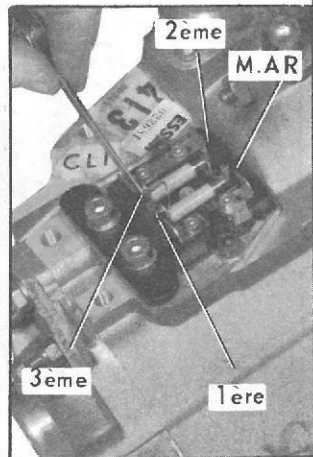
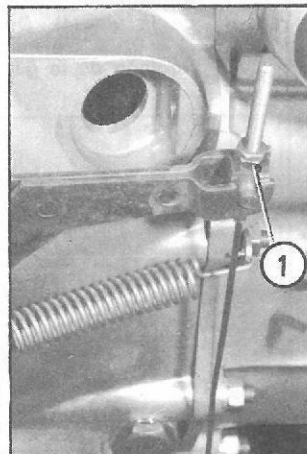
Régime de calage (3<sup>e</sup> vitesse engagée) :

- a) Véhicule à carburateur : 2 000 à 2 100 tr/mn.
- b) Véhicule à injection : 2 100 à 2 200 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 °C ± 3 °C.



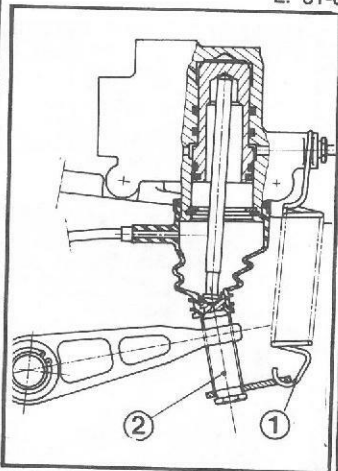
13455



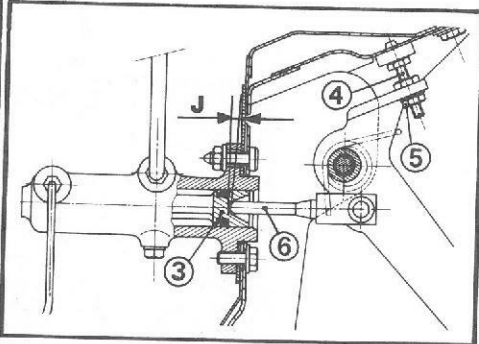
CX Prestige

## COMMANDE HYDRAULIQUE DE DEBRAYAGE

L. 31-6



L. 31-5



**Réglage du jeu à la pédale :** Mettre la tige de poussée (6) au contact du piston (3) à l'aide de la vis (4). Desserrer cette vis (4) d'un demi-tour maximum. Serrer le contre-écrou (5) ( $J = 0,1$  à  $0,5$  mm).

**Réglage de la garde d'embrayage :** (dessin de gauche)

Déposer le ressort (1). Visser la vis de réglage (2) jusqu'à ce qu'il n'y ai plus de garde.

Desserrer cette vis (2) de un tour à un tour et demi pour obtenir une garde entre butée et mécanisme de 1 à 1,5 mm.

Remettre le ressort en place.

Réglage  
Engage

Amen

(1) bu

(2) bu

(3) bu

(4) bu

bu

(5) bu

(7/80

tion a

(Pour

N. T

**BOITE DE VITESSES**

**CX Tous Types**

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

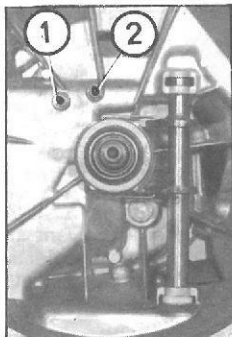
Amener la vis de réglage au contact de l'axe de fourchette et visser : { 1 tour pour B.V. mécanique  
1/2 tour pour B.V. à convertisseur

- (1) butée de 3<sup>e</sup> sur B.V. 4 ou 5
- (2) butée de 5<sup>e</sup> sur B.V. 5
- (3) butée de 4<sup>e</sup> sur B.V. 5
- (4) butée de 4<sup>e</sup> sur B.V. 4 ou  
butée de 3<sup>e</sup> sur B.V. convertisseur
- (5) butée de 2<sup>e</sup> sur B.V. convertisseur

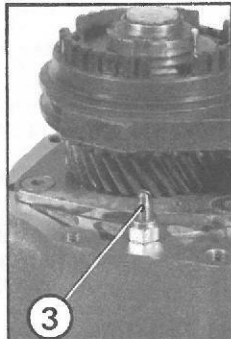
**SYNCHRONISATION**

(7/80 → ), nouvelle synchronisation avec cônes de bagues à 6°.  
(Pour complément d'information, voir N. T. N° 80-153 et 154).

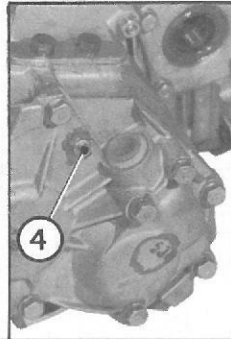
76-1407



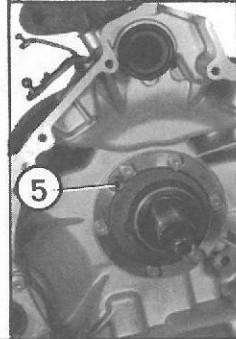
77-85



14714



76-185



CX 2400

## BOITE DE VITESSE AUTOMATIQUE

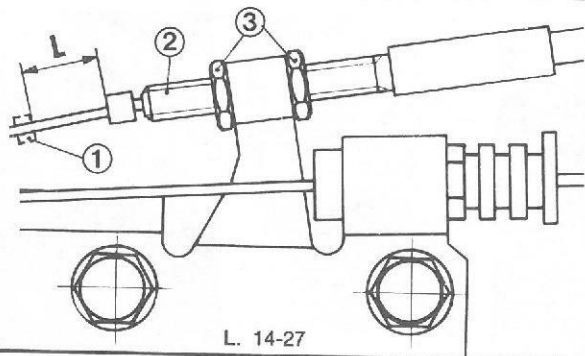
Maxi (huile chaude)



Mini (huile froide)

80-1346

Maxi (huile froide)



L. 14-27

**Contrôle du niveau d'huile :** Moteur au ralenti après 1 mn de fonctionnement, sélecteur en position « P », après plusieurs passages des vitesses. Compléter jusqu'à maxi froid (voir dessin).

**Capacité :** Totale : 6,5 litres, après vidange : 2,5 litres, entre mini et maxi froid : 0,5 litre.

**Qualité :** TOTAL DEXTRON D 20 356.

**Régime de calage :** Rapport de vitesse avant, action sur le frein principal : 2 000 à 2 100 tr/mn.

**Réglage du câble de correction de charge :**

*Véhicule Carbu :* Moteur à l'arrêt (ralenti réglé), contrôler l'ouverture maxi du volet des gaz en appuyant sur la pédale sinon régler le câble d'accélérateur. Dans cette position régler la cote  $L = 50 \text{ mm}$ , du câble de correction de charge, agir sur l'embout (2) et les écrous (3).

Regla

Moteu  
en app  
lérateu

Accélé  
charge  
volet  
l'embo  
Régler

Réglag  
N° 008

BOITE DE VITESSES AUTOMATIQUE

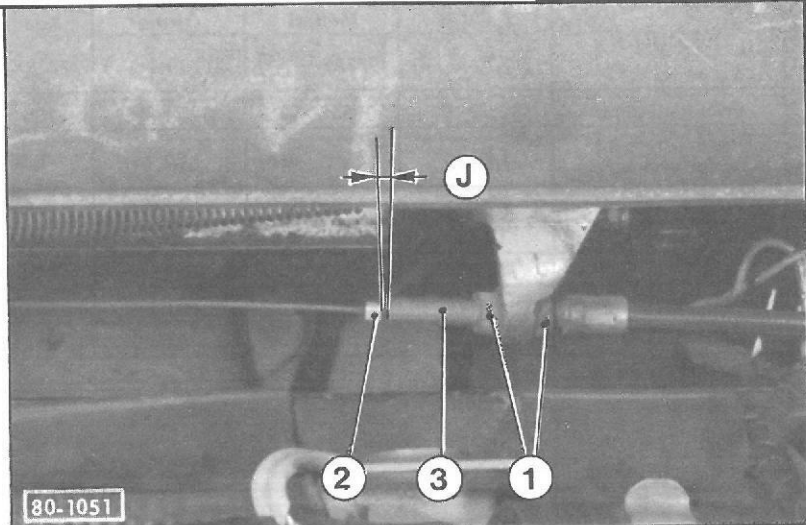
CX 2400

**Reglage du câble de correction de charge :**

*Moteur à l'arrêt :* Contrôler l'ouverture maxi du volet d'air en appuyant sur la pédale, sinon régler le câble d'accélérateur.

*Accélérateur en position repos :* Le câble de correction de charge doit être libre mais entraîné dès l'action sur le volet d'air. Le jeu (J) entre le sertissage (2) du câble et l'embout de gaine (3) doit être compris entre 0 et 2 mm. Régler par les écrous (1).

**Réglage du sélecteur :** Voir l'opération MA 350-0 du Man. N° 008507.



80-1051

EMBAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSION

TOUS TYPES		GENERALITES						
VEHICULES		2 CV 6 (2/70 →)	Méhari (9/78 →)	Dyane (2/70 →)	Acadiane (2/78 →)	Méhari 4 × 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 1 000 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			10/21			
Jeu entre-dents		0,14 à 0,18 mm						
Huile		TOTAL EP SAE 80 W/85 W						
Capacité (vidange)		0,9 litre			boîte = 1,3 litre - pont arrière = 0,5 litre			

EMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSION

ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

GENERALITES

TOUS TYPES

VEHICULES		LNA (11/78 →) et VISA Spécial et Club (9/78 →)	VISA Super (9/78 → 7/80)	VISA Super E (7/80 →)	VISA Super X (10/80 →)	GS Spécial (9/77 → 7/80)
Pneumatiques		135 SR 13 XZX	145 SR 13 XZX		155/70 SR 13 XZX	145 SR 15 XZX
Développement sous charge		1,67 m	1,72 m		1,67 m	1,89 m
Vitesse à 1 000 tr/mn moteur (en km/h)	1	5,344	7,46	7,45	6,34	7,20
	2	9,716	12,62	13,96	11,87	11,98
	3	14,785	19,29	21,02	17,88	18,33
	4	21,176	27,80	30,67	26,08	26,66
	M. ar.	5,808	8,12	8,11	6,90	6,57
Couple conique		8/33	16/57 (cylindrique)	21/57 (cylindrique)	15/61	8/33
Rapport compteur		5/12	22/38	22/38	22/38	6/13
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 80 W/85 W
Capacité (vidange)		1,4 litre	5,5 litres			1,4 litre

EMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSION

TOUS TYPES

GENERALITES

VEHICULES	GSA Spécial (7/80 → ) GSA Club - Pallas (9/79 → )		GSA X3 (9/79 → )	GSA C-Matic (9/79 → )	CX 2400 C-Matic ( → 7/80) Carburateur   Injection		CX 2400 TT sauf GTI (7/80 → )	
	B.V. 4	B.V. 5 (option)	B.V. 5 (série)	Convertisseur	Convertisseur	B.V. automatique		
Pneumatiques	145 SR 15 XZX				185 HR 14 XVS			
Développement sous charge	1,89 m				1,97 m			
Vitesse à 1 000 tr/mn moteur (en km/h)	1	7,2	7,2	6,788	10,058	12,746	11,387	13,66
	2	11,983	11,983	11,299	16,094	21,868	21,868	22,88
	3	18,328	18,328	17,281	26,663	30,98	33,045	33,86
	4	26,663	24,256	22,872				
	5		30,151	28,435				
	M. ar.	6,573	6,573	6,198	10,996	10,375	10,375	
Couple conique	8/33	8/33	8/35	8/33	13/62		13/62	
Rapport compteur	6/13	12/23	12/23	6/13	5/12		10/20	
Huile	TOTAL EP SAE 80 W/85 W			Fluide T	TOTAL FLUIDE T		TOTAL DEXTRON D 20 356	
Capacité (vidange)	1,4 litre				2,9 litres		2,5 litres	

EMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSION

ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

GENERALITES

TOUS TYPES

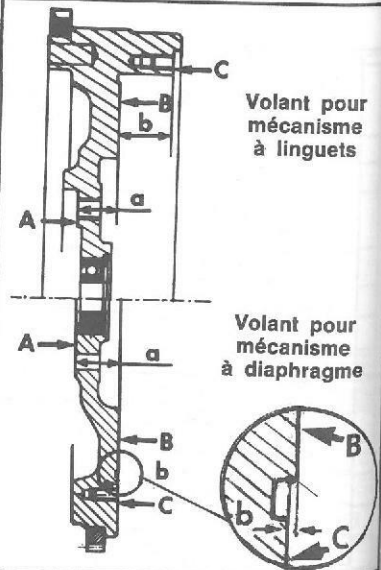
VEHICULES (7/80 → )	CX TT Essence ou Diesel B.V. 4 vitesses	CX TT B.V. 5 courte	CX TT B.V. 5 longue
Pneumatiques	185 HR/14 XVS		
Développement sous charge	1,97 m		
Vitesse à 1 000 tr/mn moteur (en km/h)	1	8,22	8,56
	2	14,20	14,79
	3	22,98	21,72
	4	32,55	28,87
	5		36,99
	M. ar.	8,25	8,60
Couple conique	13/59	13/59	14/61
Rapport compteur	16/7	20/10	20/10
Huile	TOTAL EP SAE 80 W/85 W		
Capacité (vidange)	1,6 litre		



TOUS TYPES

RECTIFICATION DES VOLANTS MOTEUR

A : Face d'appui/vilebrequin B : Glace C : Face d'appui du mécanisme		a = cote entre A et B Cote mini admise après rectification	b = cote entre B et C Cote à respecter impérativement
Véhicules	A - TT (mot. 435 et 602 cm <sup>3</sup> ) LNA - VISA (mot. 652 cm <sup>3</sup> )	21,56 mm	19,15 mm
	VISA Super - Tous Types	18 mm	0,5 mm
	GS - GSA 1130 (9/77 → ) GS - GSA 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



EMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSION

ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

COUPLES DE SERRAGE (m.daN)

TOUS TYPES

	A	LN	VISA		GS - GSA B.V. 3 et 4	GS - GSA B.V. 5	CX 3 et 4 vitesses	CX 5 vit.
			Spé. - Club	Super				
Ecrou ou vis d'arbre primaire	7 à 8	7 à 8,5		0,75 à 1	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 <i>Loctite Formétanch</i>	∅ 9 = 4,8 à 5,3 <i>Loctite Formétanch</i> ∅ 10 = 8 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 Op. VD2.330-3	1,3 à 1,5		2,8	
Vis de fixation de couvercle arrière	1,5 à 2	2,5 à 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 7,5			
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					

EMBAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSION

A - LNA

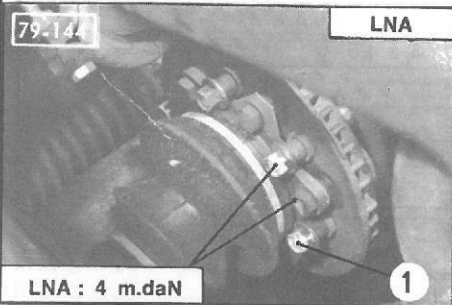
Côté B.V.

NOTA : Les transmissions de 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 × 4 : 5 à 6 m.daN

Véhicules A : 4,5 à 5 m.daN



TRANSMISSIONS

Côté roue

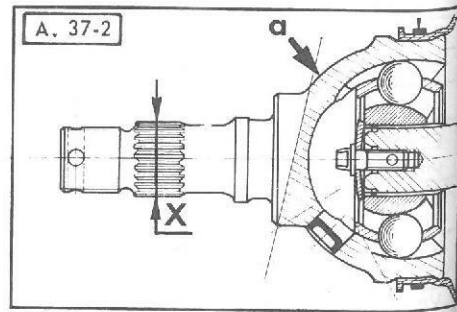
Ecrou de fixation sur le moyeu : Véhicules A : 35 à 40 m.daN

Véhicules LNA : 23 à 26 m.daN

Graisse préconisée : GL 245 MO.

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

Véhicules	∅ des cannelures
A	X = 24,3 mm
LNA	X = 23 mm



TRANSMISSION

VISA

VISA Spécial et Club

- Graisse préconisée ..... GL 245 MO  
 Fixation sur moyeu ..... 23 à 26 m.daN  
 Fixation sur B.V. .... 2,8 m.daN

VISA Super Tous Types

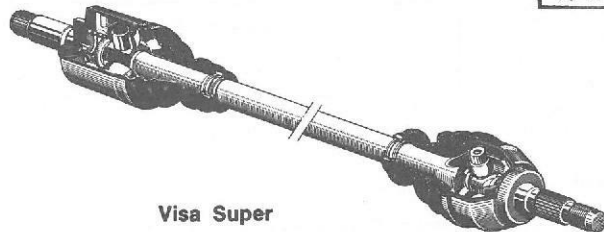
Ne pas blesser le joint d'étanchéité de sortie de boîte lors du montage de la transmission. Un joint détérioré peut provoquer la perte totale de l'huile moteur et boîte.

V. 37-1



VISA Spécial et Club

V. 37-2



Visa Super

GS - GSA

TRANSMISSION

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 →	27 mm	sans
1300 → 9/79 9/79 →	27 mm	avec sans

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1980 les transmissions sont accouplées aux sorties de boîte par six goujons et écrous.

**Graisse : GL 245 MO.**

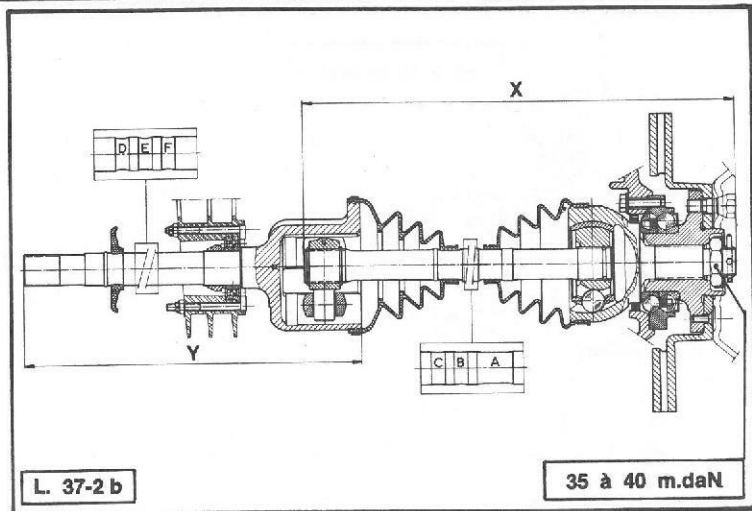
Quantité : 100 grammes dans le joint à billes et dans la gaine } graisse livrée avec les gaines P.R.  
 200 grammes dans l'entraîneur et dans la gaine

TRANSMISSION DROITE

CX

Graisse préconisée : GL 245 MO

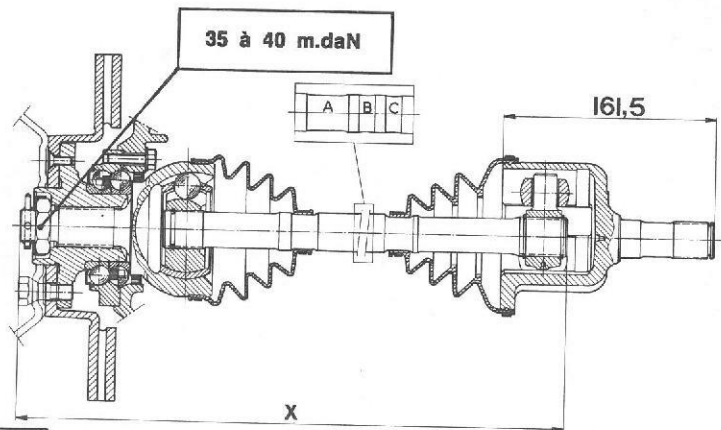
B.V.	Voie	Arbre		Entraîneur	
		X =	Repère	Y =	Repère
Convertisseur 4 vit. TT (sauf Reflex et Athéna)	normale	496	sans	525,5	D
	élargie	516	A		
5 vit. TT 4 vit. Reflex et Athéna	normale	496	sans	490,5	DE
	élargie	516	A		
B.V. automatique	élargie	516	A	516	DEF



EMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSION

CX

TRANSMISSION GAUCHE



L. 37-1 b

Graisse préconisée : GL 245 MO

B.V.	Voie	Arbre		Entrain.
		X =	Repère	
Convertisseur 4 vit. TT (sauf Reflex et Athéna)	normale	496	sans	161,5
	élargie	516	A	
5 vit. TT 4 vit. Reflex et Athéna	normale	531	B	
	élargie	551	AB	
B.V. automatique	élargie	526,8	ABC	

Carros

Chasse  
Parallèle  
Réglage  
Jeu en  
Contrôle  
Contrôle  
Contrôle  
gauche  
ATTEN  
égales  
Réglage  
butée

Carros  
Parallèle  
Réglage

1 ± 0,4  
0

## ESSIEU AVANT

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

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

**Parallélisme** : Ouverture des roues vers l'avant : 1 à 3 mm.

*Réglages :*

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

**Contrôle du carrossage** : 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

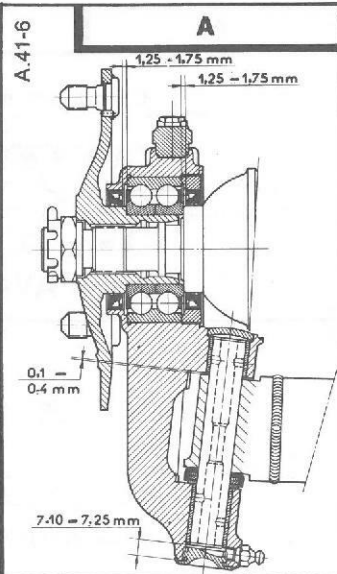
**Carrossage** (non réglable) :  $0^{\circ}$  à  $0^{\circ} 30'$  (contrôle sur véhicule avec l'appareil 2313-T).

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

**Réglage** : Retrait du joint d'étanchéité de moyeu par rapport à la collerette d'appui du roulement :

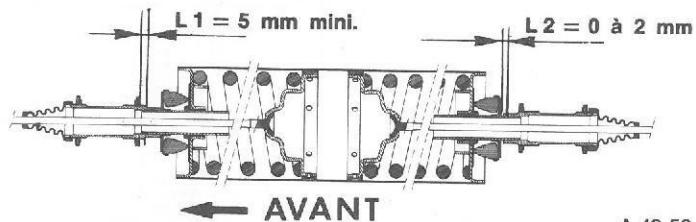
$1 \pm 0,5$  mm.

0

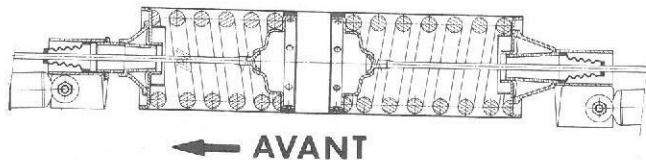




A



A.43-50



A.43-56

## 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 :  $3,4 \text{ à } 4 \text{ m.daN.}$

**SUSPENSION**

**A**

**Amortisseurs :** Hydrauliques sur les quatre roues pour les véhicules Tous Types (9/75 →).

**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 LIPMESA :** 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 et Méhari 4 × 4 = 349 mm.

Acadiane = 354 mm.

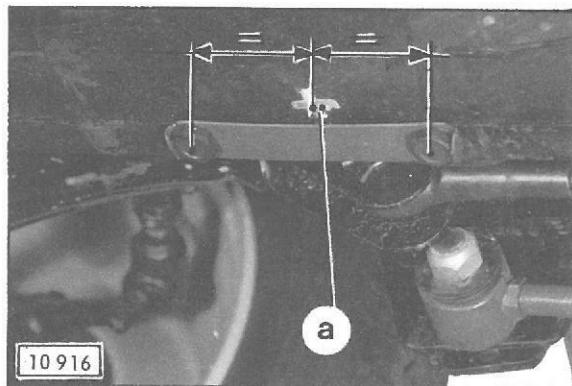
**Longueur entre axes des amortisseurs avant et arrière « Méhari 4 × 4 » comprimés :**

Avant = 354 mm (couleur noire) — Arrière = 354 mm (couleur verte)

**ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION**

**A**

**SUSPENSION (hauteurs)**



**ATTENTION :** Les hauteurs du véhicule doivent être mesurées à l'avant et à l'arrière en « a » entre les deux vis de fixation de traverse, à côté de l'arrêtoir.  
**Réglage :** Véhicule à vide, pression des pneus correcte, agir sur les tirants de pots de suspension.

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 - 15 M+S		
Méhari 4 × 4	135 - 15 M+S	248 + 10 0	333 + 10 0
Acadiane	135 - 15	212 ± 5	317 ± 5

**ESSIEU AVANT**

**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 avant qui doit être de  $200 \pm 10$  mm prise dans la zone « A », sous le véhicule, au plan d'appui des roues au sol ;
- la hauteur arrière (voir page 108).

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

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

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

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

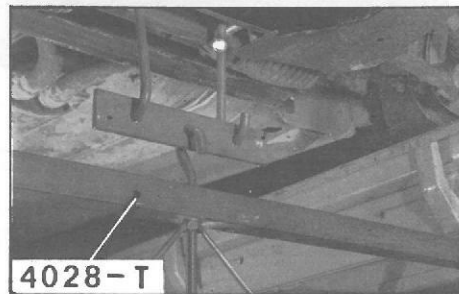
**Conditions de montage de la barre anti-dévers :**

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

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



76.907

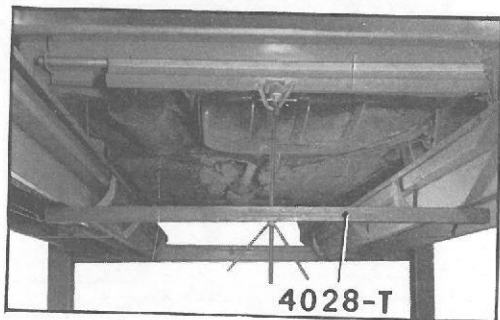


76.593

**4028-T**

**LNA**

**ESSIEU ARRIERE**



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

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

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

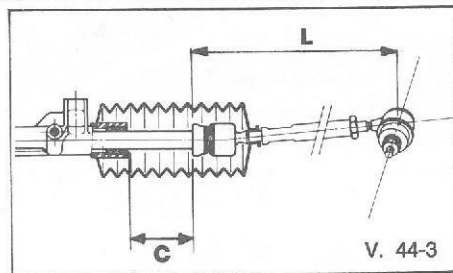
**Conditions de serrage des écrous d'axes d'articulation de bras et d'amortisseur :**  
A l'aide de l'outil 4028-T, brider la suspension afin d'obtenir une cote de 214 mm entre l'axe d'articulation de l'essieu arrière et le plan d'appui des roues au sol.

**Réglage des roulements de moyeu :** serrer l'écrou du moyeu de 3 à 4 m.daN en entraînant le tambour en rotation. Desserrer l'écrou, puis le resserrer à la main. Freiner l'écrou dans cette position.

DIRECTION

A - LNA

Véhicules	Diamètre du volant	Angle de braquage	Rapport de démultiplication
A Tous Types	390	34° à 35°	1/17
LNA	380	32° 30'	1/18,38



Réglages véhicules A :

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

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

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

Réglages véhicule  
LNA :

Jeu au poussoir de crémaillère : 0,01 à 0,06 mm.

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

**Cote de pré réglage des biellettes pour le parallélisme :**  
L = 316 mm.

**Position ligne droite de la direction :** C = 74 mm.

Orientation de la branche du volant vers le bas.

**ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION**

LNA	SUSPENSION	
	<p style="text-align: center;"><b>AVANT</b></p> <p>Type « Mac-Pherson ». Barre stabilisatrice <math>\varnothing</math> 20 mm. Amortisseurs non renouvelables. Ressorts : Les deux côtés doivent être équipés de ressorts identiques (même repère de couleur).</p> <p><b>Couples de serrage :</b></p> <p>Ecrou de fixation de la transmission sur le moyeu ..... 23 à 26 m.daN Ecrou de fixation de rotule inférieure ..... <b>4 à 5 m.daN</b> Ecrou de biellette de direction ..... <b>4 à 5 m.daN</b> Ecrou de fixation de roue ..... <b>6 à 8 m.daN</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>ARRIERE</b></p> <p>Type télescopique intégrée à roues indépendantes. Amortisseurs non renouvelables. Ressorts : Les deux côtés doivent être équipés de ressorts identiques (même repère de couleur). Pas de barre stabilisatrice.</p> <p><b>Couples de serrage :</b></p> <p>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</p>
<p><b>Toutes les fixatons de suspension comportant des silentblochs doivent être SERREES, suspension bridée (voir pages 107 et 108).</b></p>		

Condi  
Le véh

La ha  
« A »  
roues

Hauter

Parallé  
vers l'

Chass  
Inclina  
Carros

Condi

La ba  
857-2,

Brider  
(appa

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 :

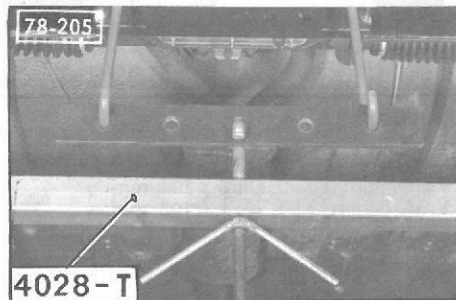
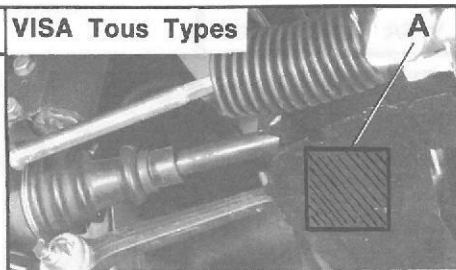
	Spécial ou Club	Super Super E	Super X
La hauteur avant doit être prise dans la zone « A » sous le véhicule, au plan d'appui des roues du sol :	$177 \pm 10$ mm	$200 \pm 10$ mm	$192 \pm 10$ mm
Hauteur arrière :	<i>(voir page 112)</i>		
Parallélisme (réglable) : pincement des roues vers l'avant :	$1 \begin{smallmatrix} + \\ - \end{smallmatrix} 2$ mm		
Chasse (non réglable) :	$2^{\circ} 37' \pm 30'$	$1^{\circ} 33' \pm 30'$	$2^{\circ} 29' \pm 30'$
Inclinaison des pivots (non réglable) :	$9^{\circ} 05' \pm 40'$	$9^{\circ} 20' \pm 40'$	$9^{\circ} 30' \pm 40'$
Carrossage (non réglable) :	$0^{\circ} 45' \pm 30'$	$0^{\circ} 34' \pm 30'$	$0^{\circ} 26' \pm 30'$

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).

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

VISA Tous Types

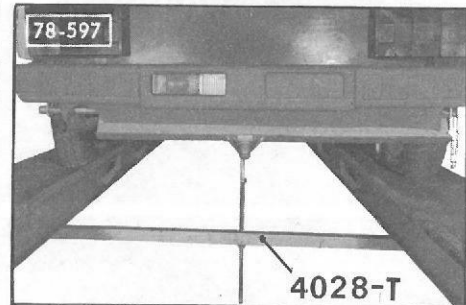




**ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION**

**VISA Tous Types**

**ESSIEU ARRIERE**



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

**La hauteur arrière :** Elle doit être prise du centre de l'articulation extérieure du bras sur la caisse au plan d'appui des roues au sol.

**Hauteur avant :**

**Parallélisme (réglable) :** Pincement des roues vers l'avant

**Carrossage (non réglable) :**

	Spécial ou Club	Super Super E	Super X
La hauteur arrière	303 ± 10 mm	306 ± 10 mm	284 ± 10 mm
Hauteur avant		(voir page 111)	
Parallélisme		2 ± 2 1 mm	
Carrossage		1° ± 30' (contre-carrossage)	

**Condition de serrage des écrous d'axes d'articulation de bras et d'amortisseur :** (voir photo)

A l'aide de l'outil 4028-T brider la suspension afin d'obtenir une cote de :

VISA Spécial ou Club : 194 mm  
VISA Super TT : 196 mm

} entre l'axe d'articulation de l'essieu arrière et le plan d'appui des roues au sol.

**Réglage des roulements de moyeu :** Serrer l'écrou du moyeu de 3 à 4 m.daN en entraînant le tambour en rotation. Desserrer l'écrou, puis le resserrer à la main. Freiner l'écrou dans cette position. Jeu entre l'écrou et la rondelle d'appui = 0,01 à 0,04 mm.

DIRECTION

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) :

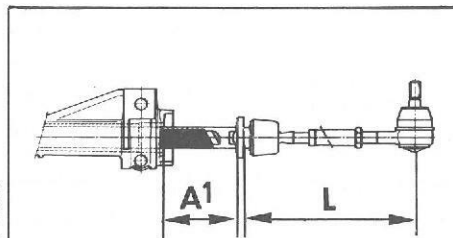
Spécial - Club

380  
1/19,3  
32° 34'  
0,10 à 0,25 mm  
0,02 à 0,03 mm  
304,5 mm  
A<sup>1</sup> = 67 mm

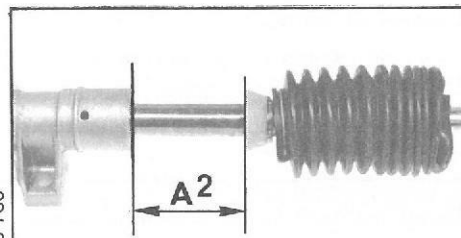
Super TT

380  
1/18,38  
32° 51'  
0,01 à 0,06 mm  
0,01 à 0,06 mm  
316,4 mm  
A<sup>2</sup> = 74 mm

V. 44-4



78-780



VISA Tous Types

SUSPENSION

AVANT

Type « Mac-Pherson »

Barre stabilisatrice :  $\varnothing$  23 mm (VISA Spécial, Club et Super X)  
 $\varnothing$  22 mm (VISA Super et Super E)

Amortisseurs non renouvelables.

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 renouvelables.

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

Barre stabilisatrice :  $\varnothing$  14 mm (VISA Super et Super E)  
 $\varnothing$  16 mm (VISA Super X)

Pas de barre stabilisatrice sur VISA Spécial et Club.

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 111 et 112).

ESSIEU AVANT

GS - GSA

**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.

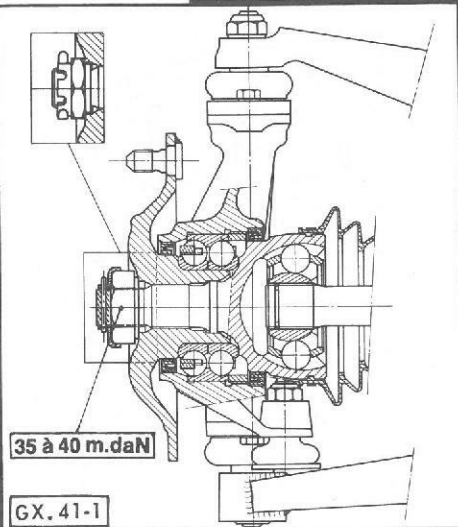
*Contrôle du carrossage, du braquage et du parallélisme* : Se fait moteur tournant au ralenti en position « route », les hauteurs réglées.

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.

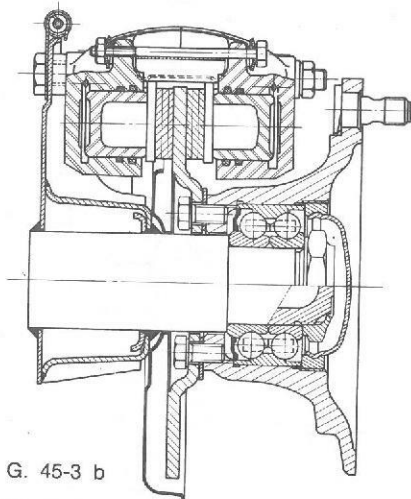
Un tour de chaque embout fait varier le réglage de 4 mm environ.

**Important** : En position ligne droite le dépassement de la crémaillère doit être égal de chaque côté. Les longueurs des filetages apparents des biellettes de direction gauche et droite doivent être sensiblement égales.

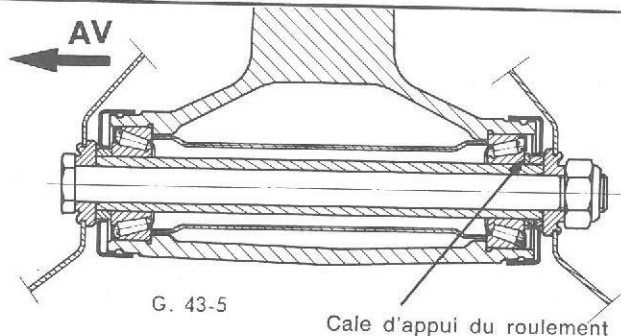


**ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION**

**GS - GSA**



G. 45-3 b



G. 43-5

Cale d'appui du roulement

**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  $\longrightarrow$  : 0 à 5 mm (pincement vers l'avant) (non réglable).

Serrage de l'écrou de fusée  
Serrage du bouchon de fusée

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

SUSPENSION

GS - GSA

**Blocs pneumatiques et amortisseurs :** (voir page 138).

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

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

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

Hauteur avant .....	189 ± 10 mm
Hauteur arrière .....	272 ± 10 mm

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

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

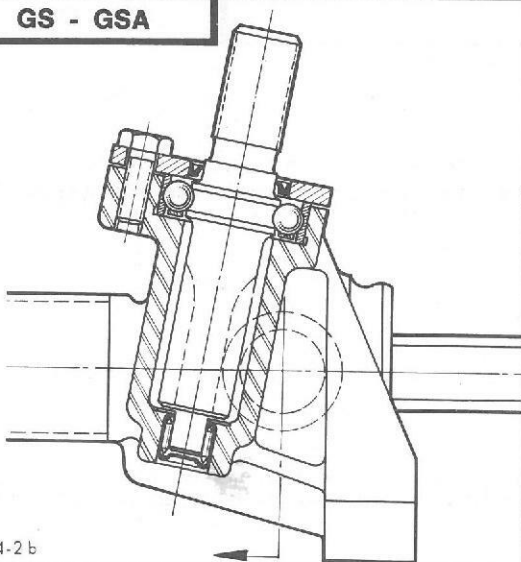
**Cylindres de suspension :** Afin d'améliorer la lubrification du grain de suspension, les pare-poussière des cylindres de suspension avant et arrière contiennent du liquide LHM à raison de :

- 7 cm<sup>3</sup> dans chaque pare-poussière avant
- 25 cm<sup>3</sup> dans chaque pare-poussière arrière

**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.

**ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION**

**GS - GSA**



G. 44-2 b

**DIRECTION**

**Réglage :**

Angle de braquage { Roue extérieure : 34° à 37°  
Roue intérieure : 40° à 45° 30'

Rapport de démultiplication : 1/19.

Jeu au pousoir 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 ( —→ 5/79 ) ; elle doit être placée verticalement vers le bas ( 5/79 —→ ).

**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.

Préré  
cadre

1 mm  
VALE  
Le c  
« nor

Carro

Chas

Angle

1 mm

Parall

Régl

Ecrou

Ecrou

Vis d

Vis d

Ecrou

ESSIEU AVANT

CX

**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 cote 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).

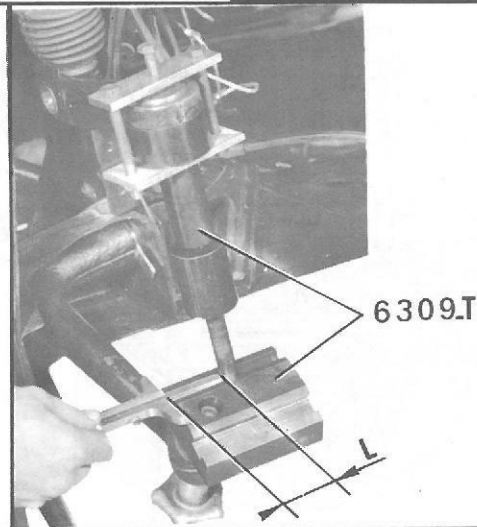
1 mm de cales = variation de  $15'$ .

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

**Réglage parallélisme** : Un quart de tour sur embout de barre = 1 mm.

**Couples de serrage**

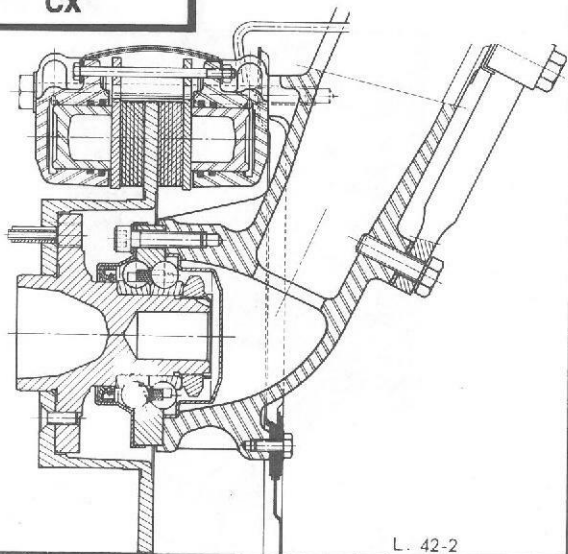
Ecrou de la rotule supérieure de pivot .....	7 m.daN
Ecrou de la rotule inférieure de pivot .....	5 m.daN
Vis de fixation de rotule inférieure sur pivot .....	2,7 m.daN
Vis de fixation du roulement .....	2,7 m.daN
Ecrou de fusée ( <i>faces et filets graissés</i> ) : .....	35 à 45 m.daN





**ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION**

**CX**



L. 42-2

**ESSIEU ARRIERE**

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

**Parallélisme** (*non réglable*) : Pincement vers l'avant : 1 à 4 mm.

Le contrôle de ces valeurs s'effectue moteur tournant, les hauteurs étant réglées.

**Bras d'essieu arrière**

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

**Couples de serrage des bras :**

Ecrou d'articulation des bras ( <i>faces et filets graissés</i> ) . . . . .	12 à 13 m.daN
Ecrou de fusée ( <i>faces et filets graissés</i> ) . . . . .	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

**Blocs  
Haute**  
Les h  
Les h

Be  
Br

L

SUSPENSION

CX

**Blocs pneumatiques et amortisseurs :** (voir pages 139 à 141).

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

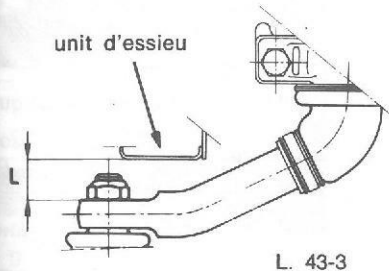
*Les hauteurs avant* sont mesurées entre le dessous du point « a » de l'unit d'essieu et le plan d'appui des roues.

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

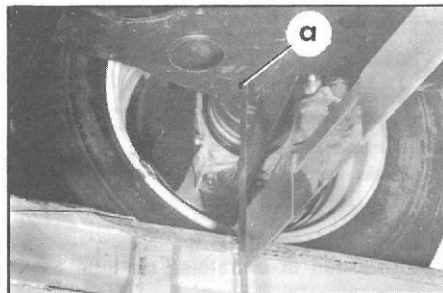
	Hauteurs avant	Hauteurs arrière
Berlines Breaks	165 ± 8 mm	215 ± 5 mm 210 ± 8 mm

**Réglage latéral de la barre anti-roulis :**

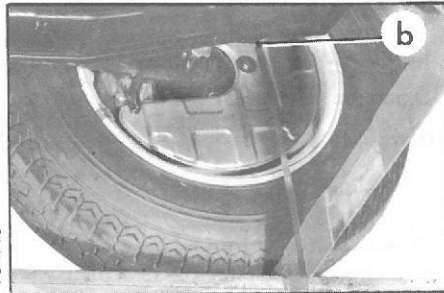
La cote L doit être identique de chaque côté à ± 2 mm.



13 447



13 449



**ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION**

**CX**

**DIRECTION**

Rapport de démultiplication :  
Braquage (roue intérieure) :

**Direction mécanique**

1/24,5

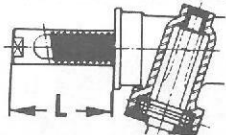
**Direction assistée à rappel asservi**

1/13,5

43° 30' + 1°  
0°

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

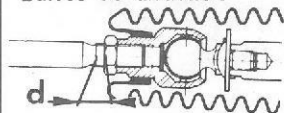
**Point milieu de crémaillère**



L.44-1

L gauche = L droite

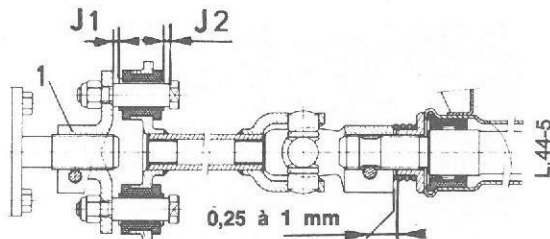
**Barres de direction**



L.44-2

d gauche = d droite à 2 mm près

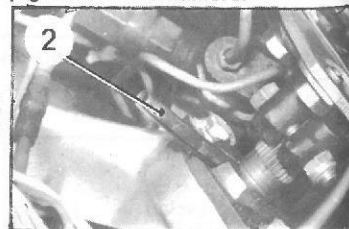
**J1 = J2 obtenu par déplacement de la bride (1) sur le pignon de crémaillère**



L.44-5

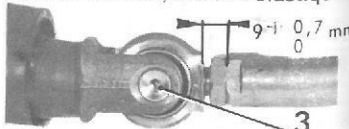
**Direction mécanique seulement**  
Jeu entre cardan et entretoise de tube fixe

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



14899

Leviers de direction  
Positionnement, liaisons élastiques

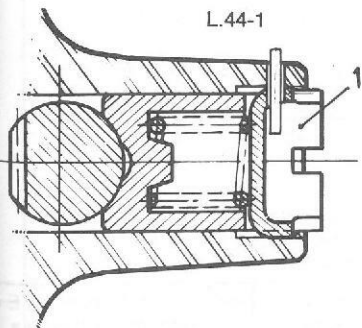


14882

Axes (3) perpendiculaires à fixation du carter sur traverse

DIRECTION

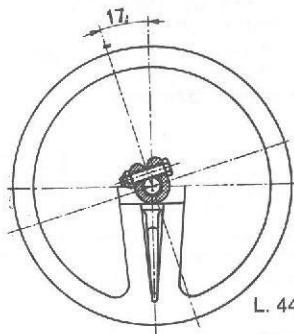
CX



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

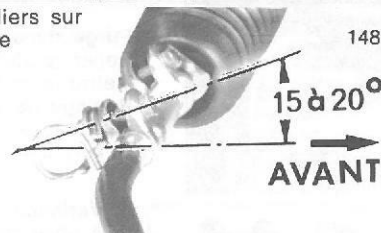
Position de la branche du volant  
en position « ligne droite », bran-  
che verticale vers le bas.

Orientation du cardan : 17° environ  
à gauche.



L. 44-3

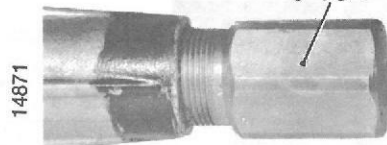
Orientation des colliers sur  
manchon de réglage



14881

15 à 20°  
AVANT

Outil de blocage en position « ligne  
droite » du boîtier de commande  
6454-T



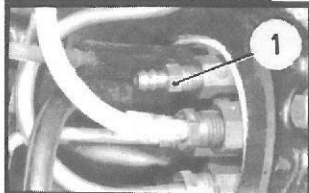
14871

Emploi IMPERATIF SERRAGE MODERE

**ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION**

**CX**

**DIRECTION**



14 901

**Purge du cylindre de came :**

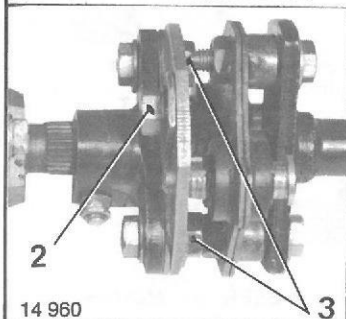
Relier la vis de purge (1) au réservoir.

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).



14 960

**EPURE DE DIRECTION**

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

à position « basse »

0 à 1 mm d'ouverture

De position

« normale route »

à position « haute »

0 à 1 mm de pincement

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

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

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

**COUPLES DE SERRAGE DES ROUES**

**TOUS TYPES**

VEHICULES	COUPLES DE SERRAGE (en m.daN)	
A	4,5 à 6	
LNA	6 à 8	
VISA	6 à 8 jante acier 7,5 à 8,5 jante aluminium	
GS-GSA	5,5 à 7,5 jante acier 7,5 à 8,5 jante aluminium	
CX	7 à 9	} Jante acier (vis à tête conique) · } Jante aluminium (vis à tête plate avec rondelle élastique). Enduire l'alésage de centrage de la roue sur le moyeu avec de la graisse « TOTAL MULTIS »

## FREINS

A		MAITRE-CYLINDRE - CYLINDRES DE ROUE		
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)			
<b>FREINS A DISQUES (avant)</b>			∅ des pistons avant	
Dyane 6 - Méhari	(7/77 → )	Double circuit 20,6	42	16
Acadiane	(2/78 → 10/79) (10/79 → )			17,5 19
Méhari 4 × 4	(12/79 → )	Double circuit 20,6	42	Frein à disque à l'arrière ∅ des pistons : 30

**Liquide de frein :** Règle générale sur véhicules A :

Utilisation du LHM pour tous modèles avec **frein à disques** à l'avant.

Utilisation du TOTAL FLUIDE SY (norme SAE J 1703) pour tous les modèles avec **frein à tambours** à l'avant.

## FREINAGE A TAMBOUR A DOUBLE CIRCUIT

A

2 CV 6 (10/76 → )

Dyane 6 - Méhari (10/76 → 7/77)

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

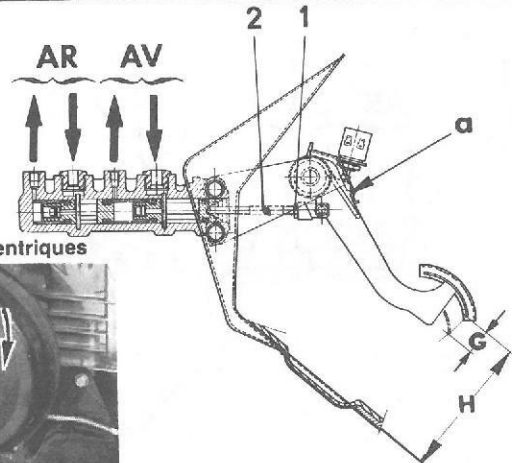
H = 131,5 ± 2,5 mm sinon, griffer la tôle « a ».

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

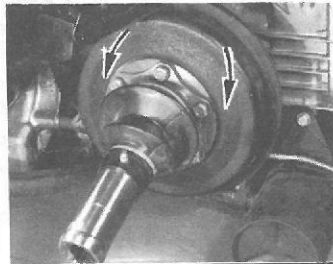
Liquide utilisé : Suivant Norme SAE J 1703.

TOTAL FLUIDE SY

A. 45-72



Réglage des excentriques



3352

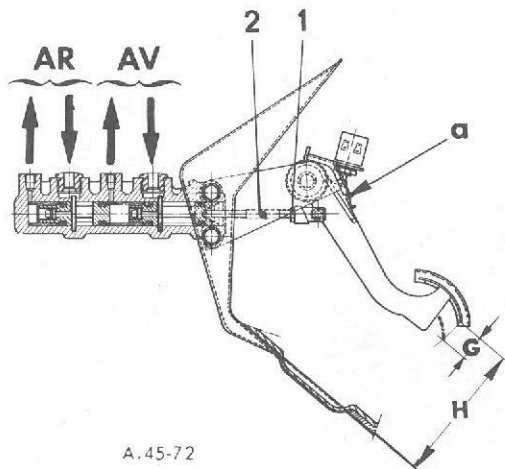
Véhicules	Ø des tambours	
	Avant	Arrière
2 CV 6 (10/76 → )	200 mm	180 mm
Dyane 6 - Méhari (10/76 → 7/77)	220 mm	
Acadiane (2/78 → ) Dyane 6 - Méhari (7/77 → )		

Rectification : 2 mm maxi au diamètre



A

## FREINS A DISQUE A DOUBLE CIRCUIT



Dyane 6, Méhari (7/77 → )

Méhari 4 × 4

Acadiane (2/78 → 10/79)

} voir  
dessin

## NOTA

Acadiane (10/79 → ) les circuits avant et arrière sur maître-cylindre sont inversés.

**Epaisseur des disques** Tous Types : 7 mm (5 mm mini)

**Hauteur de pédale H** Tous Types :  $143 \pm 4$  mm - **Réglage** : griffer la tôle en « a ».

**Garde à la pédale G** : 1 à 5 mm, agir sur le contre-écrou (1) et le poussoir (2).

**Liquide utilisé** : TOTAL LHM.

**Purge** : commencer par les roues avant sur **Acadiane** (équipée d'un limiteur de freinage). Les freins arrière doivent être purger roues au sol.

A.45-72

## FREINS

## LNA - VISA Tous Types

Véhicules	∅ du maître-cylindre	∅ des pistons des étriers AV	Epaisseur du disque	∅ des cylindres de frein AR	∅ des tambours	Correcteur de freinage AR
LNA VISA TT sauf Super X	17,5 mm (CITROEN) ou 19 mm (DBA)	45 mm (CITROEN) 2 pistons	9 mm 7 mm minimum	20,6 mm (DBA ou Girling)	180 mm (181 mm maximum après rectification)	non asservi à la suspension LNA : repère J VISA TT sauf Super X : repère K
		48 mm (DBA) 1 piston	10 mm 8 mm minimum	22 mm (DBA ou Girling)		
VISA Super X	19 mm + Master-VAC (DBA)	45 mm (CITROEN) 2 pistons	9 mm 7 mm minimum	22 mm (DBA)		asservi à la suspension repère P

**Maître-cylindre :** A double circuit, assisté par Master-VAC sur **VISA Super X**.

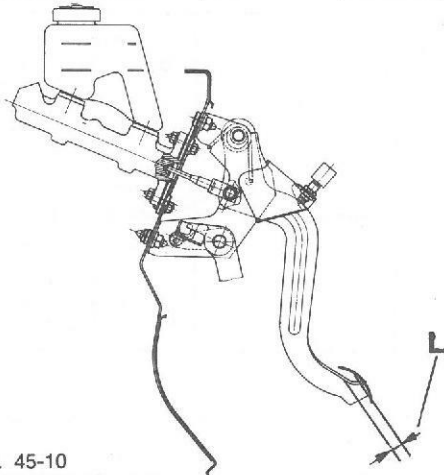
**Liquide de frein :** Suivant norme SAE J 1703 : TOTAL FLUIDE SY.

**Purge :** Elle peut être facilitée en utilisant un appareil du commerce (exemple ARC 50). Commencer par les roues avant. Sur **VISA Super X** purger les freins AR roues au sol.

# FREINS

## LNA - VISA

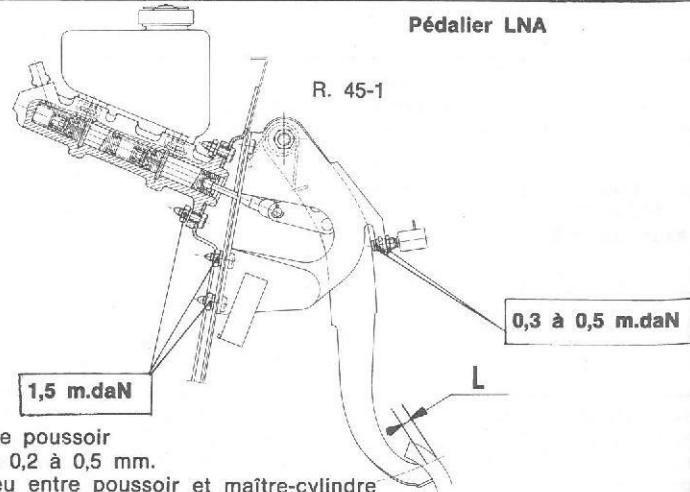
Pédalier VISA TT (7/80 → ) sauf Super X



V. 45-10

## FREINS

Pédalier LNA



**Pédalier :** 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.

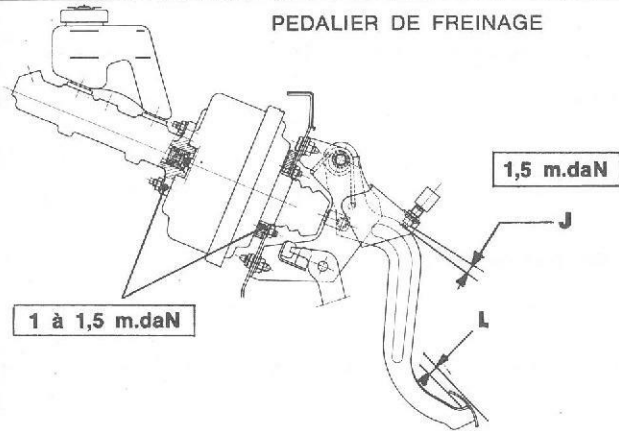
V. 45-11

Jeu J  
A titre

## PEDALIER DE FREINAGE - LIMITEUR DE FREINAGE

VISA Super

## PEDALIER DE FREINAGE

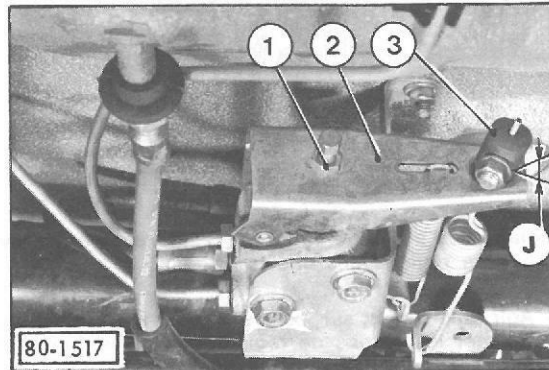


Jeu  $J = 3$  à  $5$  mm réglable par la position du contacteur.  
A titre indicatif lorsque  $J = 3$  mm,  $L = 9,3$  mm.

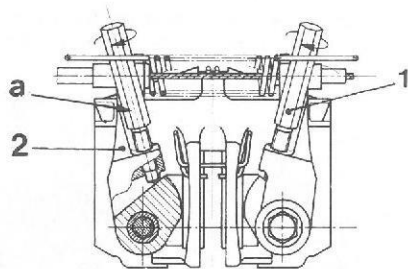
## REGLAGE DU LIMITEUR DE FREINAGE

Appuyer énergiquement sur la pédale de frein pour fermer le limiteur. Régler le serre-câble (3) de façon à obtenir un jeu  $J = 1$  à  $1,5$  mm entre la face d'appui du serre-câble et le levier (2).

NOTA :  
Ne pas intervenir sur la vis (1), celle-ci étant réglée en usine.



GSA



Épaisseur des disques de frein GS Tous Types (7/79 → )

Avant	Arrière	Épaisseur mini :	Avant	Arrière
9 mm	7 mm		7 mm	5 mm

Voile des disques de frein avant et arrière : 0,2 mm maximum.  
Planéité des disques : 0,02 mm maximum.

Diamètre des pistons récepteurs :

Avant : 45 mm - Arrière : 30 mm.

**Réglage des freins de sécurité :** S'assurer que les leviers (2) sont en butée en « a » sur l'étrier, sinon desserrer les contre-écrous et les écrous de réglage des câbles :

- Agir **uniquement** sur les vis (1) pour amener les plaquettes à la limite du léchage, au point de voile maxi du disque.
- Amener les écrous de réglage des câbles au contact de leviers (2) serrer les contre-écrous. Les longueurs libres des embouts filetés doivent être sensiblement égales.

## FREINAGE

GSA

## MONTAGE DU DOSEUR DE FREIN :

Les raccords (3) et (4) les plus éloignés du pédalier doivent être situés à gauche du doseur.

## REGLAGE DE LA GARDE DE LA PEDALE DE FREIN :

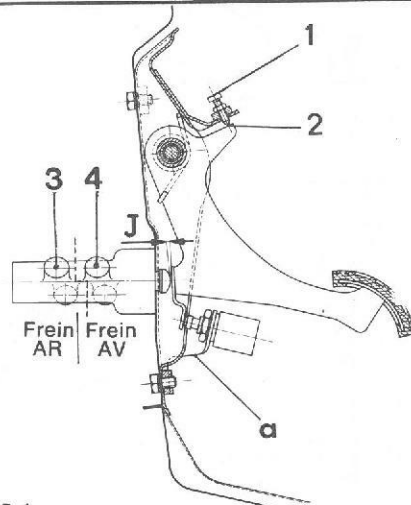
- a) **Pédalier équipé d'une vis de réglage** : agir sur la vis (1) pour obtenir entre pédale et doseur, un jeu  $J = 0,1$  à  $0,5$  mm.
- b) **Pédalier sans vis de réglage** : griffer la tôle (2) pour obtenir entre pédale et doseur un jeu  $J = 0,1$  à  $0,5$  mm.

## 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.

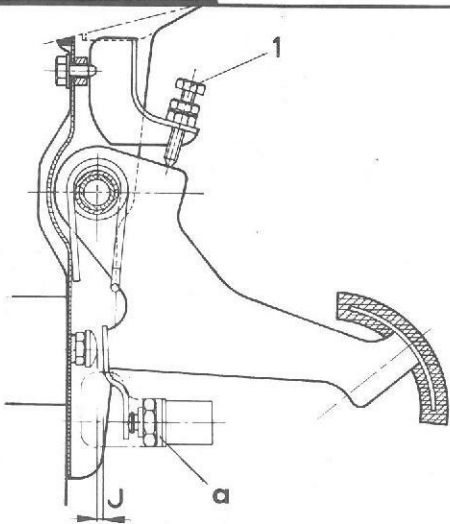
PURGE DE FREINS : (voir pages 135 et 136).



G. 45-4

CX

## FREINAGE



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

Limiteur de freinage arrière sur véhicules TT 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 ».

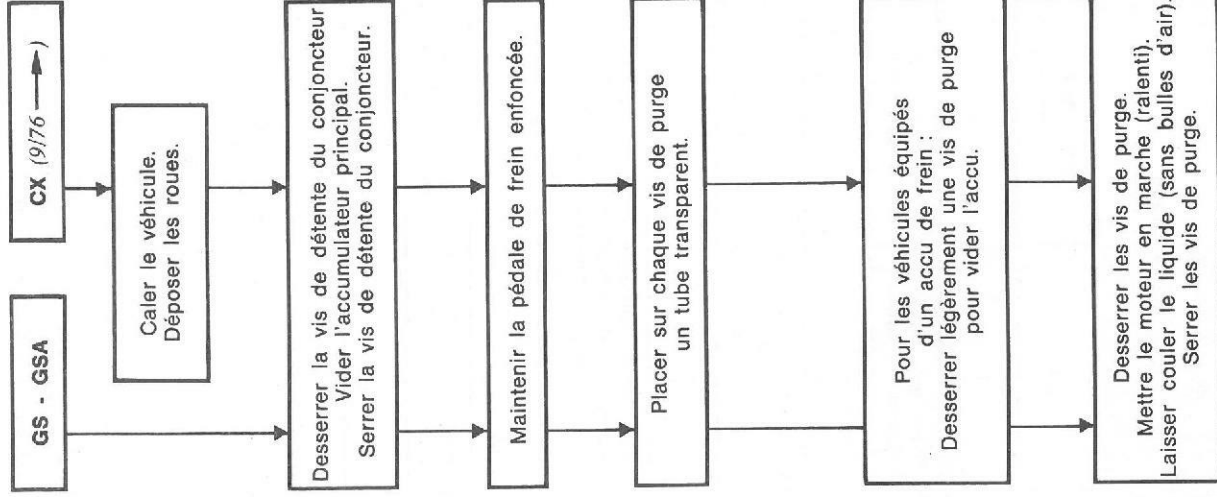
**Frein de sécurité :** Réglage des plaquettes : Celles-ci doivent être au « léchage » sur le disque de frein au point de voile maximum du disque.

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.**

GS - GSA - CX

## Freins avant







## TABLEAU DE TARAGE DES ORGANES

TOUS TYPES

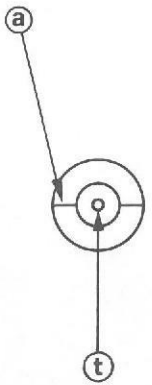
Véhicules	Conjoncteur-disjoncteur		* Accu principal	Mano-contact	Vanne de sécurité	Accu de freins
	Conjonction	Disjonction				
GS (3/73 →)	140 à 150 bars	165 à 175 bars	$62 \pm \frac{2}{32}$ bars	75 à 95 bars	70 à 90 bars	$62 \pm \frac{2}{32}$ bars
GSA					110 à 130 bars	
CX TT						

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

## MISE HORS PRESSION DES CIRCUITS HYDRAULIQUES DE SUSPENSION

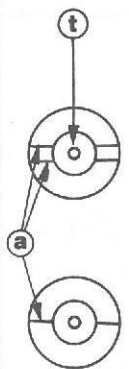
Véhicules G TT	Position du véhicule	Vis de détente du conjonct./dis.	Position de la commande des hauteurs	
Avec vanne de sécurité	Haute Véhicule calé	Desserrée	Route - Le véhicule repose sur les cales	
Avec vanne de sécurité et vis de purge	Route	Desserrée	Route - Ouvrir la vis de purge (1). Agir sur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

## BLOCS PNEUMATIQUES - AMORTISSEURS

G	BLOCS PNEUMATIQUES - AMORTISSEURS							
		Véhicules	Type	Tarage	Repères			
					Sur étiquette			Sur amortisseur
	Avant	GS - GSA Tous Types	Tôle emboutie (400 cm <sup>3</sup> )	55 bars	montage série :			sans repère trou de fuite ⊕ t ∅ 1,5 mm
					vert	vert	vert	
	montage réparation :							
	jaune	jaune		jaune				
	Arrière	GS - GSA sauf break entreprise		35 bars	montage série :			1 rainure (a) (voir schéma) trou de fuite ⊕ t ∅ 1,1 mm
					bleu	bleu	blanc	
montage réparation :								
jaune	jaune	jaune						
GS - GSA entreprise	35 bars	montage série :			sans repère trou de fuite ⊕ t ∅ 1,1 mm			
		bleu	marron	violet				
montage réparation :								
jaune	jaune	jaune						


## BLOCS PNEUMATIQUES AVANT - AMORTISSEURS (VOIE NORMALE) → 7/80

CX.TT

Véhicules	Type volume	Tarage	Repère sur étiquette						Repère sur amortisseur	
			Série			Pièces de rechange				
CX Berlines TT sauf GTI - Prestige Reflex - Athéna	Tôle emboutie 500 cm <sup>3</sup>	75 <sup>+2</sup> / <sub>-27</sub> bars	vert	vert	vert	vert	marron	vert	2 rainures (a) trou de fuite t ∅ 1,8 mm	
GTI			vert	vert	gris	vert	marron	gris	sans rainure trou de fuite t ∅ 1,5 mm	
Prestige			vert	marron	vert	vert	marron	vert	2 rainures (a) trou de fuite	
Reflex - Athéna		70 <sup>+2</sup> / <sub>-25</sub> bars	vert	vert	blanc	vert	marron	blanc	t ∅ 1,8 mm	
Breaks Tous Types		75 <sup>+2</sup> / <sub>-27</sub> bars	vert	vert	violet	vert	marron	violet	1 rainure (a) trou de fuite t ∅ 1,8 mm	

CX.TT

BLOCS PNEUMATIQUES AVANT - AMORTISSEURS - (VOIE ELARGIE) 7/80 →

	Véhicules	Type volume	Tarage	Repère sur étiquette						Repère sur amortisseur
				Série			Pièces de rechange			
	CX Berlines TT sauf GTI Prestige	Tôle emboutie 500 cm <sup>3</sup>	75 <sup>+2</sup> -27 bars	vert	blanc	blanc	vert	marron	blanc	3 rainures (a) trou de fuite (t) Ø 2 mm
	CX GTI			vert	vert	orange	vert	marron	orange	3 rainures (a) trou de fuite (t) Ø 1,65 mm
	CX Prestige			vert	marron	blanc	vert	marron	blanc	3 rainures (a) trou de fuite (t) Ø 2 mm
	Breaks Tous Types			vert	vert	rose	vert	marron	rose	3 rainures (a) trou de fuite (t) Ø 2 mm

## BLOCS PNEUMATIQUES ARRIERE - AMORTISSEURS

CX

Véhicules	Type Volume	Tarage	Repère sur étiquette							
			Série					Pièce de rechange		
CX Berlines TT sauf GTI et Prestige	Tôle emboutie 500 cm <sup>3</sup>	2 bars 40 + - 15	bleu	bleu	bleu	bleu	marron	bleu	2 rainures « a » trou de fuite (t) Ø 1,4 mm	
CX Prestige			bleu	marron	bleu	bleu	marron	bleu		
CX GTI			bleu	bleu	gris	bleu	marron	gris	sans rainure trou de fuite (t) Ø 1,25 mm	
CX Break TT	Visse 700 cm <sup>3</sup>	35 <sup>+2</sup> -10 bars	Sans étiquette			2 rainures (b) trou de fuite (t) Ø 1,65 mm				

## TOUS TYPES

## MANO-CONTACT DE CIRCUIT HYDRAULIQUE

Véhicule	Emplacement	Tarage	Couple de serrage
GS TT (9/76 → )	Vanne de sécurité	Le témoin s'allume entre : 95 et 75 bars	1,1 à 1,2 m.daN
GSA TT			
CX TT	Vanne de sécurité		

## ALTERNATEURS - REGULATEURS

A - LNA - VISA

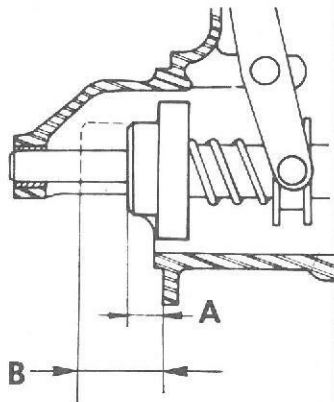
Véhicules	Alternateur	Régulateur	Vitesse Alt./Mot.	Débit tr/mn moteur	Régulation
<b>A TT</b>	DUCELLIER 7532 PARIS-RHONE A 11 M 12 FEMSA ALN 12-1	DUCELLIER 8347 PARIS-RHONE AYA 213	1,8 /1	Sous 14 volts 6 A à 1 050 tr/mn 22 A à 2 350 tr/mn 28 A à 4 450 tr/mn	13,6 à 14,2 volts à 22 °C à 2 800 tr/mn moteur
<b>VISA 4 CV LNA</b>	DUCELLIER 512 008 PARIS-RHONE A 12 M 11 ( → 7/80 ) PARIS-RHONE A 12 M 17 ( 7/80 → )	DUCELLIER 511 004 PARIS-RHONE YL 123 ( → 7/80 ) PARIS-RHONE YL 143 ( 7/80 → )	2/1	Sous 13,5 volts 13 A à 850 tr/mn 27 A à 1 500 tr/mn 33 A à 4 000 tr/mn	13,8 à 14,5 volts à 22 °C à 3 000 tr/mn moteur
<b>VISA SUPER TT</b>	DUCELLIER 512 010 PARIS-RHONE A 12 M 9 ( → 7/80 ) PARIS-RHONE A 12 M 16 ( 7/80 → )	DUCELLIER 511 004 PARIS-RHONE YL 123 ( → 7/80 ) PARIS-RHONE YL 143 ( 7/80 → )	1,77/1	13 A à 850 tr/mn 27 A à 1 700 tr/mn 33 A à 4 500 tr/mn	

- NOTA : 1. Véhicules **ATT** sauf **Méhari** : Régulateur électromagnétique - Voltmètre thermique.  
Véhicules **Méhari** : Régulateur électromagnétique - Voyant de charge avec système électronique incorporé.  
Véhicules **VISA TT - LNA** : Régulateur électronique incorporé à l'alternateur - Voyant de charge.
2. **Voyant de charge** : S'allume pour un manque ou un excès de charge. Eteint pour U entre 12,8 et 15 volts environ..
3. **Alternateur avec REI** ( 7/80 → ) : Connecteur sur régulateur avec fiche de 5 mm (+) et fiche de 6,3 mm (lampe).



## A - LNA - VISA

## DEMARREURS



Véhicules	Démarreur	∅ mini collecteur	I absorbée couple bloqué	Réglage lanceur	
				A mm maxi	B mm mini
A TT	DUCELLIER 6202 (collecteur plat)		280 A	19,7	31,7
	PARIS-RHONE D 8 E 148	34,5 mm		21	31,7
	ISKRA AZE 0305	31 mm			
	FEMSA MTA 12-30				
VISA 4 CV	PARIS-RHONE D 8 E 154	35,8 mm	320 A	DUCELLIER $16 \pm 0,5$   $26,5 \pm 0,5$ PARIS-RHONE $15 \pm 0,8$   $25,7 \pm 0,5$	
LNA	FEMSA MTA 12-40		270 A		
VISA Super sauf X	DUCELLIER 6216	} Pays tempérés	350 A		
	PARIS-RHONE D 8 E 107				
VISA Super X	DUCELLIER 6220	} Pays froids	400 A		
	PARIS-RHONE D 8 E 117				
VISA Super X	DUCELLIER 532 014 PARIS-RHONE D 8 E 151		360 A		

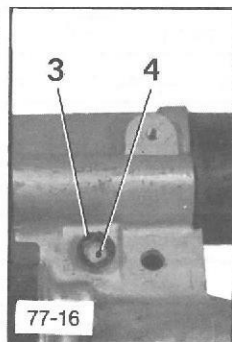
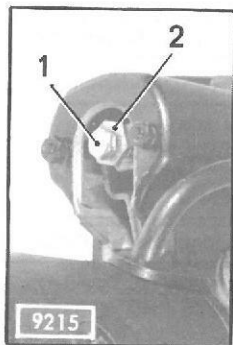
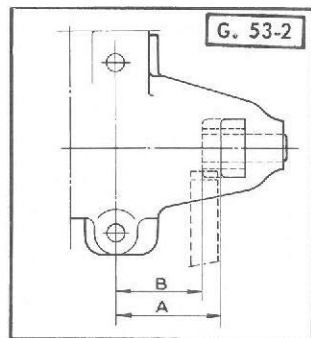
## ALTERNATEURS - REGULATEURS

G

Véhicules	Alternateur	Débit	Régulateur	Régulation
<b>G TT</b> sauf <b>GSA</b>	<b>35 ampères</b>	<b>Rapport vitesse alt./mot. : 1,77/1</b>	<b>Indépendant</b>	A 2 800 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 1 700 tr/mn moteur 33 A à 4 500 tr/mn moteur	DUCELLIER 8366 PARIS-RHONE AYC 213 SEV-MARCHAL 72 717 102 FEMSA GRO 12-4	
<b>GSA 1300</b> ( $\leftarrow$ $\rightarrow$ 7/80)	<b>40 ampères</b>	<b>Rapport vitesse alt./mot. : 1,77/1</b>	<b>Incorporé à l'alternateur</b>	A 3 370 tr/mn moteur en intensité croissante de 5 à 36 A 13,8 à 14,5 volts à 22 °C
	DUCELLIER 514 006 PARIS-RHONE A 12 R 38 MOTOROLA 9 AR 2748 G	Sous 13,5 volts 20,5 A à 1 000 tr/mn moteur 30 A à 1 840 tr/mn moteur 37 A à 3 670 tr/mn moteur	DUCELLIER 511 007 PARIS-RHONE YL 131 MOTOROLA 9 RC 7053	
<b>GSA TT</b> (7/80 $\rightarrow$ )	DUCELLIER 514 006 A PARIS-RHONE A 12 R 46 MOTOROLA 9 AR 2828 G	38,5 A à 4 900 tr/mn moteur	DUCELLIER 511 007 A PARIS-RHONE YN 141 MOTOROLA 9 RC 7074	

G

## DEMARREURS (Position lanceur)



G. 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.

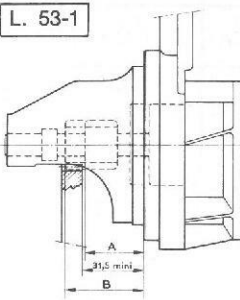
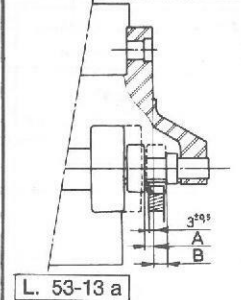
ALTERNATEURS A REGULATEUR INCORPORE						CX Tous Types			
Véhicules	Type	Alternateur	Régulat.	Vitesse Alt./mot.	Débit tr/mn moteur sous 13,5 volts				
<b>CX Reflex - Athéna</b> (sauf Climat)	72 A	SEV PARIS-RHONE 71 770 102 ( → 7/80)	72 590 702			33 A	62 A	70 A	72 A
		PARIS-RHONE A 14 N 22 * (7/80 → )	YL 139	2,10/1	710 tr/mn	1 420 tr/mn	2 840 tr/mn	3 790 tr/mn	
<b>CX Reflex - Athéna</b> Climat (7/80 → )	80 A	PARIS-RHONE A 14 N 10 *	YL 139			38 A	66 A	75 A	77 A
<b>CX 2400</b> sauf I.E. et Ambulance	72 A	DUCELLIER 516 013 A-B ( → 7/80)	511 008 A 511 008 A	2,18/1	690 tr/mn	1 375 tr/mn	2 750 tr/mn	3 670 tr/mn	
		<b>CX 2500</b> sauf B.V. 5		DUCELLIER 516 013 C * (7/80 → )	2,54/1	590 tr/mn	1 180 tr/mn	2 360 tr/mn	3 150 tr/mn
<b>CX 2400</b> I.E. et Ambulance	80 A	PARIS-RHONE A 14 N 1 ( → 7/80)	YL 130	2,18/1	690 tr/mn	1 375 tr/mn	2 770 tr/mn	3 670 tr/mn	
		<b>CX 2500 B.V. 5</b>	PARIS-RHONE A 14 N 2 * (7/80 → )	YL 140	2,35/1	640 tr/mn	1 280 tr/mn	2 560 tr/mn	3 400 tr/mn

Tension régulée : 13,8 à 14,5 volts de 8 à 65 A ou 72 A suivant type à 6 000 tr/mn alternateur.

\* Alternateurs avec connecteur à fiche de 5 mm (+) et fiche de 6,3 mm (lampe) pour alimentation régulateur.

## CX Tous Types

## DEMARREURS

Véhicules	Démarreur	Réglage du lanceur			
		A (mm)	B (mm)	CX 2400 - 2500	CX Athéna - Reflex
CX Reflex Athéna	DUCELLIER 532 004 PARIS-RHONE D 8 E 140	4,7 mini	6,1 mini		
CX 2400 (sauf I.E.)	DUCELLIER 6236 PARIS-RHONE D 9 E 21	30,5 maxi	43,7 mini		
CX 2400 I.E.	DUCELLIER 536 001 ( → 1/80 ) DUCELLIER 534 009 ( 1/80 → ) PARIS-RHONE D 9 E 21 ( 1/80 → )				
CX 2500 Diesel	PARIS-RHONE D 11 E 169 ( → 5/80 ) PARIS-RHONE D 11 E 177 ( 5/80 → ) DUCELLIER 538 006	29,9 maxi	39,5 mini		

## CIRCUIT DE CHARGE

Tous types sans régulateur incorporé

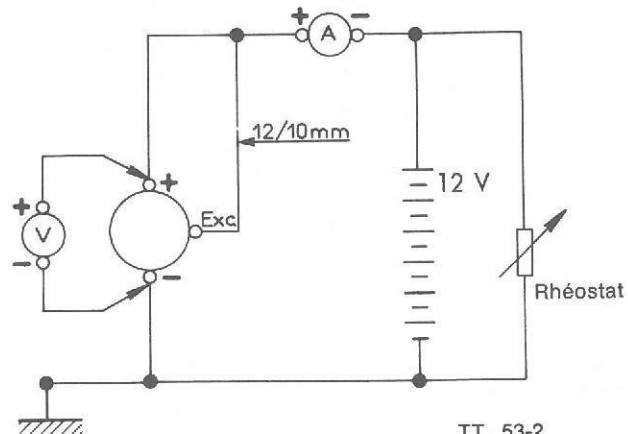
## CONTROLE DU DEBIT D'UN ALTERNATEUR

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

**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.

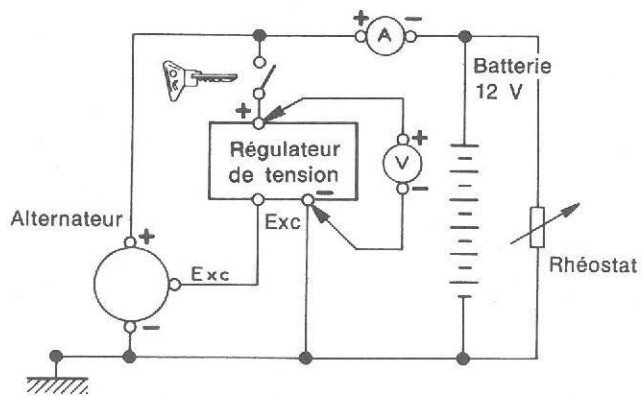
Schéma de montage de contrôle



## Tous types sans régulateur incorporé

## CIRCUIT DE CHARGE

Schéma de montage de contrôle



## CONTROLE D'UN REGULATEUR DE TENSION

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

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

TT. 53-1

## CIRCUIT DE CHARGE

Tous types avec régulateur incorporé

**CONTROLES** (Batterie bien chargée) :

Réaliser le branchement des appareils de contrôles : voltmètre, ampèremètre, rhéostat.

**Débit :**

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

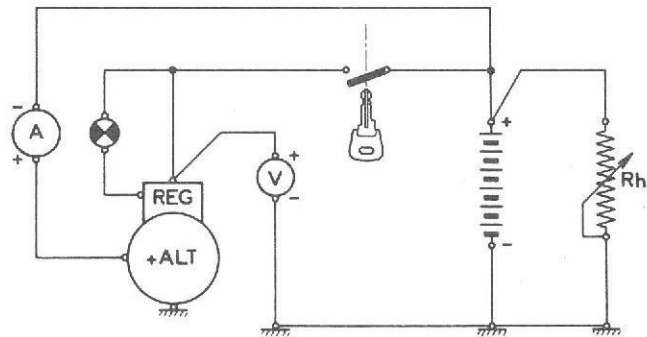
**Régulation :**

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

**Voyant de charge :** allumé < 12,8 volts

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

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



V. 53-1

TT. 53-2



