



NOTES
TECHNIQUES
AM 83 →

MAN
008900
C25-C35



UTILISATION DU RECUEIL.

Le Recueil des NOTES TECHNIQUES concernant ces types de véhicules se compose de 14 chapitres repérés (chiffres ou lettre), séparés par des intercalaires à onglet. Par chapitre un onglet supplémentaire sépare les notes concernant les véhicules C 25 et C 35.

Il permet de classer pour les types de véhicules considérés les notes suivantes :

- NOTE TECHNIQUE ou NOTE TECHNIQUE D'ATELIER
- INFORMATION-REPARATION
- INFO'RAPID

La tête de présentation de chaque note indique :

CITROËNA SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	NOTE - - - - -	<div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 30px; height: 30px; margin: 0 auto;"></div>
APPLICATION :	CONCERNE :	
DIFFUSION :		
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS :		

A : Le Type de véhicule.

B : Le N° du recueil pour classement

C : Le N° du groupe organique ou la lettre (E) correspondant au chapitre de classement.

D : Le N° d'ordre pour le classement par chapitre.

Par chapitre et par véhicule (C 25 ou C 35), la 1^{ère} note diffusée porte le N° 1, la seconde le N° 2, etc, quel que soit son type (Note Technique ou Technique d'Atelier, Information-Réparation, Info'Rapid).

En conséquence, pour le classement des notes indiquées, procéder de la façon suivante :

- Repérer le N° du chapitre de classement.
- Repérer le type de véhicule.
- Par chapitre les notes relatives aux véhicules C 25 se classent devant l'onglet séparatif, les notes concernant le véhicule C 35 derrière l'onglet.
- Insérer chaque note dans le chapitre correspondant devant ou derrière l'onglet en tenant compte de son N° d'ordre, celle portant le N° 1 devant se trouver classée dessous.

**RECUEIL DES
NOTES
TECHNIQUES**

**CHAPITRES
POUR
CLASSEMENT**

**0 GENERALITES VEHICULES
PRESENTATION NOUVEAUTES
(VEHICULES-VERSIONS-OPTIONS)**

1 MOTEUR y.c
② ALIMENTATION - CARBURATION
③ ALLUMAGE

4 EMBRAYAGE

**5 BOITE DE VITESSES
TRANSMISSIONS**

**6 SOURCE ET RESERVE
DE PRESSION**

7 ESSIEU AVANT

8 ESSIEU ARRIERE

**9 SUSPENSION
ROUES - PNEUMATIQUES**

10 DIRECTION

11 FREINAGE

**12 EQUIPEMENT
ELECTRIQUE ET RADIO**

**13 CHAUFFAGE
VENTILATION ET
CLIMATISATION**

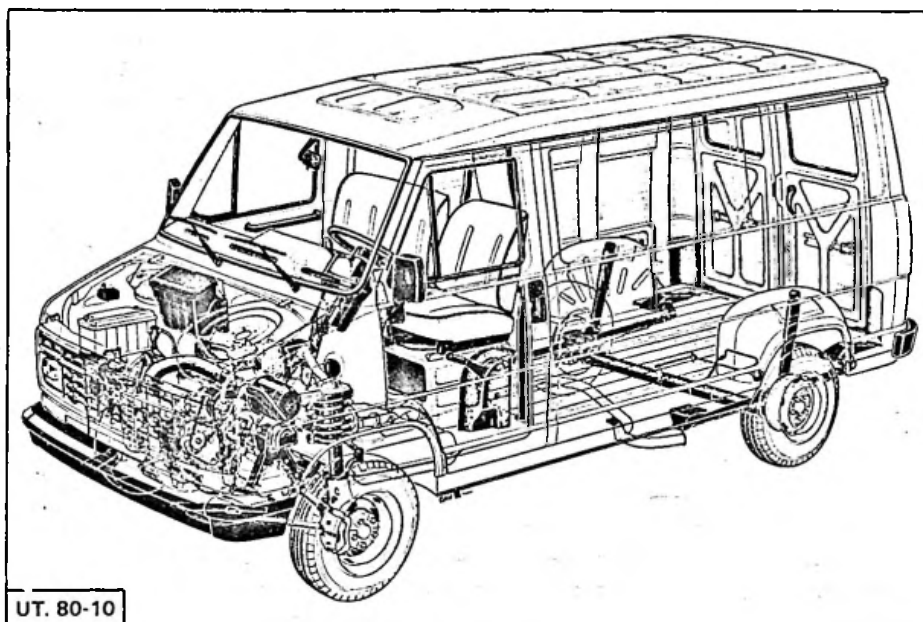
**14 CARROSSERIE (ELEMENTS SOUDES)
y. c. ⑮ ELEMENTS AMOVIBLES
ET HABILLAGE**

E ENTRETIEN - REVISIONS

SERVICES A LA CLIENTÈLE DÉPARTEMENT TECHNIQUE APRÈS-VENTE

Note confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

Ces nouveaux véhicules utilitaires seront commercialisés dans le réseau CITROËN FRANCE à partir de **Novembre 1981**.



CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

GAMME 1000

Motorisation : 1,8 litre Essence
2,5 litres Diesel

Empattement : 2,91 m

Boîte de vitesses : 4 vitesses : moteur 1,8 litre - 2,5 litre Diesel

GAMME 1300

Motorisation : 2 litres Essence - 2,5 litres Diesel.

Empattement : 2,91 m - 3,64 m.

Boîte de vitesses : 5 vitesses

Différentes versions, en fonction des empattements (2,91 ou 3,64 m) et des hauteurs utiles (1,5 m et 1,8 m) déterminent des volumes de chargement de 6,5 m³ - 8 m³ - 10 m³.

T.S.V.P.

NOTE TECHNIQUE

N° 81-01 UT

Le 26 Octobre 1981

Cette note concerne

L'ATELIER
LE MAGASIN
LA STATION SERVICE

PAYS INTÉRESSÉS :

DIFFUSION :

TOUS PAYS

APPLICATION :

FRANCE
et suivant commercialisation

VÉHICULES - C25

Tous Types

1000 { 280 A 10
280 A 50

1300 { 280 B 20
280 B 50

NOUVEAUX VEHICULES

Caractéristiques

Identification des véhicules :

DESIGNATION AUX MINES	DESIGNATION COMMERCIALE	TYPE MOTEUR	PTC EN KG	PTR EN KG	CARROSSERIE	PUISSANCE ADMINISTRATIVE
280 A 50	C 25 D	U 25/651	2550	4050	Fourgon tôle	10 CV
280 B 50	C 25 D	U 25/651	2900	4400	Fourgon tôle	10 CV
280 A 10	C 25	XM 7 T	2450	3850	Fourgon tôle	10 CV
280 B 20	C 25	XN 1 T	2800	4200	Fourgon tôle	11 CV
280 G 50	C 25 D	U 25/651	3100	4600	Chassis cabine	10 CV
280 G 20	C 25	XN 1 T	3100	4500	Chassis cabine	11 CV

Dimensions et poids :

	1000	1300
Empattement :	2,91 m	2,91 m
ou :		3,64 m
Voie avant :	1,682 m	
Voie arrière :	1,650 m	
Poids maxi sur l'essieu avant à ne pas dépasser :	1460 kg (Essence - Diesel)	1550 kg (Essence - Diesel)
Poids maxi sur l'essieu arrière à ne pas dépasser : ...	1460 kg (Essence - Diesel)	1680 kg (Essence - Diesel)

MOTEURS

TYPE DE MOTEUR	MOTEURS ESSENCE		MOTEUR DIESEL
	1,8 litre XM 7 T	2 litres XN 1 T	2,5 litres U 25/651
Nombre de cylindres	4	4	4
Alésage [mm] :	84	88	93
Course [mm] :	81	81	92
Cylindrée [cm ³] :	1796	1971	2500
Rapport volumétrique :	7,5/1	8/1	22,25/1
Carburant :	Essence ordinaire		Gasole
Puissance maxi kW [ISO] :	50	56,5	54,4
Couple maxi m.daN [ISO] :	13,4	15	14,7
Capacité du système de refroidissement :	9 litres	9 litres	10,6 litres
Régime de ralenti tr/mn :	800 ⁺⁵⁰ ₋₀ tr/mn		750 ± 25
Capacité du carter moteur (huile) :			
Après vidange :	4 litres		4,4 litres
Après vidange et échange cartouche : ...			4,7 litres
Entre mini et maxi de la jauge :	1 litre		1 litre
Lubrifiants à utiliser :	En toutes saisons : TOTAL GTI Route-ville 10 W 30 TOTAL GTS 15 W 40 A partir de - 10° C : TOTAL GTI Route-ville 10 W 30		En toutes saisons : TOTAL RUBIA S 30 De 0 à - 15° C : TOTAL RUBIA S 20 W 20 A partir de - 12° C : TOTAL RUBIA S 10 W

TYPE DE MOTEUR	ESSENCE		DIESEL
	XM 7 T	XN 1 T	U 25/651
Distribution : Disposition des soupapes :	V en tête		en tête
Commande :	poussoirs, tiges, culbuteurs		poussoirs, tiges, culbut.
Conditions de contrôle : - Jeu entre culbuteur et soupape :	Admis. et échap. : 0,70 mm ROA : 6° AOE : 21° RFA : 33° RFE : 6°		Admis. et échap. : 1 mm ROA : 2°52' AOE : 37°48' RFA : 33°08' AFE : 4°12'
Jeu pratique aux culbuteurs : - Conditions moteur :	FROID		FROID
- Admission :	0,10 mm		0,30 mm
- Echappement :	0,25 mm		0,20 mm
Allumage ou injection : Numérotation des cylindres :	1 côté volant		1 côté volant
Sens de rotation :	S.I.H.		S.I.H.
Ordre d'allumage ou d'injection :	1 - 3 - 4 - 2		1 - 3 - 4 - 2
Allumeur :	Ducellier M 130		
Avance initiale :	10° avant PMH		
Calage dynamique :	sans		
Angle de came :	57° ± 2°		
Rapport Dwell :	63% ± 3%		
Bougies :	CHAMPION N 9 Y - AC 42 LTS MARCHAL GT 34-5 H BOSCH 175 T 30-1		ROTO-DIESEL Type UT 100 R 3443 F 900 24° ou 5,12 mm RKB 45 SD 5413 RDN OSDC 6577 Neufs : 122 ⁺⁵ ₀ bars Ayant fonctionné : 112 ⁺⁵ ₀ bars
Ecartement des électrodes :	0,6 mm		
Pompe à injection :			
Avance initiale à l'injection :			
Porte-injecteur :			
Injecteur à téton :			
Tarage des injecteurs :			
Alimentation : Genre :	Pompe mécanique à membrane		
- Carburateur :	34 PBSI A 16 PEU A 315		
- Réservoir de carburant :	70 litres		70 litres

Réglages du carburateur :

Type :	SOLEX monocorps 34 PBSI A 16
Buse :	25
Gicleur principal :	130 ± 5
Gicleur de ralenti :	44 ± 5
Injecteur de pompe de reprise :	50 ± 10
Gicleur de CO constant :	35 ± 5
Ajutage d'automaticité :	160 ± 20
Calibre d'éconostat :	70 ± 20
Pointeau :	φ 1,6 à bille
Flotteur plastique :	5,7 g
Régime ralenti :	800 ⁺⁵⁰ ₀ tr/mn

NOTA : Un seul bloc-cylindres fonte pour les 2 moteurs essence, vilebrequins identiques - culasses différentes - arbres à cames identiques.

Refroidissement :

a) Par circulation d'eau et antigel toute l'année.

Diesel : Radiateur 27 dm² - épaisseur 38 mm - faisceau cuivre.

Essence : Radiateur 27 dm² - épaisseur 34 mm - faisceau aluminium.

b) Circulation d'air commandée par moto-ventilation :

Diesel : Deux moto-ventilateurs (2 × 150 W) - $\phi = 305$ mm, commande par thermocontact à double étage fixé sur le radiateur.

Essence : Un moto-ventilateur 150 W - $\phi = 280$ mm, commandé par thermocontact fixé sur le radiateur - thermomètre de température d'eau au tableau de bord.

Filtre à air :

Moteurs Essence : Filtre à air sec à commande thermostatique (cartouche mousse).

Moteur Diesel : Filtre à air sec avec indicateur de colmatage (cartouche papier).

Embrayage :

Disque unique fonctionnant à sec.

	Essence	Diesel
Mécanisme à diaphragme :		
Type :	215 DBR 450	235 DBR 450
Référence :	VERTO 363730	VERTO 363731
Disque à moyeu amortisseur :	VERTO 366133	VERTO 365525
Butée autocentreuse		

Commande mécanique par câble; **butée en appui constant.**

La pédale d'embrayage doit être à la même hauteur que la pédale de frein (réglage du câble côté boîte de vitesses).

BOÎTES DE VITESSES :

Commande des vitesses par levier sur colonne de direction (Voir tableau page 5).

BOÎTES DE VITESSES**BOÎTES 4 VITESSES :****Rapports des vitesses :**

NOTA : Les vitesses sont données pour les véhicules équipés de pneus 165 XCA 14 dont le développement sous charge est de 1,89 mètre.

Boîte de vitesses pour véhicule 1000, moteur 1,8 litre essence, fabrication → 10/81 :

Vitesses	Rapports de la B.V.	Couple cylindrique	Démultiplication totale	Vitesse en km/h à 1000 tr/mn moteur
1	{ 11/41 } 0,2683	{ 12/62 } 0,1935	0,0519	5,89
2	{ 18/35 } 0,5143		0,0995	11,28
3	{ 28/35 } 0,800		0,1548	17,55
4	{ 35/29 } 1,206		0,2336	26,48
M.AR	{ 13/41 } 0,3170		0,0613	6,96
Rapport de prise de compteur : 15 × 29				

Boîte de vitesses pour véhicules 1000, moteurs 2,5 litres Diesel et 1,8 litre essence, fabrication 10/81 → :

Vitesses	Rapports de la B.V.	Couple cylindrique	Démultiplication totale	Vitesses en km/h à 1000 tr/mn moteur
1	{ 11/41 } 0,2683	{ 13/62 } 0,2096	0,0562	6,38
2	{ 18/35 } 0,5143		0,1078	12,22
3	{ 28/35 } 0,800		0,1677	19,09
4	{ 35/29 } 1,206		0,2530	28,69
M.AR	{ 13/41 } 0,3170		0,0665	7,54
Rapport de prise de compteur : 15 × 29				

BOÎTE 5 VITESSES :

NOTA : Les vitesses sont données pour les véhicules équipés de pneus 185 XCA 14 dont le développement sous charge est de 1,97 mètre.

Boîte de vitesses pour véhicules 1300, moteurs 2,5 litres Diesel et 2 litres essence :

Vitesses	Rapports de la B.V.	Couple cylindrique	Démultiplication totale	Vitesse en km/h à 1000 tr/mn moteur
1	{ 11/41 } 0,2683	{ 12/62 } 0,1935	0,0519	6,13
2	{ 18/33 } 0,5143		0,0995	11,76
3	{ 27/37 } 0,7297		0,1412	16,69
4	{ 32/31 } 1,032		0,1998	23,62
5	{ 43/33 } 1,303		0,2522	29,81
M.AR	{ 13/41 } 0,3170		0,0614	7,26
Rapport de prise de compteur : 10/20				

TRANSMISSIONS

Joint homocinétique à billes côté roue.

Joint tripode côté boîte de vitesses (dépose possible sans vidange de la boîte de vitesses).

LIAISON AU SOL

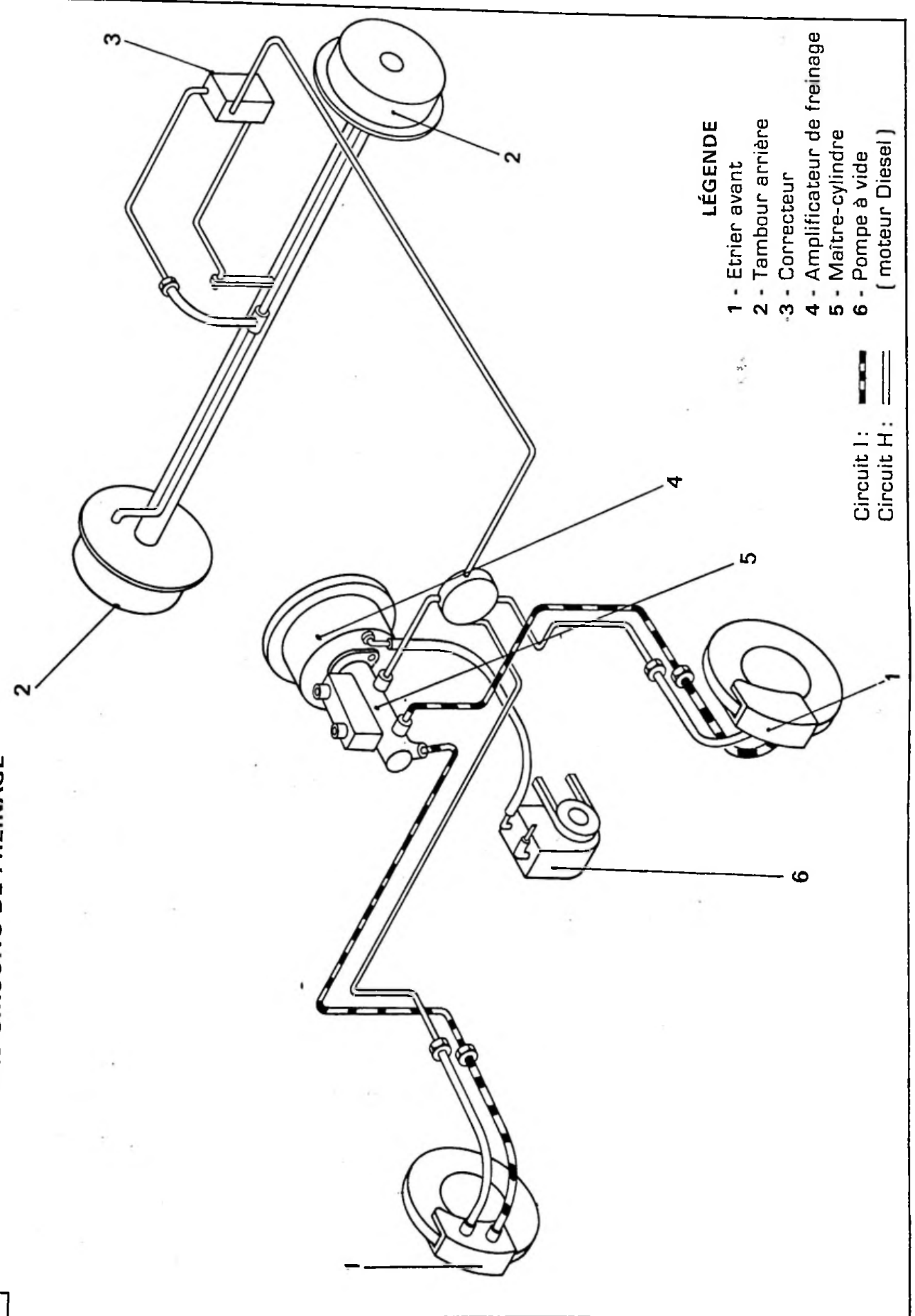
Freinage :

Double circuit de freinage en I et en H :

demi-circuit avant seul et demi-circuit avant plus circuit arrière.

- a) A l'avant : étriers flottants dans les roues à deux pistons de $\phi = 38$ mm et $\phi = 48$ mm, à alimentation séparée :
- un circuit du maître-cylindre alimente les pistons de $\phi = 38$ mm des étriers avant et les freins arrière (circuit en H).
 - un second circuit du maître-cylindre alimente les pistons de $\phi = 48$ mm des étriers avant (circuit en I).
- b) A l'arrière : freins à tambour (GIRLING), hydrauliques classiques à segments flottants, à rattrapage automatique de jeu.
- c) Commande hydraulique par maître-cylindre double, assisté par un amplificateur de freinage à dépression type « MASTER-VAC ».
- d) Frein de secours et d'immobilisation : commande par levier et câbles agissant sur les roues arrière.
- e) Répartition de freinage des circuits avant et arrière assuré par un correcteur asservi à la suspension (voir schéma des circuits de freinage).

SCHÉMA DES CIRCUITS DE FREINAGE



Caractéristiques du système de freinage :

Maître-cylindre : double, $\phi = 22,22$ mm, courses : 19 + 17 mm.

Liquide de frein : SYNTHETIQUE : (TOTAL SY) suivant norme NFR 12640 S ou V.

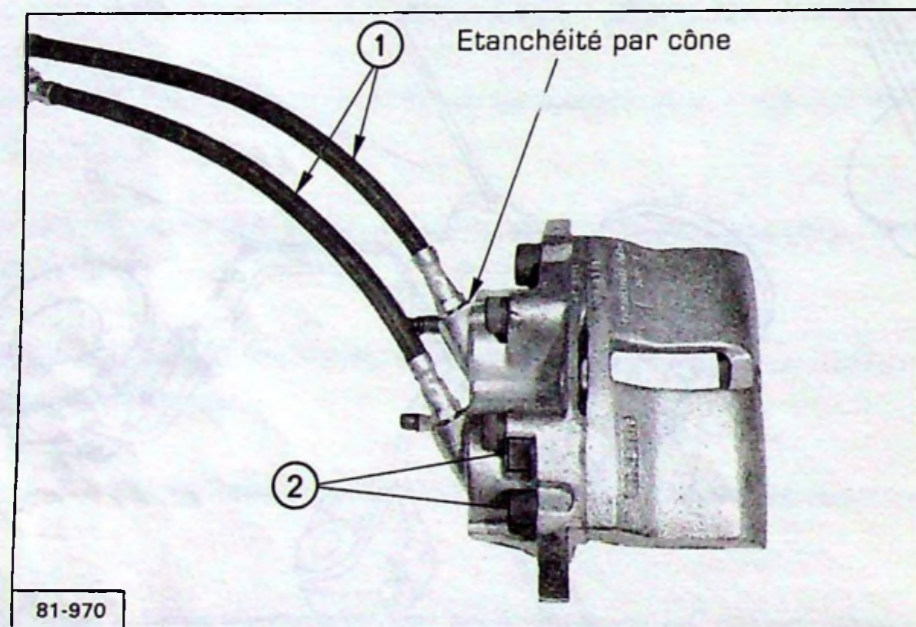
Amplificateur : MASTER-VAC : diamètre 8 pouces - dépression réalisée par pompe à vide pour moteur Diesel et par prise de dépression dans la tubulure d'admission pour moteur essence.

Etriers avant : GIRLING, type "Colette" deux pistons $\phi = 38$ et 48 mm. L'étanchéité des flexibles ① est réalisée par cônes - **NE JAMAIS MONTER DE JOINT** entre le flexible et le corps de l'étrier.

Un serrage excessif du flexible ① sur l'étrier pourrait endommager celui-ci.

Plaquettes de frein avant : équipées de témoin d'usure.

Lors de l'échange des plaquettes, ne jamais déposer les vis à 5 pans creux ② d'assemblage de la chape au corps/cylindres : déposer une vis de colonnette et faire pivoter l'étrier pour accéder aux plaquettes.



Disques de frein : diamètre = 255,5 mm, épaisseur = 13 mm (mini après usure = 11,8 mm), centrés sur l'extérieur du moyeu et maintenus par deux vis.

Freins arrière : Tambours $\phi = 254$ mm, largeur = 57 mm, maintenus par 2 vis faisant office de positionnement de roue.

Cylindre de roue $\phi = 22,22$ mm.

Pédalier de frein : Le contacteur de stop sert de butée à la pédale de frein et son réglage détermine le jeu à l'attaque.

Répartition de freinage :

Un répartiteur de freinage, fixé sous la caisse et commandé par une barre de torsion solidaire de l'essieu, ajuste la pression d'alimentation des freins arrière par rapport à celle des freins avant en fonction de la charge du véhicule.

Réglage :

Par rotation du corps de répartiteur dans la boutonnière supérieure (gamme de réglage à venir).

SUSPENSION**Essieu avant :**

A roues indépendantes, type "MAC PHERSON", amortisseur télescopique placé dans l'axe du ressort hélicoïdal.

Bras de suspension inférieur articulé. (bague biconique et rotule).

Barre de réaction avant avec bague caoutchouc côté caisse.

Butée à rouleaux pour appui supérieur du ressort hélicoïdal à la caisse.

La butée d'attaque est maintenue dans la coupelle de protection de l'amortisseur.

La butée de détente est interne (dans l'amortisseur).

REGLAGES

Chasse (à vide) : 0° à 1° - Par réglage de la longueur de la barre de réaction.

Carrossage (non réglable) : 1°50' à 2°50'.

Pivots, fusées rotules :

L'ensemble pivot + moyeu peut être désolidarisé de l'amortisseur :

- un boîtier de rotule fixé par vis dans le pivot assure l'articulation du bras inférieur,
- le moyeu avant, porteur, tourne sur roulements à rouleaux coniques (50 x 80 x 20) réglables (étanchéité assurée par joints à lèvres).

Direction :

Du type à crémaillère et pignon.

Pignon 5 dents; crémaillère 25 dents, poussoir avec ressort.

Fixation du carter sur la traverse arrière de caisse du compartiment moteur (sans réglage).

Commande aux roues par barres de direction, rotule d'articulation côté crémaillère, rotule côté pivot.

Réglage du parallélisme par les barres de direction, sans désaccouplement des rotules côté pivot.

Pincement des roues vers l'avant (à vide) : **1 à 3 mm.**

Essieu arrière :

Essieu arrière rigide avec ressorts longitudinaux à 4 lames et amortisseurs télescopiques (deux lames de ressort à action retardée).

Fusées porte-roue fixées par vis en bout d'essieu.

Moyeux arrière montés sur roulements à rouleaux coniques (40 x 68 x 19 côté intérieur - 30 x 55 x 17 côté extérieur).

Roulements réglables par écrous (jeu de 0,025 à 0,10 mm).

Débattement de la suspension limitée par butées en caoutchouc fixées sous les longerons et butée de détente interne à l'amortisseur.

Roues et pneus :

Roues en tôle : 5 JK 14 H

Fixation par 5 vis (M14 x 1,50)

6 JK 14 H

Couple de serrage : 18 m.daN

Pneus MICHELIN 165 XCA 14 Tubeless (1000) - 185 XCA 14 Tubeless (1300).

Pressions des pneus :

	Avant	Arrière
165 XCA 14	3,9 bars	4,5 bars
185 XCA 14	3,7 bars	4,5 bars

ELECTRICITÉ

Équipement électrique 12 V, négatif à la masse.

Batterie (fixation par talon) : Essence : 12 V - 55 Ah - Diesel : 12 V - 88 Ah.

Alternateur : A régulateur incorporé, débit 72 A pour moteur Diesel, débit 55 A pour moteur essence

Voyant : témoin au tableau de bord.

Antivol : Fixé sur la colonne de direction par vis cisailables

Fonctions : contact (et préchauffage en Diesel) - démarreur.

Phares : Correcteur manuel à 2 positions de réglage des projecteurs.

Fusibles : Boîtier porte-fusibles au fond de la boîte à gants, avec couvercle clipsable (Voir tableau p. 11).

Auto-radio : Pour le montage d'un poste auto-radio, le véhicule est équipé de certains aménagements :

- un fil d'alimentation, couleurs rouge-vert (protégé par le fusible N° 2),
- quatre fils pour haut-parleurs, 2 fils couleurs rouge-noir et blanc-noir pour le côté gauche, 2 fils couleurs noir-violet et rose noir pour le côté droit,
- un emplacement pour le récepteur (échange de la façade),
- deux emplacements pour haut-parleurs.

CONNEXIONS : clips 6,35 femelles.

Précautions importantes :

Débrancher la borne de masse de la batterie (risque de court-circuit).

Le poste doit être relié à la masse; choisir un point métallique du véhicule exempt de peinture.

Il est impératif de brancher les fils sur les haut-parleurs avant de brancher l'alimentation du poste (risque de détérioration).

TABLEAU DES FUSIBLES C 25 DIESEL
(de 1 à 12, de gauche à droite)

Alimentation	Repère	Intensité	Protection
« + » Batterie	F 1	25 A	Motoventilateur gauche
	F 2	8 A	Avertisseur, auto-radio, allume-cigare, signal de détresse, plafonniers arrière et latéraux
Commutateurs d'éclairage	F 3	8 A	Feu de route gauche et témoin des feux de route
	F 4	8 A	Feu de route droit
	F 5	8 A	Feu de croisement gauche Feu de brouillard arrière et témoin
	F 6	8 A	Feu de croisement droit
	F 7	5 A	Lanternes avant droite et arrière gauche Eclaireurs du bloc compteur et témoin de lanterne Eclaireurs des interrupteurs et d'allume-cigare
	F 8	5 A	Lanternes avant gauche et arrière droite Eclaireur de plaque de police
« + » après contact	F 9	8 A	Eclaireur de boîte à gants Moteurs d'essuie-glace et de lave-glace Thermomètre d'eau, jauge de carburant Feux clignotants de direction Témoin de frein, de température d'eau, de mini carburant, de colmatage de filtre à air
	F 10	8 A	Eclaireurs de commande de climatisation Pulseur d'air Feux de stop et de recul
Sans	F 11		Emplacement libre
« + » Batterie	F 12	25 A	Motoventilateur droit

TABLEAU DES FUSIBLES C 25 ESSENCE
(de 1 à 12, de gauche à droite)

Alimentation	Repère	Intensité	Protection
« + » Batterie	F 1	16 A	Motoventilateur
	F 2	8 A	Avertisseur, auto-radio, allume-cigare, signal de détresse plafonniers arrière et latéraux
Commutateurs d'éclairage	F 3	8 A	Feu de route gauche et témoin de feux de route
	F 4	8 A	Feu de route droit
	F 5	8 A	Feu de croisement gauche Feu de brouillard arrière et témoin
	F 6	8 A	Feu de croisement droit
	F 7	5 A	Lanternes avant droite et arrière gauche Eclairage du bloc compteur et témoin de lanterne Eclaireurs des interrupteurs et d'allume-cigare
	F 8	5 A	Lanternes avant gauche et arrière droite Eclaireur de plaque de police
« + » contact	F 9	8 A	Eclaireurs de boîte à gants et commande de climat. Moteurs d'essuie-glace et de lave-glace Thermomètre d'eau et jauge de carburant Feux clignotants de direction Témoin de frein, mini carburant, température d'eau Coupe ralenti, Pulseur d'air
	F 10	8 A	Feux de stop et de recul
Sans	F 11		Emplacements libres
	F 12		

NON PROTÉGÉS (C 25 DIESEL) :

Démarreur et circuit de préchauffage : boîtier, bougies, voyant.
Alternateur : circuit de charge, excitation et régulation, voyant de charge.
Témoin de pression d'huile moteur.
Bobines des relais de motoventilateurs.

NON PROTÉGÉS (C 25 ESSENCE) :

Démarreur, circuit d'allumage.
Alternateur : circuit de charge et d'excitation, voyant de charge.
Témoin de pression d'huile moteur.

Prise diagnostic :

Véhicules à moteur Diesel : la prise de diagnostic est identique à celle qui équipe la CX Diesel :
Le capteur de PMH est calé à 0°.

Véhicules à moteurs essence : le capteur de PMH est calé à 20° après le PMH réel (voir Note Equipement n° 81-05).

CARROSSERIE**Peinture :**

La marque et la référence de la teinte sont indiquées sur une étiquette auto-collante placée sous le capot-moteur.

Exemple : Bleu Fjord n° 462.

Réparation :

Les différentes gammes de réparation figurent dans les Manuels :

MAN 008891, pour la mécanique et l'électricité

MAN 008892, pour la Carrosserie.

APPLICATION :

FRANCE

CONCERNE :

C 25 } "COMBI"
 "CLUB"

N° 1

DIFFUSION :

TOUS PAYS

Caractéristiques

Novembre 1982

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900

Depuis Octobre 1982, de nouvelles versions des véhicules C 25 sont commercialisées, sous les dénominations : "COMBI" et "CLUB".

Ces versions diffèrent des fourgons de base par les points suivants :

I. C 25 "COMBI"

Empattement court, pavillon normal, 6 places + 3 places :

MOTORISATION	ESSENCE	DIESEL
- Désignation aux Mines :	280 C 10	280 C 50
- Puissance administrative (en France) :	10 CV	
- Poids total autorisé en charge (véhicule seul) :	2450 kg	2550 kg
- Charge maximale admissible :		
• sur l'essieu avant :	1460 kg	
• sur l'essieu arrière :	1460 kg	
- Type moteur :	XM 7 T	U 25/651
• cylindrée :	1796 cm ³	2500 cm ³
- Boîte de vitesses :	4 vitesses	
- Pneumatiques :	MICHELIN 165 R 14	
- Pressions de gonflage (en bars) :	AV : 3,9 - AR : 4,5	
- Suspension :	sans modification	
- Carrosserie :	Deux portes de cabine battantes, une porte latérale coulissante, deux portes arrière battantes	
- Sièges :	1 ^{ère} rangée : 1 siège réglable plus 1 banquette non réglable 2 ^{ème} rangée : 1 banquette non réglable plus 1 banquette rabattable [3 ^{ème} rangée occasionnelle]	
- Ceintures de sécurité :		
• aux places avant :	Deux ceintures 3 points; à rétracteur, aux places extrêmes,	
• aux places arrière :	une ceinture 2 points à la place centrale. Trois ceintures 2 points, à rétracteur.	

II. C 25 "CLUB"

Empattement court, pavillon normal, 9 places :

MOTORISATION	ESSENCE	DIESEL
- Désignation aux Mines :	280 C 20	280 C 50, version B
- Puissance administrative (en France) :	11 CV	10 CV
- Poids total autorisé en charge (véhicule seul) : ...	2500 kg	2600 kg
- Charge maximale admissible :		
• sur l'essieu avant :	1460 kg	
• sur l'essieu arrière :	1460 kg	
- Type moteur :	XN 1 T	U 25/651
• cylindrée :	1971 cm ³	2500 cm ³
- Boîte de vitesses :	5 vitesses	
- Pneumatiques :	MICHELIN 185 R 14	
- Pressions de gonflage [en bars] :	AV : 3,7 - AR : 4,5	
- Suspension :	Adaptée au transport de personnes (Voir ci-dessous)	
- Carrosserie :	Deux portes de cabine battantes, une porte latérale coulissante, deux portes arrière battantes	
- Sièges :	1 ^{ère} rangée : Un siège réglable plus une banquette non réglable 2 ^{ème} rangée : trois sièges réglables dont un basculant 3 ^{ème} rangée : trois sièges non réglables	
- Ceintures de sécurité :	Deux ceintures 3 points, à rétracteur, aux places extrêmes,	
• aux places avant :	une ceinture 2 points à la place centrale.	
• aux places arrière :	Six ceintures 2 points, à rétracteur.	
- Equipement :	Spécifique, décrit dans la Notice d'emploi "PARTICULARITES" afférente à chaque type	

SUSPENSION

Nouveaux ressorts à l'arrière et nouveaux amortisseurs (flexibilité à l'arrière = 26%).

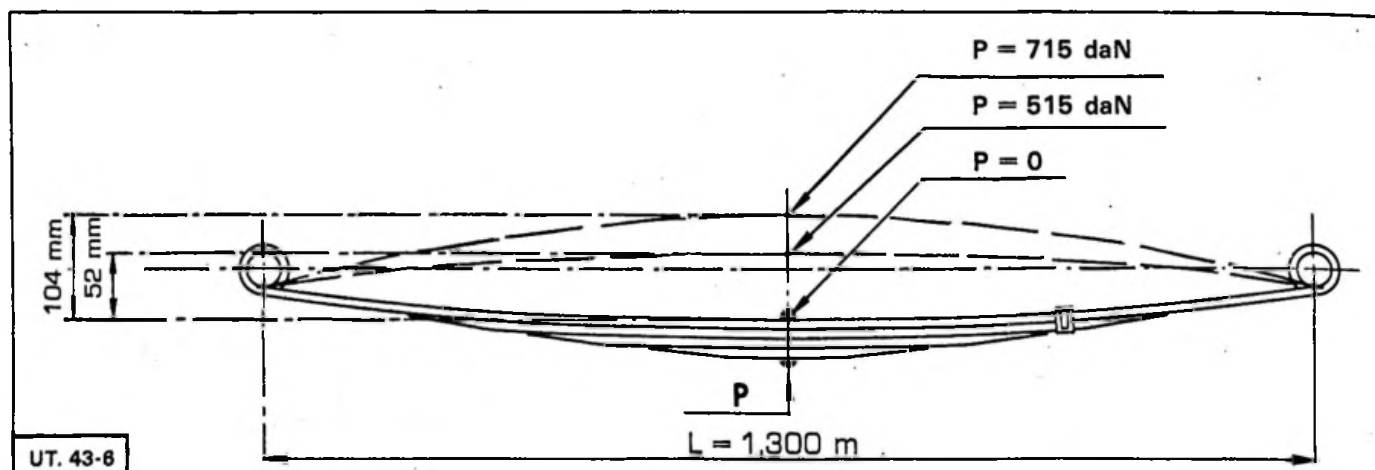
- Ressorts arrière : 4 lames jointives, sans effet retardé.

- Amortisseurs arrière : repérés par la couleur = gris, au lieu de marron.

NOTA;— La suspension à flexibilité arrière = 26% est réservée exclusivement aux véhicules "CLUB" et à ceux carrossés en AMBULANCE.

Il est formellement proscrit d'adapter cette suspension à toute autre version.

VALEURS DE CONTRÔLE (à titre indicatif), RESSORT BRIDÉ



APPLICATION :
FRANCE

CONCERNE :

VEHICULES C 25

N° 2

DIFFUSION :
TOUS PAYS

ANNÉE-MODÈLE 1985
Evolution

Le 12 Juillet 1984

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900

La gamme année-modèle 85 ne diffère de la gamme de l'année-précédente que par les points suivants :

- Versions :

Création d'une version supplémentaire de véhicules de transport de personnes : le COMBI CONFORT, intermédiaire entre les COMBI STANDARD et COMBI CLUB.

- Options :

Création d'une option chronotachygraphe, entraînant le montage d'un chronotachygraphe avec support, d'un capteur de vitesse sur le câble compteur (plombé) et d'un coupe-circuit électrique sur le câble positif de batterie (pour cargo-bus).

Création de l'option « grande largeur » : 2,20 m avec nouveaux rétroviseurs adaptés.

MODIFICATIONS COMMUNES

Motorisation Diesel :

Le vilebrequin est rallongé et comporte un filetage permettant le montage d'une poulie d'entraînement pour accessoire (compresseur etc ...) le carter de distribution comporte un bossage de fixation.

Electricité :

Nouvel alternateur à régulateur électronique incorporé monofonction (classe 7) fourniture PARIS-RHONE AN 1490 ou DUCELLIER 516061 (véhicule Diesel).

Nouveaux optiques de phares et feux indicateurs de changement de direction : les lanternes avant sont incorporées dans les phares et non plus dans les boîtiers de clignotants.

Nouvelle commande d'essuie-glace, comportant la fonction marche intermittente.

SUSPENSION ARRIERE :

Les véhicules destinés à être carrossés : châssis cabine et plancher cabine (toutes versions) sont équipés d'une nouvelle suspension arrière qui réhausse l'assiette du véhicule de 25 mm.

Cette suspension est différente de la série par :

- de nouvelles lames de ressorts dont le cambrage est différent (mais pas les caractéristiques),
- de nouveaux amortisseurs (plus longs de 25 mm),
- de nouveaux supports de butées de débattement, soudés sur longerons, pour compenser la course de débattement,
- une biellette de commande de correcteur de freinage plus longue.

CARROSSERIE - EQUIPEMENTS

Versions châssis-cabine :

La traverse arrière est démontable et de dimensions réduites, afin de faciliter les modifications en carrosserie et de supprimer les saillies. Les feux arrière sont également moins encombrants.

Versions fourgons :

La course de réglage du siège conducteur est augmentée de 17 mm { sauf si option cloison de cabine }.

L'échelle de protection est modifiée pour permettre le débattement.

Porte arrière à deux battants : montage d'un nouveau pare-chocs arrière constitué de deux crosses latérales en plastique et d'une barre transversale.

Volet arrière : pare-chocs constitué de crosses latérales en plastique et d'un bandeau transversal en plastique fixé sur le bord inférieur du volet.

Peinture :

Les teintes de l'exercice précédent sont reconduites avec, en plus, une nouvelle teinte "Beige TROPIC" 283/F.

[Rappel]	Blanc Corfou	244/F	Orange Simbad	294/F
	Blanc Voile	684/F	Rouge Sangri	149/F
	Bleu Ciel	448/F	Vert Aquarius	373/F
	Bleu Fjord	462/F	• Beige Vison	578/F
			• Beige Cascade	498/F

- Métallisées réservées au COMBI CLUB

CITROËN SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	NOTE TECHNIQUE	C25 0
APPLICATION : TOUS PAYS	CONCERNE : VEHICULES C25 ANNÉE-MODÈLE 1986 <hr/> Évolution	N° 3
DIFFUSION : TOUS PAYS		Le 9 Juillet 1985
<i>CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : CLASSEUR DE NOTES N° MAN 008900</i>		

Depuis **Juillet 1985 (à partir du numéro de châssis 244301)** :

Les versions C 25 Année-Modèle 1986 ne diffèrent de celles de la gamme de l'année précédente que par les points suivants :

VERSION DIESEL :

Les véhicules avec motorisation Diesel sont équipés **d'un réchauffeur de gazole placé sur le circuit de refroidissement moteur en bout de culasse côté droit.**

VERSION ESSENCE :

Moteur 1,8 litre

Les véhicules avec motorisation essence 1,8 litre reçoivent un nouveau joint de culasse et d'autres modifications qui permettent la suppression du resserrage de la culasse à la révision des 1 000 km. Le non resserrage de la culasse à la révision des 1 000 km, s'applique également au moteur 2 litres.

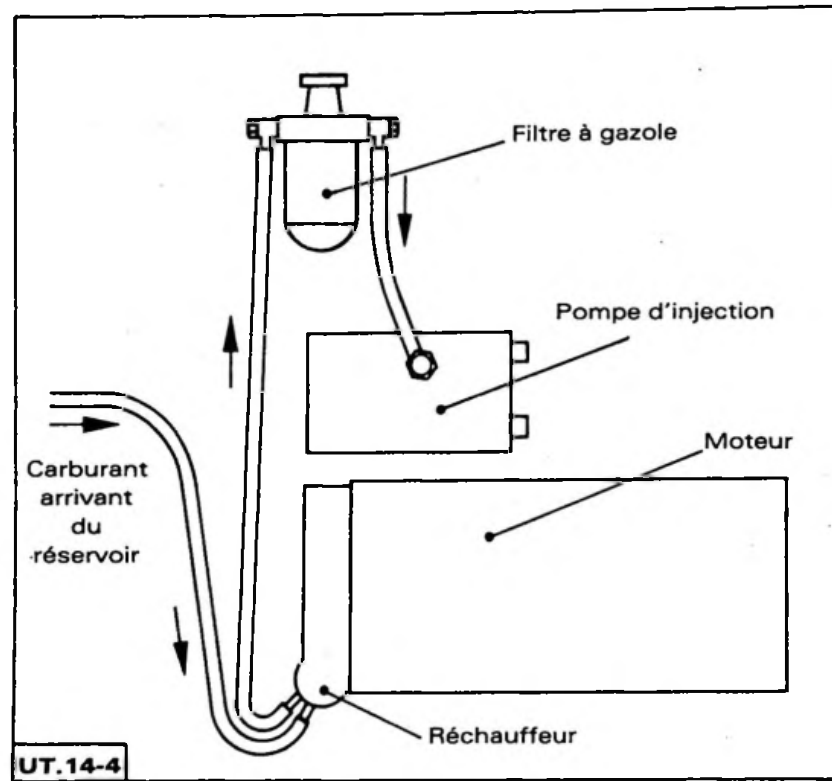
Circuit d'allumage :

Les véhicules 1,8 et 2 litres essence reçoivent un allumage transistorisé.

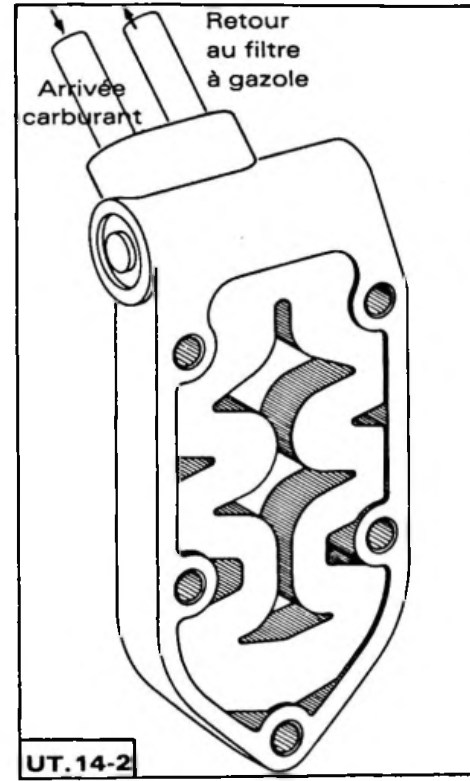
I. RÉCHAUFFEUR GAZOLE SUR VERSION DIESEL

a) Principe de fonctionnement

Le réchauffeur de gazole se compose principalement d'une plaque d'aluminium alvéolée. Cette plaque se trouve en contact avec le liquide de refroidissement du moteur. Un clapet thermostatique incorporé dans le circuit du réchauffeur permet, en fonction de la température, d'établir ou non le passage du gazole dans ce dernier.



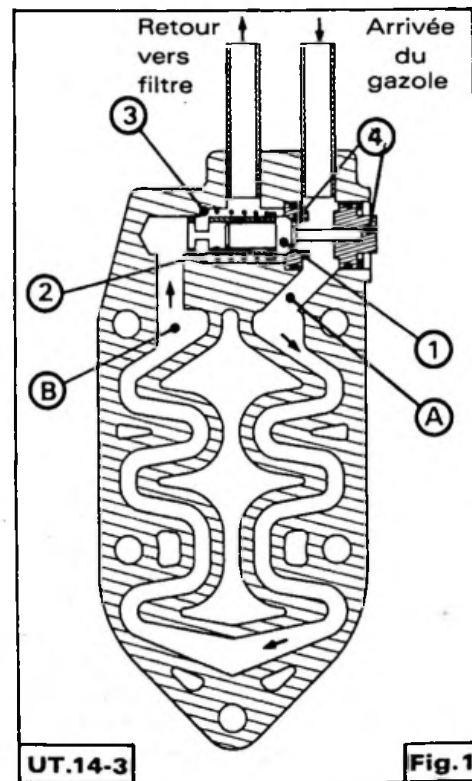
UT.14-4



UT.14-2

b) Description

- ① Élément thermostatique
- ② Tiroir de régulation
- ③ Ressort de rappel
- ④ Bouchon de fermeture



UT.14-3

Fig.1

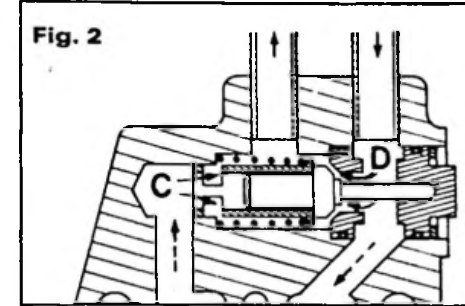
c) Fonctionnement

1^o position Fig. 1 (température < 15° C) :

La tige de l'élément thermostatique ① n'étant pas dilatée, le tiroir ② laisse passer le gazole, venant du réservoir, dans le circuit A et B vers le filtre à gazole : la totalité du débit passe par le circuit de réchauffage.

2^o position Fig. 2 (température : 15° à 35° C) :

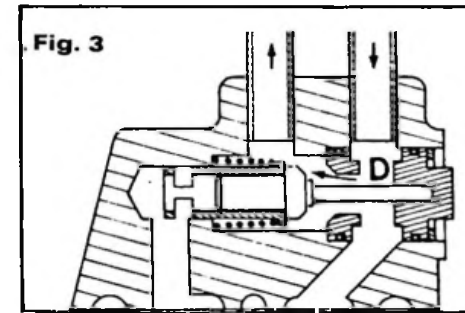
La tige de l'élément thermostatique ① s'étant dilatée d'une certaine valeur, le tiroir ② poussé par l'élément thermostatique ① obture partiellement le passage C et libère progressivement le passage D.



UT. 14-3

3^o position Fig. 3 (température > 35° C) :

La tige de l'élément thermostatique ① s'étant dilatée d'une valeur maxi, le tiroir ② poussé par l'élément thermostatique ① obture complètement le passage C, et découvre complètement le passage D : fermeture totale du circuit de réchauffage.



UT. 14-3

d) Modifications occasionnées par le montage du réchauffeur

- Nouvelles canalisations d'alimentation et de retour carburant,
- Présence d'un joint d'étanchéité entre réchauffeur et culasse,
- Support moteur côté droit modifié,
- Nouvelle patte d'élingage côté droit.

e) Pièces de rechange

DÉSIGNATION	N° P.R.
Réchauffeur	95 612 707
Support moteur avant droit	95 630 138
Joint d'étanchéité	95 630 602
Canalisation réservoir/réchauffeur	ZF 04 477 588
Canalisation réchauffeur/filtre à gazole	ZF 07 573 956

f) Réparation

Les véhicules antérieurs à cette évolution peuvent être équipés de ce réchauffeur à condition de monter l'ensemble des pièces modifiées.

II. MOTEURS ESSENCE

1) Modifications moteurs :

En 1,8 l comme en 2 l, la possibilité de non resserrage de la culasse aux 1 000 km a été permise grâce aux modifications apportées sur les pièces suivantes :

- culasse
- supports de rampe de culbuteurs
- joint de culasse
- joints de chemises

Autres modifications :

- sièges de soupapes échappement
- support de filtre à huile
- joint de support de filtre à huile
- cartouche filtrante.

a) Culasse

La culasse présente des modifications de fonderie concernant :

- le bouchon de diamètre 52 mm derrière la pompe à eau est remplacé par un voile de fonderie sur les nouvelles culasses.
- les appuis des supports de rampe culbuteurs présentent un diamètre de 29 mm au lieu de 24 mm.

b) Supports de rampe culbuteurs

Les surfaces d'appuis des supports de rampe de culbuteurs sont, côté échappement, augmentées : Ø 29 mm au lieu de 24 mm.

c) Joints de culasse Démarré sur moteur 1,8 l : 1 ABAF 01 2626 - moteur 2 l : 1 ABTA 021875

L'épaisseur du joint est augmentée de 0,2 mm et devient 1,4 mm.
1,8 l et 2 l : deux fournisseurs CURTY et ELRING

d) Joints d'embase de chemises

Les joints d'embase de chemises en acier plaqué aluminium, au lieu de papier, ne sont disponibles qu'en 3 épaisseurs au lieu de 4 (le dépassement des chemises reste inchangé 0,07 mm à 0,14 mm)

Identifications :

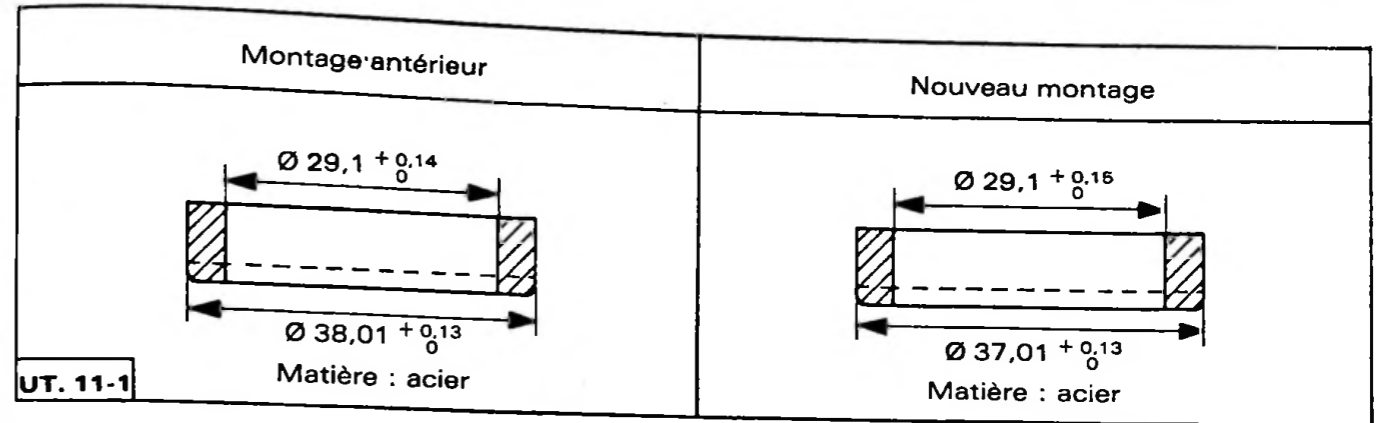
Joint de chemises

Montage antérieur	Épaisseur		Nouveau montage
	0,07	0,10	
	0,085		
	0,105	0,15	
	0,130		

b) Sièges de soupapes échappement :

Sièges de soupapes échappement en acier au lieu de fonte :
— depuis le n° moteur XN 1T : 1 ABT 0004734
— sur moteur XM 7T : ABAF 012 529

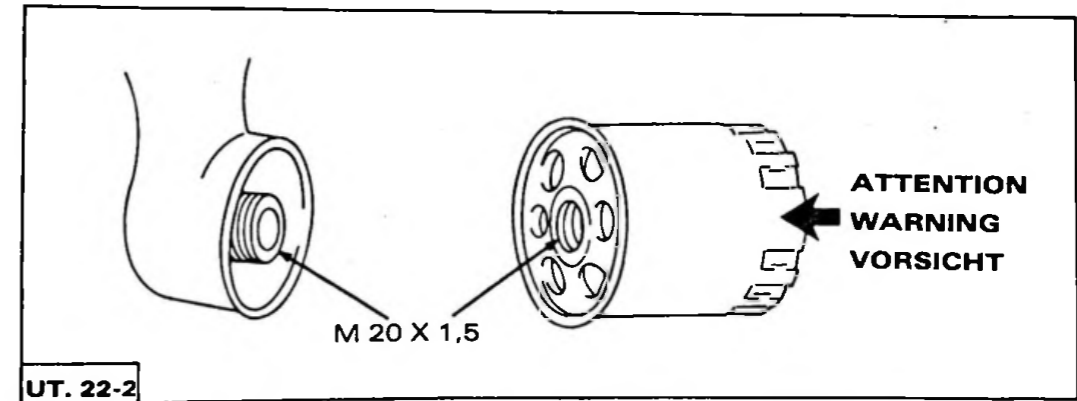
Le diamètre extérieur des sièges des soupapes d'échappement est augmenté : 30 mm au lieu de 37 mm



Rappel : Les sièges des soupapes d'échappement, en acier permettent d'équiper le véhicule au G.P.L sans modification de la culasse.

f) Filtre à huile

Les moteurs XN1T et XM7T (2 l et 1,8 l) sont équipés d'une cartouche filtrante standardisée, le repérage de ces moteurs se faisant par une étiquette apposée sur la partie supérieure du carter de distribution.



Le montage de cette cartouche type LS 468 PURFLUX à clapet intégré (au lieu des cartouches PURFLUX LS152 et S.I.F. sans clapet) entraîne les modifications moteur suivantes :

- suppression du clapet by-pass sur le support de filtre,
- adaptation du diamètre de la face d'appui entre cartouche et support cartouche,
- insert fileté de Ø20 x 150 au lieu de Ø18 x 150,
- augmentation de la face d'appui du support de filtre sur le carter cylindres et étanchéité assurée par un joint en amiante caoutchouc au lieu de papier.

PIÈCES DE RECHANGE

PIÈCES NOUVELLES		N° P.R.
Culasse	moteur 1,8 l (XM7T)	94 00 201 110
	moteur 2 l (XN1T)	94 00 200 110
Joint de culasse	moteur 1,8 l (XM7T)	91 506 974
	moteur 2 l (XN1T)	94 00 209 239
Siège de soupape échappement	1 ^{re} possibilité	79 02 101 975
	2 ^e possibilité	79 02 101 976
Ensemble joints de chemise	94 00 112 809
Cartouche PURFLUX LS 468	95 495 622
Nouveau support de cartouche	94 01 103 590



CITROËN
SERVICES A LA CLIENTÈLE
TECHNIQUE APRES - VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25

0

APPLICATION :
TOUS PAYS

CONCERNE :
VEHICULES C 25 TOUS TYPES

N° 4

DIFFUSION :
TOUS PAYS

ANNÉE-MODÈLE 1987

Le 11 juillet 1986

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900**

La gamme des véhicules C 25 "Année-Modèle 87" FRANCE s'établit comme suit :

VEHICULE	TYPE MINES	TYPE MOTEUR	BV-COUPLE	VOLUME	SUSPENS	PNEUS	P.V.	P.T.C.
Fourgon 1000	280 A 10	XM 7 T	4 - 12 X 62	N	I	185 SR 14	1 380	2 450
	—	—	—	S				
	280 A 50	U 25/661	4 - 13 X 62	N		185 SR 14	1 480	2 550
	—	—	—	S				
Fourgon 1300	280 B 20	XN 1 T	5 - 12 X 62	N	II	185/75 R 14	1 395	2 800
	—	—	—	S				
	—	—	—	GV			1 470	2 800
	280 B 50	U 25/661	5 - 12 X 62	N	I	185/75 R 14	1 495	2 900
	—	—	—	S				
	—	—	—	GV			1 570	2 900
Fourgon 1300	280 B 20 A	XN 1 T	5 - 12 X 62	(*)	I	185/75 R 14	(*)	2 600
Ambulanciable	280 B 50 A	U 25/661	5 - 12 X 62	(*)		185/75 R 14	(*)	2 600
Châssis cabine	280 G 20/1	XN 1 T	5 - 12 X 62	(**)	IV	185/75 R 14	(*)	2 900
	280 G 50/1	U 25/661	5 - 12 X 62	(**)		185/75 R 14	(*)	3 000
Châssis cabine long	280 G 20/2	XN 1 T	5 - 12 X 62	(**)	IV	185/75 R 14	(*)	3 000
	280 G 50/2	U 25/661	5 - 12 X 62	(**)		185/75 R 14	(*)	3 100
Châssis double cabine	280 G 20/3	XN 1 T	5 - 12 X 62	(**)	IV	185/75 R 14	(*)	3 000
	280 G 50/3	U 25/661	5 - 12 X 62	(**)		185/75 R 14	(*)	3 100
Plancher cabine long	280 G 20/4	XN 1 T	5 - 12 X 62	(**)	III	185/75 R 14	(*)	3 000
	280 G 50/4	U 25/661	5 - 12 X 62	(**)		185/75 R 14	(*)	3 100
Plancher cabine court	280 G 20/7	XN 1 T	5 - 12 X 62		IV	185/75 R 14	(*)	
	280 G 50/7	U 25/661	5 - 12 X 62			185/75 R 14	(*)	
Châssis nu court	280 G 20/5	XN 1 T	5 - 12 X 62		IV	185/75 R 14	(*)	2 900
	280 G 50/5	U 25/661	5 - 12 X 62			185/75 R 14	(*)	3 000
Châssis nu long	280 G 20/6	XN 1 T	5 - 12 X 62		IV	185/75 R 14	(*)	3 000
	280 G 50/6	U 25/661	5 - 12 X 62			185/75 R 14	(*)	3 100
Combi standard	280 C 10/A	XN 7 T	4 - 12 X 62		I	185 SR 14	1 535	2 450
	280 C 50/A	U 25/661	4 - 13 X 62			185 SR 14	1 635	2 550
Combi "Confort"	280 C 20/B	XN 1 T	5 - 12 X 62		I	185 SR 14	1 600	2 500
	280 C 50/B	U 25/661	5 - 12 X 62			185 SR 14	1 700	2 600
Combi "Club"	280 C 20/B	XN 1 T	5 - 12 X 62		I	185 SR 14	1 600	2 500
	280 C 50/B	U 25/661	5 - 12 X 62			185 SR 14	1 700	2 600

MOTEURS

XM 7 T : moteur essence 1,8 litre
 XN 1 T : moteur essence 2 litres
 U 25/661 : moteur Diesel 2,5 litres (courroie crantée)

BOITES DE VITESSES

Essence : 4-12 X 62 - n° séquence : 2 HE 07 - n° PR : 95 638 769
 Diesel : 4-13 X 62 - n° séquence : 2 GE 87 - n° PR : 95 631 620
 Essence : 5-12 X 62 - n° séquence : 2 GE 87 - n° PR : 95 631 617
 Diesel : 5-12 X 62 - n° séquence : 2 GE 85 - n° PR : 95 631 618

VOLUMES

N : fourgon standard
 S : fourgon surélevé
 GV : fourgon grand volume
 (*) : existe en standard ou surélevé
 (**): existe en 2,20 m de largeur

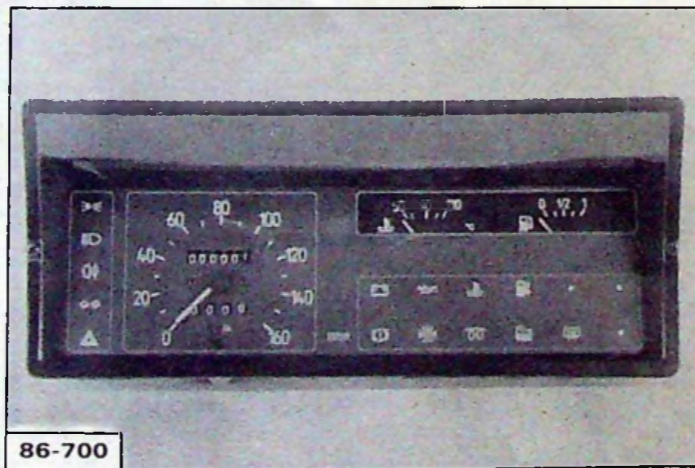
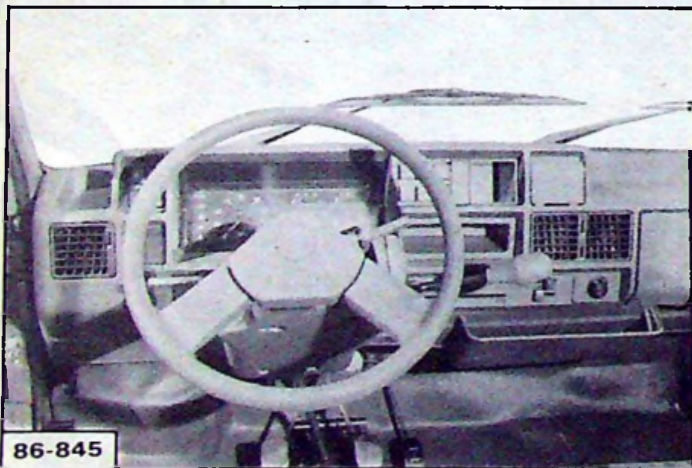
} existe en fourgon tôle ou vitré

SUSPENSIONS

- Type I : suspension dite adoucie : composée de 4 lames d'épaisseur 8 mm, sans effet retardé, amortisseur n° PR ZF 05 965 476.
- Type II : suspension composée de 2 lames d'épaisseur 8 mm et de 2 lames d'épaisseur 13 mm, à effet retardé, amortisseur n° PR ZF 04 439 194.
- Type III : suspension composée de 2 lames d'épaisseur 8 mm, à cambrage spécifique, d'une cale intermédiaire de réhausse et de 2 lames d'épaisseur 13 mm, à effet retardé, amortisseur n° PR ZF 07 534 624.
- Type IV : suspension identique à type III, mais avec amortisseur n° PR ZF 07 576 729.

P.V. (poids à vide) :

Donnés à titre indicatif (fonction des options).
 (*) : poids fonction de l'équipement.

I. EVOLUTIONS COMMUNES**Equipement intérieur, garnissage :**

- Nouveau bloc compteur (qui, en version Diesel, reçoit un témoin de présence d'eau dans le filtre à gazole).
- Nouveaux aérateurs latéraux et centraux
- Nouveaux sièges et banquette de cabine. Le dossier de la banquette est rabattable.
- Nouveaux appuie-tête.
- Garnissage : le TEP Long-Horn remplace le TEP Diamanté.

Chauffage de l'habitacle :

Deux nouvelles options sont proposées :

- Un chauffage renforcé "FROI 30", dont le groupe se monte en lieu et place du climatiseur série. Il se particularise par une surface de radiateur augmentée d'1 dm² et par un débit d'air plus élevé.
- Un chauffage additionnel "FROI 05" dont le groupe est du même type que celui du COMBI CLUB. Il se monte sous l'assise du conducteur.

Rappel : un écran de calandre n° PR 95 573 527 peut être monté en période hivernale.

Peinture :

Deux nouvelles teintes :

- Le Bleu Navire (en remplacement du Bleu Ciel)
- Le Gris Satellite (en remplacement du Beige Vison)

Evolution des périodicités :

- De vidange de l'huile moteur :
 7 500 km, en version Diesel,
 10 000 km, en version Essence.
- D'échange cartouche de filtre à huile :
 à 7 500 km, puis tous les 15 000 km, en version Diesel,
 à 10 000 km, puis tous les 20 000 km, en version Essence.
- D'entretien :
 se reporter au guide d'entretien AM 87.

II. EVOLUTIONS SPECIFIQUES**Moteur :**

Versions Diesel :

Le filtre à gazole, du type à membrane (rappel), reçoit un détecteur de présence d'eau (capteur résistif).
 Le diamètre intérieur de la canalisation entre réservoir et réchauffeur de gazole passe de 5,5 mm à 8 mm.

N° PR du filtre à gazole : 95 637 822

Boîte de vitesses :

Versions 1000, Essence et Diesel :

Parallèlement à la nouvelle monte de pneumatiques, la prise tachymétrique est du rapport 20 X 10.

Versions Essence, 1,8 litre :

La boîte de vitesses à 4 rapports des versions 1000 Essence reçoit le couple 12 X 62.

N° PR BV 4, couple 12 X 62 : 95 638 769 (Essence)

N° PR BV 4, couple 13 X 62 : 95 631 620 (Diesel)

Liaison au sol :

Versions 1 000, tous types (COMBI compris) :

- Nouvelle monte de pneumatiques : 185 SR 14, XZX "reinforced".
 Parallèlement, la charge limite par essieu AV et AR passe de 1 460 kg à 1 380 kg.

Pression de gonflage avant : 3,7 bars.
 Pression de gonflage arrière : 4,5 bars

Versions 1 000, tous types (COMBI compris) :

- Nouvelle monte de pneumatiques : 185 SR 14, XZX "Reinforced".
Parallèlement, la charge limite par essieu AV et AR passe de 1 460 kg à 1 380 kg.
- Nouvelle suspension arrière : il s'agit de l'extension de la suspension "adoucie" des versions COMBI (4 lames d'épaisseur 8 mm, sans effet retardé).

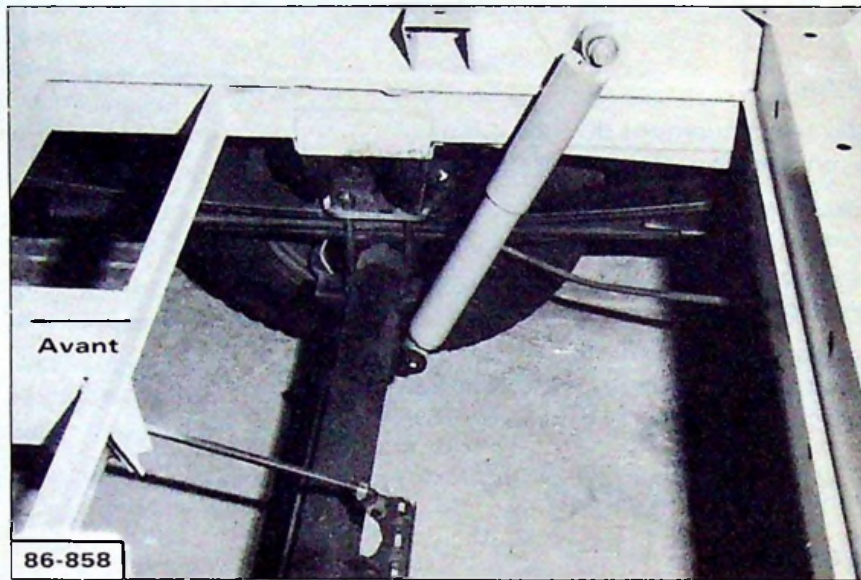
Versions châssis-cabine et châssis nu :

(Evolution non liée à l'Année-Modèle, démarrage 1/86)

La disposition des amortisseurs arrière est modifiée. Leur appui supérieur est ancré non plus dans le passage de roue, mais contre la face interne du longeron.

Ceci permet la suppression des passages de roue.

Ces versions sont livrées avec des pare-boue amovibles en matière plastique.



Equipement intérieur

- *COMBI tous types* : pose d'une poignée montoire.
- *COMBI CLUB* : pose d'une montre digitale et d'un spot de lecture, garnissage tissu Avana en remplacement tissu Vulcano.

Carrosserie :

- *Plateau ridelles* :
– le seuil de chargement est abaissé de 60 mm (depuis 1/86).
- *Fourgon tôle (court et long)* :
– une nouvelle option est proposée : barres de protection intérieures.



CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE
DIVISION APRÈS - VENTE
TECHNIQUE APRÈS - VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25

0

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

VEHICLES C 25 TOUS TYPES

N° 5

DIFFUSION :

TOUS PAYS

Année-Modèle 1988

Le 20 Juillet 1987

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900

254

La gamme des véhicules C 25 Année-Modèle 1988 "France" se caractérise essentiellement par :

- Une nouvelle motorisation 2,5 litres Diesel Turbo (Voir Note Technique **C 25 0 N° 6**).
- Une charge utile portée de 1 300 kg à 1 400 kg.
- Une façade avant restylisée.
- Une nouvelle **option** "cabine confort" sur versions châssis-cabine, plancher-cabine, plateau-cabine.



87-444

I - EVOLUTIONS COMMUNES

a) Carrosserie :

- La façade avant est modifiée :
 - nouvelle grille de calandre, avec nouveau logotype,
 - nouveaux supports de projecteurs,
 - nouveaux projecteurs (les feux de changement de direction sont inchangés).

DÉSIGNATION DES PIÈCES NOUVELLES	N° P.R.
Grille de calandre	95 639 100
Ecran de calandre	95 640 745
Support de projecteur Droit	96 004 961
Support de projecteur Gauche	96 004 962
Projecteur Droit pour lampe code européen	96 023 419
Projecteur Gauche pour lampe code européen	96 023 420
Projecteur Droit pour lampe H4 (option)	96 023 421
Projecteur Gauche pour lampe H4 (option)	96 023 422

- Monogrammes
Evolution de la matière et du sigle arrière "CITROËN" non suivi des chevrons.

b) Equipement intérieur :

- Création d'une poignée de maintien au pavillon, côté passager.
- Création d'un protecteur de durits de chauffage dans l'habitacle.

II. — EVOLUTIONS SPECIFIQUES

a) Versions 1 300 kg :

- La charge utile des versions 1 300 kg est portée à **1 400 kg**, sans modification des charges limites par essieu.
- Utilisation des monogrammes "1400".

b) Versions COMBI Tous Types :

- Adjonction d'un protecteur en matière plastique sur le seuil de la porte latérale coulissante.

III. — EVOLUTIONS DES OPTIONS

a) Véhicules Tous Types, sauf COMBI :

- 2 places avant de série, 3 en option.

b) Sur véhicules réhaussés :

- Création d'une option "peinture pavillon réhaussé" (en harmonie avec la peinture de la caisse du véhicule).

c) Sur véhicules fourgon "Entreprise" :

- Extension de l'option "barres de protection intérieures", déjà proposée en "AM 87" sur les autres modèles de fourgon.

d) Sur véhicules châssis-cabine, plancher-cabine, plateau-cabine :

- Création d'une option cabine confort (en largeur 2,20 m uniquement), qui comprend le montage de :
 - Suspension arrière renforcée.
 - Refroidissement moteur renforcé (radiateur type GE).
 - Sièges avant type COMBI CLUB, avec appuie-tête.
 - Moquette de cabine type COMBI CLUB.
 - Console de montre, avec spot du COMBI CLUB.
 - Enjoliveurs de roues du COMBI CLUB.
 - Projecteurs halogènes de série.
 - Faisceau électrique spécifique.

IV. — PEINTURE

Les teintes "AM 87" sont reconduites :

RAPPEL (hors teintes spéciales) : Blanc Corfou (224 F) — Gris Voile (684 F).
 Beige Tropic (283 F) — Bleu Fjord (462 F).
 Orange Simbab (294 F) — Rouge Sangro (149 F).
 Vert Aquarius (373 F) — Bleu Navire (466 F).

et uniquement sur COMBI CONFORT et CLUB :

Bleu Cascade (498 F) — Gris Satellite (049 F).

La gamme des véhicules C 25 "Année-Modèle 88 FRANCE" s'établit comme suit :

VEHICULE	TYPE MINES	VERSION (C.U.)	TYPE MOTEUR	B.V.	COUPLE	SUSP. AR. Type	PNEUS	P.V.	P.T.C.
Fourgon tôle ⁽¹⁾	280 A 10	1000	XM 7 T	4	12 x 62	I	185SR14Reinf.	1380	2450
	280 A 10	1000	U 25/661	4	13 x 62	I	185SR14Reinf.	1480	2550
	280 B 20	1400	XN 1 T	5	12 x 62	II	185/75 R 14	1395	2900
	280 B 50	1400	U 25/661	5	12 x 62	II	185/75 R 14	1495	3000
	280 B 90	1400	U 25/673	5	12 x 62 DA	II	195/75 R 16	1540	3000
Fourgon tôle grand volume	280 B 20	1400	XN 1 T	5	12 x 62	II	185/75 R 14	1470	2900
	280 B 50	1400	U 25/661	5	12 x 62	II	185/75 R 14	1570	3000
	280 B 90	1400	U 25/673	5	12 x 62 DA	II	195/75 R 16	1610	3000
Fourgon vitré ⁽¹⁾	280 B 20	1400	XN 1 T	5	12 x 62	II	185/75 R 14	1535	2900
	280 B 50	1400	U 25/661	5	12 x 62	II	185/75 R 14	1635	3000
Fourgon vitré grand volume	280 B 20	1400	XN 1 T	5	12 x 62	II	185/75 R 14	1610	2900
	280 B 50	1400	U 25/661	5	12 x 62	II	185/75 R 14	1710	3000
	280 B 90	1400	U 25/673	5	12 x 62 DA	II	195/75 R 16	1755	3000
Fourgon ambulancier ⁽¹⁾	280 B 20/A	1000	XN 1 T	5	12 x 62	I	185/75 R 14	1410	2600
	280 B 50/A	1000	U 25/661	5	12 x 62	I	185/75 R 14	1510	2600
	280 B 90/A	1000	U 25/673	5	12 x 62 DA	I	195/75 R 16	1555	2600
Châssis cabine simple à empattement court	280 G 20/1	1400	XN 1 T	5	12 x 62	IV	185/75 R 14	1240	2900
	280 G 50/1	1400	U 25/661	5	12 x 62	IV	185/75 R 14	1340	3000
	280 G 90/1	1400	U 25/673	5	12 x 62 DA	IV	195/75 R 16	1385	3000
Châssis cabine simple à empattement long	280 G 20/2	1400	XN 1 T	5	12 x 62	IV	185/75 R 14	1275	2900
	280 G 50/2	1400	U 25/661	5	12 x 62	IV	185/75 R 14	1375	3100
	280 G 90/2	1400	U 25/673	5	12 x 62 DA	IV	195/75 R 16	1420	3100
Châssis cabine double	280 G 20/3	1400	XN 1 T	5	12 x 62	IV	185/75 R 14	1400	3000
	280 G 50/3	1400	U 25/661	5	12 x 62	IV	185/75 R 14	1500	3100
	280 G 90/3	1400	U 25/673	5	12 x 62 DA	IV	195/75 R 16	1545	3100
Châssis nu à empattement court	280 G 20/5	1400	XN 1 T	5	12 x 62	IV	185/75 R 14	1030	2900
	280 G 50/5	1400	U 25/661	5	12 x 62	IV	185/75 R 14	1130	3000
	280 G 90/5	1400	U 25/673	5	12 x 62 DA	IV	195/75 R 16	1175	3000
Châssis nu à empattement long	280 G 20/6	1400	XN 1 T	5	12 x 62	IV	185/75 R 14	1065	3000
	280 G 50/6	1400	U 25/661	5	12 x 62	IV	185/75 R 14	1165	3100
	280 G 90/6	1400	U 25/673	5	12 x 62 DA	IV	195/75 R 16	1210	3100
Plancher cabine à empattement court	280 G 20/7	1400	XN 1 T	5	12 x 62	III	185/75 R 14	1240	2900
	280 G 50/7	1400	U 25/661	5	12 x 62	III	185/75 R 14	1340	3000
	280 G 90/7	1400	U 25/673	5	12 x 62 DA	III	195/75 R 16	1385	3000
Plancher cabine à empattement long	280 G 20/4	1400	XN 1 T	5	12 x 62	III	185/75 R 14	1275	3000
	280 G 50/4	1400	U 25/661	5	12 x 62	III	185/75 R 14	1375	3100
	280 G 90/4	1400	U 25/673	5	12 x 62 DA	III	195/75 R 16	1420	3100
COMBI Standard	280 C 10/A	1000	XM 7 T	4	12 x 62	I	185SR14 Reinf.	1535	2450
	280 C 50/A	1000	U 25/661	4	13 x 62	I	185SR14 Reinf.	1635	2550
COMBI Confort	280 C 20/B	1000	XN 1 T	5	12 x 62	I	185SR14 Reinf.	1600	2500
	280 C 50/B	1000	U 25/661	5	12 x 62	I	185SR14 Reinf.	1700	2600
COMBI Club	280 C 20/B	1000	XN 1 T	5	12 x 62	I	185SR14 Reinf.	1600	2500
	280 C 50/B	1000	U 25/661	5	12 x 62	I	185SR14 Reinf.	1700	2600
	280 C 90/B	1000	U 25/673	5	12 x 62 DA	I	195/75 R 16	1745	2600

(1) : Existe en version standard ou rehaussé

MOTEURS

- XM 7 T : moteur essence 1,8 litre – 49 KW (CEE).
 XN 1 T : moteur essence 2 litres – 55 KW (ISO).
 U 25/661 : moteur Diesel atmosphérique : 2,5 litres – 54 KW (CEE).
 U 25/673 : moteur Diesel Turbo 2,5 litres – 70 KW (CEE).

BOITES DE VITESSES

- Essence : 4 - 12 x 62, n° séquence : 2 HE 07 – n° P.R. : 95 638 769
 Diesel : 4 - 13 x 62, n° séquence : 2 GE 87 – n° P.R. : 95 631 620
 Essence : 5 - 12 x 62, n° séquence : 2 GE 84 – n° P.R. : 95 631 617
 Diesel : 5 - 12 x 62, n° séquence : 2 GE 85 – n° P.R. : 95 631 618
 Diesel Turbo : 5 - 12 x 62 DA (Développement Augmenté),
 n° séquence : 2 HE 03 – n° P.R. : 95 637 534

SUSPENSION ARRIERE

- Type I : Suspension dite adoucie, composée de 4 lames d'épaisseur 8 mm, sans effet retardé.
Amortisseur n° P.R. ZF 05 983 928.
- Type II : Suspension composée de 2 lames d'épaisseur 8 mm et de 2 lames d'épaisseur 13 mm, à effet retardé.
Amortisseur n° P.R. 4 434 812.
- Type III : Suspension composée de 2 lames d'épaisseur 8 mm à cambrage spécifique et de 2 lames d'épaisseur 13 mm, à effet retardé.
Amortisseur n° P.R. ZF 07 534 624.
- Type IV : Suspension identique à type III, mais avec amortisseur n° P.R. ZF 07 576 729.



CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE
DIVISION APRÈS - VENTE
TECHNIQUE APRÈS - VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25**0**

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

VÉHICULE C 25 DIESEL TURBO**N° 6**

DIFFUSION :

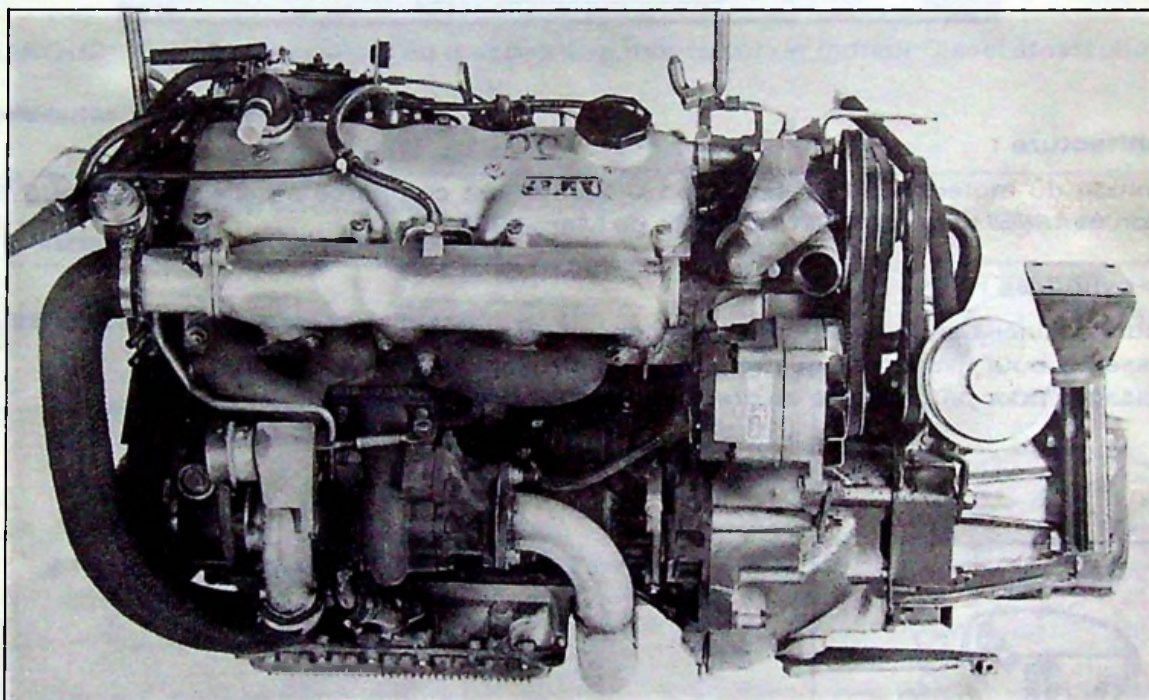
TOUS PAYS**Nouvelle motorisation**

Le 20 Juillet 1987

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900

289

Depuis **Juillet 1987**, la gamme des véhicules **C 25** est complétée par une nouvelle motorisation Diesel Turbo. Ces véhicules sont commercialisés sous l'appellation :

C 25 D TURBO

30.03.87.82

I. - CARACTERISTIQUES GENERALES :

VERSION	TYPE MINES	CHARGE UTILE
- Fourgon tôlé, empattement court	280 B 90	1400 kg
- Fourgon grand volume, tôlé	280 B 90	1400 kg
- Fourgon grand volume, vitré	280 B 90	1400 kg
- Châssis cabine simple, empattement court	280 G 90/1	1400 kg
- Châssis cabine simple, empattement long	280 G 90/2	1400 kg
- Châssis cabine double	280 G 90/3	1400 kg
- Plancher cabine, empattement long	280 G 90/4	1400 kg
- Châssis nu à empattement court	280 G 90/5	1400 kg
- Châssis nu à empattement long	280 G 90/6	1400 kg
- Plancher cabine, empattement court	280 G 90/7	1400 kg
- Ambulanciable	280 B 90/A	1000 kg
- Fourgon empattement court, cabine approfondie	280 B 90/B	1400 kg
- Combi Club	280 C 90	1000 kg

REMARQUE : L'évolution de la charge utile de 1 300 kg à 1 400 kg ne modifie pas les charges limites par essieu.

II. - MOTEUR

a) Caractéristiques :

- Type CITROEN U 25/673, symbole 1 GJ 14
- Disposition Transversal, incliné de 23° vers l'avant
- Nombre de cylindres 4, en ligne
- Cylindrée 2500 cm³
- Alésage 93 mm
- Course 92 mm
- Rapport volumétrique 21/1
- Puissance maxi 70 kW (95 ch) à 3700 tr/mn (CEE)
- Couple maxi 21 mdaN (22 m kg) à 2000 tr/mn (CEE)
- Puissance administrative 10 CV
- Carburant Gazole
- Régime de ralenti 800 + 25 tr/mn
- Vitesse de régulation à vide 4600 ± 150 tr/mn

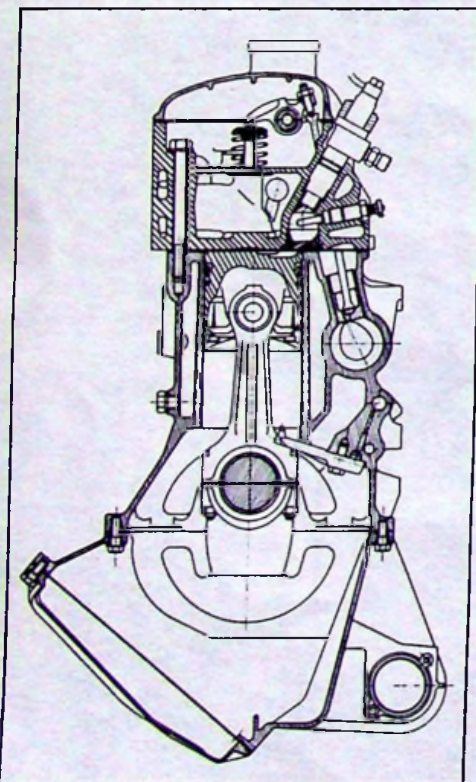
N° PR : 95 619 736

b) Architecture :

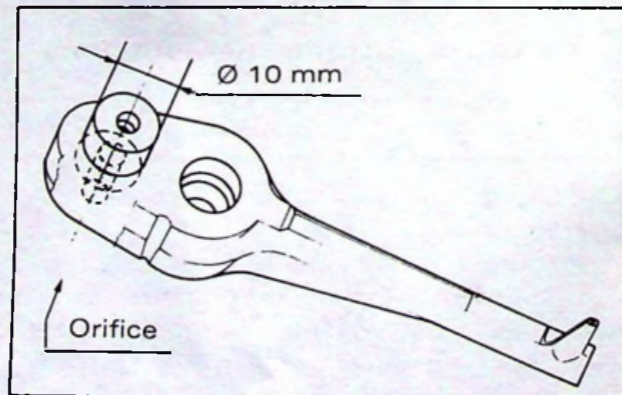
La définition du moteur 2,5 l Diesel Turbo U 25/673 est comparée à celle du moteur 2,5 l Diesel à aspiration naturelle type U 25/661, à la date de Mars 1987.

● Bloc-cylindres :

- Cylindres usinés dans un carter en fonte, spécifique par :
- bossages pour fixation de quatre gicleurs d'arrosage de fond de piston.
- bossages pour prise d'huile de graissage du turbocompresseur.



GICLEUR D'ARROSAGE



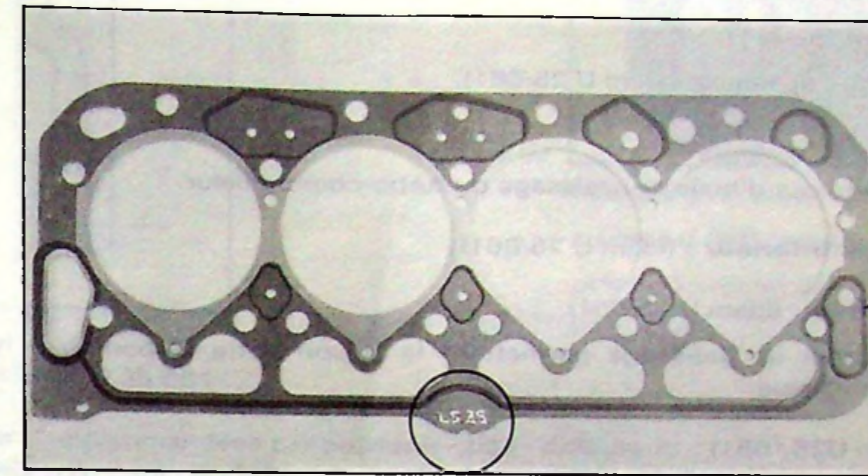
L 22-12

● Culasse (idem U25/661)

En alliage d'aluminium avec chambres de pré-combustion emmanchées à force (dépassement du plan de joint : 0 à 0,03 mm).

- Joint de culasse : spécifique

- Marque : REINZ, repéré LS 25



œillet Viton

87-127

REMARQUE : Ce joint de culasse ne doit pas être monté sur un moteur Diesel atmosphérique.

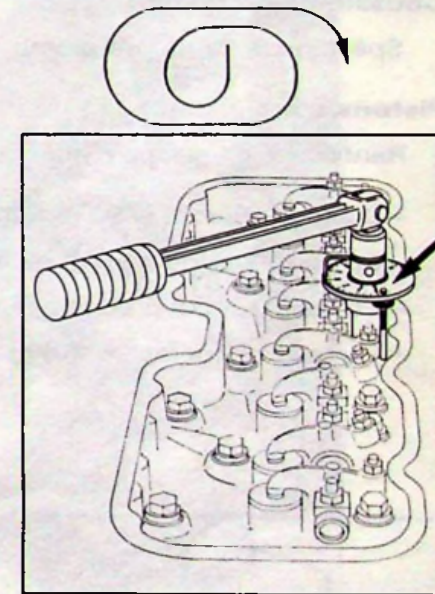
● Particularités (Rappel) :

- (1) Le serrage de la culasse est définitivement effectué à l'usine. PAS DE RESSERRAGE AUX 1000 km

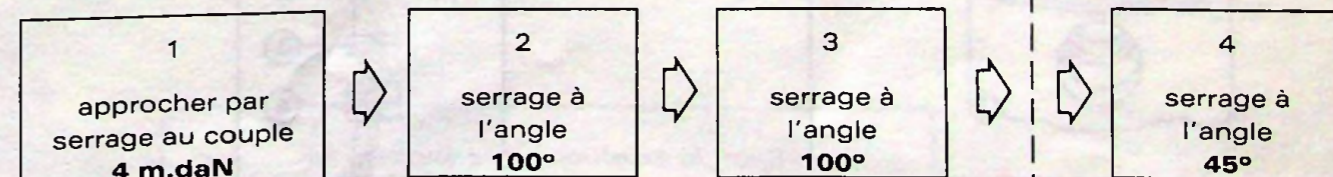
(2) En cas de dépose de la culasse :

Serrage à l'angle en respectant l'ordre de serrage classique,

à l'aide de l'adaptateur OUT 104069 T (→)



L 11-28



échauffement du moteur jusqu'à enclenchement des motoventilateurs puis REFROIDISSEMENT

● **Couvre-culasse** : (idem U25/661) :

Il possède un piquage permettant le recyclage des vapeurs d'huile entre le carter inférieur et le couvre-culbuteurs (liaison gaz - gaz).

● **Paliers de vilebrequin** :

Chapeaux et demi-coussinets (idem U 25/661).

● **Carter inférieur** :

Spécifique par le retour d'huile de graissage du turbo-compresseur.

● **Couvercle de carter inférieur** : (idem U 25/661)

● **Carter de distribution** : (idem U 25/661)

Il possède un canal de graissage permettant la liaison entre la pompe à huile et la rampe d'alimentation principale.

● **Vilebrequin** : (idem U25/661) :

Acier allié, 5 paliers. Il possède une prise de mouvement en attente.

● **Bielles** :

Spécifiques par la suppression du canal de graissage du fond de piston.

● **Chapeaux de bielle** : (idem U 25/661)

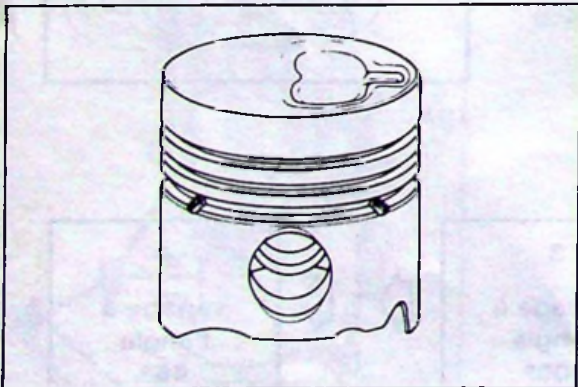
● **Coussinets de bielle** :

Spécifiques, en cupro-plomb.

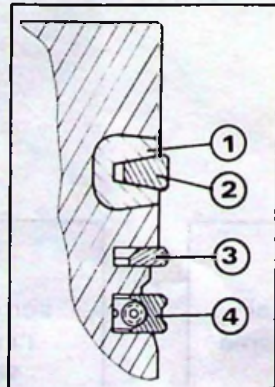
● **Pistons** :

Renforcés, en alliage d'aluminium. Ils sont spécifiques par :

- L'axe de piston, Ø 32 mm (monté serré dans piston).
- Le porte-segment coup de feu, en fonte, noyé dans le piston (1).
- Le segment coup de feu en fonte, revêtu de molybdène (GOETZE) (2).
- Les segments racleur (3) et refouleur (4) sont inchangés.

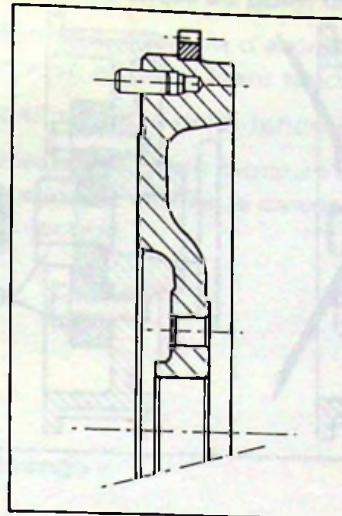


L 22-12

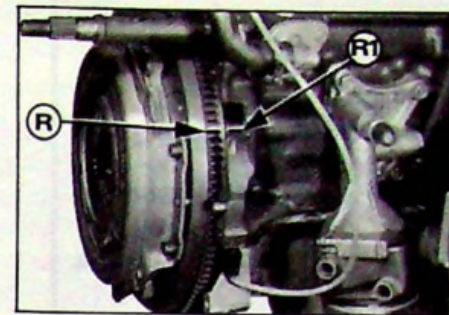


L 12-37

● **Volant moteur** : idem U 25/661 (de type allégé)



L 12-57



83-1216

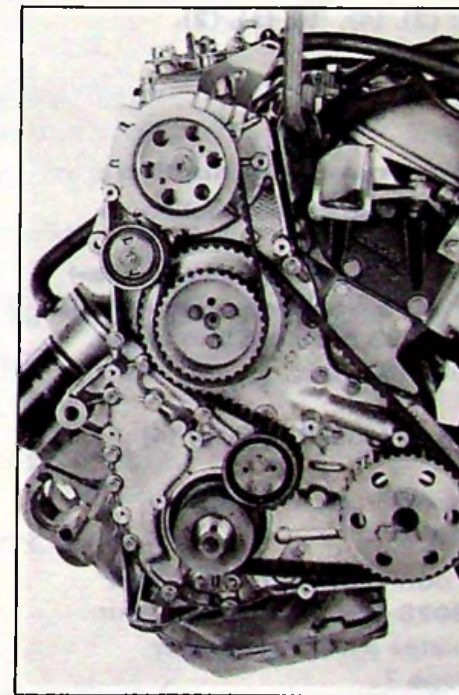
Marqué d'un repère (R) qui, face au repère (R1), correspond au point d'injection des cylindres n° 1 ou 4.

● **Distribution** : idem U 25/661

- Soupapes en tête commandées par poussoir - tige - culbuteur.
- L'arbre à cames est commandé par une courroie crantée.
- La tension de la courroie est obtenue par le ressort interne du galet tendeur.
- Le capotage de distribution permet la ventilation des courroies crantées.

- Epure théorique de la distribution avec un jeu de 1 mm aux soupapes :

Retard ouverture admission : 2° 52'
 Retard fermeture admission : 33° 08'
 Avance ouverture échappement : 37° 48'
 Avance fermeture échappement : 4° 12'

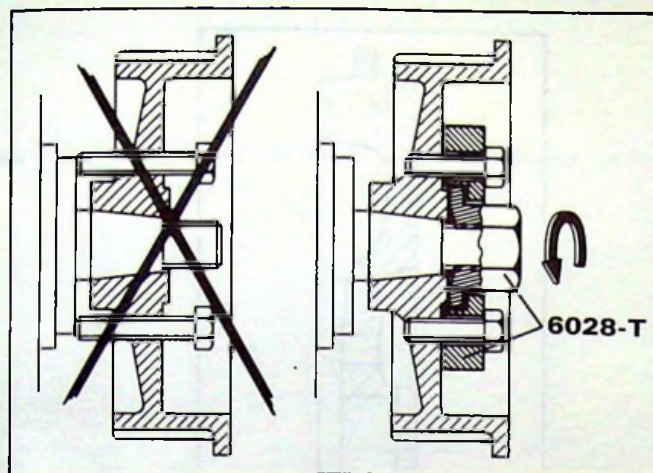


87-338

Jeu pratique aux culbuteurs (à froid) :

Admission : 0,30 mm
 Echappement : 0,20 mm

Pour la dépose du pignon de la pompe d'injection, utiliser exclusivement l'outil extracteur 6028-T.



L 14-44

Remplacement d'une courroie de distribution

- Positionner le vilebrequin et l'arbre à cames :

- Amener les pistons des cylindres 1 et 4 à proximité du P M H.
- Mettre le cylindre n°1 en fin d'échappement début d'admission (soupapes en bascule). Les repères (R) et (R1) sont en vis-à-vis.

- Déposer : (3), (4), (5), (1), (2).

- Poser la courroie de distribution :

- Mettre la courroie de distribution en place :
 - faire correspondre les repères (→) de la courroie avec les repères (A) et (B) des pignons (83 pas côté brin tendu, 35 pas côté brin libre).

- Monter (3) et le galet tendeur (4).

- Régler la tension de la courroie de distribution :

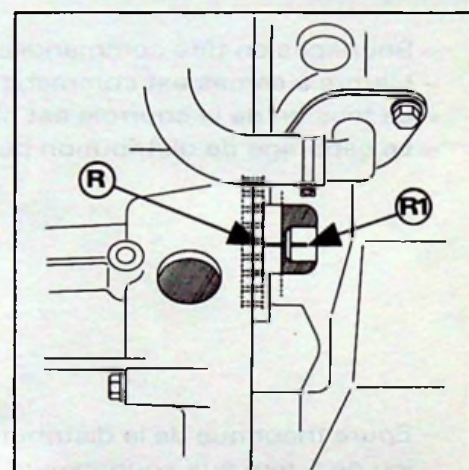
- placer l'outil repère (K) du coffret OUT 20 6028-T sur le galet tendeur (4) (tige filetée à raccourcir) voir croquis page 7.

- la masse étant sur le repère "2" de la tige, serrer les écrous :

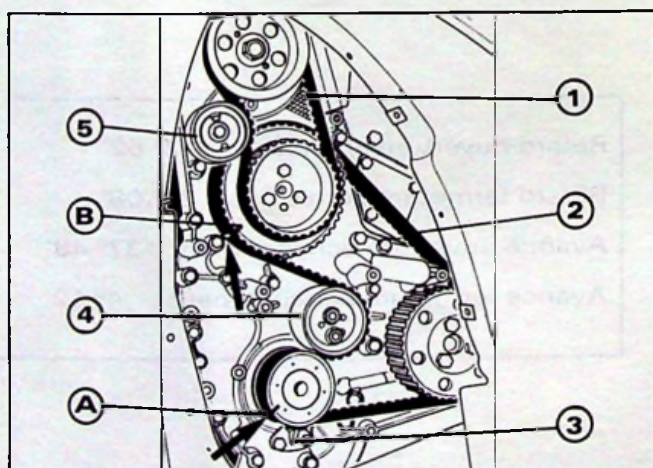
- Ø 8 mm, à 2 mdaN
- Ø 10 mm, à 3,2 mdaN

- Poser la courroie d'entraînement de pompe d'injection :

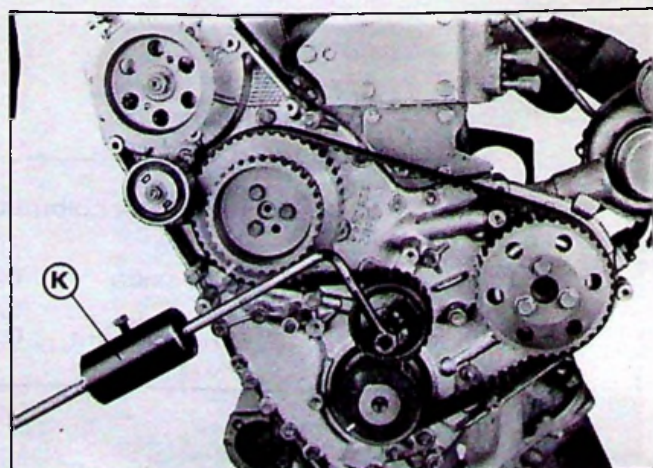
- Effectuer 1 tour moteur dans le sens de rotation pour amener les repères (R) et (R1) en vis-à-vis : les soupapes du cylindre n°4 (côté distribution) en "bascule" et le cylindre n°1 au temps compression.



L 14-40

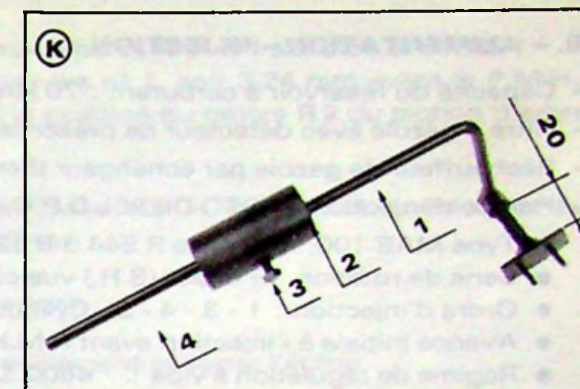


L 12-35



87-369

- Placer la pompe au point d'injection.
- Monter la courroie d'entraînement, le brin opposé au galet étant tendu.
- Positionner le galet-tendeur. Serrer l'écrou.
- Effectuer 2 tours moteurs dans le sens de rotation et vérifier le calage de la pompe d'injection.



87-253

c) Graissage :

- Pompe à huile spécifique par son clapet de décharge. Entraînement par la courroie crantée de distribution.
- Cartouche d'huile : PURFLUX "LA 483" (LS 468 en première monte).
- Support filtre à huile : idem U 25/661 (avec thermocontact).
- Echangeur thermique huile/eau (MODINE) idem U 25/661, placé sur le support de filtre à huile.
- Crépine : idem U 25/661

- Capacité du carter :

- moteur sec	6 litres
- après vidange	4,9 litres
- après vidange et échange cartouche	5,6 litres

- A la jauge à huile, différence entre Mini et Maxi

2,2 litres

- Qualité d'huile :

- → - 16°C : TOTAL DIESEL MAX 10 W 40 - TOTAL SUPER DIESEL PLUS 15 W 40.
- au dessous de - 12°C : TOTAL DIESEL MAX 10 W 40.

- Pression d'huile (à chaud) :

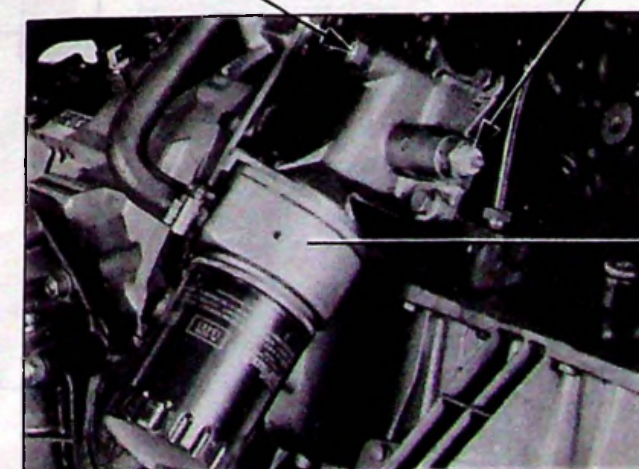
- au ralenti : 2,5 bars mini
- à 3700 tr/mn : 4,2 à 5 bars.

- Thermocontact d'alerte de température d'huile : 145°C ± 5°

- Manocontact d'alerte : idem U 25/661

Manocontact

Thermocontact



Echangeur thermique

30 03 87 P1

III. – ALIMENTATION – INJECTION :

- Capacité du réservoir à carburant : 70 litres.
- Filtre à gazole avec détecteur de présence d'eau.
- Réchauffeur de gazole par échangeur thermique gazole/eau, sur culasse.
- Pompe d'injection : ROTO DIESEL D P C – N° PR : 95 577 591
 - Type MAS 100, référence R 844 3 B 123 B.
 - Sens de rotation : à droite (S.H.) vue côté entraînement.
 - Ordre d'injection : 1 - 3 - 4 - 2 - Cylindre N° 1 côté volant moteur.
 - Avance initiale à l'injection avant P.M.H. : $3,24 \pm 0,05$ mm ($10,3 \pm 1^\circ$).
 - Régime de régulation à vide : 4600 ± 150 tr/mn.
 - Régime de coupure en charge : 3900 tr/mn environ.
 - Avance automatique, en fonction du régime de rotation.
 - Electrovanne pour stop électrique.
 - Régulateur mécanique MINI - MAXI.
 - Correcteur de suralimentation.
 - Correction d'avance, en fonction de la charge et du régime.
- Injecteurs : ROTO-DIESEL
 - Type : R D N O S DC 6751.
 - Tarage : $127 + \frac{5}{8}$ bars (service), $137 + \frac{5}{8}$ bars (neuf).
- Porte-injecteurs : ROTO-DIESEL
 - Type : RKB 45 SD 5422.
 - Fixation : par bride.
- Faisceau d'injection : idem U 25/661 (avec pompe d'injection DPC).

CALAGE DE LA POMPE DPC R 8443 B

a) Principe :

Le point de calage n'est plus indiqué par la position relative d'un circlip intérieur, par rapport à un "Vé" gravé sur le rotor.

Sur chaque rotor est positionné un pion cylindrique (P) dont la position est déterminée par le fournisseur.

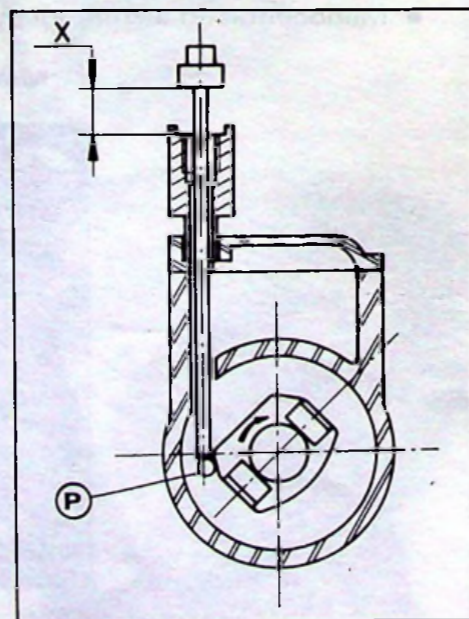
La position de calage de début d'injection / pompe, variable d'une application à une autre et sur chaque pompe (tolérances de fabrication), est donnée par la cote X gravée sur la pastille plastique (B) fixée sur le bouchon de visite.

Le départ de cette cote X correspond exactement au point de contact du pion (P) sur la pign : C'est la position "zéro" au comparateur.

Utiliser le coffret d'outillage 4093-T

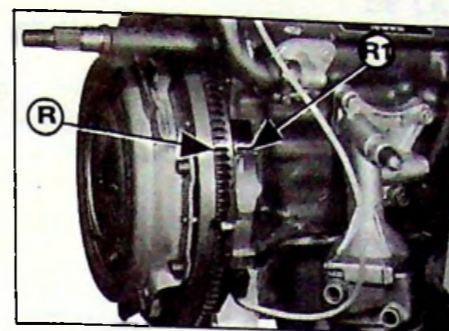


87-162

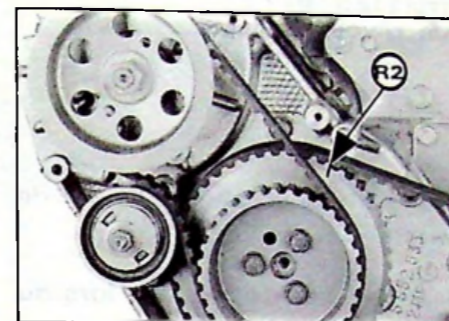


L 14-87 a

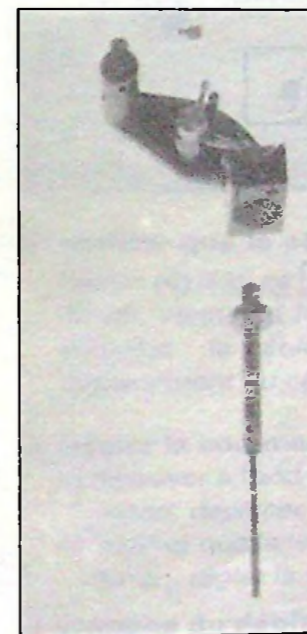
b) Mode opératoire :



83-1216



87-370



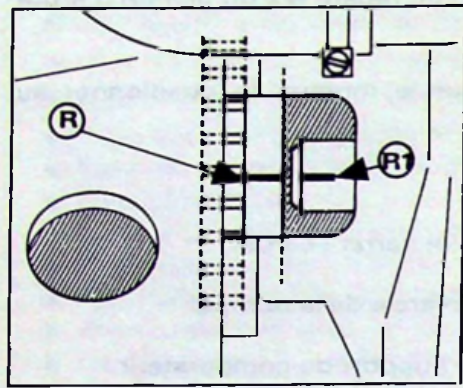
87-164

- Moteur positionné aux repères R et R1 sur bloc et volant : (Début d'injection cylindre n° 1, soit 3,24 mm avant le P.M.H.) ce qui correspond à la position du repère R2 du pignon d'arbre à cames.
- Mettre la pompe en place sur le moteur, la positionner au centre des boutonnières.
- Serrer les écrous à la main.
- Monter la roue d'entraînement et serrer l'écrou.
- Déposer la vis bouchon du couvercle de la pompe.
- Mettre la pign en place, fixer le support du comparateur.
- Équiper le comparateur de la touche plate fournie.
- Fixer le comparateur sur son support.
- Mettre la touche du renvoi en appui sur la pign et régler le comparateur à zéro (s'assurer que la pign n'est pas en appui sur le pion de calage (P)).
- Manœuvrer l'arbre de pompe pour rechercher le point d'injection :
 - Levée de la pign = cote X en mm, gravée sur la capsule plastique (B).
- Monter la courroie crantée et le galet-tendeur. Tourner la pompe dans le sens de rotation, de façon à dépasser légèrement la valeur de la cote X.
- Ramener la pompe dans le sens inverse du sens de rotation, jusqu'à obtenir très précisément la cote X.
- Serrer les vis et écrous de fixation au couple.



87-162

c) Contrôle du calage :



L 14-40

- Tourner le vilebrequin, sens inverse de rotation, d'un quart de tour.
- Tourner le vilebrequin, dans le sens de rotation, pour amener les repères en vis-à-vis.

Les aiguilles du comparateur doivent indiquer :

$$X \pm 0,04 \text{ mm}$$

Si cette condition n'est pas obtenue, revoir le calage.

- Déposer l'outillage de calage.
- Poser le bouchon, muni de son joint.

Remarque : La pastille d'indication de la cote de calage est de couleur blanche en série. Elle est de couleur bleue après intervention sur la pompe par le Réseau ROTO-DIESEL.

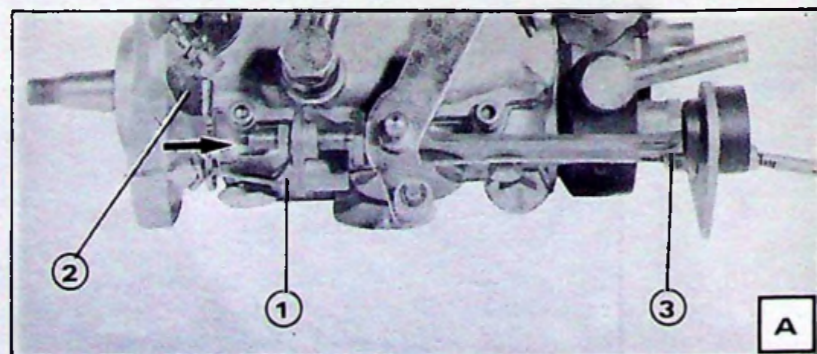
Précautions : Attention à l'introduction possible de corps étrangers dans le puits de mesure, lors du calage de la pompe.

La précision du calage est donnée par celle de la longueur de la pige de mesure (95,5 mm, à titre indicatif) qui ne doit, en aucun cas, être déformée.

REGLAGES DES COMMANDES DE LA POMPE DPC R 8443 B

MOTEUR FROID :

Réglage de la commande de ralenti accéléré :

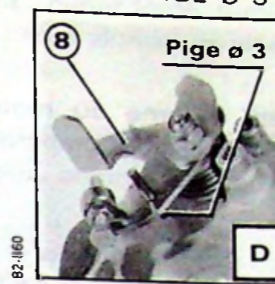


82-856

Vérifier que le câble de commande (1) est tendu et que le levier (2) est en position "MAXI" (en le poussant suivant \rightarrow).
Sinon, pousser le levier (2) à fond suivant (\rightarrow), tendre le câble (1) en agissant sur l'écrou et le contre-écrou de l'arrêt de gaine (3).

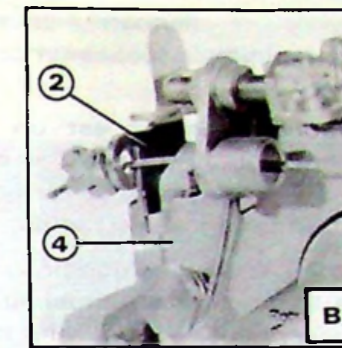
MOTEUR CHAUD :

DEBIT RESIDUEL
MISE EN PLACE
DE LA PIGE Ø 3



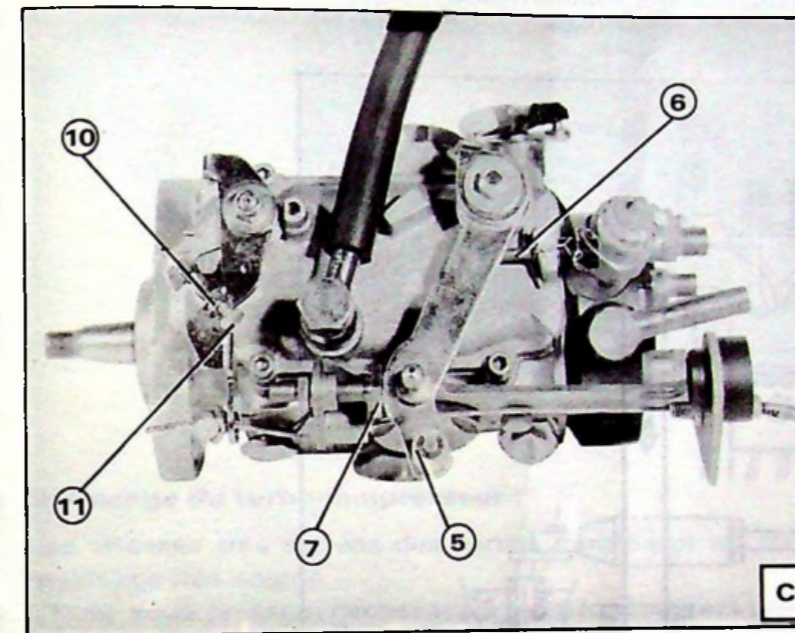
82-860

CABLE DE COMMANDE
DE RALENTI ACCELERE



82-855

REGLAGE DE LA COMMANDE D'ACCELERATEUR ET DU RALENTI



82-856

REGLAGE DU
DEBIT RESIDUEL



82-859

- Vérifier que le câble de commande (1) est sans tension** et que le levier (2) est en butée dans l'étrier (4) (Figure B).
Sinon, vérifier le fonctionnement de la sonde thermostatique (sur culasse) de commande de ralenti accéléré : le câble étant débranché, entre "moteur froid" et "moteur chaud", il doit exister un déplacement du câble (1) supérieur à 6 mm.
- Régler la commande d'accélérateur (moteur arrêté)** (Figure C) :
 - Appuyer à fond sur la pédale d'accélérateur, vérifier que le levier (5) est en butée sur la vis (6).
Sinon, déplacer l'épingle d'arrêt de gaine de commande d'accélérateur.
 - Vérifier que le levier (5) est en appui sur la butée (7) et que le câble est sans tension.
Sinon, régler la vis-butée de pédale d'accélérateur.
- Réglage du débit résiduel (anti-calage)** (Figure D et E) :
 - Pousser le levier de stop (8) de façon à engager la pige Ø 3 dans l'orifice.
 - Engager la cale spéciale entre le levier (5) et la vis (7).

NOTA : La cale spéciale peut être remplacée par une cale standard, épaisseur 1,5 mm.

 - Débloquer le contre-écrou (9).
 - Ajuster le régime à 800 ± 50 tr/mn, en tournant la cale spéciale ou la vis (7).
 - Bloquer le contre-écrou (9).
 - Retirer la pige Ø 3 mm.
 - Retirer la cale spéciale ou la cale d'épaisseur 1,5 mm.
- Réglage du ralenti** (Figure C) :
 - Débloquer le contre-écrou (10).
 - Régler le ralenti à 800 ± 25 tr/mn, en agissant sur la vis de butée (11).
 - Bloquer le contre-écrou (10).
 - Tester la décélération du moteur : accélérer à ≈ 3000 tr/mn et lâcher le levier d'accélération.

Si la "plongée" persiste après retouche, tourner la vis-butée (7) du levier (5).

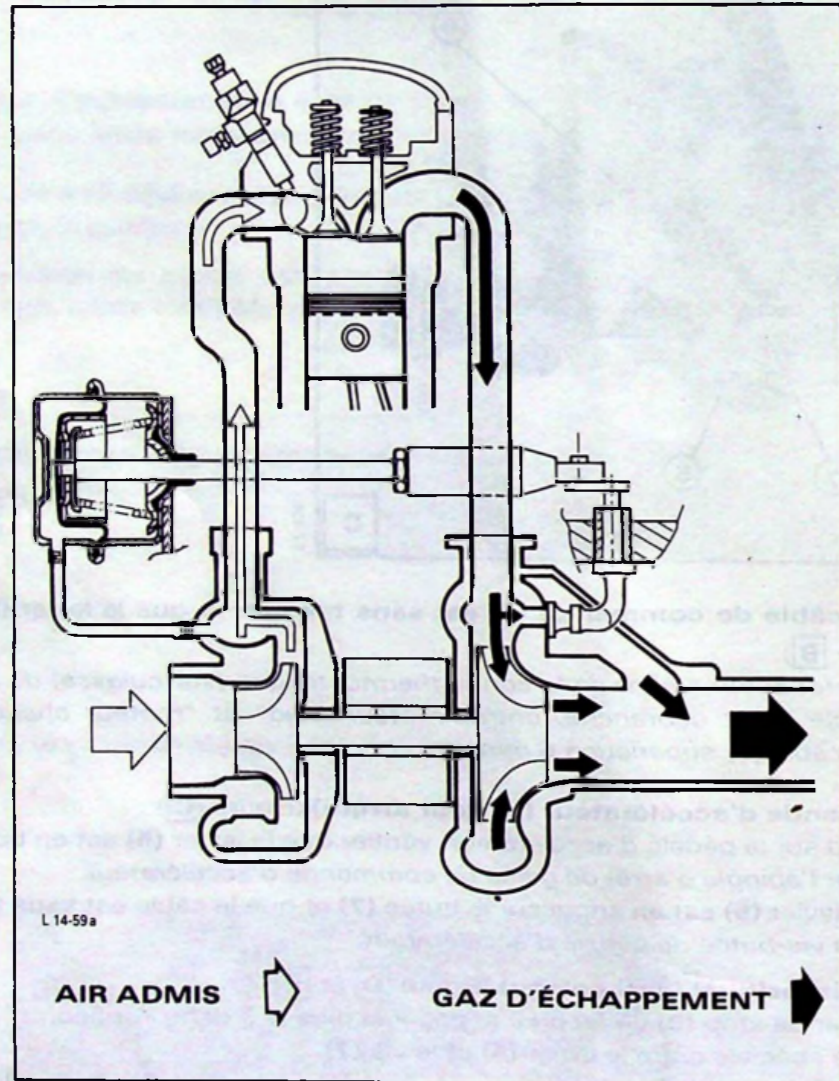
 - dans le cas d'une "plongée" trop importante \rightarrow dévisser d'1/4 de tour.
 - dans le cas d'une décélération trop lente \rightarrow visser d'1/4 de tour.

Dans chacun de ces deux cas, vérifier le régime de ralenti pour retouche éventuelle.

IV. – ADMISSION D'AIR

● Turbo compresseur :

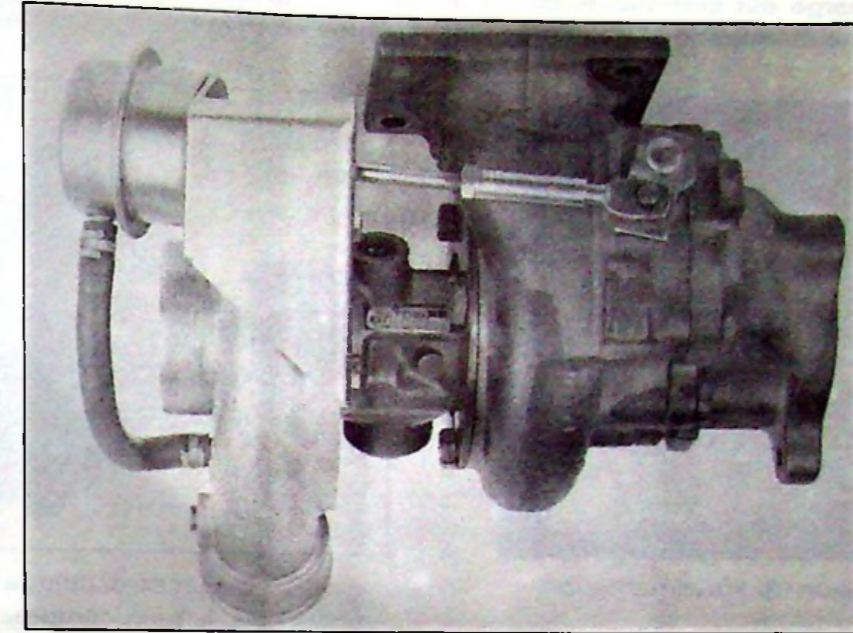
- Définition : Le turbocompresseur est un dispositif externe au moteur, qui permet, par compression, d'augmenter la quantité d'air admise par cylindre comparativement à l'aspiration naturelle. Pour une même cylindrée et en respectant les proportions air/gazole, il en résulte un accroissement des performances du moteur.
- Principe : Le turbocompresseur se compose de 2 chambres distinctes. L'une (A) est liée à la fonction échappement du moteur, l'autre (B) à la fonction admission. Deux turbines, une par chambre, sont rendues solidaires par un arbre. L'une mise en action par les gaz d'échappement entraîne l'autre en rotation, assurant ainsi la compression de l'air admis.



- Spécifications :
 Marque GARRETT – type TO 25 – N° 431023 – N° P.R. : 95 635 811
 Pression de suralimentation : 700 m.bars à 3700 tr/mn.
 Vitesse de rotation : jusqu'à 110 000 tr/mn.
 Pression de suralimentation limitée par un clapet de mise en dérivation des gaz d'échappement.
 Lubrification : sans pression, par le conduit d'huile moteur. L'arbre de liaison est lubrifié par deux paliers fluides.

● Matière :

- Côté échappement : carter fonte, turbine nickel allié (inconel)
- Côté admission : carter aluminium allié, pour compresseur aluminium allié.
- Carter central : fonte.

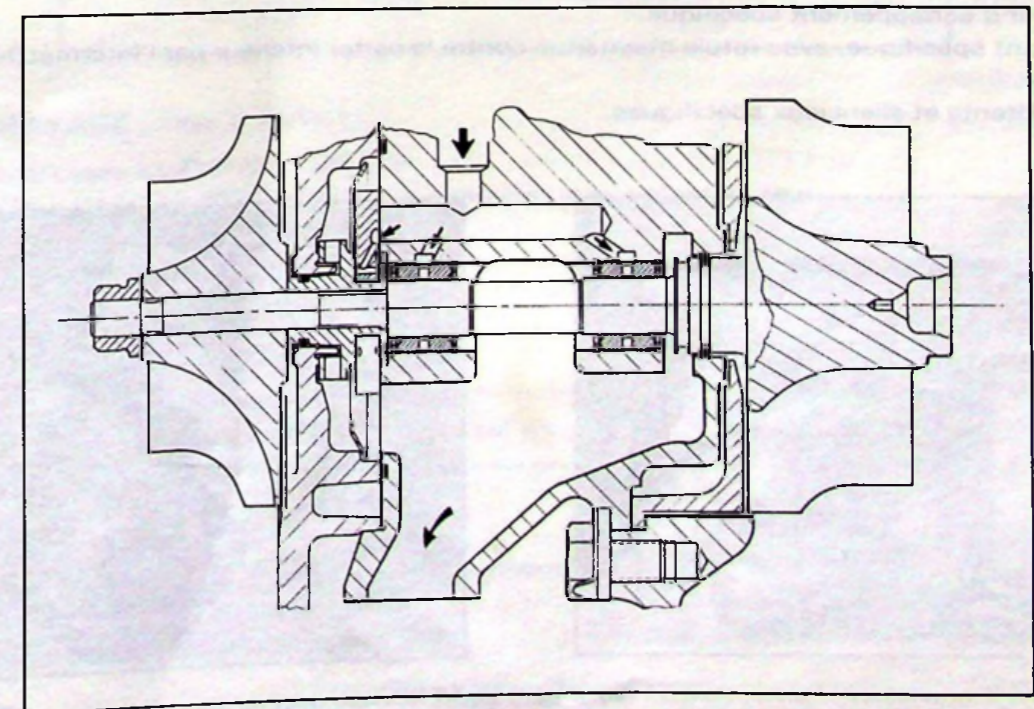


86-991

● Graissage du turbocompresseur :

- Les vitesses très élevées des parties mobiles et les fortes températures à dissiper nécessitent un graissage très soigné.
- L'huile sous pression nécessaire à cette fonction est prélevée sur le circuit d'huile moteur (débit : 4 à 5 l/mn). Ceci a une conséquence importante :

Il est impératif, avant d'arrêter le moteur, de revenir au régime de ralenti. La non observation de cette condition entraîne, à échéance, la destruction du turbocompresseur. (Manque de graissage).



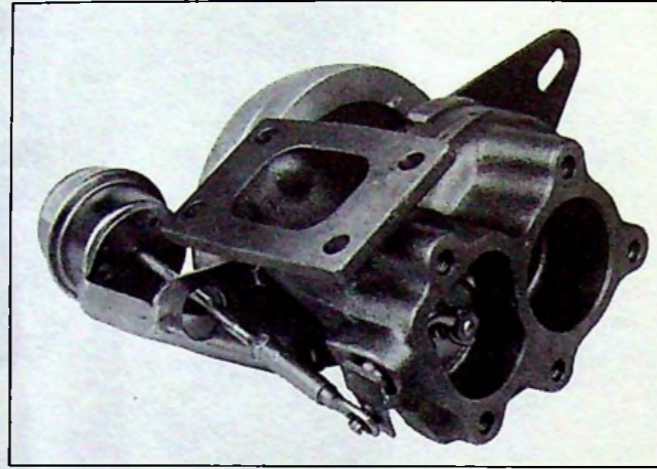
UT 17-5

● Dispositif additionnel :

- Un clapet de décharge permet de limiter la pression de suralimentation. La valeur de pression de suralimentation désirée étant atteinte, le clapet ouvre un circuit parallèle, dérivant ainsi une partie des gaz d'échappement vers la sortie tubulure sans passer par la turbine. Le clapet de décharge est commandé par la pression de suralimentation sortie compresseur, par l'intermédiaire d'une membrane et d'une tige filetée **réglée en usine**.



87-443 Témoin de pression de suralimentation



87-387 Clapet de décharge fixé sur le turbocompresseur

● Indicateur de pression turbo :

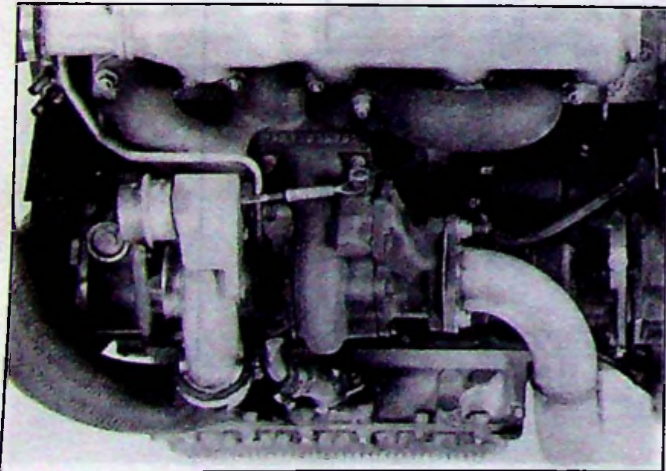
L'information est fournie par une capsule à membrane, transformant la valeur de pression tubulure d'admission en un courant électrique (sur le plan électrique, même principe que la jauge à essence). Pour contrôle : valeur de la résistance entre les bornes externes, à l'état libre (pression atmosphérique) $\approx 200 \Omega$

● Alimentation d'air :

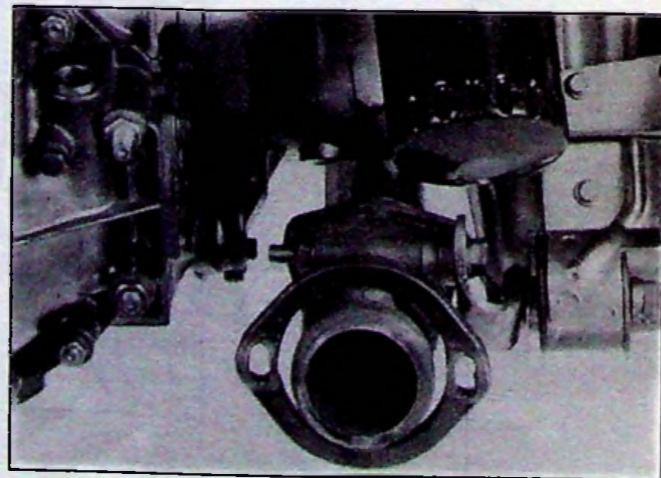
- Filtre à air à cartouche sèche (idem U25/661).
- Collecteur d'admission spécifique, avec sortie en bout et piquage vers raccord trois voies : pressiomètre et correcteur de suralimentation.
- Pressiomètre (positionné sur la façade AV. à proximité du filtre à gazole).
- Témoin d'alerte de pression de suralimentation.

V. – ECHAPPEMENT

- Collecteur d'échappement spécifique.
- Tube avant spécifique, avec rotule maintenue contre le carter inférieur par l'intermédiaire d'un bloc élastique.
- Pot de détente et silencieux spécifiques.



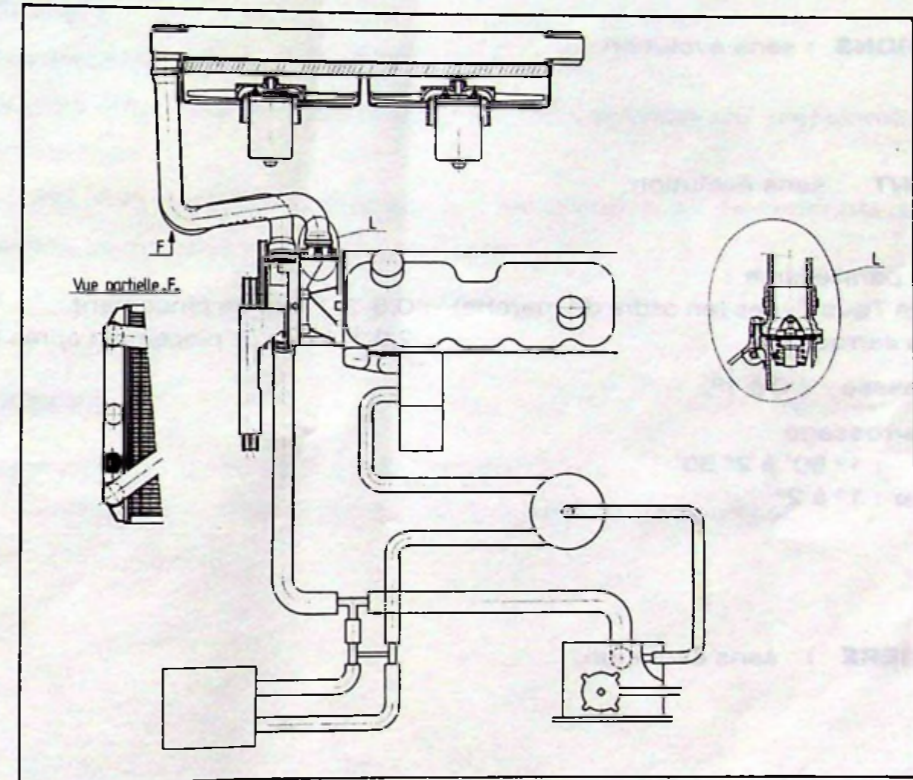
30-03-87-P2



30-03-87-P5

VI. – REFROIDISSEMENT :

- Radiateur de refroidissement moteur spécifique : faisceau cuivre, pas 1,5 mm, surface 27,5 dm².
- Contenance du circuit de refroidissement : 10,6 litres.
- Tarage du bouchon de remplissage : 1,1 bar.
- Thermostat : début d'ouverture 86° C, ouverture de 7,5 mm mini à 90° C.
- Nature du liquide de refroidissement : eau + antigel (à 50 %) assurant une protection jusqu'à -30° C.
- 2 motoventilateurs commandés par thermocontact étagé :
 - 88° – 83° C pour le 1^{er} motoventilateur.
 - 92° – 87° C pour le 2^e motoventilateur.
- Thermomètre et témoin de température critique d'eau (s'allume entre 104° et 108° C).
- Echangeur thermique eau – huile.



UT 23-1

VII. – EMBRAYAGE : idem U 25/661.

- Mécanisme VERTO 235 DBR 525
- Friction VALEO F 202, Ø 228,6 mm (spécifique au volant moteur).

VIII. – BOITE DE VITESSES :

N° de SEQUENCE : 2 HE 03 – N° P.R. : 95 637 534

Nouvelle par :

- Les rapports 1 - 3 - 4 - 5 (à développement augmenté).
- La prise tachymétrique : 22 x 10
- Roulement renforcé (côté embrayage).

REMARQUE : Le couple cylindrique est inchangé : 12 x 62.

VITESSES	RAPPORTS DE B.V.	COUPLE CYLINDRIQUE	* VITESSE EN KM/H A 1000 TR/MN MOTEUR
1	12 x 41	12 x 62	7,28
2	18 x 35		12,80
3	28 x 35		19,92
4	34 x 30		28,22
5	46 x 31		36,95
M.AR.	13 x 26 x 41		7,89

* Pour une circonférence de roulement des pneumatiques : 2,145 m.

Lubrification :

Qualité d'huile : TOTAL TRANSMISSION – BV 75 W/80 W.
Contenance totale : 1,25 litre.

IX. – TRANSMISSIONS : sans évolution.

X. – ESSIEU AVANT : sans évolution.

Rappel :

- Réglage du parallélisme :
 - Fourgons Tous Types (en ordre de marche) : $0,5 \pm 1$ mm de pincement.
 - Versions carrossier : $2,0 \pm 1$ mm de pincement après transformation.
- Angle de chasse : 0 à 1°.
- Angle de carrossage :
 - A vide : 1° 50' à 2° 50'
 - En charge : 1° à 2°

XI. – ESSIEU ARRIERE : sans évolution.

XII. – SUSPENSION : sans évolution.

REMARQUE : Le véhicule COMBI CLUB DIESEL TURBO reçoit la suspension arrière des versions 1000 kg Tous Types.

XIII. – PNEUMATIQUES : spécifiques

- Jantes : 21/2 JK 16
- Pneumatiques : 195/75 R 16 XCA
- Pressions de gonflage :

AV = 4 bars AR = 4,5 bars

XIV. – DIRECTION : sans évolution.

XV. – FREINAGE :

- Disques de frein avant à diamètre augmenté ($\varnothing = 290$ mm).
- Etriers droit et gauche spécifiques.
- Plaquettes de frein (N° P.R. 95 623 223).
- Maître-cylindre = $\varnothing 25$ mm, avec course 21,5 mm et 11,5 mm.
- Amplificateur de freinage : 8" tandem (deux membranes) spécifique.
- Générateur de vide : pompe à vide à puissance augmentée.

REMARQUE - Sont inchangés :

- Le freinage arrière.
- Le frein de sécurité.

XVI. – ELECTRICITE :

Le câblage électrique n'évolue que par :

- La création d'un faisceau électrique pour l'alimentation du pressiomètre et du voyant au tableau de bord.
- La création d'un faisceau électrique pour l'alimentation du thermocontact d'alerte de température d'huile et du voyant au tableau de bord.

XVII. – CARROSSERIE :

- Façade avant : traverse supérieure modifiée.
- Equipement divers : insonorisant sous groupe moto-propulseur.



CITROËN
DIVISION APRÈS - VENTE
SERVICE TECHNIQUE

NOTE TECHNIQUE

C 25

0

APPLICATION :

SUISSE-AUTRICHE

CONCERNE :

C 25 ESSENCE

N° 8

DIFFUSION :

TOUS PAYS

Motorisation dépolluée (US84)

Le 31 Octobre 1988

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS: RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900

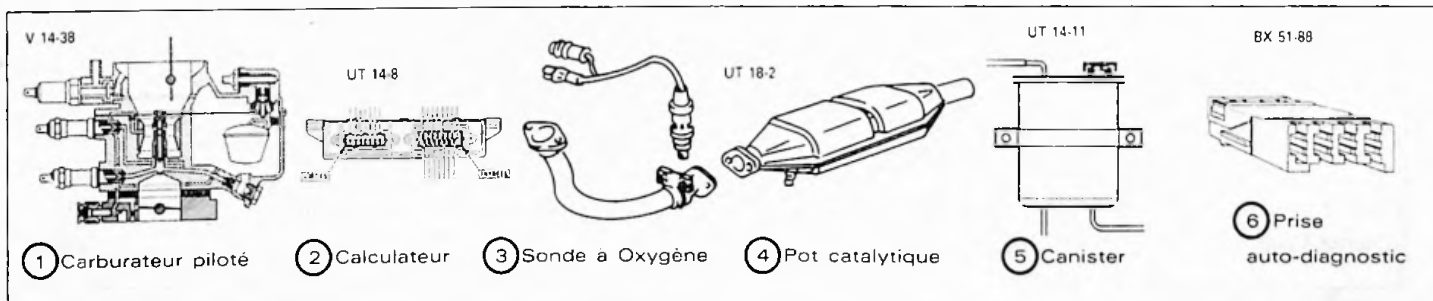
508

Depuis **Octobre 1988***, les véhicules C25 Essence tous types commercialisés en Suisse et en Autriche, reçoivent une motorisation équipée d'un dispositif de dépollution :

POT CATALYTIQUE + CARBURATEUR PILOTÉ ELECTRONIQUEMENT



87-444



**CE TYPE DE VEHICULE FONCTIONNE A L'ESSENCE SANS PLOMB
L'UTILISATION DE L'ESSENCE AVEC PLOMB ENTRAINE LA DESTRUCTION RAPIDE DU
POT CATALYTIQUE**

* Janvier 1989 pour Autriche.

I - CARACTERISTIQUES GÉNÉRALES

VEHICULE	TYPE MINES	VERSION (kg)	COUPLE (SEQ) BV 5	SUSPENSION ARRIERE **	PNEUS	PV (kg)	PTC (kg)
Fourgon tôlé * empattement court	280 A 40	1000	12 x 62 (2HEO4)	I	185/75 SR14 Reinf.	1415	2540
Fourgon tôlé / vitré * empattement court	280 B 40	1400	12 x 62 (2HEO4)	II	185/75 R14 XCA	1425/1465	2900
Fourgon tôlé / vitré grand volume	280 B 40	1400	12 x 62 (2HEO4)	II	185/75 R14 XCA	1500/1640	2900
	280 J 40	1800	13 x 73 (2GE92)	V	195/75 R16 XCA	1605/1745	3500
Chassis cabine simple empattement court	280 G 40/1	1400	12 x 62 (2HEO4)	III	185/75 R14 XCA	1445	3100
	280 K 40/1	1800	13 x 73 (2GE92)	IV	195/75 R16 XCA	1450	3500
Chassis cabine simple empattement long	280 G 40/2	1400	12 x 62 (2HEO4)	III	185/75 R14 XCA	1460	3100
	280 K 40/2	1800	13 x 73 (2GE92)	IV	195/75 R16 XCA	1470	3500
Chassis cabine double	280 G 40/3	1400	12 x 62 (2HEO4)	III	185/75 R14 XCA	1570	3100
	280 K 40/3	1800	13 x 73 (2GE92)	IV	195/75 R16 XCA	1625	3500
Plateau cabine double empattement court	280 H 40/1	1400	12 x 62 (2HEO4)	III	185/75 R14 XCA	1500	2900
	280 L 40/1	1800	13 x 73 (2GE92)	IV	195/75 R16 XCA	1545	3500
Plateau cabine simple empattement long	280 H 40/2	1400	12 x 62 (2HEO4)	III	185/75 R14 XCA	1560	2900
	280 L 40/2	1800	13 x 73 (2GE92)	IV	195/75 R16 XCA	1605	3500
Plateau cabine double	280 H 40/3	1400	12 x 62 (2HEO4)	III	185/75 R14 XCA	1625	2900
	280 L 40/3	1800	13 x 73 (2GE92)	IV	195/75 R16 XCA	1680	3500
Chassis nu empattement court	280 G 40/5	1400	12 x 62 (2HEO4)	III	185/75 R14 XCA	1410	3100
	280 K 40/5	1800	13 x 73 (2GE92)	IV	195/75 R16 XCA	1415	3500
Chassis nu empattement long	280 G 40/6	1400	12 x 62 (2HEO4)	III	185/75 R14 XCA	1435	3500
	280 K 40/6	1800	13 x 73 (2GE92)	IV	195/75 R16 XCA	1445	3500
Plancher cabine empattement court	280 G 40/7	1400	12 x 62 (2HEO4)	VI	185/75 R14 XCA	1420	3100
	280 K 40/7	1800	13 x 73 (2GE92)	V	195/75 R16 XCA	1450	3500
Plancher cabine empattement long	280 G 40/4	1400	12 x 62 (2HEO4)	VI	185/75 R14 XCA	1430	3100
	280 K 40/4	1800	13 x 73 (2GE92)	V	195/75 R16 XCA	1505	3500
Ambulanciable *	280 B 40/A	1000	12 x 62 (2HEO4)	I	185/75 R14 XCA	1445	2600
Combi standard	280 C 40/C	1400	12 x 62 (2HEO4)	II	185/75 R14 XCA	1580	2900
Combi confort	280 C 40/B	1000	12 x 62 (2HEO4)	I	185/75 SR14 Reinf.	1580	2550
Combi Club	280 C40/B	1000	12 x 62 (2HEO4)	I	185/75 SR14 Reinf.	1630	2550

* Existe en toit normal ou réhaussé

** Type de suspension arrière (Voir page 3)

Types de suspension arrière :

- TYPE I - Suspension dite "adoucie", composée de 4 lames d'épaisseur 8 mm, sans effet retardé et d'amortisseurs N° P.R. ZF 05 983 928.
- TYPE II - Suspension composée de 2 lames d'épaisseur 8 mm et de 2 lames d'épaisseur 13 mm, à effet retardé.
Amortisseur N° P.R. 4 434 812.
- TYPE III - Suspension composée de 2 lames d'épaisseur 8 mm à cambrage spécifique et de 2 lames d'épaisseur 13 mm, à effet retardé.
Amortisseur N° P.R. ZF 07 576 729.
- TYPE IV - Suspension composée de 2 lames d'épaisseur 9 mm et de 2 lames d'épaisseur 12,5 mm, à effet retardé.
Amortisseur N° P.R. 7 543 566.
- TYPE V - Suspension identique à type IV mais avec amortisseurs N° P.R. 7 562 124.
- TYPE VI - Suspension identique à type III mais avec amortisseurs N° P.R. ZF 07 534 624.

- Boîte de vitesses :

- Versions 1800, Tous Types : BV5 - N° Séquence/N° PR : 2 GE92/95 632 298
Couple réducteur : 13 x 73, prise compteur : 22 x 10
- Versions Tous Types sauf 1800 : BV5 - N° Séquence/N° PR : 2 HEO4/95 638 750
Couple réducteur : 12 x 62, prise compteur : 20 x 10

II - MOTEUR

• Caractéristiques :

Type	170 D (XN1TA CP)
Disposition	Transversal, incliné de 10° 30' vers l'avant
Cylindrée	1971 cm ³
Alésage x Course	88 x 81 mm
Rapport volumétrique	8,8 / 1
Puissance maximum (CEE)	62 kW à 4750 tr/mn (84 ch)
Couple maximum (CEE)	16 mdaN à 2500 tr/mn (16,3 mkg)
Carburant	Essence sans plomb
Indice d'octane recommandé	95

• Distribution :

EPURE THEORIQUE DE LA DISTRIBUTION

Jeu aux soupapes	0,7 mm
Ouverture admission	AOA = 2°
Fermeture admission	RFA = 35°
Ouverture échappement	AOE = 34°
Fermeture échappement	RFE = 4° 30'

Repère sur arbre à cames : sans (idem 170 C).

JEU PRATIQUE AUX SOUPAPES (moteur froid) :

Admission : 0,10 mm
Echappement : 0,25 mm

● **Graissage :**

Huiles préconisées:	TOTAL QUARTZ 10 W 40
	TOTAL GTS PLUS 10 W 40
	TOTAL GTS PLUS 15 W 40

Capacité (moteur sec) :	4 litres environ
Différence entre Mini et Maxi à la jauge	1 litre
Cartouche filtrante	PURFLUX LS 468 A
Pression d'huile (à chaud)	3,8 bars à 4000 tr/mn
Tarage du mano contact	0,44 à 0,38 bar

● **Architecture - Environnement :**

L'architecture est celle du moteur XN1TA (présenté dans la N.T. C25 ① N° 7 du 31 Mai 1988)

Pièces nouvelles concernant l'environnement :

- corps de filtre à huile (avec thermocontact)
- carburateur
- réchauffage du carburateur (circuit d'eau)
- allumeur
- pompe à essence
- raccord 2 voies sous collecteur d'admission (piquage pour thermistance)
- échappement.

III. - ALIMENTATION - CARBURATION

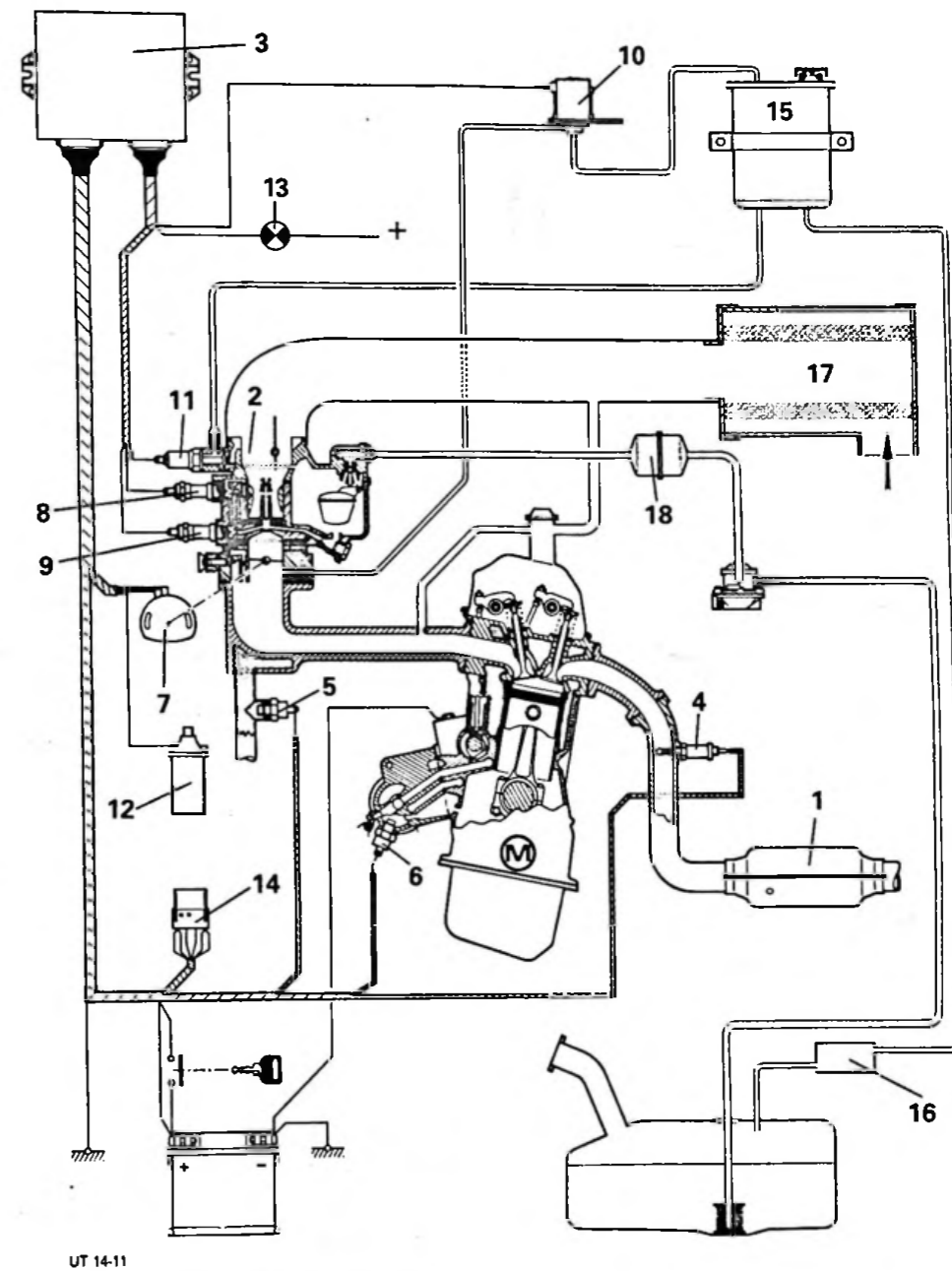
LA CARBURATION PILOTÉE

CARBURATEUR SOLEX 34 TBIA	REPÈRE 434
Buse	27
Ajutage d'automatisme	170
Tube d'émulsion	1 F 7
Gicleur principal	130
Actuateur principal	110
Actuateur de ralenti	50
Injecteur de pompe de reprise	40
Pointeau	∅ 1,6 mm
Niveau d'essence dans la cuve (réglable)	20 mm ± 2

Vitesse ralenti en tr/mn	Teneur en CO %	Teneur en CO ₂ %	Ouverture positive du papillon, volet de départ fermé (OP)	Entrebâillement du volet de départ par la capsule de dénoyage (OVAD)
900 ± 50	6,3 ± 2 volts < 0,5 % (après catalyseur) RCO = 70 %	> 11 % (après catalyseur)	0,4 mm	7 mm OUT 180 143-T

● **But du système :**

Obtenir un dosage air/essence parfait, afin d'optimiser la transformation des gaz d'échappement par le pot catalytique.



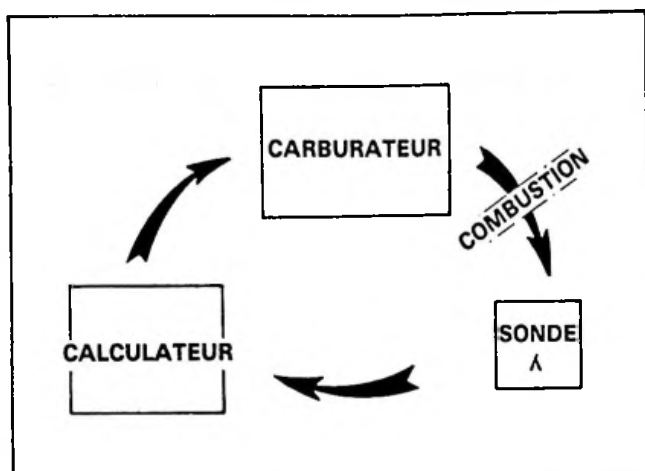
● **Description :**

M - Moteur
1 - Pot catalytique
2 - Carburateur
3 - Boîtier électronique
4 - Sonde à oxygène (Sonde Lambda)

5 - Thermistance d'eau
6 - Thermo-contact d'huile
7 - Potentiomètre sur axe de papillon
8 - Actuateur de ralenti
9 - Actuateur principal
10 - Electrovanne de purge canister
11 - Electrovanne aération cuve

12 - Bobine d'allumage
13 - Témoin d'alerte et diagnostic
14 - Prise auto-diagnostic
15 - Filtre à charbons actifs (canister)
16 - Vase d'expansion
17 - Filtre à air
18 - Pompe à essence

● Principe de la régulation (bouclage) :



Il consiste à faire osciller la richesse du mélange carburé autour du rapport $\frac{1}{15}$ en utilisant la sonde λ .

- Carburateur : équipé de 2 électrovannes (actuateurs) modulant le débit d'essence.
- Sonde λ : placée sur l'échappement (avant le pot catalytique), elle informe le calculateur de la présence ou non d'oxygène dans les gaz d'échappement.
- Calculateur : Active les actuateurs après traitement des données des paramètres suivants :
 - Sonde Lambda
 - Température d'eau
 - Température d'huile (BX 16)
 - Vitesse de rotation moteur
 - Position du papillon d'accélérateur

Boucle fermée

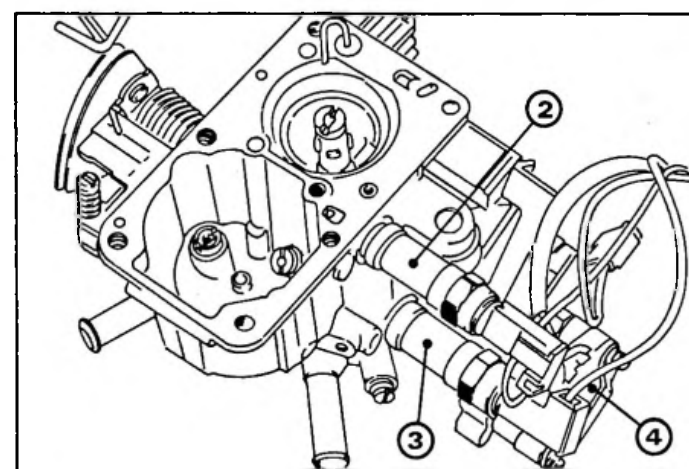
- Le système est dit "boucle fermée" lorsqu'il est asservi à la sonde
- Le mélange carburé est maintenu dans la fenêtre de dosage qu'impose le pot catalytique.
 $\frac{1}{15} \pm 0,07$ ou $\text{Lambda} = 1 \pm 0,07$

Boucle ouverte

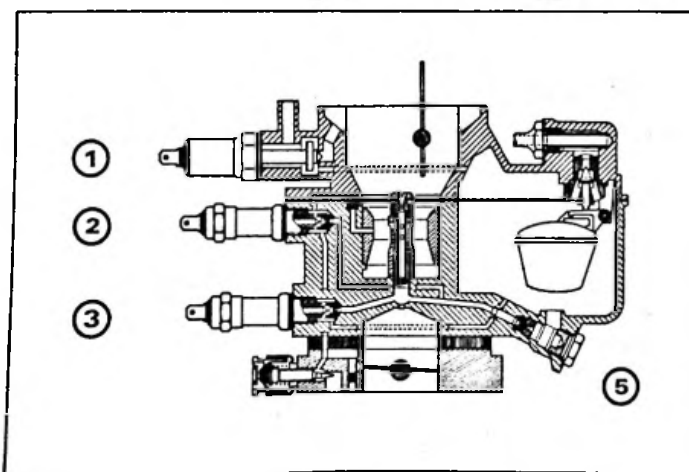
- Le système est dit "boucle ouverte" lorsqu'il n'est plus asservi à la sonde
- On souhaite sortir de la régulation lorsque les besoins de moteur le nécessitent.

● Carburateur :

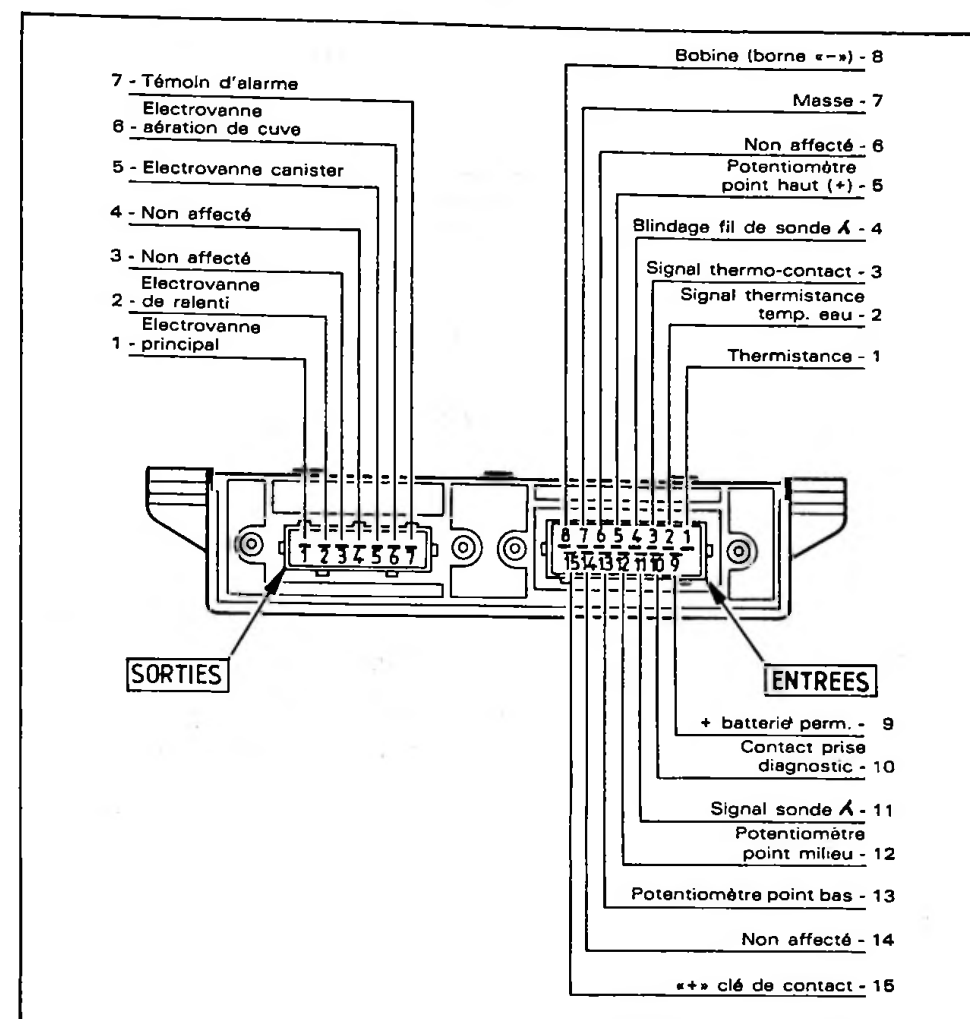
Carburateur monocorps, de conception classique, équipé principalement de :



- **Actuateur de ralenti (2)** (électrovanne) piloté par le calculateur et disposé en lieu et place du gicleur de ralenti.
- **Actuateur principal (3)** (électrovanne) piloté par le calculateur et disposé en parallèle avec le gicleur principal (5).
- **Potentiomètre (4)** informe le calculateur de la position angulaire du papillon.
- **Electrovanne (1)** d'aération de cuve (antipercolation).
- **Dispositif de départ à froid automatique.**
- **Capsule de dénoyage.**
- **Niveau de cuve réglable :**
Cuve retournée et joint en place, obtenir une cote de **38,5 mm** entre joint et sommet de flotteur par :
 - Serrage du pointeau.
 - Nouvelle rondelle sous pointeau.



● Boîtier électronique



Le calculateur est placé sous la boîte à gants de la planche de bord :
Repère : H.M.BE

- Il reçoit les informations des émetteurs et les traite par rapport aux paramètres mémorisés. Après avoir choisi la **stratégie appropriée**, il commande entre autres les actuateurs du carburateur.
- En cas d'incident sur les émetteurs, le calculateur **manquant d'information**, assure avec ses valeurs mémoires le fonctionnement. Par la même occasion, il avertit le conducteur d'un défaut, en allumant une lampe témoin.
- Il permet la **détection** de pannes (auto-diagnostic).

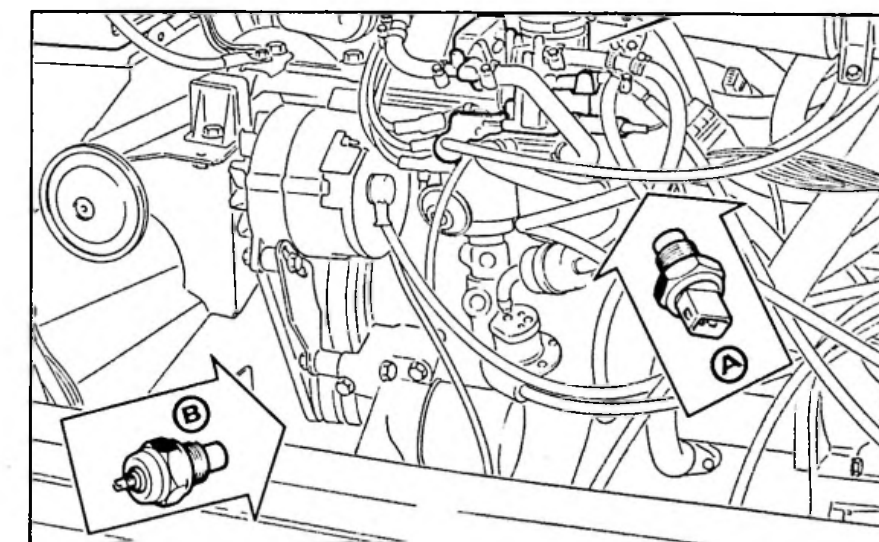
● Thermistance d'eau (CTN) (A)

Implantée sur le raccord 3 voies du collecteur d'admission.

- résistance à 20°C : $\approx 8000 \Omega$
- résistance à 85°C : $\approx 650 \Omega$

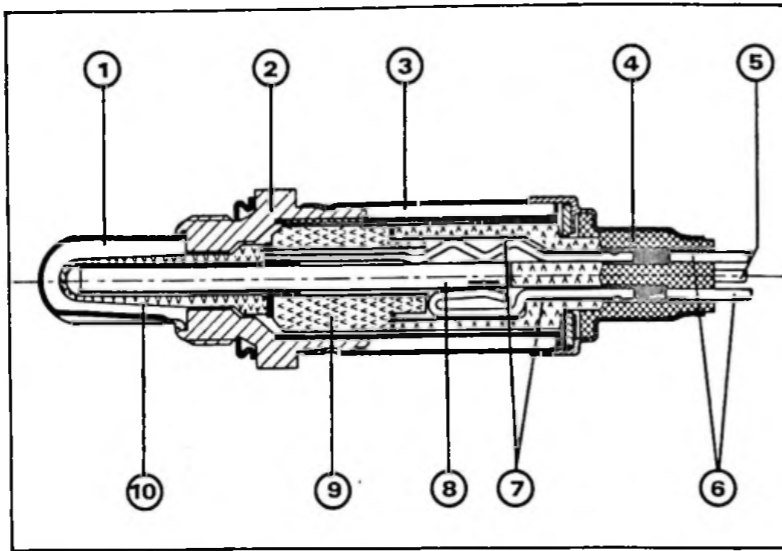
● Thermocontact d'huile (B) :

Implanté sur le support de filtre à huile.
- fermeture du contact à 18° C.



● **Sonde à oxygène** (Sonde Lambda "λ") :
Placée sur l'échappement entre le moteur et le pot catalytique, elle délivre en permanence au calculateur une information relative au dosage (air/essence) du mélange carburé.

- soit 1 volt, si le mélange est riche,
- soit 0 volt, si le mélange est pauvre.



BX 14-46

Description :

C'est une pile (production d'une tension dans certaines conditions).

- | | |
|---|--|
| ① Tube de protection avec fente (entrée des gaz d'échappement). | ⑧ Fil de réchauffage (+ coupé et masse). |
| ② Culot de la sonde. | ⑦ Éléments assurant le contact. |
| ③ Enveloppe protectrice (sertissage non étanche). | ⑥ Résistance chauffante. |
| ④ Isolateur. | ⑨ Support céramique. |
| ⑤ Fil électrique (Sonde-calculateur). | ⑩ Céramique poreuse + électrodes de platine. |

Fonctionnement :

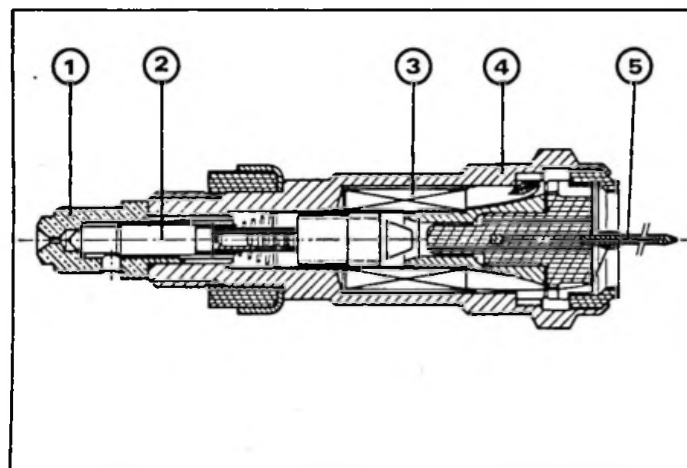
Elle détecte la présence (mélange pauvre) ou non (mélange riche) d'oxygène dans les gaz d'échappement.

Un côté de la céramique poreuse est en contact avec l'air ambiant (au travers des sertissages de la sonde). L'autre côté de la céramique est en contact avec les gaz d'échappement.

Une résistance intégrée à la sonde permet d'accélérer la mise en température de celle-ci.

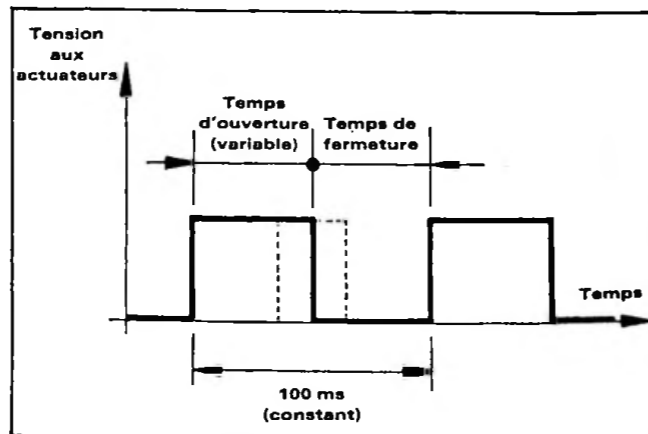
Nota : il est nécessaire de protéger la sonde lors de l'application de produit anti-corrosion sous la caisse. En effet l'enveloppe protectrice (3) non étanche permet de mettre en communication les matériaux internes avec l'air ambiant.

● **Actuateur :**



V 14-39

- ① Gicleur (démontable)
- ② Aiguille
- ③ Bobine
- ④ Corps
- ⑤ Connecteur

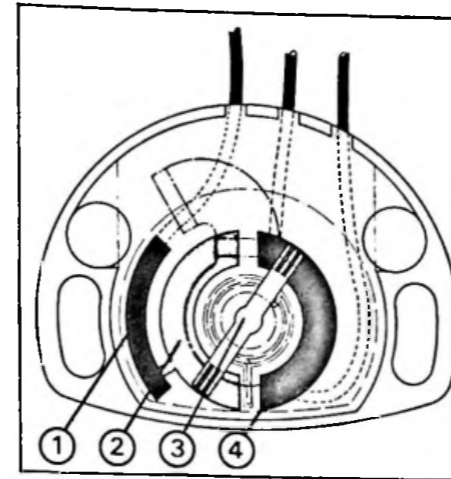


BX 14-59

Electrovanne, commandée par le calculateur, permet de moduler le débit d'essence.

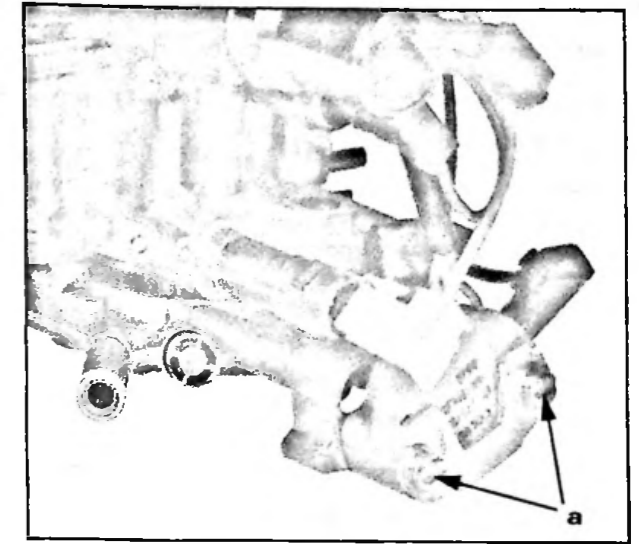
Une aiguille, sollicitée par la bobine, ouvre et ferme le gicleur à une fréquence constante de **10 Hz**. La modulation de la richesse (débit d'essence) se fait en jouant sur le temps d'ouverture du gicleur. En phase décélération, les actuateurs ne débitent pas.

● **Potentiomètre :**



V 14-45

potentiomètre étanche, non démontable



BS 749

- ① - Résistance fixe (≈ 1 700 Ω)
- ② - Piste conductrice

- ③ - Frotteur
- ④ - Résistance "variable" (≈ 4 000 Ω)

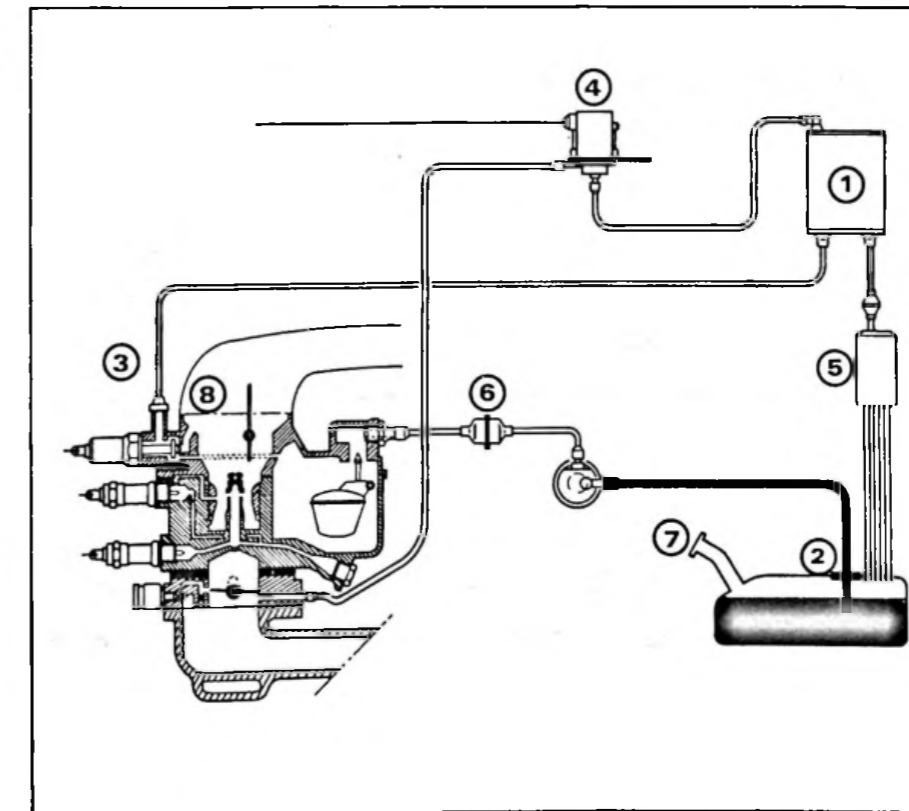
Il permet d'informer le calculateur sur la position angulaire de l'axe de papillon. Relié à l'axe du papillon, le frotteur (3) assure la conductibilité électrique entre la piste (2) et la résistance (4).

Le calculateur applique une tension constante (environ 5 volts) aux bornes de la résistance (4) et mesure la **tension de sortie** (Us) qui varie suivant la position du frotteur sur la résistance (4).

● **Pompe à carburant :**

Pompe à essence à commande mécanique, spécifique par son capuchon plastique (anti vapor-lock)

IV - CIRCUIT DE RECYCLAGE DES VAPEURS D'ESSENCE



- ① - Canister
- ② - Réservoir carburant
- ③ - Aération de cuve
- ④ - Electrovanne canister
- ⑤ - Vase d'expansion
- ⑥ - Pompe à essence
- ⑦ - Goulotte de remplissage Ø 21 mm
- ⑧ - Carburateur

UT 17-9

Fonctionnement du dispositif de recyclage des vapeurs d'essence

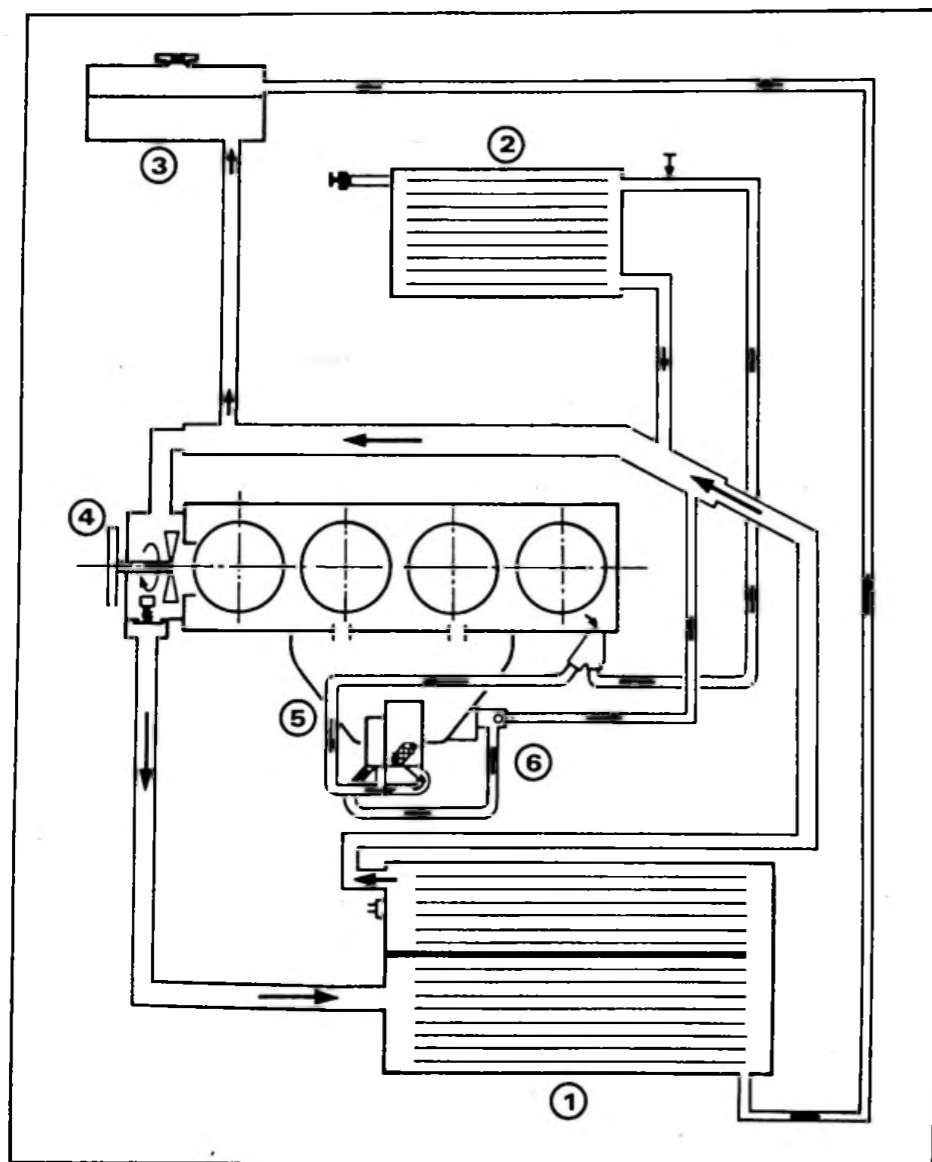
● Moteur arrêté :

Le canister absorbe les vapeurs d'essence venant du réservoir et de la cuve du carburateur.

● Moteur tournant :

Lorsque les seuils (de température d'eau et d'angle de papillon) programmés dans le calculateur sont atteints, l'électrovanne (4) est excitée et permet la purge du canister en le mettant en communication avec la tubulure d'admission.

V. - REFROIDISSEMENT

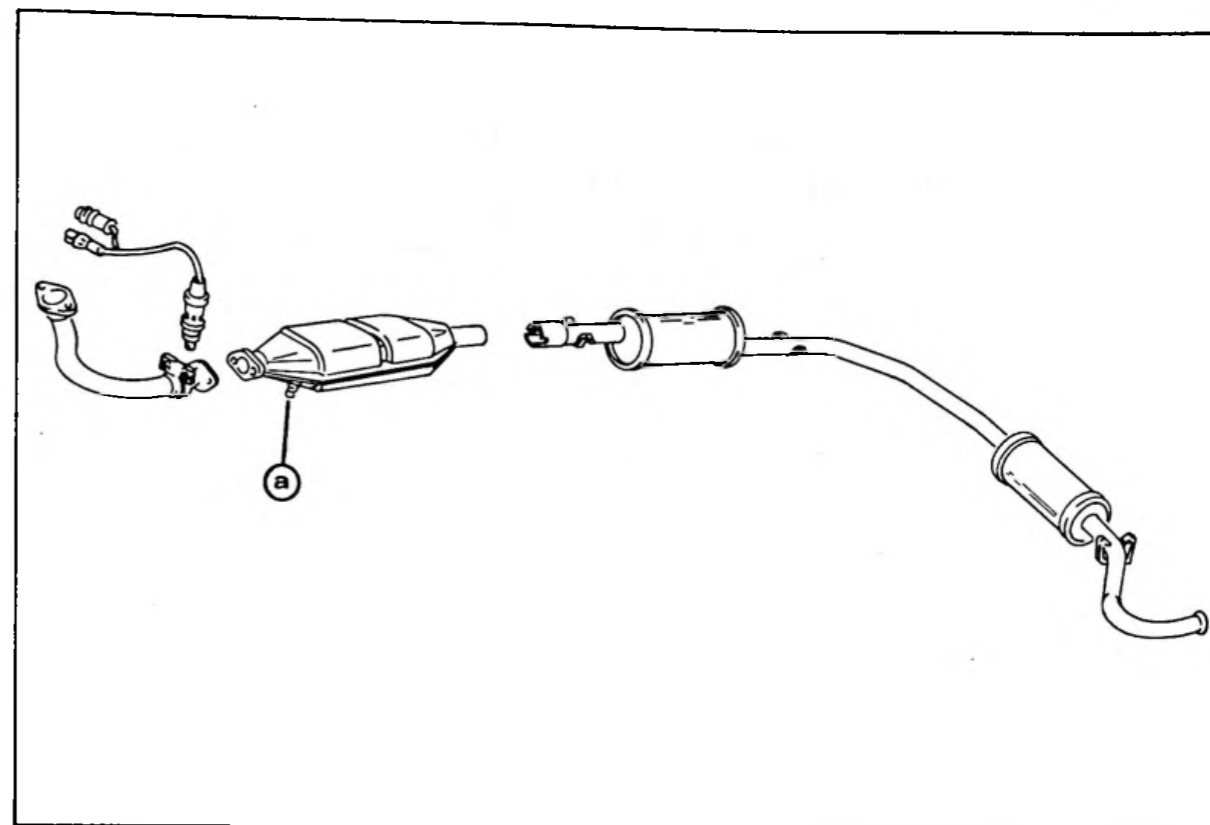


UT 23-3

- ① Radiateur de refroidissement
- ② Radiateur de chauffage
- ③ Nourrice

- ④ Pompe à eau
- ⑤ Réchauffage carburateur
- ⑥ Raccord 3 voies avec thermistance d'eau

VI. - ECHAPPEMENT



UT 18-2

● Pot catalytique :

Il permet de transformer presque complètement les gaz toxiques (CO : oxyde de carbone - H.C. : hydrocarbures - NOX : oxyde d'azote) en gaz inoffensifs.

Pose d'un écran entre le plancher, le réservoir à carburant et le pot catalytique.
Bouchon de sonde CO (a).

● Pot de détente et silencieux :

Ligne d'échappement arrière inchangée.

● Tube avant :

Spécifique, avec piquage pour sonde Lambda.

VII. - REMPLISSAGE CARBURANT

Goulotte de remplissage spécifique "essence sans plomb", avec détrompeur (réducteur Ø 21 mm).

Réservoir carburant spécifique (Piquages pour dispositif anti-évaporation).

VIII. - ALLUMAGE

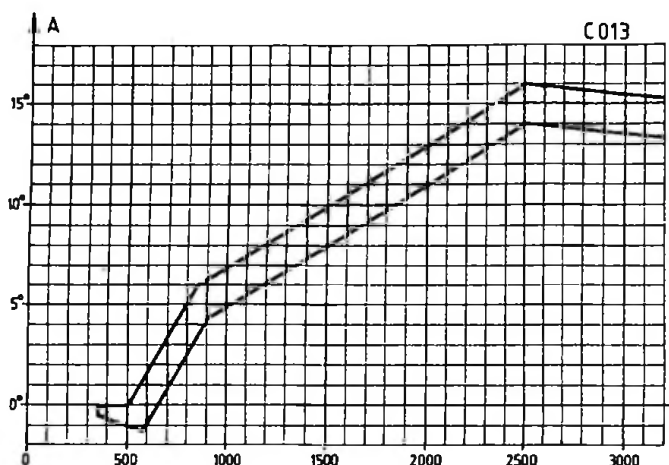
Allumage transistorisé à déclenchement électromagnétique.

- Bobine d'allumage DUCELLIER-BOSCH (idem motorisation Essence Tous Types).
- Module d'allumage marque BOSCH (idem motorisation Essence Tous Types).
- Bougies CHAMPION N 281 YC - BOSCH W 7 DC
Ecartement des électrodes : 0,8 mm.

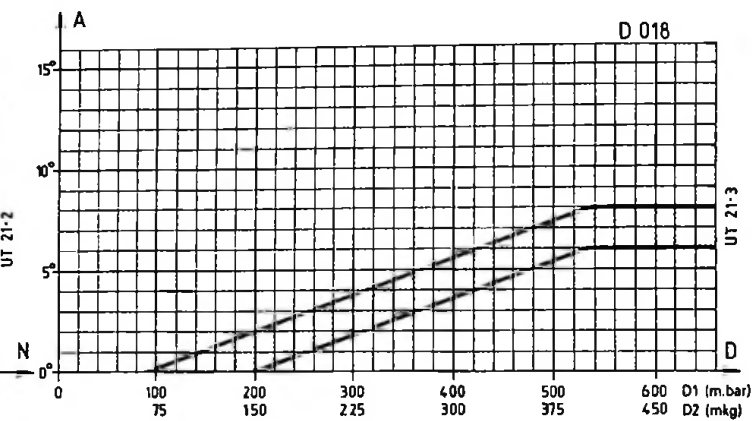
● **Allumeur :**

Marques : BOSCH - DUCELLIER
 Courbes : C 013 - D 018 (Idem motorisation type 170 C)

CALAGE DYNAMIQUE
 (tuyau dépression allumeur débranché et obturé)
 4° ± 2 à 700 tr/mn



COURBE D'AVANCE CENTRIFUGE
 Symboles : A : avance allumeur
 N : tr/mn allumeur



COURBE D'AVANCE A DEPRESSION
 D1 : avance à dépression en m.bar
 D2 : avance à dépression en mmHg

IX - BOITE DE VITESSES

Tous Types sauf 1800 kg

Repère BV : 2 HE 04

COMBINAISON DES VITESSES	RAPPORT DE LA BV	RAPPORT DU PONT	* VITESSES EN KM/H A 1000 TR/MN
1	11/41	12 x 62	6,13
2	18/35		11,76
3	27/37		16,69
4	32/31		23,62
5	43/33		29,81
M.A.R.	13/26/41		—

Couple tachymétrique : 20 x 10

* Pour une circonférence de roulement des pneumatiques : 1,970 m

Rappel : pneus 185 SR 14 Reinf. sur versions 1000 kg (pression AV. : 3,5 bars - pression A.R. : 3,2 bars)
 pneus 185/75 R 14 XCA sur versions 1400 kg (pression AV. : 3,9 bars - pression AR. : 4,8 bars).

1 800 kg

COMBINAISON DES VITESSES	RAPPORT DE LA BV	RAPPORT DU PONT	* VITESSES EN KM/H A 1000 TR/MN
1	11/41	13 x 73	6,14
2	18/35		11,77
3	27/37		16,71
4	32/31		23,64
5	43/33		29,84
M.A.R.	13/26/41		—

Couple tachymétrique : 22 x 10

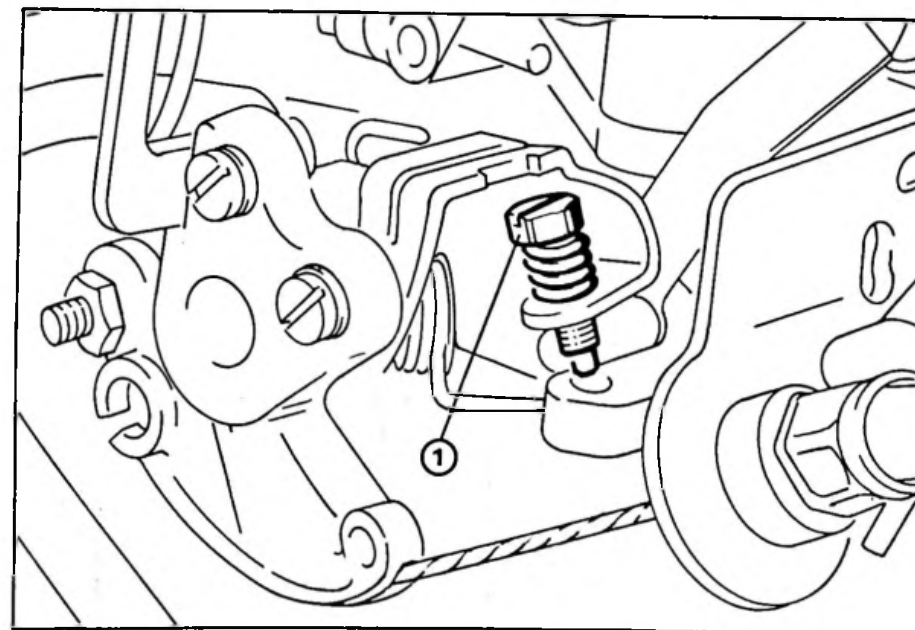
* Pour une circonférence de roulement des pneumatiques : 2,145 m

Rappel : pneus 195/75 R 16 XCA
 pression AV. = pression AR. = 4,5 bars.

X. CONTROLES ET REGLAGES

● **REGLAGE DU REGIME DE RALENTI**

A l'aide de la vis butée (1) : **900 ± 50 tr/mn**

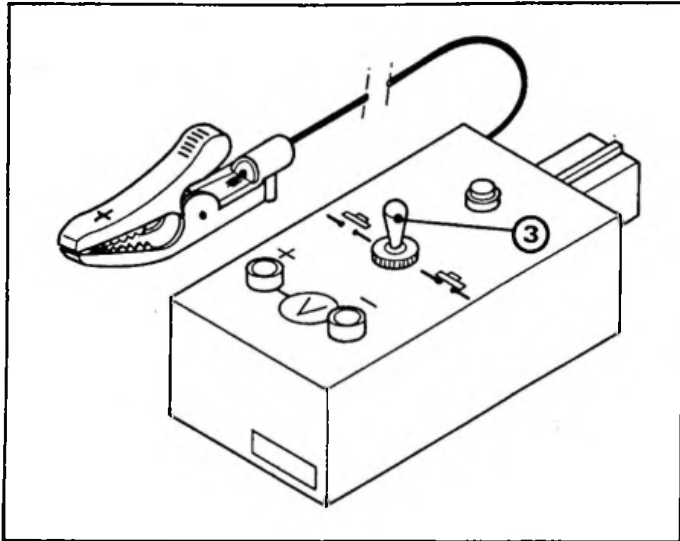


Conditions préalables :

- Système d'allumage en état et réglé
- Filtre à air en état
- Moteur chaud (après déclenchement du motoventilateur)
- S'assurer que le système de départ à froid automatique est bien escamoté et de l'ouverture complète du volet de départ.
- S'assurer que la vis butée de papillon (1) est en appui sur sa butée.

● REGLAGE DE LA RICHESSE au régime de ralenti

Conditions préalables : identiques à celles du réglage du régime ralenti (voir paragraphe précédent)



MR 630-71/14

Régime de ralenti réglé, contact coupé :

- Brancher le boîtier testeur OUT 304 091 T sur la prise diagnostic (2), pince crocodile sur + batterie, interrupteur (3) ouvert.
- Brancher un voltmètre aux bornes du boîtier testeur.
- Mettre le moteur en marche et attendre 1 minute environ (voyant (4) éteint).
- Laisser tourner le moteur au ralenti et fermer l'interrupteur (3).

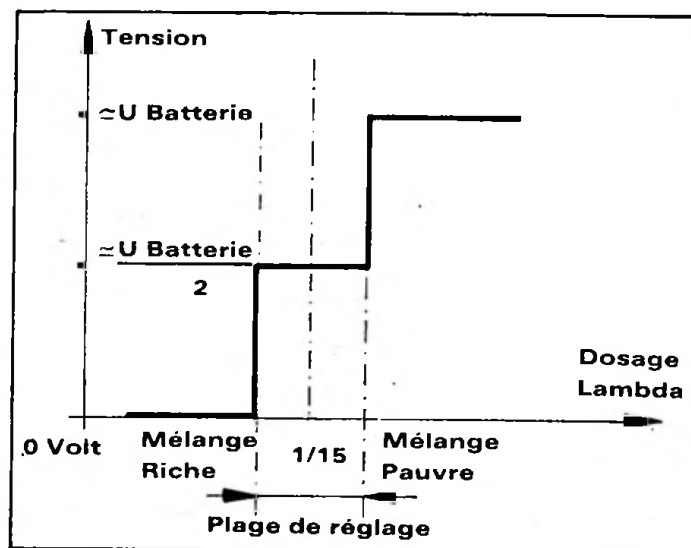
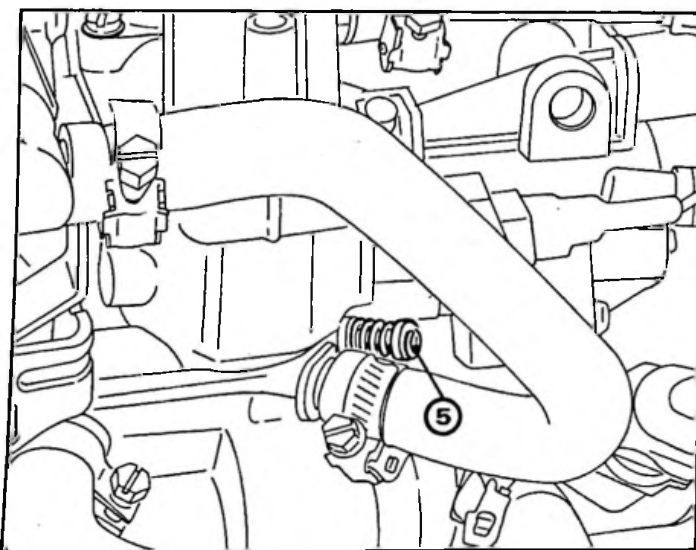
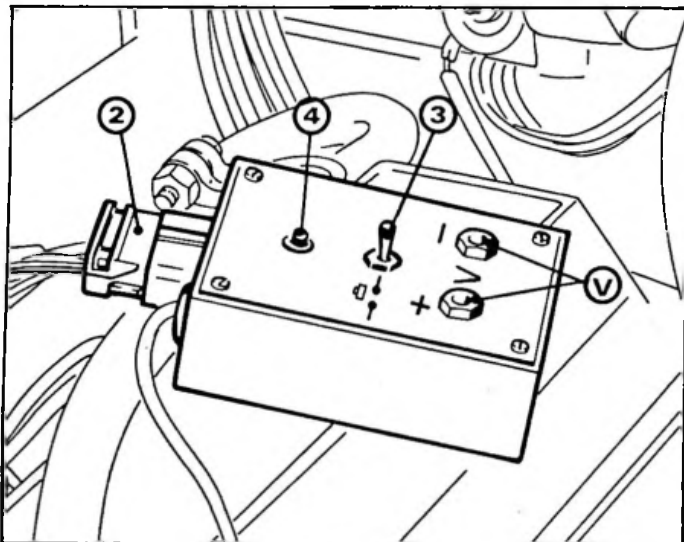
- Contrôler la richesse :

pour $U = 6 \pm 2$ volts : richesse correcte

si $U = 0$ volt : visser la vis (5)
(mélange trop riche)

si $U = 12$ volts : dévisser la vis (5)
(mélange trop pauvre)

- Rétablir si nécessaire le régime de ralenti.

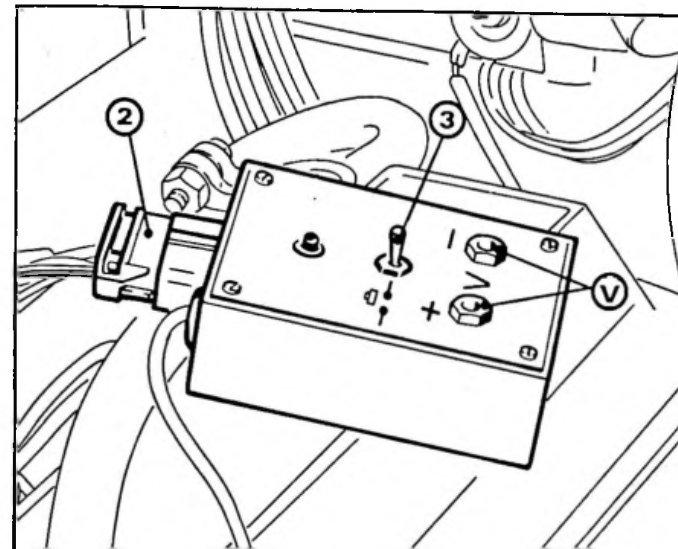


BX 14-59

● REGLAGE DU POTENTIOMETRE

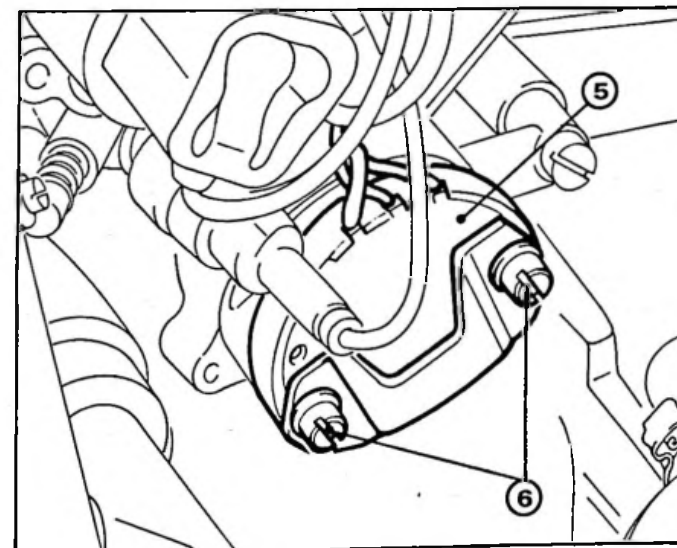
Conditions préalables :

- Système d'allumage en état et réglé.
- Filtre à air en état.
- Moteur CHAUD (après déclenchement du motoventilateur).
- S'assurer que le système de départ à froid automatique est bien escamoté et de l'ouverture complète du volet de départ.
- Ralenti et richesse correctement réglés.



Contact coupé :

- Brancher le boîtier testeur OUT 304 091 T sur la prise diagnostic (2), pince crocodile sur + batterie, interrupteur (3) fermé.
- Brancher un voltmètre aux bornes du boîtier testeur.
- Faire tourner le moteur **sans** le démarrer : Pour cela, déconnecter le faisceau des actuateurs au niveau du carburateur, actionner le démarreur pendant quelques secondes et laisser le contact.



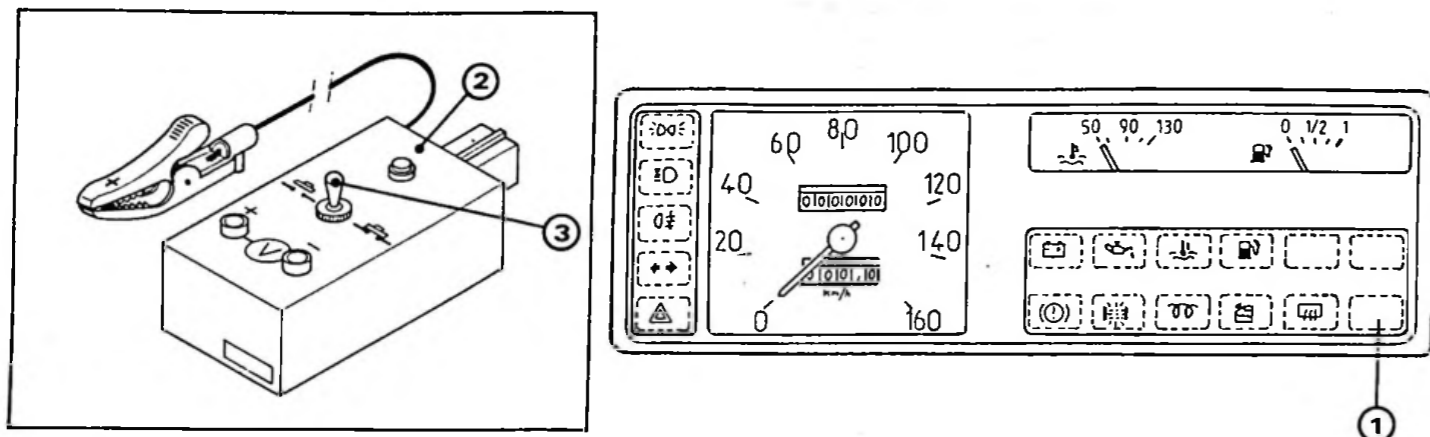
RÉGLAGE :

- Desserrer les deux vis (6) de fixation du potentiomètre (5), de façon à permettre sa rotation sans jeu.
- Tourner le potentiomètre dans le sens des aiguilles d'une montre :
 - le voltmètre indique 0 volt :
- Tourner lentement le potentiomètre dans le sens contraire et l'arrêter dès que le voltmètre indique 12 volts.
- Bloquer les vis de fixation (6) .

VERIFICATION : Ouvrir manuellement le papillon : lire 0 volt

X. - AUTODIAGNOSTIC (avec boîtier testeur) :

Permet d'orienter le réparateur dans son diagnostic en émettant des éclats codés aux lampes témoins du tableau de bord (1) et du boîtier testeur (2)



• Contrôle :

Boîtier testeur connecté à la prise auto-diagnostic du carburateur piloté et pince crocodile au + batterie :

a) Actionner l'interrupteur (3) du boîtier testeur (position fermée).

b) Mettre le contact :

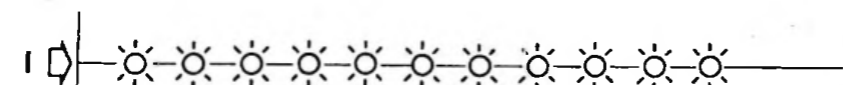
La lampe témoin (1) clignote. Ce clignotement confirme que le système est en auto-diagnostic.

c) Mettre le moteur en marche :

La lampe témoin clignote s'il n'y a pas d'anomalie (éclats I). Par contre, s'il y a un ou plusieurs défauts, la lampe témoin émet des éclats codés.

1 éclat (II) :

Défaut dans l'information température d'eau (connexions, continuité, thermistance, calculateur).



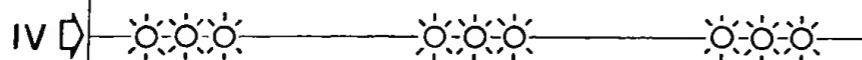
2 éclats (III) :

Défaut dans l'information position du papillon (calage, connexions, continuité, résistance, calculateur).



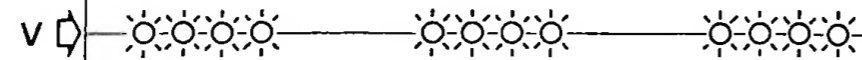
3 éclats (IV) :

Défaut dans la boucle, le calculateur commande les actionneurs au maxi et ne voit pas la sonde basculer au riche.



4 éclats (V) :

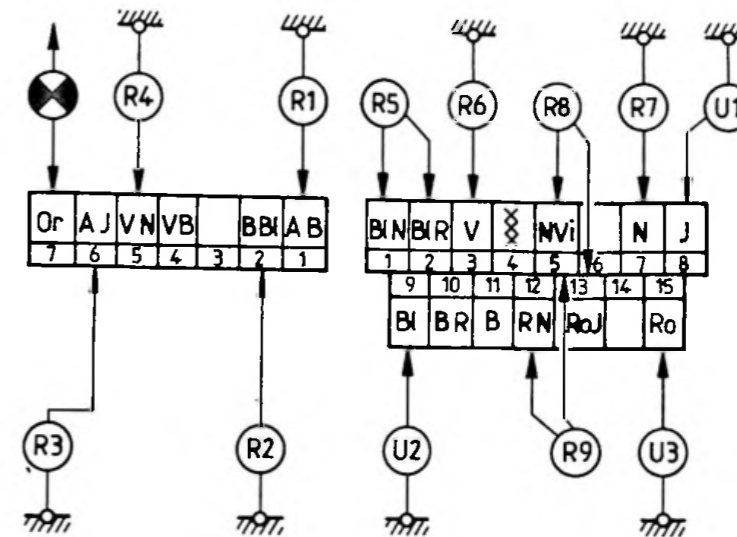
Défaut dans la boucle, le calculateur commande les actionneurs au mini et ne voit pas la sonde basculer au pauvre.



TT 14-7

Les défauts sont hiérarchisés : après réparation du premier, il faut recommencer la procédure de diagnostic et ceci jusqu'à l'obtention du clignotement de la lampe.

XII. - CONTROLES AUX BORNES DES CONNECTEURS DU CALCULATEUR



UT 14-10

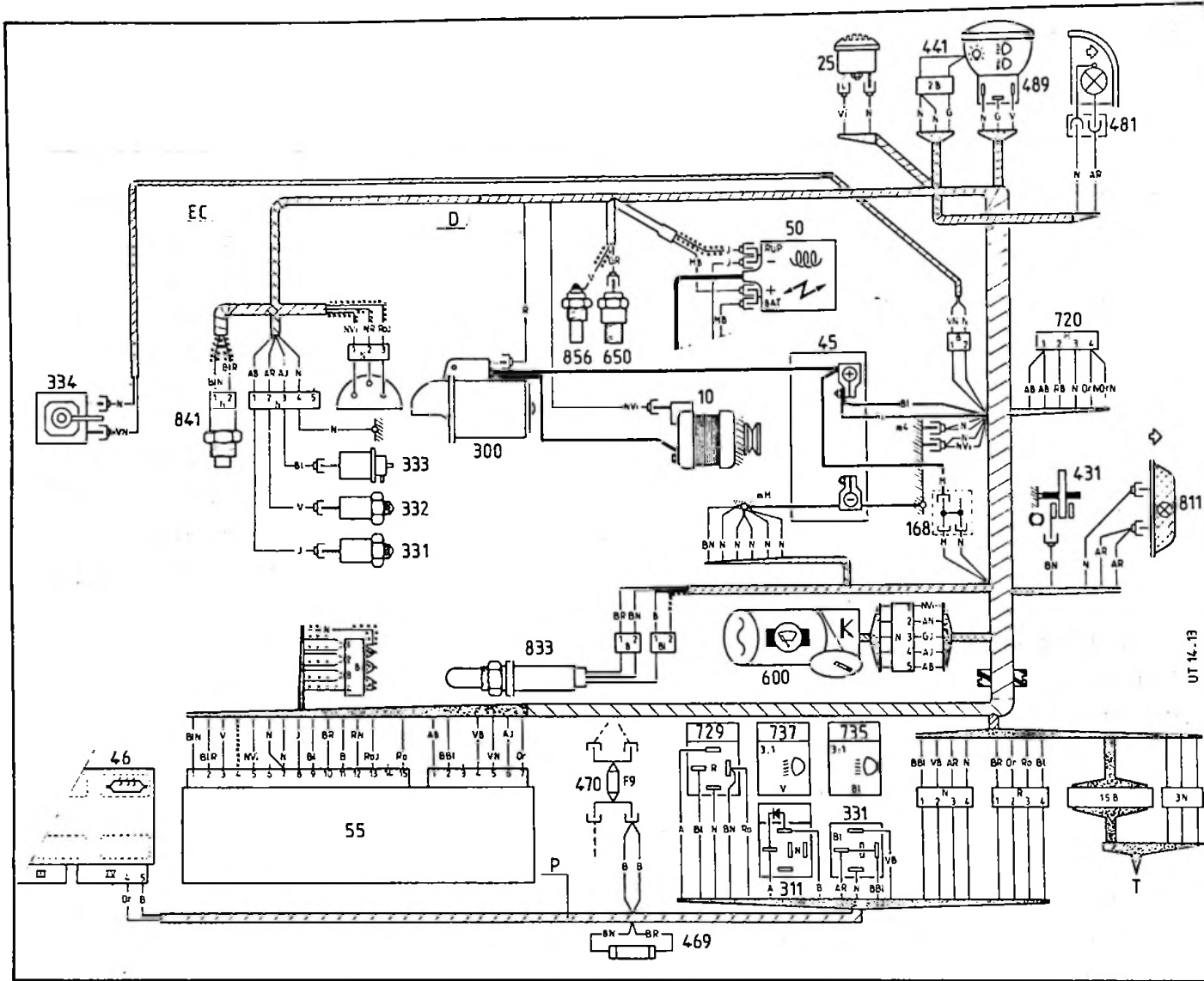
		CONTROLE	FILS	BORNES	VALEUR CORRECTE
SUR CONNECTEUR 7 VOIES	Actuateur principal		AB	1	$R1 = 44 \pm 6 \Omega$
	Actuateur du ralenti		B.BI	2	$R2 = 44 \pm 6 \Omega$
	Electrovanne de mise à l'air libre		AJ	6	$R3 = 52 \pm 9 \Omega$
	Electrovanne canister		VN	5	$R4 = 40 \pm 5 \Omega$
	Témoin catalyseur		Or	7	Mettre le contact - Relier la borne 7 à la masse avec un fil volant. Le TEMOIN doit S'ALLUMER. Après ce contrôle, RETIRER le fil volant et couper le contact.
SUR CONNECTEUR 15 VOIES	Thermistance eau		BI. N BI. R	1 2	$T = + 20^\circ C \rightarrow R5 \approx 8200 \Omega$ $T = + 80^\circ C \rightarrow R5 \approx 740 \Omega$
	Manocontact huile		V	3	$T < 18^\circ C \rightarrow R6 = \infty$ $T > 18^\circ C \rightarrow R6 \leq 1 \Omega$
	Masse		N	7	$R7 \leq 1 \Omega$
	Potentiomètre		NVi RoJ NVi RN	5-13 5-12 5-12	$R8 = 4150 \pm 830 \Omega$ $R9$ (accélérateur au repos) $\approx 5730 \Omega$ $R9$ (pleine accélération) $\approx 2250 \Omega$
	Information allumage		J	8	$U1 \geq 12 V$, contact mis
	Information + P		BI	9	$U2 \geq 12 V$
	Information + AC		Ro	15	$U3 \geq 12 V$, contact mis

XIII. – ENTRETIEN DU MOTEUR ET DES DISPOSITIFS ANTIPOLLUTION

OPÉRATIONS	KM												
	1500 – 2500	10000	20000	30000	40000	50000	60000	70000	80000	90000	100000	110000	120000
STATION-SERVICE													
Vidange/plein :													
– moteur	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Remplacement ou nettoyage :													
– cartouche filtre à huile	X	X		X		X		X		X		X	
– cartouche filtre à air				X			X			X			X
– filtre à carburant				X			X			X			X
Niveau :													
– circuit de refroidissement	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Vérification :													
– lampe témoin du carburateur pilote		X		X		X		X		X		X	
ENTRETIEN													
Contrôle, réglage ou remplacement :													
– bougies			X		X		X		X		X		X
– état et tension courroies d'accessoires			X		X		X		X		X		X
Contrôle étanchéité et aspect :													
– du dispositif anti-évaporation					X			X				X	
Essai du véhicule	X		X		X		X		X		X		X
Vérification réglage :													
– lampe témoin du carburateur pilote	X		X		X		X		X		X		X
– réglage(s) de ralenti	X		X		X		X		X		X		X
– contrôle antipollution	X		X		X		X		X		X		X
Opération suggérée													
Jeu aux soupapes			X										

● REFERENCES PR

DESIGNATION DES PIECES NOUVELLES	N° PR
Moteur 170 D	94 00 135 710
Support filtre à huile	94 01 103 590
Bride fixation reniflard	91 540 854
Durit raccord eau culasse – carburateur	91 540 937
Durit raccord eau carburateur - raccord 3 voies	91 540 938
Raccord 2 voies sur collecteur admission	91 541 496
Thermistance	95 631 379
Thermocontact	95 638 536
Tube d'échappement avant	ZF 07 640 862
Pot catalytique	ZF 07 640 858
Ligne d'échappement AR (rappel)	ZF 07 654 356
Sonde Lambda	91 540 672
Bouchon de sonde CO	82 443 515
Flexible de sonde CO	ZF 07 654 644
Ecran pot catalytique / plancher / réservoir	ZF 07 645 954
Carburateur SOLEX 34 TBIA Rep. 434	91 541 344
Calculateur	ZF 07 637 999
Support calculateur	ZF 07 628 055
Pompe à essence	91 540 498
Raccord 3 voies sur retour carburant au réservoir	ZF 07 640 879
Réservoir carburant	ZF 07 640 698
Goulotte de remplissage avec détrompeur	7 640 541
Canister	ZF 07 651 292
Electrovanne canister	ZF 07 645 525
Vase d'expansion	ZF 04 334 410
Tube retour combustible	ZF 07 640 878
Flexible retour	ZF 07 657 321
Tube canister - carburateur	ZF 07 640 882
Tube électrovanne - collecteur	ZF 07 640 884
Raccord pompe à essence - filtre	91 541 199
Faisceau électrique moteur côté Droit	ZF 07 628 057
Faisceau complémentaire planche de bord	ZF 07 628 058
Câble de masse	ZF 07 628 053
Relais	ZF 04 320 627
Bloc-compteur	ZF 07 631 441

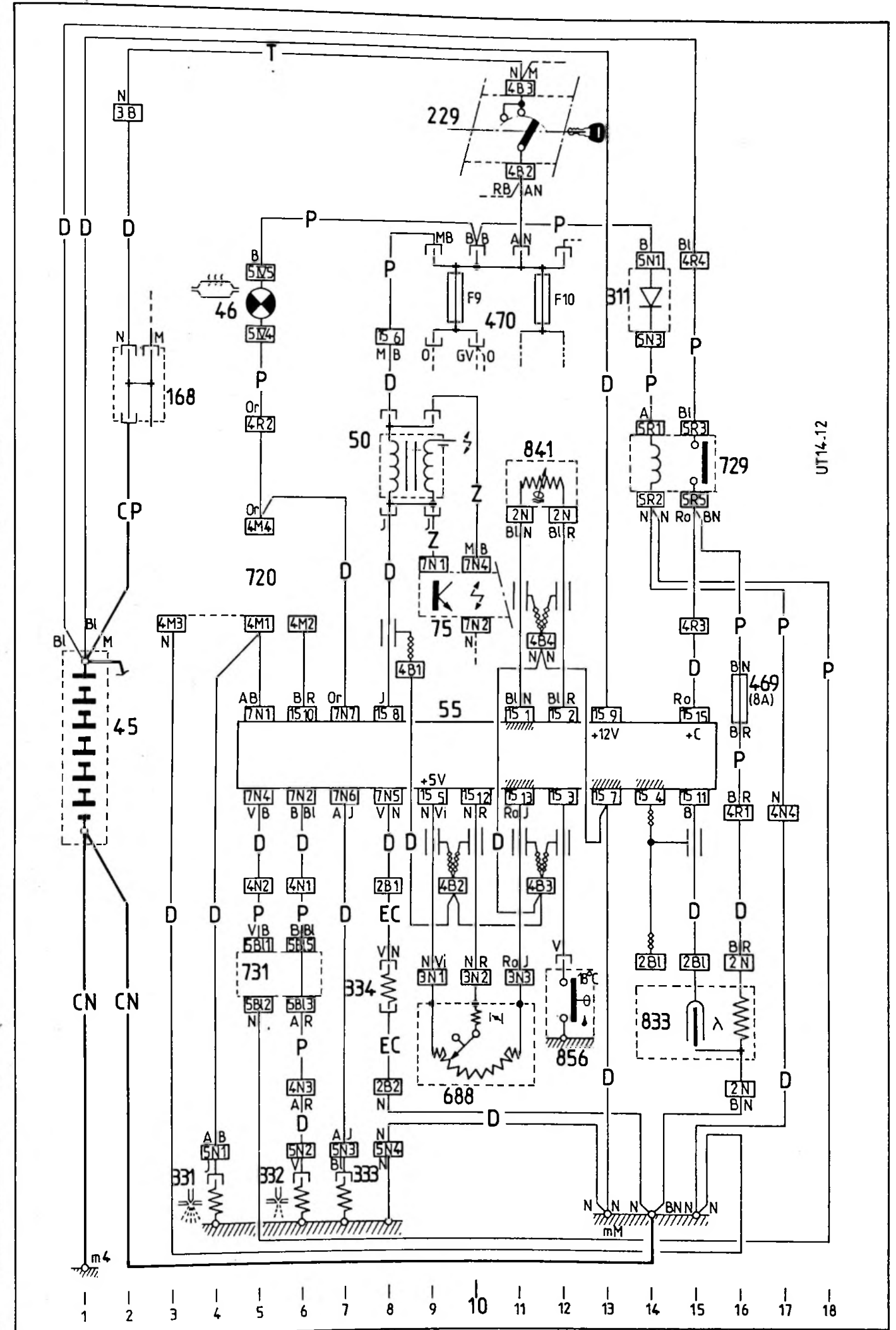


NOMENCLATURE DES PIECES

REPERE	DESIGNATION	POSITION	REPERE	DESIGNATION	POSITION
(10)	Alternateur		(441)	Lanterne (avant droit)	
(25)	Avertisseur		(469)	Fusible carbu. pilotée	16
45	Batterie	1	(470)	Boîte fusibles	9 à 12
48	Tableau de bord - Voyant incident carbu. pilotée	5	(481)	Clignotant droit	
50	Bobine d'allumage	8 - 9	(489)	Projecteur droit	
55	Calculateur (carbu. pilotée)	5 → 15	(600)	Moteur d'essuie-glace	
75	Module d'allumage	9 - 10	(650)	Mano contact d'huile moteur	
168	Connecteur de batterie	2 - 3	(688)	Potentiomètre sur axe de papillon	9 à 11
229	Contacteur antivol	11	(720)	Connecteur prise diagnostic	3 à 6
(300)	Démarrreur		(729)	Relais de carbu. pilotée	14 à 15
311	Diode de carbu. pilotée	14	(731)	Shunt de relais de ralenti	5 - 6
331	Actuateur principal	4	(735)	Relais de feux de route	
332	Actuateur de ralenti	6	(737)	Relais de feux de croisement	
333	Electrovanne d'aération de cuve	7	(811)	Rappel de clignotant droit	
334	Electrovanne de canister	8	(833)	Sonde à oxygène (Sonde Lambda)	14 à 16
(431)	Etrier de frein droit		(841)	Sonde de température d'eau	11 - 12
			(856)	Thermo contact d'huile	12

mM : Masse moteur

(-): Pièces hors carburation pilotée sur schéma d'installation





CITROËN
DIVISION APRÈS - VENTE
SERVICE TECHNIQUE

NOTE TECHNIQUE

C 25

0

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

C 25 TOUS TYPES

N° 9

DIFFUSION :

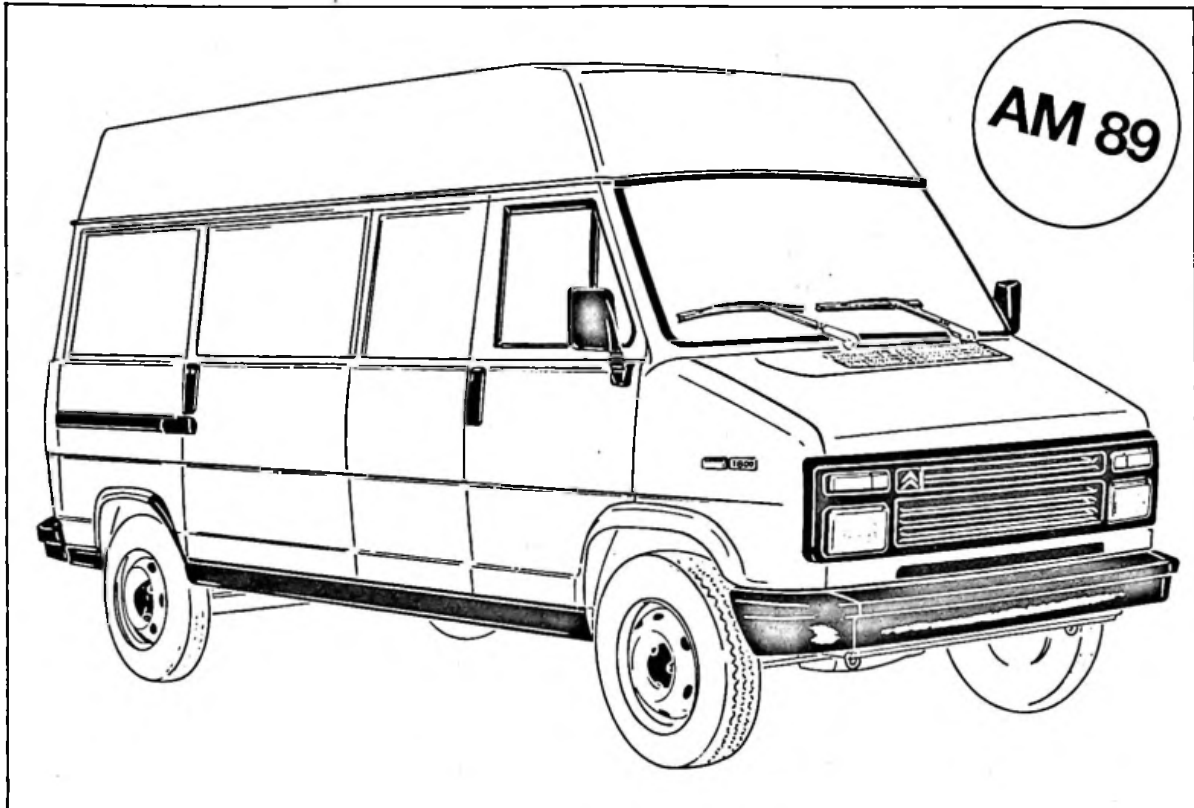
TOUS PAYS

ANNÉE-MODÈLE 1989

Le 1^{er} Juillet 1988

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS: **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900**

530



UT80-40

La gamme des véhicules **C 25 "Année Modèle 1989"** pour l'**Europe** s'établit en fonction des tableaux pages 2 - 3 - 4 - 5 et se définit essentiellement par les évolutions suivantes :

- Adaptation de motorisations Essence et Diesel conformes à la réglementation pollution US 84 LTD (voir page 6)
Pays concernés : SUISSE - AUTRICHE.
- Remplacement à l'EXPORT de la motorisation 169 B/BV4 (moteur essence XM7T) par la motorisation 170 B/BV5 (moteur essence XN1T).
- Adaptation de la motorisation 170 C (XN1TA) à l'Essence Euro Super 95 RON (voir page 6).
- Extension de l'option "Porte Latérale Coulissante" au fourgon Grand Volume 1400/1500 kg (Direction à Gauche et Direction à Droite).

DÉSIGNATION E : Essence D : Diesel DT : Diesel Turbo	SYMBOLE MINES	PUI. FISCALE (FR) CV	MOTEUR			BOITE DE VITESSES		SUSPENSION ARRIÈRE	VERSION (C.U.)	PAYS DE COMMERCIALISATION													
			TYPE	CYLINDREE CM ³	PUISSANCE DIN (CV)	NBRE RAP- PORTS	TYPE	TYPE (v. p. 6)		FRANCE	RFA	AUTRICHE (v. page 6)	BELGIQUE	DANEMARK	ESPAGNE	FINLANDE	GRANDE- BRETAGNE	NORVÈGE	PAYS-BAS	SUÈDE	SUISSE (v. page 6)	PORTUGAL	
Fourgon E Empattement Court	280A10	10	169B	1796	69	4	2HE07	I	1000	X													
Fourgon E Empattement Court	280B20/C		170B	1971	78	5	2HE04	I	1000		X	X	X	X					X				
Fourgon E Ambulance	280B20/A	11	170B	1971	78	5	2HE04	I	1000	X	X	X	X	X				X			X		
Fourgon E Empattement Court	280B20	11	170B	1971	78	5	2HE04	II	1400	X	X	X	X		X		X	X	X	X	X	X	X
Fourgon E Grand Volume	280B20	11	170B	1971	78	5	2HE04	II	1400	X	X	X	X		X		X	X	X	X	X	X	
Fourgon E Entreprise Court	280B20/B	11	170B	1971	78	5	2HE04	II	1300	X													
Fourgon E Entreprise Long	280B20	11	170B	1971	78	5	2HE04	II	1400	X													
Plateau Cabine Simple E Court	280H20/1		170B	1971	78	5	2HE04	IV	1400		X	X	X	X		X		X	X	X	X	X	X
Plateau Cabine Simple E Long	280H20/2		170B	1971	78	5	2HE04	IV	1400		X	X	X	X		X		X	X	X	X	X	X
Plateau Cabine Double E	280H20/3		170B	1971	78	5	2HE04	IV	1400		X	X	X	X		X		X	X	X	X	X	X
Chassis Cabine Simple E Court	280G20/1	11	170B	1971	78	5	2HE04	IV	1400	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X
Chassis Cabine Simple E Long	280G20/2	11	170B	1971	78	5	2HE04	IV	1400	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X
Chassis Cabine Double E	280G20/3	11	170B	1971	78	5	2HE04	IV	1400	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X
Plancher Cabine Simple E Court	280G20/7	11	170B	1971	78	5	2HE04	III	1400	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X
Plancher Cabine Simple E Long	280G20/4	11	170B	1971	78	5	2HE04	III	1400	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X
Chassis Nu E Court	280G20/5	11	170B	1971	78	5	2HE04	IV	1400	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X
Chassis Nu E Long	280G20/6	11	170B	1971	78	5	2HE04	IV	1400	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X
Fourgon E Grand Volume	280J30		170C	1971	85	5	2GE92	V	1800		X	X		X		X		X	X	X	X	X	X
Plateau Cabine Simple E Court	280L30/1		170C	1971	85	5	2GE92	VI	1800		X	X		X		X		X	X	X	X	X	X
Plateau Cabine Simple E Long	280L30/2		170C	1971	85	5	2GE92	VI	1800		X	X		X		X		X	X	X	X	X	X
Plateau Cabine Double E	280L30/3		170C	1971	85	5	2GE92	VI	1800		X	X		X		X		X	X	X	X	X	X
Chassis Cabine Simple E Court	280K30/1		170C	1971	85	5	2GE92	VI	1800		X	X		X		X	X	X	X	X	X	X	X
Chassis Cabine Simple E Long	280K30/2		170C	1971	85	5	2GE92	VI	1800		X	X		X		X	X	X	X	X	X	X	X
Chassis Cabine Double E	280K30/3		170C	1971	85	5	2GE92	VI	1800		X	X		X		X	X	X	X	X	X	X	X
Plancher Cabine Simple E Long	280K30/4		170C	1971	85	5	2GE92	V	1800		X	X		X		X	X	X	X	X	X	X	X
Chassis Nu E Court	280K30/5		170C	1971	85	5	2GE92	VI	1800		X	X		X		X	X	X	X	X	X	X	X
Chassis Nu E Long	280K30/6		170C	1971	85	5	2GE92	VI	1800		X	X		X		X	X	X	X	X	X	X	X
Fourgon D Empattement Court	280A60		D9B	1905	71	5	2HE09	I	1000		X	X	X	X	X		X		X		X		X
Chassis Cabine Simple D Court	280G60/11		D9B	1905	71	5	2HE09	IV	1000		X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X
Chassis Nu D Court	280G60/15		D9B	1905	71	5	2HE09	IV	1000		X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X
Fourgon D Empattement Court	280A50	10	U25/661	2500	75	4	2GE87	I	1000	X													
Fourgon D Entreprise Court	280A50	10	U25/661	2500	75	4	2GE87	I	1000	X													
Fourgon D Ambulance	280B50/A	10	U25/661	2500	75	5	2GE85	I	1000	X	X	X	X	X	X		X		X		X		X
Fourgon D Court	280B50	10	U25/661	2500	75	5	2GE85	II	1400	X	X	X	X	X	X		X		X		X		X
Fourgon D Grand Volume	280B50	10	U25/661	2500	75	5	2GE85	II	1400	X	X	X	X	X	X		X		X		X		X
Fourgon D Entreprise Court	280B50/B	10	U25/661	2500	75	5	2GE85	II	1300	X													
Fourgon D Entreprise Long	280B50	10	U25/661	2500	75	5	2GE85	II	1400	X													
Plateau Cabine Simple D Court	280H50/1		U25/661	2500	75	5	2GE85	IV	1400		X	X	X	X		X		X	X	X	X	X	X
Plateau Cabine Simple D Long	280H50/2		U25/661	2500	75	5	2GE85	IV	1400		X	X	X	X		X		X	X	X	X	X	X
Plateau Cabine Double D	280H50/3		U25/661	2500	75	5	2GE85	IV	1400		X	X	X	X		X		X	X	X	X	X	X
Plateau Cabine Simple D Court	280G50/1	10	U25/661	2500	75	5	2GE85	IV	1400	X	X	X	X	X	X		X		X	X	X	X	X
Chassis Cabine Simple D Long	280G50/2	10	U25/661	2500	75	5	2GE85	IV	1400	X	X	X	X	X	X		X		X	X	X	X	X
Chassis Cabine Double D	280G50/3	10	U25/661	2500	75	5	2GE85	IV	1400	X	X	X	X	X	X		X		X	X	X	X	X
Plancher Cabine Simple D Court	280G50/7	10	U25/661	2500	75	5	2GE85	III	1400	X	X	X	X	X	X		X		X	X	X	X	X
Plancher Cabine Simple D Long	280G50/4	10	U25/661	2500	75	5	2GE85	III	1400	X	X	X	X	X	X		X		X	X	X	X	X
Chassis Nu D Court	280G50/5	10	U25/661	2500	75	5	2GE85	IV	1400	X	X	X	X	X	X		X		X	X	X	X	X
Chassis Nu D Long	280G50/6	10	U25/661	2500	75	5	2GE85	IV	1400	X	X	X	X	X	X		X		X	X	X	X	X
Fourgon D Grand Volume	280J50		U25/661	2500	75	5	2HE11	V	1800		X	X		X	X		X		X	X	X	X	X
Plateau Cabine Simple D Court	280L50/1		U25/661	2500	75	5	2HE11	VI	1800		X	X		X		X		X	X	X	X	X	X
Plateau Cabine Simple D Long	280L50/2		U25/661	2500	75	5	2HE11	VI	1800		X	X		X		X		X	X	X	X	X	X

DÉSIGNATION E : Essence D : Diesel DT : Diesel Turbo	SYMBOLE MINES	PUIS. FISCALE (FR) CV	MOTEUR			BOITE DE VITESSES		SUSPENSION ARRIÈRE	VERSION (C.U.)	PAYS DE COMMERCIALISATION												
			TYPE	CYLINDREE CM ³	PUISSANCE DIN (CV)	NBRE RAP- PORTS	TYPE	TYPE (v. p. 6)		FRANCE	RFA	AUTRICHE (v. page 6)	BELGIQUE	DANEMARK	ESPAGNE	FINLANDE	GRANDE- BRETAGNE	NORVÈGE	PAYS-BAS	SUÈDE	SUISSE (v. page 6)	PORTUGAL
Plateau Cabine Double D	280L50/3		U25/661	2500	75	5	2HE11	VI	1800		X	X		X		X		X	X	X	X	X
Chassis Cabine Simple D Court	280K50/1		U25/661	2500	75	5	2HE11	VI	1800		X	X		X	X	X		X	X	X	X	X
Chassis Cabine Simple D long	280K50/2		U25/661	2500	75	5	2HE11	VI	1800		X	X		X	X	X		X	X	X	X	X
Chassis Cabine Double D	280K50/3		U25/661	2500	75	5	2HE11	VI	1800		X	X		X	X	X		X	X	X	X	X
Plancher Cabine Simple D court	280K50/7		U25/661	2500	75	5	2HE11	V	1800		X	X		X	X	X		X	X	X	X	X
Plancher Cabine Simple D Long	280K50/4		U25/661	2500	75	5	2HE11	V	1800		X	X		X	X	X		X	X	X	X	X
Chassis Nu D court	280K50/5		U25/661	2500	75	5	2HE11	VI	1800		X	X		X	X	X		X	X	X	X	X
Chassis Nu D long	280K50/6		U25/661	2500	75	5	2HE11	VI	1800		X	X		X	X	X		X	X	X	X	X
Fourgon DT Ambulance	280B90/A	10	U25/673	2500	95	5	2HE03	I	1000	X	X	X	X	X	X			X		X		X
Fourgon DT Empattement Court	280B90	10	U25/673	2500	95	5	2HE03	II	1400	X	X	X	X	X	X			X	X	X	X	X
Fourgon DT Grand Volume	280B90	10	U25/673	2500	95	5	2HE03	II	1400	X	X	X	X	X	X			X	X	X	X	X
Fourgon Entreprise DT Court	280B90/B	10	U25/673	2500	95	5	2HE03	II	1300	X					X							
Fourgon Entreprise DT Long	280B90	10	U25/673	2500	95	5	2HE03	II	1400	X												
Plateau Cabine Simple DT Court	280H90/1		U25/673	2500	95	5	2HE03	IV	1400		X	X	X	X	X			X	X	X	X	X
Plateau Cabine Simple DT Long	280H90/2		U25/673	2500	95	5	2HE03	IV	1400		X	X	X	X	X			X	X	X	X	X
Plateau Cabine double DT	280H90/3		U25/673	2500	95	5	2HE03	IV	1400		X	X	X	X	X			X	X	X	X	X
Chassis Cabine Simple DT Court	280G90/1	10	U25/673	2500	95	5	2HE03	IV	1400	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X
Chassis Cabine Simple DT Long	280G90/2	10	U25/673	2500	95	5	2HE03	IV	1400	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X
Chassis Cabine Double DT	280G90/3	10	U25/673	2500	95	5	2HE03	IV	1400	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X
Plancher Cabine Simple DT Court	280G90/7	10	U25/673	2500	95	5	2HE03	III	1400	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X
Plancher Cabine Simple DT Long	280G90/4	10	U25/673	2500	95	5	2HE03	III	1400	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X
Chassis Nu DT Court	280G90/5	10	U25/673	2500	95	5	2HE03	IV	1400	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X
Chassis Nu DT Long	280G90/6	10	U25/673	2500	95	5	2HE03	IV	1400	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X
Fourgon DT Grand Volume	280J90		U25/673	2500	95	5	2HE13	V	1800		X	X		X	X	X		X	X	X	X	X
Plateau Cabine Simple DT Court	280L90/1		U25/673	2500	95	5	2HE13	VI	1800		X	X		X	X	X		X	X	X	X	X
Plateau Cabine Simple DT Long	280L90/2		U25/673	2500	95	5	2HE13	VI	1800		X	X		X	X	X		X	X	X	X	X
Plateau Cabine Double DT	280L90/3		U25/673	2500	95	5	2HE13	VI	1800		X	X		X	X	X		X	X	X	X	X
Chassis Cabine Simple DT Court	280K90/1		U25/673	2500	95	5	2HE13	VI	1800		X	X		X	X	X		X	X	X	X	X
Chassis Cabine Simple DT Long	280K90/2		U25/673	2500	95	5	2HE13	VI	1800		X	X		X	X	X		X	X	X	X	X
Chassis Cabine Double DT	280K90/3		U25/673	2500	95	5	2HE13	VI	1800		X	X		X	X	X		X	X	X	X	X
Plancher Cabine Simple DT Court	280K90/7		U25/673	2500	95	5	2HE13	V	1800		X	X		X	X	X		X	X	X	X	X
Plancher Cabine Simple DT Long	280K90/4		U25/673	2500	95	5	2HE13	V	1800		X	X		X	X	X		X	X	X	X	X
Chassis Nu DT Court	280K90/5		U25/673	2500	95	5	2HE13	VI	1800		X	X		X	X	X		X	X	X	X	X
Chassis Nu DT Long	280K90/6		U25/673	2500	95	5	2HE13	VI	1800		X	X		X	X	X		X	X	X	X	X
Combi Standard E	280C10/A	10	169B	1796	69	4	2HE07	I	1000		X		X									
Combi Standard E	280C20/C		170B	1971	78	5	2HE04	II	1400			X	X	X				X	X	X	X	X
Combi Confort E	280C20/B	11	170B	1971	78	5	2HE04	I	1000	X	X	X	X	X				X	X	X		X
Combi Club E	280C20/B	11	170B	1971	78	5	2HE04	I	1000	X	X	X	X	X				X	X	X	X	X
Combi Confort D	280C60/B		D9B	1905	71	5	2HE09	I	1000			X	X	X	X			X	X	X	X	X
Combi Confort D	280C50/B	10	U25/661	2500	75	5	2GE85	I	1000	X	X	X	X	X				X	X	X	X	X
Combi Standard D	280C50/C		U25/661	2500	75	5	2GE85	II	1400		X	X		X	X			X	X	X	X	X
Combi Standard D	280C50/A	10	U25/661	2500	75	4	2GE87	I	1000	X												
Combi Club D	280C50/B	10	U25/661	2500	75	5	2GE85	I	1000	X	X	X	X	X				X	X	X	X	X
Combi Standard DT	280C90/C		U25/673	2500	95	5	2HE03	II	1400		X			X	X			X	X	X	X	X
Combi Confort DT	280C90/B		U25/673	2500	95	5	2HE03	I	1000		X	X	X	X	X			X	X	X	X	X
Combi Club DT	280C90/B	10	U25/673	2500	95	5	2HE03	I	1000	X	X	X	X	X	X			X	X	X	X	X

SUSPENSION ARRIERE

Composition :

- TYPE I – Suspension dite adoucie, composée de 4 lames d'épaisseur 8 mm sans effet retardé,
+ Amortisseur n° P.R. : ZF 05 983 928
- TYPE II – Suspension composée de 2 lames d'épaisseur 8 mm, et de 2 lames d'épaisseur 13 mm, à effet retardé,
+ Amortisseur n° P.R. : 4 434 812
- TYPE III – Suspension composée de 2 lames d'épaisseur 8 mm à cambrage spécifique et de 2 lames d'épaisseur 13 mm, à effet retardé,
+ Amortisseur n° P.R. : ZF 07 534 624
- TYPE IV – Suspension identique à type III,
+ Amortisseur n° P.R. : ZF 07 576 729
- TYPE V – Suspension composée de 2 lames d'épaisseur 9 mm et de 2 lames d'épaisseur 12,5 mm, à effet retardé,
+ Amortisseur n° P.R. : 7 562 124
- TYPE VI – Suspension identique à type V,
+ Amortisseur n° P.R. : 7 543 566

VEHICULES SUISSE-AUTRICHE

– Dates de mise en conformité à la réglementation pollution US 84 LDT des véhicules C 25
Tous Types :

● SUISSE :

motorisation Essence (→ 1/10/1988)
motorisation Diesel (→ 1/01/1989)

● AUTRICHE :

motorisation Essence (→ 1/01/1989)
motorisation Diesel (→ 1/01/1989)

– Motorisations retenues pour répondre à la réglementation US 84 LDT :

Deux motorisations équiperont l'ensemble de la gamme C 25 :

- Essence : moteur 170 D (à carburation pilotée)
- Diesel : moteur D9B, avec équipement d'injection BOSCH (voir N.T. C 25 ① n° 12 du 29 Février 1988).

Cette motorisation D 9 B / BV 5 équipera toutes les versions Diesel utilitaires + Combi Standard, qui deviennent des versions nouvelles 1200/1300, avec caisse et liaison au sol des versions 1400 kg.

PTC : 2700 kg

CU : 1200 à 1300 kg, suivant le poids en ordre de marche de la version

PTR : 3900 kg

ADAPTATION DE LA MOTORISATION 170 C A L'ESSENCE 95 RON

Nouveau repère moteur : 1 A CU F

Depuis le moteur N° 1 ACU F 001 602, le réglage de l'avance initiale de la motorisation 170 C est modifié :

6° avant le PMH (était 10° avant le PMH)

Ce nouveau réglage entraîne un nouveau repère de calage de l'avance :

– (plaquette avec repères 0 – 6).



CITROËN
SERVICES APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25 0

APPLICATION :

FRANCE

CONCERNE :

C 25 4 x 4

N° 10

DIFFUSION :

TOUS PAYS

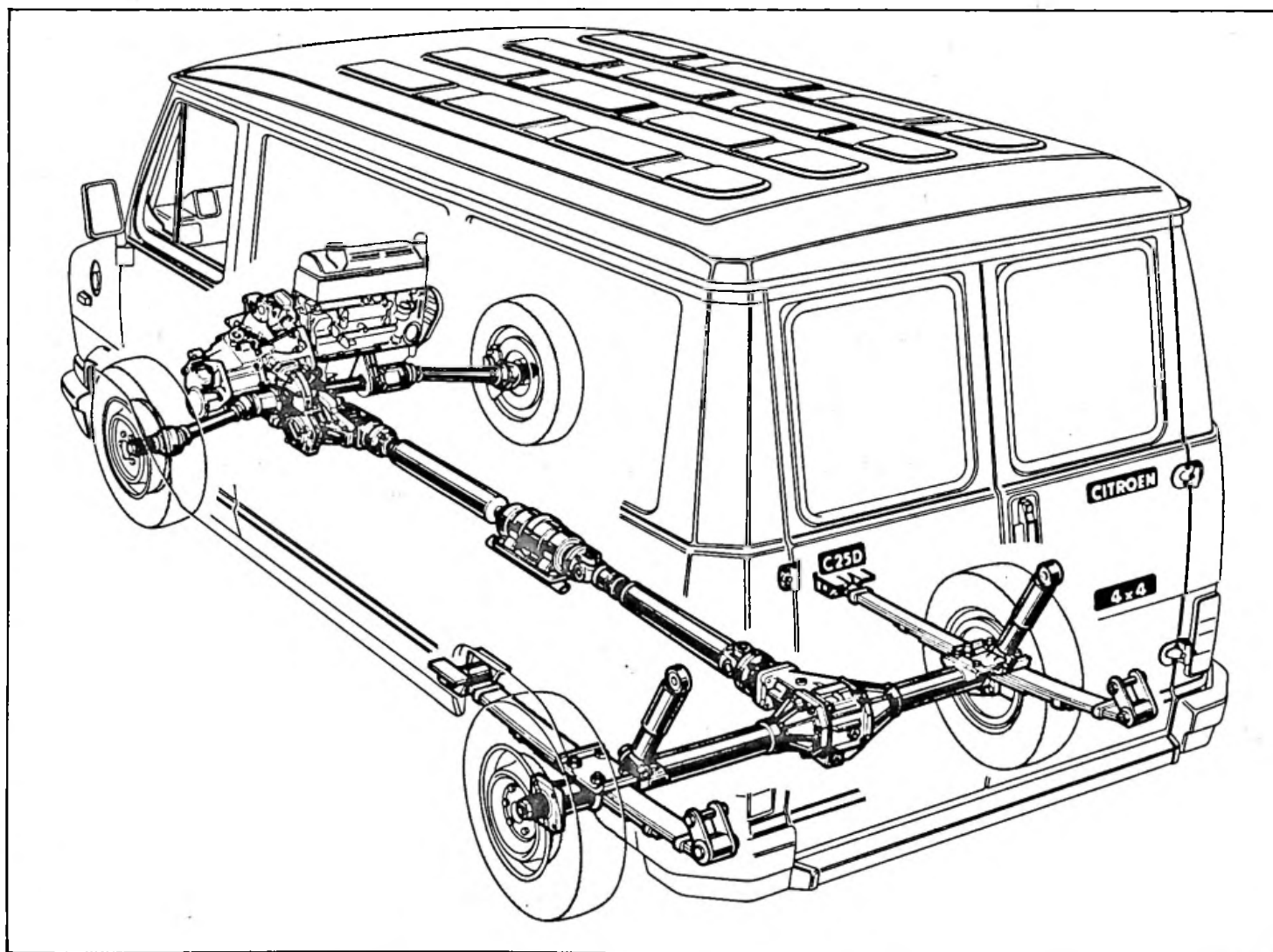
Nouveau véhicule

Le 31 Janvier 1989

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS: RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900

Depuis **Janvier 1989**, commercialisation en FRANCE d'une gamme de véhicules **C 25 Diesel** à quatre roues motrices, équipés d'une transmission intégrale permanente.

Appellation commerciale : **C 25 D 4 x 4**



SOMMAIRE

- I. Caractéristiques générales (p. 2).
- II. Présentation du dispositif de transmission intégrale (p. 4).
- III. Organes spécifiques aux véhicules C 25 4 x 4 (p. 5).
- IV. Boîte de vitesses - Transmissions (p. 5).
- V. Suspension - Liaison au sol (p. 10).
- VII. Divers (p. 10).
- VIII. Pièces de Rechange (p. 11).
- IX. Entretien (p. 12).

I - CARACTERISTIQUES GENERALES

DESIGNATION	SYMBOLE MINES	MOTEUR	REPERE BV. 5	VERSION (Kg)	*TYPE DE SUSP. AR.
Fourgon D 4 x 4	280 B 54	U25/661	CD	1400	II
Combi confort D 4 x 4	280 C54/B	U25/661	CD	1000	I
Chassis cabine D 4 x 4	280 G54/1	U25/661	CD	1400	III

* Types de suspension arrière, sur véhicules 4 x 4 :

Type I : composé de 4 lames d'épaisseur 8 mm, sans effet retardé, à cambrage spécifique, réf. PR : ZF 07663561 + amortisseur, réf. PR : ZF 07562124.

Type II : composé de 2 lames d'épaisseur 8 mm à cambrage spécifique et de 2 lames d'épaisseur 13 mm, à effet retardé, réf. PR : ZF 07647202 + amortisseur, réf. PR : ZF 07562124.

Type III : composé de 2 lames d'épaisseur 8 mm à cambrage spécifique et de 2 lames d'épaisseur 13 mm, à effet retardé, réf. PR : ZF 07663558 + amortisseur, réf. PR : 7543566.

REMARQUE : La hauteur hors tout des véhicules C 25 4 x 4 est supérieure de 60 mm à celle des véhicules C 25 4 x 2 correspondants.

La transmission intégrale de ces véhicules C 25 4 x 4 est adaptée sur une caisse 4 x 2 de série et se compose de :

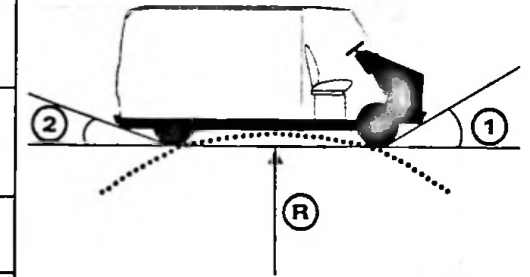
- BV à démultiplications communes à la série 4 x 2 1800 kg, équipée d'un renvoi d'angle.
- Transmissions transversales avant communes à la série 4 x 2.
- Transmission longitudinale en deux arbres avec coupleur viscostatique en palier central.
- Essieu arrière rigide avec pont à différentiel, à glissement limité.

Motorisation retenue :

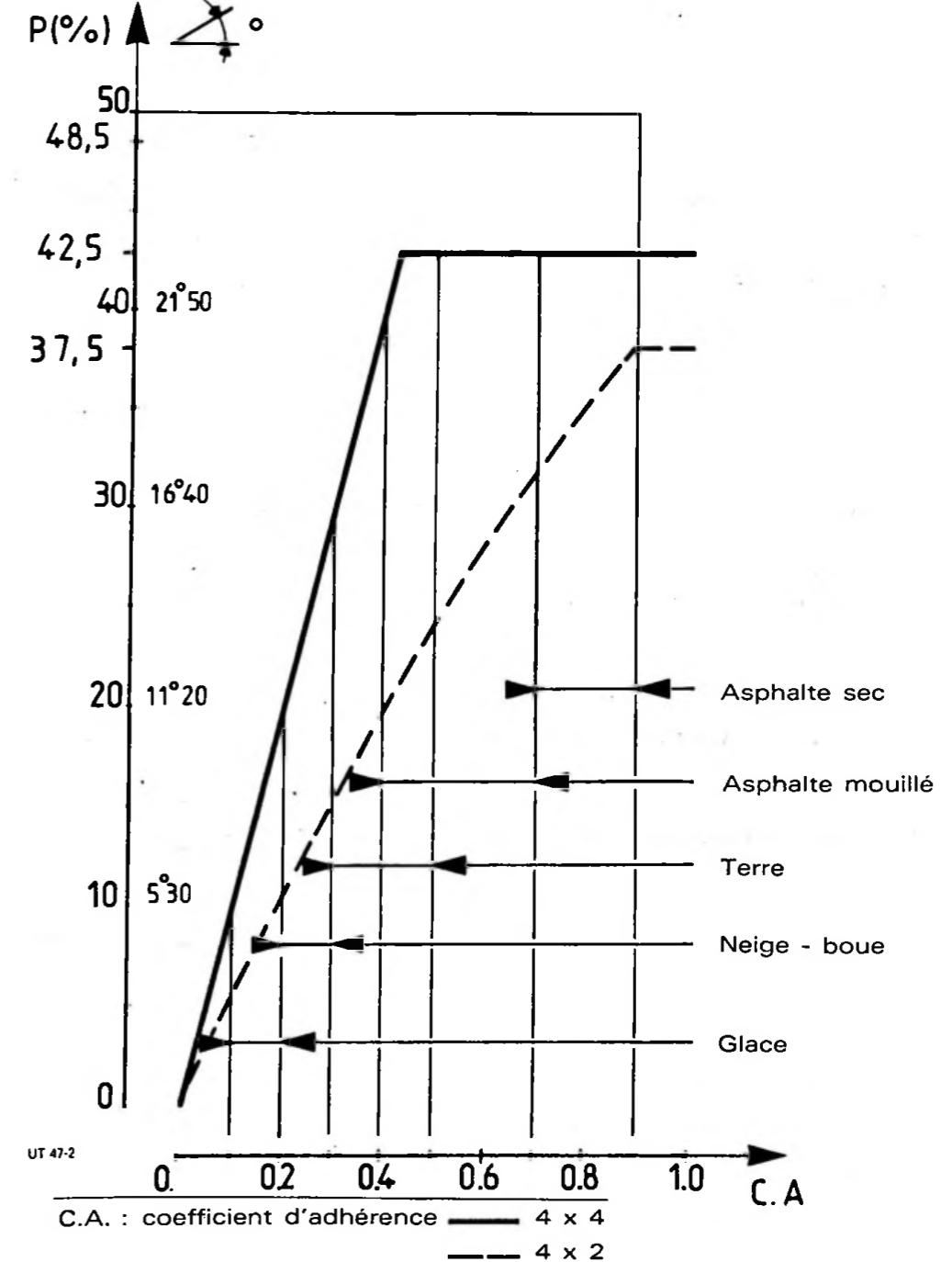
- Diesel atmosphérique U25/661, vitesse maximale : 115 km/h.

Valeurs de franchissement

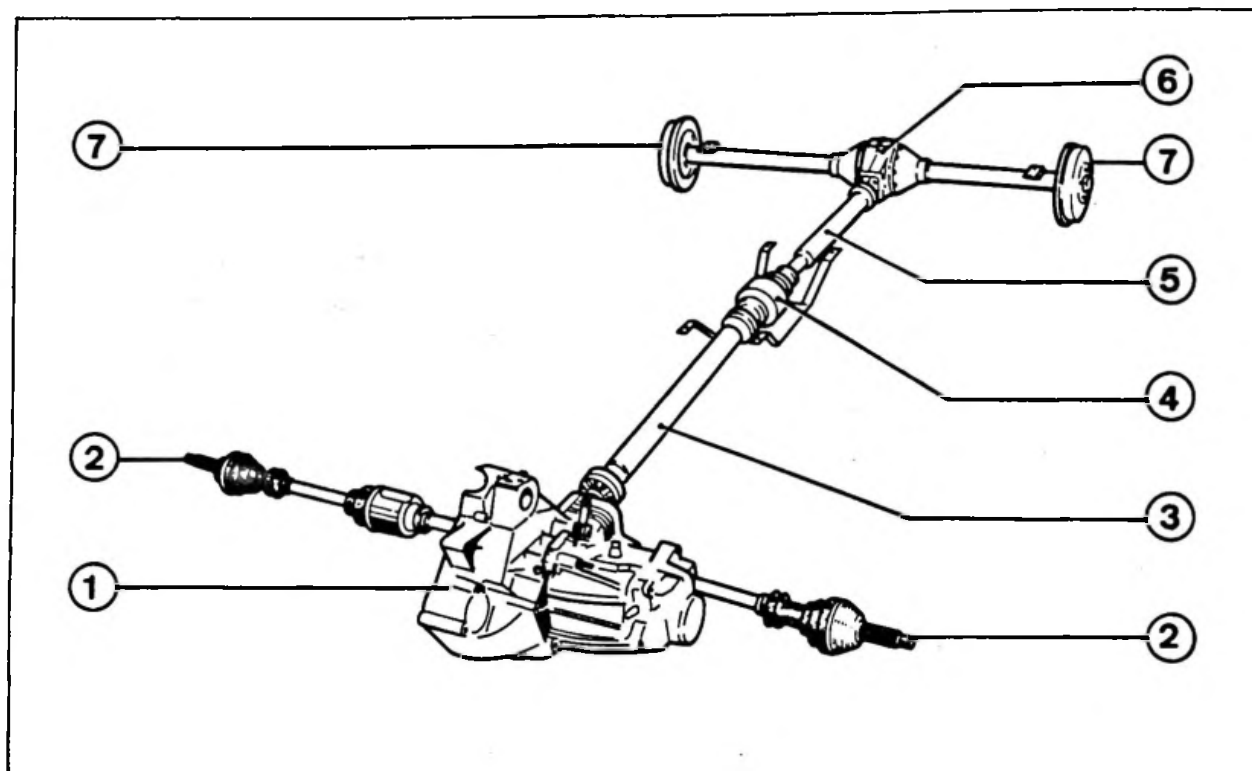
Valeurs de franchissement		Diesel atmosphérique
Garde au sol sous carter moteur	- à vide	205 mm
	- en charge	180 mm
Garde au sol sous pont arrière	- à vide	200 mm
	- en charge	190 mm
Hauteur de passage (donné par l'échappement)	- à vide	250 mm
	- en charge	230 mm
Angle d'attaque (1) à vide		31°
Angle de fuite (2) à vide		25°
Rayon de passage (R)		8,80 m



Pente franchissable (courbes comparatives 4 x 4 - 4 x 2)



II - PRESENTATION DU DISPOSITIF DE TRANSMISSION INTEGRALE.



UT. 37-9.

- ① BV avec renvoi d'angle.
- ② Transmission AV.
- ③ Arbre longitudinal AV.
- ④ Coupleur viscostatique.

- ⑤ Arbre longitudinal AR.
- ⑥ Pont arrière.
- ⑦ Moyeu de roue AR.

Sur sol homogène, le dispositif adopté sur le véhicule C25 4 x 4 permet une répartition permanente du couple moteur disponible, dans le rapport suivant :

- 80 % sur l'essieu avant (traction)
- 20 % sur l'essieu arrière (propulsion)

Cette répartition initiale évolue automatiquement en cas de moindre adhérence aux roues avant, pour atteindre 100 % du couple moteur transmis sur l'essieu arrière avec transfert d'un couple plus important à la roue la plus adhérente en cas de patinage de l'autre roue.

Le transfert du couple moteur de l'essieu avant sur l'essieu arrière est progressif mais quasi instantané. Il s'effectue en traction et en décélération.

La démultiplication est entièrement assurée par les organes BV communs aux véhicules C 25 4 x 2 1800 kg.

III - ORGANES SPECIFIQUES AUX VEHICULES C 25 4 x 4

Outre l'ensemble de transmission longitudinale et latérale arrière, les véhicules C 25 4 x 4 présentent les spécificités suivantes :

- Boîte de vitesses.
- Ressorts de suspension avant.
- Lames de ressorts de suspension arrière.
- Amortisseurs arrière.
- Butées de suspension arrière.
- Bielle anti-couple groupe motopropulseur (GMP).
- Réservoir à carburant.
- Tirants de chasse.
- Flasques de freins arrière.
- Moyeux de roues arrière.
- Ecran de protection en tôle sous GMP.
- Ecran insonorisant sous GMP.
- Barre de torsion du correcteur de freinage.

IV - BOITE DE VITESSES - TRANSMISSIONS

• Boîte de vitesses :

La boîte de vitesses n'évolue que par l'adaptation de la prise de mouvement (52 x 27) et du renvoi d'angle 43 x 17 sur le boîtier de différentiel type 4 x 2 modifié et par le montage du croisillon dans ce même boîtier.

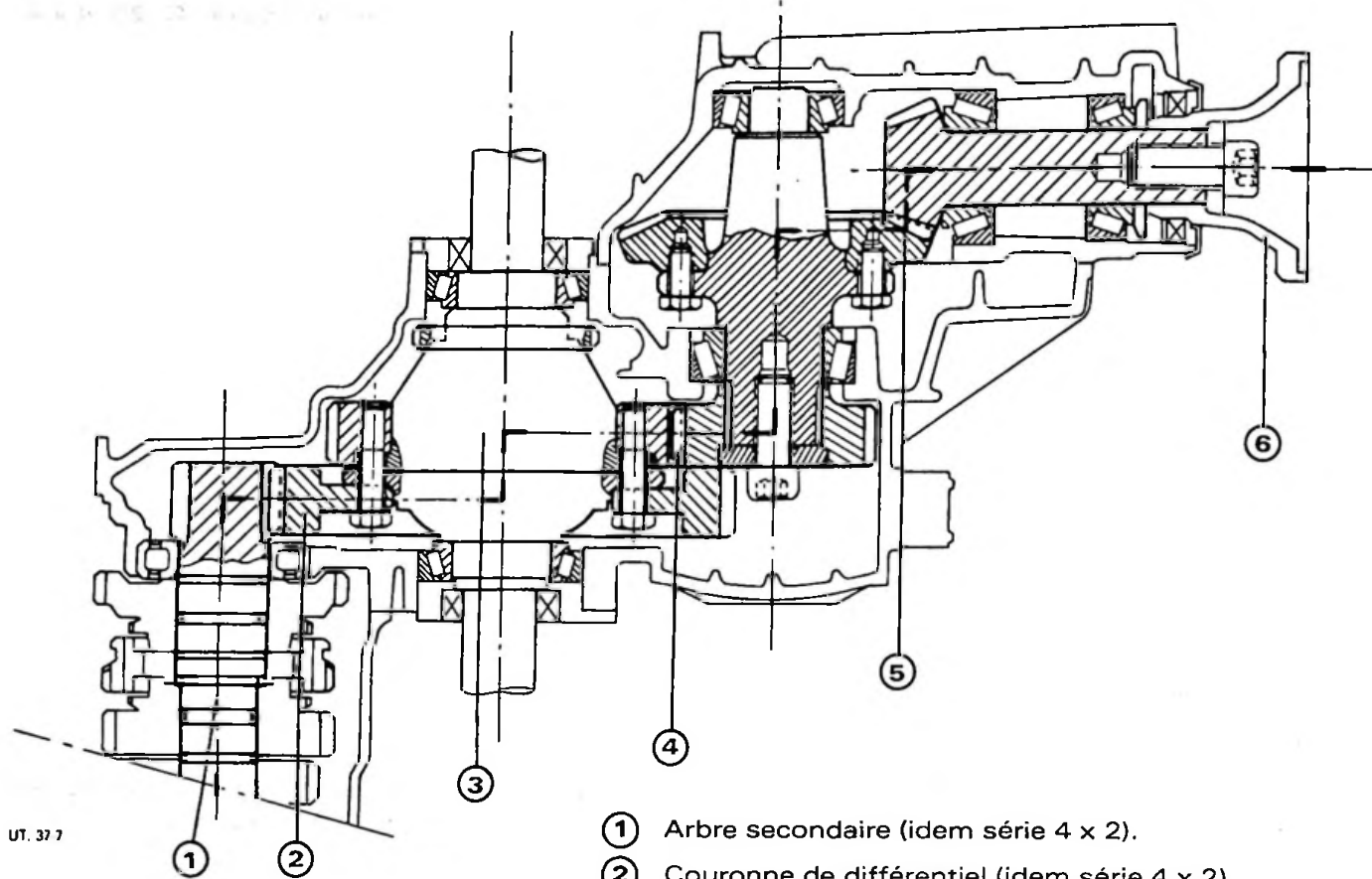
Moteur	Repère BV/N° PR	Rapport + (vitesse à 1000 tr/mn en km/h)*					Couple	Rapport tachy.
		1	2	3	4	5		
U25/661	CD/95648541	11 x 41 (5,64)	18 x 35 (10,81)	27 x 37 (15,35)	32 x 31 (21,71)	43 x 33 (27,41)	13 x 73	20 x 10

* Pour une circonférence de roulement de 1,970 m.

Lubrification :

- Qualité d'huile : TOTAL TRANSMISSION BV 75 W/80 W
- Contenance totale : 2,5 litres (jauge spécifique)
- Périodicité de vidange : à la première révision puis tous les 22 500 km.

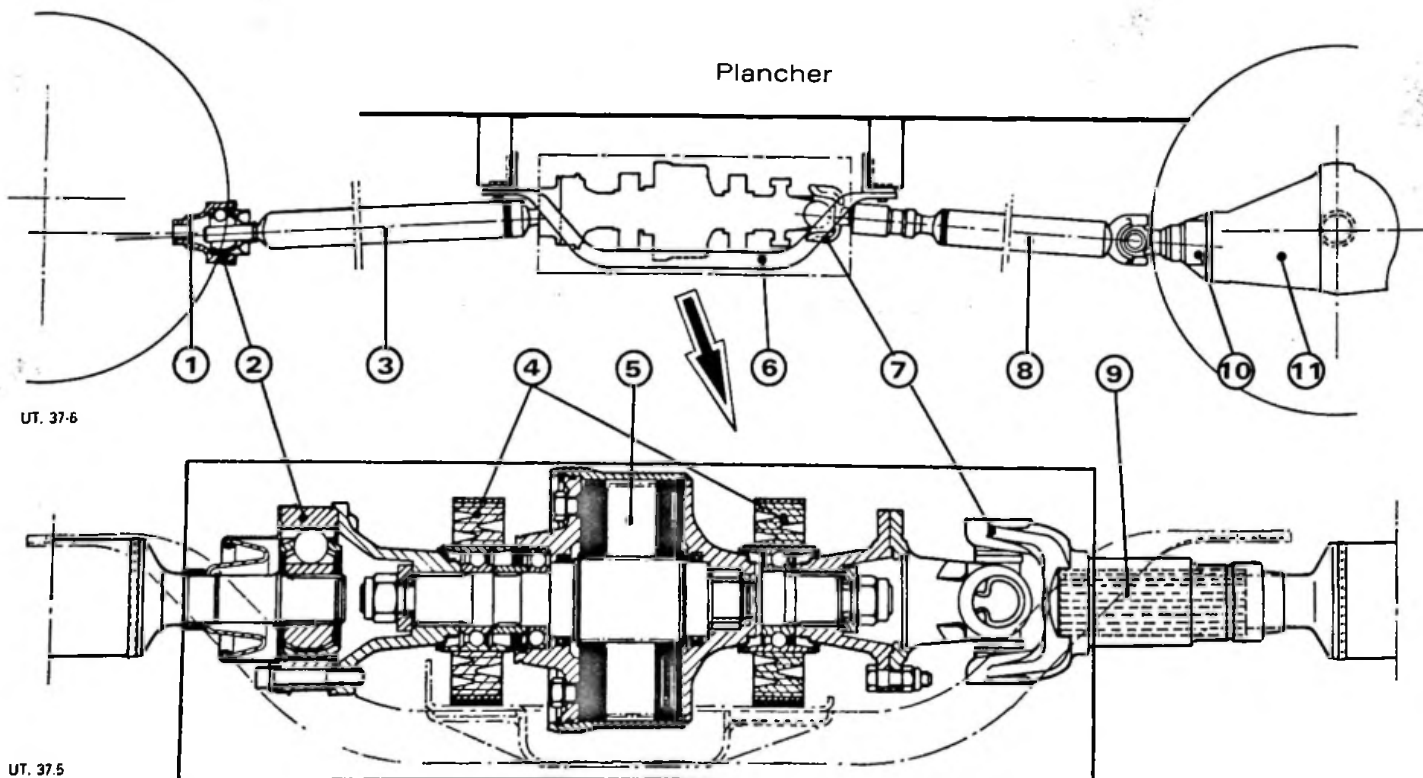
Chaîne cinématique de la prise de mouvement et du renvoi d'angle :



UT. 37.7

- ① Arbre secondaire (idem série 4 x 2).
- ② Couronne de différentiel (idem série 4 x 2).
- ③ Boîtier de différentiel.
- ④ Couronnes de prise de mouvement.
- ⑤ Couple conique du renvoi d'angle.
- ⑥ Bride de sortie de mouvement.

• Transmission longitudinale :

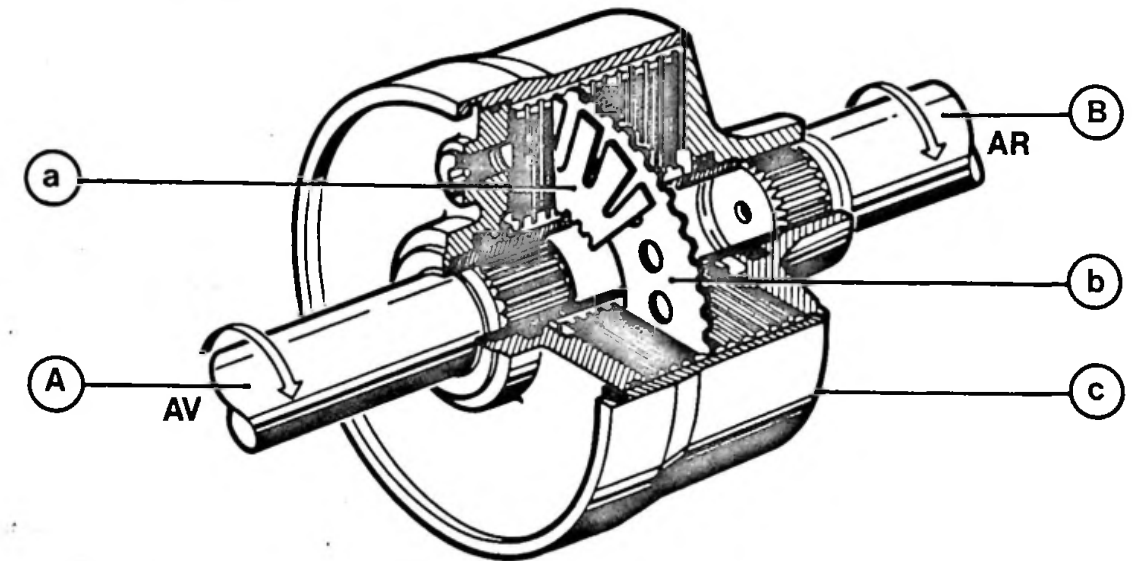


UT. 37.6

UT. 37.5

- ① Bride de sortie de mouvement
- ② Joints homocinétiques
- ③ Arbre de transmission avant
- ④ Paliers élastiques
- ⑤ Coupleur viscostatique
- ⑥ Support de coupleur
- ⑦ Joints de cardan
- ⑧ Arbre de transmission arrière
- ⑨ Élément coulissant
- ⑩ Bride de pont
- ⑪ Pont arrière

• Coupleur viscostatique :



Description :

Empilage de disques tôle ajourés, solidaires de l'arbre d'entrée ou de l'arbre de sortie en alternance, logés dans un boîtier étanche contenant une huile de silicone visqueuse. Les uns sont fendus (disques **(a)** solidaires de l'arbre d'entrée), les autres percés (disques **(b)** solidaires de l'arbre de sortie par le boîtier **(c)**).

L'une des propriétés de l'huile silicone utilisée est sa viscosité, qui croît très rapidement avec l'élévation de température.

Fonctionnement :

- *Sur sol homogène* : L'adhérence des quatre roues est égale. De par les couples différents des ponts avant et arrière, les arbres de transmission avant **(A)** et arrière **(B)** tournent à des vitesses différentes, d'où un certain glissement des disques du visco coupleur les uns par rapport aux autres.

L'élévation de température de l'huile silicone résultant de son laminage par les disques ajourés, en augmente la viscosité. Les forces de cisaillement du liquide tendent à ramener ces disques à une même vitesse de rotation. Ce couplage hydraulique suffit à transférer en permanence sur l'essieu arrière, environ 20 % du couple moteur disponible.

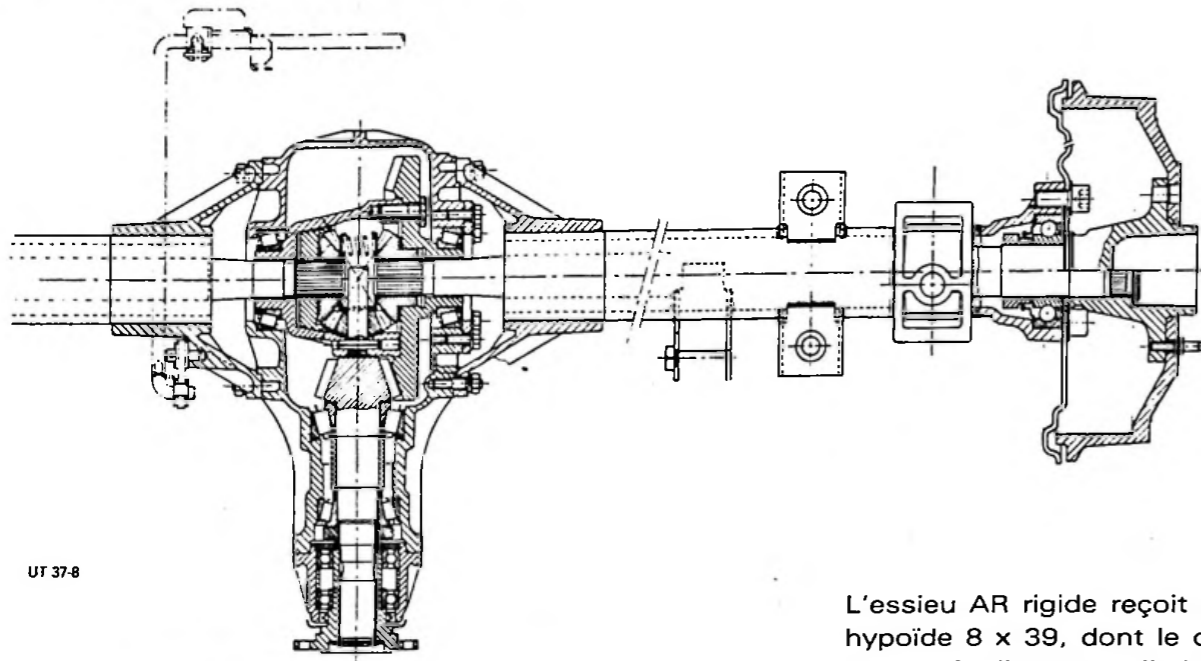
- *Si les roues avant se mettent à patiner* : Les forces de cisaillement du liquide augmentent instantanément. 100 % du couple moteur disponible peuvent ainsi être transférés sur l'essieu arrière (momentanément).

- Outre sa fonction de répartiteur de couple, le coupleur viscostatique assure également un rôle de différentiel entre l'essieu avant et l'essieu arrière.

Entretien :

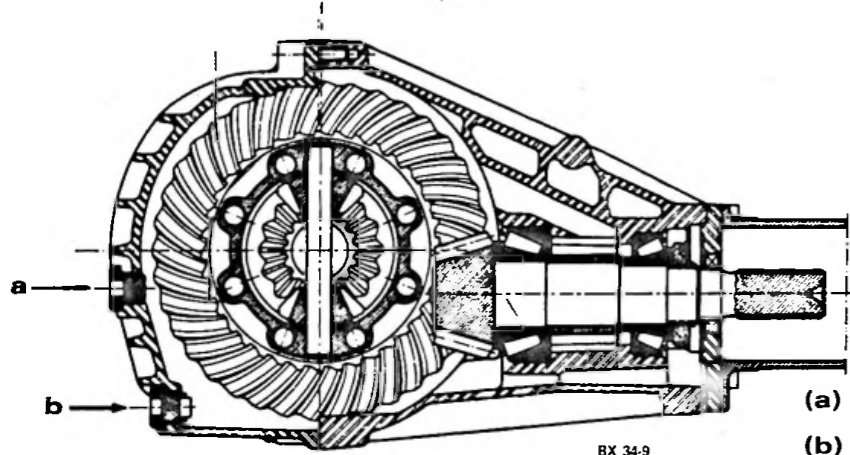
Le coupleur viscostatique est sans entretien et indémontable.

● Transmission transversale arrière



UT 37-8

L'essieu AR rigide reçoit un pont hypoïde 8 x 39, dont le différentiel est à glissement limité.



Pont type P B 1

(a) Bouchon de niveau et de remplissage
(b) Bouchon de vidange

BX 34-9

Lubrification du pont :

- Qualité d'huile : TOTAL TRANSMISSION X4
- Contenance totale : 1,6 litre
- Périodicité de vidange : 22 500 km.

Différentiel à glissement limité - Fonctionnement :

Le différentiel à "glissement limité" est constitué d'un différentiel classique à planétaires et satellites auquel on adjoint un cône de "glissement" (1) entre l'arbre de roue (3) et le boîtier de différentiel (2).

Le cône de "glissement" (1) solidaire de l'arbre (3) est appliqué en permanence contre le boîtier de différentiel (2) au moyen de quatre ressorts (4).

La friction du cône sur le boîtier fait office d'embrayage, ce qui tend à entraîner les deux roues à la même vitesse que le boîtier.

La friction du cône est le résultat de deux actions :

- La pression des ressorts
- La poussée axiale des planétaires (pignons coniques à denture droite)

● *Les roues tournent à la même vitesse* : les planétaires tournent à la même vitesse ; les satellites ne tournent pas sur leur axe ; l'action des ressorts (4) rattrape les jeux de fonctionnement mais n'est pas suffisante pour plaquer le cône de glissement (1) sur le boîtier de différentiel.

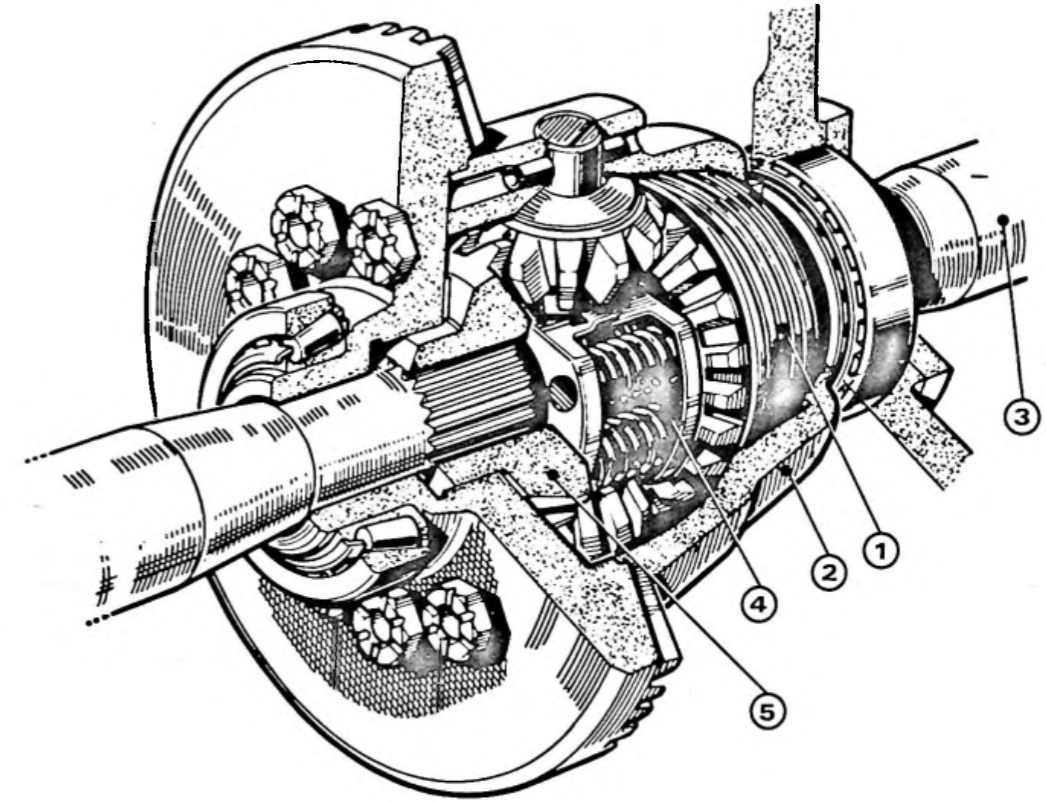
● *En virage* : la roue extérieure tourne plus vite que la roue intérieure. Cette différence de vitesse se reporte sur les planétaires, ce qui entraîne un début de rotation des satellites sur leur axe. L'effort engendré par cette action déplace le planétaire (6) mais ce déplacement n'est pas suffisant pour coincer le cône de glissement.

Le pont arrière fonctionne alors comme un différentiel classique.

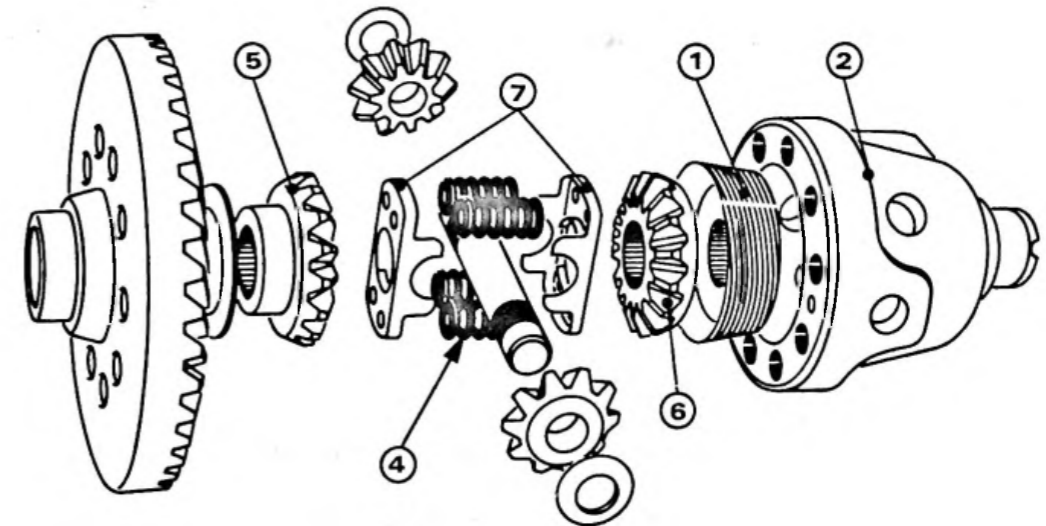
● *Patinage d'une roue* : sur le sol glissant, lorsqu'une roue patine et s'accélère, la différence de rotation des deux roues entraîne la rotation des satellites sur leur axe et crée une poussée axiale suffisante pour déplacer le planétaire (6) qui vient coincer le cône de glissement (1) sur le boîtier de différentiel, d'où friction.

Le couple moteur transmis à la roue qui patine est alors partiellement transféré à la roue la plus adhérente, par l'intermédiaire du boîtier de différentiel.

Le freinage du planétaire qui en résulte tend à diminuer la vitesse de la roue qui patine.



8X 34-7



BX 34-1

Pièces spécifiques au mécanisme «à glissement limité»

- | | |
|---------------------------|------------------------------|
| ① Cône de glissement | ⑤ Planétaire, côté couronne |
| ② Boîtier de différentiel | ⑥ Planétaire tronqué |
| ④ Ressorts d'appui | ⑦ Cages d'appui des ressorts |

V - SUSPENSION - LIAISON AU SOL**– Suspension avant :**

- La suspension avant diffère de celle du véhicule 4 x 2 Diesel par les ressorts :
 - Repère : trait de peinture jaune
 - Hauteur : 389 mm (383 mm sur 4 x 2)
 - Ø du fil : 16,8 mm (idem 4 x 2)

– Suspension arrière :

- Les amortisseurs sont spécifiques (origine 1 800 kg).
- Les lames de ressort sont particulières par leur cambrage et le diamètre de l'œil avant (Ø 46,5 mm).
 - Trois ensembles : Combi – Fourgon – Chassis.

– Géométrie du train avant :

- Les valeurs de réglage du train avant sont inchangées.
- Les angles de braquage n'évoluent pas (crémaillère série 4 x 2).
- Les tirants de chasse sont spécifiques par leur longueur (532,5 mm + 2 rondelles d'épaisseur 2,5 mm) pour compenser la différence de hauteur de la caisse.

– Pneumatiques :

- La monte de pneumatiques est identique à celle des véhicules 4 x 2, version 1400 Kg :
 - MICHELIN 185/75 R14 XCA → 1000 Kg/1400 Kg.

PNEUS	PRESSIION DE GONFLAGE AV	PRESSIION DE GONFLAGE AR
185/75 R14	4,3 bars	4,5 bars

Autre monte : MICHELIN 185/75 R14 XCM + S4. (cloutable).

VI - FREINAGE

- L'ensemble des dispositifs de freinage est celui de la série 4 x 2 à l'exception des adaptations :
 - Plateaux de frein arrière.
 - Barre de torsion du correcteur de freinage arrière.

VII - DIVERS

- Le groupe motopropulseur est protégé par un écran spécifique à lames métalliques, complété d'un écran insonorisant.
- Carrosserie : les fourgons 4 x 4 sont équipés de série des options "cloison de cabine" et "porte latérale coulissante".
- Combi : la roue de secours est déplacée à l'arrière gauche contre le passage de roue.
- L'équilibrage des roues se fait « roue déposée ».
- Remorquage :
Le remorquage des véhicules 4 x 4 est possible sur deux essieux (vitesse réduite). Le remorquage sur un essieu n'est possible qu'en désaccouplant la transmission longitudinale arrière.
- Levage : les points de levage sont inchangés. Le levage par le pont arrière est proscrit.

VIII - PIECES DE RECHANGE :

DESIGNATION	N°P.R.
● Butée caoutchouc de débattement arrière	ZF 07 640 979
● Ressort de suspension AV.	ZF 07 639 893
● Jeu de lames de suspension AR. (Fourgon)	ZF 07 647 202
● Jeu de lames de suspension AR. (Combi)	ZF 07 663 561
● Jeu de lames de suspension AR. (Châssis)	ZF 07 663 558
● Amortisseur AR. (sauf châssis-cabine)	ZF 07 562 124
● Amortisseur AR. (châssis-cabine)	7 543 566
● Réservoir à carburant	ZF 07 639 854
● Bielle anti-couple GMP	ZF 07 648 186
● Ecran de protection à lames métalliques sous G.M.P.	ZF 07 661 793
● Ecran insonorisant sous G.M.P.	ZF 07 664 336
● Transmission longitudinale : arbre avant complet	ZF 07 663 196
● Transmission longitudinale : arbre arrière complet	ZF 07 663 200
● Pont arrière 8 x 39 (nu)	9 455 300 640
● Nez de pont arrière	9 403 006 048
● Arbre de roue arrière gauche	9 403 301 428
● Arbre de roue arrière droit	9 403 302 578
● Roulement d'arbre de roue Ø 40 x 90 x 25	91 508 315
● Frette	91 513 278
● Bague d'étanchéité	79 03 087 099
● Coupleur viscostatique nu	ZF 09 942 011
● Support coupleur viscostatique	ZF 07 644 489
● Palier assemblé de coupleur viscostatique	ZF 09 942 009
● Huile de pont arrière TOTAL transmission X4 (bidon 2 litres)	ZCP 830 128 A



CITROËN
SERVICES APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25

0

APPLICATION :
**ALLEMAGNE DE L'OUEST
ESPAGNE**

CONCERNE :
C 25 D - 800

N° 11

DIFFUSION :
TOUS PAYS

Nouveau véhicule

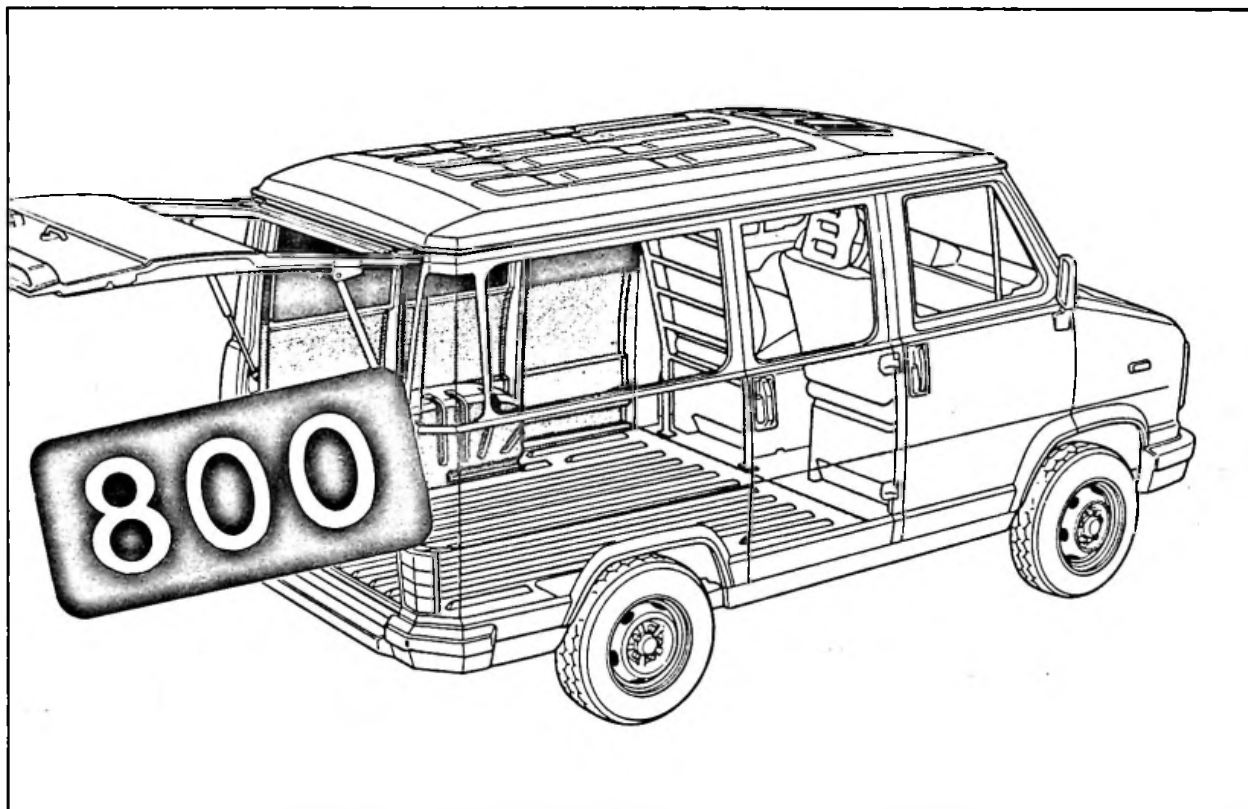
Le 15 Juin 1989

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900**

739

La commercialisation en RFA et en Espagne d'un **C 25 Diesel court**, de charge utile **800 kg** est effective depuis Mai 1989.

Désignation : C 25 D - 800
Motorisation : D 9 B (1,905 litre)
Versions : Fourgon tôlé - Plateau cabine - Chassis cabine.



89-736

De présentation identique à celle des autres modèles de la gamme C 25, les types "800" se caractérisent par leur empattement réduit de 608 mm par rapport à l'empattement standard : **2 315 mm au lieu de 2 923 mm**. Le groupe motopropulseur est celui des fourgons 1000 Diesel, commercialisés à l'Exportation depuis Décembre 1987, présenté dans la Note Technique C 25 ① N° 12, de Février 1988.

SOMMAIRE

- I. - Caractéristiques générales : spécificités
- II. - Moteur
- III. - Boîte de vitesses - Transmissions
- IV. - Liaison au sol : spécificités
- V. - Carrosserie : spécificités
- VI. - Electricité
- VII. - Entretien
- VIII. - Pièces de Rechange

I. – CARACTERISTIQUES GENERALES

	VERSION CARROSSERIE		
	Fourgon	Plateau cabine	Chassis cabine
Désignation		C 25 D - 800	
Symbole Mines	280 M 62	280 P 62	280 R 62
Moteur		D 9B (1,905 l, 51 kW)	
Repère BV (5)		2 HE 09	
Volume de chargement	5 m ³	—	—
Vitesse maxi		123 km/h	
Rayon de braquage mini		4,65 m (entre trottoirs)	
Dimensions (mm)			
Longueur H.T.	4 157	4 163	4 104
Largeur H.T.	1 965	2 000	1 965
Hauteur H.T. (à vide)	2 080	2 050	2 050
Empattement		2 315	
Voie AV. (à vide)		1 686	
Voie AR.		1 650	
Seuil de chargement (à vide)	530	905	—
Porte-à-faux AR	1 029	1 035	976
Poids (kg)			
Poids en ordre de marche	1 395	1 420	1 275
Poids maxi en charge		2 350	
Poids maxi sur essieu AV.		1 300	
Poids maxi sur essieu AR.		1 340	
Charge utile	800	800	1 005
Poids maxi remorquable :			
– remorque freinée		1 200	
– remorque non freinée	700	710	640
Poids sur galerie	200	100	100
Poids sur flèche		100	

La version fourgon reçoit, de série :

- une porte latérale battante simple,
- un hayon arrière.

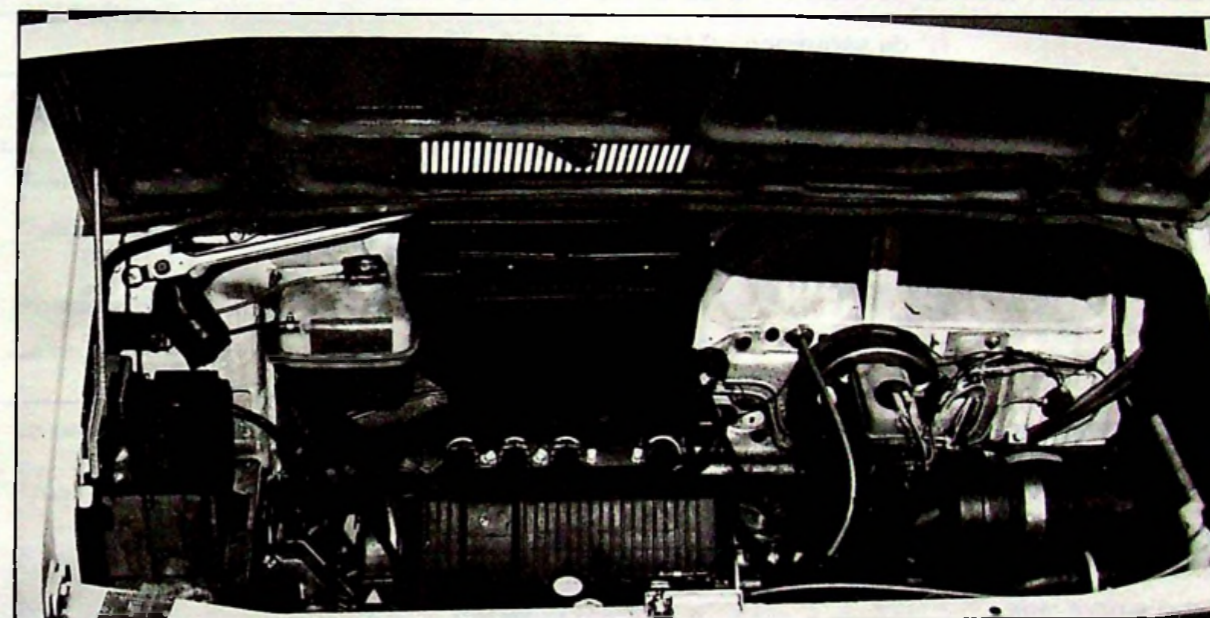
Option Tous Types : banquette passager 2 places.

Option fourgon : portes arrière battantes.

Le C 25 D-800 diffère du C 25 D-1000, équipé du moteur D 9 B par :

- la carrosserie (plus courte),
- la porte latérale (fourgon),
- l'emplacement de la roue de secours (à l'arrière, sous le plancher),
- la lame de pare-chocs arrière,
- la ligne d'échappement,
- les ressorts de suspension avant,
- les lames de ressort de suspension arrière (identique TT 800),
- les cylindres de roue arrière,
- le dispositif à câble du frein de parking,
- les canalisations hydrauliques de freins arrière,
- le faisceau électrique arrière,
- les options disponibles.

II. – MOTEUR



89-944

La motorisation Diesel "aspiré" type **D 9 B** repère **1 CU 47** est dérivée de celle montée sur véhicule BX, repérée 1 CU 45 (Rappel).
Pour la présentation complète de ce moteur, se reporter à la Note Technique C 25 ① N° 12 du 29 Février 1988.

Principales caractéristiques (rappel) :

Puissance maxi	51 kW (71 ch DIN) à 4 600 tr/mn
Couple maxi	12 mdaN (12,5 mkg) à 2000 tr/mn
Régime de ralenti	750 ⁺⁵⁰ / ₀ tr/mn
Régime de régulation à vide	5150 ± 125 tr/mn

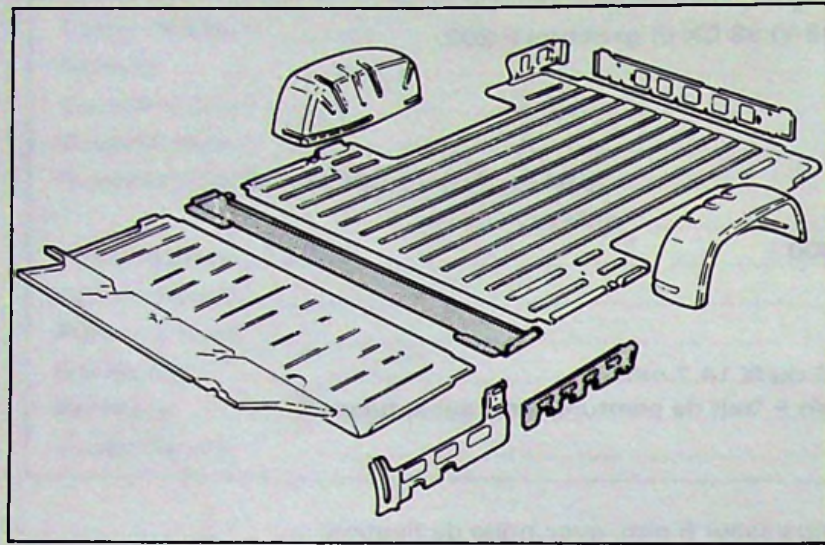
Contrôle du calage statique :

– ROTO DIESEL	15°
– BOSCH	10°

Contrôle du calage dynamique :
(ROTO DIESEL + BOSCH)

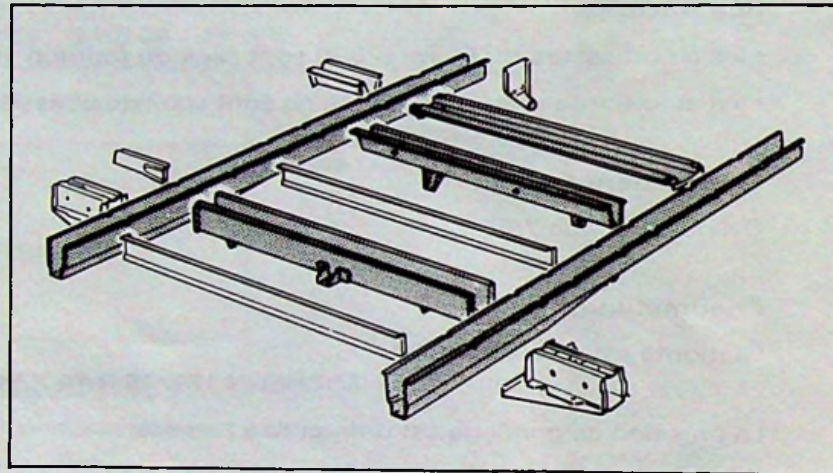
15° ± 1° à 750 tr/mn

REMARQUE : L'attelage de remorque est spécifique (définition en cours).

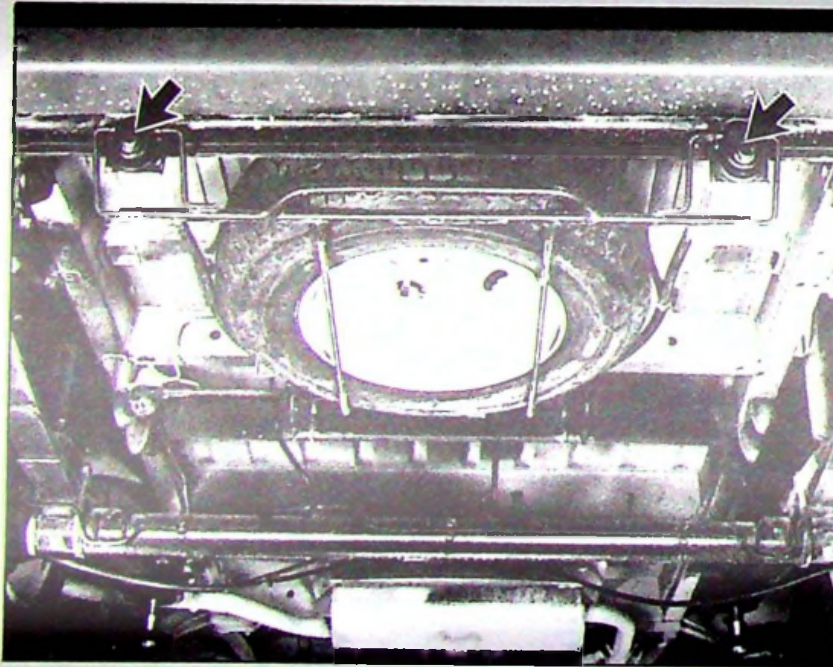


Eléments ambres spécifiques

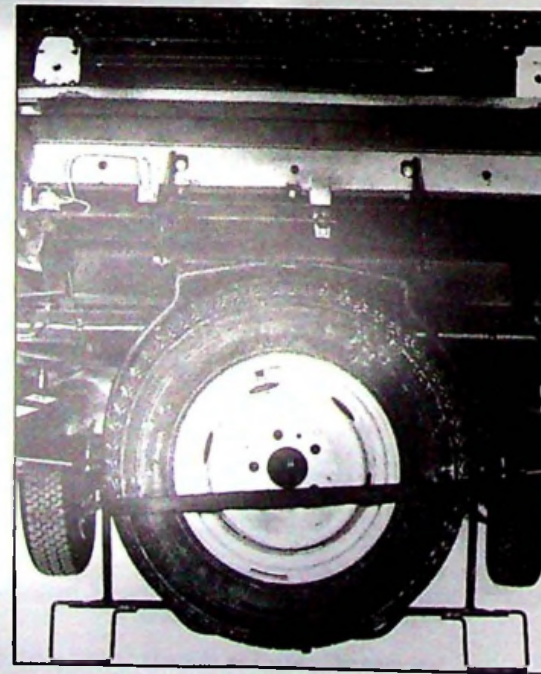
UT 82-10



UT 82-9



89-894 Panier verrouillé



89-897 Panier déverrouillé

Nouvel emplacement de roue de secours

Vis antivol. →

VI. – ELECTRICITE

Batterie type L 2 - 300 A.
 Alternateur classe 5.
 Démarreur classe 5, type D 9 R 84.

VII. – ENTRETIEN

La liste des opérations à effectuer à la première révision est inchangée.

Les périodicités d'entretien sont inchangées :

- Station service : 7 500 km
- Atelier : 22 500 km

VIII. – PIECES DE RECHANGE

DESIGNATION	N° PR
Lames de ressort arrière (T.T.)	ZF 07 645 526
Ressort de suspension avant	ZF 07 642 574
Cylindre de roue arrière 7/8"	ZF 09 942 427
Pot de détente + écran	ZF 07 656 036 + ZF 07 637 849
Silencieux + écran	ZF 07 656 037 + ZF 07 637 848
Transmission gauche (complète)	95 595 292
Transmission droite (complète)	95 595 294
Mécanisme d'embrayage	95 632 806
Friction d'embrayage	96 017 035
Butée d'embrayage	96 002 046



CITROËN
SERVICES APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25

0

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

CX 25 TOUS TYPES

ANNEE-MODELE 1990

N° 12

DIFFUSION :

TOUS PAYS

Le 17 Juillet 1989

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900**

738



89-947

La gamme des véhicules **C 25 Année-Modèle 1990** pour l'Europe s'établit suivant les tableaux des pages 2-3, 4-5, 6-7 et se définit essentiellement par les évolutions suivantes :

- **Versions 4 x 4 à motorisation Diesel Turbo** (Voir particularités pages 8-9-10).
- **Versions 4 x 4 à motorisation Essence** pour pays à normes de dépollution sévères US 84 LTD (commercialisation prévues en octobre 1989, présentation par Note Technique à paraître).
- **Châssis cabine et châssis nu** avec empattement intermédiaire de 3,20 m, sans autre évolution mécanique (France - RFA).
- **Versions 800 kg de charge utile** (RFA - Espagne) - (Voir Note Technique C 25 ① N° 11 de juin 1989).
- Extension des **versions 1800 kg** de charge utile aux Grandes Administrations Françaises EDF et P et T (Diffusion à venir d'une Note Technique France, dérivée de la N.T. C 25 ① N° 7 du 31 mai 1988 d'application Europe sauf France, Belgique, Italie).

Rappels :

- La commercialisation des véhicules C 25 4 x 4 à motorisation Diesel atmosphérique 2,5 litres est effective à l'Exportation depuis Mai 1989 (se reporter à la N.T. C 25 ① N° 10 du 31 janvier 1989).
- La commercialisation des versions C 25 à motorisation Diesel 1,9 litre n'est effective qu'à l'Exportation.

DESIGNATION	EMPATTEMENT C = Court = 2,315 m S = Standard = 2,923 m I = Intermediaire = 3,2 m L = Long = 3,65 m	SYMBOLE MINES	PUIS. FISCALE (FR) CV	MOTEUR			BOITE DE VITESSES		SUSPENSION ARRIERE COMPO- SITION (v.p. 8)	VERSION (CU)	VEHICULES COMMERCIALISABLES													
				TYPE	CYLINDREE CM ³	PUISSANCE DIN (ch)	NBRE RAP- PORTS	TYPE BVM			FRANCE	RFA	AUTRICHE	BELGIQUE	DANEMARK	ESPAGNE	FINLANDE	GRANDE- BRETAGNE	NORVEGE	PAYS-BAS	SUEDE	SUISSE	PORTUGAL	
Fourgon E	C	280 M 22		170 B	1971	78	5	2 HE 04	VII	800														
Fourgon E	S	280 A 10	10	169 B	1796	69	4	2 HE 07	I	1000	X	X												
Fourgon E	S	280 A 20		170 B	1971	78	5	2 HE 04	I	1000		X		X				X						
Fourgon E	S	280 A 40		170 D	1971	85	5	2 HE 04	I	1000			X										X	
Fourgon E	S	280 B 20	11	170 B	1971	78	5	2 HE 04	II	1400	X	X		X	X		X	X	X	X	X		X	X
Fourgon E	S	280 B 40		170 D	1971	85	5	2 HE 04	II	1400			X										X	
Fourgon E	L	280 B 20	11	170 B	1971	78	5	2 HE 04	II	1400	X	X		X	X		X	X	X	X	X		X	X
Fourgon E	L	280 B 40		170 D	1971	85	5	2 HE 04	II	1400			X										X	
Fourgon E GV	L	280 J 30	11	170 C	1971	85	5	2 GE 92	V	1800	A	X		X	X		X	X	X	X	X		X	X
Fourgon E GV	L	280 J 40		170 D	1971	85	5	2 GE 92	V	1800			X										X	
Plateau cabine simple E	C	280 T 22		170 B	1971	78	5	2 H 09	VIII	800		X												
Plateau cabine simple E	S	280 H 20/1	11	170 B	1971	78	5	2 HE 04	IV	1400	X	X		X	X		X	X	X	X	X		X	X
Plateau cabine simple E	S	280 H 40/1		170 D	1971	85	5	2 HE 04	IV	1400			X										X	
Plateau cabine simple E	S	280 L 30/1	11	170 C	1971	85	5	2 GE 92	VI	1800	A	X		X	X		X	X	X	X	X		X	
Plateau cabine simple E	S	280 L 40/1		170 D	1971	85	5	2 GE 92	VI	1800			X										X	
Plateau cabine simple E	L	280 H 20/2	11	170 B	1971	78	5	2 HE 04	IV	1400		X		X	X		X	X	X	X	X		X	X
Plateau cabine simple E	L	280 H 40/2		170 D	1971	85	5	2 HE 04	IV	1400			X										X	
Plateau cabine simple E	L	280 L 30/2	11	170 C	1971	85	5	2 GE 92	VI	1800		X		X	X		X	X	X	X	X		X	
Plateau cabine simple E	L	280 L 40/2		170 D	1971	85	5	2 GE 92	VI	1800			X										X	
Plateau cabine double E	L	280 H 20/3	11	170 B	1971	78	5	2 HE 04	IV	1400	X	X		X	X		X	X	X	X	X		X	X
Plateau cabine double E	L	280 H 40/3		170 D	1971	85	5	2 HE 04	IV	1400			X										X	
Plateau cabine double E	L	280 L 30/3	11	170 C	1971	85	5	2 GE 92	VI	1800	A	X		X	X		X	X	X	X	X		X	X
Plateau cabine double E	L	280 L 40/3		170 D	1971	85	5	2 GE 92	VI	1800			X										X	
Chassis cabine simple E	S	280 G 20/1	11	170 B	1971	78	5	2 HE 04	IV	1400	X	X		X	X		X	X	X	X	X		X	X
Chassis cabine simple E	S	280 G 40/1		170 D	1971	85	5	2 HE 04	IV	1400			X										X	
Chassis cabine simple E	S	280 K 30/1	11	170 C	1971	85	5	2 GE 92	VI	1800	A	X		X	X		X	X	X	X	X		X	X
Chassis cabine simple E	S	280 K 40/1		170 D	1971	85	5	2 GE 92	VI	1800			X										X	
Chassis cabine simple E	C	280 R 22		170 B	1971	78	5	2 HE 04	VIII	800		X												
Chassis cabine simple E	L	280 G 20/2	11	170 B	1971	78	5	2 HE 04	IV	1400	X	X		X	X		X	X	X	X	X		X	X
Chassis cabine simple E	L	280 G 40/2		170 D	1971	85	5	2 HE 04	IV	1400			X										X	
Chassis cabine simple E	L	280 K 30/2	11	170 C	1971	85	5	2 GE 92	VI	1800	A	X		X	X		X	X	X	X	X		X	X
Chassis cabine simple E	L	280 K 40/2		170 D	1971	85	5	2 GE 92	VI	1800			X										X	
Chassis cabine double E	L	280 G 20/3		170 B	1971	78	5	2 HE 04	IV	1400	X	X		X	X		X	X	X	X	X		X	X
Chassis cabine double E	L	280 G 40/3		170 D	1971	85	5	2 HE 04	IV	1400			X										X	
Chassis cabine double E	L	280 K 30/3	11	170 C	1971	85	5	2 GE 92	VI	1800	A	X		X	X		X	X	X	X	X		X	X
Chassis cabine double E	L	280 K 40/3		170 D	1971	85	5	2 GE 92	VI	1800			X										X	
Chassis nu E	S	280 G 20/5	11	170 B	1971	78	5	2 HE 04	IV	1400	X	X		X	X		X	X	X	X	X		X	X
Chassis nu E	S	280 G 40/5		170 D	1971	85	5	2 HE 04	IV	1400			X										X	
Chassis nu E	L	280 G 20/6	11	170 B	1971	78	5	2 HE 04	IV	1400	X	X		X	X		X	X	X	X	X		X	X
Chassis nu E	L	280 G 40/6		170 D	1971	85	5	2 HE 04	IV	1400			X										X	
Chassis nu E	S	280 K 30/5	11	170 C	1971	85	5	2 GE 92	VI	1800	A	X		X	X		X	X	X	X	X		X	X
Chassis nu E	S	280 G 40/5		170 D	1971	85	5	2 GE 92	VI	1800			X										X	
Chassis nu E	L	280 K 30/6	11	170 C	1971	85	5	2 GE 92	VI	1800	A	X		X	X		X	X	X	X	X		X	X
Chassis nu E	L	280 K 40/6		170 D	1971	85	5	2 GE 92	VI	1800			X										X	
Plancher cabine E	S	280 G 20/7	11	170 B	1971	78	5	2 HE 04	III	1400	X	X		X	X		X	X	X	X	X		X	X
Plancher cabine E	S	280 G 40/7		170 D	1971	85	5	2 HE 04	III	1400			X										X	

DESIGNATION	EMPATTEMENT C = Court = 2,315 m S = Standard = 2,923 m I = Intermédiaire = 3,2 m L = Long = 3,65 m	SYMBOLE MINES	PUIS. FISCALE (FR) CV	MOTEUR			BOITE DE VITESSES		SUSPENSION ARRIERE	VERSION (CU)	VEHICULES COMMERCIALISABLES												
				TYPE	CYLINDREE CM ³	PUISSANCE DIN (ch)	NBRE RAP- PORTS	TYPE BVM	COMPO- SITION (v.p. 8)		FRANCE	RFA	AUTRICHE	BELGIQUE	DANEMARK	ESPAGNE	FINLANDE	GRANDE- BRETAGNE	NORVEGE	PAYS-BAS	SUEDE	SUISSE	PORTUGAL
Plancher cabine E	L	280 G 20/4	11	170 B	1971	78	5	2 HE 04	III	1400	X	X		X	X		X	X	X	X	X		X
Plancher cabine E	L	280 G 40/4		170 D	1971	85	5	2 HE 04	III	1400			X									X	
Plancher cabine E	L	280 K 30/4	11	170 C	1971	85	5	2 GE 92	V	1800	A	X		X		X	X	X	X	X		X	
Plancher cabine E	L	280 K 40/4		170 D	1971	85	5	2 GE 92	V	1800			X									X	
Combi standard E	S	280 C 10/A	10	169 B	1796	69	4	2 HE 07	I	1000	X												
Combi standard E	S	280 C 20/C		170 B	1971	78	5	2 HE 04	II	1400		X		X		X		X	X	X		X	
Combi standard E	S	280 C 40/C		170 D	1971	85	5	2 HE 04	II	1400			X								X		
Combi confort E	S	280 C 20/B	11	170 B	1971	78	5	2 HE 04	I	1000	X	X		X		X		X	X	X		X	
Combi confort E	S	280 C 40/B		170 D	1971	85	5	2 HE 04	I	1000			X								X		
Combi club E	S	280 C 20/B	11	170 B	1971	78	5	2 HE 04	I	1000	X	X		X		X		X	X	X		X	
Combi club E	S	280 C 40/B		170 D	1971	85	5	2 HE 04	I	1000			X								X		
Fourgon E 4 x 4	S	280 B 44		170 D	1971	85	5	PE	X	1400			X								X		
Chassis cabine E 4 x 4	S	280 G 44/1		170 D	1971	85	5	PE	XI	1400			X								X		
Combi confort E 4 x 4	S	280 C 44/B		170 D	1971	85	5	PE	IX	1000			X								X		
Fourgon D	C	280 M 62		D 9 B	1905	71	5	2 HE 09	VII	800		X			X								
Fourgon D	S	280 A 50	10	U25/661	2500	75	4	2 GE 87	I	1000	X												
Fourgon D	S	280 A 60		D 9 B	1905	71	5	2 HE 09	I	1000		X		X	X	X	X	X	X	X		X	
Fourgon D	S	280 B 50	10	U25/661	2500	75	5	2 GE 85	II	1400	X	X		X	X	X	X	X	X	X		X	
Fourgon D	S	280 B 60		D 9 B	1905	71	5	2 HE 09	II	1400			X								X		
Fourgon D	L	280 B 50	10	U25/661	2500	75	5	2 GE 85	II	1400	X	X		X	X	X	X	X	X	X		X	
Fourgon D	L	280 B 60		D 9 B	1905	71	5	2 HE 09	II	1400			X								X		
Fourgon D GV	L	280 J 50	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 11	V	1800	A	X		X	X	X	X	X	X	X		X	
Plateau cabine simple D	C	280 P 62		D 9 B	1905	71	5	2 HE 09	VIII	800		X			X								
Plateau cabine simple D	S	280 H 50/1	10	U25/661	2500	75	5	2 GE 85	IV	1400	X	X		X		X		X	X	X		X	
Plateau cabine simple D	S	280 H 60/1		D 9 B	1905	71	5	2 HE 09	IV	1400			X								X		
Plateau cabine simple D	S	280 L 50/1	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 11	VI	1800	A	X		X		X		X	X	X		X	
Plateau cabine simple D	L	280 H 50/2	10	U25/661	2500	75	5	2 GE 85	IV	1400		X		X		X		X	X	X		X	
Plateau cabine simple D	L	280 H 60/2		D 9 B	1905	71	5	2 HE 09	IV	1400			X								X		
Plateau cabine simple D	L	280 L 50/2	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 11	VI	1800		X		X		X		X	X	X		X	
Plateau cabine double D	L	280 H 50/3	10	U25/661	2500	75	5	2 GE 85	IV	1400	X	X		X		X		X	X	X		X	
Plateau cabine double D	L	280 H 60/3		D 9 B	1905	71	5	2 HE 09	IV	1400			X								X		
Plateau cabine double D	L	280 L 50/3	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 11	VI	1800	A	X		X		X		X	X	X		X	
Chassis cabine simple D	C	280 R 62		D 9 B	1905	71	5	2 HE 09	VIII	800		X			X								
Chassis cabine simple D	S	280 G 50/1	10	U25/661	2500	75	5	2 GE 85	IV	1400	X	X		X	X	X	X	X	X	X		X	
Chassis cabine simple D	S	280 G 60/1		D 9 B	1905	71	5	2 HE 09	IV	1400			X								X		
Chassis cabine simple D	S	280 K 50/1	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 11	VI	1800	A	X		X	X	X	X	X	X	X		X	
Chassis cabine simple D	I	280 G 50/8	10	U25/661	2500	75	5	2 GE 85	IV	1400	X	X											
Chassis cabine simple D	L	280 G 50/2	10	U25/661	2500	75	5	2 GE 85	IV	1400	X	X		X	X	X	X	X	X	X		X	
Chassis cabine simple D	L	280 G 60/2		D 9 B	1905	71	5	2 HE 09	IV	1400			X								X		
Chassis cabine simple D	L	280 K 50/2	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 11	VI	1800	A	X		X	X	X	X	X	X	X		X	
Chassis cabine double D	L	280 G 50/3	10	U25/661	2500	75	5	2 GE 85	IV	1400	X	X		X	X	X	X	X	X	X		X	
Chassis cabine double D	L	280 G 60/3		D 9 B	1905	71	5	2 HE 09	IV	1400			X								X		
Chassis cabine double D	L	280 K 50/3	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 11	VI	1800	A	X		X	X	X	X	X	X	X		X	
Chassis nu D	S	280 G 50/5	10	U25/661	2500	75	5	2 GE 85	IV	1400	X	X		X	X	X	X	X	X	X		X	
Chassis nu D	S	280 G 60/5		D 9 B	1905	71	5	2 HE 09	IV	1400			X								X		
Chassis nu D	S	280 K 50/5	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 11	VI	1800	A	X		X	X	X	X	X	X	X		X	
Chassis nu D	I	280 G 50/9	10	U25/661	2500	75	5	2 GE 85	IV	1400	X	X											

DESIGNATION	EMPATTEMENT C = Court = 2,315 m S = Standard = 2,923 m I = Intermédiaire = 3,2 m L = Long = 3,65 m	SYMBOLE MINES	PUISS. FISCALE (FR) CV	MOTEUR			BOITE DE VITESSES		SUSPENSION ARRIERE	VERSION (CU)	VEHICULES COMMERCIALISABLES														
				TYPE	CYLINDREE CM ³	PUISSANCE DIN (ch)	NBRE RAP- PORTS	TYPE BVM	COMPO- SITION (v.p. 8)		FRANCE	RFA	AUTRICHE	BELGIQUE	DANEMARK	ESPAGNE	FINLANDE	GRANDE- BRETAGNE	NORVEGE	PAYS-BAS	SUEDE	SUISSE	PORTUGAL		
Plancher cabine D	S	280 G 50/7	10	U25/661	2500	75	5	2 GE 85	III	1400	X	X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Plancher cabine D	S	280 G 60/7		D 9 B	1905	71	5	2 HE 09	III	1400			X				X	X	X	X	X		X		X
Plancher cabine D	L	280 G 50/4	10	U25/661	2500	75	5	2 GE 85	III	1400	X	X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Plancher cabine D	L	280 G 60/4		D 9 B	1905	71	5	2 HE 09	III	1400			X				X	X	X	X	X		X		X
Plancher cabine D	L	280 K50/4	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 11	V	1800	A	X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Combi standard D	S	280 C 50/A	10	U25/661	2500	75	4	2 GE 87	I	1000	X						X	X	X	X	X		X		X
Combi standard D	S	280 C 60/A		D 9 B	1905	71	5	2 HE 09	I	1000		X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Combi standard D	S	280 C 50/C		U25/661	2500	75	5	2 GE 85	II	1400		X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Combi standard D	S	280 C 60/C		D 9 B	1905	71	5	2 HE 09	II	1400			X				X	X	X	X	X		X		X
Combi confort D	S	280 C 50/B	10	U25/661	2500	75	5	2 GE 85	I	1000	X	X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Combi confort D	S	280 C 60/B		D 9 B	1905	71	5	2 HE 09	I	1000		X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Combi club D	S	280 C 50/B	10	U25/661	2500	75	5	2 GE 85	I	1000	X	X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Combi club D	S	280 C 60/B		D 9 B	1905	71	5	2 HE 09	I	1000			X				X	X	X	X	X		X		X
Fourgon D 4 x 4	S	280 B 54	10	U25/661	2500	75	5	C D	X	1400	X	X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Chassis cabine D 4 x 4	S	280 G 54/1	10	U25/661	2500	75	5	C D	XI	1400	X	X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Combi confort D 4 x 4	S	280 C 54/B	10	U25/661	2500	75	5	C D	IX	1000	X	X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Fourgon DT	S	280 B 90	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 03	II	1400	X	X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Fourgon DT	L	280 B 90	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 03	II	1400	X	X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Fourgon DT - GV	L	280 J 90	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 13	V	1800	A	X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Plateau cabine simple DT	S	280 H 90/1	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 03	IV	1400	X	X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Plateau cabine simple DT	S	280 L 90/1	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 13	VI	1800	A	X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Plateau cabine simple DT	L	280 H 90/2	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 03	IV	1400		X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Plateau cabine simple DT	L	280 H 90/2	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 13	VI	1800		X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Plateau cabine double DT	L	280 H 90/3	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 03	IV	1400	X	X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Plateau cabine double DT	L	280 L 90/3	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 13	VI	1800	A	X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Chassis cabine simple DT	S	280 G 90/1	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 03	IV	1400	X	X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Chassis cabine simple DT	S	280 K 90/1	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 13	VI	1800	A	X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Chassis cabine simple DT	I	280 G 90/8	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 03	IV	1400	X	X					X	X	X	X	X		X		X
Chassis cabine simple DT	L	280 G 90/2	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 03	IV	1400	X	X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Chassis cabine simple DT	L	280 K 90/2	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 13	VI	1800	A	X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Chassis cabine double DT	L	280 G 90/3	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 03	IV	1400	X	X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Chassis cabine double DT	L	280 K 90/3	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 13	VI	1800	A	X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Chassis nu DT	S	280 G 90/5	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 03	IV	1400	X	X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Chassis nu DT	S	280 K 90/5	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 13	VI	1800	A	X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Chassis nu DT	I	280 G 90/9	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 03	IV	1400	X	X					X	X	X	X	X		X		X
Chassis nu DT	L	280 G 90/6	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 03	IV	1400	X	X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Chassis nu DT	L	280 K 90/6	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 13	VI	1800	A	X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Plancher cabine DT	S	280 G 90/7	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 03	III	1400	X	X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Plancher cabine DT	L	280 G 90/4	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 03	III	1400	X	X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Plancher cabine DT	L	280 K 90/4	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 13	V	1800	A	X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Combi standard DT	S	280 C 90/C		U25/673	2500	95	5	2 HE 03	II	1400		X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Combi club DT	S	280 C 90/B	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 03	I	1000	X	X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Fourgon DT 4 x 4	S	280 B 94	10	U25/673	2500	95	5	CDT	X	1400	X	X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Chassis cabine DT 4 x 4	S	280 G 94/1	10	U25/673	2500	95	5	CDT	XI	1400	X	X		X	X		X	X	X	X	X		X		X
Combi confort DT 4 x 4	S	280 C 94/B	10	U25/673	2500	95	5	CDT	IX	1000	X	X		X	X		X	X	X	X	X		X		X

SUSPENSION ARRIERE

Composition :

I = 4 lames de 8 mm sans effet retardé + amortisseurs	ZF 05 928 625 ZF 05 983 928
II = 2 lames de 8 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé + amortisseurs	ZF 04 478 130 4 434 812
III = 2 lames de 8 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé + amortisseurs	ZF 07 534 618 ZF 07 534 624
IV = 2 lames de 8 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé + amortisseurs	ZF 07 534 618 7 576 729
V = 2 lames de 9 mm + 2 lames de 12,5 mm à effet retardé + amortisseurs	7 567 244 7 562 124
VI = 2 lames de 9 mm + 2 lames de 12,5 mm à effet retardé + amortisseurs	7 567 244 7 543 566
VII = 4 lames de 8 mm sans effet retardé + amortisseurs	ZF 07 645 526 ZF 05 983 928
VIII = 4 lames de 8 mm sans effet retardé + amortisseurs	ZF 07 645 526 ZF 07 576 729
IX = 4 lames de 8 mm sans effet retardé + amortisseurs	ZF 07 663 561 ZF 07 674 070
X = 2 lames de 8 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé + amortisseurs	ZF 07 647 202 ZF 07 674 070
XI = 2 lames de 8 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé + amortisseurs	ZF 07 663 558 ZF 07 674 065

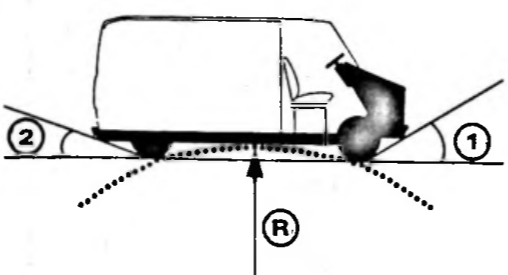
C 25 DIESEL TURBO 4 x 4 : CARACTERISTIQUES

Se reporter à la Note Technique C 25 (O) N° 10 du 31 janvier 1989 pour les particularités techniques des véhicules C 25 4 x 4).

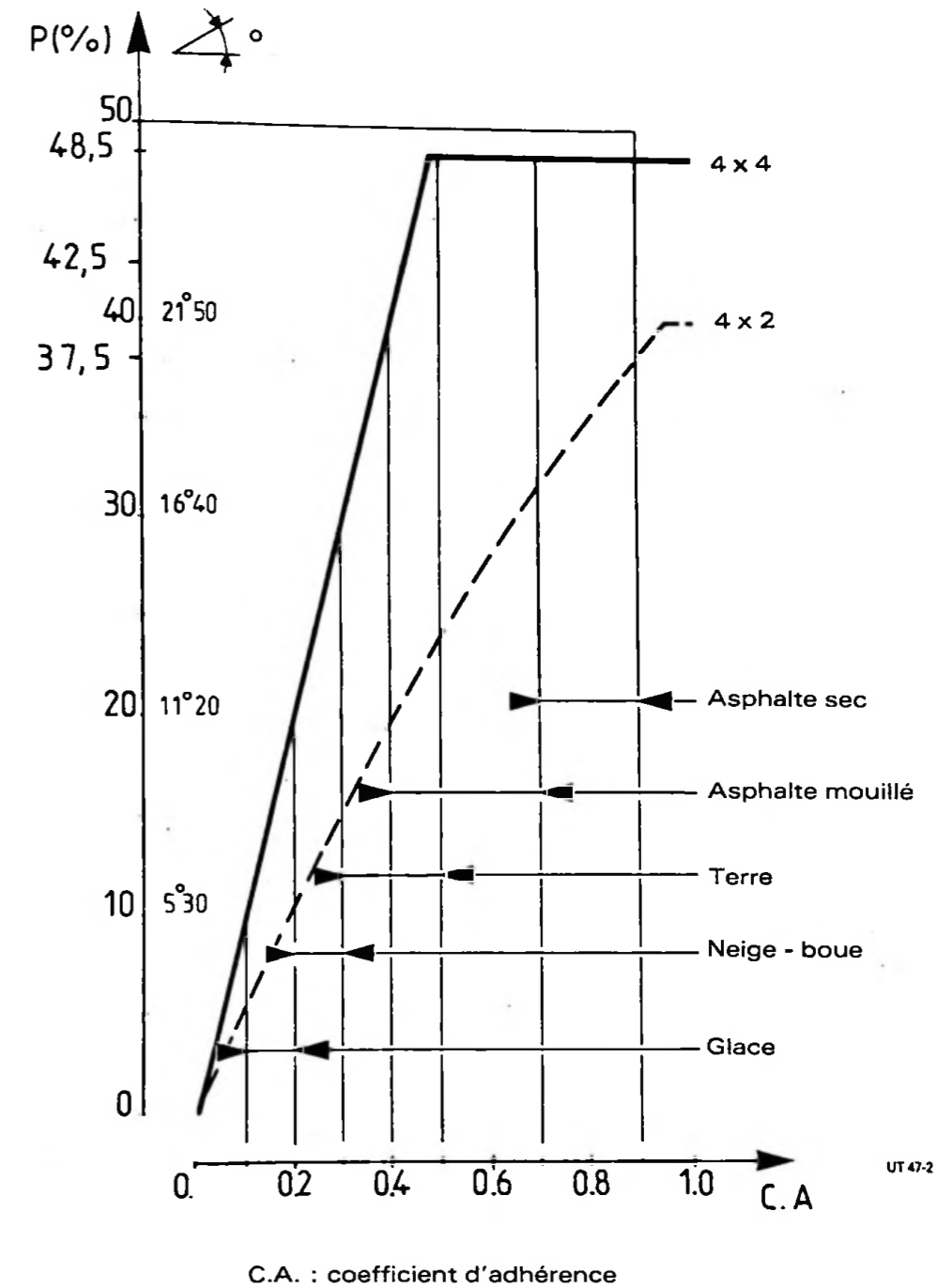
● **Caractéristiques générales :** voir plan tableau pages 4-5 et 6-7.

● **Valeur de franchissement :**

Valeurs de franchissement		Diesel turbocompressé
Garde au sol	- à vide	226 mm
sous carter moteur	- en charge	200 mm
Garde au sol	- à vide	233 mm
sous pont arrière	- en charge	220 mm
Hauteur de passage	-- à vide	263 mm
(donné par l'échappement)	- en charge	243 mm
Angle d'attaque (1) à vide		32°
Angle de fuite (2) à vide		26°
Rayon de passage (R)		8,40 m



● **Pente franchissable (courbes comparatives 4 x 4 / 4 x 2) :**



● **Boîte de vitesses - Transmission**

La démultiplication est commune aux versions 4 x 2 - 1 800 kg.

Le boîtier de différentiel est spécifique par le montage d'une couronne de prise de mouvement et du croisillon.

REPÈRE BV	N° P.R.	RAPPORT + (VITESSE A 1000 TR/MN EN KM/H)*					COUPLE CYLINDRIQUE	RAPPORT TACHY	PRISE DE MOUVEMENT	RENGOI D'ANGLE
		1	2	3	4	5				
CDT	95 648 540	11 x 41 (6,67)	18 x 35 (12,80)	27 x 37 (18,17)	32 x 31 (25,70)	45 x 33 (33,95)	12 x 62	22 x 10	52 x 27	43 x 17

* Pour une circonférence de roulement de : 2,145 mètres.

● **Liaison au sol : pneumatiques**

- Monte série (idem 4 x 2) :
MICHELIN 195 / 75 R 16 XCA
- Pression de gonflage (inchangée) :

AVANT	ARRIERE
4 bars	4,5 bars

- Autre monte : pneus neige-boue
MICHELIN 195 / 75 XCM + S 4 (cloutable)
Pression de gonflage : idem ci-dessus.

● **Particularités techniques**

Embrayage :

- Friction spécifique 228,6 FM (D95) 11 BX/202
Réf. PR : 96 080 625
- Mécanisme spécifique 235 DBR 5000
Réf. PR : 96 080 623

Support moteur (côté droit) :

- Main support moteur spécifique
Réf. PR : 96 074 553 + entretoise 96 074 554.

TEINTES CARROSSERIE

Les teintes AM 89 sont reconduites :

Beige Tropic
Blanc Corfou
Bleu Cascade*
Bleu Fjord
Bleu Navire

Gris Voile
Gris Satellite*
Orange Simbad
Rouge Sangro
Vert Aquarius

* Peinture métallisée vernie.



CITROËN
Après Vente (A.P.V.)
Technique Après-Vente (T.A.V.)

NOTE TECHNIQUE

C 25

0

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

C 25 TOUS TYPES

N° 13

DIFFUSION :

TOUS PAYS

ANNEE-MODELE 1991 - Série 2

Le 28 Septembre 1990

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS: **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900**

1035

Les véhicules C 25 Tous Types **ANNEE MODELE 1991** se caractérisent essentiellement par une évolution du style :

- Extérieur (à l'exception du volume de chargement) :
Façade avant, ailes avant et portes avant.
- Intérieur :
Planche de bord, garnissage, commandes au volant, volant de direction, sièges, commandes du chauffage.



90-1250

A l'évolution du style, s'ajoutent d'autres modifications dont les principales sont les suivantes :

- Augmentation de 100 mm de la largeur d'ouverture de la porte latérale coulissante,
- Extension à la France de la motorisation Diesel 1,9 litre (D9B/BV5) en remplacement de la motorisation U 25-661/BV4 (Voir N.T. C 25 ① n° 12 du 29 février 1988),
- Nouvelles définitions des Masses (PTC - CU),
- Nouveau chauffage habitacle,
- Nouvelle commande de vitesses, avec câble de sélection (direction à gauche),
- Nouveaux Types Mines,
- Nouvelles teintes carrosserie.

DESIGNATION	EMPATTEMENT	SYMBOLE	PUI.S.	MOTEUR			BOITE DE VITESSES		SUSPENSION ARRIERE
				TYPE	CYLINDREE cm ³	PUISSANCE DIN (ch)	NBRE RAP- PORTS	TYPE	
E : Essence D : Diesel DT : Diesel Turbo	C = Court = 2,315 m S = Standard = 2,923 m I = Intermédiaire = 3,2 m L = Long = 3,65 m	MINES	FISCALE (FR) CV						
Châssis cabine D	L	290 G 52/2	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV
Châssis cabine DT	L	290 G 92/2	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV
Plateau cabine E	L	290 H 22/2		170 B	1971	78	5	2 HE 54	IV
Plateau cabine E	L	290 H 42/2		170 D	1971	85	5	2 HE 54	IV
Plateau cabine D	L	290 H 62/2		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	IV
Plateau cabine D	L	290 H 52/2		U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV
Plateau cabine DT	L	290 H 92/2		U 25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV
Plateau double cabine E	L	290 H 22/3	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	IV
Plateau double cabine E	L	290 H 42/3		170 D	1971	85	5	2 HE 54	IV
Plateau double cabine D	L	290 H 62/3		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	IV
Plateau double cabine D	L	290 H 52/3	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV
Plateau double cabine DT	L	290 H 92/3	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV
Châssis double cabine E	L	290 G 22/3	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	IV
Châssis double cabine E	L	290 G 42/3		170 D	1971	85	5	2 HE 54	IV
Châssis double cabine D	L	290 G 62/3		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	IV
Châssis double cabine D	L	290 G 52/3	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV
Châssis double cabine DT	L	290 G 92/3	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV
Châssis nu E	L	290 G 22/6	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	IV
Châssis nu E	L	290 G 42/6		170 D	1971	85	5	2 HE 54	IV
Châssis nu D	L	290 G 62/6		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	IV
Châssis nu D	L	290 G 52/6	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV
Châssis nu DT	L	290 G 92/6	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV
Châssis cabine E	S	290 K 42/1		170 D	1971	85	5	2 HE 65	VI
Châssis cabine D	S	290 K 52/1	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 67	VI
Châssis cabine DT	S	290 K 92/1		U 25/673	2500	95	5	2 HE 64	VI
Châssis nu E	S	290 K 42/5		170 D	1971	85	5	2 HE 65	VI
Châssis nu D	S	290 K 52/5		U 25/661	2500	75	5	2 HE 67	VI
Châssis nu DT	S	290 K 92/5		U 25/673	2500	95	5	2 HE 64	VI
Plateau cabine D	S	290 L 52/1		U 25/661	2500	75	5	2 HE 67	VI
Plateau cabine DT	S	290 L 92/1		U 25/673	2500	95	5	2 HE 64	VI
Châssis cabine E	L	290 K 32/2	11	170 C	1971	85	5	2 HE 65	VI
Châssis cabine E	L	290 K 42/2		170 D	1971	85	5	2 HE 65	VI
Châssis cabine D	L	290 K 52/2	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 67	VI
Châssis cabine DT	L	290 K 92/2	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 64	VI
Plateau cabine E	L	290 L 32/2	11	170 C	1971	85	5	2 HE 65	VI
Plateau cabine E	L	290 L 42/2		170 D	1971	85	5	2 HE 65	VI
Plateau cabine D	L	290 L 52/2		U 25/661	2500	75	5	2 HE 67	VI
Plateau cabine DT	L	290 L 92/2		U 25/673	2500	95	5	2 HE 64	VI
Châssis double cabine E	L	290 K 42/3		170 D	1971	85	5	2 HE 65	VI
Châssis double cabine D	L	290 K 52/3		U 25/661	2500	75	5	2 HE 67	VI
Châssis double cabine DT	L	290 K 92/3		U 25/673	2500	95	5	2 HE 64	VI
Plateau double cabine E	L	290 L 42/3		170 D	1971	85	5	2 HE 65	VI
Châssis nu E	L	290 K 32/6		170 C	1971	85	5	2 HE 65	VI
Châssis nu E	L	290 K 42/6		170 D	1971	85	5	2 HE 65	VI
Châssis nu D	L	290 K 52/6		U 25/661	2500	75	5	2 HE 67	VI
Châssis nu DT	L	290 K 92/6		U 25/673	2500	95	5	2 HE 64	VI

VERSION	PAYS DE DISTRIBUTION												
	FRANCE	RFA	AUTRICHE	BELGIQUE	DANEMARK	ESPAGNE	FINLANDE	GRANDE-BRETAGNE	NORVEGE	PAYS-BAS	SUEDE	SUISSE	PORTUGAL
1400	X	X		X	X	X				X			X
1400	X	X		X		X	X			X	X		X
1400				X							X		
1400		X	X								X	X	
1400			X									X	
1400		X		X									
1400			X		X								
1400	X			X									
1400		X	X										
1400	X	X		X						X			
1400	X			X								X	
1400			X										
1400	X			X	X	X				X			
1400	X			X		X		X		X			
1400	X			X							X		
1400		X	X								X		
1400			X										
1400	X	X		X									
1400													
1800			X										
1800	A									X	X		
1800									X		X		
1800			X										
1800													
1800	A									X	X		
1800	A									X	X		X
1800	A				X			X	X	X	X		X
1800			X										
1800													
1800									X		X		
1800									X		X		
1800			X										
1800													
1800								X					
1800											X		
1800											X		
1800													X

A : Réservé aux Grandes Administrations

DESIGNATION E : Essence D : Diesel DT : Diesel Turbo	EMPATTEMENT C = Court = 2,315 m S = Standard = 2,923 m I = Intermédiaire = 3,2 m L = Long = 3,65 m	SYMBOLE MINES	PUIS. FISCALE (FR) CV	MOTEUR			BOITE DE VITESSES		SUSPENSION ARRIERE
				TYPE	CYLINDREE cm ³	PUISSANCE DIN (ch)	NBRE RAP- PORTS	TYPE	COMPO- SITION (v.p. 8)
Plancher cabine E	S	290 G 22/7	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	III
Plancher cabine E	S	290 G 42/7		170 D	1971	85	5	2 HE 54	III
Plancher cabine D	S	290 G 62/17		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	III
Plancher cabine D	S	290 G 52/7	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	III
Plancher cabine DT	S	290 G 92/7	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 68	III
Plancher cabine E	L	290 G 22/4	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	III
Plancher cabine E	L	290 G 42/4		170 D	1971	85	5	2 HE 54	III
Plancher cabine D	L	290 G 62/4		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	III
Plancher cabine D	L	290 G 52/4	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	III
Plancher cabine DT	L	290 G 92/4	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 68	III
Plancher cabine E	L	290 K 42/4		170 D	1971	85	5	2 HE 65	V
Plancher cabine D	L	290 K 52/4		U 25/661	2500	75	5	2 HE 67	V
Plancher cabine DT	L	290 K 92/4		U 25/673	2500	95	5	2 HE 64	V
Combi E Standard	S	290 C 22/1		170 B	1971	78	5	2 HE 54	II
Combi E Standard	S	290 C 11	10	169 B	1796	69	4	2 HE 63	I
Combi E Standard	S	290 C 42/1		170 D	1971	85	5	2 HE 54	II
Combi D Standard	S	290 C 62	8	D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	I
Combi D Standard	S	290 C 62/1		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	II
Combi D Standard	S	290 C 52/1		U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	II
Combi E Confort	C	290 S 42		170 D	1971	85	5	2 HE 54	VII
Combi D Confort	C	290 S 62		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	VII
Combi E Confort	S	290 C 22	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	I
Combi E Confort	S	290 C 42		170 D	1971	85	5	2 HE 54	I
Combi D Confort	S	290 C 62		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	I
Combi D Confort	S	290 S 52	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	I
Combi E Club	S	290 C 22	10	170 B	1971	78	5	2 HE 54	I
Combi E Club	S	290 C 42		170 D	1971	85	5	2 HE 54	I
Combi D Club	S	290 C 62		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	I
Combi D Club	S	290 C 52	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	I
Combi DT Club	S	290 C 92	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 68	I
Fourgon 4x4 E*	S	290 B 44		170 D	1971	85	5	2 HE 54	X
Fourgon 4x4 D	S	290 B 54	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	X
Fourgon 4x4 DT	S	290 B 94	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 68	X
Châssis cabine 4x4 E*	S	290 G 44/1		170 D	1971	85	5	2 HE 54	XI
Châssis cabine 4x4 D	S	290 G 54/1	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	XI
Châssis cabine 4x4 DT	S	290 G 94/1	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 68	XI
Plateau cabine 4x4 E*	S	290 H 44/1		170 D	1971	85	5	2 HE 54	XI
Plateau cabine 4x4 D	S	290 H 54/1	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	XI
Plateau cabine 4x4 DT	S	290 H 94/1	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 68	XI
Combi 4x4 E Confort*	S	290 C 44		170 D	1971	85	5	2 HE 54	IX
Combi 4x4 D Confort	S	290 C 54	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	IX
Combi 4x4 DT Confort	S	290 C 94	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 68	IX

* Commercialisation 11/90 (prévision)

VERSION	PAYS DE DISTRIBUTION												
	FRANCE	RFA	AUTRICHE	BELGIQUE	DANEMARK	ESPAGNE	FINLANDE	GRANDE-BRETAGNE	NORVEGE	PAYS-BAS	SUEDE	SUISSE	PORTUGAL
1400													
1400	X			X									
1400			X										
1400	X			X									
1400	X			X									
1400		X	X							X			
1400	X	X	X	X						X			
1800*	X	X		X						X			
1800*													
1800*													
1400				X				X		X			
1000	X												
1400		X	X							X		X	
1000	X		X										
1400		X	X	X									
1400		X		X				X					
800		H						X					
800								X					
1000	X			X									
1000		X	X									X	
1000	X	X	X	X									
1000	X			X									
1000	X	X	X	X	X								
1000	X	X	X	X	X					X			
1400	X	X	X	X	X			X		X			
1400	X	X	X	X	X			X		X			X
1400	X	X	X	X	X			X		X			X
1400	X	X	X	X	X			X		X			X
1400	X	X	X	X	X			X		X			X
1000	X		X	X	X			X		X			
1000	X	X	X	X	X			X		X			
1000	X	X	X	X	X			X		X			

* Non affecté

H : Homologation seulement

SUSPENSION ARRIERE : Composition

I = 4 lames de 8 mm sans effet retardé + amortisseurs	ZF 05 928 625 ZF 05 983 928
II = 2 lames de 8 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé + amortisseurs	ZF 04 478 130 4 434 812
III = 2 lames de 8 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé + amortisseurs	ZF 07 534 618 ZF 07 534 624
IV = 2 lames de 8 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé + amortisseurs	ZF 07 534 618 7 576 729
V = 2 lames de 9 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé + amortisseurs	ZF 07 694 498 7 562 124
VI = 2 lames de 9 mm + 2 lames de 12,5 mm à effet retardé + amortisseurs	ZF 07 694 498 7 543 566
VII = 4 lames de 8 mm sans effet retardé + amortisseurs	ZF 07 645 526 ZF 05 983 928
VIII = 4 lames de 8 mm sans effet retardé + amortisseurs	ZF 07 645 526 ZF 07 576 729
IX = 4 lames de 8 mm sans effet retardé + amortisseurs	ZF 07 663 561 ZF 07 674 070
X = 2 lames de 8 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé + amortisseurs	ZF 07 647 202 ZF 07 674 070
XI = 2 lames de 8 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé + amortisseurs	ZF 07 663 558 ZF 07 674 065

SOMMAIRE**(A) EVOLUTIONS LIEES AU STYLE :**

- Présentation extérieure
- Présentation intérieure.

(B) EVOLUTIONS MECANIKES :

- Motorisations
- Alimentation carburant
- Echappement (U25/673)
- B V
- Liaison au sol
- Chauffage habitacle.

(C) AUTRES EVOLUTIONS CARROSSERIE :

- Plaque constructeur
- Porte latérale coulissante
- ...

(D) TEINTES CARROSSERIE.**(E) DEFINITION DES MASSES.****(F) ELECTRICITE.****PRINCIPALES EVOLUTIONS DES VEHICULES C 25 "AM 91"****(A) EVOLUTIONS LIEES AU STYLE :****● Présentation extérieure**

Pièces nouvelles :

- Calandre
- Habillage de traverse supérieure de façade avant
- Ailes avant
- Portes avant
- Pare-chocs et finition de bas de caisse noirs
- Rétroviseurs extérieurs (boîtier fixe, miroir réglable)
- Enjoliveurs de roues (nouveaux sur combi club et extension du cache moyeu 16" aux autres versions)
- Logotype "Série 2"
- Feux clignotants avant.

90-1249



Aile avant

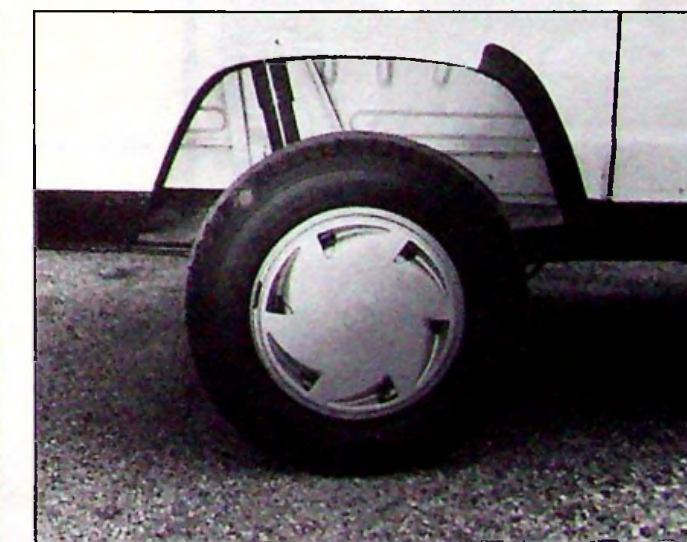
90-1248



Porte avant



Calandre

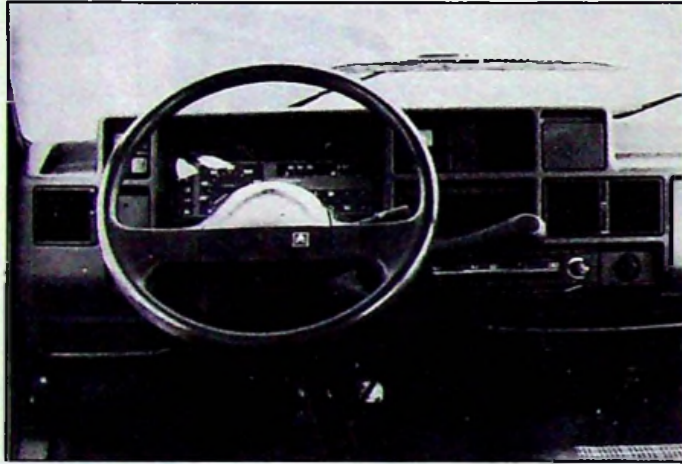


Enjoliveur de roue (combi club)

● Présentation intérieure de l'habitacle

Pièces nouvelles :

- Planche de bord, par sa teinte gris anthracite
- Combiné, par sa couleur
- Volant de direction et sa commande d'avertisseur sonore
- Commandes au volant (clignotant, éclairage, essuie glace et sélecteur de vitesses)
- Commandes de climatisation
- Habillage de la colonne de direction
- Garnissage de portes et de plancher
- Sièges (entièrement nouveaux, les sangles remplacent les NOZAG sur l'assise)
- Revêtements de siège :
 - TEP, nouveau grain, couleur grise. Appellation OKAPI
 - Mixte, tissu MODANE + parties latérales en TEP OKAPI
 - Tissu, tissu FREJUS + parties latérales en tissu uni.
- Accoudoir de porte
- Manivelle de lève-glace (teinte)
- Plancher réhaussé sur combi club (+ 80 mm)
- Accoudoirs de sièges arrière sur combi club.



90-795



90-797



Siège revêtu Tep.
Remarque : le support et les glissières
sont inchangés

Revêtement mixte

ⓑ EVOLUTIONS MECANQUES

● Motorisations :

- ▶ Extension de la motorisation Diesel D 9 B (1,905 litre aspiré) aux versions France des véhicules C 25 D 1000.

Rappel du calage dynamique d'injection :

- pompe d'injection BOSCH VER 272-2
- pompe d'injection ROTO DIESEL DPC R 8443 B 380 A } $15^\circ \pm 1^\circ$ à 750 tr/mn.

- ▶ Retrait de la motorisation Diesel D 9 B en Suisse.

- ▶ Remplacement de la motorisation Essence 170 B (78 ch.) par la motorisation dépolluée 170 D (85 ch.) sur versions Allemagne et Taïwan.

- ▶ Motorisations Essence Tous Types : **nouveaux sièges de soupapes d'échappement** (démarrage anticipé : 4/90).

Ces nouveaux sièges en acier fritté entraînent la création :

- de nouvelles culasses :

1,8 l (169 B) N° PR : 96 101 625 80
2 l (série 170) N° PR : 96 101 624 80

- de soupapes d'échappement spécifiques :

N° PR : 96 094 913

Interchangeabilité :

- Les nouvelles soupapes d'échappement sont **impératives** sur les nouvelles culasses. Elles peuvent également équiper les culasses antérieures à la modification.

● Alimentation carburant :

- ▶ Sur tous types, nouvelle goulotte de remplissage en tôle, équipée d'un bouchon antivol monté de série.

- ▶ Retrait de la goulotte de remplissage plastique.

● **Echappement** (démarrage progressif) :

En motorisation Diesel Turbo U 25/673 :

- Extension aux versions 4x2 du tube d'échappement avant des versions 4x4.
- Nouveau pot de détente.

En solution Après Vente, la ligne avant des versions 4x4 D-Turbo peut être montée sur les versions D-Turbo 4x2 antérieures à l'AM 91.

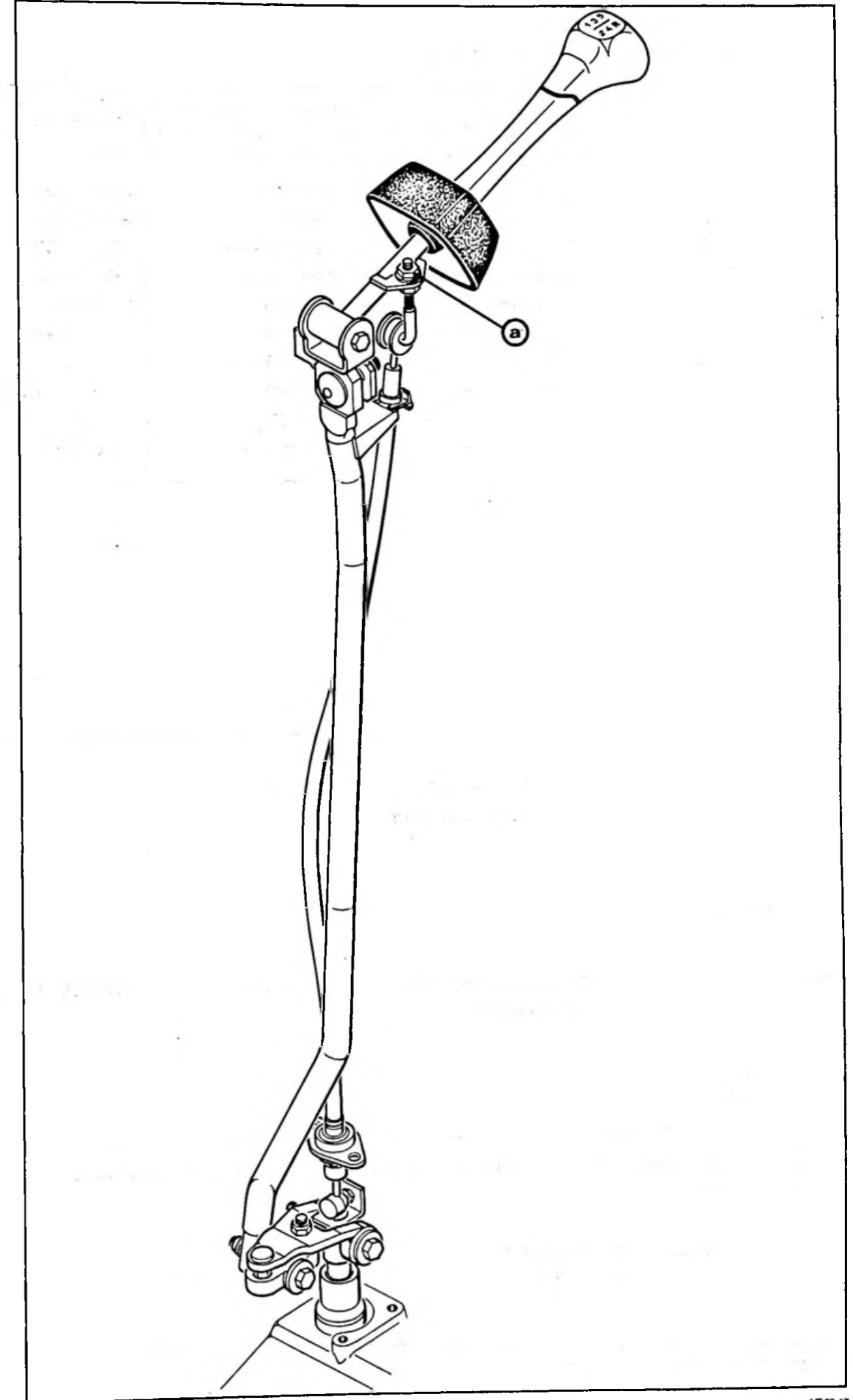
Rappel des références P.R. (à l'exception du nouveau pot de détente - à venir -)

DESIGNATION DES PIECES	N° P.R.
Tube avant	96 043 519
Coude	96 043 517
Joint avant	95 634 103
Rondelles	79 03 053 046
Ecrous	26 159 369
Rondelles	95 624 273
Rondelles coniques	79 03 058 011
Vis	79 03 101 771
Support	96 043 524
Etrier	ZF 07 607 223
Plaque	ZF 07 601 890
Goujons	ZF 05 955 678
Ressorts	ZF 04 398 140
Cuvettes	ZF 05 955 677
Ecrous	79 03 032 123

● **Boîte de vitesses :**

- Les versions C 25 Direction à Gauche reçoivent une nouvelle commande de vitesses, à sélection par câble.

Réglage : BV au point mort, centrer le levier de commande dans l'ouverture de l'habillage de la colonne de direction (écrou **(a)**).



Cette évolution entraîne la création d'un carter B V spécifique par :

- la suppression d'un plan fraisé
- le perçage - taraudage d'un point de fixation du support arrêt de gaine.

Nouveaux numéros de séquence et de pièces de rechange :

(Marquage laser du numéro de séquence).

Version	Motorisation	Nouveau N° de séquence	N° de Séquence remplacé (voir NT C 25 ⑤ n° 13 du 30.3.90)	N° P.R. B V
800/1000	169 B	2 HE 63 -----	2 HE 34 -----	95 655 934
1000	170 D	2 HE 54 -----	2 HE 21 -----	95 655 921
800/1000/1400	D 9 B	2 HE 62 -----	2 HE 32 -----	95 655 932
1400	170 B - 170 D	2 HE 54 -----	2 HE 21 -----	95 655 921
1400	U 25/661	2 HE 66 -----	2 HE 39 -----	95 655 939
1400	U 25/673	2 HE 68 -----	2 HE 41 -----	95 655 941
1800	170 C - 170 D	2 HE 65 -----	2 HE 38 -----	95 655 938
1800	U 25/661	2 HE 67 -----	2 HE 40 -----	95 655 940
1800	U 25/673	2 HE 64 -----	2 HE 35 -----	95 655 935
Electrique	T 29 C	2 HE 69 -----	2 HE 53 -----	95 655 953

Interchangeabilité

Le nouveau carter B V peut remplacer le précédent, mais pas l'inverse.

► Axe de marche arrière :

Nouvel axe de marche arrière muni d'une gorge pour recevoir un circlips d'arrêt du pignon de renvoi.

Axe de marche arrière N° P.R. 96 106 837
Circlips N° P.R. 79 03 066 184

Interchangeabilité : oui.

- **Rectificatif** à la NT C 25 ⑤ N° 11 du 29.9.89, chapitre "réparation" (page 2) : Couple de serrage de l'écrou de ligne secondaire : **18 à 20 mdaN.**

● Liaison au sol :

- Evolution de la structure interne des pneumatiques 185/75 R 14 XCA.
► Extension aux versions Combi Diesel 2,5 litres, des pneumatiques des versions 1400 :
- 185/75 R 14 XCA.

Pression de gonflage : AV = 3,5 bars
AR = 3,2 bars

- Evolution des pressions de gonflage en versions 1400 Tous Types avec jantes de 14" :

AV :	4,3 bars	était 3,9 bars
AR :	4,5 bars	était 4,8 bars

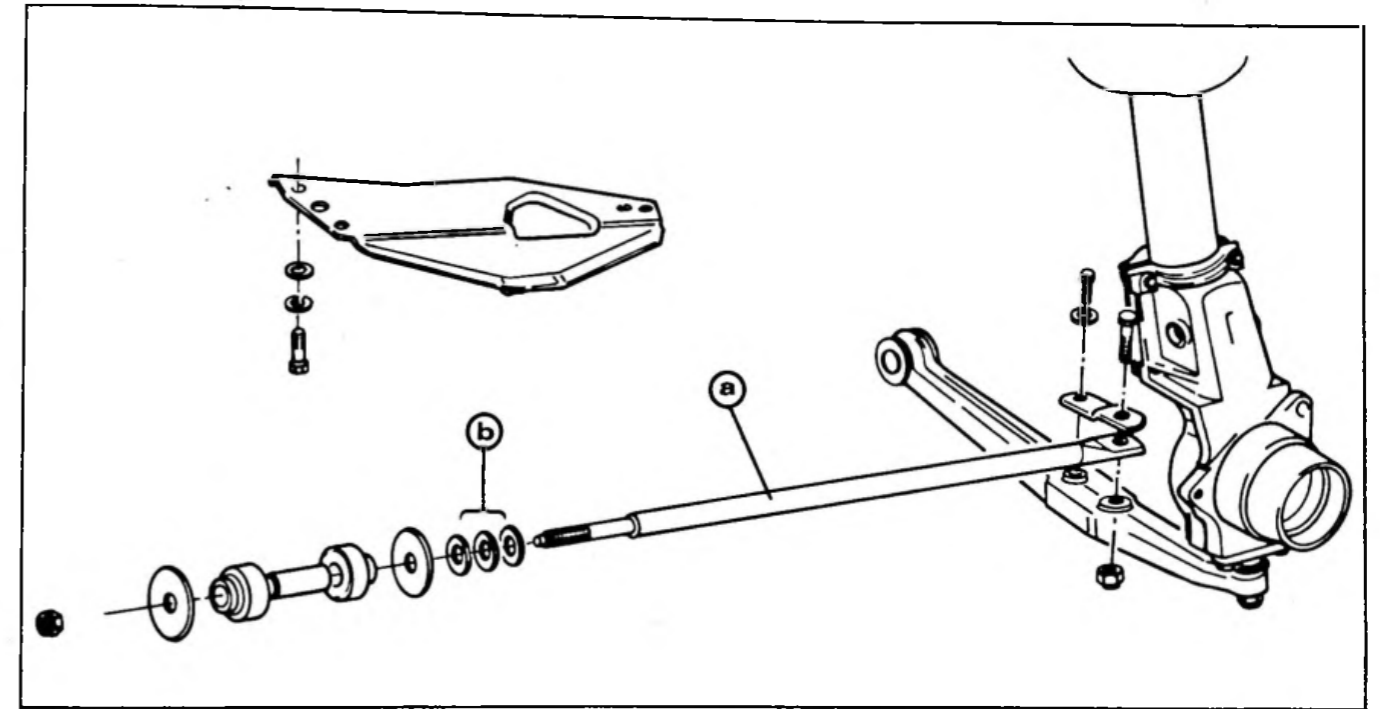
Remarque :

En solution Après-Vente, il est possible de réduire la pression de gonflage Avant de 4,3 bars à 4,1 bars.

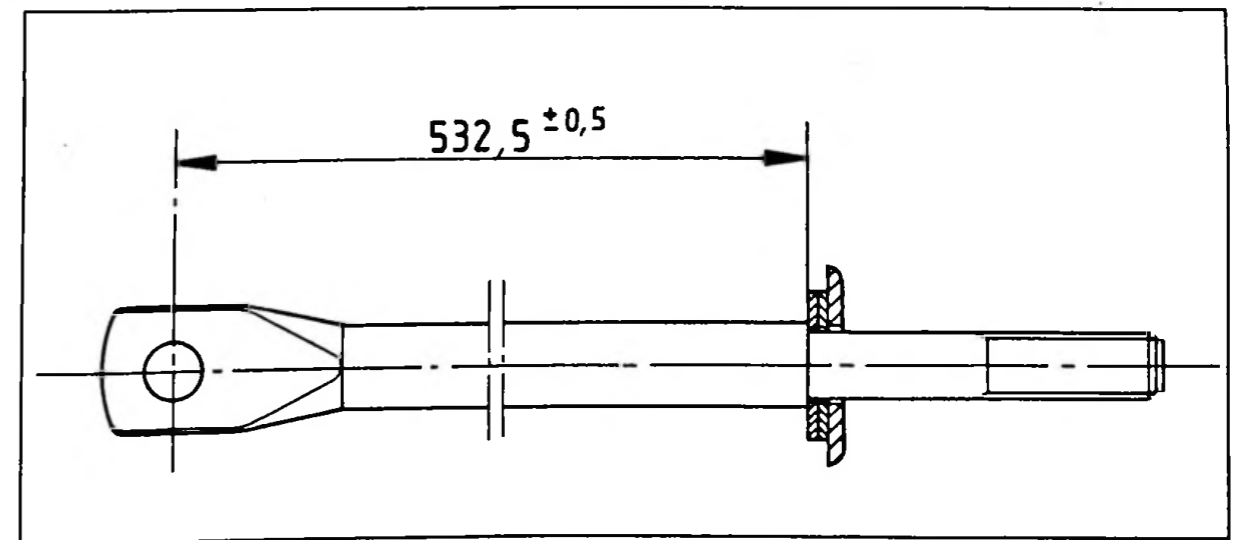
- Evolution de l'angle de chasse des Versions 1000 et 1400 Tous Types 4x2 :

Angle de chasse : $0^{\circ}45' \pm 30'$ (au lieu de $0^{\circ}30' \pm 30'$)

Cette nouvelle valeur est obtenue par l'utilisation du tirant de chasse (a) des versions 4x4, plus court de 5 mm (532,5 mm au lieu de 537,5 mm), + 3 rondelles (b) d'épaisseur 2,5 mm.



UT 41-6



UT 41-7

Nouveau tirant de chasse N° PR ZF 04 391 018

Remarque :

En solution Après-Vente, l'utilisation du tirant de chasse "court" est possible sur véhicule antérieur à l'AM 91, ainsi que la suppression d'une à deux rondelles (b).

● Chauffage habitacle :

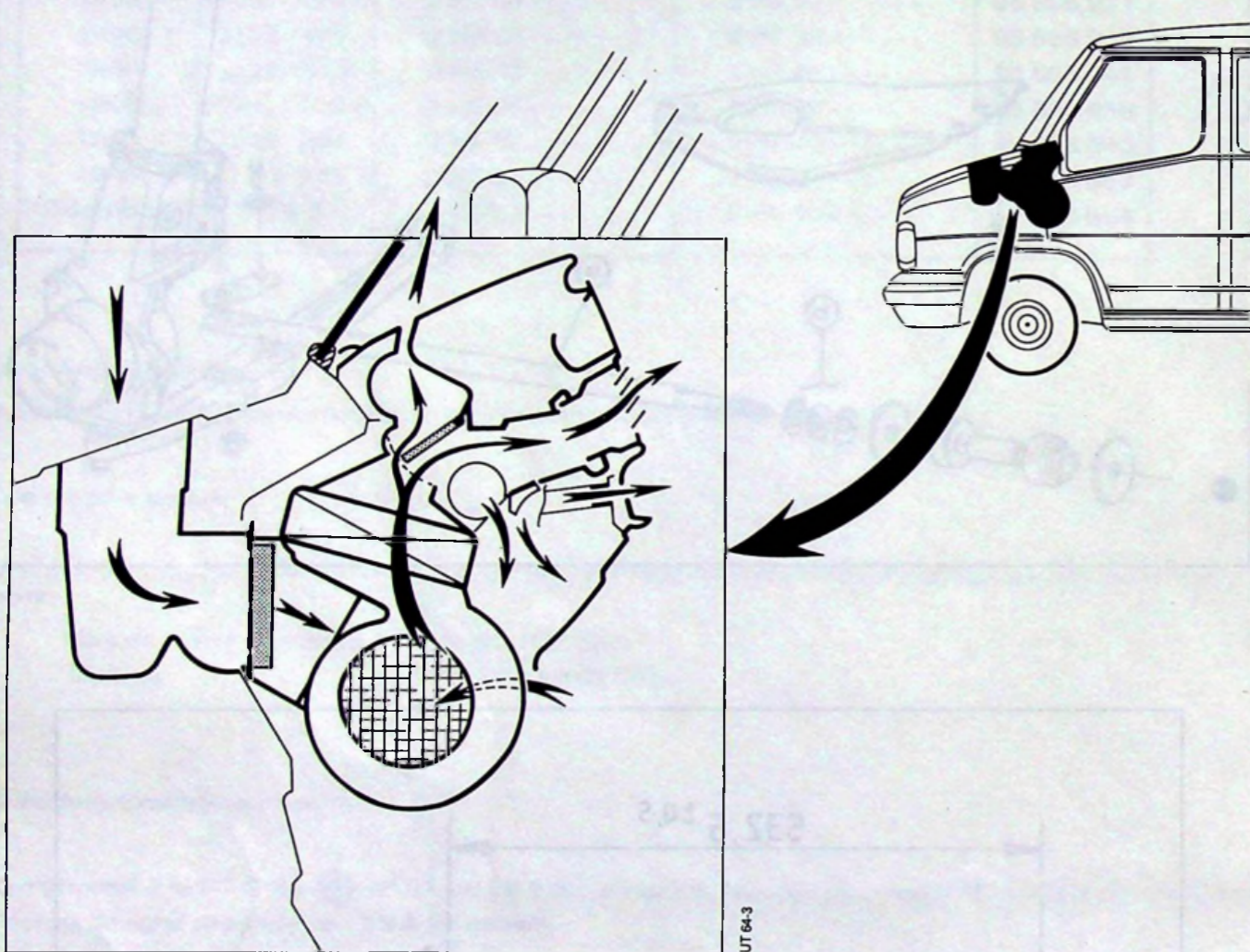
Le groupe de chauffage est entièrement nouveau :

- pulseur,
- aérotherme
- répartition différente
- commande
- recyclage intérieur.

Pulseur à 4 vitesses :

1 300 tr/mn, 2 200 tr/mn, 3 300 tr/mn

Débit maxi : 325 m³/h.



commandes du climatiseur

© AUTRES EVOLUTIONS CARROSSERIE

● Marquage à froid et plaque constructeur :

– Evolution du repère alphabétique du type Mines :

U A devient U C → Essence

U B devient U D → Diesel

– Evolution du repère BV/Transmission :

1 = BV 4

2 = BV 5

4 = 4x4

– Evolution du Type Fournisseur :

280 devient 290 en Série 2

Exemples :

VF 7	290	A	1	1	UC	xxxxxx
Fournisseur	Type Fournisseur	Version	Motorisation	BV/Transmission	Carburant	N° châssis
VF 7	290	C	5	4	UD	xxxxxx

● Porte latérale coulissante :

- Double poignée extérieure
- Le recul de 100 mm à l'ouverture de la porte latérale coulissante entraîne :
 - de nouvelles pièces de guidage,
 - un nouveau dispositif de fermeture et de verrouillage,
 - un nouveau panneau d'angle arrière,
 - un montant arrière modifié.

Interchangeabilité : néant

Verrouillage porte ouverte



● **Panneaux d'angle arrière :**

Outre l'évolution relative à l'option "porte latérale coulissante", l'embouti central est nouveau par le rayon des nervures.

● **Portes avant :**

Remplacement du déflecteur par une glace fixe.

● **Création** d'une option "double porte latérale coulissante" sur versions tôlées et vitrées à empattement standard, (Département décalé).

● **Traitement** anti-corrosion :

Augmentation du nombre d'éléments pré-protégés.

● **Longueur** hors tout des véhicules fourgons :

+ 6 mm (correctif).

● **Pré-équipement** radio de série sur versions Direction à Droite.

● **Perçage** d'un trou d'antenne radio sur pavillon standard.

● **Création** d'une option "Siège conducteur réglable en hauteur", (Département décalé).

● **Création** d'une option "Prédisposition auto caravanne". Cette option fera l'objet d'une Note Technique de présentation.

Ⓛ **TEINTES CARROSSERIE.**

NOUVELLES TEINTES		TEINTES MAINTENUES		TEINTES SUPPRIMEES
Rouge CHERRY	123 F	Gris SATELLITE* / **	049 F	Orange SIMBAD
Vert GUINEE**	325 F	Blanc CORFOU	224 F	Beige ANTILOPE
Bleu GENTIANE	829 F	Beige TROPIC	216 F	Rouge SANGRO/GRENADE
Bleu RIVIERE* / **	423 A	Gris VOILE	684 F	Vert AQUARIUS
		Bleu NAVIRE	466 F	Bleu FJORD
				Bleu CASCADE*

* : Peinture métallisée

** : Sauf versions 800 et empattement intermédiaire 3,20 m.

Ⓛ **DEFINITION DES MASSES (kg)**

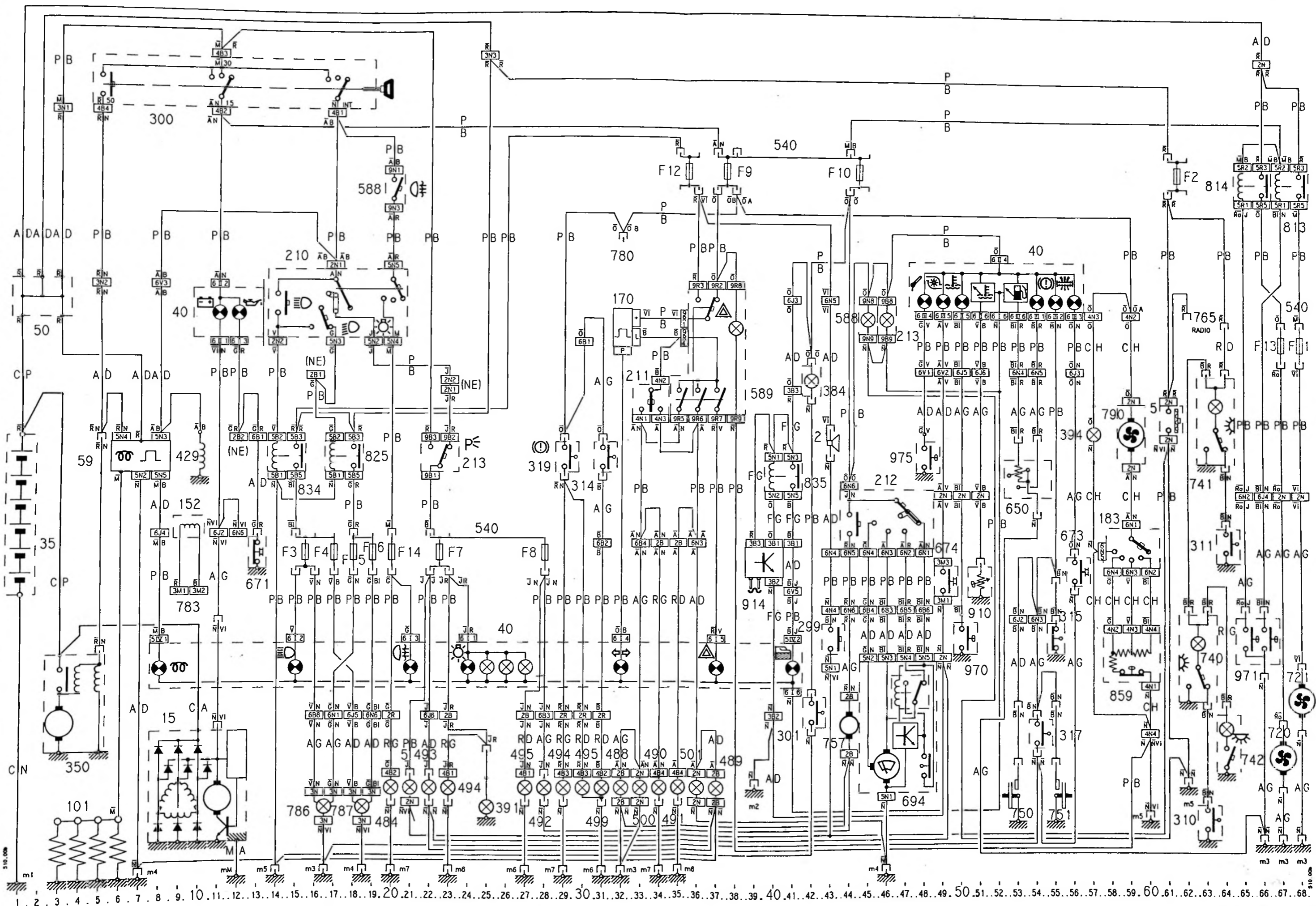
Versions Essence	FOURGON			CHASSIS-CABINE		COMBI
Types	1000	1400	1800	1400	1800	1000
Types Mines	290 A 11	290 B 22	290 J 32	290 G 22/1	290 K 32/2	290 C 22
Poids total autorisé en charge	2500	3000	3500	2950	3500	2525
Charge maximale admissible :						
- sur essieu Avant	1340	1550	1700	1550	1700	1340
- sur essieu Arrière	1340	1700	1950	1700	1950	1340
Poids à vide en ordre de marche	1430	1465	1610	1305	1380	1650
Charge utile	1070	1535	1890	1645	2120	875
Poids total roulant autorisé	3900	4500	4700	4500	4700	3925
Capacité maxi de remorquage : (dans la limite du PTR)						
- remorque freinée	1400	1400	1200	1400	1200	1400
- remorque non freinée	715	730	750	/	/	825
Charge maxi sur galerie de toit	200*	200*	100	100	100	200
Versions Diesel 2,5 l	FOURGON			CHASSIS-CABINE		COMBI
Types	1000	1400	1800	1400	1800	1000
Types Mines	290 A 62	290 B 52	290 J 52	290 G 52/1	290 K 52/2	290 C 52
Poids total autorisé en charge	2550	3100	3500	3150	3500	2550
Charge maximale admissible :						
- sur essieu Avant	1340	1550	1700	1550	1700	1460
- sur essieu Arrière	1340	1700	1950	1700	1950	1460
Poids à vide en ordre de marche	1480	1545	1725	1405	1495	1750
Charge utile	1070	1555	1775	1695	2005	880
Poids total roulant autorisé	3750	4600	4700	4600	4700	4130
Capacité maxi de remorquage : (dans la limite du PTR)						
- remorque freinée	1200	1500	1200	1500	1200	1500
- remorque non freinée	740	750	750	/	/	825
Charge maxi sur galerie de toit	200*	200*	100	100	100	200

* 100 kg sur toit réhaussé.

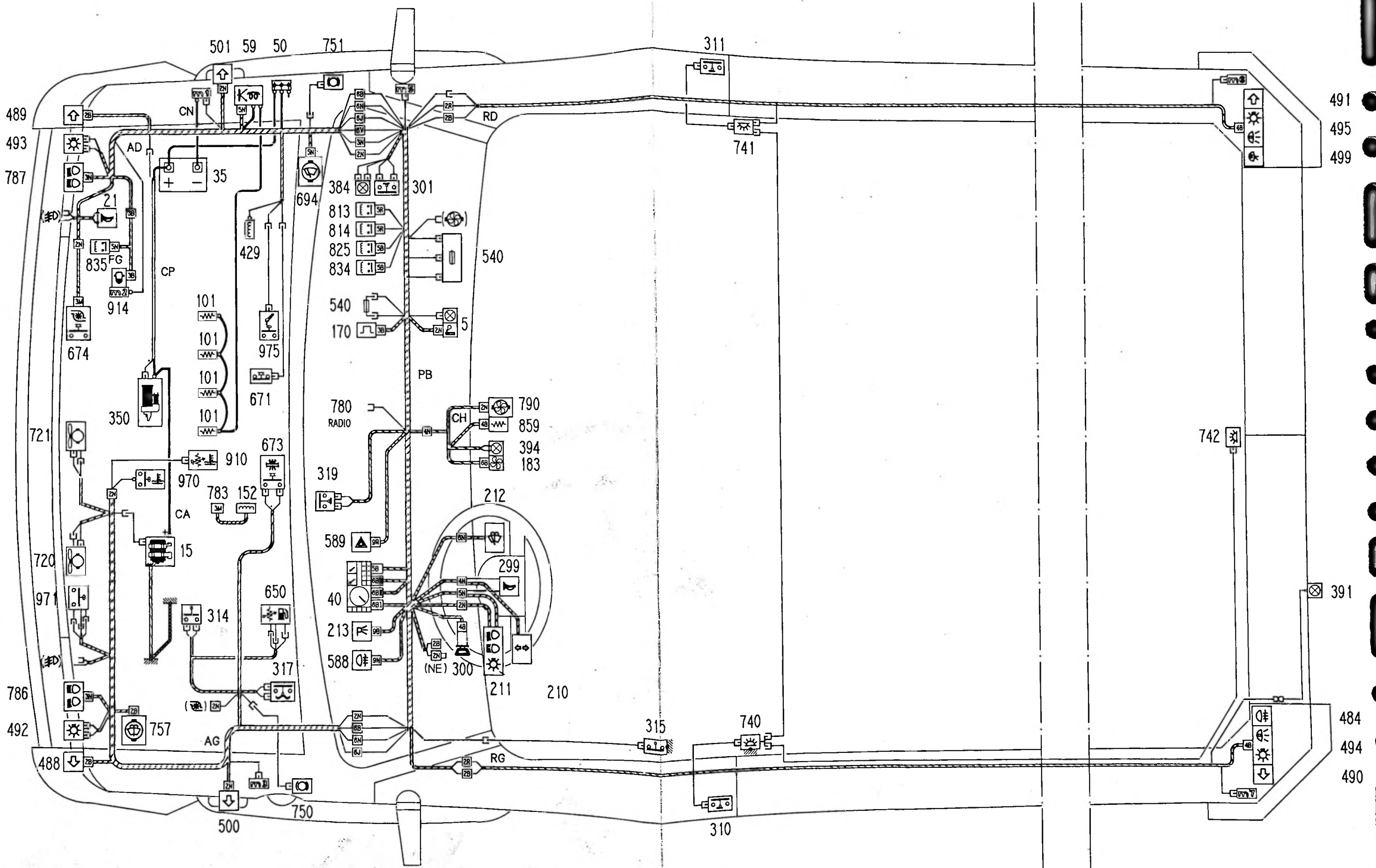
C 25 DIESEL

NOMENCLATURE DES PIECES

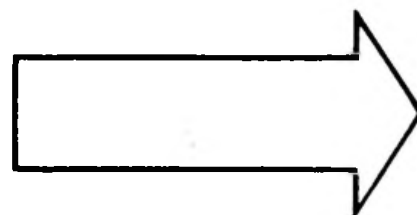
N°	DESIGNATION	POSITION	N°	DESIGNATION	POSITION
5	Allume cigare avant	21→61	495	Feu de position stop arrière droit	27 → 30
15	Alternateur	7 → 11	499	Feu de recul droit	31
21	Avertisseur droit	43	500	Feu répéteur de direction gauche	33
35	Batterie	1	501	Feu répéteur de direction droit	36
40	Bloc compteurs	8 → 56	540	Fusibles	15 → 68
50	Boîtier d'alimentation	1 → 3	588	Interrupteur feux de brouillard arrière ...	20 → 44
59	Boîtier de préchauffage	6 → 8	589	Interrupteur feux de détresse	35 → 38
101	Bougies de préchauffage	3 → 6	650	Jauge carburant	53-54
152	Capteur régime moteur	9-10	671	Mano contact huile moteur	13
170	Centrale clignotante	32-33	673	Mano contact de filtre à air	56
183	Commande pulseur d'air	57 → 60	674	Mano contact de surpression turbo	49
210	Commutateur éclairage	14 → 20	694	Moteur d'essuie vitre avant	45 → 48
211	Commutateur gauche	33-34	720	Moto ventilateur gauche	67
212	Commutateur droit (Essuie-Vitre)	44 → 48	721	Moto ventilateur droit	68
213	Commutateur feux de stationnement	22 → 46	740	Plafonnier arrière gauche	62-63
299	Contacteur d'avertisseur	43	741	Plafonnier arrière droit	63-64
300	Contacteur antivol	5 → 18	742	Plafonnier central	64
301	Contact éclaireur boîte à gants	42	750	Plaquettes de frein avant gauche	53
310	Contact feuillure porte avant gauche ...	63	751	Plaquettes de frein avant droit	55
311	Contact feuillure porte avant droite	64	757	Pompe lave vitre avant	44
314	Contact feux de recul	31	765	Poste radio	62
315	Contact frein à main	55	780	Prise de chauffage additionnel	32
317	Contact niveau hydraulique	54	783	Prise diagnostic	9-10
319	Contact stop	29	786	Projecteur gauche route/croisement ...	16-17
350	Démarrreur	2 → 5	787	Projecteur droit route/croisement	18-19
384	Eclaireur de boîte à gants	42	790	Pulseur d'air	59
391	Eclaireur gauche de plaque de police ...	25	813	Relais moto ventilateur gauche	67-68
394	Eclaireur de commande chauffage	57	814	Relais moto ventilateur droit	65-66
429	Electrovanne d'arrêt de pompe	10	825	Relais de feux de croisement	17-18
484	Feu de brouillard arrière gauche	20	834	Relais de feux de route	14-15
488	Feu de direction avant gauche	32	835	Relais présence d'eau dans gazole	40-41
489	Feu de direction avant droit	37	859	Résistance de pulseur d'air	58 → 60
490	Feu de direction arrière gauche	34	910	Sonde température d'eau moteur	51
491	Feu de direction arrière droit	35	914	Sonde de présence d'eau dans le gazole .	30 → 40
492	Feu de position avant gauche	28	970	Thermo contact d'alerte d'eau moteur .	50
493	Feu de position avant droit	22	971	Thermo contact d'eau radiateur	65-66
494	Feu de position stop arrière gauche	23 → 29	975	Thermo contact d'huile moteur	48



SCHEMA D'INSTALLATION (C 25 DIESEL)

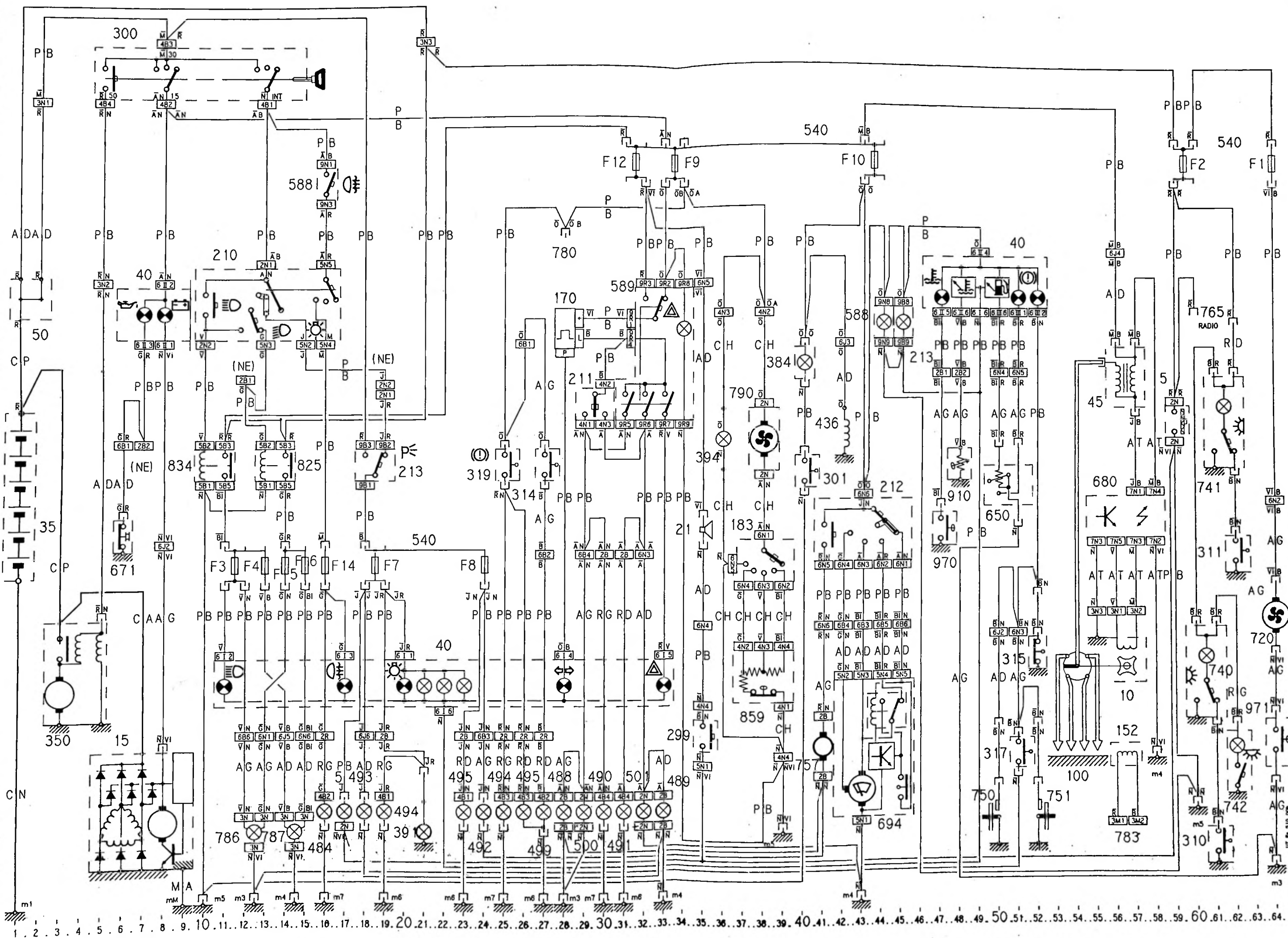


C 25 ESSENCE

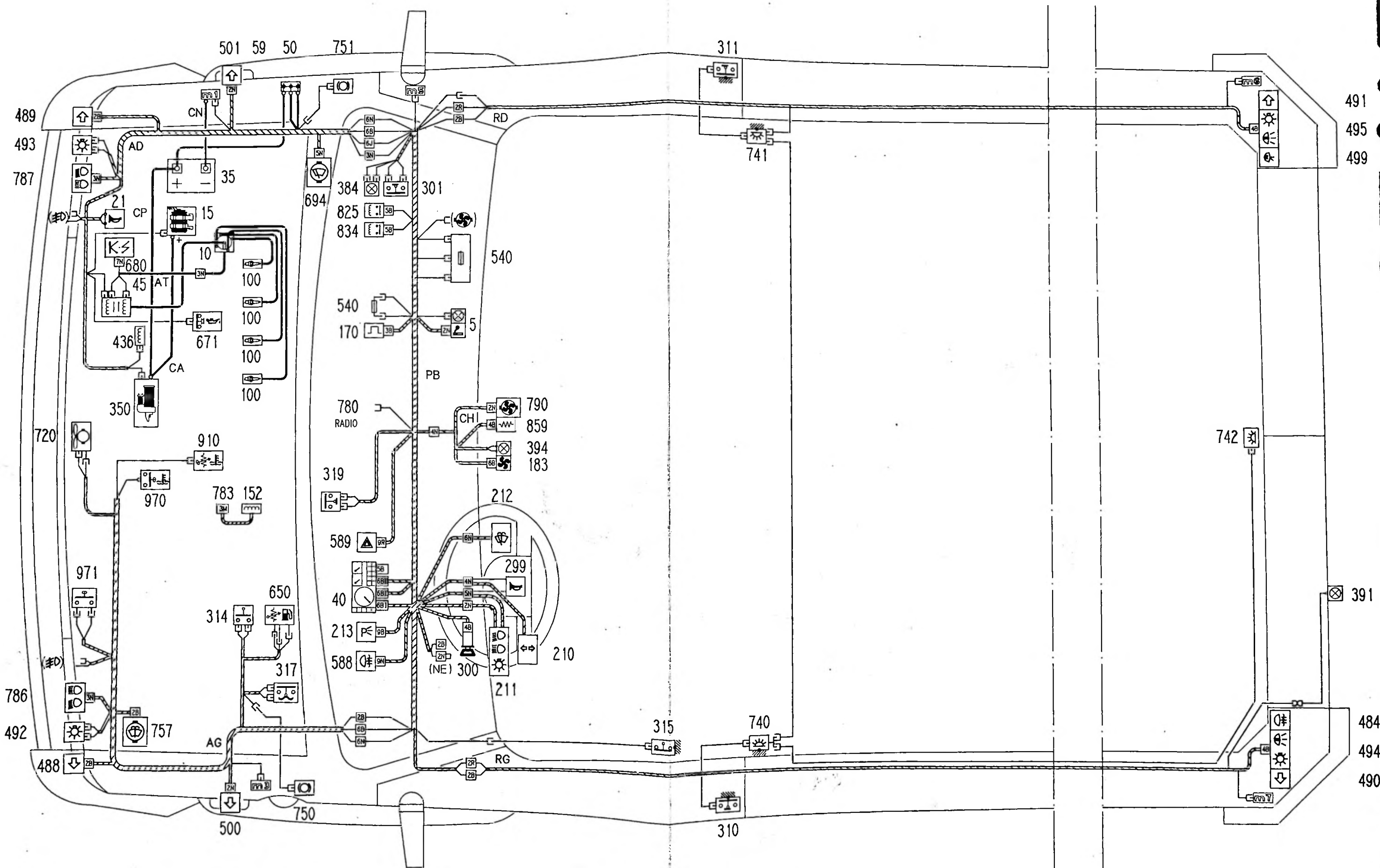


NOMENCLATURE DES PIECES

N°	DESIGNATION	POSITION	N°	DESIGNATION	POSITION
5	Allume cigare avant	17 → 59	491	Feu de direction arrière droit	31
10	Allumeur	53 → 57	492	Feu de position avant gauche	24
15	Alternateur	5 → 9	493	Feu de position avant droit	18
21	Avertisseur droit	35	494	Feu de position arrière et stop gauche .	19 → 25
35	Batterie	1	495	Feu de position arrière et stop droit	23 → 26
40	Bloc compteurs	8 → 56	499	Feu de recul droit	27
45	Bobine d'allumage	56-57	500	Feu répéteur de direction gauche	29
50	Boîtier d'alimentation	1-2	501	Feu répéteur de direction droit	32
100	Bougies d'allumage	53 → 55	540	Fusibles	15 → 28
152	Capteur régime moteur	56-57	588	Interrupteur feux de brouillard arrière ..	16 → 44
170	Centrale clignotante	28	589	Interrupteur feux de détresse	31 → 34
183	Commande pulseur d'air	37 → 39	650	Jauge carburant	50-51
210	Commutateur éclairage	10 → 16	671	Mano contact huile moteur	6
211	Commutateur gauche	29-30	680	Module d'allumage	55 → 58
212	Commutateur droit	41 → 45	694	Moteur d'essuie vitre avant	42 → 45
213	Commutateur feux de stationnement ..	22 → 46	720	Moto ventilateur gauche	64
299	Contacteur d'avertisseur	35	740	Plafonnier arrière gauche	60-61
300	Contacteur antivol	5 → 14	741	Plafonnier arrière droit	61-62
301	Contact éclairer boîte à gants	40	742	Plafonnier central	62
310	Contact feuillure porte avant gauche ...	61	750	Plaquettes de frein avant gauche	50
311	Contact feuillure porte avant droit	62	751	Plaquettes de frein avant droit	52
314	Contact feux de recul	27	757	Pompe lave vitre avant	41
315	Contact frein à main	52	765	Poste radio	60
317	Contact niveau hydraulique	51	780	Prise de chauffage complémentaire	28
319	Contact stop	25	783	Prise diagnostic (capteur de P.M.H.) ...	56-57
350	Démarrreur	3 → 5	786	Projecteur gauche route & croisement ...	12-13
384	Eclaireur de boîte à gants	40	787	Projecteur droit route & croisement	14-15
391	Eclaireur gauche de plaque de police ...	21	790	Pulseur d'air	38
394	Eclaireur de commande chauffage	36	825	Relais de feux de croisement	13-14
436	Electrovanne coupe ralenti (étouffoir) ..	42	834	Relais de feux de route	10-11
484	Feu de brouillard arrière gauche	16	859	Résistance du pulseur d'air	37 → 39
488	Feu de direction avant gauche	28	910	Sonde température d'eau moteur	48
489	Feu de direction avant droit	33	970	Thermo contact d'alerte d'eau moteur	47
490	Feu de direction arrière gauche	30	971	Thermo contact d'eau radiateur	64



SCHEMA D'INSTALLATION (C 25 ESSENCE)



489
493
787

786
492

491
495
499

391

484
494
490



CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25

0

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

C 25 TOUS TYPES

N° 15

DIFFUSION :

TOUS PAYS

ANNÉE MODÈLE 1992

Le 28 Juin 1991

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS: **RECUEIL DE NOTES N° MAN (10...) ou 208900**

1270

La gamme des véhicules C 25 "ANNÉE MODÈLE 1992" Europe s'établit comme indiqué dans les tableaux de répartition ci-après.



91-500

● PRINCIPALES ÉVOLUTIONS :

- Extension à la FRANCE et à la BELGIQUE des véhicules fourgons C25 de PTC 3,5 tonnes (versions 1800).

Une Note Technique de présentation de ces versions est en cours de préparation. Elle traitera également les chassis cabine et plancher cabine 1800, dont la commercialisation a été anticipée (Avril 1991).

- Véhicules C25 équipés de la cloison de séparation : dossier de banquette avant non réglable.
- Combi club : le dossier de la banquette avant est garni de tissu (Fréjus).

DÉSIGNATION E : Essence D : Diesel DT : Diesel Turbo	VERSION	SYMBOLE MINES (VDS)	PUIS. FISCALE (FR) CV	MOTEUR			BOITE DE VITESSES		SUSPENSION ARRIÈRE	EMPATTEMENT C : Court = 2,315 m S : Standard = 2,923 m i : intermédiaire = 3,2 m L : Long = 3,65 m	PAYS DE DISTRIBUTION													
				TYPE	CYLINDRÉE cm ³	PUISSANCE DIN (ch)	NBRE RAP. PORTS	TYPE	TYPE (v. p. 8)		F	D	A	B	DK	E	SF	GB	N	NL	S	CH	P	
Fourgon D	800	290 M 62		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	VII															
Fourgon E	1000	290 A 11	10	169 B	1796	69	4	2 HE 63	I															
Fourgon E	1000	290 A 22		170 B	1791	78	4	2 HE 54	I															
Fourgon E	1000	290 A 42		170 D	1971	85	5	2 HE 54	I															
Fourgon D	1000	290 A 62	8	D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	I															
Fourgon E	1400	290 B 22	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	II															
Fourgon E	1400	290 B 42		170 D	1971	85	5	2 HE 54	II															
Fourgon D	1400	290 B 62		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	II															
Fourgon D	1400	290 B 52	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 66	II															
Fourgon DT	1400	290 B 92	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 68	II															
Fourgon électrique	-	290 B 22 mod	4	T 29 C	-	35	5	2 HE 69	V															
Fourgon E - G. volume	1400	290 B 22	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	II															
Fourgon E - G. volume	1400	290 B 42		170 D	1971	85	5	2 HE 54	II															
Fourgon D - G. volume	1400	290 B 62		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	II															
Fourgon D - G. volume	1400	290 B 52	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 66	II															
Fourgon DT - G. volume	1400	290 B 92	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 68	II															
Fourgon E - G. volume	1800	290 J 32	11	170 C	1971	85	5	2 HE 65	V															
Fourgon E - G. volume	1800	290 J 42		170 D	1971	85	5	2 HE 65	V															
Fourgon D - G. volume	1800	290 J 52	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 67	V															
Fourgon DT - G. volume	1800	290 J 92	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 64	V															
Chassis cabine D	800	290 R 62		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	VIII															
Chassis cabine D	1000	290 G 62/11		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	IV															
Chassis cabine E (PA)	1400	290 G 22/1	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	IV															
Chassis cabine E (PA)	1400	290 G 42/1		170 D	1971	85	5	2 HE 54	IV															
Chassis cabine D (PA)	1400	290 G 62/1		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	IV															
Chassis cabine D (PA)	1400	290 G 52/1	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV															
Chassis cabine DT (PA)	1400	290 G 92/1	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV															
Chassis cabine D (PA)	1400	290 G 52/8	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV															
Chassis cabine DT (PA)	1400	290 G 92/8	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV															
Chassis cabine E (PA)	1400	290 G 22/2	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	IV															
Chassis cabine E (PA)	1400	290 G 42/2		170 D	1971	85	5	2 HE 54	IV															
Chassis cabine D (PA)	1400	290 G 62/2		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	IV															
Chassis cabine D (PA)	1400	290 G 52/2	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV															
Chassis cabine DT (PA)	1400	290 G 92/2	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV															
Chassis cabine E	1800	290 K 32/1	11	170 C	1971	85	5	2 HE 65	VI															
Chassis cabine E	1800	290 K 42/1		170 D	1971	85	5	2 HE 65	VI															
Chassis cabine D	1800	290 K 52/1	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 67	VI															
Chassis cabine DT	1800	290 K 92/1	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 64	VI															
Chassis cabine E	1800	290 K 32/2	11	170 C	1971	85	5	2 HE 65	VI															
Chassis cabine E	1800	290 K 42/2		170 D	1971	85	5	2 HE 65	VI															
Chassis cabine D	1800	290 K 52/2	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 67	VI															
Chassis cabine DT	1800	290 K 92/2	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 64	VI															
Chassis double cabine E	1400	290 G 22/3	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	IV															
Chassis double cabine E	1400	290 G 42/3		170 D	1971	85	5	2 HE 54	IV															

REMARQUES SUR LES VERSIONS DISTRIBUÉES :

- 1) - Les versions suivantes deviennent "option" sur modèle de base fourgon ou chassis cabine correspondant :
- fourgon vitré,
 - chassis double cabine,
 - plateau cabine,
 - plateau double cabine,
 - chassis nu.
- 2) - Création d'une version chassis nu simplifié, caractérisée par :
- la suppression des pare-chocs avant et de la traverse arrière,
 - la suppression de la calandre,
 - les feux avant et arrière sont livrés non montés,
 - la suppression de l'ensemble de la fonction essuie-glace.
- 3) - Création d'une version cabine motrice, dérivée du chassis cabine mais livrée aux transformateurs carrossiers sans le chassis arrière.

● SUSPENSION ARRIÈRE

TYPE	COMPOSITION	N° P.R.
I	4 lames de 8 mm sans effet retardé (suspension dite "adoucie") + amortisseurs	ZF 05 928 625 ZF 05 983 928
II	2 lames de 8 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé + amortisseurs	ZF 04 478 130 4 434 812
III	2 lames de 8 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé + amortisseurs	ZF 07 534 618 ZF 07 534 624
IV	2 lames de 8 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé + amortisseurs	ZF 07 534 618 7 576 729
V	2 lames de 9 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé + amortisseurs	ZF 07 694 498 7 562 124
VI	2 lames de 9 mm + 2 lames de 12,5 mm à effet retardé + amortisseurs	ZF 07 694 498 7 543 566
VII	4 lames de 8 mm sans effet retardé + amortisseurs	ZF 07 645 526 ZF 05 983 928
VIII	4 lames de 8 mm sans effet retardé + amortisseurs	ZF 07 645 526 ZF 07 576 729
IX	4 lames de 8 mm sans effet retardé + amortisseurs	ZF 07 663 561 ZF 07 674 070
X	2 lames de 8 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé + amortisseurs	ZF 07 647 202 ZF 07 674 070
XI	2 lames de 8 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé + amortisseurs	ZF 07 663 558 ZF 07 674 065
XII	1 lame maîtresse de 9 mm + 1 sous maîtresse de 8 mm + 2 lames de 12,5 mm sans effet retardé + amortisseurs*	ZF 07 712 851 7 543 566

* Erratum. Dans la Note Technique C25 (O) N° 14, lire page 3 : Amortisseur référence PR 7 543 566, (au lieu de ZF 07 543 566).

● TEINTES CARROSSERIE

Les teintes AM91 sont reconduites.

Rappel :	Rouge CHERRY	123 F	Vert GUINÉE	325 F
	Bleu GENTIANE	829 F	Bleu RIVIÈRE	423 A**
	Gris SATELLITE	049 F**	Blanc CORFOU	224 F
	Beige TROPIC	216 F	Gris VOILE	684 F
	Bleu NAVIRE	466 F		

** Peinture métallisée



CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25



APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

C25 1800 KG

N° 16

DIFFUSION :

TOUS PAYS

Application France-Belgique

Le 30 Septembre 1991

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN (10..) ou 208900**

1325

Extension à la France et à la Belgique des versions C25 **1800 kg**.

Trois motorisations peuvent équiper ces véhicules C25 de PTC 3,5 t :

- Essence, moteur 2 litres type 170 C, 62,5 kW (85 ch DIN)
- Diesel aspiré, moteur 2,5 litres type U25/661, 54 kW (75 ch DIN)
- Diesel turbocompressé, moteur 2,5 litres type U25/673, 70 kW (95 ch DIN)

SOMMAIRE

	Pages
GÉNÉRALITÉS	
1. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES	2
MÉCANIQUE	
1. MOTEURS	
1.1 - Moteurs Diesel aspiré et turbocompressé	3
1.2 - Moteur essence	3
1.3 - Alimentation, carburation	7
1.4 - Refroidissement	8
1.5 - Echappement	8
2. TRANSMISSIONS	
2.1 - Embrayage	9
2.2 - Boîte de vitesses - Transmissions	9
2.3 - Roues et pneumatiques	9
3. SUSPENSION - DIRECTION - FREINS	
3.1 - Essieu avant	10
3.2 - Essieu arrière	10
3.3 - Direction	11
3.4 - Freinage	11
CARROSSERIE	
1. CHASSIS	
1.1 - Chassis cabine empattement standard	15
1.2 - Chassis cabine empattement long	15
1.3 - Chassis cabine double	16
1.4 - Plancher cabine	16

NOTA : Pas d'évolution spécifique, en ÉLECTRICITÉ, ni en maintenance.

1. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

VÉHICULES	TYPE MINES	TYPE MOTEUR / PUISS. FISCALE	TYPE B.V. / COUPLE	POIDS à VIDE en ODM		SUSPENSION AR : TYPE	POIDS TOTAL AUTORISÉ EN CHARGE
				Sur ESS. AV	Sur ESS. AR		
Fourgon tôlé	290 J 32	170 C - 11 CV	2 HE 65/13 x 73	1050 kg	560 kg	V	3500 kg
Grand volume*	290 J 52	U25/661 - 10 CV	2 HE 67/13 x 73	1165 kg	560 kg	V	3500 kg
	290 J 52	U25/673 - 10 CV	2 HE 64/12 x 62	1200 kg	555 kg	V	3450 kg
Fourgon tôlé empattement standard	290 J 32/1	170 C - 11 CV	2 HE 65/13 x 73	1005 kg	510 kg	V	3330 kg
	290 J 52/1	U 25/661 - 10 CV	2 HE 67/13 x 73	1125 kg	340 kg	V	3450 kg
	290 J 92/1	U 25/673 - 10 CV	2 HE 64/12 x 62	1160 kg	335 kg	V	3490 kg
Chassis cabine empattement standard	290 K 32/1	170 C - 11 CV	2 HE 65/13 x 73	1015 kg	350 kg	VI	3300 kg
	290 K 52/1	U 25/661 - 10 CV	2 HE 67/13 x 73	1145 kg	340 kg	VI	3450 kg
	290 K 92/1	U 25/673 - 10 CV	2 HE 64/12 x 62	1180 kg	335 kg	VI	3450 kg
Chassis cabine empattement long	290 K 32/2	170 C - 11 CV	2 HE 65/13 x 73	1030 kg	350 kg	VI	3500 kg
	290 K 52/2	U 25/661 - 10 CV	2 HE 67/13 x 73	1145 kg	350 kg	VI	3500 kg
	290 K 92/2	U 25/673 - 10 CV	2 HE 64/12 x 62	1180 kg	345 kg	VI	3450 kg
Chassis double cabine	290 K 32/3	170 C - 11 CV	2 HE 65/13 x 73	1090 kg	410 kg	VI	3300 kg
	290 K 52/3	U 25/661 - 10 CV	2 HE 67/13 x 73	1205 kg	410 kg	VI	3450 kg
	290 K 92/3	U 25/673 - 10 CV	2 HE 64/12 x 62	1240 kg	405 kg	VI	3450 kg
Chassis nu empattement standard	290 K 32/5	170 C - 11 CV	2 HE 65/13 x 73	855 kg	320 kg	VI	3500 kg
	290 K 52/5	U 25/661 - 10 CV	2 HE 67/13 x 73	985 kg	310 kg	VI	3500 kg
	290 K 92/5	U 25/673 - 10 CV	2 HE 64/12 x 62	1020 kg	305 kg	VI	3500 kg
Chassis nu empattement long	290 K 32/6	170 C - 11 CV	2 HE 65/13 x 73	860 kg	330 kg	VI	3500 kg
	290 K 52/6	U 25/661 - 10 CV	2 HE 67/13 x 73	975 kg	330 kg	VI	3500 kg
	290 K 92/6	U 25/673 - 10 CV	2 HE 64/12 x 62	1010 kg	325 kg	VI	3500 kg
Plancher cabine empattement long	290 K 32/4	170 C - 11 CV	2 HE 65/13 x 73	1030 kg	350 kg	V	3300 kg
	290 K 52/4	U 25/661 - 10 CV	2 HE 67/13 x 73	1145 kg	350 kg	V	3400 kg
	290 K 92/4	U 25/673 - 10 CV	2 HE 64/12 x 62	1180 kg	345 kg	V	3450 kg

* Vitré sur option

Suspension arrière :

Type V : 2 lames de 9 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé ZF 07 694 498 + amortisseurs 7 562 124.

Type VI : lames idem type V + amortisseurs 7 543 566.

Hauteur à vide des véhicules C25 fourgon Grand volume : 2,468 m.**Garde au sol** (en O.D.M.) : 190 mm.**Longueur hors tout** des véhicules C25 fourgon Grand volume : 5,495 m.**Charge maxi admissible** (dans la limite du Poids Total Autorisé en Charge) :

- sur essieu avant : 1700 kg (1720 kg avec motorisation Diesel Turbo)

- sur essieu arrière : 1950 kg.

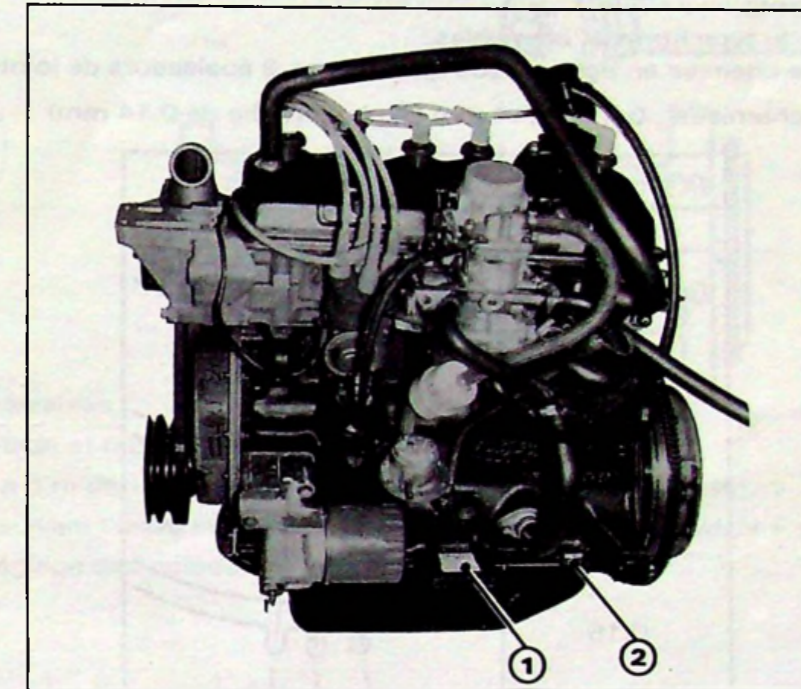
1. MOTEURS

1.1 - Moteurs diesel aspiré et turbocompressé :

Ces moteurs sont présentés dans les Notes Techniques :

- C 25 (1) N° 1 du 2 Décembre 1983 (Diesel aspiré U 25/661).
- C 25 (0) N° 6 du 20 Juillet 1987 (Diesel turbocompressé U 25/673).

1.2 - Moteur essence 170 C (dérivé du moteur XN 1 T monté sur C 25) :



87-28

● **Identification :**

Sur plaque (1) rivetée sur le bloc cylindres, sous la tubulure d'admission, caractères noirs sur fond blanc :

1 ACU 0 (dont les lettres d'identification CU)

A proximité, une seconde plaque (2) indique le type moteur (indice réglementaire d'homologation).

● **Caractéristiques :**

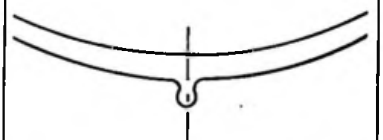
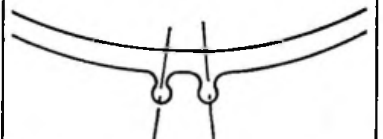
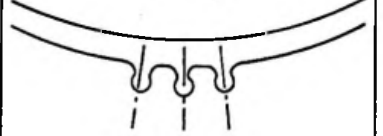
TYPE MOTEUR	170 C
Nombre de cylindres	4 en ligne
Disposition dans le véhicule	A l'avant, transversal incliné de 10°30' vers l'avant
Cylindrée	1971 cm ³
Alésage x course	88 x 81 mm
Rapport volumétrique	8,8/1
Indice d'octane recommandé (RON)	98 (Super sans plomb)
Puissance maxi C.E.E.	62,5 kW (85 ch DIN)
Régime de puissance maxi	4750 tr/mn
Couple maxi C.E.E.	16 m.daN
Régime de couple maxi	2500 tr/mn

• Pièces nouvelles par rapport au moteur XN 1 T :

- Arbres à cames et pignon d'arbre à cames
- Pistons
- Collecteur d'échappement
- Fourreau d'air chaud
- Carburateur - Repère PSA 425
- Allumeur.

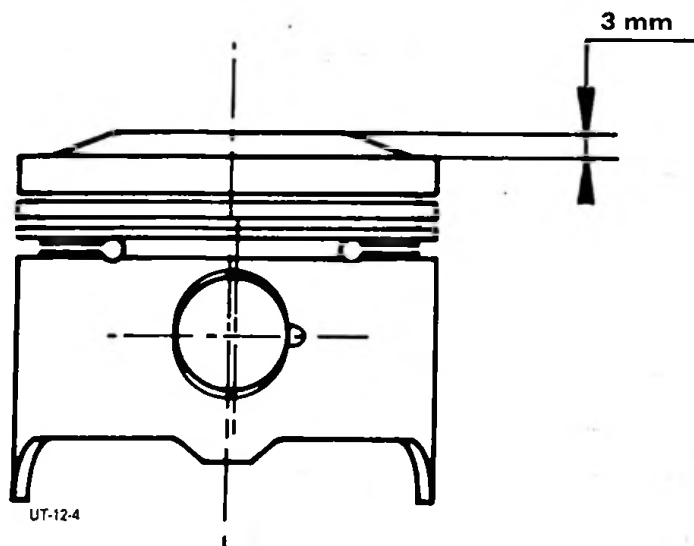
• Architecture générale :

- Bloc-cylindres en fonte.
- Chemises en acier du type humide, amovibles.
Joints d'embase de chemise en acier plaqué aluminium : 3 épaisseurs de joint.
- Dépassement des chemises : 0,07 à 0,14 mm (le plus proche de 0,14 mm)

ÉPAISSEUR	REPÈRE
0,10	
0,12	
0,15	

UT-11-1

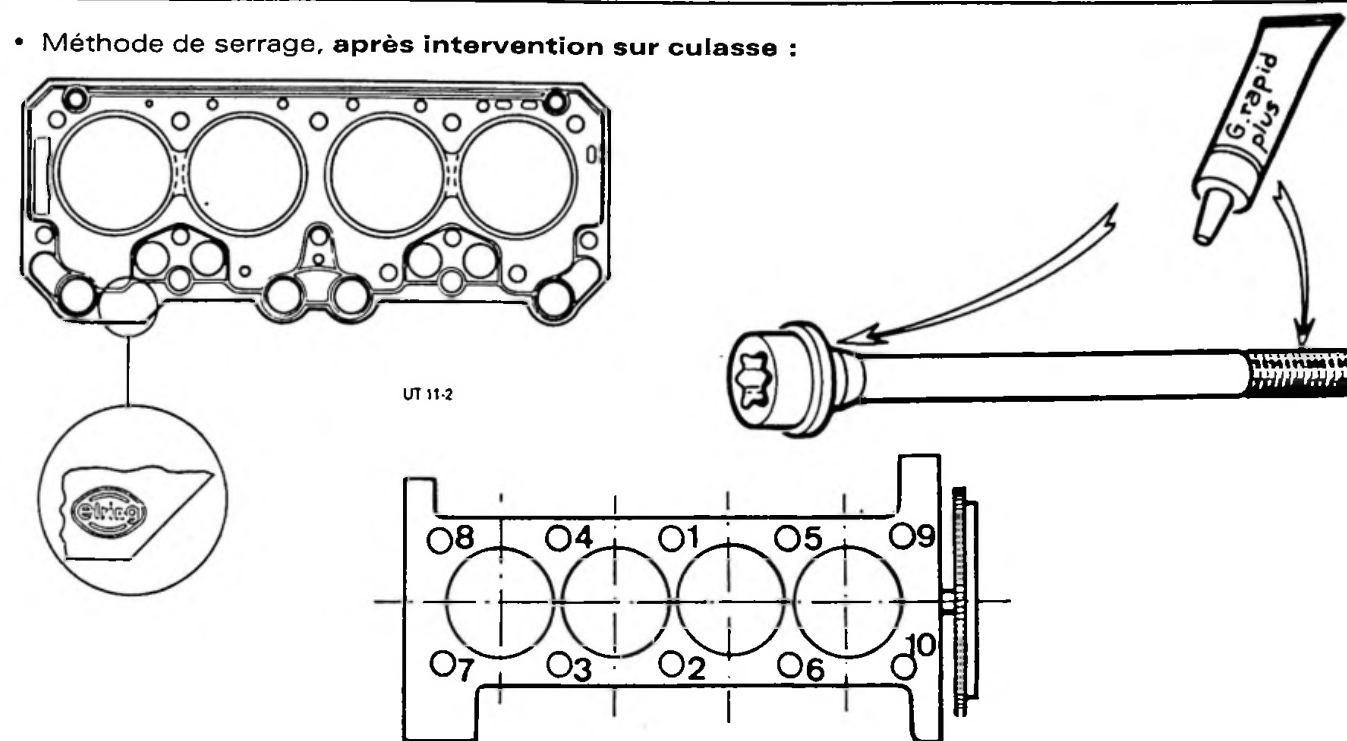
- Pistons Ø 88 mm, en alliage d'aluminium, 3 segments.



UT-12-4

- Bielles en acier forgé.
- Vilebrequin en acier forgé, 5 paliers.
- Culasse en alliage d'aluminium, avec chambres de combustion hémisphérique.
 - Joint de culasse ELRING, épaisseur 1,45 mm
 - Pas de resserrage de la culasse à la première révision, mais maintien du réglage des culbuteurs (moteur froid).
Admission : 0,10 mm
Echappement : 0,25 mm
 - Siège de soupapes en acier.

• Méthode de serrage, après intervention sur culasse :



UT 11-2

Conditions préalables :

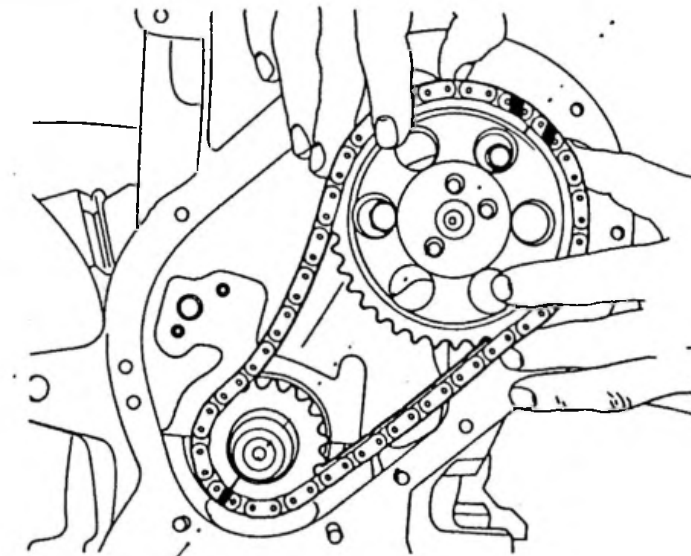
- Joint sec, filetage et face d'appui sous tête des vis graissés.
- Serrer les vis à 6 m.daN suivant l'ordre indiqué (embout TORX n° 55).
- Vis par vis et suivant l'ordre indiqué, desserrer puis resserrer à 2 m.daN + serrage à l'angle de 300°.
- Contrôler le réglage des culbuteurs (à froid).

REMARQUE

- Cette méthode de serrage ne nécessite pas de chauffe du moteur avant serrage définitif. Il s'effectue directement à froid.
- Soupapes : 8 en-tête culbutées.
- Arbre à cames latéral.
- Distribution par chaîne et pignons.
- Epure théorique de la distribution avec un jeu de 0,7 mm aux soupapes (à titre indicatif).

Ouverture admission	:	A O A	=	2°
Fermeture admission	:	R F A	=	35°
Ouverture échappement	:	A O E	=	34°
Fermeture échappement	:	R F E	=	4° 30'

- Calage de la distribution par repères sur chaîne et pignons



● Graissage :

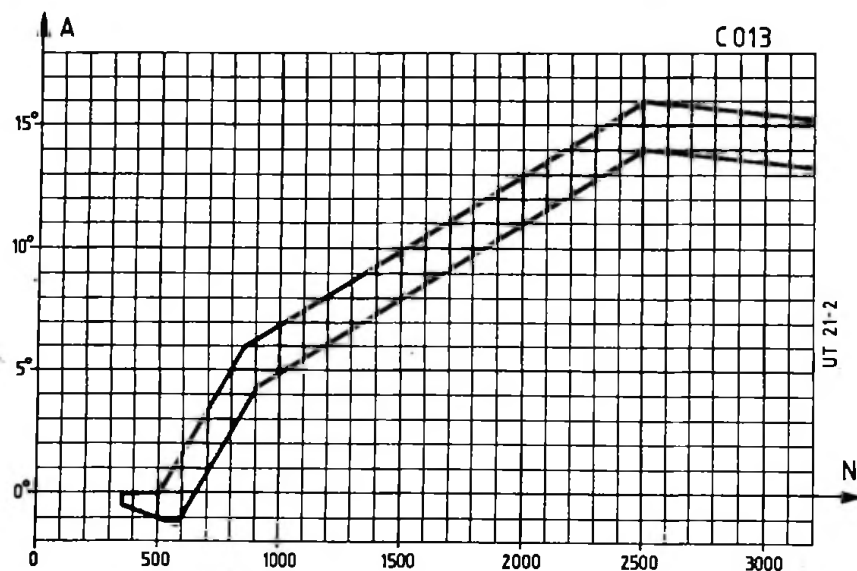
- Capacité du carter moteur sec : 4 litres, environ.
- Capacité du carter après vidange : 3,5 litres.
- Différence entre Mini et Maxi à la jauge à huile : 1 litre.
- Qualité d'huile :
 - Toutes saisons : TOTAL QUARTZ 10W40 - TOTAL GTE 15W40 - TOTAL GTi 3.10W40 - TOTAL GTS PLUS 15W40
 - Régions très froides (à partir de - 10° C) : TOTAL QUARTZ 10W40.
 - Cartouche de filtre à huile : PURFLUX LS 468 A.
 - Pression d'huile (à chaud) : 3,8 bars à 4000 tr/mn.
 - Tarage du manocontact : 0,44 à 0,38 bar.

● Allumage :

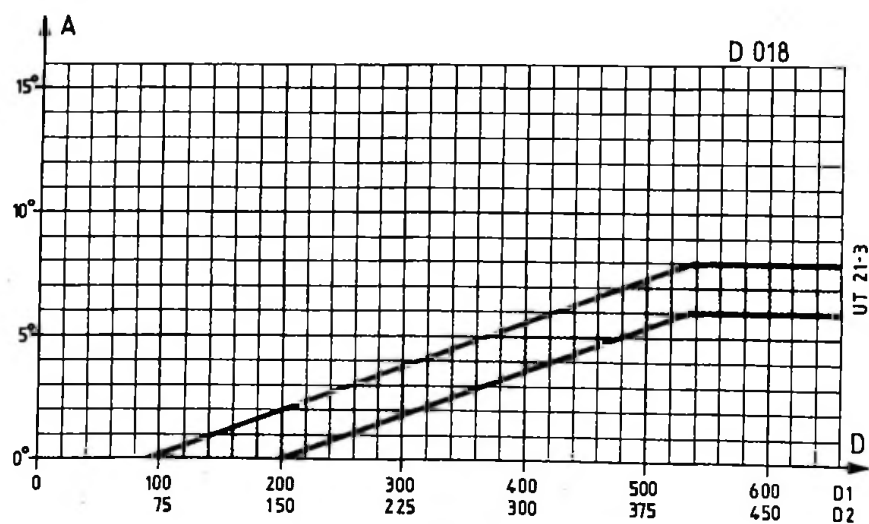
- Allumage transistorisé à déclenchement électromagnétique.
- Calage dynamique (capsule à dépression débranchée) :

6° à 700 tr/mn

- Courbe d'avance centrifuge :



- Courbe d'avance à dépression :



D1 : dépression en m.bar – D2 : dépression en mm/Hg

- Bougies :

BOSCH W 7 D C
CHAMPION N 281 YC

- Bobine d'allumage :

N° P.R. : 91 535 633

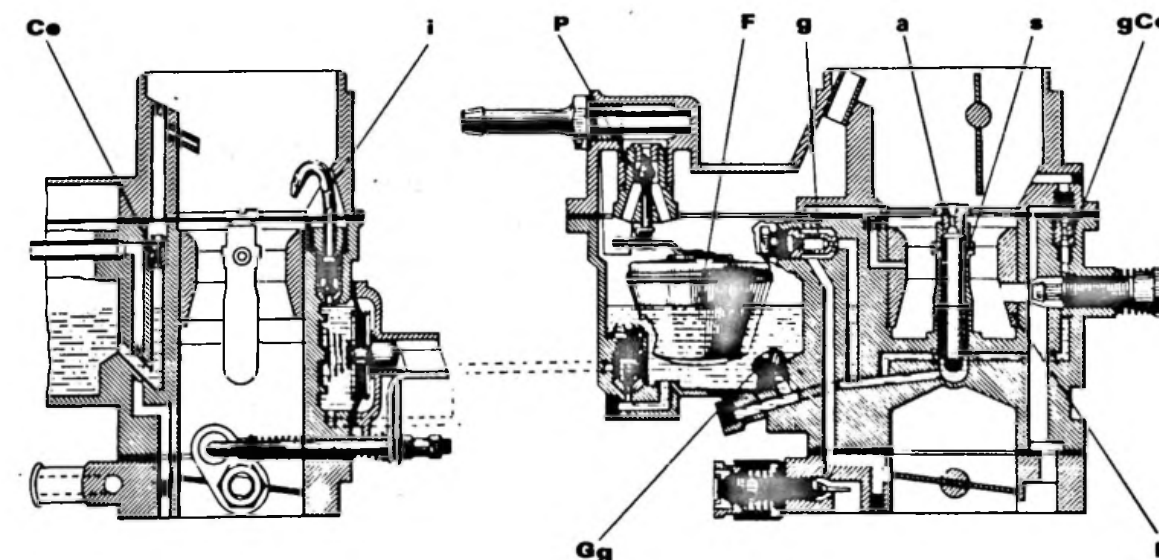
- Module d'allumage :

BOSCH N° P.R. : 97 532 831

1.3 - Alimentation-carburant

- Capacité du réservoir à carburant : 70 litres
- Nature du carburant : **essence Super 98 RON Sans Plomb, super avec plomb 97 RON, super sans plomb 95 RON.**
- Carburateur du type simple corps inversé, avec :
 - Commande de départ à froid manuelle, du type à volet de départ.
 - Réchauffage du pied de carburateur, par circulation d'eau.
 - Dispositif de ralenti à CO constant.
 - Marque : SOLEX
 - Type 34 PBISA – 16
 - Repère : PSA 425
- Conformité des réglages :

Buse d'air	K	25
Gicleur d'alimentation	Gg	127,5
Ajutage d'automatisme	a	155
Gicleur de ralenti	g	45 (étouffoir)
Gicleur de CO constant	g Co	35
Calibre d'éconostat	Ce	50
Injecteur de pompe de reprise	i	50
Pointeau	P	Ø 1,6 mm
Course de pompe		4 mm
Ouverture positive du papillon		0,9 mm

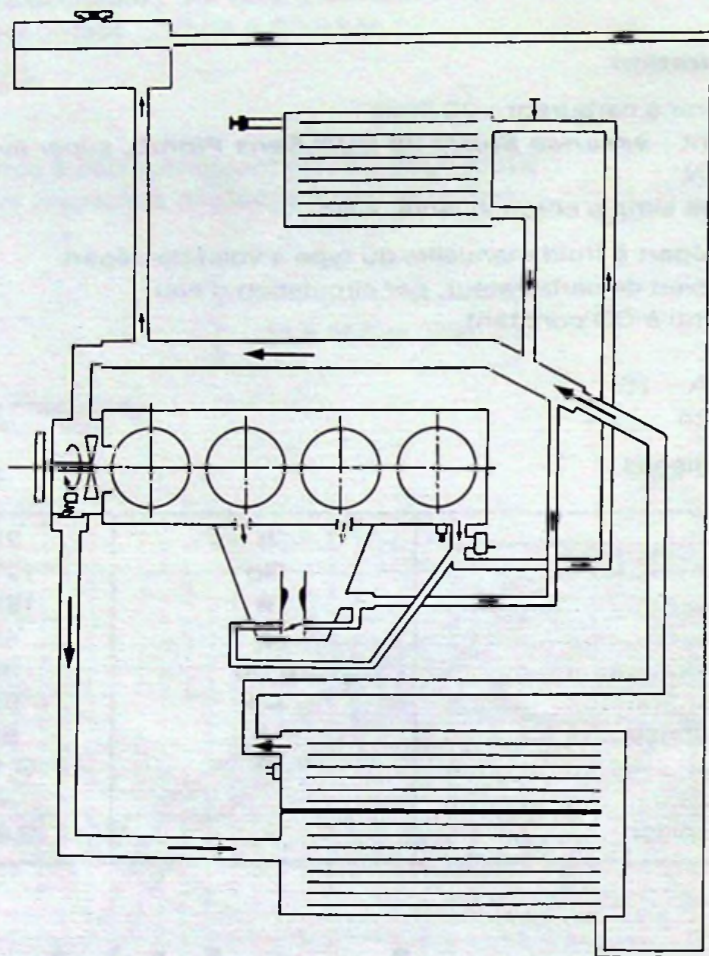


RÉGLAGE DU RALENTI

RÉGIME DE RALENTI = 900 + 50 ₀ tr/mn	CO = 1,5 à 2 %	CO 2 > 10 %
---	----------------	-------------

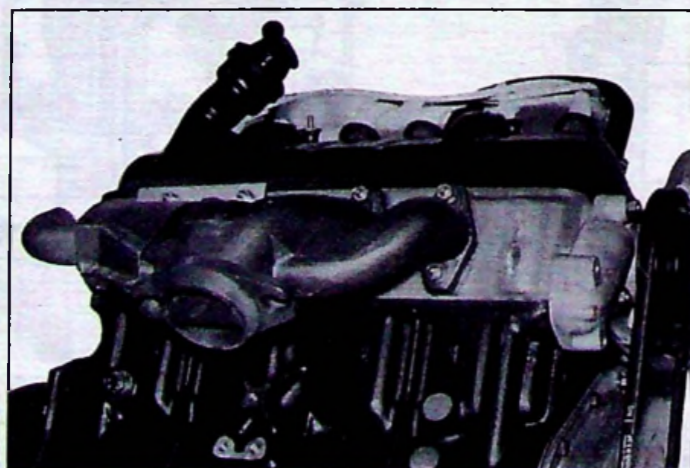
1.4 - Refroidissement :

- Contenance du circuit de refroidissement : environ 9 litres.
- Surface de l'échangeur : 27,5 dm², faisceau aluminium.
- Tarage du bouchon de remplissage : 1 bar.
- Thermostat : 82°/95° C
- Liquide de refroidissement assurant une protection jusqu'à - 35° C.
- Un motoventilateur spécifique commandé par thermocontact 92°/87°.
- Thermomètre et témoin de température critique d'eau (s'allume entre 102° et 108° C).
- Particularité du radiateur : type PO sur C 25 Essence Tous Types.



1.5 - Echappement :

- Ligne rigide simple sortie, avec pot de détente et silencieux communs C 25 E T.T.
- Raccordement sur collecteur par portée sphérique (Rotule Metex)
- Collecteur et tube avant à double circuit, du type "siamois".



87-26

2 - TRANSMISSIONS

2.1 - Embrayage

- Embrayage à garde nulle.
- Mécanisme à diaphragme.
- Friction : monodisque à sec, matière F 202 (sans amiante) à moyeu amorti.
- Réglage de la hauteur de pédale de débrayage :
L'aligner sur la hauteur de la pédale de frein (0, - 5 mm).

MOTEUR	MÉCANISME	FRICTION
Essence	VERTO 230 DBR 5500	Ø 228,6 mm
Diesel Tous Types	VERTO 235 DBR 5000	Ø 228,6 mm

2.2 - Boîte de vitesses - Transmissions :

MOTEUR	REPÈRE B.V./N° P.R.	RAPPORT + (VITESSE A 1000 tr/mn EN KM/h*)					COUPLE CYLINDR.	RAPPORT TACHY.
		1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e		
XN 1 TA	2 HE 65/95 655 938	1 x 41 (6,14)	18 x 35 (11,77)	27 x 37 (16,71)	32 x 31 (23,64)	43 x 33 (29,84)	13 x 73	22 x 10
U 25/661	2 HE 67/95 655 940							
U 25/673	2 HE 64/95 655 935	(6,67)	(12,80)	(18,17)	(25,70)	(32,44)	12 x 62	

* Pour une circonférence de roulement des pneumatiques : 2,145 m.

Lubrification (Rappel)

Qualité d'huile : TOTAL TRANSMISSION — BV 75 W/80 W

Contenance totale : 1,6 litre.

Transmissions : Sans évolution.

2.3 - Roues-pneumatiques :

- Jantes : 5 1/2 JK 16"
- Pneumatiques : 195/75 R 16 XCA
- Pression de gonflage :

AV = 4 bars
AR = 4,5 bars

3 - SUSPENSION - DIRECTION - FREINS

3.1 - Essieu avant

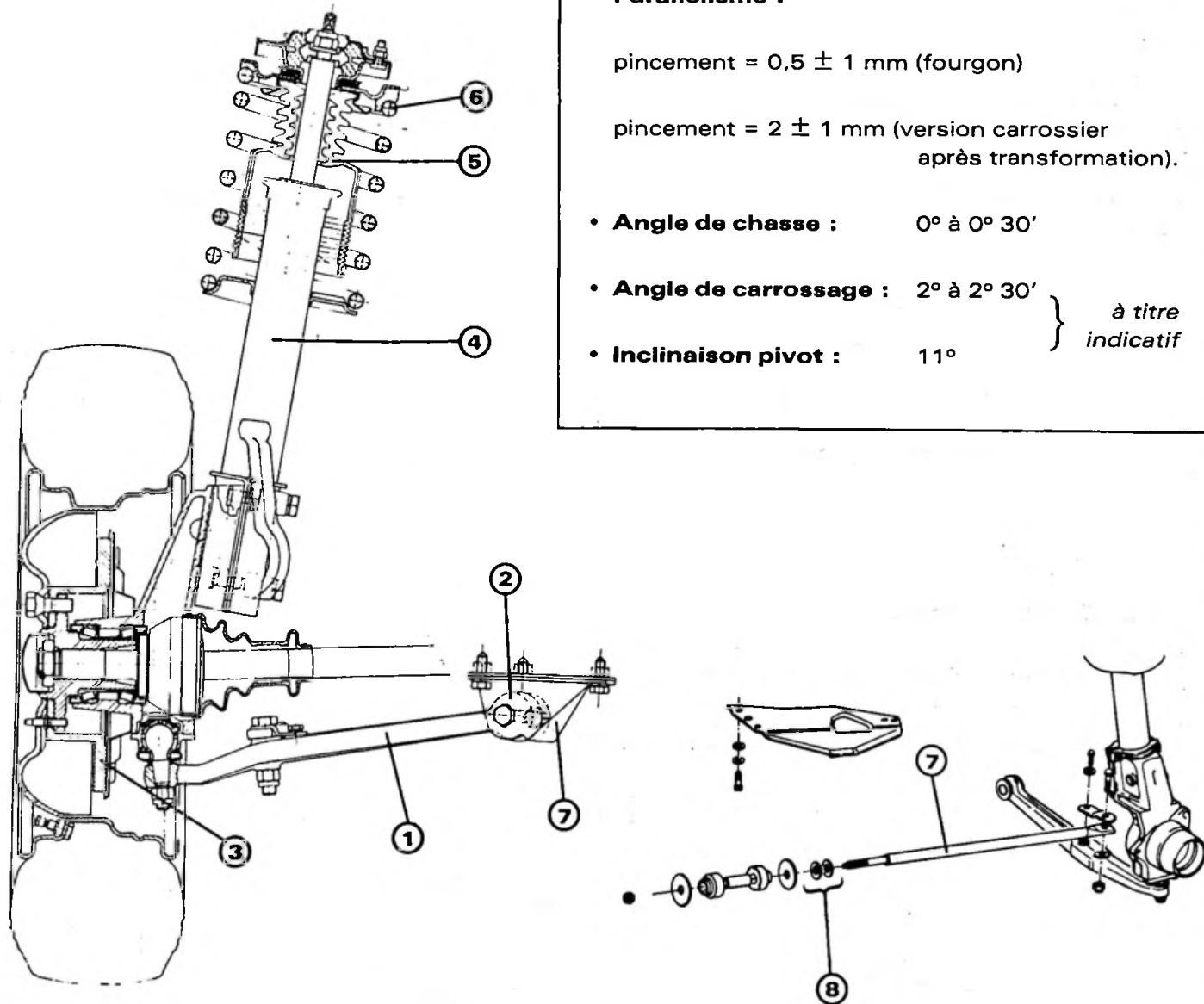
L'essieu avant "1800 kg" diffère de l'essieu "1000/1400", par :

- le bras de suspension (1), (bloc élastique (2) de Ø augmenté),
 - le disque de frein (3) (équipe les versions C25 D Turbo T.T.),
 - l'amortisseur (4) (tige Ø 28 mm),
 - la butée de débattement (5),
 - le ressort hélicoïdal (6) :
- Diesel T.T. : h = 373 mm, Ø fil = 17,6 mm.
 Essence long. : h = 363 mm, Ø fil = 17,6 mm.
 Essence standard : idem 1000 et 1400 T.T. : h = 383 mm, Ø fil = 16,3 mm
- le tirant de chasse (7), longueur 537,5 mm, équipé de deux rondelles (8), d'épaisseur totale 5 mm. (Ce tirant de chasse équipe les véhicules C25 1000 et 1400 T.T. jusqu'au N° de chassis 61419, de janvier 1991).

CARACTÉRISTIQUES DE L'ESSIEU AVANT :

Véhicule en ordre de marche :

- **Parallélisme :**
 - pincement = $0,5 \pm 1$ mm (fourgon)
 - pincement = 2 ± 1 mm (version carrossier après transformation).
- **Angle de chasse :** 0° à 0° 30'
- **Angle de carrossage :** 2° à 2° 30' } à titre indicatif
- **Inclinaison pivot :** 11°

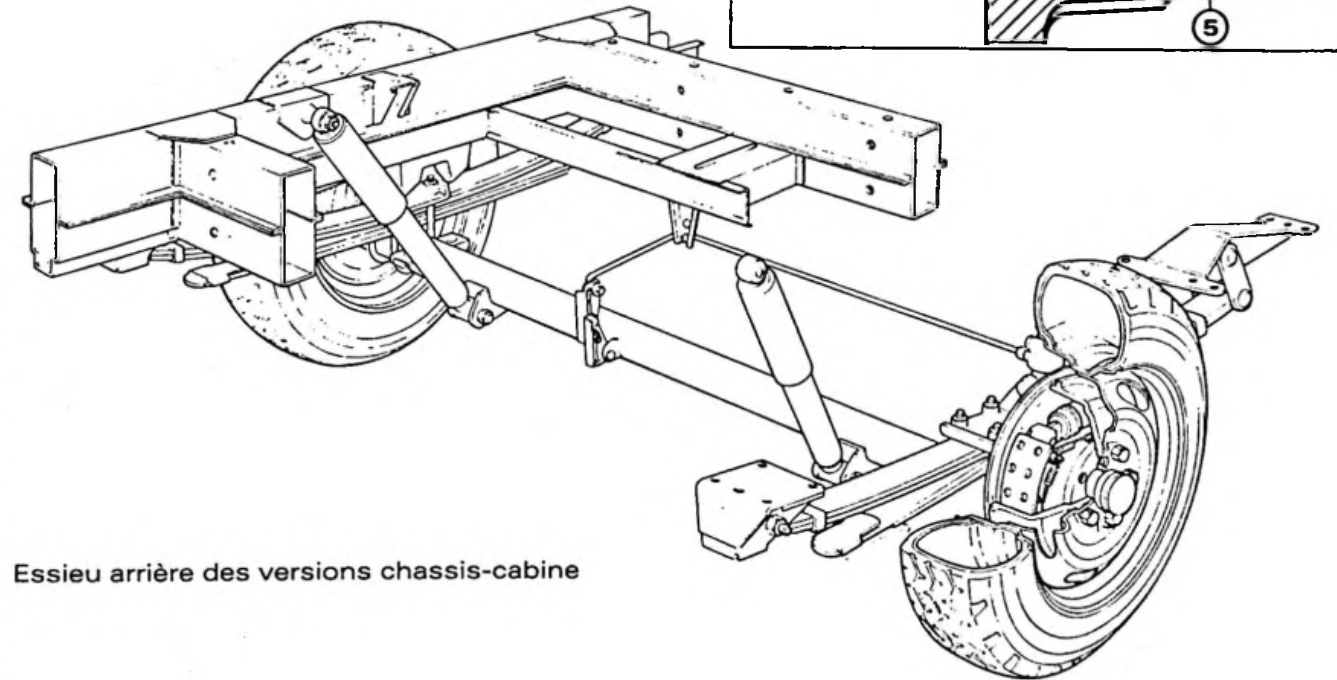
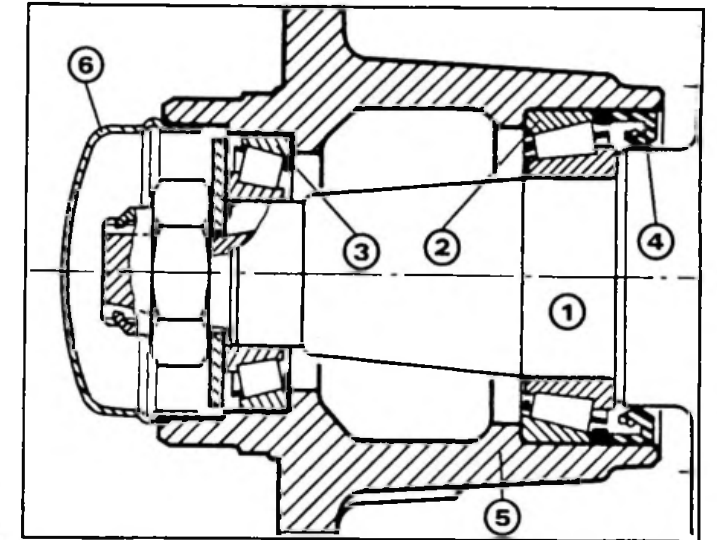


3.2 - Essieu arrière :

Eléments spécifiques aux versions 1 800 kg :

- Fusées (1).
- Roulements à rouleaux coniques renforcés :
 - roulement intérieur (2) 75 x 40 x 26 mm
 - roulement extérieur (3) 62 x 30 x 21,25 mm.
- Bague d'étanchéité (4) à double lèvre.
- Moyeu (5) et bouchon (6).
- Plateau de frein assemblé.
- Amortisseurs, qu'ils soient du type fourgon ou du type chassis-cabine (tige : Ø augmenté).
- Ensembles de lames de ressort (2 x 9 mm + 2 x 13 mm), commun fourgon/chassis-cabine.
- Butée de talonnage double.

En réparation, montage par outil spécifique OUT 30 4098-T (Note outillage n° 91-08)



Essieu arrière des versions chassis-cabine

3.3 - Direction :

Deux types de direction :

- Direction mécanique à crémaillère (commune aux véhicules C25 TT)
- Direction assistée (option) du type à centre ouvert, présentée dans la Note Technique C25 (10) N° 1 du 31 mars 1989.

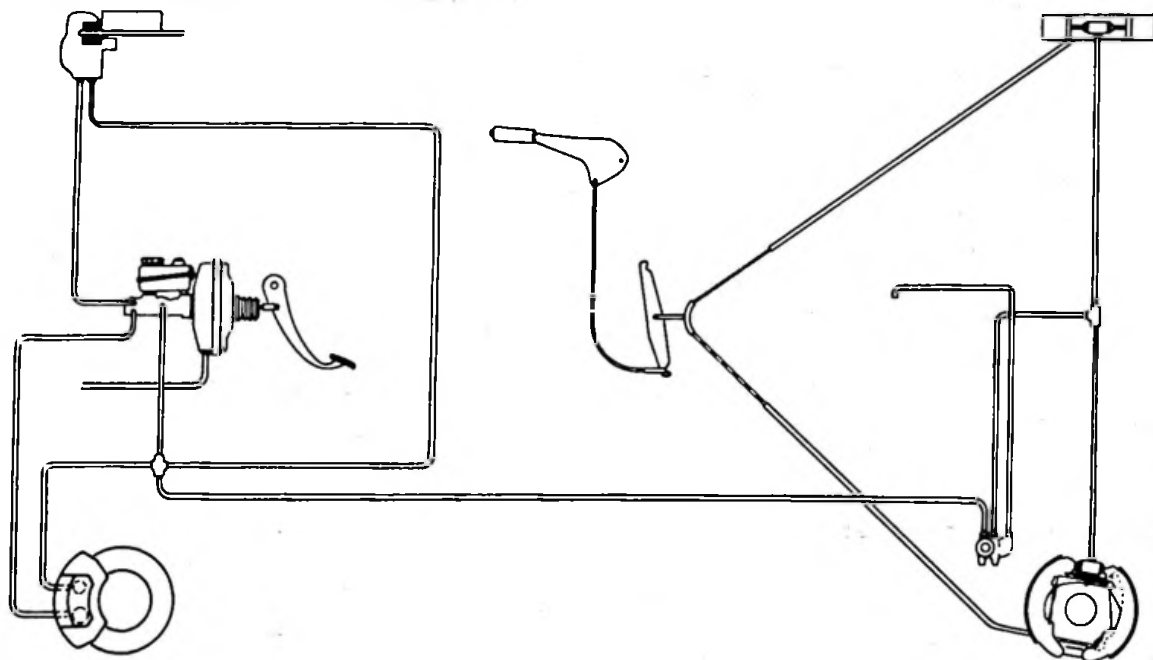
Caractéristiques (Rappel) :

- Diamètre du volant 430 mm
- Nombre de tours volant de butée à butée 4,4 (3,25 en DIRAS)
- Course de la crémaillère 152 mm
- Rapport de démultiplication 25,2/1 (16/1 en DIRAS)
- Angle de braquage :
 - roue intérieure 38° à 41°
 - roue extérieure 32° à 35°
- Longueur des biellettes de direction 322 mm (préréglage)
- Diamètre minimum de braquage entre trottoirs :
 - empattement long 13,9 mm
 - empattement standard 11,4 mm

3.4 - Freinage :

Le dispositif principal de freinage se compose de :

- Eléments montés sur véhicule C25 Diesel Turbo, en ce qui concerne les freins avant, la commande hydraulique et l'assistance.
- Eléments communs C25 T.T. : le correcteur de freinage, les tambours, les plateaux nus de frein arrière.
- Eléments spécifiques : segments arrière, leur mécanisme de rattrapage automatique de jeu, cylindre de roue.

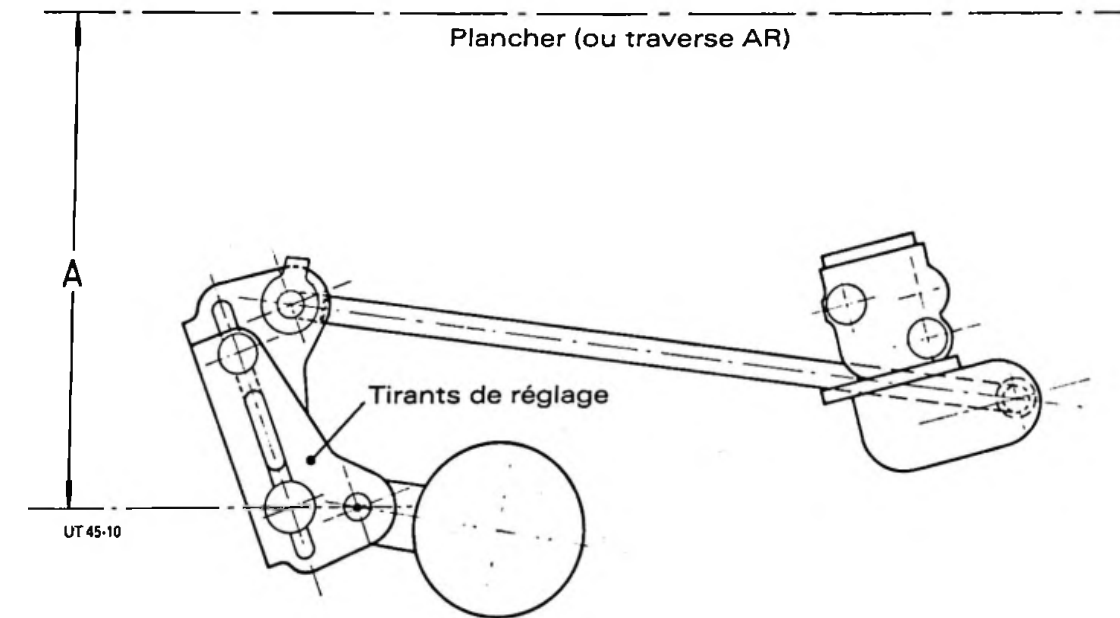


Le principe des dispositifs de freinage est inchangé ; *rappel* :

- Disques à l'avant, avec étrier flottant (GIRLING).
- Tambours à l'arrière, à rattrapage de jeu automatique (GIRLING).
- Commande hydraulique par maître-cylindre à double circuit, assistée d'un dispositif à dépression.
- Frein de sécurité sur les roues arrière, par action sur les garnitures de frein principal.

Principales caractéristiques :

- Disque de frein avant Ø 290 mm, épaisseur 16 mm (épaisseur mini = 14,8 mm)
- Plaquettes de frein avant sans amiante : Ferodo 455 FF - Galfer 3314 FF
- Maître-cylindre Ø 25 mm, avec courses 21,5 et 11,5 mm.
- Amplificateur de freinage 8" tandem (deux membranes).
- Générateur de vide à débit augmenté (motorisations Diesel).
- Tambours 254 x 57 mm.
- Segments de frein arrière ENERGIT 550 FF (sans amiante), surface totale : 554 cm², à rattrapage automatique de jeu.
- Cylindre de roue Ø 27 mm.
- Correcteur de freinage arrière : compensateur asservi à la charge.



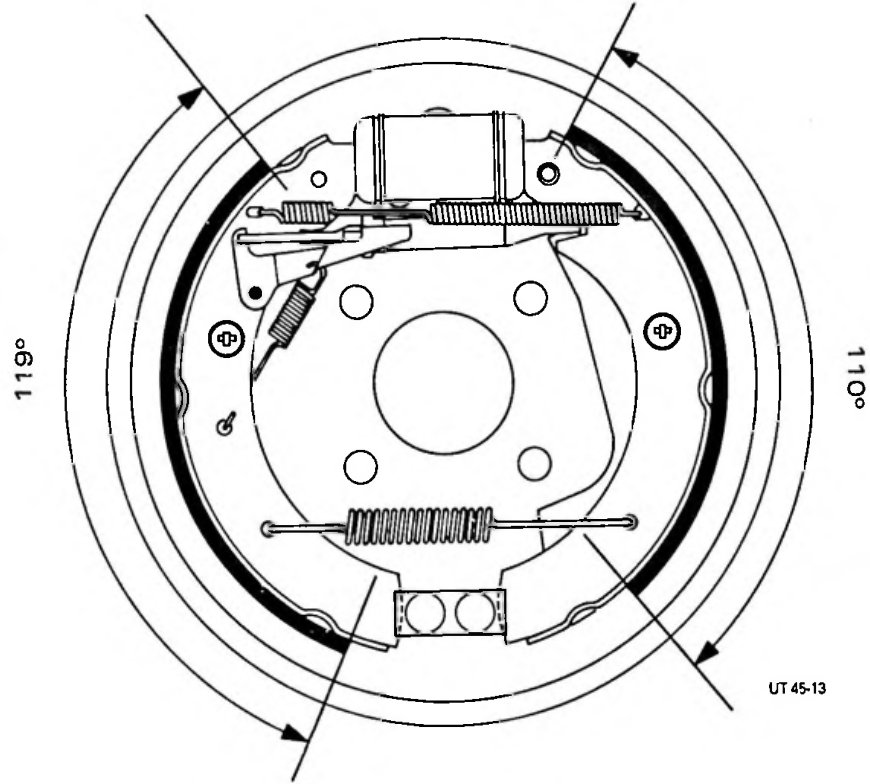
Réglage du correcteur de freinage :

Pour une pression aux freins avant de 60 bars, régler à l'aide des tirants la pression aux freins arrière, véhicule en ordre de marche + conducteur (70 kg).

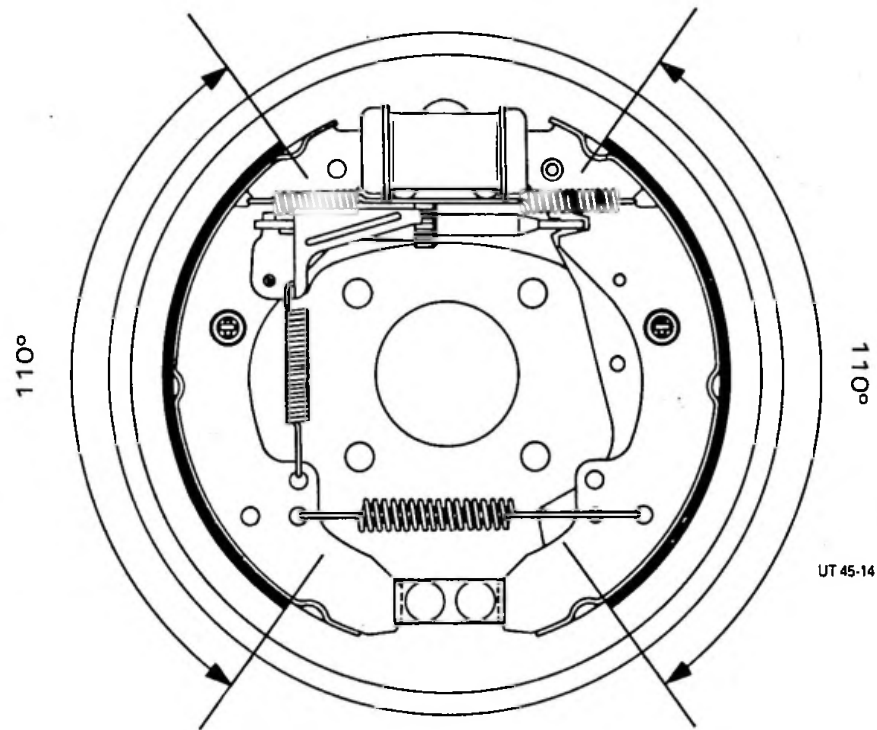
Véhicule	Cote "A" (mm)*	Pression circuit arrière (bars)
Fourgon T.T.	310 ± 5	19 à 24
T.T. sauf fourgon	237 ± 5	

PLATEAUX DE FREIN ARRIÈRE

1800 kg

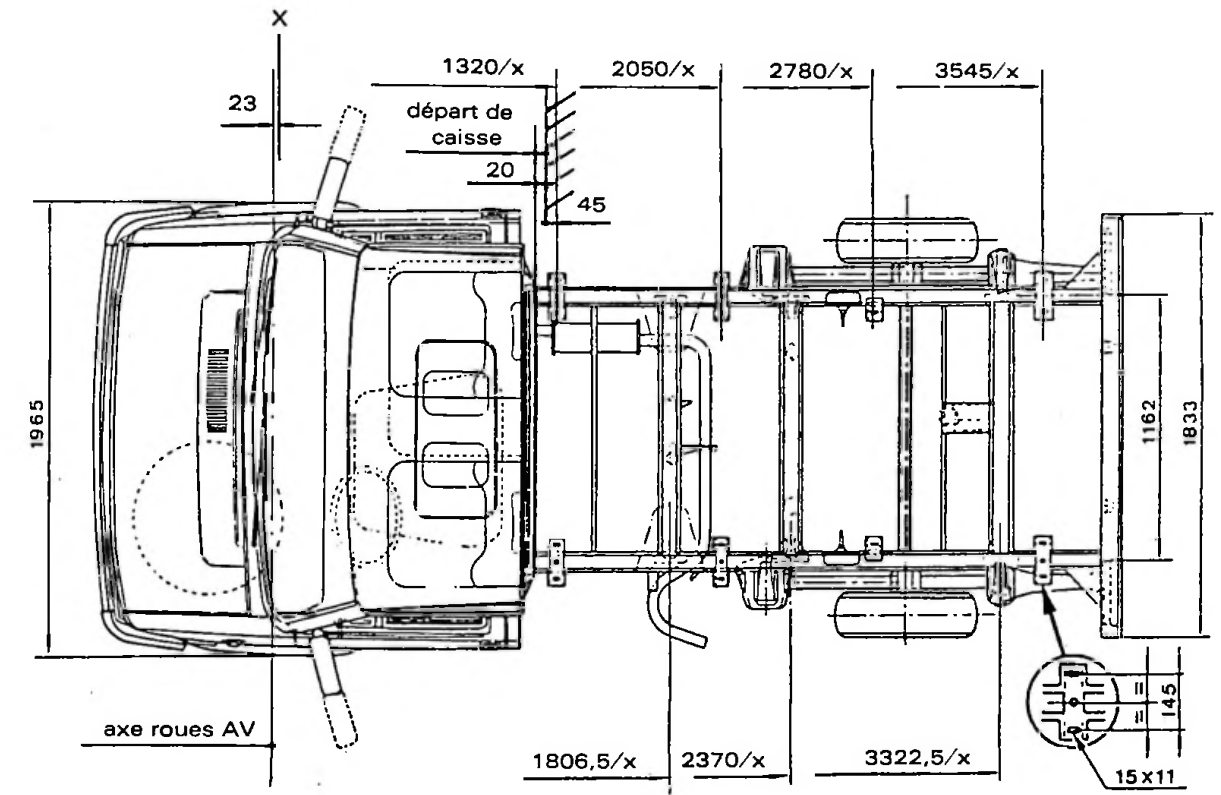


1000 - 1400 kg (Rappel)

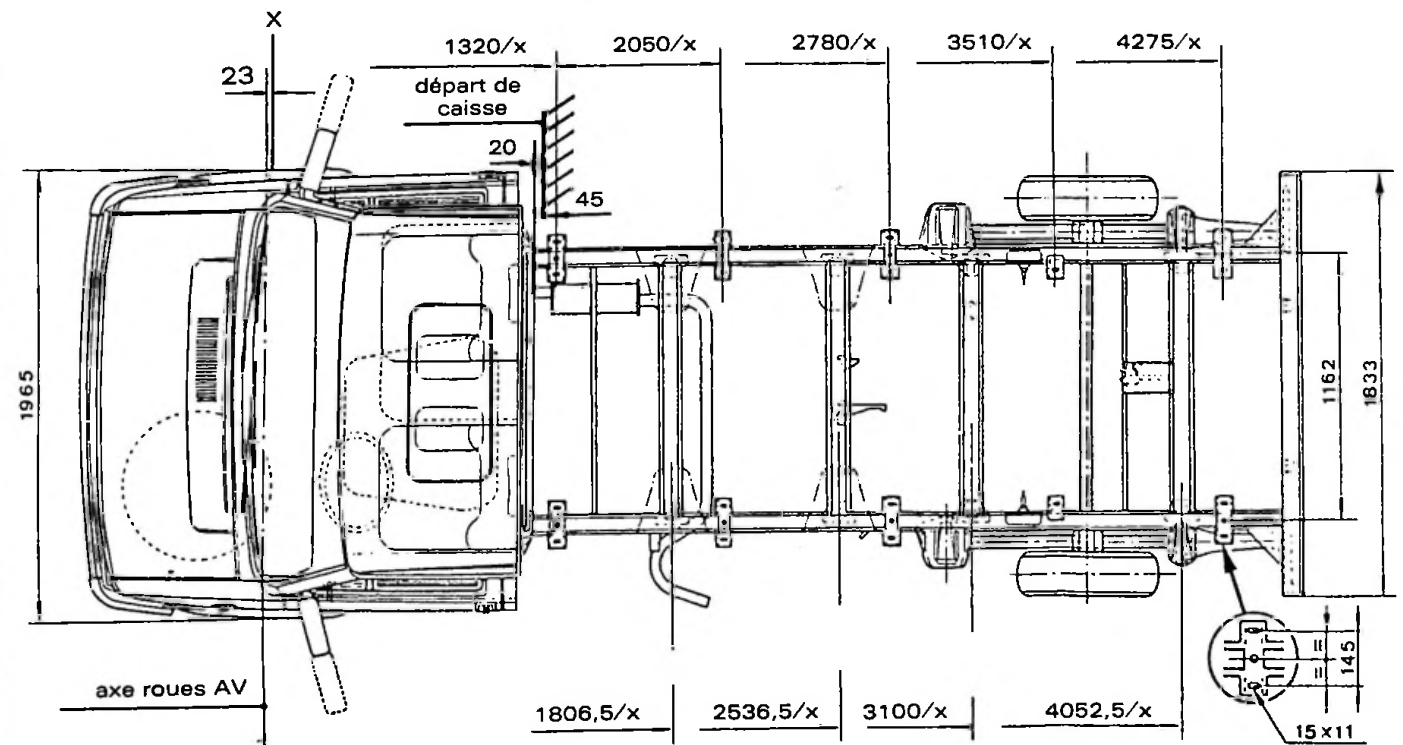


1. CHASSIS

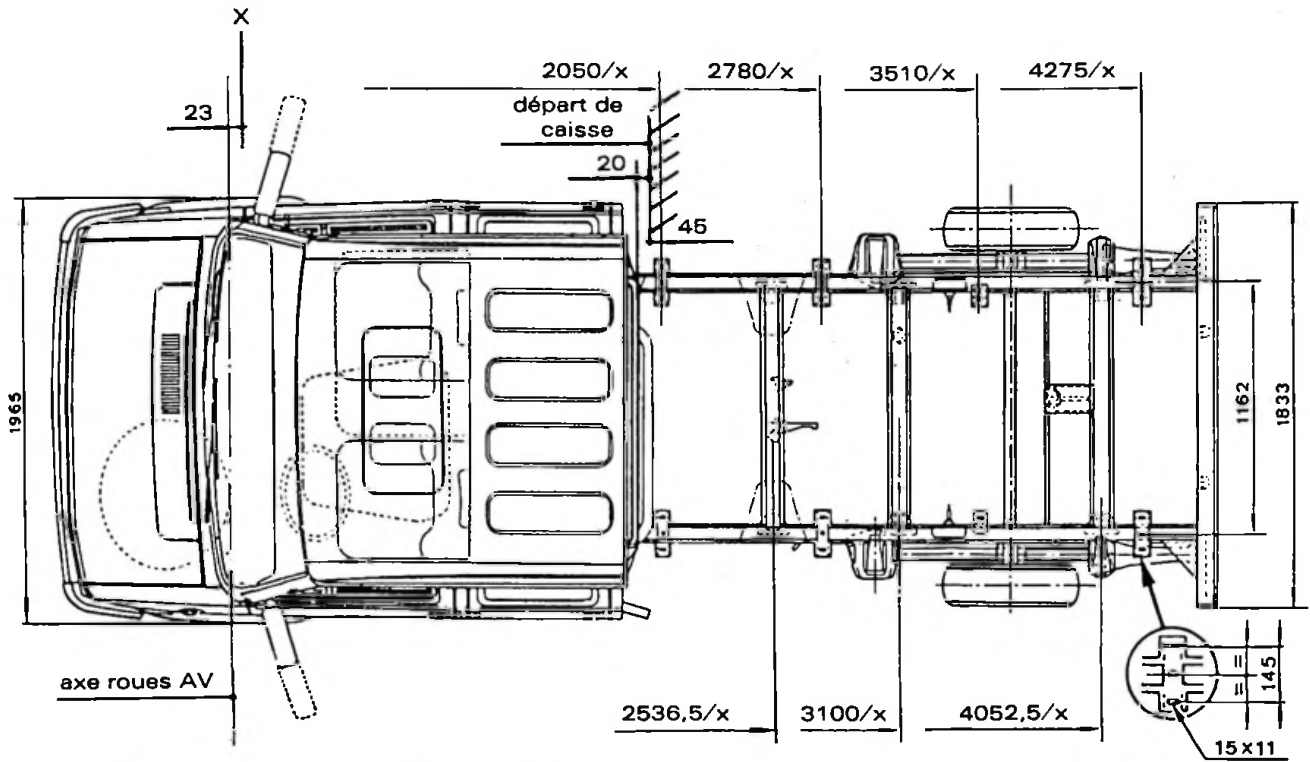
1.1 - Chassis cabine empattement standard



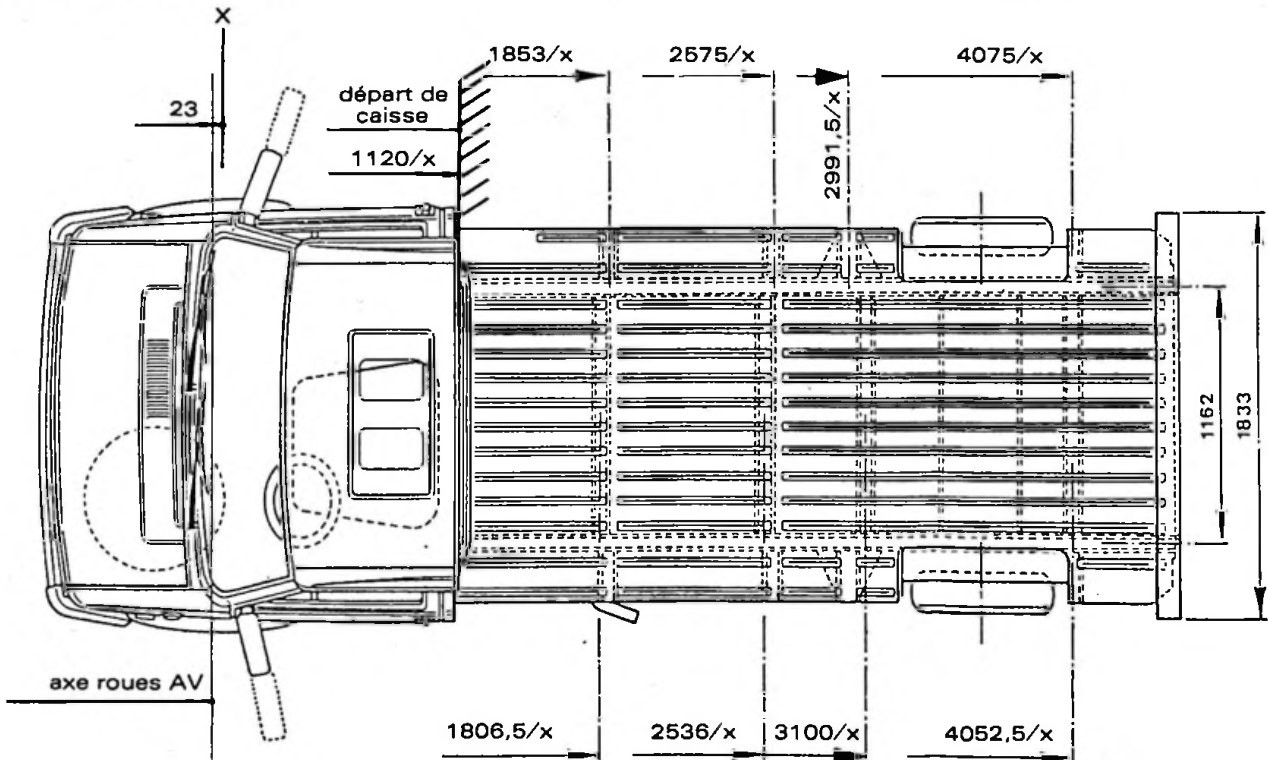
1.2 - Chassis cabine empattement long



1.3 - Chassis cabine double



1.4 - Plancher cabine



NOTA : LES CAISSES 1800 kg sont spécifiques



CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
MÉTHODES TECHNIQUES

NOTE TECHNIQUE

C 25

0

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

CITROËN C 25 TOUS TYPES

N° 17

DIFFUSION :

TOUS PAYS

Année Modèle 1993

Le 30 Juin 1992

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN (10...) ou 208900**

1537

La gamme des véhicules **CITROËN C 25 "Année Modèle 1993"** Europe s'établit comme indiqué dans les tableaux de répartition ci-après.

La principale évolution par rapport à l'année Modèle 1992 concerne la gamme commerciale, dont le nombre de versions est réduit.

SOMMAIRE

- **TABLEAUX DE RÉPARTITION EUROPE**
- **TEINTES CARROSSERIE**
- **ÉVOLUTIONS TECHNIQUES**

DÉSIGNATION E : Essence D : Diesel DT : Diesel Turbo	VERSION	SYMBOLE MINES (VDS)	PUIS. FISCALE (FR) CV	MOTEUR			BOITE DE VITESSES		SUSPENSION, ARRIÈRE	EMPATTEMENT * C : Court = 2,315 mm * S : Standard = 2,923 mm * I : Intermédiaire = 3,2 mm * L : Long = 3,65 mm	PAYS DE DISTRIBUTION												
				TYPE	CYLINDRÉE cm³	PUISSANCE DIN (ch)	Nbre RAP-PORTS	TYPE			TYPE (v. p.6)	F	D	A	B	DK	E	SF	GB	N	NL	S	CH
Chassis cabine E	1800	290 K 32/2	11	170 C	1971	85	5	2 HE 85	VI	L													
Chassis cabine E	1800	290 K 42/2		170 D	1971	85	5	2 HE 85	VI	L													
Chassis cabine D	1800	290 K 52/2	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 93	VI	L													
Chassis cabine DT	1800	290 K 92/2	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 92	VI	L													
Chassis double cabine E	1400	290 G 22/3		170 B	1971	78	5	2 HE 86	IV	L													
Chassis double cabine E	1400	290 G 42/3		170 D	1971	85	5	2 HE 86	IV	L													
Chassis double cabine D	1400	290 G 52/3	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 94	IV	L													
Chassis double cabine DT	1400	290 G 92/3	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 95	IV	L													
Chassis double cabine DT	1400	290 G 72/3		M 705 T	1929	82	5	2 HE 90	IV	L													
Chassis double cabine E	1800	290 K 32/3	11	170 C	1971	85	5	2 HE 85	VI	L													
Chassis double cabine E	1800	290 K 42/3		170 D	1971	85	5	2 HE 85	VI	L													
Chassis double cabine D	1800	290 K 52/3	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 93	VI	L													
Chassis double cabine DT	1800	290 K 92/3	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 92	VI	L													
Chassis nu D	1400	290 G 52/5	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 94	XII	S													
Chassis nu DT	1400	290 G 92/5	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 95	XII	S													
Chassis nu D	1400	290 G 52/9	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 94	XII	I													
Chassis nu DT	1400	290 G 92/9	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 95	XII	I													
Chassis nu E	1400	290 G 42/6		170 D	1975	85	5	2 HE 86	XII	L													
Chassis nu D	1400	290 G 52/6	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 94	XII	L													
Chassis nu DT	1400	290 G 92/6	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 95	XII	L													
Chassis nu E	1800	290 K 32/5	11	170 C	1971	85	5	2 HE 85	VI	S													
Chassis nu D	1800	290 K 52/5	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 93	VI	S													
Chassis nu DT	1800	290 K 92/5	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 92	VI	S													
Chassis nu E	1800	290 K 32/6	11	170 C	1971	85	5	2 HE 85	VI	L													
Chassis nu D	1800	290 K 52/6	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 93	VI	L													
Chassis nu DT	1800	290 K 92/6	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 92	VI	L													
Plancher cabine E	1400	290 G 22/7	11	170 B	1971	85	5	2 HE 86	II	S													
Plancher cabine D	1400	290 G 52/7	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 94	II	S													
Plancher cabine DT	1400	290 G 92/7	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 95	II	S													
Plancher cabine E	1400	290 G 22/4	11	170 B	1971	85	5	2 HE 86	II	L													
Plancher cabine D	1400	290 G 52/4	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 94	II	L													
Plancher cabine DT	1400	290 G 92/4	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 95	II	L													
Plancher cabine DT	1400	290 G 72/4		M 705 T	1929	82	5	2 HE 90	II	L													
Plancher cabine E	1800	290 K 32/4	11	170 C	1971	85	5	2 HE 85	V	L													
Plancher cabine D	1800	290 K 52/4	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 93	V	L													
Plancher cabine DT	1800	290 K 92/4	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 92	V	L													
Combi standard E	1000	290 C 11	10	169 B	1976	69	5	2 HE 87	I	S													
Combi standard D	1000	290 C 62	8	D9B	1905	71	5	2 HE 88	I	S													
Combi standard E	1400	290 C 22/1		170 B	1971	78	5	2 HE 86	II	S													
Combi standard E	1400	290 C 42/1		170 D	1971	85	5	2 HE 86	II	S													
Combi standard D	1400	290 C 52/1		U25/661	2500	75	5	2 HE 94	II	S													
Combi standard DT	1400	290 C 72/1		M 705 T	1929	82	5	2 HE 90	II	S													
Combi standard D	800	290 S 62		D9B	1905	71	5	2 HE 82	VII	C													

DÉSIGNATION	VERSION	SYMBOLE MINES (VDS)	PUISS. FISCALE (FR) CV	MOTEUR			BOITE DE VITESSES		SUSPENSION ARRIÈRE	EMPATTEMENT * C : Court = 2,315 mm * S : Standard = 2,923 mm * I : Intermédiaire = 3,2 mm * L : Long = 3,65 mm	PAYS DE DISTRIBUTION												
				TYPE	CYLINDRÉE cm³	PUISSANCE DIN (ch)	Nbre RAP-PORTS	TYPE			TYPE (v. p.6)	F	D	A	B	DK	E	SF (1)	GB	N	NL	S	CH
Combi confort E	1000	290 C 22	11	170 B	1971	78	5	2 HE 86	I	S													
Combi confort E	1000	290 C 42		170 D	1971	85	4	2 HE 86	I	S													
Combi confort D	1000	290 C 62		D9B	1905	71	5	2 HE 88	I	S													
Combi confort D	1000	290 C 52	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 94	I	S													
Combi confort DT	1000	290 C 72		M705T	1929	82	5	2 HE 90	I	S													
Combi club E	1000	290 C 22	10	170B	1971	78	5	2 HE 86	I	S													
Combi club E	1000	290 C 42		170D	1971	85	5	2 HE 86	I	S													
Combi club D	1000	290 C 52	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 94	I	S													
Combi club DT	1000	290 C 92	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 95	I	S													
Combi club DT	1000	290 C 72		M705T	1929	82	5	2 HE 90	I	S													
Minibus	1400	290 D 42		170 D	1971	85	5	2 HE 86	II	L													
Minibus	1400	290 D 72		M705T	1929	82	5	2 HE 90	II	L													
4 x 4 Fourgon E *	1400	290 B 44		170D	1971	85	5	PB	X	S													
4 x 4 Fourgon D	1400	290 B 54	10	U25/661	2500	75	5	CD	X	S													
4 x 4 Fourgon DT	1400	290 B 94	10	U25/673	2500	95	5	CT	X	S													
4 x 4 Chassis cabine E *	1400	290 G 44/1		170 D	1971	85	5	PB	XI	S													
4 x 4 Chassis cabine D	1400	290 G 54/1	10	U25/661	2500	75	5	CD	XI	S													
4 x 4 Chassis cabine DT	1400	290 G 94/1	10	U25/673	2500	95	5	CT	XI	S													
4 x 4 Combi confort *	1000	290 C 44		170 D	1971	85	5	PB	IX	S													
4 x 4 Combi confort	1000	290 C 54	10	U25/661	2500	75	5	CD	IX	S													
4 x 4 Combi confort	1000	290 C 94	10	U25/673	2500	95	5	CT	IX	S													

* Note technique de présentation en cours.

(1) jusqu'au 1/1/1993

Définition de la suspension arrière

TYPE	COMPOSITION	N° P.R.
I	4 lames de 8 mm sans effet retardé (suspension dite "adoucie")..... + amortisseurs.....	ZF 05 928 625 ZF 05 983 928
II	2 lames de 8 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé..... + amortisseurs.....	ZF 04 478 130 4 434 812
IV	2 lames de 8 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé..... +amortisseurs.....	ZF 07 534 618 7 576 729
V	1 lame de 9 mm + 1 lame de 8 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé.. + amortisseurs.....	ZF 07 694 498 7 562 124
VI	1 lame de 9 mm + 1 lame de 8 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé.. + amortisseurs.....	ZF 07 694 498 7 543 566
VII	4 lames de 8mm sans effet retardé + amortisseurs.....	ZF 07 645 526 ZF 05 983 928
VIII	4 lames de 8 mm sans effet retardé + amortisseurs.....	ZF 07 645 526 576 729
IX	4 lames de 8 mm sans effet retardé + amortisseurs.....	ZF 07 663 561 ZF 07 674 070
X	2 lames de 8 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé..... + amortisseurs.....	ZF 07 647 202 ZF 07 674 070
XI	2 lames de 8 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé..... + amortisseurs.....	ZF 07 663 558 ZF 07 674 065
XII	1 lame maîtresse de 9 mm + 1 sous maîtresse de 8 mm + 2 lames de 12,5 mm sans effet retardé + amortisseurs.....	ZF 07 712 851 7 543 566

TEINTES CARROSSERIE

Les teintes AM 92 sont reconduites.

Rappel :	Rouge CHERRY	123 F	Vert GUINÉE	325 F
	Bleu GENTIANE	829 F	Bleu RIVIÈRE	423 A*
	Gris SATELLITE	049 F*	Blanc CORFOU	224 F
	Beige TROPIC	216 F	Gris VOILE	684 F
	Bleu NAVIRE	466 F		

* Peinture métallisée.

ÉVOLUTIONS TECHNIQUES

• Mécaniques :

- Extension aux versions châssis nu tous types sauf 1800, des ressorts de suspension arrière des châssis "Prédisposition Autocaravane" (Type XII).
- Extension à la Norvège, de la motorisation E 170 D (85 ch, dépolluée).
- Ouverture aux versions 1000 France et Allemagne, 800 Allemagne, de l'option pneumatiques XCA 185/75 R 14 (sauf combi).
- Extension aux versions 1000 Essence, de l'option Direction assistée.

• Équipement :

- Les versions équipées de la cloison de séparation "SEVEL" reçoivent un siège passager ou banquette non réglable.
- Extension à l'ensemble des versions France, des appuis-tête Avant.
- Accoudoir de porte nouvelle matière.

• Garnissage :

- Le garnissage mixte MODANE remplace la TEP sur les versions combi de base (le TEP devient option).
- Retrait de l'insert tissu sur toutes versions équipées du garnissage mixte, à l'exception des versions combi club.
- Sur châssis option "Prédisposition Autocaravane", la lunette AR est en matériau plastique.



CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
MÉTHODES TECHNIQUES

NOTE TECHNIQUE

C 25



APPLICATION :

SUISSE - AUTRICHE

CONCERNE :

CITROËN C 25 4 X 4

N° 18

DIFFUSION :

TOUS PAYS

Motorisation essence

Le 30 Juin 1992

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN (10) ou 208900**

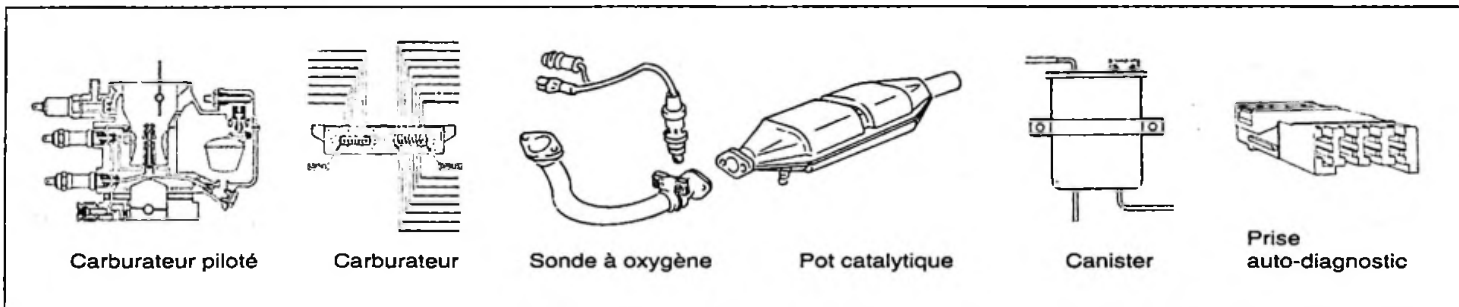
1559

La gamme des véhicules **CITROËN C 25 4 x 4** est complétée pour les pays à norme de dépollution sévèrisée US 84, par les versions à motorisation essence. Moteur 170 D, 1971 cm³, à carburation pilotée électroniquement, pot catalytique, sonde à oxygène et canister présenté dans la Note Technique ① n° 8 du 31 octobre 1988.

APPELLATION COMMERCIALE :



UT 85-1



SOMMAIRE

- I - CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES
- II - PRÉSENTATION DU DISPOSITIF DE TRANSMISSION INTÉGRALE
- III - SUSPENSION-LIAISON AU SOL-FREINAGE
- IV - PARTICULARITÉS
- V - AIDE AU DIAGNOSTIC DU FONCTIONNEMENT MOTEUR
- VI - ELECTRICITÉ
- VII - ENTRETIEN DU MOTEUR, DES DISPOSITIFS DE DÉPOLLUTION, DE LA TRANSMISSION.

I - CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

DÉSIGNATION	SYMBOLE MINES	REPÈRE MOTEUR	REPÈRE BV	VERSION	TYPE SUSP. AR*
Fourgon E 4 x 4 (court)	290 B 44			1400	X
Chassis cabine E 4 x 4 (court)	290 G 44 / 1	170 D (1 CU O)	DUC 1205149 PB/95644381	1400	XI
Combi confort E 4 x 4	290 C 44			1000	IX

*Types de suspension des véhicules E 4 x 4 :

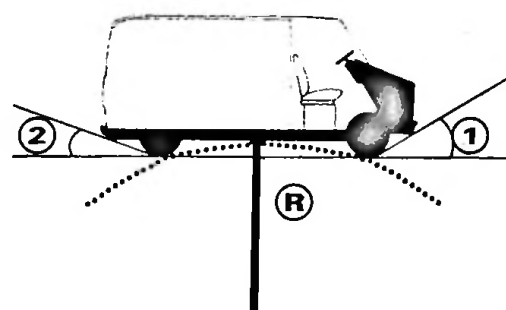
Type IX : composé de **4 lames** d'épaisseur **8 mm**, sans effet retardé, à cambrage spécifique, réf. PR : **ZF 07 663 561** + amortisseur, réf. PR : **ZF 07 674 070**.

Type X : composé de **2 lames** d'épaisseur **8 mm** à cambrage spécifique et de **2 lames** d'épaisseur **13 mm** à effet retardé, réf. PR : **ZF 07 647 202** + amortisseur, réf. PR : **ZF 07 674 070**.

Type XI : composé de **2 lames** d'épaisseur **8 mm** à cambrage spécifique et de **2 lames** d'épaisseur **13 mm** à effet retardé, réf. PR : **ZF 07 663 558** + amortisseur, réf. PR : **ZF 07 674 065**.

Remarque : la hauteur hors tout des véhicules **CITROËN C 25 E 4 x 4** est supérieure de 60 mm environ à celle de la version **E 4 x 4** correspondante.

Valeurs de franchissement		
Garde au sol sous carter moteur	- à vide - en charge	205 mm 180 mm
Garde au sol sous pont arrière	- à vide - en charge	200 mm 190 mm
Hauteur de passage (donné par l'échappement)	- à vide	250 mm
	- en charge	230 mm
Angle d'attaque (1) à vide		31°
Angle de fuite (2) à vide		25°
Rayon de passage (R)		8,80 m



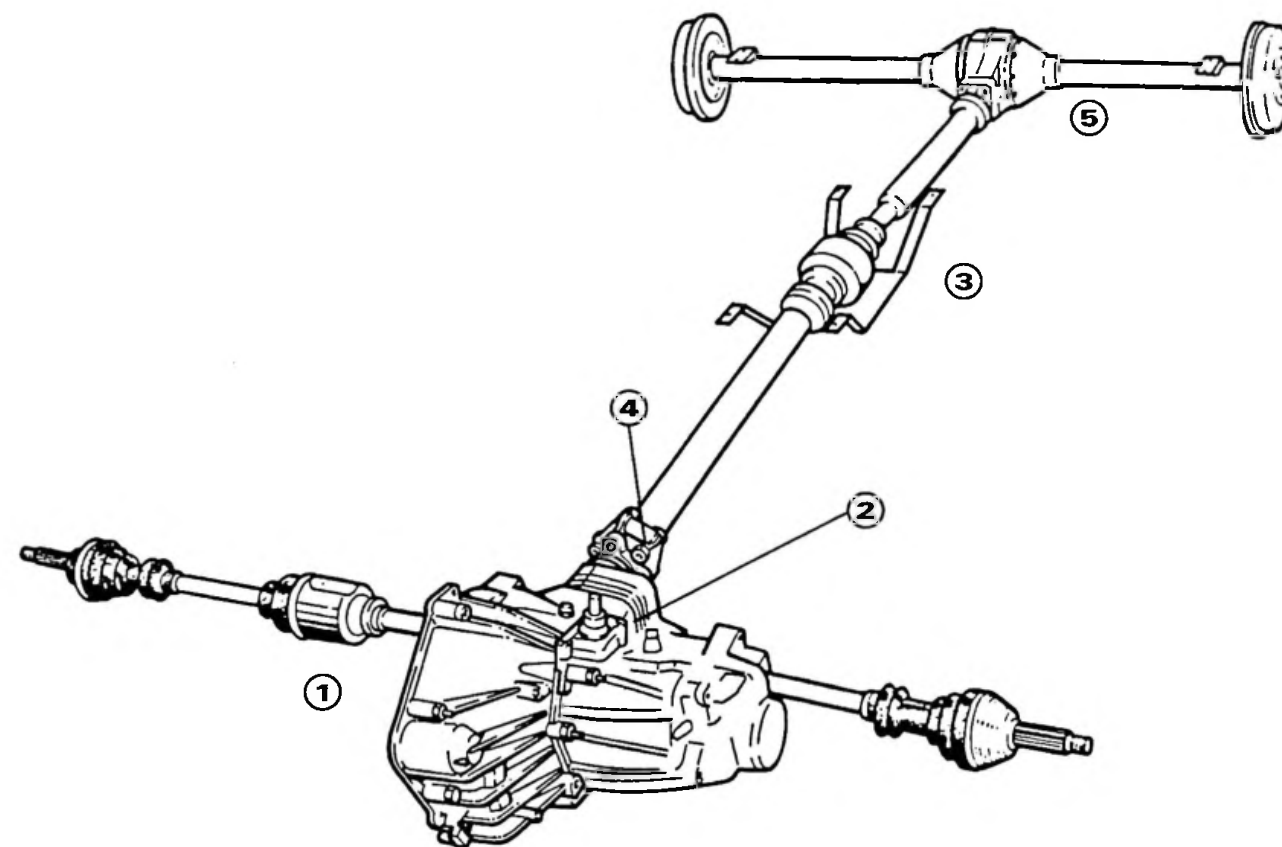
II - PRÉSENTATION DU DISPOSITIF DE TRANSMISSION INTÉGRALE (RAPPEL)

La transmission intégrale de ces véhicules 4 x 4 permanent est adaptée sur une caisse de définition 4 x 2.

Elle comprend :

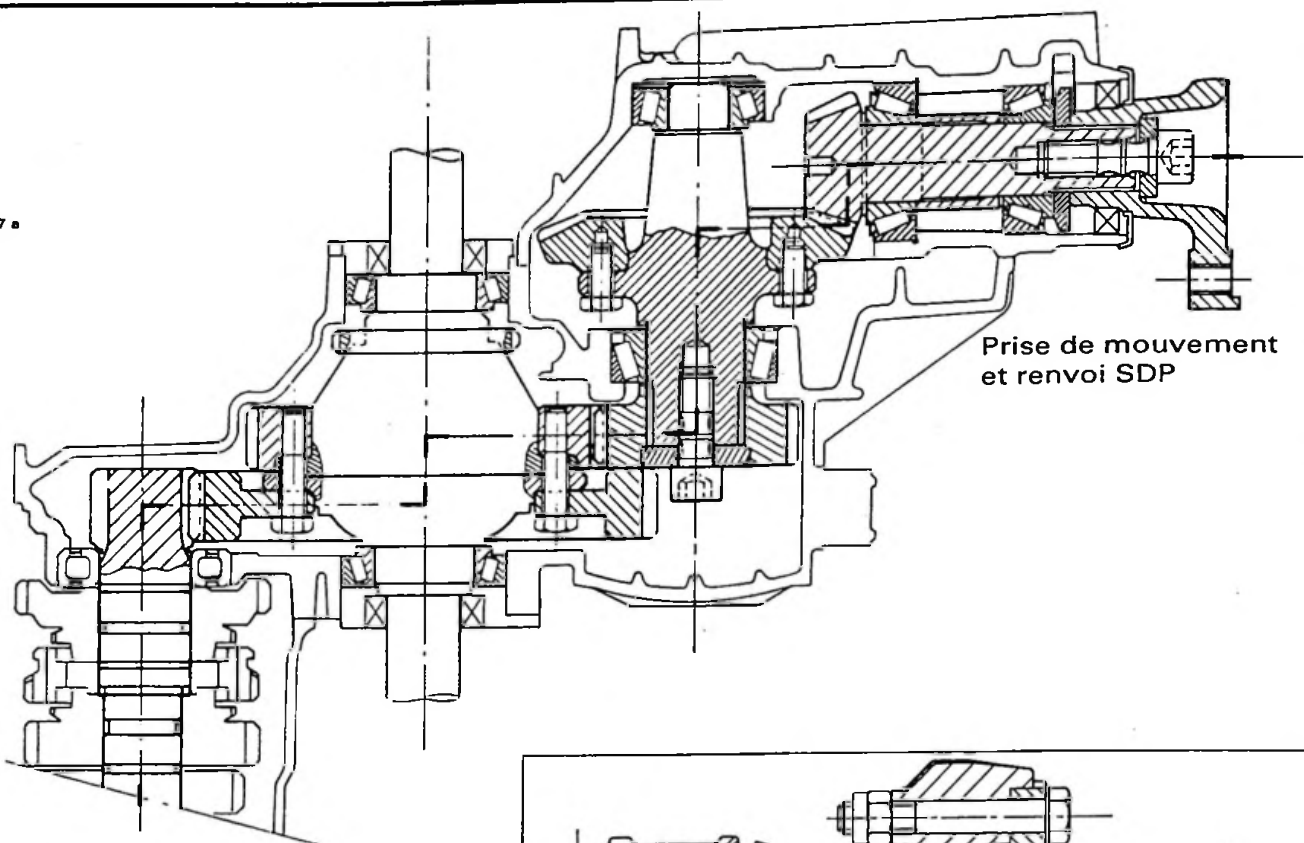
- Des organes (1) communs aux véhicules C 25 E 4 x 2 : transmissions latérales AV et démultiplications BV.
- Des organes SDP (2) : prise de mouvement, renvoi conique, carter sortie BV.
- Une transmission longitudinale (3) en deux éléments, avec coupleur visco statique en palier central et un accouplement BV par joint caoutchouc (4).
- Un pont arrière hypoïde (5), à différentiel à glissement limité.

La technologie de fonctionnement est développée dans la Note Technique **C 25** (O) N° 10 du **31 janvier 1989**.



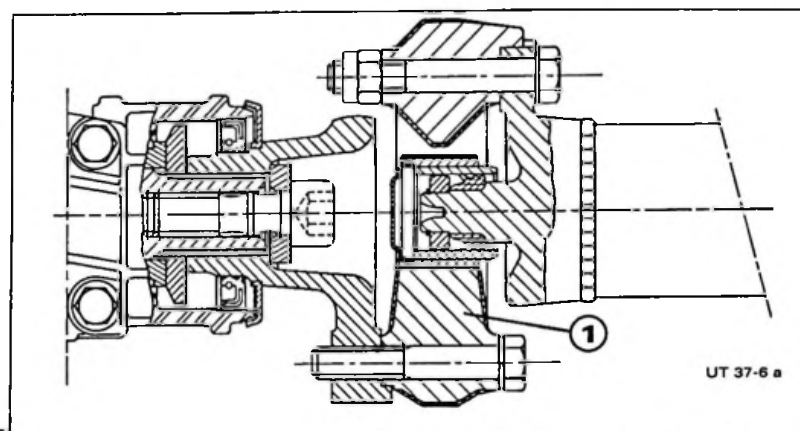
UT 37-9 s

UT 37-7 a



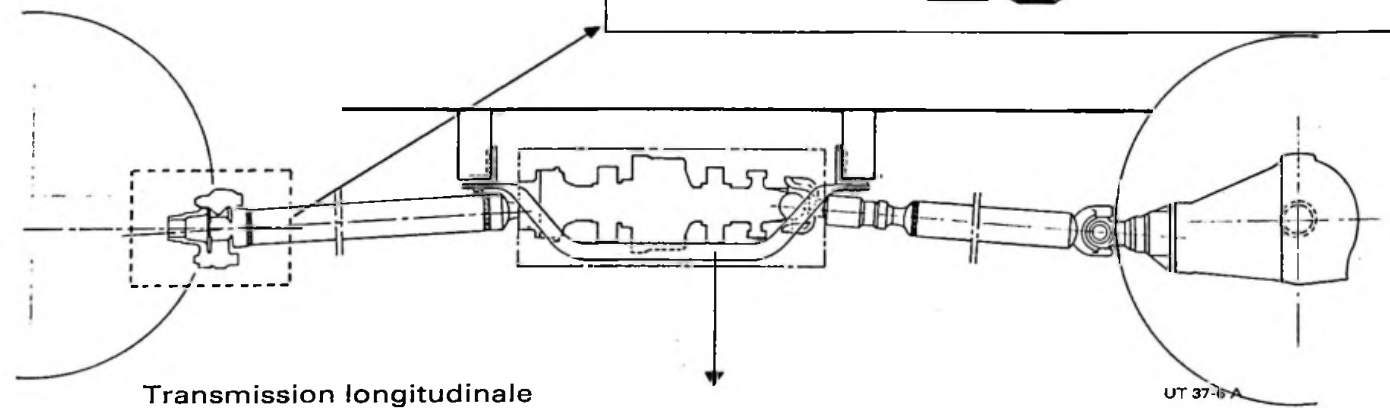
Prise de mouvement et renvoi SDP

Accouplement élastique ① en sortie BV



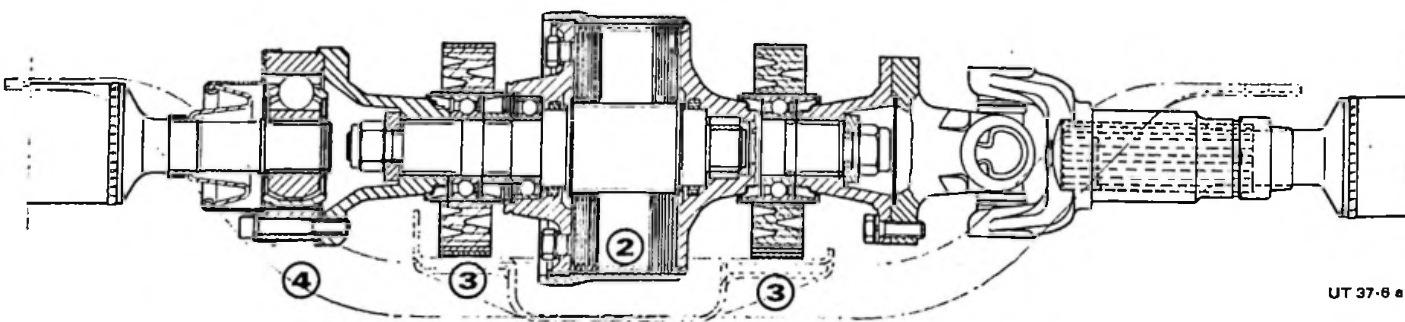
UT 37-6 a

Transmission longitudinale



UT 37-6 A

Coupleur visco statique ②, avec paliers ③, joint à billes ④



UT 37-6 a

Boîte de vitesse - Embrayage

Repère N° PR	Démultiplication + Vitesse à 1000 tr / mn en Km / h*					Couple cylindrique	Rapport tachy.	Prise de mouvement	Renvoi d'angle
	1ère	2ème	3ème	4ème	5ème				
PB 95 644 381	11 x 41 5,64	18 x 35 10,81	27 x 37 15,35	32 x 31 21,71	43 x 33 27,41	13 x 73	20 x 10	52 x 27	43 x 17

* Pour une circonférence de roulement de 1,970 m

Lubrification :

Qualité d'huile : TOTAL TRANSMISSION - BV 75 W / 80 W

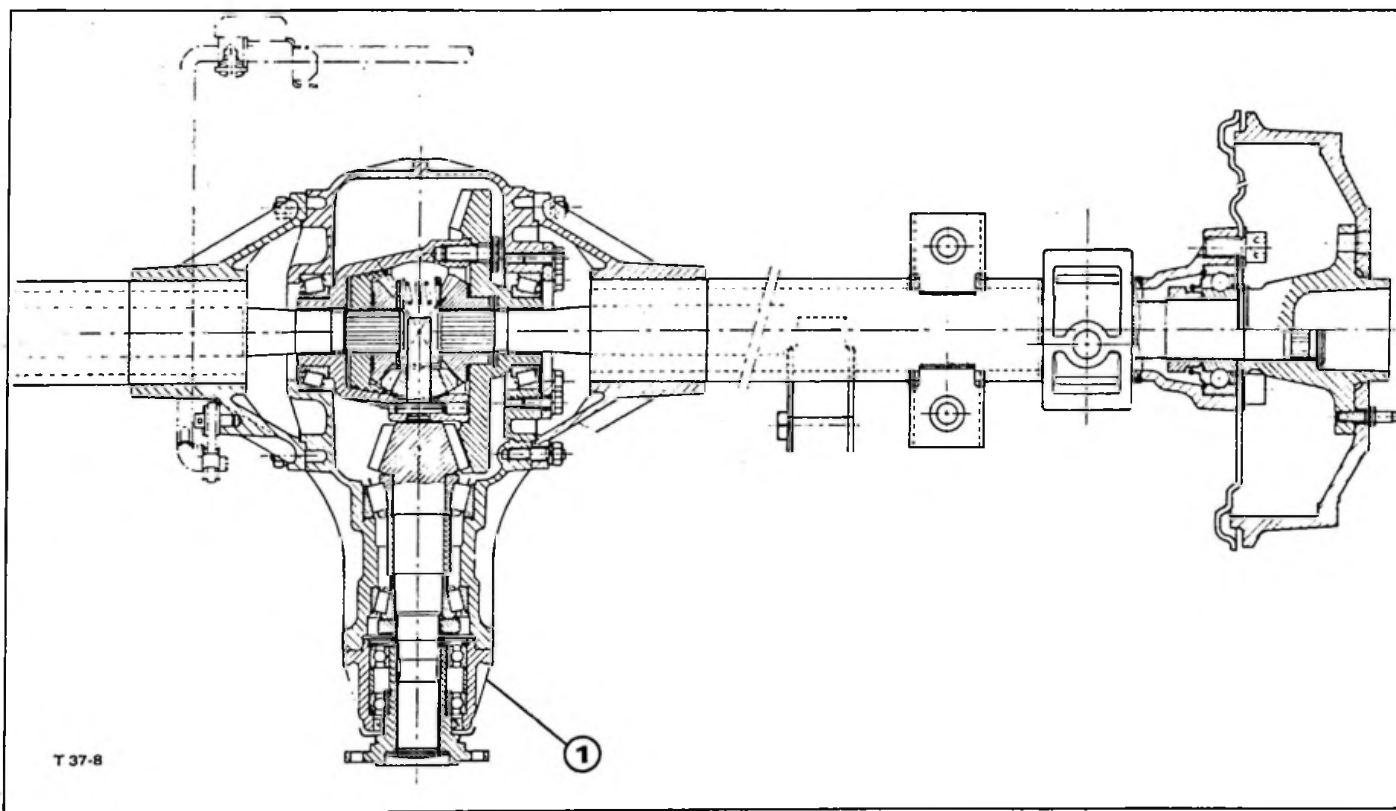
Capacité : 2,5 litres

Vidange : par les 3 orifices

Maintenance : les interventions ne sont possibles que sur les lignes primaire et secondaire (idem 4 x 2) et les joints d'étanchéité de sortie BV.

L'embrayage 530 DBR 5500, avec friction Ø 228,6 mm est d'origine 4 x 2 E.

Pont arrière



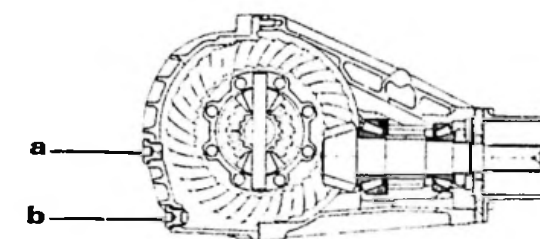
T 37-8

Type : PB 1, avec prolonge (1)

Rapport : 8 x 39

Qualité d'huile : TOTAL TRANSMISSION x 4

Capacité : 1,6 litre.



a bouchon de niveau et de remplissage

b bouchon de vidange

BX 34 g

III - SUSPENSION - LIAISON AU SOL - FREINAGE

- **Suspension AV** : inchangée.
- **Suspension AR** : idem CITROËN C 25 4 x 4 diesel, selon version correspondante.
- **Réglage train AV** : valeurs inchangées (tirant de chasse court + 3 rondelles d'épaisseur 2,5 mm).
- **Direction** : inchangée (DIRAS en option).
- **Freinage** : l'ensemble des dispositifs de freinage est celui des véhicules CITROËN C 25 E 4 x 2 1000/1400, à l'exception des adaptations suivantes :
 - plateau de frein AR,
 - barre de torsion du correcteur de freinage arrière.
- **Pneumatiques** : la monte de pneumatiques est identique à celle des véhicules CITROËN C 25 4 x 2 1400 :

MICHELIN 185 / 75 R 14 XCA

Pression de gonflage AV	4,3 bars
Pression de gonflage AR	4,5 bars

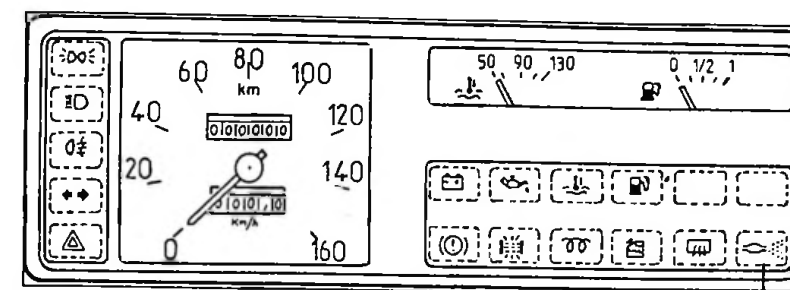
Autre monte : MICHELIN 185/75 R14 x CM + S4 (cloutable)

IV - PARTICULARITÉS

- Le groupe motopropulseur est protégé par un écran métallique à lames.
- L'équilibrage des roues se fait "roue déposée".
- **Remorquage** :
Le remorquage des véhicules CITROËN C 25 4 x 4 est possible sur deux essieux (vitesse réduite). Le remorquage sur un essieu n'est possible qu'en désaccouplant la transmission longitudinale arrière.
- **Levage** :
Les points de levage sont inchangés. Le levage par le pont arrière est **PROSCRIT**.

V - AIDE AU DIAGNOSTIC DU FONCTIONNEMENT MOTEUR

Témoin de fonctionnement du dispositif de dépollution



UT 52-2

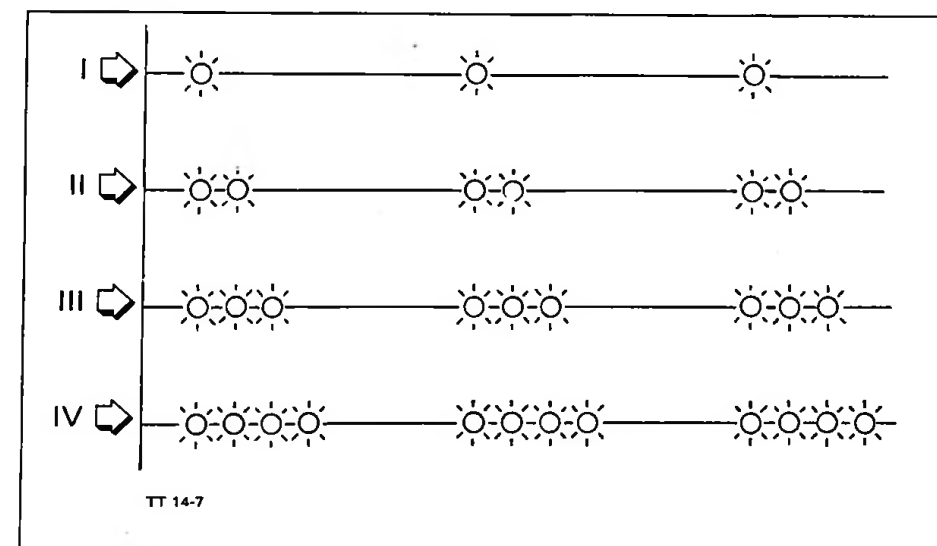
1

1) Conditions normales de fonctionnement :

Le témoin (1) s'allume au contact pour s'éteindre moteur tournant.

2) Anomalie de fonctionnement :

Le témoin reste allumé moteur tournant. Procéder à la recherche de panne à l'aide de la station de diagnostic 26 A. Le témoin (1) émet des éclats codés :

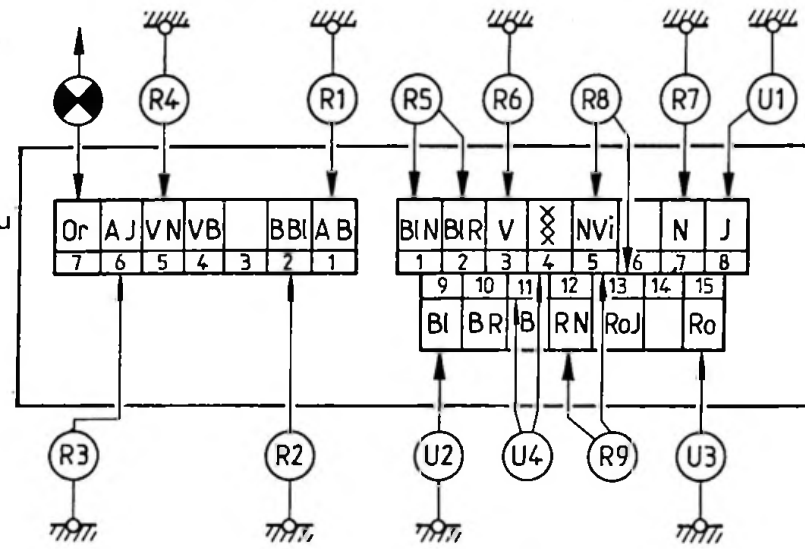


TT 14-7

- Un éclat :** Défaut dans l'information température d'eau (connexions, continuité, thermistance, calculateur).
- Deux éclats :** Défaut dans l'information position du papillon (callage, connexions, continuité, thermistance, calculateur).
- Trois éclats :** Défaut dans la boucle, le calculateur commande les actuateurs au maxi et ne voit pas la sonde à oxygène basculer au riche.
- Quatre éclats :** Défaut dans la boucle, le calculateur commande les actuateurs au mini et ne voit pas la sonde à oxygène basculer au pauvre.

Contrôle aux bornes des connecteurs du calculateur

Outils utilisés : boîte à bornes n° OUT 4109 T. Faisceau de liaison n° 4112-T.A. Les relevés sont effectués sur la boîte à bornes, calculateur BRANCHÉ pour les tensions, DÉBRANCHÉ pour les résistances.



Connecteurs 7 et 15 voies du faisceau calculateur

UT 14-10 a

		CONTRÔLE	FILS	BORNES	VALEUR CORRECTE
CONNECTEUR 7 VOIES	Actuateur principal	AB	1-7 (du 15 v)	R1 = 44 ± 6 Ω	
	Actuateur de ralenti	B.BI	1-7 (du 15 v)	R2 = 44 ± 6 Ω	
	Electrovanne d'aération de cuve carbu.	AJ	6	R3 = 52 ± 9 C	
	Témoin catalyseur	Or	7	Mettre le contact - Relier la borne 7 à la masse avec un fil volant. Le TÉMOIN doit S'ALLUMER. Après ce contrôle, retirer le fil volant et couper le contact.	
CONNECTEUR 15 VOIES	Thermistance eau	BI.N	1 BI.R	T = + 20° C → R5 = ≈ 8200 Ω 2 T = + 80° C → R5 = ≈ 740 Ω	
	Manocontact huile	V	3	T < 18° C → R6 = ∞ T < 18° C → R6 ≤ 1 Ω	
	Masse	N	7	R7 ≤ 1 Ω	
	Potentiomètre	NVi } RoJ }	5-13	R8 = 4150 ± 830 Ω	
		NVi } RN }	5-12 5-12	R9 (accélérateur au repos) ≈ 5730 Ω R9 (pleine accélération) ≈ 2250 Ω	
	Information allumage	J	8	U1 ≥ 12 V, contact mis	
	Information + Batterie	BI	9	U2 ≥ 12 V	
Information = A.C.	Ro	15	U3 ≥ 12 V, contact mis		
	V.xxx	4-11	Calculateur branché, moteur tournant U4 varie de 0 volt (pauvre) à 1 volt (riche)		

Schéma de principe de fonctionnement moteur

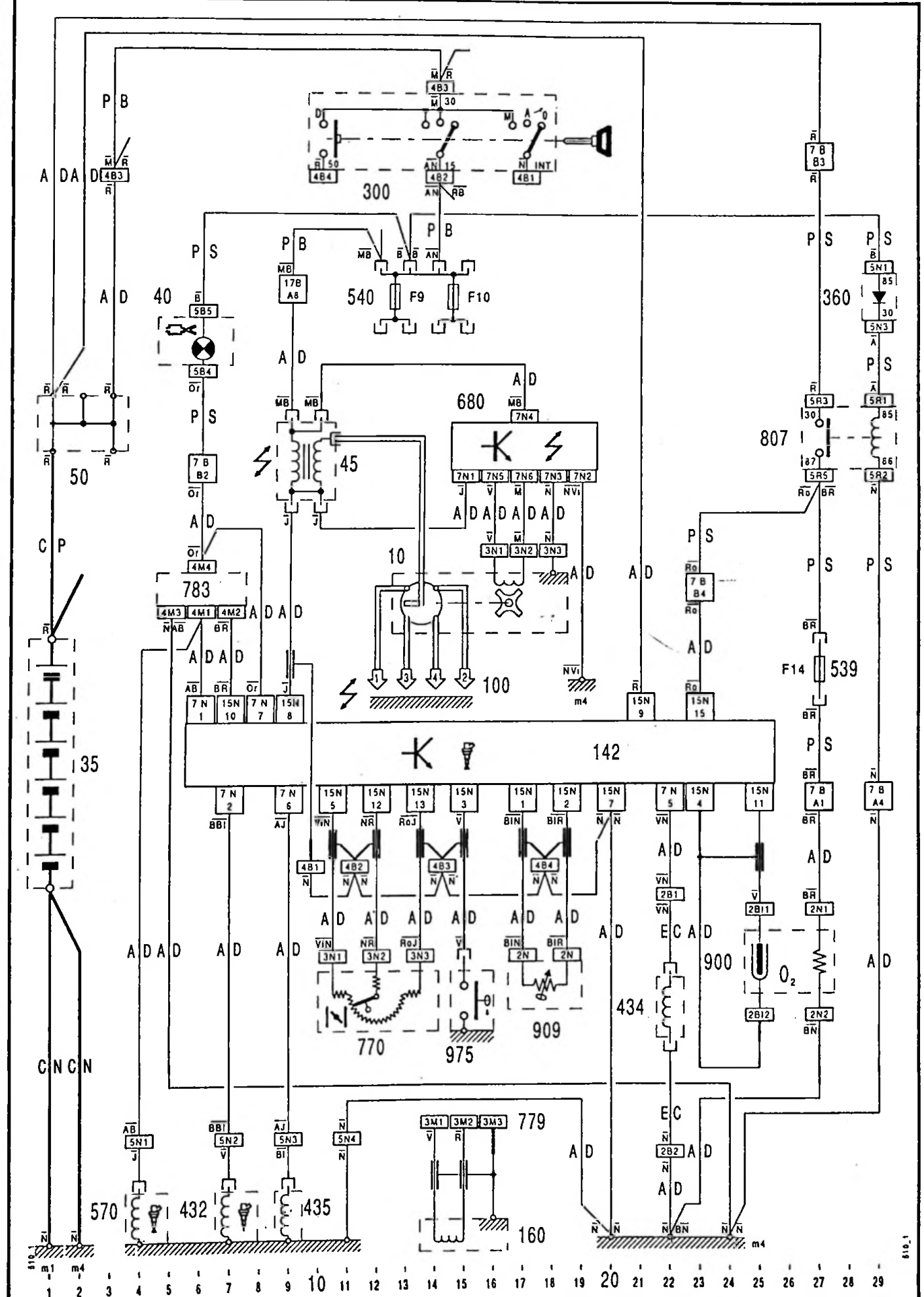
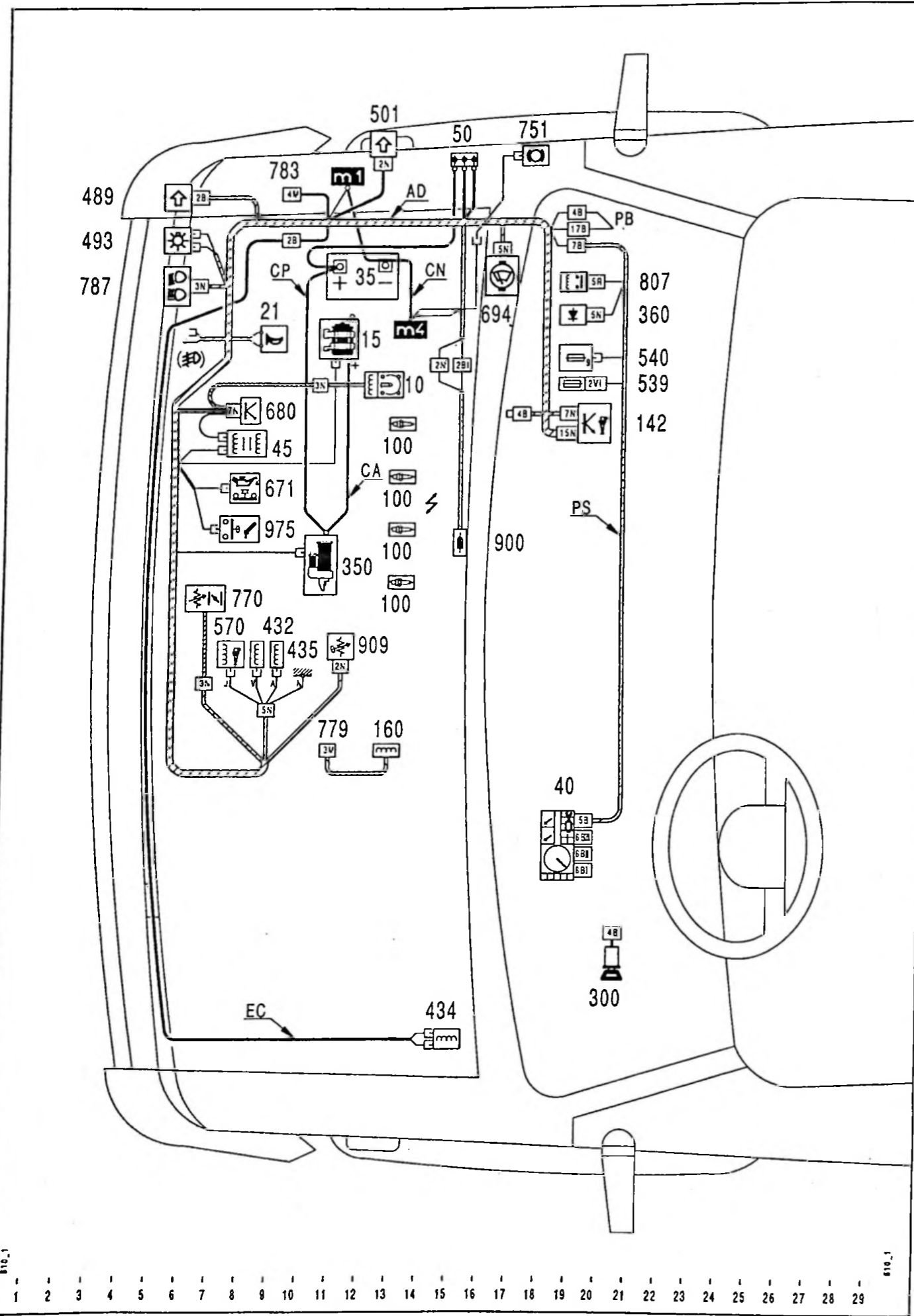


Schéma d'implantation (faisceaux AVD et planche de bord)



Nomenclature des pièces et des faisceaux

• Nomenclature des pièces

REPÈRE	DÉSIGNATION	POSITION	
		Principe	Implantation
10	ALLUMEUR	13 à 18	13
(15)	ALTERNATEUR	x	11
(21)	AVERTISSEUR	x	9
35	BATTERIE	1	12
40	BLOC COMPTEUR & VOYANTS	6	19
45	BOBINE D'ALLUMAGE	9 à 10	8
50	BOITIER D'ALIMENTATION	1 à 3	16
100	BOUGIES D'ALLUMAGE	12 à 15	13
142	CALCULATEUR DE CARBU PILOTÉE	6 à 25	20
160	CAPTEUR DE POINT MORT HAUT	14 à 16	13
300	CONTACTEUR ANTIVOL	10 à 18	20
(350)	DÉMARREUR	x	10
360	DIODE DE RELAIS DE CARBU PILOTÉE	29	19
432	ACTUATEUR DE RALENTI	7	9
434	ELECTROVANNE DE CANISTER	20	15
435	ELECTROVANNE D'AÉRATION DE CUVE	9	10
(489)	FEU DE DIRECTION AVANT DROIT	x	5
(493)	LANTERNE AVANT DROIT	x	5
(501)	RÉPÉTITEUR DE CLIGNOTANT DROIT	x	13
539	FUSIBLE VOLANT DE SONDE OXYGÈNE	27	19
540	BOITIER DE FUSIBLES	13 à 16	19
570	ACTUATEUR PRINCIPAL	4	7
(671)	MANO CONTACT D'HUILE MOTEUR	x	8
680	MODULE D'ALLUMAGE	16 à 20	8
(694)	MOTEUR D'ESSUIE GLACE AVANT	x	16
(751)	PLAQUETTE DE FREIN AVANT DROIT	x	18
770	POTENTIOMÈTRE SUR AXE DE PAPILLON	11 à 14	7
779	PRISE DE CAPTEUR DE P.M.H.	14 à 16	11
781	PRISE DIAGNOSTIC	5 à 7	10
787	PROJECTEUR DROIT	x	5
807	RELAIS DE CARBURATION PILOTÉE	27 à 29	19
900	SONDE A OXYGÈNE	25 à 27	16
909	SONDE DE TEMPÉRATURE D'EAU	17 à 19	8
975	THERMO CONTACT D'HUILE MOTEUR	15	8

Les numéros (x) ne concernent pas le schéma de principe ; le faisceau AD (Avant Droit) est complètement représenté.

• Nomenclature des faisceaux

- AD : Avant droit
- CA : Câble d'alternateur
- CN : Câbles négatifs
- CP : Câbles position
- EC : Electrovanne de canister
- PB : Planche de bord (série)
- PS : Planche supplémentaire (de carburation pilotée)

VII - ENTRETIEN DU MOTEUR, DES DISPOSITIFS ANTIPOLLUTION, DE LA TRANSMISSION

PÉRIODICITÉ (KM)**	1500 - 2500	10 000	20 000	30 000	40 000	50 000	60 000	70 000	80 000	90 000	100 000	110 000	120 000	130 000	140 000	150 000
	OPÉRATIONS															
SATION-SERVICE																
Vidange/plein :																
- moteur*	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
- BV (2,5 l)	x		x		x		x		x		x		x		x	
- pont arrière (1,6 l)	x		x		x		x		x		x		x		x	
Remplacement/nettoyage :																
- cartouche filtre à huile (LS 468 A)	x	x		x		x		x		x		x		x		x
- cartouche filtre à air		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Niveau :																
- circuit de refroidissement	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
- BV		x		x		x		x		x		x		x		x
Contrôle :																
- lampe témoin du carburateur piloté*	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
ENTRETIEN																
Echange :																
- filtre à carburant			x		x		x		x		x		x		x	
- bougies*			x		x		x		x		x		x		x	
Contrôle, réglage ou remplacement :																
- état, tension courroies d'accessoires	x		x		x		x		x		x		x		x	
- état, branchement des tuyauteries antipollution*	x		x		x		x		x		x		x		x	
Essai :																
- du véhicule	x		x		x		x		x		x		x		x	
Antipollution* :																
- contrôle, mise en conformité suivant les normes en vigueur CO, CO ₂ , HC	x		x		x		x		x		x		x		x	
Réglage :																
- jeu aux soupapes (Adm = 0,10 - Ech = 0,25)	x															
Opération suggérée :																
- jeu aux soupapes			x		x		x		x		x		x		x	

* Ou 1 fois par an minimum.

** Tous les 5000 km pour un entretien renforcé.

SERVICES A LA CLIENTÈLE
DÉPARTEMENT TECHNIQUE APRÈS-VENTE

Note confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

Depuis les numéros moteurs :

1-A QCX 713 467 (moteur XN1T - 2 litres)

1-A QBX 713 495 (moteur XM7T 1,8 litre)

(nouvelle numérotation, identifiable par une étiquette autocollante placée sur le couvre-culasse),
le circuit de graissage de l'attelage mobile est modifié.

CIRCUITS DE GRAISSAGE

I- Première solution } —→ A QCX 713 467
 } —→ A QBX 713 495

Vilebrequin : possède des chambres de décantation; le graissage des manetons se fait à partir des tourillons I - III et V.

Tourillons	I	III	V
Manetons	↓ 1	↓ ↓ 2 3	↓ 4

Coussinets de ligne d'arbre :

- les demi-coussinets (supérieurs et inférieurs) rainurés se montent en I - III et V,
- les demi-coussinets (supérieurs et inférieurs) lisses se montent en II et IV

II- Deuxième solution } A QCX 713 467 —→
 } A QBX 713 495 —→

Vilebrequin : les chambres de décantation, ainsi que les bouchons, sont supprimés; le graissage des manetons se fait à partir des tourillons II - III - IV et V.

Tourillons	II	III	IV	V
Manetons	↓ 1	↓ 2	↓ 3	↓ 4

Coussinets de ligne d'arbre :

- 5-demi-coussinets rainurés —→ côté bloc moteur,
- 5-demi-coussinets lisses —→ côté chapeaux de palier.

**NOTE
TECHNIQUE**

N° 82-02 UT

Le 10 Février 1982

Cette note concerne

L'ATELIER
LE MAGASIN
LA STATION SERVICE

PAYS INTÉRESSÉS :

DIFFUSION :

TOUS PAYS

APPLICATION :

TOUS PAYS

VEHICULES

C 25

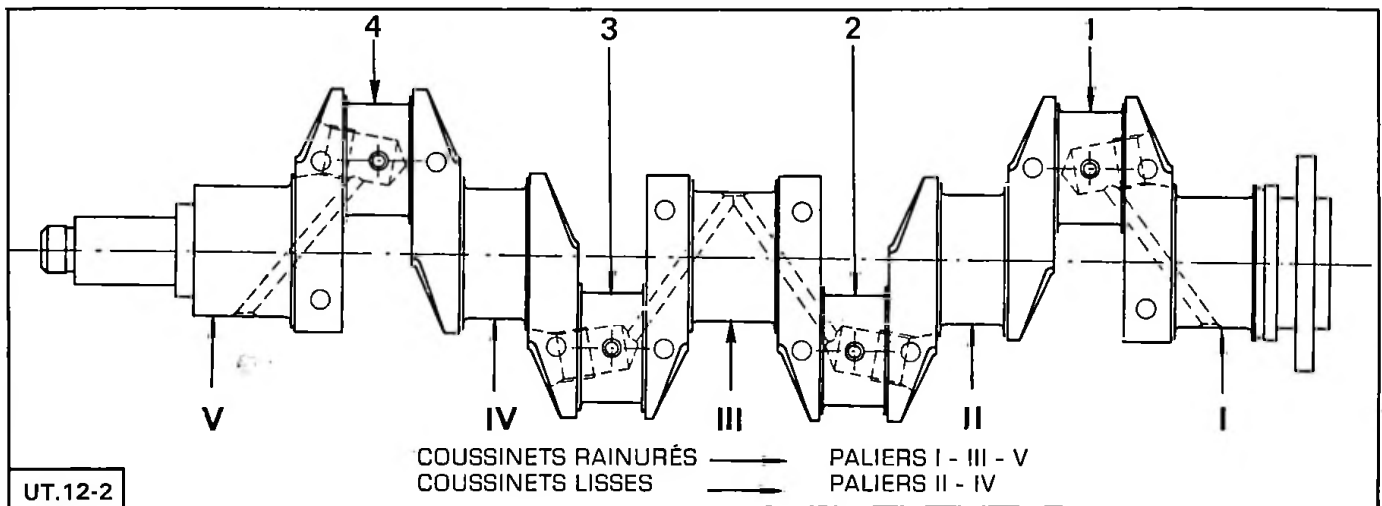
280 A 10

280 B 20

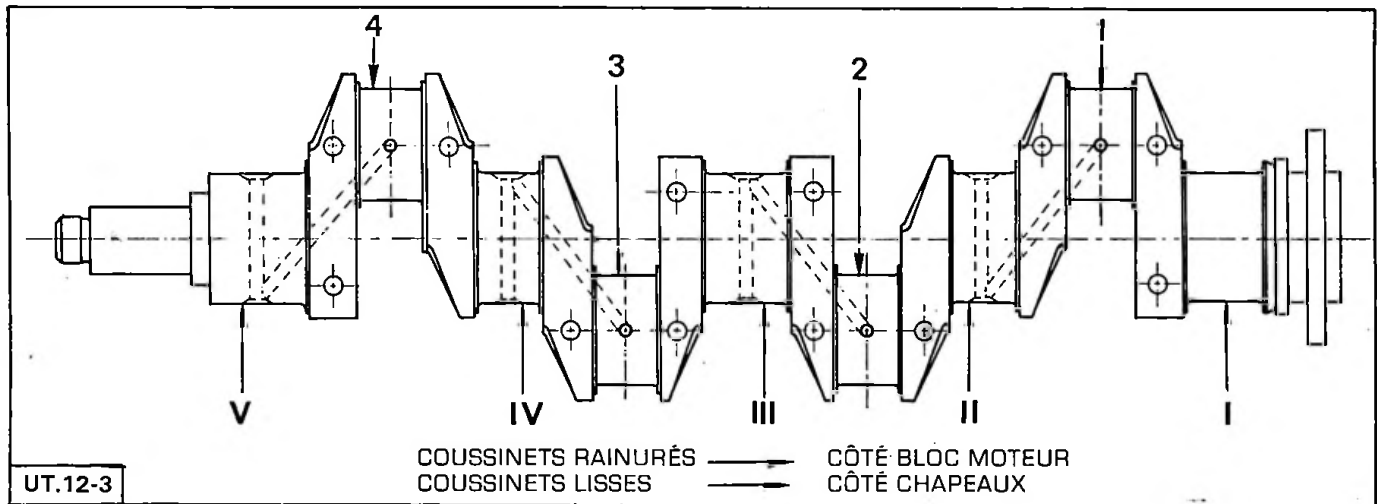
MOTEURS ESSENCE

**Circuit de graissage
Vilebrequin**

PREMIÈRE SOLUTION



DEUXIÈME SOLUTION



PIECES DE RECHANGE

À épuisement du stock, le Département des Pièces de Rechange ne fournira plus que le vilebrequin **seconde solution**. Les anciens coussinets resteront disponibles.

PIECES NOUVELLES	N° P.R.
Vilebrequin :	94 00 501 789
Jeu de coussinets (cote d'origine) :	91 511 400
Jeu de coussinets (cote - 0,30 mm) :	94 00 113 420

REPARATION

Le bloc-cylindres n'est pas modifié; le vilebrequin seconde solution peut être monté en remplacement du précédent, à condition de respecter la position des coussinets.

ATTENTION : Toute erreur de montage entraînerait l'interruption du graissage.

NOTA : La cote réparation à - 0,30 mm reste possible.

CITROËN SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	INFORMATION REPARATION		N° 82-03 UT
DIFFUSION : TOUS PAYS	CONCERNE : Alimentation en carburant		Le 14 Avril 1982
APPLICATION : TOUS PAYS	ATELIER	MAGASIN	STATION SERVICE C 25 Tous Types

INCIDENT : Réservoir de carburant déformé.

CAUSE : La mise à l'atmosphère du réservoir n'est plus assurée.
Deux cas possibles :

1) La canalisation (1) en plastique peut être pincée dans le coude derrière la cloison de l'aile avant gauche (voir Fig. 1).

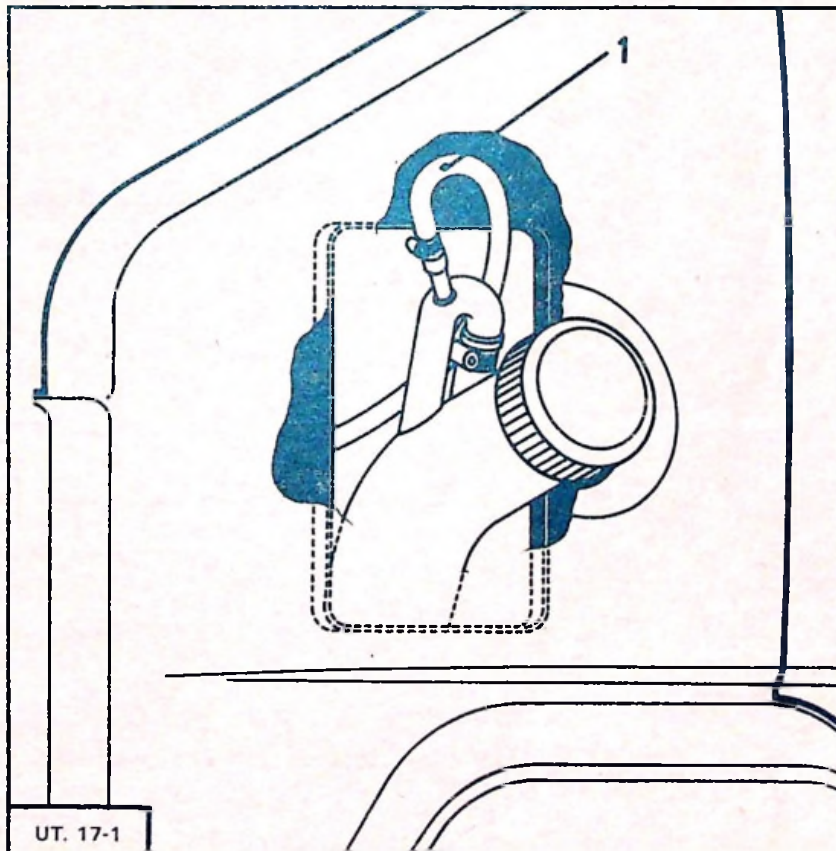


Fig. 1

2) Le clapet anti-retournement (2), situé à l'extrémité de la canalisation et maintenu sur la traverse par une agrafe, peut être obstrué par de la boue ou de la neige [voir Fig. 2].



Fig. 2

REMARQUE : le bouchon de réservoir vissé sur la goulotte, est du type « étanche ».

**SERVICES A LA CLIENTÈLE
DÉPARTEMENT TECHNIQUE APRÈS-VENTE**

Note confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

Depuis les Numéros de Chassis :

30 891 (Moteur XM),

30 895 (moteur XN),

les véhicules C 25 Version Moteur à Essence sont équipés d'un régulateur thermostatique dont le tarage a été modifié :

- température d'ouverture : **82° C** (au lieu de 75° C).

PIECES DE RECHANGE.

DESIGNATION	Numéro
Thermostat	91 500 723

REPARATION.

Le nouveau régulateur thermostatique (température d'ouverture 82° C) remplace le modèle précédent sans aucune modification.

**NOTE
TECHNIQUE**

N° 82-07 UT

Le 30 Juillet 1982

Cette note concerne

L'ATELIER
LE MAGASIN
LA STATION SERVICE

PAYS INTÉRESSÉS :

DIFFUSION :

TOUS PAYS

APPLICATION :

TOUS PAYS

**VÉHICULES
C 25
MOTEUR ESSENCE**

280 A 10

280 B 20

280 G 20

280 C 20

**CIRCUIT DE
REFROIDISSEMENT
ET CHAUFFAGE**

**Régulateur
thermostatique**

CITROËN SERVICES A LA CLIENTELE
Département Technique Après-Vente**NOTE TECHNIQUE**
ATELIER**C 25** **1**

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

C 25 DIESEL**N° 1 - AT**

DIFFUSION :

FRANCE**MOTEUR A DISTRIBUTION
PAR COURROIE CRANTÉE**

Le 2 Décembre 1983

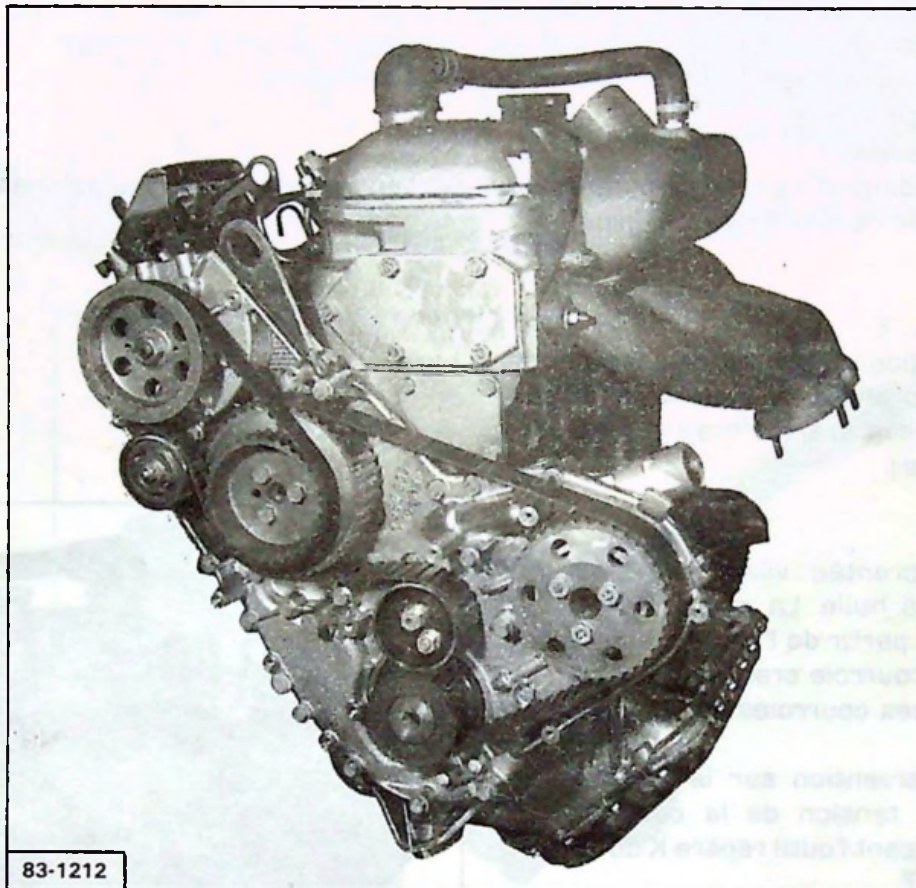
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900

Depuis **Décembre 1983**, à partir du châssis N° **UB 130 570**, les moteurs Diesel 2,5 l (alimentation atmosphérique) bénéficient des améliorations apportées aux moteurs 2,5 l Diesel équipant les véhicules CX "TURBO".

La plaque d'identification moteur porte le repère **U 25/661**.

MODIFICATIONS :

La distribution est assurée par une courroie crantée (*au lieu de pignons*). La tension de la courroie est assurée par un galet-tendeur (non automatique).



83-1212

Le diagramme de distribution est inchangé.

Rappel, pour un jeu (de contrôle) aux soupapes, de 1 mm :

ROA = 2°52'

AFE = 4°12'

RFA = 33°08'

AOE = 37°48'

Jeux de fonctionnement (à froid) :

Admission	: 0,30 mm
Echappement	: 0,20 mm

Ce moteur diffère principalement du moteur avec distribution par pignons, par :

- Nouvelle culasse, renforcée.
- Nouveau bloc-cylindres.
- Nouveau vilebrequin.
- Nouvelle pompe d'injection, entraînée par courroie crantée.
- Nouvelle pompe à huile.
- Nouveau circuit de recyclage des gaz de carter.
- Nouveau câble d'accélérateur, avec compensateur (*sauf premiers véhicules*).

I. PRINCIPALES MODIFICATIONS

1. Culasse renforcée :

- Epaisseur de la table de culasse augmentée.
- Epaisseur augmentée autour des puits des vis de culasses, ce qui entraîne le montage d'une nouvelle rampe d'arrosage (encombrement différent).

L'épaisseur totale de la culasse est inchangée : 117 mm.

2. Vilebrequin :

- Diamètre des tourillons augmenté ($\phi = 67$ mm, au lieu de 64 mm).
- Nouveau pignon pour entraînement d'une courroie crantée.

3. Bloc-cylindres :

Suite au renforcement du vilebrequin :

- Augmentation du ϕ de ligne d'arbre
- Nouveaux coussinets de paliers
- Nouvelles demi-joues de latéral de vilebrequin.
- Nouvelle bague d'étanchéité de vilebrequin à réserve d'huile et ϕ augmenté.
- Nouveaux guide de jauge et jauge avec orientation différente.

4. Carter de distribution :

Nouveau, possédant un canal d'alimentation permettant la liaison entre la pompe à huile et la rampe principale de graissage sur groupe.

5. Arbre à cames :

Nouvel embout pour implantation des pignons pour courroie crantée, ce qui entraîne une nouvelle bride de latéral d'arbre à cames (cames inchangées).

6. Distribution :

Par courroie crantée : vilebrequin/arbre à cames/pompe à huile. La pompe d'injection est entraînée à partir de l'arbre à cames par une deuxième courroie crantée.

La tension de ces courroies est réalisée par galet-tendeur.

Lors d'une intervention sur la courroie de distribution, la tension de la courroie est obtenue en utilisant l'outil repère K du coffret OUT 20 6028-T.

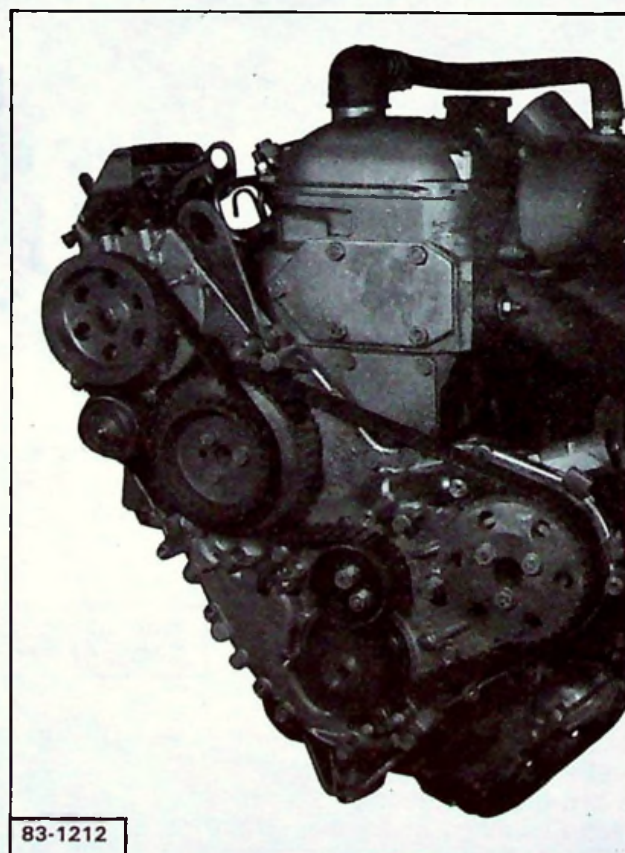
Lors d'une intervention sur la courroie de la pompe d'injection, la tension est donnée automatiquement par le ressort interne du galet-tendeur.

Courroie de distribution (PIRELLI ISORAN) :

- Longueur = 1160 mm,
- Largeur = 32 mm,
- Pas = 9,52 mm.

Repères de calage de la distribution :

- 2 traits indélébiles sur le dos de la courroie, au droit de creux de dents, distance entre les 2 traits : 83 pas.



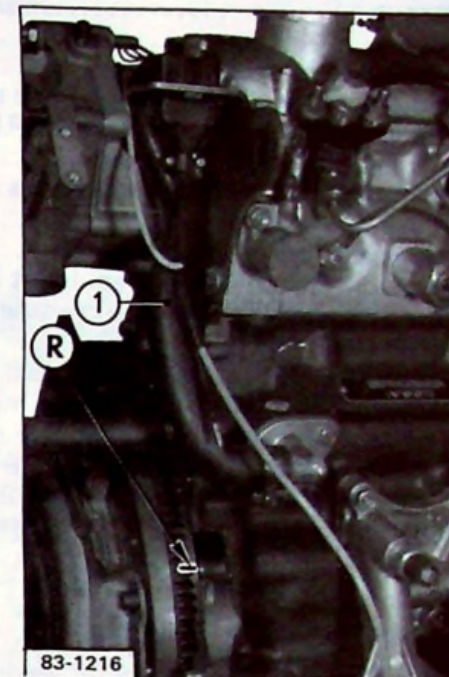
83-1212

7. Couvre-culasse :

Nouveau : outre le recyclage, semblable à celui du moteur à distribution par pignons, un piquage supplémentaire permet la ventilation du carter moteur, par le conduit ①.

8. Volant moteur :

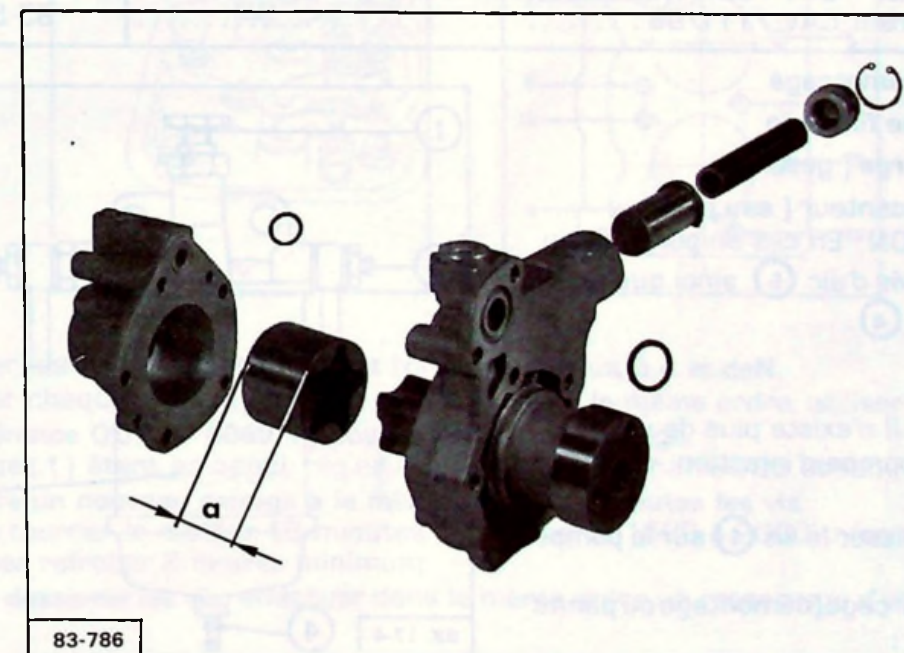
Repère (R) sur volant moteur, correspondant au point d'injection du cylindre N° 1.



83-1216

9. Graissage :

Pompe à huile à débit augmenté : épaisseur (a) des engrenages = 37 mm, au lieu de 32 mm. Cette pompe est entraînée par courroie crantée.



83-786

Nouvelle cartouche d'huile à volume augmenté et tarage du clapet de by-pass modifié : 1,5 bar, au lieu de 1,2 bar, N° P.R. : 95 495 251 (PURFLUX LS 483).
[ϕ extérieur = 86,2 mm] - Filetage : M 20 x 150

Nouvel échangeur thermique eau/huile : tarage du clapet de sécurité pour départ à froid = 1 bar, au lieu de 0,3 bar, N° P.R. : 93 501 359.

10. Injection :

- Pompe d'injection** (N° P.R. : 95 590 757) :
- Marque Roto-Diesel
 - Type MA 300
 - Numéro de référence : R 3449 F 010
 - Sens de rotation de la pompe [vue côté entraînement] : à gauche (S.I.H.)
 - Avance initiale à l'injection avant P.M.H. : 22° ou 4,32 mm
 - Régime de régulation à vide : 4625 ± 125 tr/mn
 - Régime mini de coupure en charge : 4250 ± 50 tr/mn
 - Vitesse de ralenti : 800 ± 25 tr/mn
 - Régulateur, type : Mini-maxi intégré à la pompe
- Pompe différente de celle équipant le moteur à distribution par pignons, par :
- Entraînement par courroie crantée (palier dans la pompe), pour dépose de pignons voir page 8
 - Commandes de pompe nouvelle.
 - Trappe de visite différente et déplacée côté culasse.
 - Patte support différente par sa matière (en fonte).
 - Nouveau raccord d'entrée gasole de $\phi = 8$ mm.
 - Nouveau raccord de sortie gasole de $\phi = 6$ mm.
 - Porte-injecteurs : RKB 45 SD 5422.
 - Injecteurs : RDN OSDC 6577 (Tarage neuf : 122^{+5}_0 bars - Ayant fonctionné : 112^{+5}_0 bars) : inchangé.

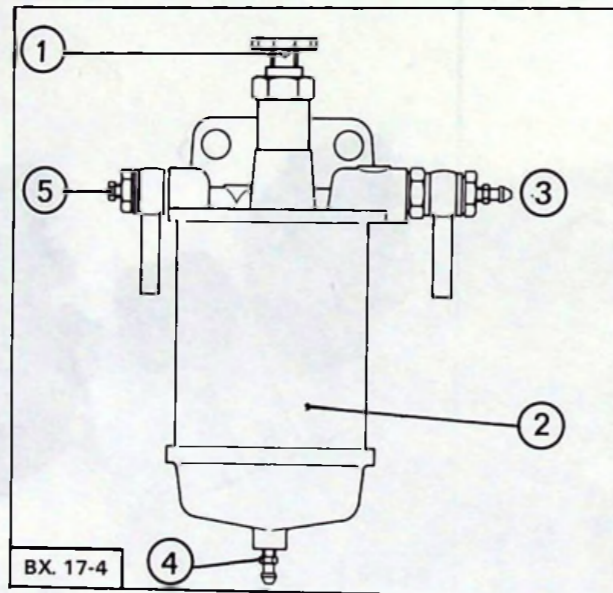
11. CIRCUIT DE CARBURANT

Filtre à gasole :

Nouveau filtre décanteur équipé d'une cartouche spécifique.

DESIGNATION DES PIECES NOUVELLES	N°s P.R.
Filtre complet CAV FSL :	95 804 334
Élément filtrant CAV 7111/96 :	95 583 693

- ① Pompe d'amorçage
 - ② Cartouche filtrante
 - ③ Vis de purge (gasole)
 - ④ Vis de décanteur (eau)
- ATTENTION : En cas de purge d'eau, ouvrir la vis d'air ⑤ ainsi que la vis de purge ④.



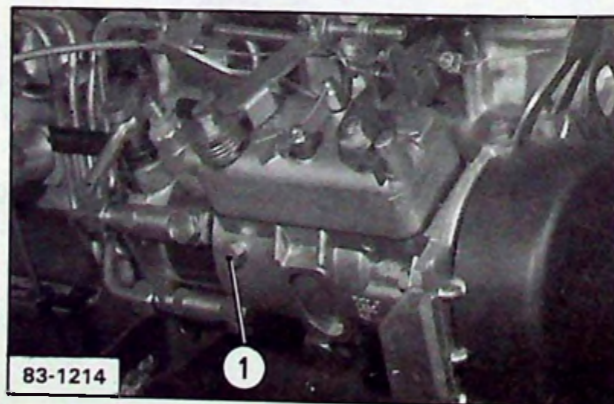
Purge :

ATTENTION : Il n'existe plus de vis de purge sur la pompe d'injection.

Ne jamais dévisser la vis ① sur la pompe

Après désamorçage (démontage ou panne de carburant) :

- Mettre le contact (alimentation stop électrique) et amorcer à la main la pompe manuelle jusqu'au point dur.
- Desserrer les raccords sur injecteurs et actionner le démarreur.



12. Circuit de refroidissement :

- Nouveau régulateur thermostatique :
- Début d'ouverture du clapet : 86°C, au lieu de 78° C.
- L'ouverture totale du clapet reste inchangée : 7,5 mm.
- Type : CALORSTAT
- Référence : V 24 - V 6947
- N° P.R. : 95 495 311

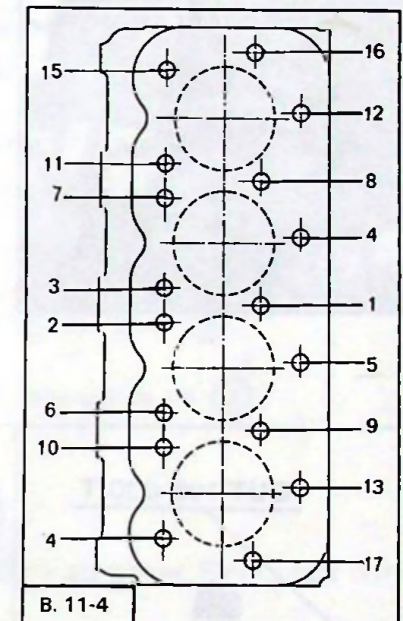
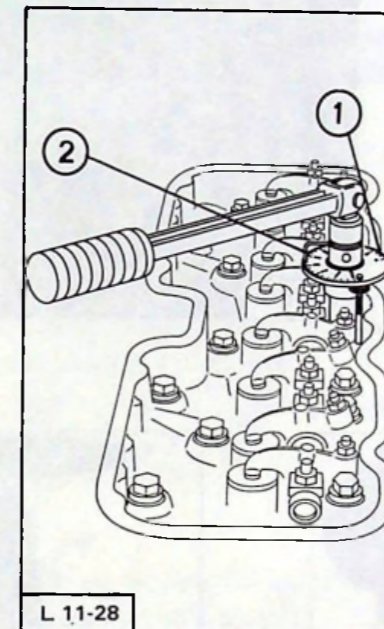
II. REPARATION

1. Resserrage culasse :

Le serrage de la culasse est définitivement effectué en usine. PAS DE RESSERRAGE AUX 1000 km

Pour remise en état :

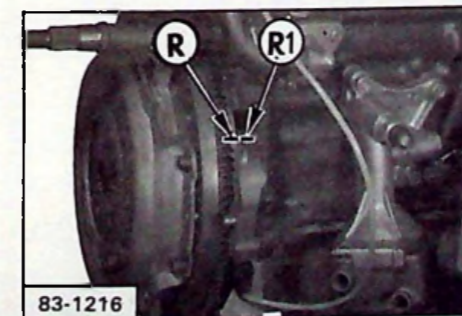
SERRAGE A L'ANGLE DES VIS DE CULASSE



- Serrer les vis de culasse, suivant l'ordre ci-dessus, à 4 m.daN.
- Serrer chaque vis d'un angle de $100^\circ \pm 5^\circ$ dans le même ordre, utiliser l'adaptateur (Référence OUT 10 4069 T) pour effectuer ce serrage. La tige (1) étant en appui, régler l'index (2) sur le chiffre 100 et venir à 0.
- Refaire un nouveau serrage à la même valeur pour toutes les vis.
- Faire tourner le moteur 15 minutes au régime de 1500 à 2000 tr/mn.
- Laisser refroidir 3 heures minimum.
- Sans desserrer les vis, effectuer dans le même ordre un resserrage d'un angle de $45^\circ \pm 5^\circ$.

2. Injection :

Détermination du point d'injection :



Le piston du cylindre N° 1 [cylindre côté volant moteur] est au point d'injection lorsque les soupapes du cyl. N° 4 sont en bascule [fin échappement début d'admission] et le repère R sur le volant se trouve en face du repère R1 sur le bouchon du carter. Il est possible d'apercevoir les soupapes du cyl. N° 1 par l'orifice du remplissage d'huile.

3. Contrôle du calage de la pompe d'injection :

Déposer la trappe ①.

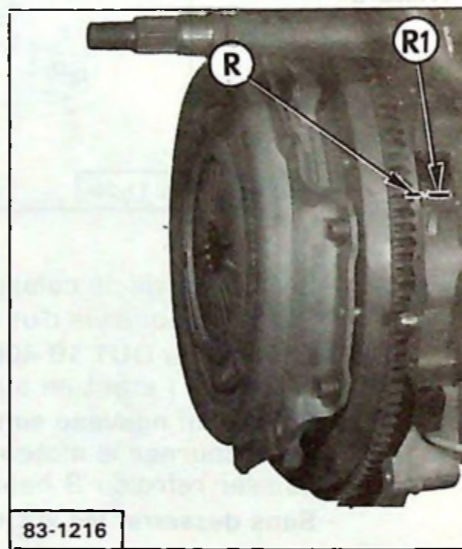
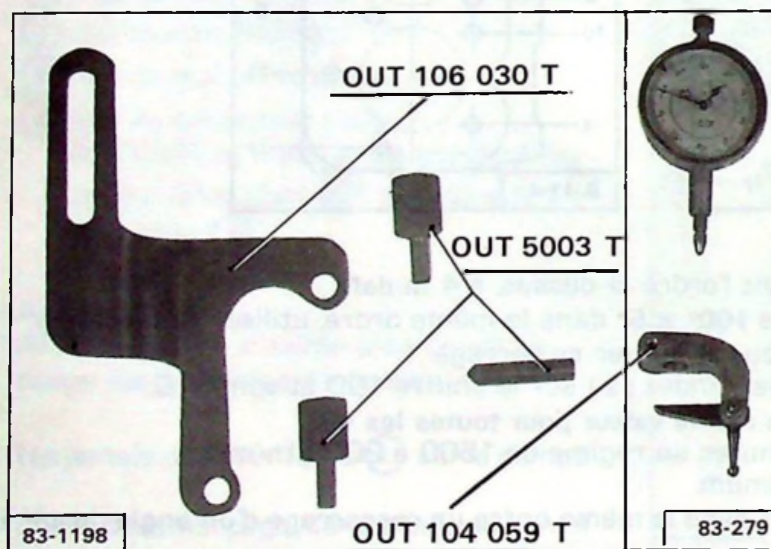
Mettre en place l'outillage de contrôle sur la pompe.

Tourner le vilebrequin (sens de rotation du moteur) pour mettre le piston du cylindre N° 1 vers le P.M.H., soupapes en bascule (déposer le bouchon de l'orifice de remplissage d'huile pour voir les culbuteurs).

Faire tourner le volant moteur d'environ 3/4 de tour.

Contrôler le point de rebroussement de l'aiguille du comparateur sur la pompe.

A cette position, les repères (R) du volant moteur et (R1) du bouchon sur carter doivent être en vis-à-vis. Sinon, reprendre le calage de la pompe d'injection (voir Manuel de Réparation MAN 008891, chapitre III).



4. Réglages des commandes de la pompe d'injection :

MOTEUR FROID

I. Réglage de la commande de ralenti accéléré :

Vérifier que le câble de commande ① est tendu et que le levier ② est en position «MAXI» (en le poussant suivant →).

Sinon pousser le levier ② à fond suivant →, tendre le câble ① en agissant sur l'écrou et le contre-écrou de l'arrêt de gaine ③.

MOTEUR CHAUD

II. Contrôle de la commande de ralenti accéléré :

Vérifier que le câble de commande ① est sans tension et que le levier ② est en butée dans l'étrier ④.

Sinon, vérifier le fonctionnement de la sonde thermostatique (sur culasse) de commande de ralenti accéléré : le câble étant débranché, entre "moteur froid" et "moteur chaud", il doit exister un déplacement du câble ① supérieur à 6 mm.

III. Régler la commande d'accélérateur (moteur arrêté) :

a) Appuyer à fond sur la pédale d'accélérateur, vérifier que le levier ⑤ est en butée sur la vis ⑥.

Sinon, déplacer l'épingle ⑦ d'arrêt de gaine de commande d'accélérateur.

b) Vérifier que le levier ⑤ est en appui sur la butée ⑧ et que le câble est sans tension.

IV. Réglage du débit résiduel (anti-calage) :

- Verrouiller le levier ⑨ de stop par une pige de $\phi = 3$ mm placée dans l'orifice (a).

- Intercaler une cale de 2 mm entre le levier ⑤ et la vis ⑧.

- Débloquer le contre-écrou ⑩.

- Ajuster le régime à 800 ± 25 tr/mn en agissant sur la vis ⑧.

- Bloquer le contre-écrou ⑩.

- Retirer la pige et la cale.

V. Réglage du ralenti :

- Vérifier le régime de rotation au ralenti : 800 ± 25 tr/mn. Sinon, agir sur la vis de butée ⑫ (débloquer le contre-écrou ⑪).

- Bloquer le contre-écrou ⑪.

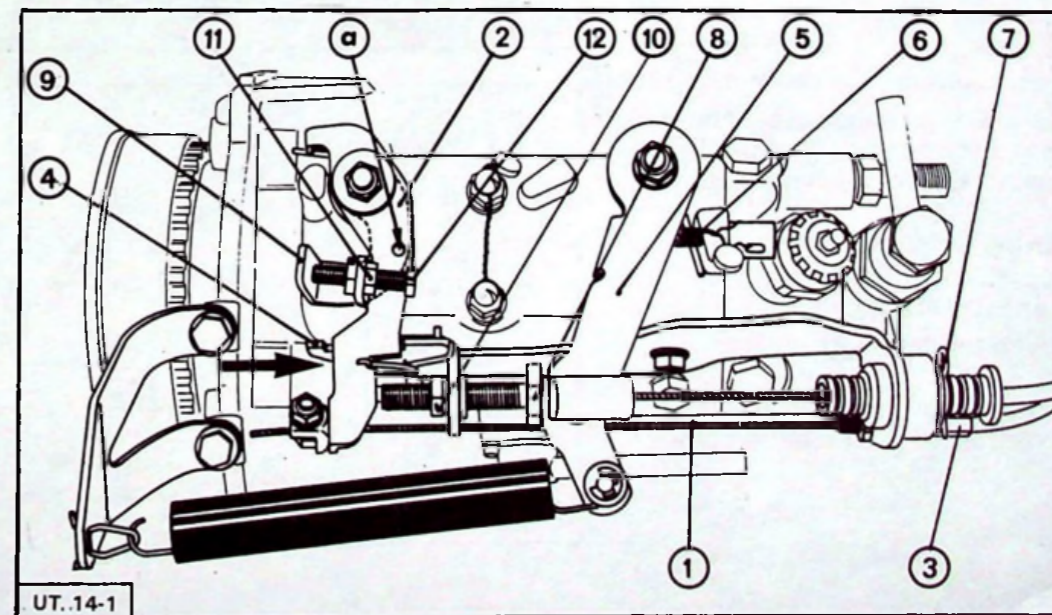
Contrôle de la décélération du moteur :

- Accélérer à ≈ 3000 tr/mn et lâcher la commande d'accélérateur.

• décélération trop rapide, tendance à caler → desserrer la vis-butée ⑧ de 1/4 de tour.

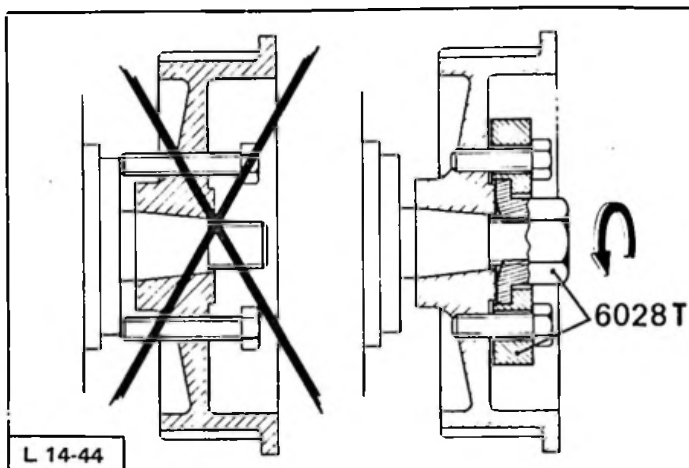
• décélération trop lente → serrer la vis-butée ⑧ de 1/4 de tour.

Dans chacun de ces deux cas, vérifier le régime de ralenti pour retouche éventuelle.



5. Dépose du pignon d'entraînement de la pompe d'injection :

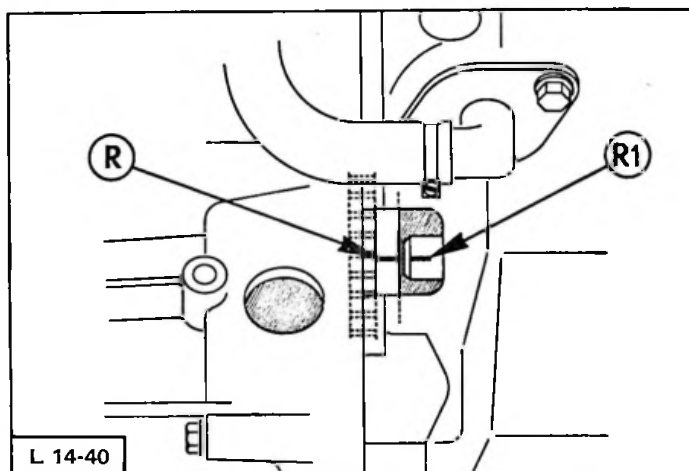
Pour la dépose du pignon de la pompe, utiliser exclusivement l'outil extracteur 6028-T.



6. Remplacement d'une courroie de distribution :

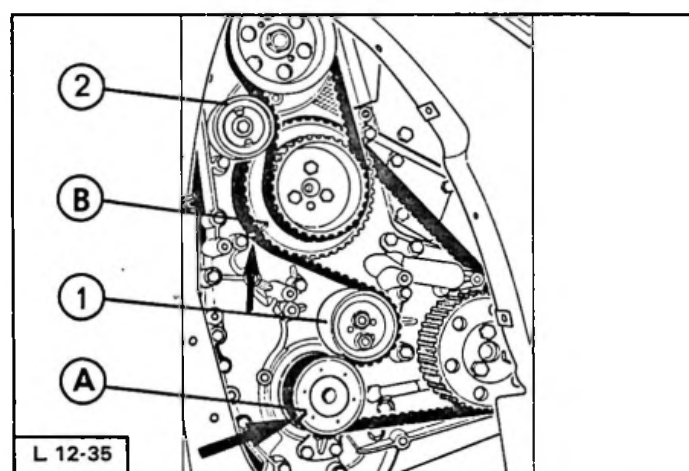
Positionner le vilebrequin et l'arbre à cames :

- Amener les pistons des cylindres 1 et 4 à proximité du PMH.
- Le cylindre N° 1 (côté volant moteur) étant en fin d'échappement—début d'admission (soupapes en bascule), les repères (R) et (R1) sont en vis-à-vis.



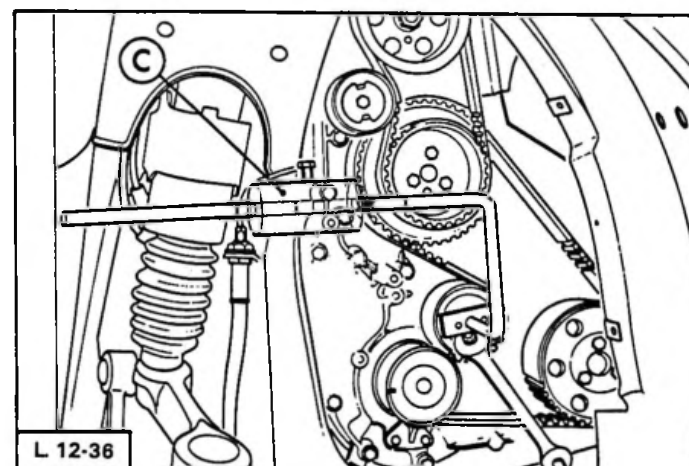
Poser la courroie de distribution :

- Mettre la courroie de distribution en place : faire correspondre les repères (→) de la courroie avec les repères (A) et (B) des pignons (83 pas côté brin tendu - 35 pas côté brin libre).
- Monter le galet-tendeur (1).
- Régler la tension de la courroie de distribution :
 - placer l'outil repère (K) du coffret OUT 206 028 T sur le galet-tendeur (1)
 - la masse (C) étant sur le repère "2" de la tige, serrer les écrous :
 - φ 8 mm, à 2 m.daN,
 - φ 10 mm, à 3,2 m.daN.



Poser la courroie d'entraînement de pompe d'injection :

- Effectuer 1 tour moteur dans le sens de rotation pour amener les repères (R) et (R1) en vis-à-vis, les soupapes du cylindre N° 4 (côté distribution) sont en "bascule" et le cylindre N° 1 au temps compression.
- Placer la pompe au point d'injection.
- Monter la courroie d'entraînement, le brin opposé au tendeur étant tendu.
- Monter le galet-tendeur (2). Serrer l'écrou.
- Effectuer 2 tours moteur, dans le sens de rotation, et vérifier le calage de la pompe d'injection.



APPLICATION :

TOUS PAYS

DIFFUSION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

C 25 ESSENCE
(1,8 litre et 2 litres)

Allumage

N° 2

Le 16 Février 1984

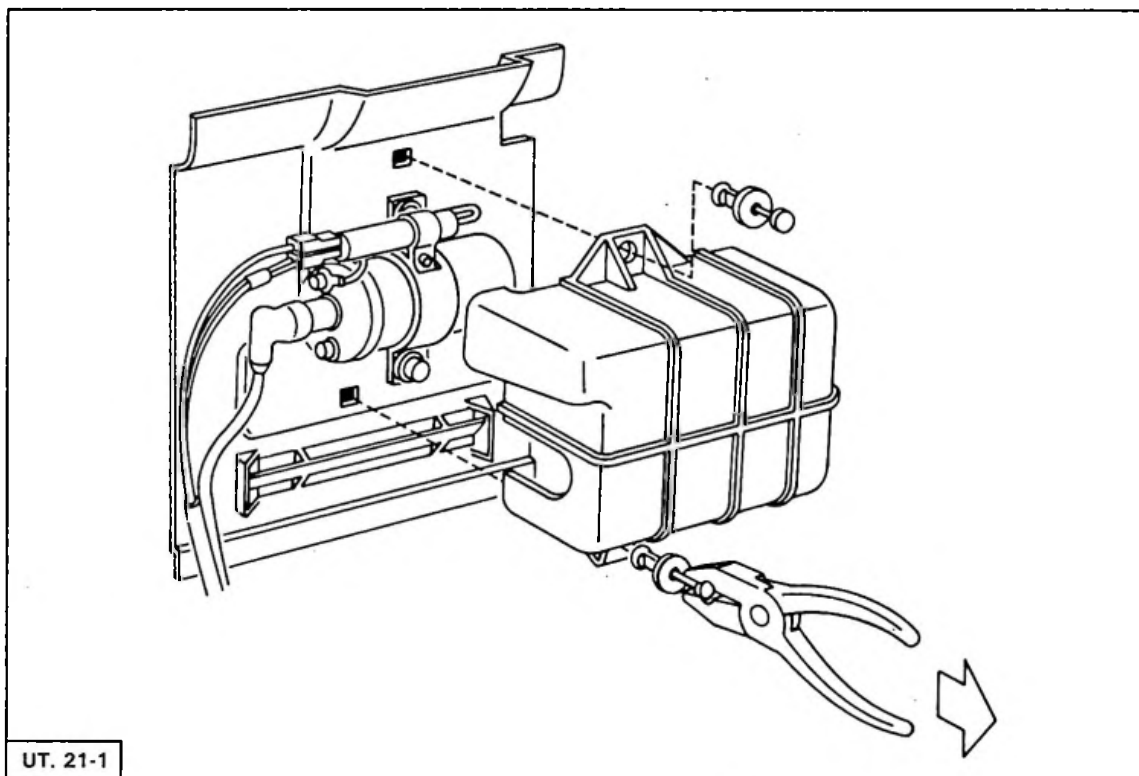
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900**

Bobine d'allumage :

Depuis le n° de châssis 115 487, les véhicules C 25 à moteur essence sont équipés d'une bobine d'allumage dont l'étanchéité à l'eau est assurée par un protecteur en matière plastique. Le protecteur est fixé par des rivets à expansion.

REPARATION.

Pour accéder à la bobine, il faut extraire ces rivets à l'aide de pinces universelles.



Bougies d'allumage :

Les moteurs essence sont équipés, depuis **Septembre 1983**, de nouvelles bougies à disrupteur, **CHAMPION UN 9 Y** (au lieu de **CHAMPION N 9 Y**, précédemment).

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

C 25 Moteurs Essence

N° 3

DIFFUSION :

TOUS PAYS

Pompe à essence

Le 17 Mai 1984

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900**

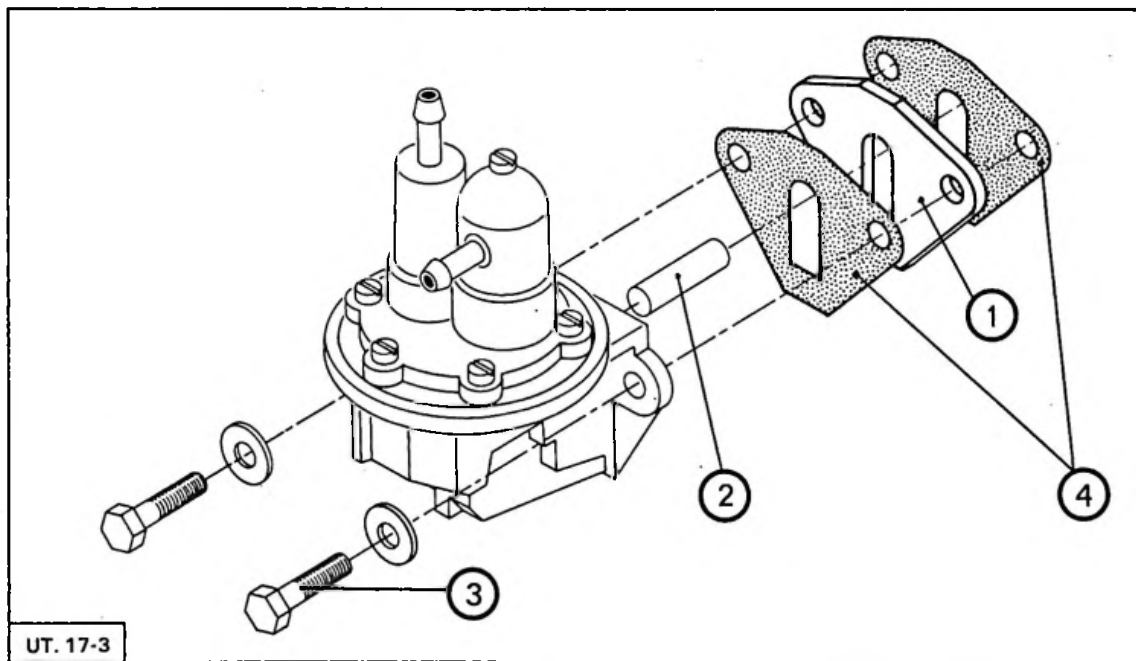
Depuis le numéro moteur 0144629, les moteurs essence 1,8 litre (XM7T) et 2 litres (XN1T) sont équipés d'une cale isolante entre pompe à essence et bloc-cylindres.

Le montage de la cale isolante entraîne les modifications suivantes :

- Nouveau poussoir de pompe à essence de longueur de 63,5 mm (au lieu de 48,75 mm).
- Nouvelles vis de fixation de pompe à essence de longueur 40 mm (au lieu de 23 mm).
- Joint supplémentaire d'étanchéité entre cale isolante et bloc-cylindres.

PIECES DE RECHANGE :

REPERE	DESIGNATION	N° P. R.
①	Une cale isolante	91 519 240
②	Un poussoir de pompe à essence	91 517 596
③	Deux vis M8 - 1,25 x 40	79 03 001 826
④	Deux joints d'étanchéité (Rappel)	79 10 027 971



REPARATION :

Les véhicules antérieurs à cette évolution peuvent être équipés de cette nouvelle cale isolante dans le cas de phénomène de "vapor-lock".

CITROËNSERVICES A LA CLIENTELE
Département Technique Après-Vente**NOTE TECHNIQUE****C.25** **1**

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

VEHICULES C.25

N° 4

DIFFUSION :

TOUS PAYS

MOTEUR DIESEL U 25/661
(à distribution par courroie)

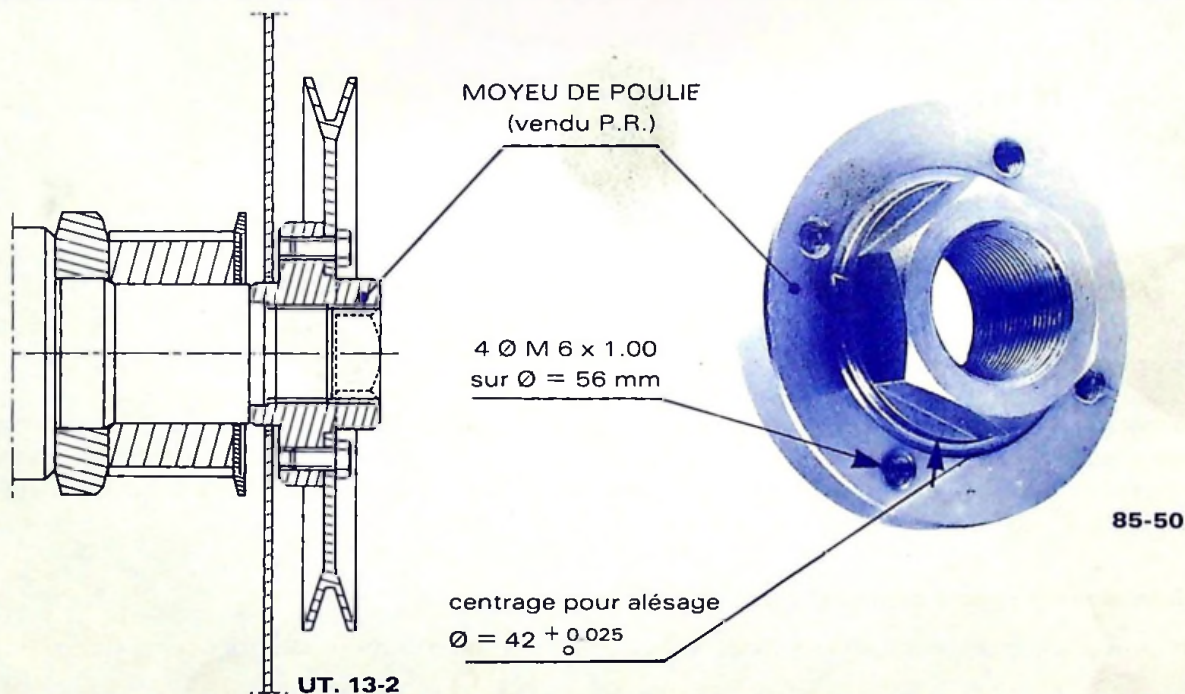
Le 28 Février 1985

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES MAN 008900

Sur les véhicules C. 25 Diesel sortis depuis le **28.05.84 (numéros de châssis : 170271)**, des accessoires, dont la puissance n'excède pas 10 CV, peuvent être entraînés directement par le vilebrequin moteur.

Cette disposition est permise par :

- La présence, de série, d'un vilebrequin rallongé côté distribution. L'extrémité filetée du vilebrequin est protégée par un écrou plastique.
- Le montage, par l'adaptateur, d'un moyeu de poulie désormais vendu par le Département des Pièces de Rechange.
- L'adoption, en série, d'un carter de distribution ajouré permettant le passage du moyeu de poulie.

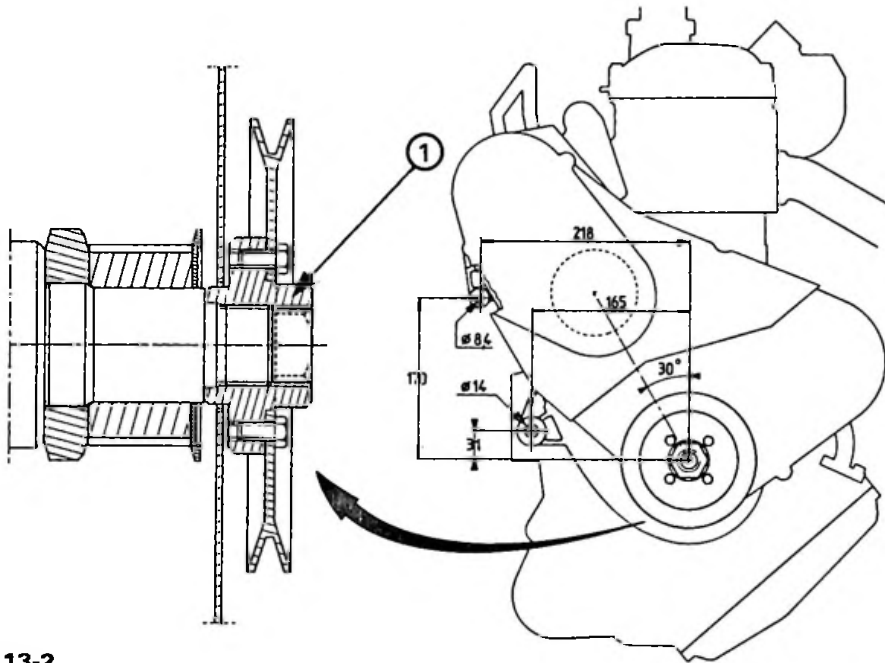
**PIECES DE RECHANGE :**

- Vilebrequin (rallongé) :	95 608 899
- Moyeu de poulie :	95 614 899
- Écrou plastique :	95 602 876
- Carter de distribution avec bossages et trous pour fixation éventuelle d'une pompe :	95 602 401
- Carter de distribution inférieur :	95 602 402
- Moteur neuf, avec prise de mouvement :	95 608 896

ATTENTION : La poulie n'existant pas en Pièces de Rechange, le transformateur devra réaliser cette pièce, en fonction du montage particulier souhaité.

REPARATION :

Relevé des cotes permettant la réalisation des adaptations:



UT. 13-2

Le montage du moyeu (1) entraîne la dépose du protecteur de filetage du vilebrequin.

Couple de serrage du moyeu de poulie : **35 mdaN (Loctite Frenetanch)**.

Remplacement d'organes au détail :

- Le vilebrequin non rallongé continue à être fourni aux Pièces de Rechange, mais il est possible d'adapter le nouveau montage sur un véhicule antérieur à cette modification, à condition de changer également le carter de distribution aluminium ainsi que le cache-carter de distribution inférieur en plastique.

Remplacement d'organe complet :

Seul le moteur avec prise de mouvement sera disponible au Département des Pièces de Rechange.

APPLICATION :
TOUS PAYS

CONCERNE :
MOTORISATION DIESEL
Évolution pistons-segments

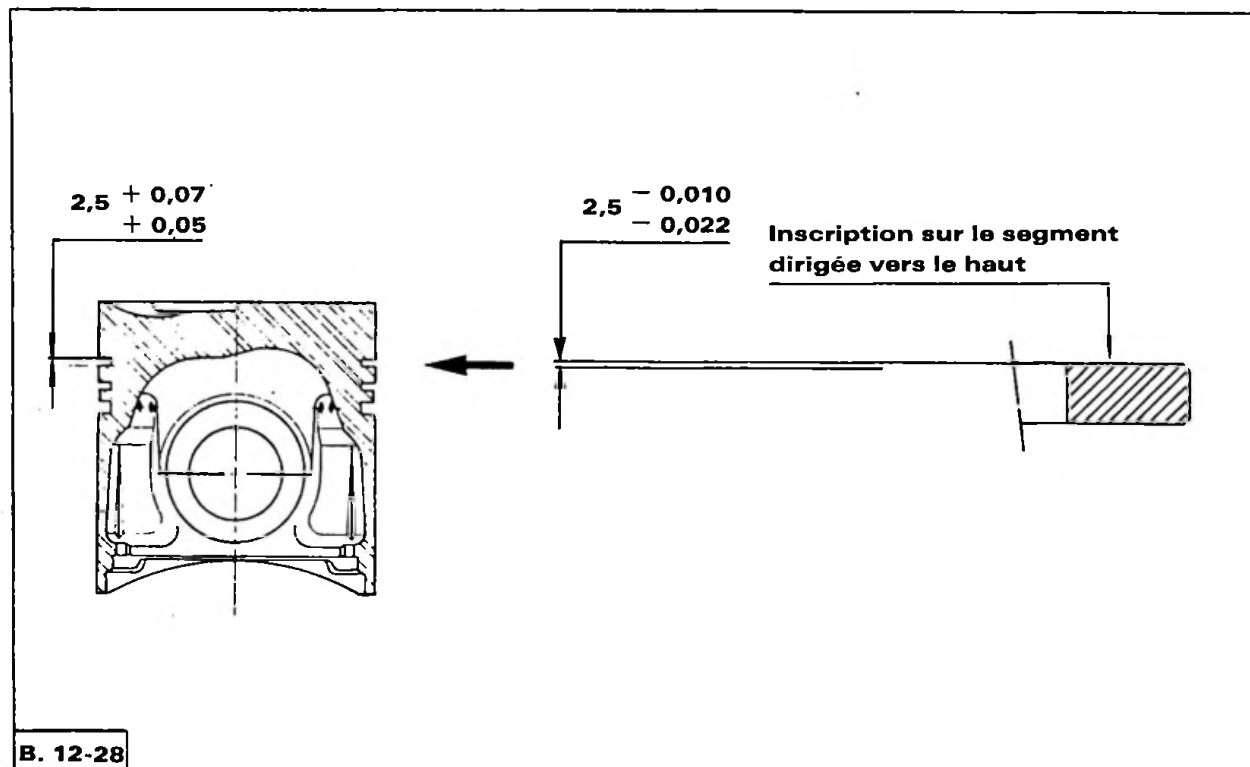
N° 5

DIFFUSION :
TOUS PAYS

Le 20 Juin 1985

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900**

Depuis le **Numéro moteur 1 GJ 06033506 (Avril 85)**, le **segment n° 1 "coup de feu"** est modifié, sa hauteur est augmentée : **h = 2,5 mm**, au lieu de 2 mm.
La gorge correspondante du piston est usinée pour recevoir le nouveau segment.
Les autres segments ne sont pas modifiés.



PIÈCES DE RECHANGE :

DÉSIGNATION	N° P.R.
Jeu de 4 pistons (et segments) "série" :	95 615 113
Segment (à l'unité) :	
Ø = 93 mm :	95 606 321
Ø = 93,25 mm :	95 599 950
Ø = 93,50 mm :	95 599 952
Ø = 93,75 mm :	95 599 954

RÉPARATION :

Pour assurer la réparation, les anciens segments (h = 2 mm) continueront à être fournis.
Les pistons aux cotes réparation, (+ 0,25 + 0,50 + 0,75 mm) seront fournis avec la nouvelle segmentation.

NOTA : Le jeu à la coupe du segment est inchangé = 0,20 à 0,45 mm.

Marquage des segments : Ø = 93 mm = 2 traits jaunes
 Ø = 93,25 mm = 2 traits verts
 Ø = 93,50 mm = 2 traits blancs
 Ø = 93,75 mm = 2 traits violets

CITROËN SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	INFO'RAPID	C 25 (1)
Responsables des Ateliers CE - SUCC - FILIALES	CONCERNE : C. 25 DIESEL Consommation d'huile	N° 6 Le 20 Décembre 1985
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900		

« COPIE A MESSIEURS LES AGENTS »
 (SECONDE DIFFUSION AU RESEAU PRIMAIRE)

INCIDENT SIGNALE : Consommation d'huile anormale **ANNONCEE** par l'utilisateur.

MODE OPERATOIRE : Dans la mesure où le moteur totalise un minimum de 10 000 km et avant toute intervention, procéder aux essais de consommation d'huile comme décrit dans la Note Organisation Après-Vente du Réseau Citroën N° 144 CE/Sle, 99 Agents du 1^{er} Mars 1982.

Si les résultats obtenus amènent à la conclusion qu'une intervention est nécessaire et après s'être assuré de l'absence de fuite extérieure, il est impératif de **procéder à l'échange de joints de queue de soupape** et ce, avant d'envisager des échanges de segmentation ou de moteur.

Rappel des capacités d'huile moteur :

- Après démontage 5,8 l.
- Après vidange et échange cartouche 4,7 l.
- Après vidange 4,4 l.
- Différence entre mini et maxi de la jauge 1,0 l.



CITROËN
SERVICES A LA CLIENTÈLE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25

1

APPLICATION :
TOUS PAYS

CONCERNE :
C 25 MOTEURS ESSENCE

N° 7

DIFFUSION :
TOUS PAYS

Serrage culasse

Le 30 Avril 1986

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900**

RECTIFICATIF A LA NOTE TECHNIQUE C 25 (1) N° 3, DU 9 JUILLET 1985.

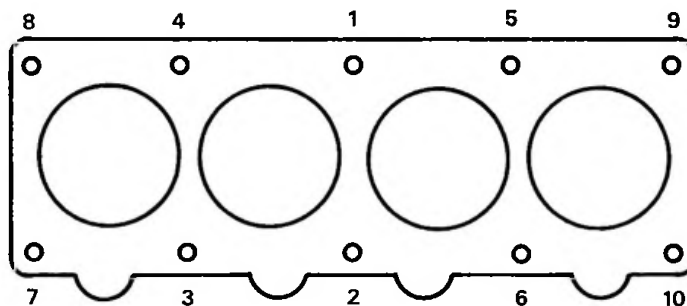
Les évolutions des moteurs essence :

1,8 l — N° de départ : 1 ABAF 012 626

2,0 l — N° de départ : 1 ABTA 021 875

annoncées dans la Note précitée (culasse, joint de culasse, joint de chemises...) nécessitent, en réparation, l'application d'une nouvelle gamme de serrage de la culasse :

Suivant ordre :



- 1 — Presserrer chaque vis à 5 m daN.
- 2 — Ensuite, vis par vis :
 - Desserrer puis resserrer à : 2 m daN et appliquer un serrage angulaire complémentaire de 180°.
- 3 — Régler les culbuteurs :
 - Admission : 0,10 mm — Échappement : 0,25 mm.
- 4 — Faire chauffer le moteur jusqu'à enclenchement du motoventilateur.
- 5 — A température indifférente et dans l'ordre de serrage, ajouter aux 10 vis un serrage angulaire complémentaire de 35°.
- 6 — Contrôler le réglage des culbuteurs (à froid).

Rappel :

Pas de resserrage de la culasse de ces moteurs à la révision des 1 000 km sur véhicule neuf, moteur neuf ou après intervention sur culasse.

Seul le réglage des culbuteurs est à effectuer.



CITROËN
SERVICES A LA CLIENTÈLE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

NOTE TECHNIQUE

C. 25

1

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

C. 25 DIESEL

N° 8

DIFFUSION :

TOUS PAYS

Graissage moteur

Le 11 juillet 1986

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900

Depuis le **numéro moteur 1 GJ 06061862**, la fonction en graissage des moteurs 2,5 litres Diesel a évolué.

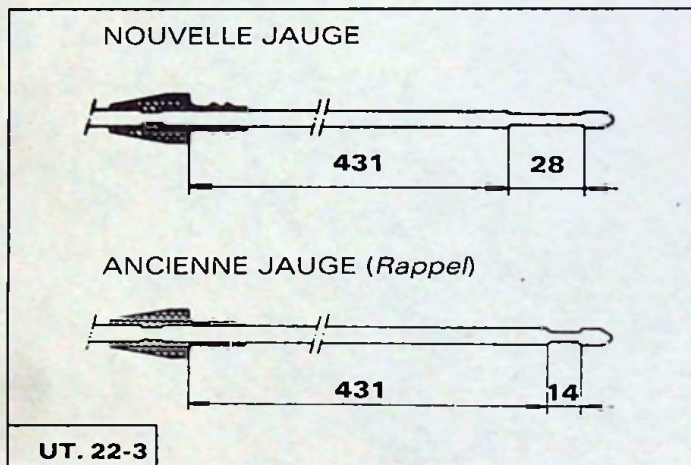
Les pièces moteur concernées sont :

- le couvercle de carter inférieur : capacité + 0,2 litre,
- la crépine d'huile : orifice d'aspiration déplacé,
- la jauge d'huile : différence entre MINI ET MAXI devient : 2,2 litres.

Par cette évolution, les capacités d'huile moteur augmentent de : 0,2 litre.

- après démontage : 6,0 litres,
- après vidange et échange cartouche : 5,6 litres,
- après vidange : 4,9 litres,

NOTA : Le guide de jauge n'est pas modifié.



PIECES DE RECHANGE :

DESIGNATION DES PIECES NOUVELLES	N° P.R.
- Couvercle de carter inférieur avec cloison non assemblée	95 631 693
- Crépine d'huile	95 630 984
- Jauge d'huile	95 630 990

RÉPARATION :

● Remplacement du couvercle de carter inférieur :

A épuisement du stock, le Département des Pièces de Rechange ne fournira plus que le nouveau couvercle de carter inférieur.

Ce couvercle est livré avec une cloison de retenue d'huile, non assemblée :

- moteurs sortis antérieurement à l'évolution (avec ancienne crépine) :
monter la cloison sur les nervures intérieures (et remplacer la jauge d'huile).
- moteurs sortis depuis l'évolution (crépine à orifice d'aspiration déplacé) :
cloison non utilisée.

● Remplacement de la crépine d'huile :

La nouvelle crépine peut remplacer l'ancienne, il est alors nécessaire de remplacer le couvercle de carter inférieur et la jauge d'huile.



CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE
DIVISION APRÈS - VENTE
TECHNIQUE APRÈS - VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25**1**

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

**C 35 TOUS TYPES
C 25 DIESEL****N° 9**

DIFFUSION :

TOUS PAYS**Moteur : nouveau vilebrequin**

Le 29 Mai 1987

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900

174

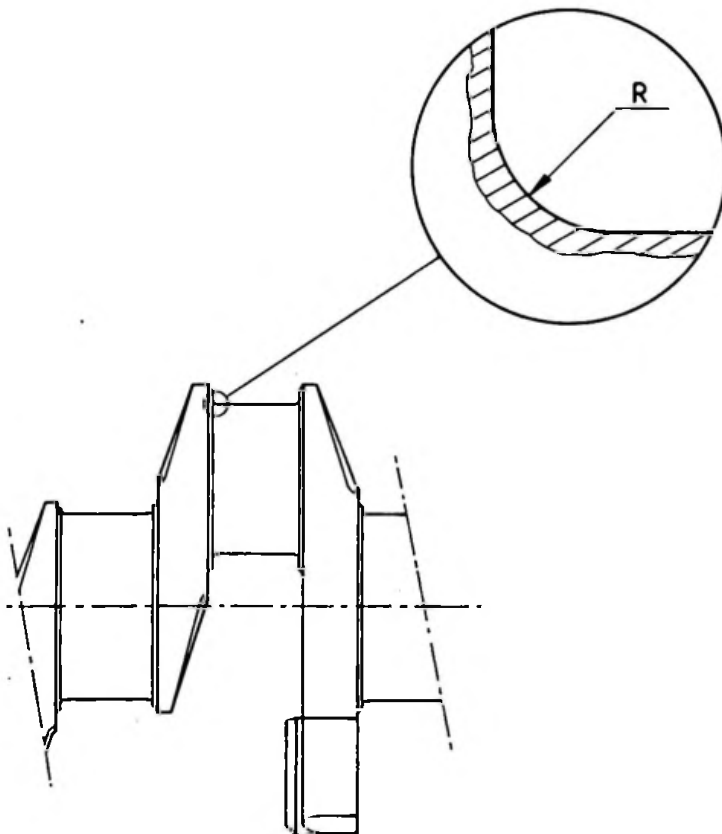
Depuis **Janvier 1987**, de nouveaux vilebrequins équipent les moteurs des véhicules C 35 Tous Types et C 25 Diesel, à partir des N°s moteurs suivants :

- C 25 Diesel, N° moteur : 1 GJ 06 08 69 31
- C 35 Diesel, N° moteur : 19 21 06 53 43
- C 35 Essence, N° moteur : 17 01 01 16 68

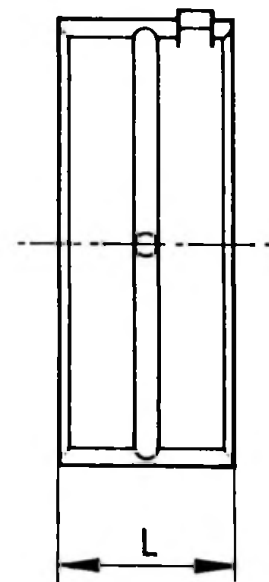
Le rayon "R" de raccordement des manetons passe de 3 mm à **3,8 mm**, ce qui entraîne la création de demi-coussinets de tête de bielle de largeur réduite :

L = 22,6 mm (était 24,4 mm)

Le positionnement des ergots des demi-coussinets est inchangé.



UT 12-5



UT 12-6

PIECES DE RECHANGE

VÉHICULES		N° P.R. des nouveaux vilebrequins (+ vis de volant)
Série actuelle	C 25 Diesel C 35 Diesel C 35 Essence	95 619 050 95 619 053 95 619 051
Hors série actuelle	C 25 Diesel (→ 10/83) C 25 Diesel (10/83 → 5/84) C 35 Diesel (→ 1/80) C 35 Diesel (1/80 → 6/84)	95 619 048 95 619 049 95 619 054 95 619 052

VÉHICULES	N° P.R. jeux de 8 demi-coussinets largeur 22,6 mm
C 25 Diesel / C 35 Diesel Tous Types C 35 Essence	de 95 618 682 à 95 618 687 de 95 618 670 à 95 618 675

A épuisement des stocks, le Département des Pièces de Rechange ne fournira plus que les vilebrequins à rayon de raccordement des manetons de 3,8 mm et des jeux de 8 demi-coussinets de largeur 22,6 mm.

REPARATION

– Échange du vilebrequin :

L'échange d'un vilebrequin, ancien modèle, par un vilebrequin à nouveau rayon de raccordement des manetons est possible.

Il s'accompagne impérativement de la monte des coussinets de tête de bielle de largeur réduite (L = 22,6 mm).

– Échange des coussinets de tête de bielle :

- Sur un vilebrequin, ancien modèle, la monte de coussinets de largeur réduite est possible.

● Sur un vilebrequin à rayon de raccordement des manetons augmenté, la monte de coussinets ancien modèle (L = 24,4 mm) est **totalelement prohibée**.

TEMPS DE FACTURATION : SANS CHANGEMENT.



CITROEN

SERVICES A LA CLIENTELE
DIVISION APRES - VENTE
TECHNIQUE APRES - VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25

1

APPLICATION :
TOUS PAYS

CONCERNE :
C 25 DIESEL TOUS TYPES

N° 10

DIFFUSION :
TOUS PAYS

Moteur : nouveau volant moteur

Le 29 Mai 1987

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900**

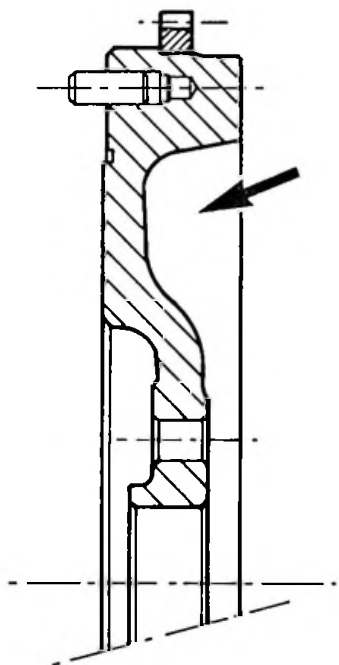
212

Depuis **Mars 1987**, le moteur des véhicules C 25 Diesel 2,5 litres est équipé d'un nouveau volant moteur.

Premier Numéro moteur : 1 GJ 06 094 504

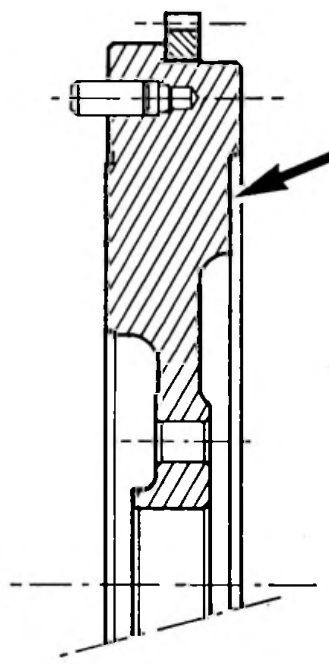
Ce nouveau volant entraîne la création d'une friction d'embrayage spécifique par son moyeu amortisseur.

Remarque : – Les vis de fixation du volant (Rappel : couple de serrage = 9 m.daN),
– La couronne de démarreur,
– Le mécanisme d'embrayage,
restent inchangés.



NOUVEAU VOLANT MOTEUR

L 12-57



ANCIEN VOLANT MOTEUR (Rappel).

PIECES DE RECHANGE

DESIGNATION DES PIECES NOUVELLES	N° P.R.
Volant moteur assemblé avec couronne et pieds de centrage	95 634 354
Friction d'embrayage (F 202, Ø 228, 6 mm)	95 638 807

A l'épuisement des stocks, le Département des Pièces de Rechange ne fournira plus que le nouveau volant moteur.

REPARATION

- Avec ce volant, il est impératif de monter la nouvelle friction d'embrayage.
- La nouvelle friction d'embrayage est compatible avec l'ancien volant moteur.

TEMPS DE FACTURATION : SANS CHANGEMENT.



CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE
DIVISION APRÈS - VENTE
TECHNIQUE APRÈS - VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25

1

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

**C 25 DIESEL
ASPIRATION NATURELLE**

N° 11

DIFFUSION :

TOUS PAYS

**Pompe d'injection
Roto Diesel D.P.C.**

Le 30 Novembre 1987

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900**

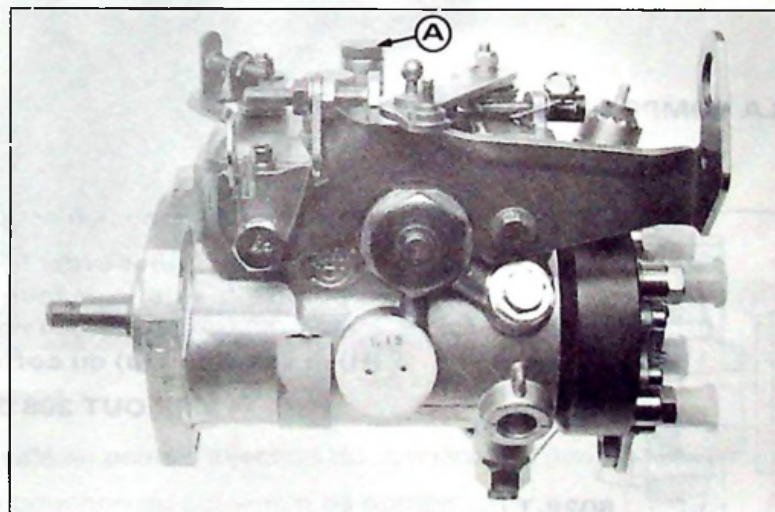
341

Depuis **Mai 1987**, le moteur des véhicules C 25 Diesel à aspiration naturelle est équipé d'une **pompe d'injection ROTO DIESEL D.P.C.** en remplacement de la pompe D.P.A.

Cette pompe D.P.C. nécessite un nouveau système de calage : le couvercle de carter est équipé d'un puits, obturé par un bouchon amovible (**A**), permettant la détermination du point d'injection.

La dépose du bouchon de visite, nécessaire jusqu'à présent au calage de la pompe est rendue impossible par la pose par le Fournisseur d'une capsule plastique de couleur blanche.

N° de départ Moteur : 1 GJ 06 100 091



- Les injecteurs ne sont pas modifiés : Réf. RDNOSDC 6577 B.
- Nouveau faisceau d'injection : identique à celui équipant le moteur turbo-compressé.
- Le tube d'alimentation est nouveau.
- Les tubes de retour et raccord sont ceux du moteur turbo-compressé : le moteur atmosphérique n'étant pas équipé d'un correcteur de débit, la 4^e branche du raccord est obturée par un bouchon.
- Les commandes de ralenti et ralenti accéléré ne sont pas modifiées.
- Nouvelle étiquette précisant le coefficient d'absorption des fumées.

CARACTERISTIQUES

- Numérotation des cylindres : N° 1 côté volant moteur.
- Sens de rotation : à droite, vu côté distribution.
- Ordre d'injection : 1 - 3 - 4 - 2.
- Pompe à injection : ROTO DIESEL D.P.C.
Type MA 260 - Réf. 8443 B 111 A.
- Entraînement : Par courroie crantée dont la valeur de tension est donnée automatiquement par le ressort du galet.
- Calage statique : par repère sur bloc et volant moteur, ou **4,71 mm avant le P.M.H.**

PIECES DE RECHANGE

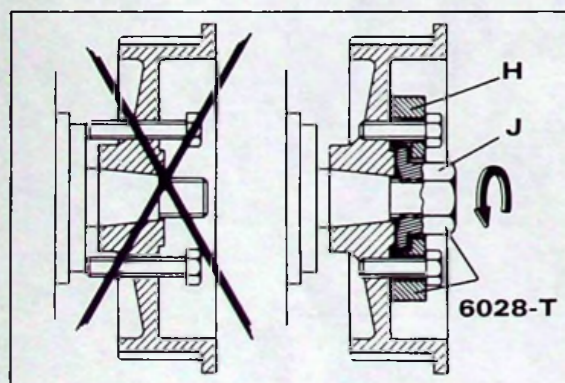
DESIGNATION DES PIECES NOUVELLES	N° P.R.
Pompe d'injection D.P.C. MA 260 :	95 637 213
Bouchon d'obturation du puits de calage :	94 01 933 040
Joint du bouchon :	94 01 933 050
Tubes d'injection (faisceau) :	95 636 948
Tube d'alimentation :	94 01 573 268

Les pièces nécessaires à la réparation de l'ancienne disposition restent disponibles au Département des Pièces de Rechange.

REPLACEMENT D'UNE POMPE DPA PAR UNE POMPE DPC :

Le remplacement d'une pompe DPA MA 300 R 3449 F 012 par la pompe DPC MA 260 est possible. Il s'accompagne de l'échange du faisceau d'injection.

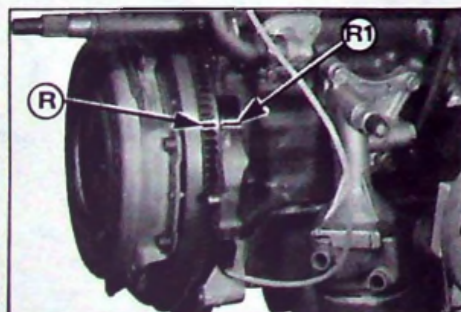
REMARQUE : Le point de calage étant différent, ne pas tenir compte du repère sur volant (positionner le piston n° 1 à l'aide d'une soupape : 4,71 mm avant le PMH).

REPARATION**I. DEPOSE - POSE DE LA POMPE D'INJECTION :****A - Dépose :**

La gamme de dépose n'est pas modifiée.

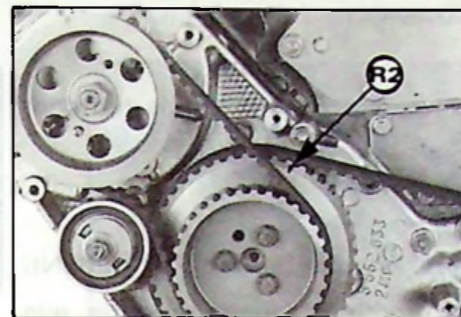
IMPERATIF : pour éviter la destruction interne de la pompe lors de la dépose du pignon d'entraînement, utiliser obligatoirement l'extracteur repéré (H) et son écrou (J) du coffret :

OUT 206 028 T

B - Pose :

La gamme de pose n'est pas modifiée :

- Caler le moteur au point d'injection du cylindre N° 1 (côté volant moteur).
- Regarder par l'orifice de remplissage d'huile sur le couvre-culasse afin de mettre les soupapes du cylindre 1 en bascule.
- Faire un tour moteur et mettre les repères bloc/volant (R) et (R1) en vis-à-vis (voir position du repère R2 sur courroie de distribution fig. ci-après).



87-370

- Mettre la pompe en place sur le moteur, la positionner au centre des boutonnières.
- Serrer les écrous de fixation à la main.
- Monter la roue d'entraînement et approcher l'écrou.
- **Procéder au calage de la pompe** et la fixer.
- Monter la courroie crantée, laisser agir le ressort du galet tendeur puis serrer le galet.
- Serrer l'écrou de la roue d'entraînement à 5 m.daN.
- **Effectuer un contrôle du calage.**

II. CALAGE DE LA POMPE D'INJECTION D.P.C. :**A - Principe :**

Le point de calage n'est plus indiqué par la position relative d'un circlip intérieur, par rapport à un "Vé" gravé sur le rotor.

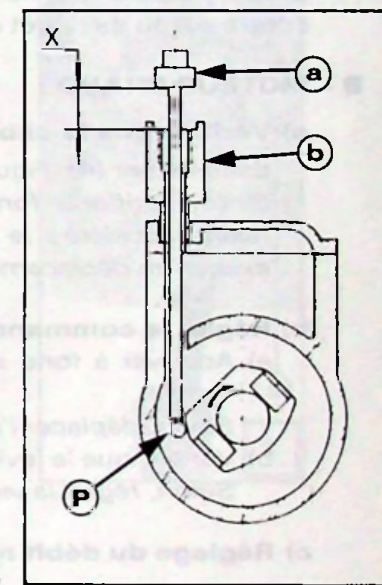
Sur chaque rotor est positionné un pion cylindrique (P) dont la position est déterminée par le Fournisseur.

La position de calage du début d'injection/pompe, variable d'une application à une autre et sur chaque pompe (tolérances de fabrication) est donnée par le cote (X) gravée sur la pastille plastique (B) fixée sur le bouchon de visite.

Le départ de cette cote (X) correspond exactement au point de contact du pion (P) sur la pige : c'est la position "zéro" au comparateur.



87-588

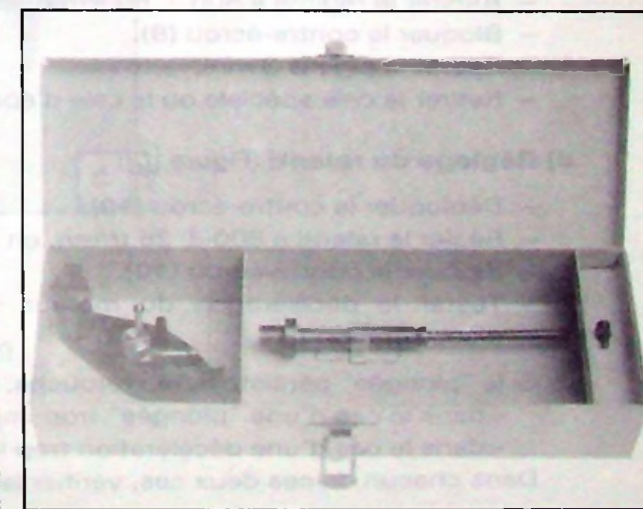


L 14-87 a

B - Calage de la pompe :

Le moteur étant calé au point d'injection du cylindre N° 1 (voir ci-dessus "Pose de la pompe") :

- Déposer la vis bouchon du couvercle de pompe.
- Positionner l'outil 4093-T :
 - Mettre la pige (a) en place.
 - Monter le support équipé du comparateur.
- Amener le pion (P) au contact de la pige (a).
- Etalonner le comparateur à zéro : desserrer les écrous de fixation de la pompe puis déplacer le corps de pompe vers le moteur afin de mettre la tête de pige (a) en appui sur le guide (b) : "X" = 0.
- Ramener le corps de pompe vers l'extérieur du moteur pour obtenir très précisément la cote "X".



87-176

- Fixer la pompe.
- Contrôler le calage :
 - Tourner le vilebrequin, sens inverse de rotation d'un quart de tour maximum puis ramener les repères bloc/volant (R) et (R1) en vis-à-vis.
 - Les aiguilles du comparateur doivent indiquer la cote "X" $\pm 0,04$ mm. Si cette condition n'est pas obtenue, revoir le calage.
- Déposer l'outillage de calage et poser le bouchon de pompe muni de son joint (serrage : 1 m.daN).

REMARQUE : La pastille d'indication de la cote de calage est de couleur blanche en série, elle est de couleur bleue après intervention sur la pompe par le Réseau ROTO DIESEL.

PRECAUTIONS : Attention à l'introduction possible de corps étrangers dans le puits de mesure, lors du calage de la pompe.
La précision du calage est donnée par celle de la longueur de la pige de mesure (95,5 mm, à titre indicatif) qui ne doit, en aucun cas, être déformée.

III. REGLAGE DES COMMANDES DE LA POMPE D'INJECTION :

Le réglage des commandes n'est pas modifié :

A - MOTEUR FROID :

Réglage de la commande de ralenti accéléré (Figure A) :

Vérifier que le câble de commande (1) est tendu et que le levier (2) est en position "MAXI" (en le poussant suivant \rightarrow).

Sinon, pousser le levier (2) à fond suivant \rightarrow , tendre le câble (1) en agissant sur l'écrou et le contre-écrou de l'arrêt de gaine (3).

B - MOTEUR CHAUD :

a) Vérifier que le câble de commande (1) est sans tension et que le levier (2) est en butée dans l'étrier (4) (Figure B).

Sinon, vérifier le fonctionnement de la sonde thermostatique (sur culasse) de commande de ralenti accéléré : le câble étant débranché, entre "moteur froid" et "moteur chaud", il doit exister un déplacement du câble (1) supérieur à 6 mm.

b) Régler la commande d'accélérateur (moteur arrêté) (Figure C) :

a) Appuyer à fond sur la pédale d'accélérateur, vérifier que le levier (5) est en butée sur la vis (6).

Sinon, déplacer l'épingle d'arrêt de gaine de commande d'accélérateur.

b) Vérifier que le levier (5) est en appui sur la butée (7) et que le câble est sans tension.

Sinon, régler la vis-butée de pédale d'accélérateur.

c) Réglage du débit résiduel (anti-calage) (Figures D et E) :

– Pousser le levier de stop (8) de façon à engager la pige $\varnothing 3$ dans l'orifice.

– Engager la cale spéciale entre le levier (5) et la vis (7).

NOTA : La cale spéciale peut être remplacée par une cale standard, épaisseur 1,5 mm.

– Débloquer le contre-écrou (9).

– Ajuster le régime à 800 ± 50 tr/mn, en tournant la cale spéciale ou la vis (7).

– Bloquer le contre-écrou (9).

– Retirer la pige $\varnothing 3$ mm.

– Retirer la cale spéciale ou la cale d'épaisseur 1,5 mm.

d) Réglage du ralenti (Figure C) :

– Débloquer le contre-écrou (10).

– Régler le ralenti à 800 ± 25 tr/mn, en agissant sur la vis de butée (11).

– Bloquer le contre-écrou (10).

– Tester la décélération du moteur : accélérer à ≈ 3000 tr/mn et lâcher le levier d'accélération.

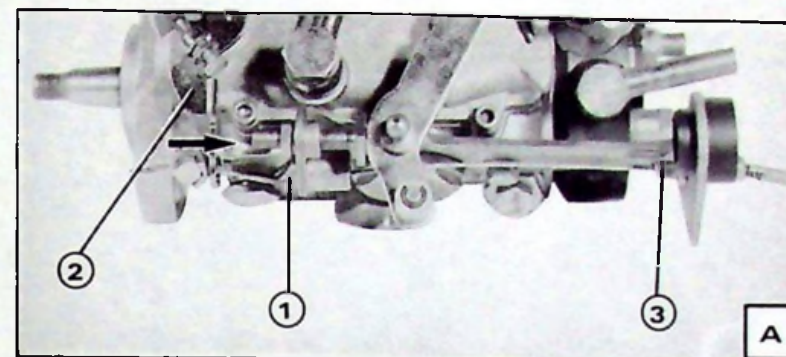
Si la "plongée" persiste après retouche, tourner la vis-butée (7) du levier (5).

- dans le cas d'une "plongée" trop importante \rightarrow dévisser d'1/4 de tour.

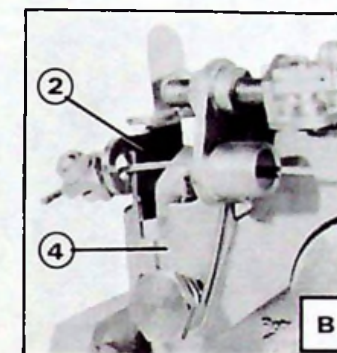
- dans le cas d'une décélération trop lente \rightarrow visser d'1/4 de tour.

Dans chacun de ces deux cas, vérifier le régime de ralenti pour retouche éventuelle.

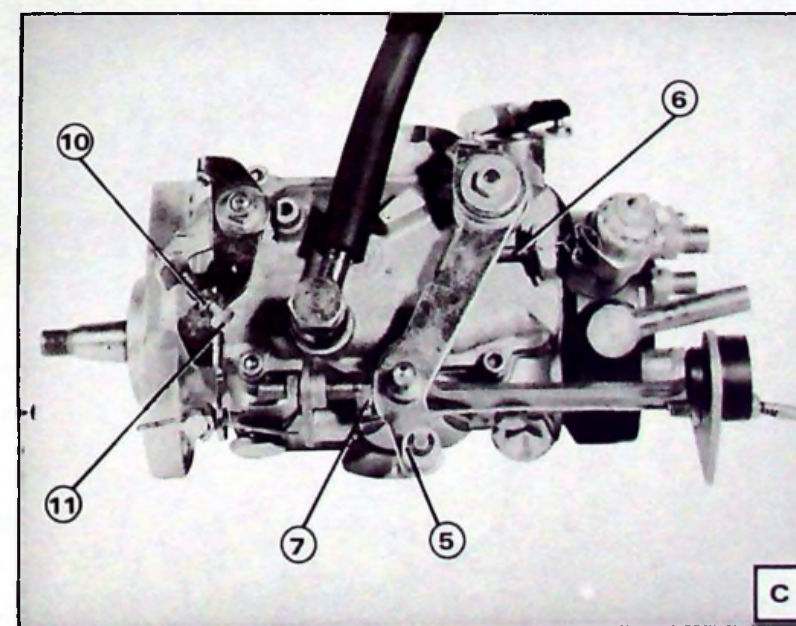
RÉGLAGE DE LA COMMANDE DE RALENTI ACCÉLÉRÉ



CÂBLE DE COMMANDE DE RALENTI ACCÉLÉRÉ



RÉGLAGE DE LA COMMANDE D'ACCÉLÉRATEUR ET DU RALENTI



TEMPS DE FACTURATION :

Remplacement pompe (y.c. calage et réglages) : 4 H 20

Dépose-pose pompe 3 H 10

Réglage + contrôle : 0 H 80

Réglage commandes 0 h 30

DÉBIT RÉSIDUEL MISE EN PLACE DE LA PIGE $\varnothing 3$



RÉGLAGE DU DÉBIT RÉSIDUEL





CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE
DIVISION APRÈS - VENTE
TECHNIQUE APRÈS - VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25**1**

APPLICATION :

EXPORT

CONCERNE :

**VEHICULES C 25
ASPIRATION NATURELLE****N° 12**

DIFFUSION :

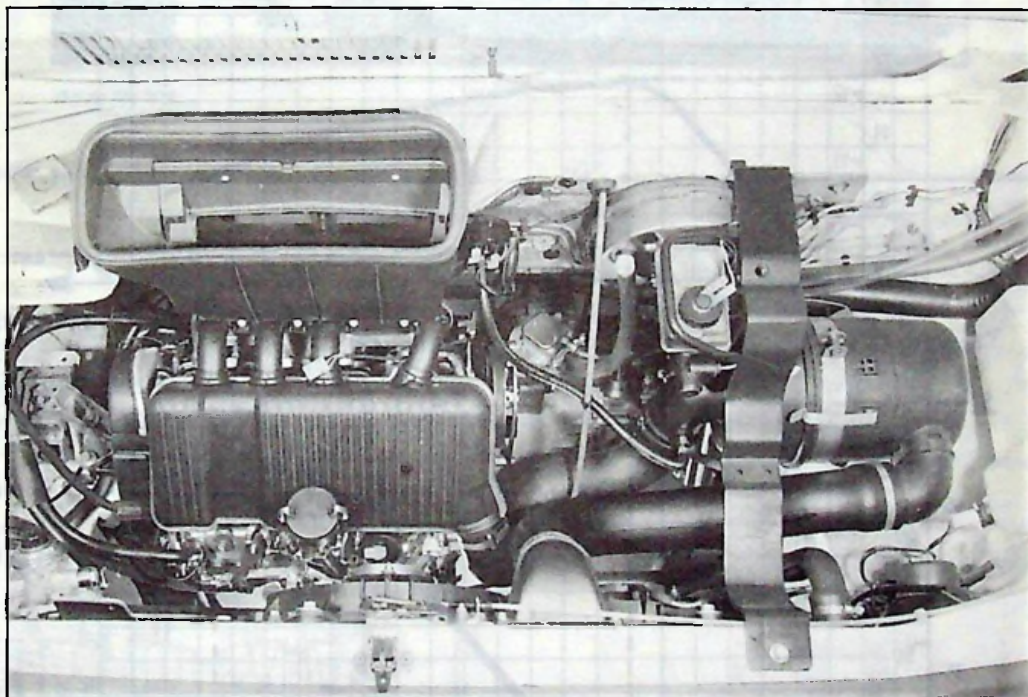
TOUS PAYS**Nouvelle motorisation**

Le 29 Février 1988

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900**

Depuis **Décembre 1987**, la gamme des véhicules C 25 est complétée par une nouvelle motorisation Diesel à aspiration naturelle.

Cette motorisation équipe les versions Fourgon 1 000 kg et Combi Confort, commercialisées Tous Pays sauf France et Italie.

APPELLATION COMMERCIALE :**C 25 D**

87-804

I - CARACTERISTIQUES GENERALES :

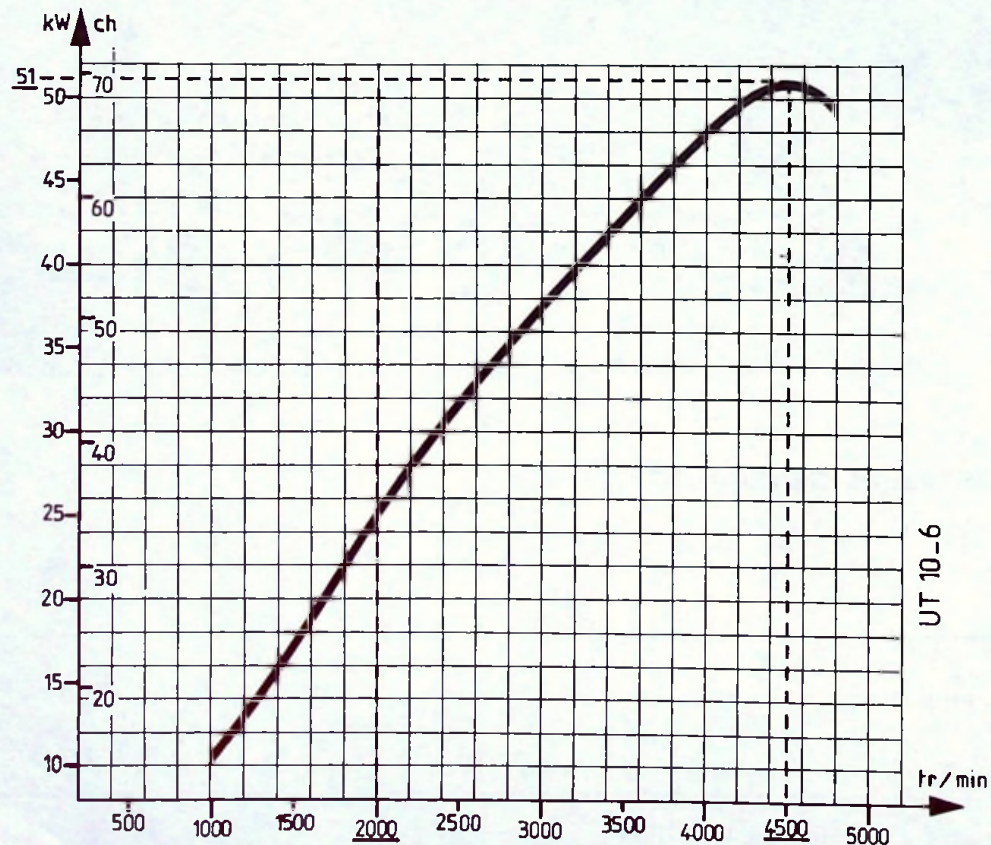
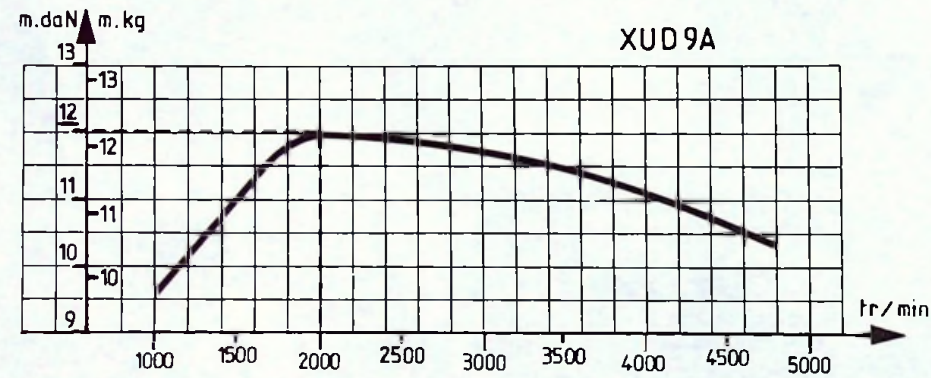
VERSION	TYPE MINES
Fourgon tôlé, empattement court*	280 A 60
Combi confort	280 C 60

* Existe en versions standard ou réhaussé
Vitesse maxi : 123 km/h.

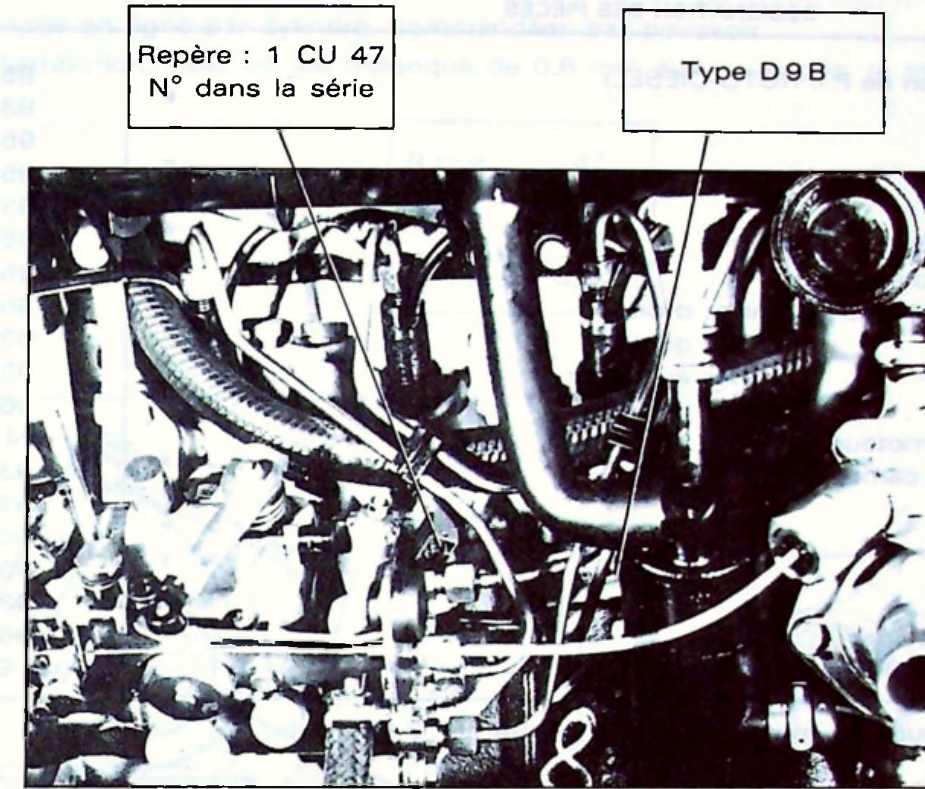
II - MOTEUR : Dérivé du XUD 9 A monté sur véhicules BX

a) Caractéristiques :

Type	XUD 9 A, type D 9 B, repère 1 CU 47
Disposition	transversal, incliné de 15° vers l'avant
Nombre de cylindres	4, en ligne
Cylindrée	1 905 cm ³
Alésage	83 mm
Course	88 mm
Rapport volumétrique	23 / 1
Puissance maxi	51 KW (71 ch DIN) à 4600 tr/mn
Couple maxi	12 mdaN (12,5 mkg DIN) à 2000 tr/mn
Carburant	Gazole
Régime de ralenti	750 \pm 50 tr/mn
Régime de régulation à vide	5150 \pm 125 tr/mn
Contrôle du calage dynamique	15° à 750 tr/mn \rightarrow ROTO DIESEL 9° à 750 tr/mn \rightarrow BOSCH

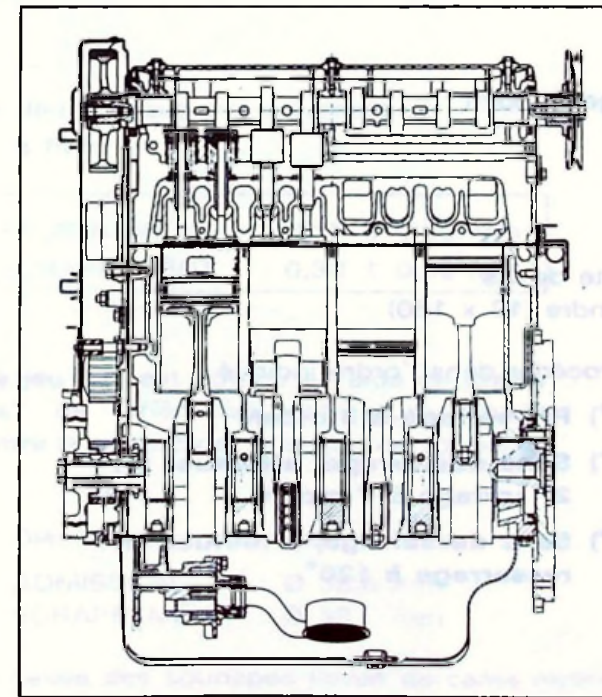


b) Identification :

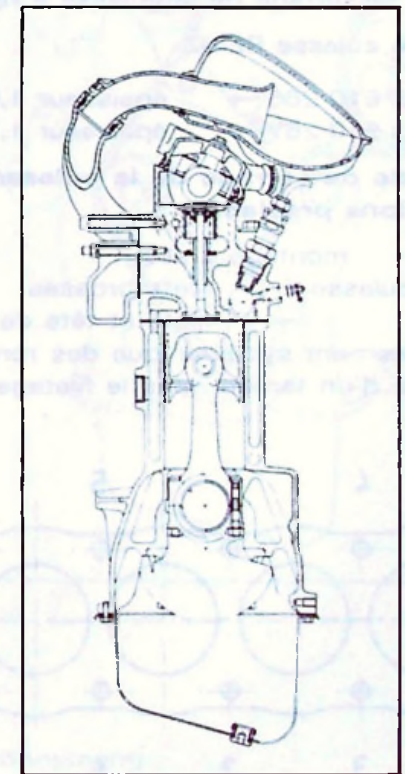


17.11.87 CAR N° 6

c) Architecture :



UT 10-4



UT 10-5

- Carter inférieur en tôle, sans palier de transmission,
- Bloc cylindres en fonte.
- Culasse en alliage léger,
- Vilebrequin 5 paliers,
- Axe de piston monté libre dans piston et pied de bielle.

PIECES DE RECHANGE

DESIGNATION DES PIECES		N° P.R.
Moteur nu (pignon de P.I. ROTO-DIESEL)	*	95 643 845
Carter inférieur		93 510 697
Carter cylindre	*	95 643 844
Culasse	*	95 643 800
Couvre-culasse	*	93 510 575
Support moteur (intermédiaire)	*	95 637 183
Main support moteur	*	95 637 184
Protecteurs distribution : carter droit	*	96 000 431
carter gauche	*	93 510 790
carter supérieur	*	93 510 791
carter inférieur		96 000 432
Pochette joints moteur	*	94 00 197 369
Poulie d'arbre à cames	*	93 510 849
Volant moteur	*	93 510 432
Pompe à huile	*	95 643 805
Décanteur	*	93 510 681
Reniflard	*	93 510 664
Jauge d'huile (vrillée)	*	96 013 309
Cartouche d'huile PURFLUX / MAN		96 002 933/95 638 747

* Pièces spécifiques au moteur XUD9 A monté sur C.25

● Culasse :

- Pas de resserrage de la culasse à révision des 1 000 km
- Joint de culasse REINZ

N° PR : 93 510 266 → épaisseur 1,6 mm
93 510 267 → épaisseur 1,7 mm

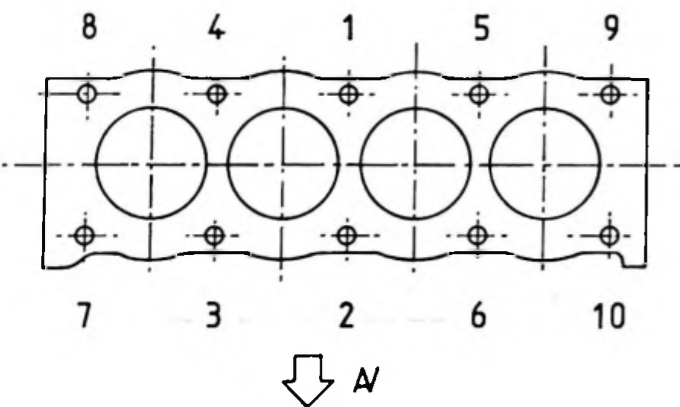
- **Méthode de serrage de la culasse** après échange du joint :

Conditions préalables :

- Joint → montage à sec
- Vis de culasse → filets brossés.
→ filets et tête de vis lubrifiés
- Remplacement systématique des rondelles sous tête de vis
- Passage d'un taraud dans le filetage du carter cylindre (12 x 150)

Procéder dans l'ordre indiqué :

- 1° **Pré-serrage à 3 mdaN**
- 2° **Sans desserrage, effectuer un 2° serrage à 7 mdaN**
- 3° **Sans desserrage, effectuer un resserrage à 120°.**



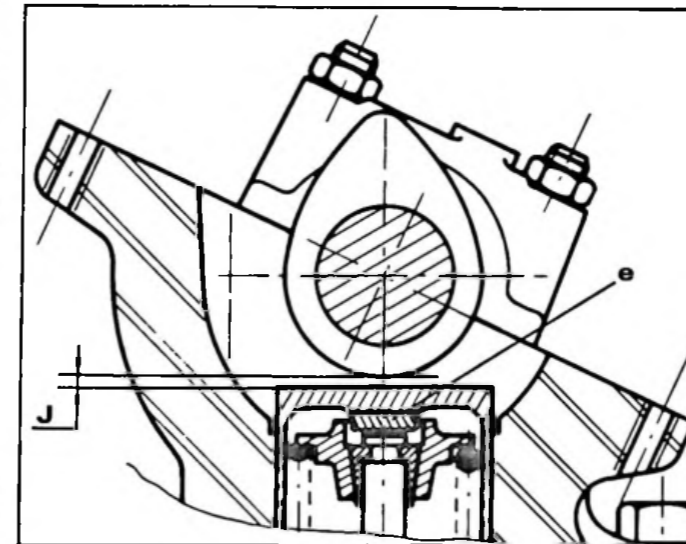
BX 11-22

- Un piquage sur la culasse permet le dégazage du circuit de refroidissement.

● Distribution :

- Arbre à cames en tête
- Entraînement par courroie crantée
- Deux soupapes en ligne par cylindre, commandées par poussoir
- Epure de distribution, avec un jeu théorique de 0,8 mm aux soupapes, (à titre indicatif) :

ROA	4°
RFA	35°
FE	0°
AOE	43°



BX 12-5a

- Jeu pratique aux soupapes, à froid :

ADMISSION	: 0,15 ± 0,08 mm
ECHAPPEMENT	: 0,30 ± 0,08 mm

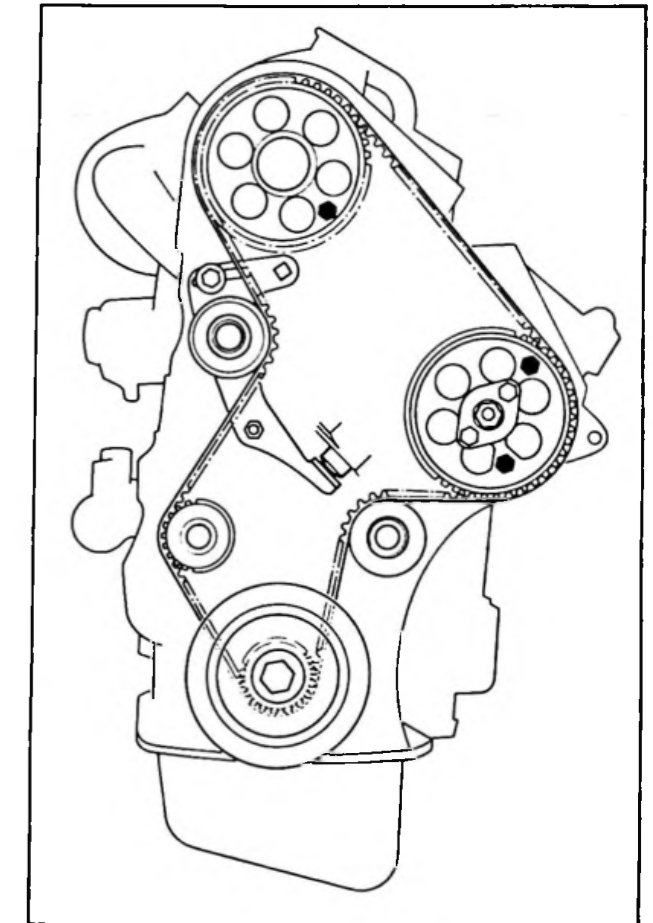
Le jeu "J" est obtenu à l'aide de grains "e" de différentes épaisseurs placés entre le poussoir et la queue de soupape.

- Diamètre des soupapes :

ADMISSION	: Ø 38,6 mm
ECHAPPEMENT	: Ø 33 mm

- Levée des soupapes (levée de came moins jeu de fonctionnement) :

ADMISSION	: 9,05 mm
ECHAPPEMENT	: 9,10 mm

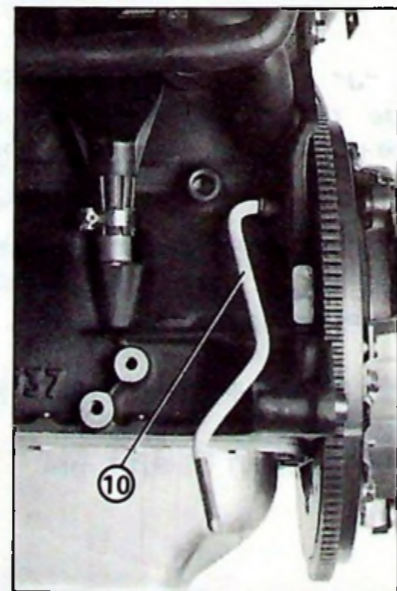
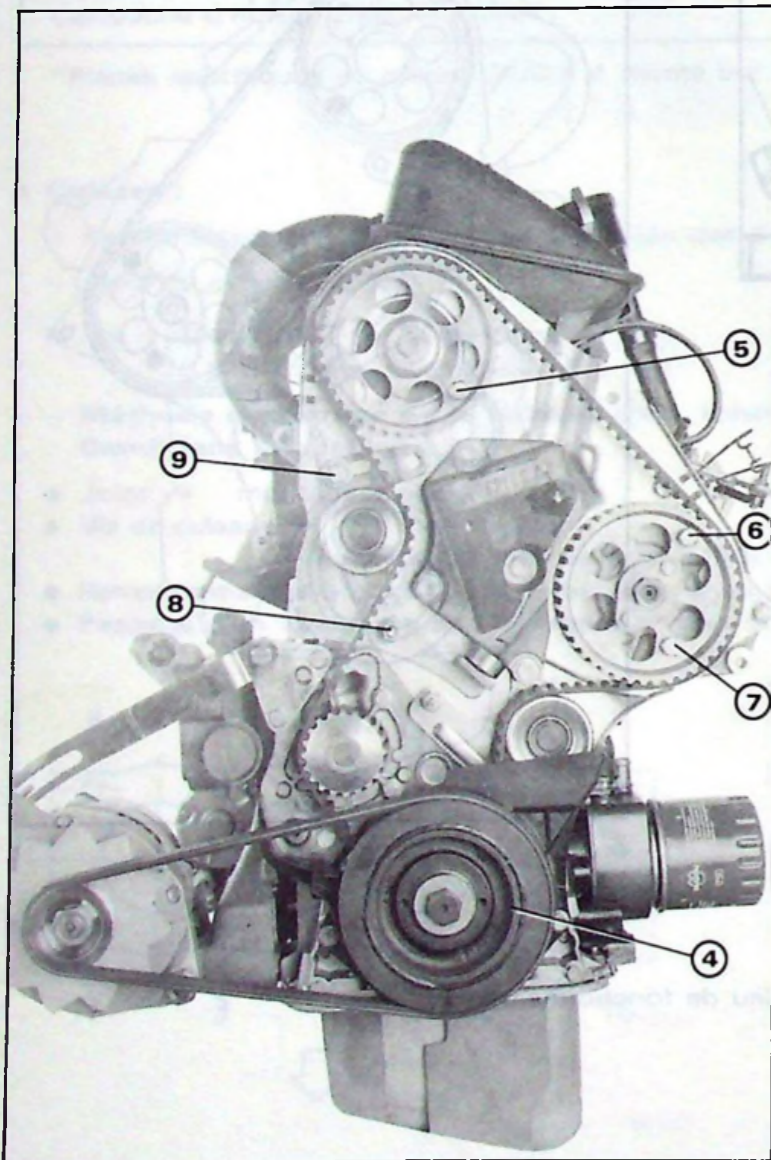


BX 12-9

REPLACEMENT D'UNE COURROIE DE DISTRIBUTION

• Dépose :

- Déconnecter le câble négatif de la batterie
- Lever la roue avant droite, engager le 4^e ou 5^e rapport de BV et serrer le frein de sécurité.
- Déposer la courroie de l'alternateur et les carters (1), (2) et (3).
- Déposer la poulie amortisseur (4) à l'aide d'un extracteur (arrêter la couronne du volant moteur).
- Par la roue levée, amener les trous de pige 5, 6 et 7 des roues crantées en regard des filetages sur le carter et y engager les piges (vis Ø 8 mm x 125, longueur 60 mm environ).
- Piger le volant moteur à l'aide de la pige 7009 - T.J. (10) (Entre bloc cylindres et démarreur).
- Desserrer l'écrou (8) et la vis (9) du galet tendeur. Comprimer le ressort à l'aide d'un embout carré de 9,52 mm (Manœuvrer le tendeur plusieurs fois dans les 2 sens). Serrer la vis (9).
- Lever légèrement le moteur et déposer le support moteur.
- Déposer la courroie de distribution.



87-330

• Pose :

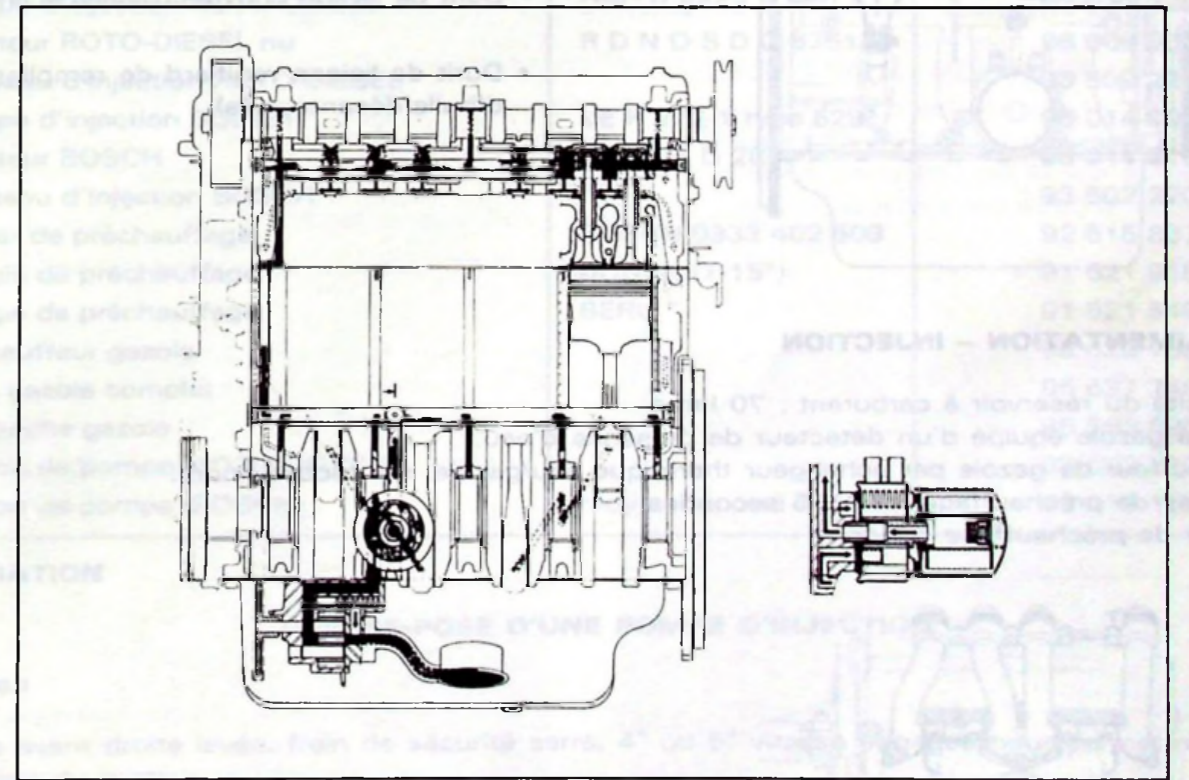
- Contrôler la position PMH au volant moteur à l'aide de la pige 7009-T.J. (10).
- Placer la courroie de distribution sur le pignon du vilebrequin. MAINTENIR LE BRIN MENANT TENDU. L'engager à demi-largeur sur le pignon de la pompe à injection. L'engager sur le pignon de l'arbre à cames, le galet tendeur et le pignon de pompe à eau.
- Mettre la courroie en ligne.
- Libérer le tendeur et resserrer l'écrou (8) et la vis (9).
- Déposer les piges.
- Effectuer deux tours de vilebrequin (Ne pas revenir en arrière).
- Desserrer la vis (9), laisser agir le tendeur et resserrer la vis (9) et l'écrou (8).

• Contrôle :

- Les quatre piges (5), (6), (7) et (10) doivent pouvoir être mises en place.
- Monter le support moteur.
- Monter la poulie amortisseur sur le vilebrequin. Déposer trois gouttes de loctite FRENBLOC sur les filets de la vis. Serrer à 15 mdaN.
- Monter la courroie d'alternateur et les carters.
- Reconnecter la batterie.

GRAISSAGE :

Sous pression, par une pompe à huile à engrenages entraînée par chaîne.
 Filtre à huile extérieur, à by-pass incorporé.
 Modine de refroidissement sous filtre à huile.



UT 22-4

Capacités en huile du carter :

- Moteur sec 5 litres
- après vidange 4 litres
- après vidange et échange cartouche : 4,5 litres (environ)

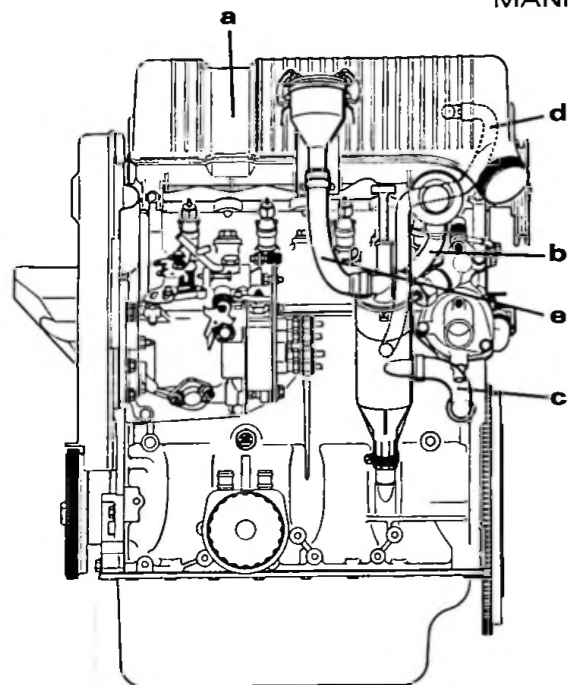
A la jauge à huile, différence entre mini et maxi : 2 litres

Vidange par aspiration, possible.

Qualité d'huile :

- jusqu'à - 16° C : TOTAL SUPER DIESEL PLUS 15 W 40
TOTAL DIESEL MAX 10 W 40
- au-dessous de - 12° C : TOTAL DIESEL MAX 10 W 40

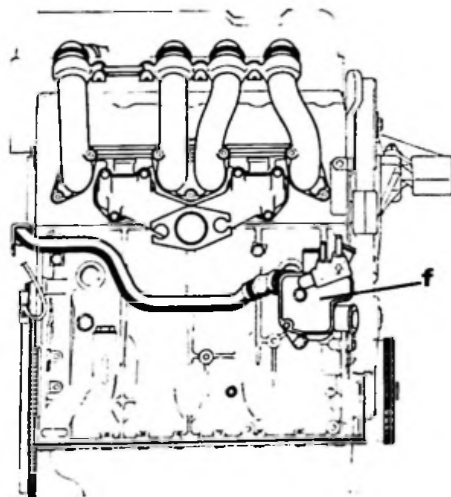
- Pression d'huile (à chaud) : 3,5 bars à 4000 tr/mn
- Mano contact d'alerte : 0,5 bar
- Cartouche d'huile : PURFLUX LS 468
MANN 67 402 58 052

**Circuit de recyclage :**

- Capacité de répartition d'air (a) avec liaison (b) au décanteur.
- Durit de liaison bloc-cylindre/décanteur (c).
- Durit de liaison couvre-culasse/décanteur (d).
- Durit de liaison reniflard de remplissage d'huile/décanteur (e).

III - ALIMENTATION - INJECTION

- Capacité du réservoir à carburant : 70 litres
- Filtre à gazole équipé d'un détecteur de présence d'eau.
- Réchauffeur de gazole par échangeur thermique eau/gazole, sur bloc cylindre.
- Bougies de préchauffage : 7 - 15 secondes.
- Boîtier de préchauffage rapide.



- f : Réchauffeur de gazole intégré au boîtier d'entrée d'eau. Il reçoit un élément thermostatique.

Equipement d'injection ROTO-DIESEL :

- Pompe d'injection ROTO-DIESEL type 057, DPC R 8443 B 380 A
- Porte injecteur vissé : LCR 67 30702 C.
- Injecteurs : ROTO-DIESEL R D N O S D C 6751 C, repère de peinture violet sur porte injecteur, Tarage : 125 ± 5 bars (service).

Equipement d'injection BOSCH :

- Pompe d'injection BOSCH VE R 272 - 1 (à palier rallongé)
- Porte injecteur vissé :
- Injecteurs (sans repère) : BOSCH D N O S D 287
Tarage : 130 ± 5 bars (service).
- Pignon de pompe à moyeu déporté.

Réglages :

- Réglage du débit résiduel (anti-calage) : 900 ± 100 tr/mn
- Réglage du ralenti : 750 +⁵⁰ tr/mn
- Contrôle du régime de régulation,
 - en charge : 4 600 ± 150 tr/mn
 - à vide : 5 150 ± 125 tr/mn
- Contrôle du calage dynamique,
 - ROTO-DIESEL : 15° ± 1° à 750 tr/mn
 - BOSCH : 9° ± 1° à 750 tr/mn

Serrage des porte-injecteurs : 9 mdaN

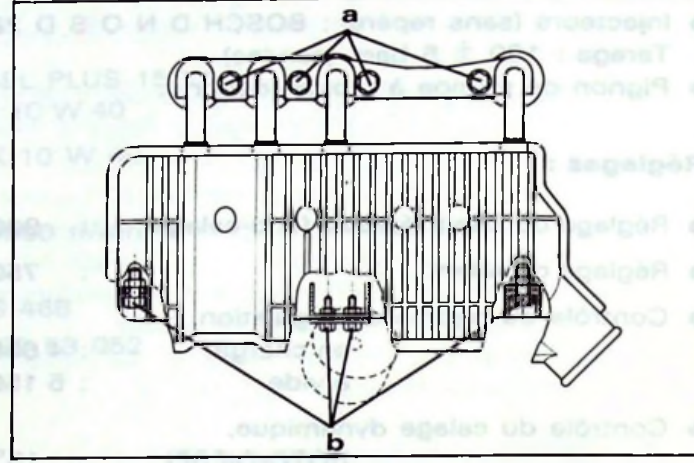
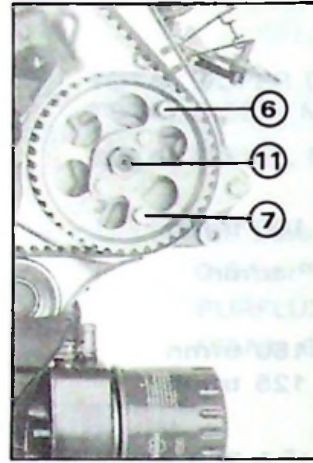
PIECES DE RECHANGE

DESIGNATION DES PIECES	REFERENCE	N° PR
Pompe d'injection ROTO-DIESEL	DPC R 8443 B 380 A	93 011 322
Injecteur ROTO-DIESEL nu	R D N O S D C 6751 C	96 009 955
Faisceau d'injection ROTO-DIESEL		93 502 221
Pompe d'injection BOSCH	VE R 272-1 type 529	96 014 905
Injecteur BOSCH	D N O S D 287	96 011 915
Faisceau d'injection BOSCH		93 502 220
Boîtier de préchauffage	BOSCH 0333 402 509	92 515 867
Bougie de préchauffage	BOSCH (7-15")	91 521 918
Bougie de préchauffage	BERU "	91 521 849
Réchauffeur gazole		95 622 739
Filtre gazole complet		95 637 749
Cartouche gazole		95 583 693
Pignon de pompe (ROTO-DIESEL)		93 502 532
Pignon de pompe (BOSCH)	moyeu déporté	93 013 105

REPARATION**DEPOSE-POSE D'UNE POMPE D'INJECTION****Dépose :**

- Roue avant droite levée, frein de sécurité serré, 4^e ou 5^e vitesse engagée pour permettre la rotation du moteur.
- Déconnecter le câble négatif de la batterie.
- Déposer la capacité de répartition d'air :
 - déposer les 4 vis (a),
 - desserrer les vis (b).
- Déposer les carters (1) et (2).
- Désaccoupler les commandes, câbles, canalisations et faisceau d'injection sur pompe et injecteurs.
- Par la roue levée, faire tourner le moteur de façon à amener les trous de pige (6) et (7) de la poulie crantée en regard des filetages sur le carter.

- Engager deux vis Ø 8 mm x 125 (longueur 60 mm environ) dans les trous de pige puis les visser dans le carter.
- Débloquer l'écrou central (11) et le desserrer jusqu'au décollement de la poulie crantée. (Il est nécessaire de dégager partiellement le pignon pour déposer la pompe BOSCH).
- Déposer les vis de fixation de la pompe.
- Déposer la pompe d'injection.



17-11-87 CAR N° 1

86-995

UT 17-6

Pose :

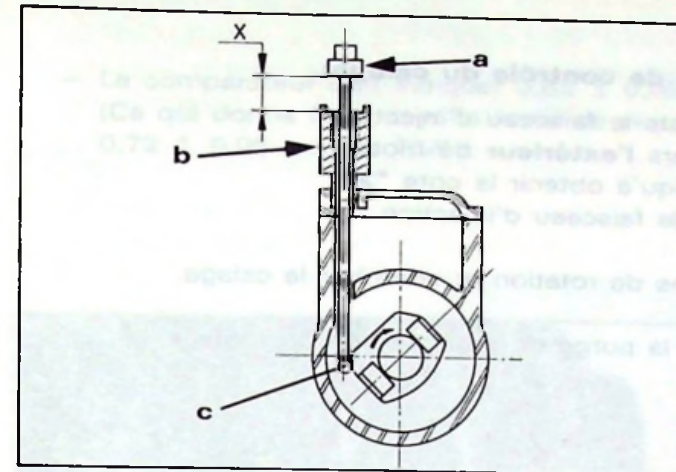
- Placer la clavette "dure" sur l'arbre.
- Présenter la pompe, clavette face à son logement.
- Engager l'arbre de la pompe dans l'alésage de la poulie crantée,
 - visser l'écrou à la main,
 - fixer la pompe sans la bloquer.
- Serrer l'écrou de la poulie crantée à **5 mdaN**.
- Déposer les 2 vis des trous de pige.
- Procéder au calage statique de la pompe.
- Accoupler le faisceau, les canalisations, les commandes.
- Poser le carter et la capacité de répartition d'air.
- Amorcer le circuit de carburant, à l'aide de la pompe manuelle du filtre à gazole.
- Connecter le câble négatif à la batterie.

Calage de la pompe ROTO DIESEL type 057

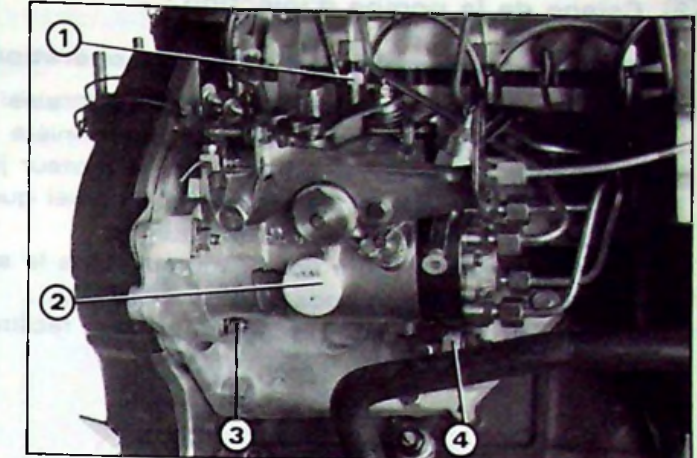
① Contrôle du calage :

Sur chaque rotor est monté un pion cylindrique "c" dont la position est déterminée exactement par le fournisseur (Fig. I).

La position de calage de la pompe d'injection, variable d'une application à une autre et sur chaque pompe (tolérance de fabrication) est donnée par la cote "X", gravée sur la pastille plastique (2) fixée sur le bouchon de visite (Fig. I et II).



L 14-87a



87-330

Préparation du véhicule :

Frein de sécurité serré, lever la roue avant droite.

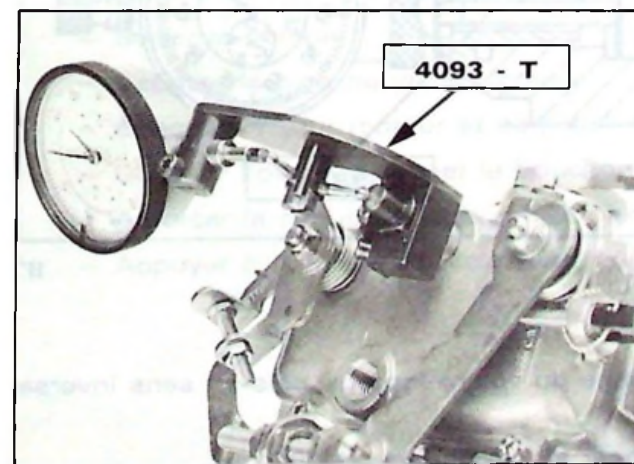
Engager une vitesse (4^e ou 5^e) pour permettre la rotation du moteur.

Déposer la bougie de préchauffage du cylindre n° 4 pour faciliter l'obtention des réglages.

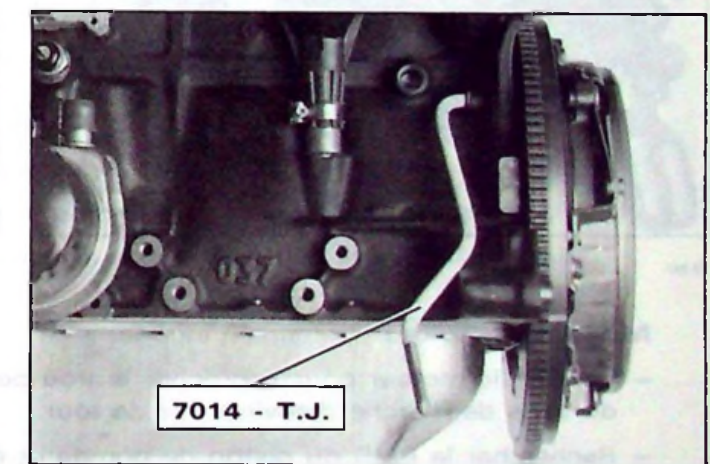
Mode opératoire :

- Déposer le bouchon (1) (Fig. II).
- Engager la pige "a" (Fig. I) ; la tête de pige doit être en appui sur le puits "b". Sinon, tourner le moteur.
- Poser l'outil 4093 - T (Fig. III).
- Etalonner le comparateur à "0", repérer la position de la petite aiguille. S'assurer d'une réserve de course suffisante (8 mm).
- Tourner le moteur. Le début de la course du comparateur permet d'approcher du trou de pigeage du volant moteur.
- Piger le volant moteur. Utiliser la pige 7014 - T.J. (Fig. IV).

Le comparateur doit indiquer la valeur "X" ± 0,03 mm marquée sur la pastille plastique (2) (Fig. II).



87-588



87-330

IV

② Calage de la pompe d'injection :

(Le mode opératoire fait suite aux opérations de contrôle du calage).

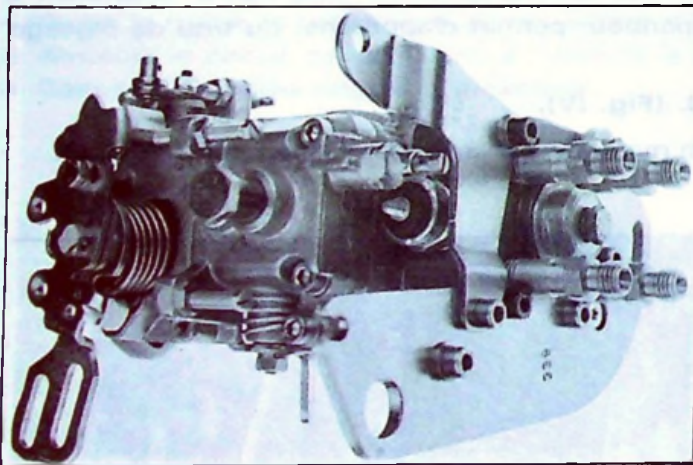
- Desserrer les fixations (3) et (4) Fig. II, ainsi que le faisceau d'injection.
- Positionner la pompe à fond de boutonnière vers l'extérieur du moteur.
- Tourner lentement la pompe vers le moteur jusqu'à obtenir la cote "X".
- Serrer les fixations (3) et (4) Fig. II, ainsi que le faisceau d'injection.
- Déposer la pige du volant moteur.
- Effectuer deux tours volant moteur dans le sens de rotation et contrôler le calage.
- Déposer l'outillage, poser le bouchon (1).
- Appuyer à fond sur l'accélérateur pour faciliter la purge et le démarrage du moteur.

Calage de la pompe BOSCH VE R 272-1

① Contrôle du calage :

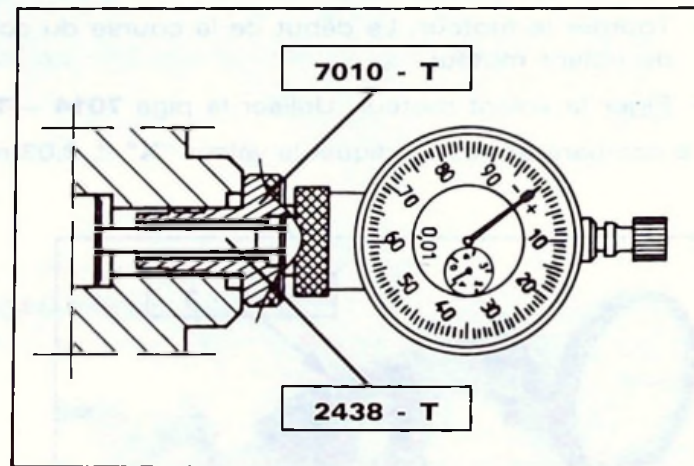
Préparation du véhicule :

- Frein de sécurité serré, lever la roue avant droite.
- Engager une vitesse (4^e ou 5^e) pour permettre la rotation du moteur.
- Déposer la capacité d'air (déposer les vis en (a), desserrer les vis en (b) Fig. IV'.
- Déposer le faisceau d'injection, le bouchon (c) de la pompe d'injection (1) Fig. I'.
- Déposer la bougie de préchauffage des cylindres n° 1 et 4 pour faciliter l'obtention des réglages.
- Poser les outils (Fig. II').



87-787

I'



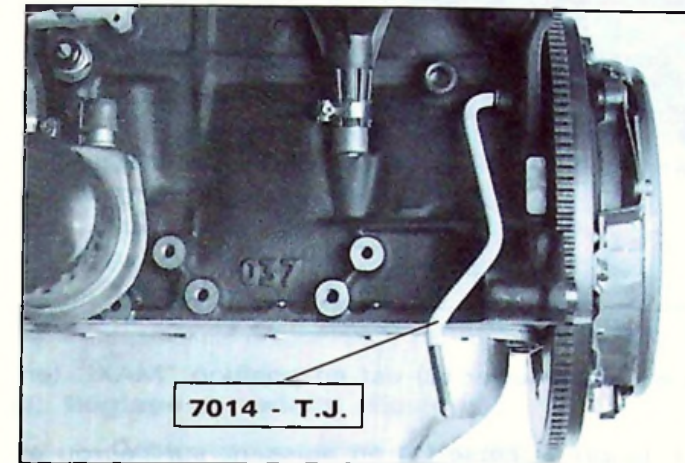
V 14-31

II'

Mode opératoire :

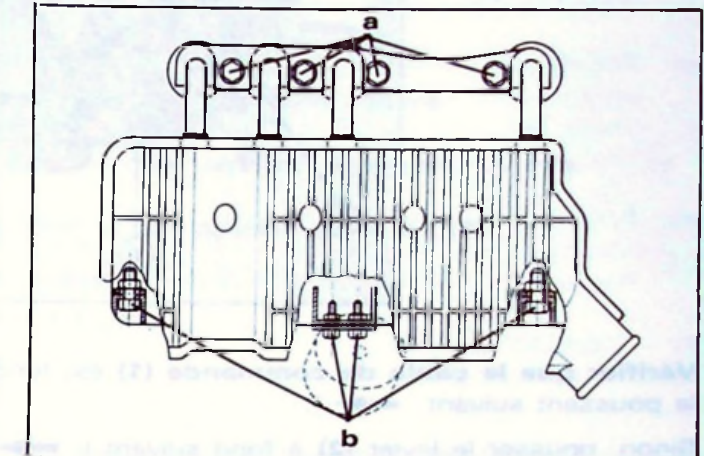
- Tourner le moteur pour approcher le trou de pigeage du volant moteur, puis en sens inverse du sens de marche d'environ 1/8 de tour.
- Rechercher le PMB du piston de pompe et étalonner le comparateur à "0".
- Tourner le moteur pour piger le volant. Utiliser la pige 7014-T.J. (Fig. III').

- Le comparateur doit indiquer $0,83 \pm 0,05$ mm.
(Ce qui donne 0,30 mm de levée de piston de pompe pour un piston moteur à $0,72 \pm 0,05$ mm du PMH).



87-330

III'



UT 17-6

IV'

② Calage de la pompe d'injection :

Préparation du véhicule : voir ① ci-dessus.

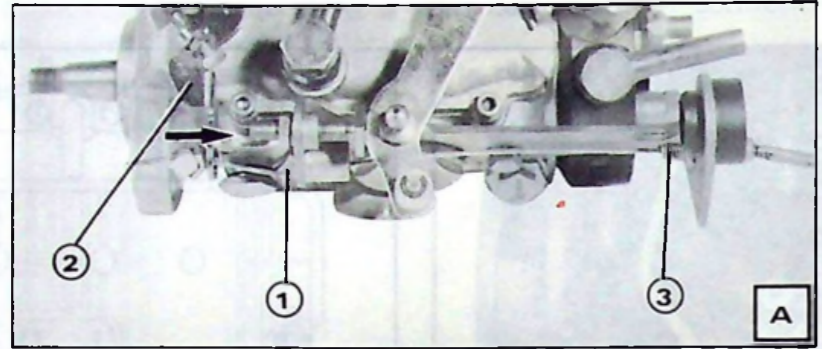
Mode opératoire :

- Tourner le moteur pour rechercher le PMB du piston de pompe.
Étalonner le comparateur à "0".
- Desserrer la pompe.
- Tourner le moteur dans le sens de marche pour piger le volant moteur.
Utiliser la pige 7014-T.J. (Fig. III') (entre bloc cylindres et démarreur).
- Amener le piston de pompe à 0,83 mm en tournant la pompe vers l'intérieur du moteur.
- Serrer la pompe.
- Déposer la pige du volant moteur.
- Effectuer 1 tour moteur et contrôler le calage.
- Déposer l'outillage, poser le bouchon de pompe, le faisceau d'injection, la capacité d'air.
- Amorcer le circuit de carburant à l'aide de la pompe manuelle du filtre à gazole.
- Appuyer à fond sur l'accélérateur pour faciliter la purge et le démarrage du moteur.

**REGLAGES DES COMMANDES DE LA POMPE
ROTO-DIESEL DPC TYPE 057 R 8443 B**

MOTEUR FROID :

– Réglage de la commande de ralenti accéléré :

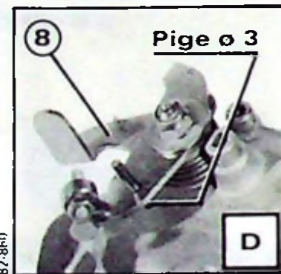


Vérifier que le câble de commande (1) est tendu et que le levier (2) est en position "MAXI" (en le poussant suivant \rightarrow).

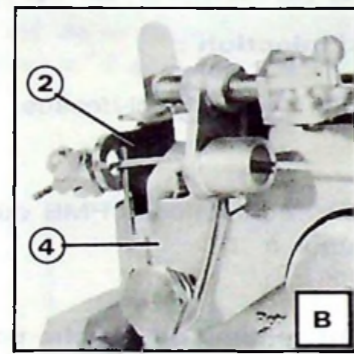
Sinon, pousser le levier (2) à fond suivant (\rightarrow), tendre le câble (1) en agissant sur l'écrou et le contre-écrou de l'arrêt de gaine (3).

MOTEUR CHAUD :

DÉBIT RÉSIDUEL
MISE EN PLACE
DE LA PIGE Ø 3



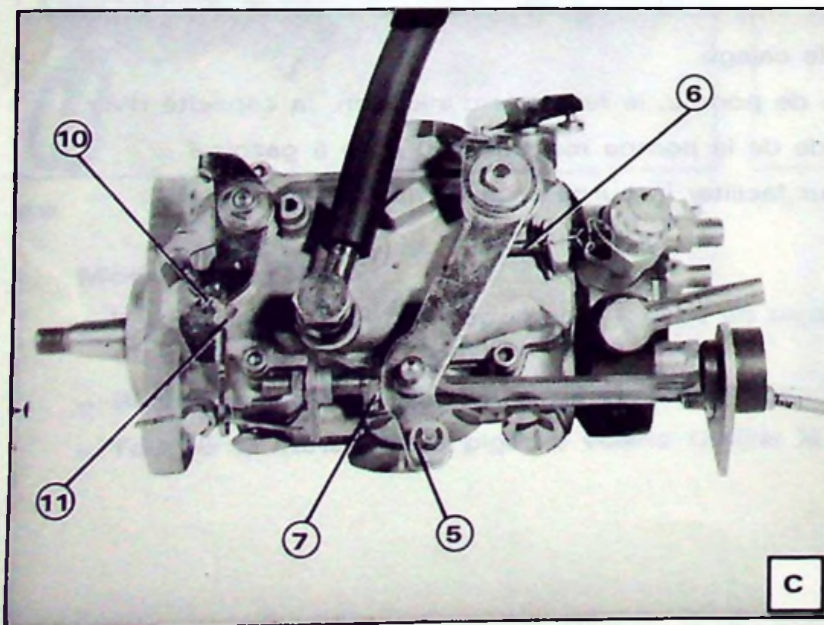
CÂBLE DE COMMANDE
DE RALENTI ACCÉLÉRÉ



RÉGLAGE DU
DÉBIT RÉSIDUEL



REGLAGE DE LA COMMANDE D'ACCÉLÉRATEUR
ET DU RALENTI



a) Vérifier que le câble de commande (1) est sans tension et que le levier (2) est en butée dans l'étrier (4) (Figure B).

Sinon, vérifier le fonctionnement de la sonde thermostatique (sur culasse) de commande de ralenti accéléré : le câble étant débranché, entre "moteur froid" et "moteur chaud", il doit exister un déplacement du câble (1) supérieur à 6 mm.

b) Régler la commande d'accélérateur (moteur arrêté) (Figure C) :

a) Appuyer à fond sur la pédale d'accélérateur, vérifier que le levier (5) est en butée sur la vis (6).
Sinon, déplacer l'épingle d'arrêt de gaine de commande d'accélérateur.

b) Vérifier que le levier (5) est en appui sur la butée (7) et que le câble est sans tension.
Sinon, régler la vis-butée de pédale d'accélérateur.

c) Réglage du débit résiduel (anti-calage) (Figure D et E).

– Pousser le levier de stop (8) de façon à engager la pige Ø 3 dans l'orifice.
– Engager la cale spéciale entre le levier (5) et la vis (7).

NOTA : La cale spéciale peut être remplacée par une cale standard, épaisseur 1,5 mm.

– Débloquer le contre-écrou (9).

– Ajuster le régime à 800 ± 50 tr/mn, en tournant la cale spéciale ou la vis (7).

– Bloquer le contre-écrou (9).

– Retirer la pige Ø 3 mm.

– Retirer la cale spéciale ou la cale d'épaisseur 1,5 mm.

d) Réglage du ralenti (Figure C).

– Débloquer le contre-écrou (10).

– Régler le ralenti à 800 ± 25 tr/mn, en agissant sur la vis de butée (11).

– Bloquer le contre-écrou (10).

– Tester la décélération du moteur : accélérer à ≈ 3000 tr/mn et lâcher le levier d'accélération.

Si la "plongée" persiste après retouche, tourner la vis-butée (7) du levier (5).

- dans le cas d'une "plongée" trop importante \rightarrow dévisser d'1/4 de tour.

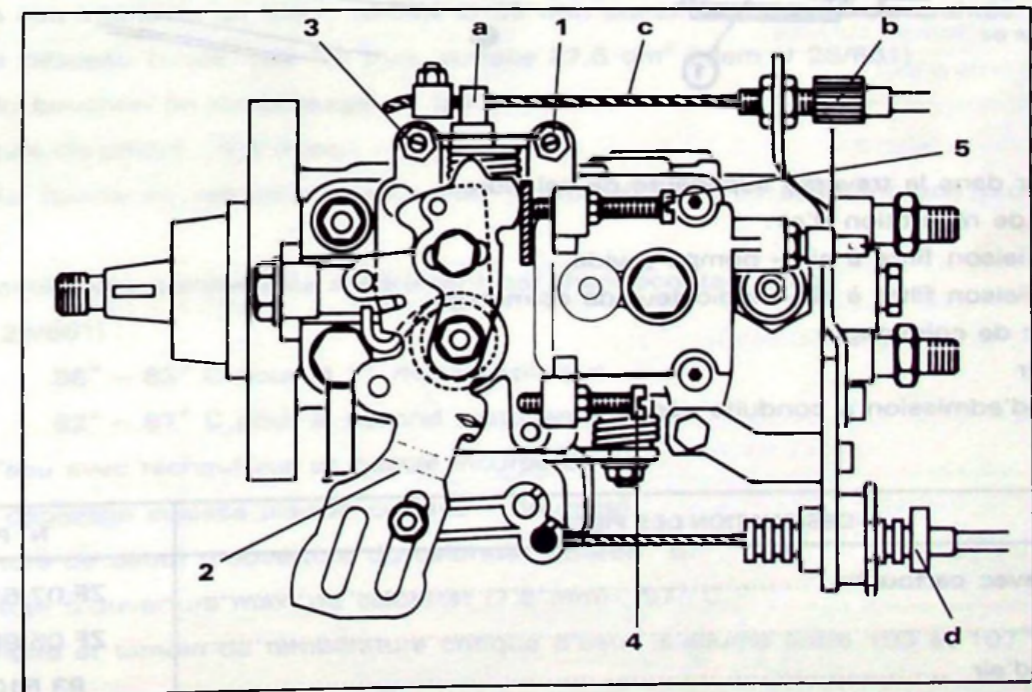
- dans le cas d'une décélération trop lente \rightarrow visser d'1/4 de tour.

Dans chacun de ces deux cas, vérifier le régime de ralenti pour retouche éventuelle.

**REGLAGES DES COMMANDES DE LA POMPE
BOSCH VE R 272-1**

MOTEUR FROID :

– Contrôle de la commande de ralenti accéléré :



Vérifier que le levier (a) est en butée sur la vis de réglage du ralenti accéléré (3) sinon, régler par l'arrêt de gaine (b).

MOTEUR CHAUD :

a) Contrôle de la commande d'accélérateur :

S'assurer que le câble (c) n'est plus sous tension. Appuyer à fond sur l'accélérateur (moteur à l'arrêt). Vérifier que le levier (2) est en appui sur la vis butée (4), sinon modifier la position de l'épingle du câble d'accélérateur (d).

b) Réglage du ralenti :

Desserrer la vis (5) jusqu'à la suppression du contact du levier (2) avec l'extrémité de la vis. Régler le ralenti entre 750 et 800 tr/mn, en agissant sur la vis butée de ralenti (1).

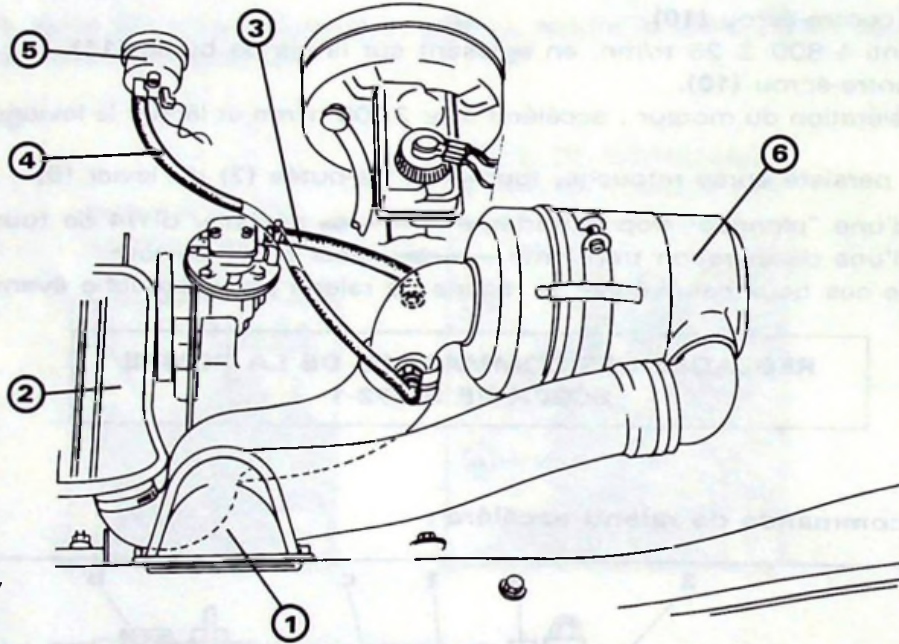
c) Réglage du débit résiduel (anti-calage) :

Engager une cale de 1 mm entre le levier (2) et la vis butée (5). Visser la vis butée (5) pour obtenir un régime supérieur de 50 tr/mn au régime de ralenti. Déposer la cale.

d) Réglage du ralenti accéléré :

Mettre le levier (a) en appui sur la vis butée de ralenti accéléré (3). Régler le régime moteur à 950 ± 50 tr/mn en agissant sur la vis butée.

IV - CIRCUIT D'AIR



UT 17-7

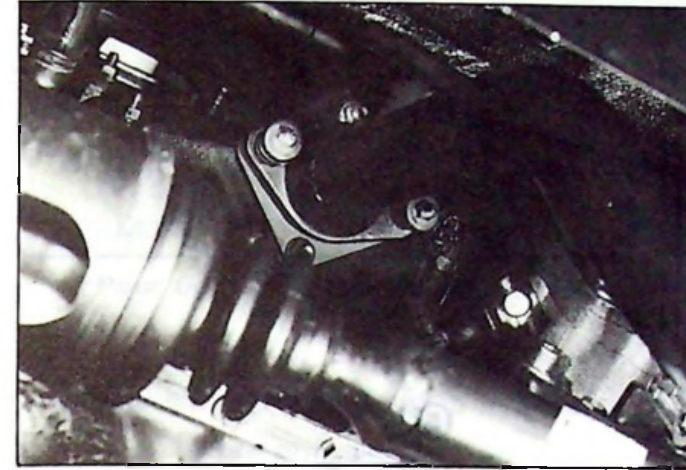
- ① Prise d'air dans la traverse supérieure de calandre.
 - ② Capacité de répartition d'air.
 - ③ Durit de liaison filtre à air - pompe à vide.
 - ④ Durit de liaison filtre à air - indicateur de colmatage.
 - ⑤ Indicateur de colmatage.
 - ⑥ Filtre à air
- Tubulure d'admission à conduits séparés.

DESIGNATION DES PIECES	N° P.R.
Filtre à air avec cartouche	ZF 07 614 941
Cartouche	ZF 05 980 183
Répartiteur d'air	93 510 873

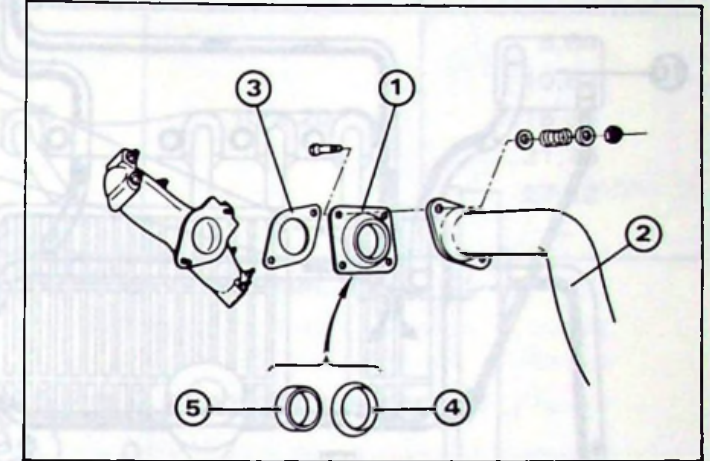
V. ECHAPPEMENT :

Tubulure monosortie avec tube avant spécifique . La ligne d'échappement est ensuite identique à celle du C.25 Diesel 2,5 l. atmosphérique.

La liaison entre tube avant et collecteur est assurée par une bride intermédiaire (1) munie d'une entretoise et d'une rotule METEX.



24.07.87 CAR N° 2

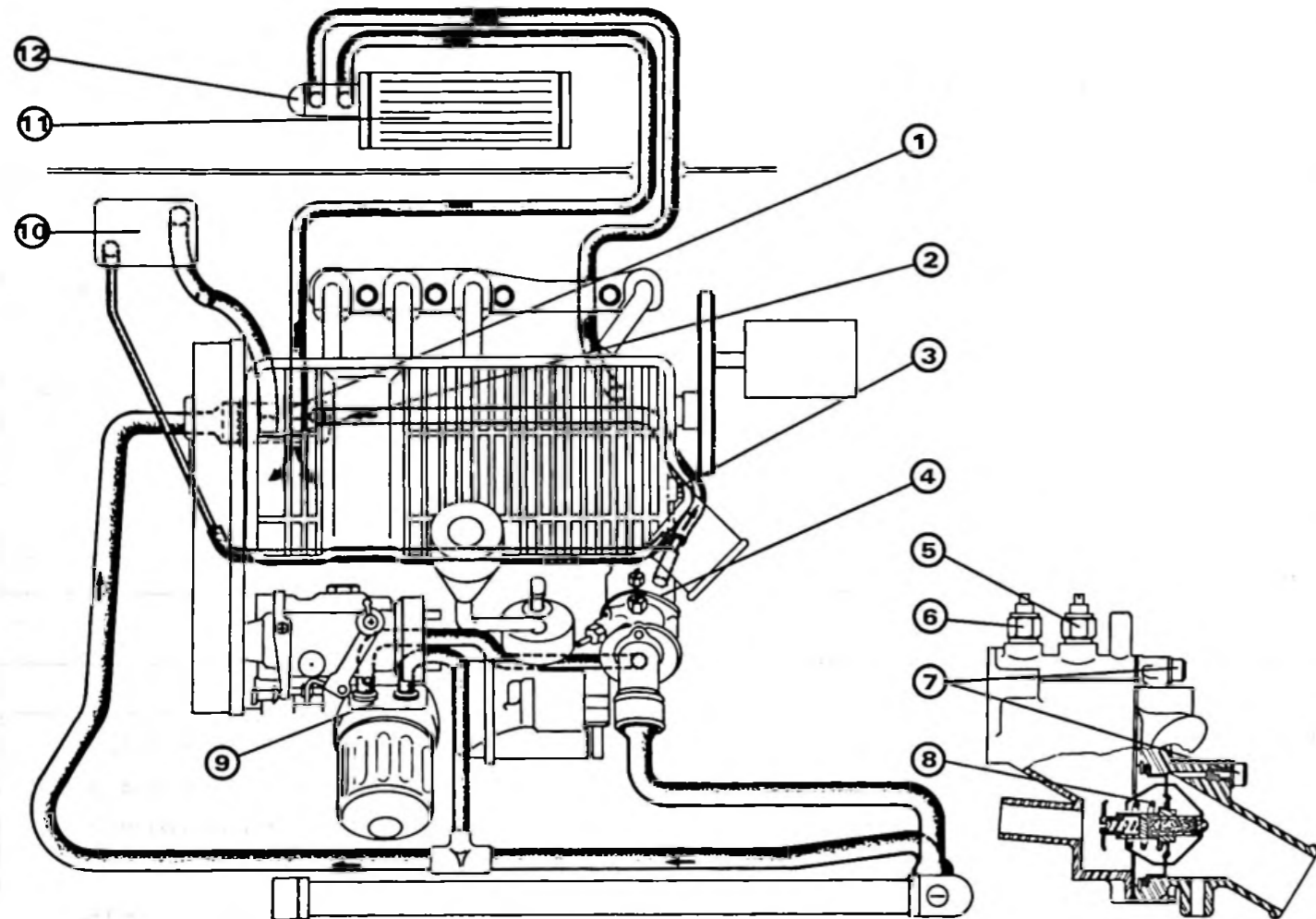


UT 18-1

DESIGNATION DES PIECES	N° P.R.
① Bride intermédiaire	95 636 427
② Tube avant	95 636 428
③ Joint	00 43 181 200
④ Rotule	95 602 682
⑤ Entretoise	91 508 515

VI. REFROIDISSEMENT :

- Pompe à eau intérieure au bloc ; turbine Ø 69 mm entraînée par courroie crantée.
- Radiateur faisceau cuivre, pas 1,2 mm, surface 27,5 dm² (idem U 25/661).
- Tarage du bouchon de remplissage : 1 bar.
- Contenance du circuit : 9,5 litres.
- Nature du liquide de refroidissement : eau + antigel (à 50 %) assurant une protection jusqu'à - 30° C.
- 2 motoventilateurs commandés séparément par thermocontact étagé (idem U 25/661) :
 - 88° - 83° C pour le 1^{er} motoventilateur.
 - 92° - 87° C pour le second motoventilateur.
- Boîtier d'eau avec réchauffeur de gazole incorporé.
- Tube de dégazage culasse (liaison culasse - nourrice).
- Température de début d'ouverture du calorstat : 85/88° C.
- Température d'ouverture maxi du calorstat (7,5 mm) : 97° C.
- Thermomètre et témoin de température critique d'eau : s'allume entre 103 et 107° C.



- (1) Boîtier d'entrée d'eau, avec réchauffeur gazole
- (2) Pompe à eau.
- (3) Piquage de dégazage culasse.
- (4) Boîtier de sortie d'eau
- (5) Thermistance.
- (6) Thermocontact d'alerte.
- (7) Vis de purge.
- (8) Élément thermostatique.
- (9) Echangeur thermique eau/huile (Modine).
- (10) Nourrice.
- (11) Aérotherme.
- (12) Vanne de chauffage trois voies.

VII. EMBRAYAGE :

- Mécanisme d'embrayage 215 CP 510 (idem C 25 Essence).
- Friction VALEO Ø 215 mm, à moyeu M (D 93 Y) 33 CX et garniture F 202.
- Carter d'embrayage spécifique.

DESIGNATION DES PIECES	N° P.R.
Mécanisme d'embrayage 215 CP 510	95 632 806
Friction Ø 215 mm	96 017 035
Butée de débrayage	96 002 046

VIII. BOITE DE VITESSES : (dérivée de la BV 5 montée sur C.25 2,5 litre D. atmosphérique)

N° de SEQUENCE : 2 HE 09
 N° P.R. : 95 637 862

VITESSES	RAPPORTS DE B.V.	COUPLE CYLINDRIQUE	RAPPORT TACHY.	* VITESSE en KM/h à 1000 tr/mn MOTEUR
1	11 x 41	13 x 75	10 x 20	5,64
2	18 x 35			10,82
3	27 x 37			15,35
4	32 x 31			21,73
5	43 x 33			27,42
M.AR.	13 x 26 x 41			—

* Pour une circonférence de roulement de pneumatiques : 1970 mm.

Cette BV diffère de la BV 5 montée sur C.25 2,5 litre D. atmosphérique par :

- l'arbre primaire,
- le couple cylindrique,
- le carter d'embrayage.

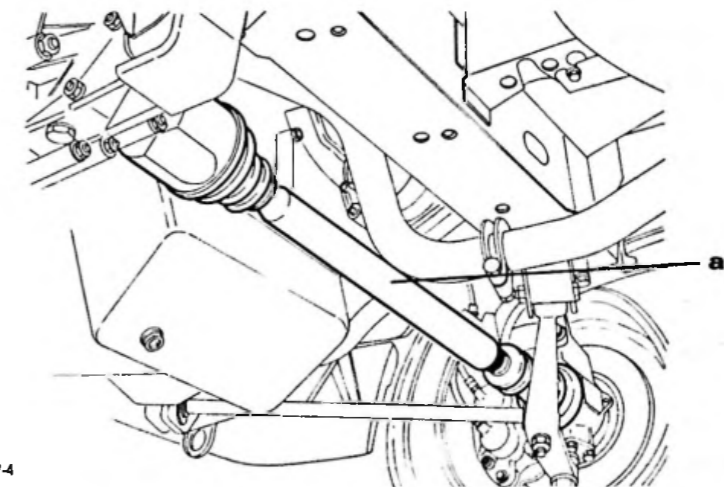
Lubrification :

- Qualité d'huile : TOTAL TRANSMISSION – B.V. ... 75 W / 80 W
- Contenance totale : 1,25 litre.

IX. TRANSMISSIONS :

- Transmission transversale gauche (a) idem C 25 Tous Types (depuis 7/87).
- Transmission transversale droite : spécifique par :
 - Suppression du palier,
 - Arbre tubulaire,
 - Soufflet (côté entraîneur).

DESIGNATION DES PIECES	N° P.R.
Transmission gauche complète	95 555 116
Transmission droite complète	95 637 597



X. ORGANES NON MODIFIES (par rapport à la série 1 000 Kg actuelle) :

- Les essieux.
- La suspension.
- Les pneumatiques (Rappel : pneus 185/14 XZX Reinforced).
- Les dispositifs de freinage (outre l'environnement de la pompe à vide : liaisons, fixation).

XI. DIVERS :

- Chauffage de l'habitacle : aérotherme spécifique par l'adjonction d'une vanne 3 voies sur le côté du radiateur et la suppression de la vanne thermostatique.
- Ecran de calandre monté de série pour pays froid (FI-NO)
Rappel N° PR 95 640 745.
- Ecran phonique sous G.M.P. (SUISSE) (idem motorisation Diesel AM 87).
- Traverse supérieure de façade AV. identique à celle du C.25 D. Turbo.

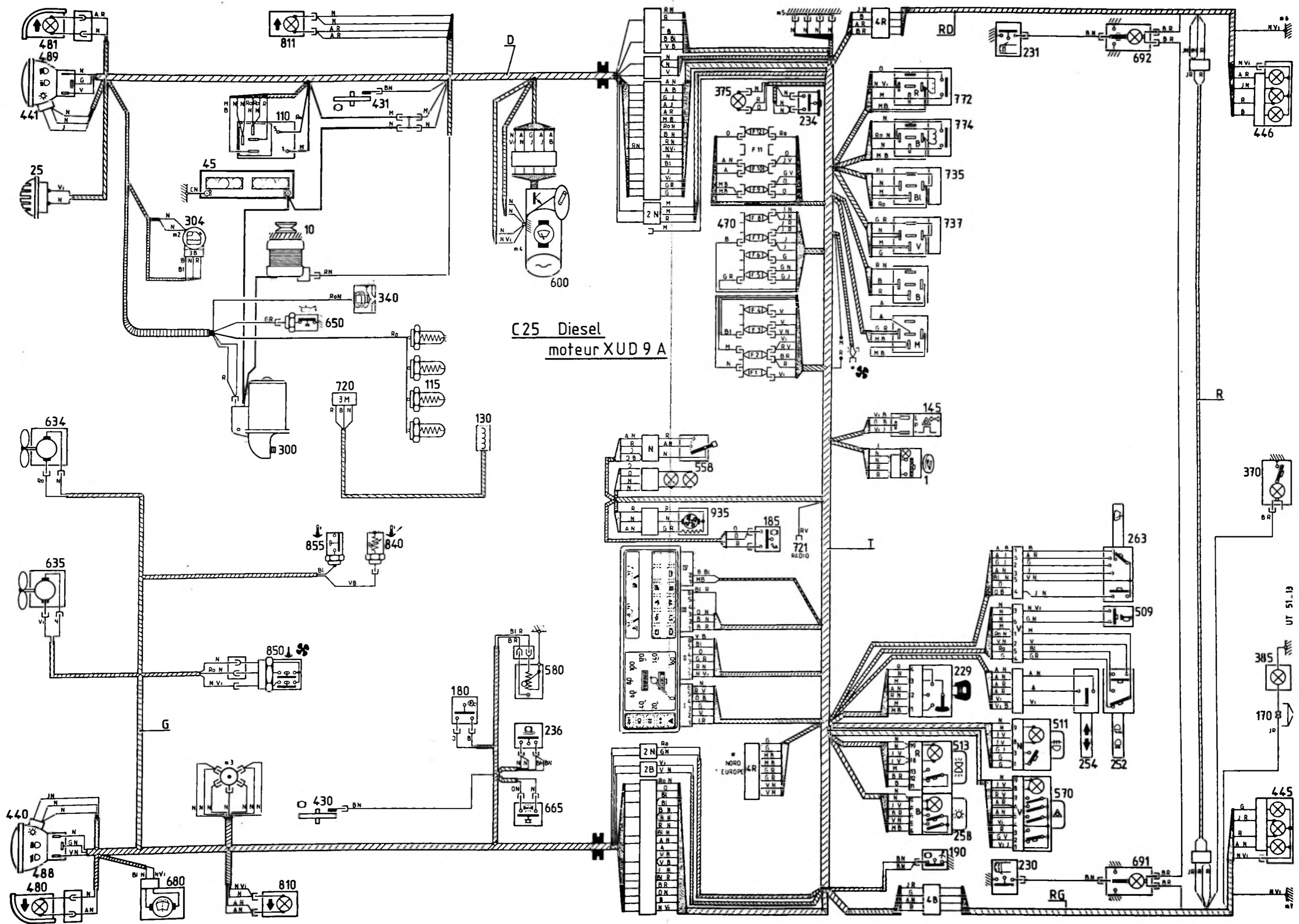
REPARATION

- La liste des opérations à effectuer à la révision des 1 000 km n'est pas modifiée.
- Les périodicités d'entretien sont inchangées :
 - Station Service : 7 500 km
 - Atelier : 22 500 km

XII. ELECTRICITE :

- Batterie type L2 - 300 A (Pays froids L5 - 450 A).
- Alternateur classe 5, marque BOSCH
- Démarreur classe 5, type D9 R 84 (à réducteur).
- Faisceaux AV. D. et AV. G. spécifiques.

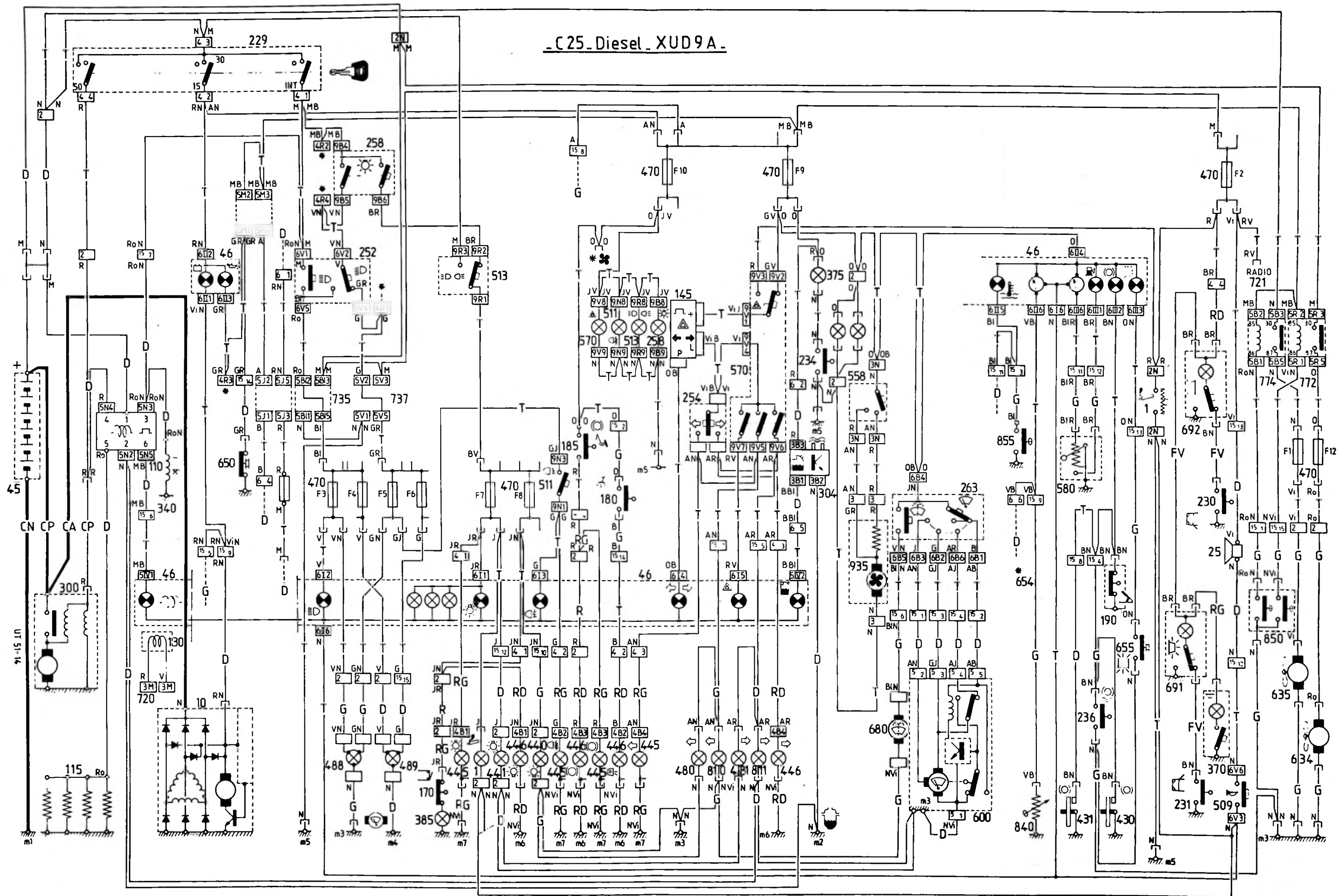
DESIGNATION DES PIECES	N° P.R.
Alternateur BOSCH - Réf. 0 120 489 259	91 517 980
Démarreur BOSCH - Réf. 0 001 110 017	91 536 044
Démarreur VALEO - Type D 9 R 84	91 514 125
Faisceau AV. D.	7 621 867
Faisceau AV. G.	7 621 868



C25 Diesel
moteur XUD 9 A

UT 51.13

-C25_Diesel_XUD9A-



1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66

MONTAGE DE L'INSTALLATION ELECTRIQUE

NOMENCLATURE DES PIECES

REPERE	DESIGNATION	POSITION	REPERE	DESIGNATION	POSITION
1	Allume cigare et éclairer	58 - 24	430	Etrier de frein avant gauche	56
10	Alternateur	8 à 12	431	Etrier de frein avant droit	54
25	Avertisseur	62	440	Feu de position avant gauche	27
45	Batterie	1	441	Feu de position avant droit	25
46	Bloc contrôle : Eclaireurs	21 - 22	445	Feux arrière gauche : lanterne,	23
	Voyant de préchauffage	7		Brouillard, Stop, clignotant	28, 30, 32
	de charge	10	446	Feux arrière droit : lanterne	26
	de pression d'huile	11		Recul, Stop, clignotant	29, 31, 39
	de feux de route	16	470	Fusibles (suivant tableau).	
	de lanterne	24	480	Feu de direction avant gauche	35
	de brouillard arrière	27	481	Feu de direction avant droit	37
	de feux de direction	34	488	Projecteur gauche : Route/croisement	17, 18
	de feux de détresse	37	489	Projecteur droite : Route/croisement	19,20
	de présence d'eau dans gazole	40	509	Interrupteur d'avertisseur	62
	de température d'eau	50	511	Interrupteur de brouillard arrière et	
	de mini carburant	55		éclairer	28, 31
	d'incident de frein	56	513	Interrupteur de feux de position et	
	de colmatage de filtre à air	57		éclairer	23, 24, 32
	Indicateur de température d'eau	52	558	Interrupteur de pulseur d'air et éclairer	42 à 44
	Indicateur de niveau de carburant	54	570	Interrupteur de feux de détresse et	
				éclairer	37 à 39-30
110	Boîtier de préchauffage	5 à 7			
115	Bougies de préchauffage	2 à 5	580	Rhéostat de jauge de carburant	54 - 55
130	Capteur de Point Mort Haut (P.M.H.)	7 - 8	600	Moteur d'essuie-vitre avant avec tempor.	46 à 49
145	Centrale clignotante	34	634	Motoventilateur droit	66
170	Contacteur de plaque (sur porte AR)	22	635	Motoventilateur gauche	65
180	Contacteur de marche arrière	31	650	Manocontact d'huile moteur	12
185	Contacteur de feux de stop (freinage)	29	655	Contact de colmatage de filtre à air	57
190	Contacteur de frein à main	56	680	Pompe de lave-glace	45
229	Contacteur antivol	4 - 10 - 15	691	Plafonnier avant gauche	59 - 60
230	Contact sur porte avant gauche	61	692	Plafonnier avant droit	60 - 61
231	Contact sur porte avant droite	60	720	Prise diagnostic	7 - 8
234	Contact d'éclairer de boîte à gants	41	721	Prise d'alimentation poste radio	63
236	Contact de niveau de liquide de frein	55	735	Pontet sur connecteur relais feux de route	15 - 16
252	Inverseur de feux route/croisement	15 - 18	736	Pontet sur connecteur de relais feux de	
254	Commutateur de feux de direction	35 - 36		croisement	18 - 19
258	Commutateur d'éclairage et éclairer	17 à 19-33	772	Relais de motoventilateur gauche	65 - 66
263	Commutateur d'essuie-lave vitre	45 à 49	773	Relais de motoventilateur droit	63 - 64
300	Démarrreur	2 à 4	810	Feu répéteur de clignotant gauche	36
304	Détecteur d'eau dans gazole	40 - 41	811	Feu de répéteur de clignotant droit	38
340	Electrovanne d'arrêt de pompe (stop)	8	840	Sonde thermométrique d'eau	52
370	Plafonnier arrière	61	850	Thermocontact double de motoventilateur	63 - 64
375	Eclairer de boîte à gants	41	855	Thermocontact critique d'eau	51
385	Eclairer de plaque de police	22	935	Pulseur d'air (de climatisation)	43 - 44

POINTS DE MASSE

m1 :	Masse de câble de batterie	1	m5 :	Sous planche de bord, côté droit	15-33-41-58
m2 :	Sur filtre à gazole	41	m6 :	Derrière feux arrière droit	26-29-31-39
m3 :	Sur passage de roue AV. G.	17-34-64 à 66	m7 :	Derrière feux arrière gauche	23-28-30-32
m4 :	Sur fixation de moteur d'essuie-glace	19-46-47			



CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE
DIVISION APRES - VENTE
TECHNIQUE APRES - VENTE

INFO'RAPID

C 25

1

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

VEHICULE C.25 DIESEL TURBO

Turbocompresseur
GARRETT TO 25

N° 13

Le 15 Avril 1988

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900

CONSTATATION

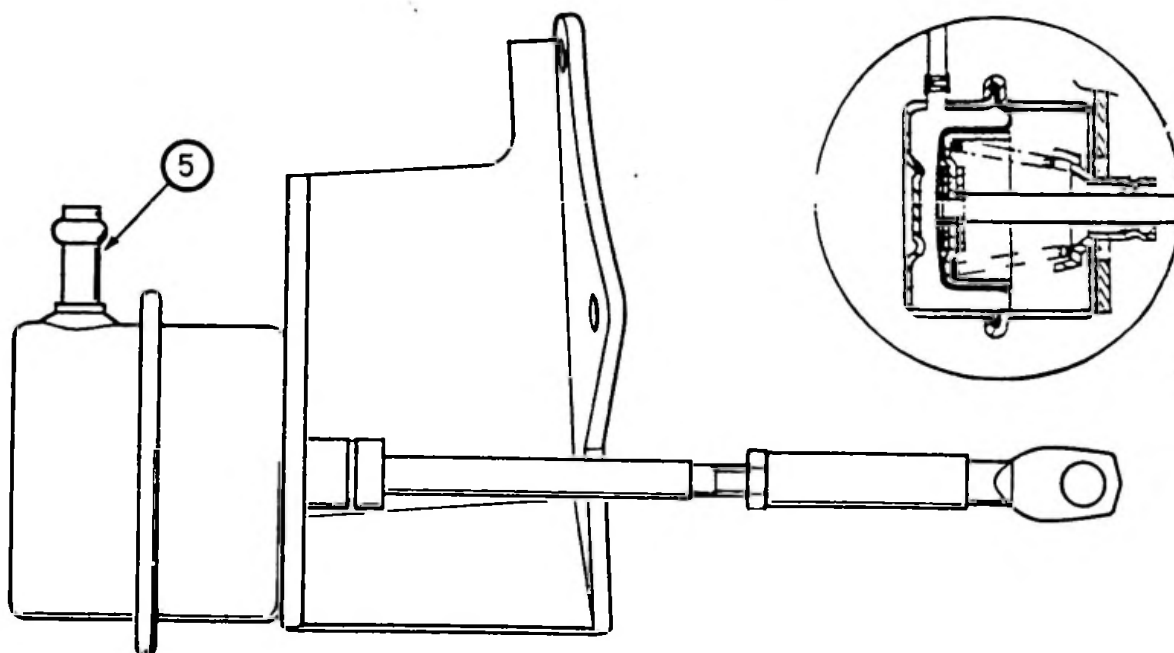
: Indicateur de pression de refoulement du turbo-compresseur allumé.

DIAGNOSTIC

: La membrane du boîtier de régulation du turbo-compresseur est probablement percée.

Après contrôle : échanger le boîtier seul (N° PR 95 647 591) et non le turbo-compresseurREMARQUE

: Dorénavant, le Service Garantie refusera le remboursement du turbo-compresseur complet, suite à constatation de la rupture de la membrane de son boîtier de régulation.



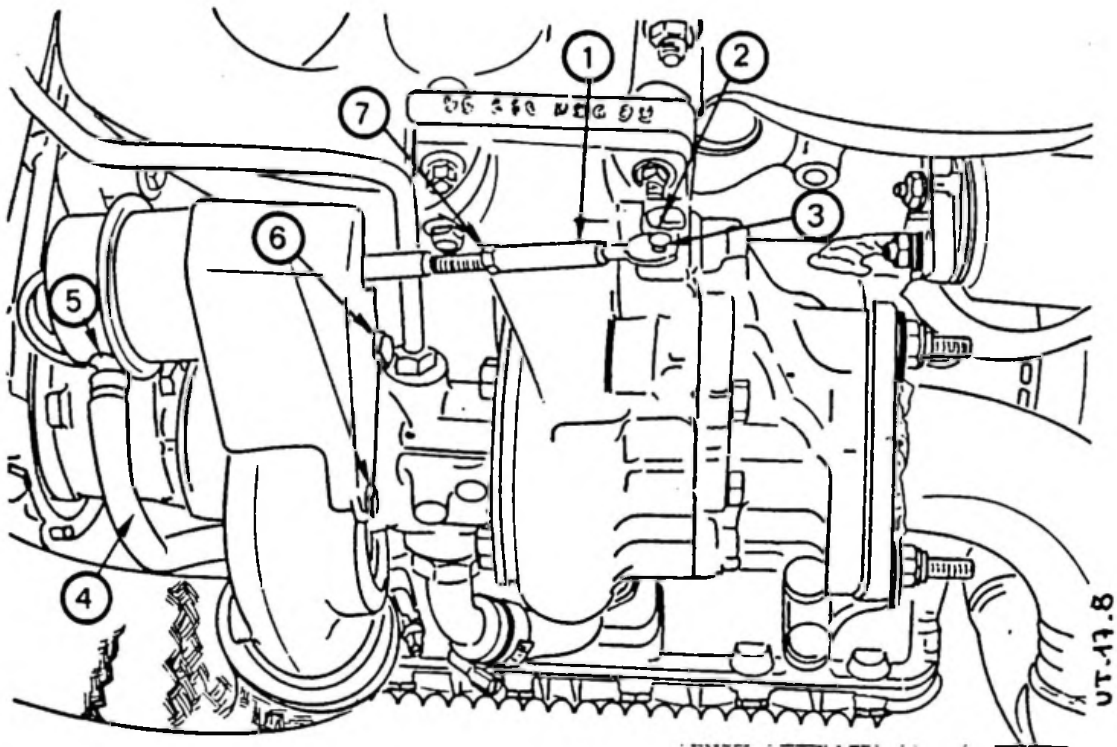
Le boîtier de régulation est disponible au Département des Pièces de Rechange sous la Réf. 95 647 591.

GAMME DE CONTROLE

Constater la rupture de la membrane du boîtier de régulation, à l'aide d'un appareil utilisé pour le contrôle des circuits de refroidissement (du type Réf. 463960 de la Société MULLER : Voir Note Equipement N° 84-08 du 21 Décembre 1984), branché sur l'arrivée de pression d'air (5).

- Mettre le boîtier sous pression (environ 1 bar).
- Si la pression de 1 bar peut être établie et maintenue, la capsule n'est pas en cause.
- Si la pression préconisée ne peut être atteinte, la membrane du boîtier est détériorée. Il faut remplacer l'ensemble boîtier de régulation.

MODE OPERATOIRE D'ECHANGE D'UN BOITIER DE REGULATION



Dépose du boîtier de régulation (turbocompresseur en place) :

- Désaccoupler la tige de commande (1) du bras de clapet (2) en enlevant le circlips (3)
- Désaccoupler le tube de liaison (4).
- Déposer les 2 vis (6) de maintien du support.

Pose du boîtier de régulation :

- Monter le boîtier avec les deux vis de fixation (6) neuves (fournies dans l'ensemble) sur le carter du turbocompresseur.
- Brancher un appareil du type utilisé pour le contrôle d'étanchéité des circuits de refroidissement (voir gamme de contrôle).
- Mettre le circuit sous une pression de 0,9 bar environ afin d'engager la tige de commande (1) sur le bras de clapet (2) puis poser le circlips (fourni dans l'ensemble) et faire chuter la pression.
- Faire monter progressivement la pression pour obtenir un déplacement de la tige de commande de 3 mm.

La pression doit être comprise entre 860 et 920 m.bar.

sinon reprendre le réglage de la tige de commande.

Réglage de la tige de commande :

- Laisser le boîtier sous pression.
- Dévisser le contre écrou (7) en maintenant la tige de commande.
- Enlever le circlips (3)
- Désaccoupler la tige de commande et régler sa longueur L :
 - . réduire L : si la pression lue est inférieure à 860 m.bar.
 - . augmenter L : si la pression lue est supérieure à 920 m.bar.

Un demi-tour de tige correspond à environ 40 m.bar.

- Accoupler la tige de commande, poser le circlips, serrer le contre-écrou (7) en maintenant cette tige de commande.
- Faire chuter la pression.
- Refaire un contrôle.
- Accoupler le tube de liaison (4) (les colliers sont fournis dans l'ensemble).

TEMPS DE FACTURATION : 1 H. 80



CITROËN
DIVISION APRÈS - VENTE
SERVICE TECHNIQUE

NOTE TECHNIQUE

C 25

1

APPLICATION :
TOUS PAYS

CONCERNE :
C 25 DIESEL TOUS TYPES

N° 14

DIFFUSION :
TOUS PAYS

**Pompe d'injection ROTO-DIESEL
D.P.C.**

Le 31 Mai 1988

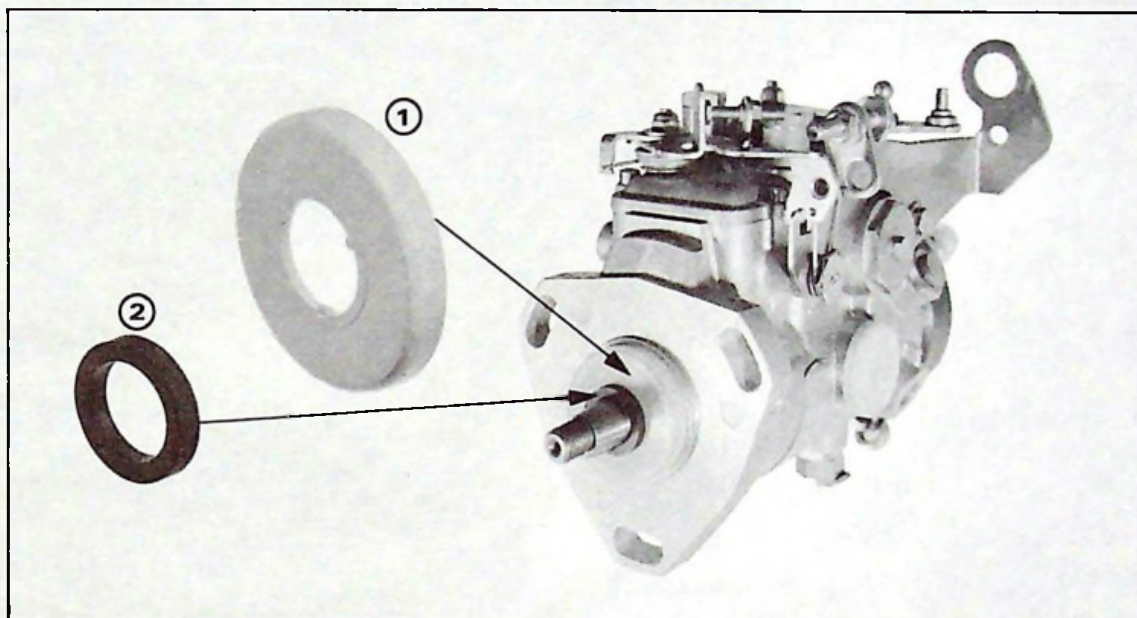
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS: **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900**

Depuis **Avril 1988**, les pompes d'injection ROTO-DIESEL type D.P.C. des moteurs des véhicules C 25 Diesel Tous Types sont équipées **d'un protecteur de joint de palier avant**.

Il se compose:

- d'une coupelle plastique ①
- d'une entretoise nitrile ②

88-230



88-229

PIECES DE RECHANGE:

DESIGNATION	N° P.R.
Ensemble de protection du joint de palier avant (pompe D.P.C.)	95 647 748

TYPE VEHICULE	N° DEPART MOTEUR
C 25 D 2,5 I Atmosphérique (M 25/661)	1 GJ 06 135 739
C 25 D 2,5 I TURBO (M 25/673)	1 GJ 14 004 715
C 25 D (D9B)	1 CU 47 001 127

REPARATION :

- Il est indispensable, lors de toute dépose – pose d'une pompe d'injection ROTO-DIESEL D.P.C., antérieure à la modification, de l'équiper de l'ensemble protecteur.
- D'autre part, après tout contrôle, réglage ou remise en état d'une pompe d'injection D.P.C. par un Agent ROTO-DIESEL, cette pompe sera restituée munie d'un ensemble protecteur.
Cette amélioration s'applique également aux pompes D.P.A.

TEMPS DE FACTURATION : SANS CHANGEMENT.



CITROËN
DIVISION APRÈS - VENTE
SERVICE TECHNIQUE

NOTE TECHNIQUE

C 25

1

APPLICATION :

EXPORT

CONCERNE :

**C 25 D
ASPIRATION NATURELLE**

N° 16

DIFFUSION :

TOUS PAYS

**Equipement d'injection BOSCH :
Evolution**

Le 31 Mai 1988

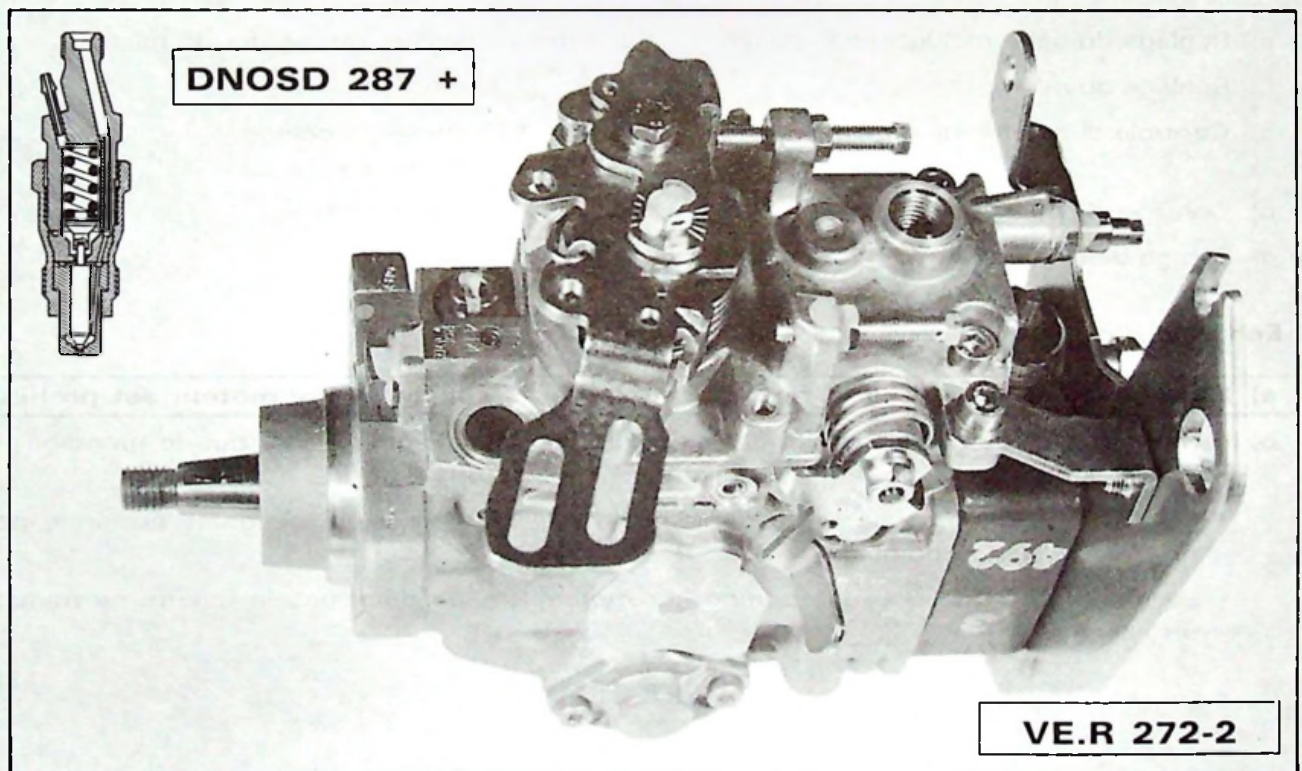
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS: **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900**

495

Depuis **Avril 1988**, moteur N° 1 CU 47 0855, l'équipement d'injection Diesel de fourniture "BOSCH" équipant les moteurs D9B (71 CV) est modifié :

NOUVELLE POMPE D'INJECTION VE. **R 272 - 2** au lieu de VE.R 272 - 1
suite à correction de la loi d'avance pleine charge

NOUVEAUX INJECTEURS : **DNOSD 287 +** au lieu de DNOSD 287



Cette disposition entraîne un nouveau calage statique de la pompe d'injection :

0,90 mm (10°) avant le P.M.H. au lieu de 0,72 mm (9°)

88 232

CORRECTIF A LA NOTE TECHNIQUE **C 25** ① **N° 12** du 29-02-88, page 2, alinéa "a", :
Lire : **Contrôle du calage dynamique** : 15° à 750 tr/mn → ROTO DIESEL
..... 14° (au lieu de : 9°) à 750 tr/mn → BOSCH

PIECES DE RECHANGE :

DESIGNATION	NOUVELLES PIECES		ANCIENNES PIECES (RAPPEL)	
	Réf. Fournisseur	N° PR	Réf. Fournisseur	N° PR
Pompe d'injection	VER : 272-2	96 047 291	VER : 272-1	96 014 905
Injecteurs	DNOSD 287 +	95 648 493	DNOSD 287	96 011 915

A épuisement des stocks, les nouvelles pièces remplacent les anciennes.

REPARATION :**1°) Calage de la pompe :**

1° METHODE : Calage au point d'injection :

- Positionner le piston du cylindre N° 4 à $0,90 \pm 0,03$ mm (10°) avant le P.M.H.
- Amener le piston de pompe à 0,30 mm après son P.M.B.

2° METHODE : Calage au P.M.H. :

- Positionner le moteur au P.M.H. du cylindre N° 4, à l'aide de la pige **7014-T.J.**
- Amener le piston à 0,90 mm après son P.M.B.

2°) Réglages de pompe et injecteurs inchangés :

- a) Réglage du débit résiduel (anti-calage) : 50 tr/mn au-dessus du régime de ralenti.
- b) Réglage du ralenti : $750 + \begin{matrix} 50 \\ 0 \end{matrix}$ tr/mn.
- c) Contrôle du régime de régulation : 4600 ± 150 tr/mn en charge.
 5100 ± 150 tr/mn à vide.
- d) Contrôle du calage dynamique : $15 \pm 1^\circ$ à 750 tr/mn.
- e) Tarage des injecteurs : $130 + \begin{matrix} 5 \\ 0 \end{matrix}$ bars.

3°) Echange d'organes :

a) Le panachage d'anciens et nouveaux injecteurs sur un même moteur est prohibé.

b) Le montage de nouveaux injecteurs avec une ancienne pompe ainsi que le montage d'une nouvelle pompe avec des anciens injecteurs sont autorisés.

- ★ Le montage d'un nouveau jeu d'injecteurs sur un moteur équipé d'une ancienne pompe ne modifie pas le point de calage : 9°.
- ★ Le montage d'une nouvelle pompe sur moteur équipé d'anciens injecteurs se traduit par un calage à 10°.

TEMPS DE FACTURATION : SANS CHANGEMENT.



CITROËN
DIVISION APRÈS - VENTE
SERVICE TECHNIQUE

INFO'RAPID

C 25

1

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

**VEHICULES C 25 DIESEL
2,5 L TOUS TYPES**

Cartier inférieur

N° 17

Le 15 Décembre 1988

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900

618

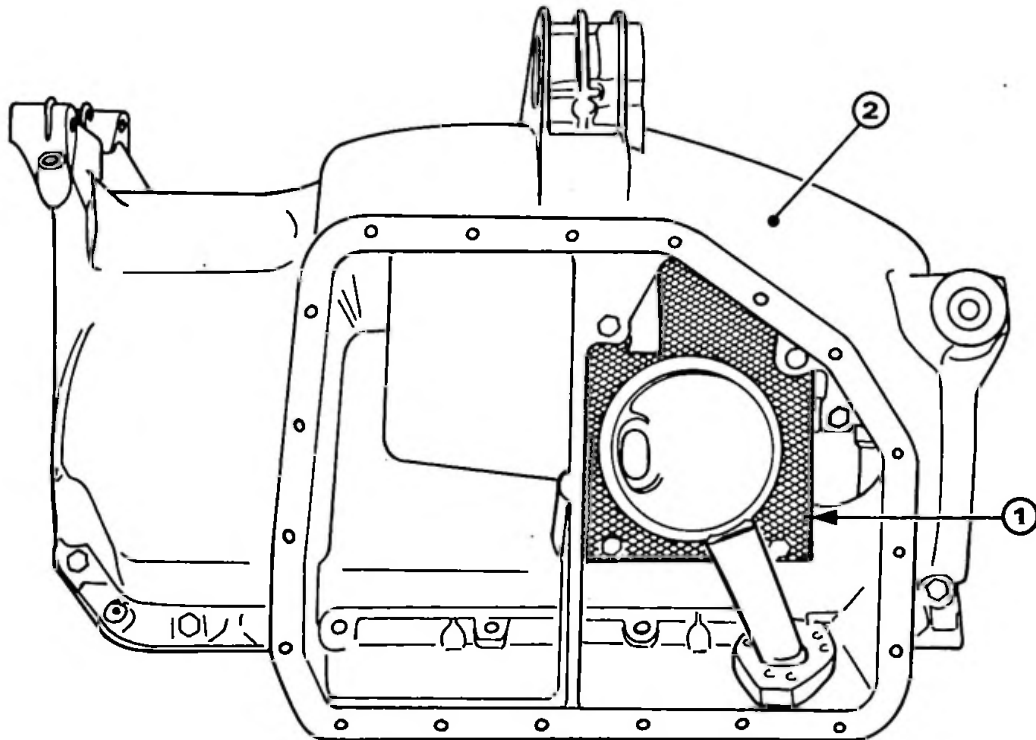
« COPIE A MESSIEURS LES AGENTS »
(SECONDE DIFFUSION AU RESEAU PRIMAIRE)

Rappel : Depuis Mars 1986, le circuit d'huile des moteurs C 25 n'est plus équipé de tôle anti-émulsion (1). Les carters (2) disponibles au Département des Pièces de Rechange ne possèdent pas les taraudages permettant de fixer cette tôle.

Aussi, dans le cas de montage d'un carter neuf sur un moteur fabriqué antérieurement à la modification série, il ne faut pas monter la grille anti-émulsion. Cette disposition est également applicable lors de la remise en état moteur.

Rappel des références. P.R. du carter inférieur :

DESIGNATION	N° P.R.
C 25 DIESEL 2,5 L ATMO	95 560 839
C 25 DIESEL 2,5 L TURBO	95 562 349



L 22-16



CITROËN
SERVICES APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

INFO'RAPID

C 25

1

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

C 25 TOUS TYPES

**Goulotte de remplissage
carburant**

N° 18

Le 31 Mars 1989

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900

« COPIE A MESSIEURS LES AGENTS »
(SECONDE DIFFUSION AU RESEAU PRIMAIRE)

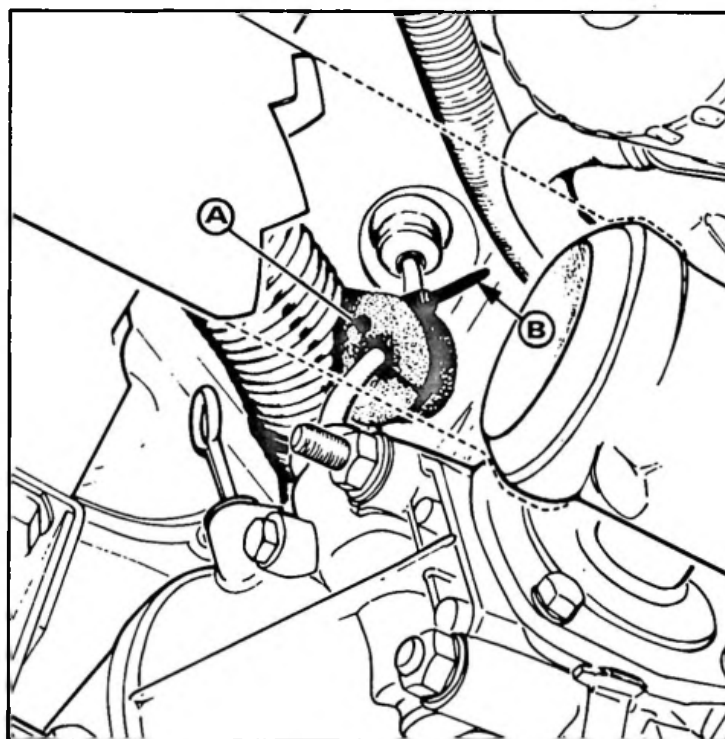
Depuis **Janvier 1988, châssis N° 487 716**, les véhicules C 25 peuvent être équipés d'une goulotte de remplissage carburant en matière plastique (*Rappel*).

DESIGNATION DES PIECES NOUVELLES	N° P.R.
Goulotte complète (1 élément)	ZF 07 649 213
Bouchon (spécifique)	ZF 05 958 283

Lors de tout passage en atelier des véhicules C 25 équipés d'une goulotte de remplissage carburant en matière plastique, s'assurer de la présence d'un écarteur entre goulotte et câble de compteur.

En l'absence d'écarteur, ainsi qu'au montage de cette nouvelle goulotte, procéder à la pose d'un manchon en caoutchouc (**A**) entre goulotte et câble de compteur, sous le collier de maintien (**B**). Repositionner le protecteur de prise compteur.

- Manchon caoutchouc N° P.R. 5 414 554
- Collier N° P.R. 26 141 599



Une solution avec écarteur est appliquée en série à partir du N° de châssis 565 686 (Septembre 1988).

Nota - A épuisement des stocks, le Département des Pièces de Rechange ne fournira plus que la goulotte en matière plastique.

TEMPS DE FACTURATION : 0 H 10



CITROËN
SERVICES APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25

1

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

C 25 ESSENCE TOUS TYPES

N° 19

DIFFUSION :

TOUS PAYS

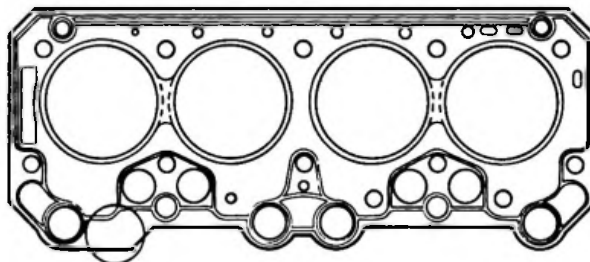
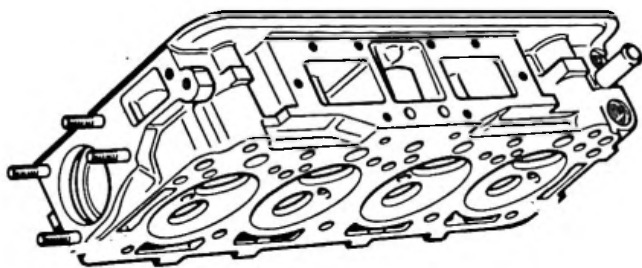
MOTEUR : Serrage culasse

Le 17 Juillet 1989

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900

718

Depuis **Avril 1989**, les véhicules C 25 toutes motorisations Essence sont équipés de moteurs dont la fixation de la culasse est modifiée. Ces moteurs sont identifiables par les **têtes des vis de culasse, à empreinte "TORX"**.

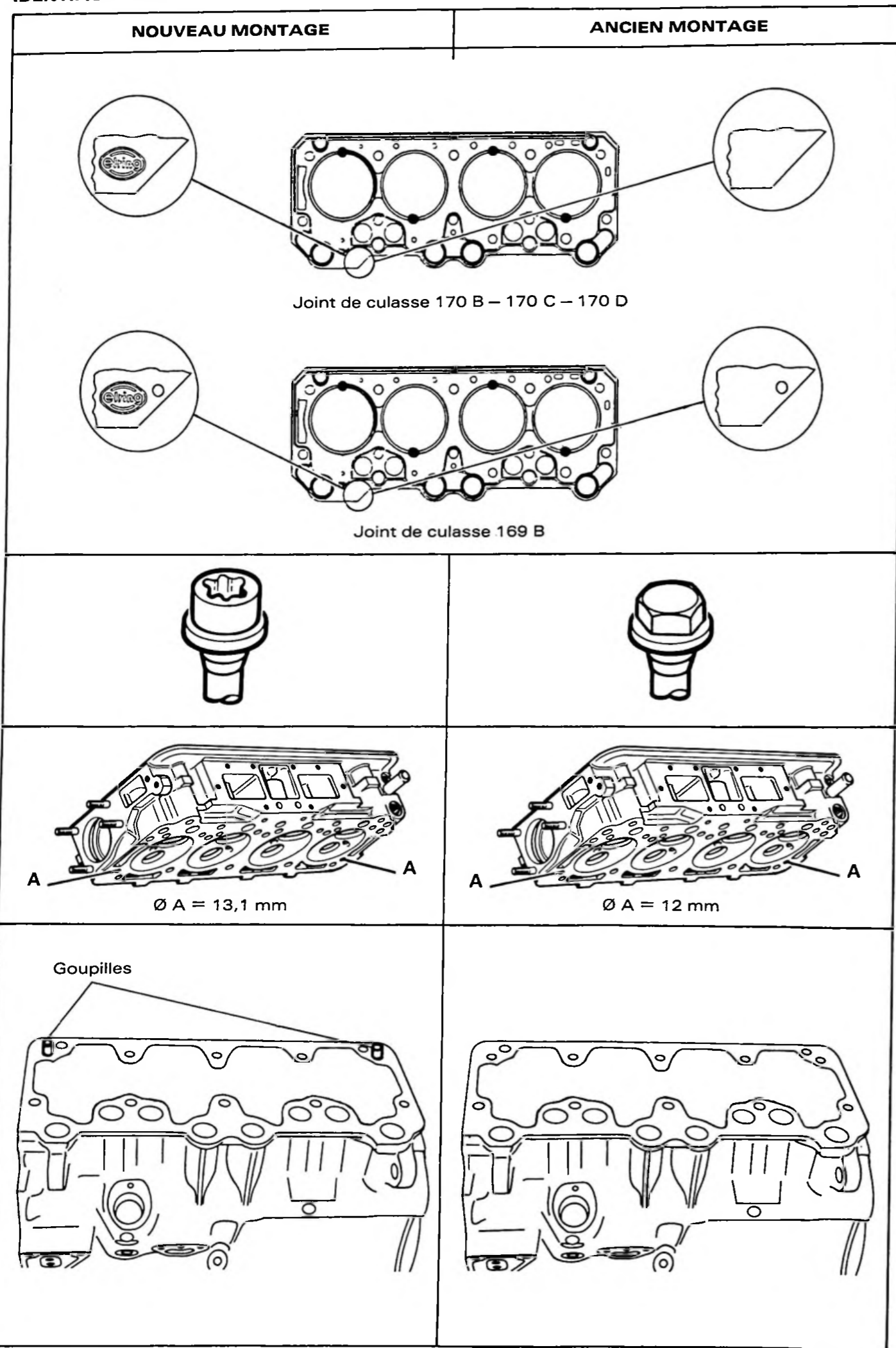


UT 11-2

SOMMAIRE :

- Identification
- Evolution des pièces
- Incidence sur les méthodes réparation
- Interchangeabilité
- Pièces de rechange

IDENTIFICATION



EVOLUTION DES PIÈCES

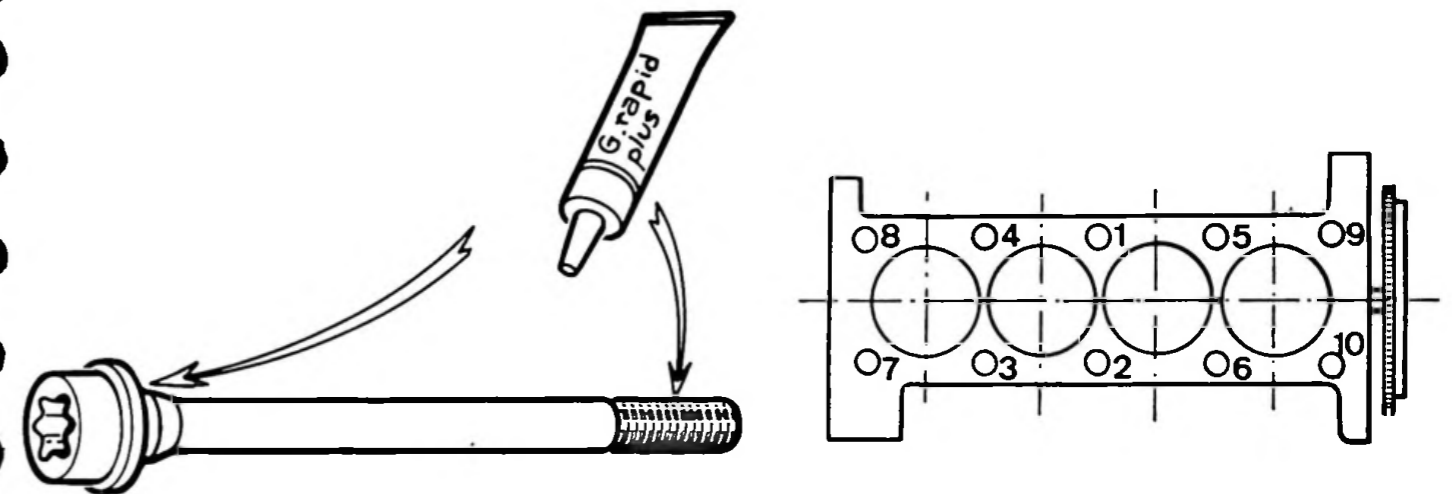
Cette modification de la fixation de la culasse entraîne l'évolution des pièces suivantes :

- 1 - Joint de culasse :
Nouveau joint de culasse FNR ELRING, épaisseur $1,45 \pm 0,08$ mm.
- 2 - Vis de culasse :
Nouvelles vis de culasse, tête à empreinte "TORX".
- 3 - Culasse :
Renforcement des piliers de culasse côté admission.
- 4 - Carter cylindres :
Implantation de deux goupilles élastiques de centrage.

INCIDENCE SUR LES METHODES REPARATION

A - Nouvelle méthode de serrage de la culasse (serrage dans le domaine plastique)

- Conditions préalables :
Joint sec, filetage et face d'appui sous tête des vis graissés.



- Serrer les vis à 6 m.daN suivant l'ordre indiqué (embout TORX n° 55).
- Vis par vis et suivant l'ordre indiqué, desserrer puis resserrer à 2 m.daN + serrage à l'angle de 300 °.

REMARQUES

- Cette méthode de serrage ne nécessite pas de chauffe du moteur avant serrage définitif. Il s'effectue directement à froid. Seul le réglage des culbuteurs reste nécessaire.
- Les anciennes vis de culasse à empreinte "TORX" ne sont réutilisables que si leur longueur totale est inférieure à 189 mm.
- Cette méthode de serrage ne devra en aucun cas s'appliquer aux moteurs équipés de vis de culasse à tête hexagonale.
- Pas de resserrage de la culasse à la première révision.

B - Nouveau dépassement des chemises

- Ces modifications entraînent un dépassement de chemise modifié : 0,03 à 0,10 mm (au lieu de 0,07 à 0,14 mm).

INTERCHANGEABILITE

- Le carter cylindres est interchangeable unitairement.
- La nouvelle culasse remplace l'ancienne à épuisement des stocks PR.

• Le montage d'une ancienne culasse sur un moteur équipé de vis à empreinte "TORX" est prohibé.

- La méthode de serrage de la culasse est spécifique aux vis et joint de culasse.

PIECES DE RECHANGE

DESIGNATION DES PIECES NOUVELLES	N° P.R.
Culasse motorisation 169 B	96 051 207.80
Joint de culasse FNR ELRING (169 B)	96 065 598
Culasse motorisation 170 B - 170 C - 170 D	96 051 208.80
Joint de culasse FNR ELRING (170 B - 170 C - 170 D)	96 065 603
Vis de culasse à empreinte TORX	96 005 977
Goupilles élastiques de centrage	96 051 698



CITROËN
Après Vente (A.P.V.)
Technique Après-Vente (T.A.V.)

INFO'RAPID

C 25

1

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE

C25 DIESEL

Echangeur eau / huile

N° 20

Le 28 Septembre 1990

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 108900

105Z

« COPIE A MESSIEURS LES AGENTS »
(SECONDE DIFFUSION AU RESEAU PRIMAIRE)

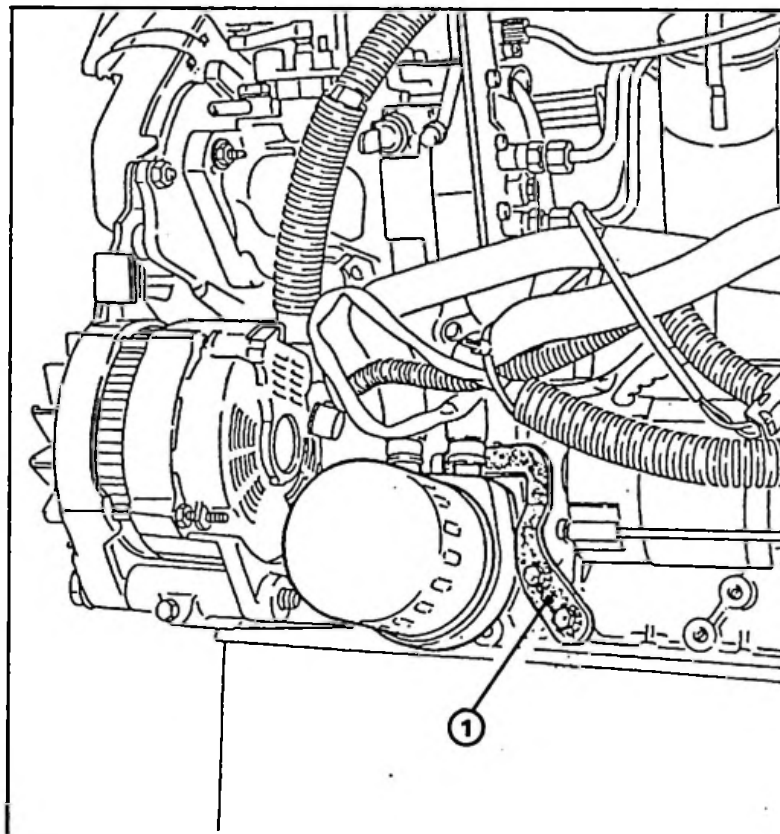
CONCERNE : Les véhicules C25 équipés du moteur D9B, repère 1 CU 47 (XUD 9 A).

DIAGNOSTIC : Rotation de l'échangeur thermique eau/huile, lors du desserrage de la cartouche filtrante d'huile moteur.

REMEDE : Se procurer au Département des Pièces de Rechange :

- 1 patte, référence : **96 111 684**
- 2 vis, référence : **79 03 201 149**
- 2 rondelles, référence : **79 03 058 030**

Echangeur en place, fixer la patte (1) comme indiqué ci-dessous.
Cette opération s'effectue sur le véhicule, sans démontage annexe.





CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

INFO'RAPID

C 25

1

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

C 25 D TURBO 4 x 2 T.T.

Echappement

N° 21

Le 31 Janvier 1991

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 108900

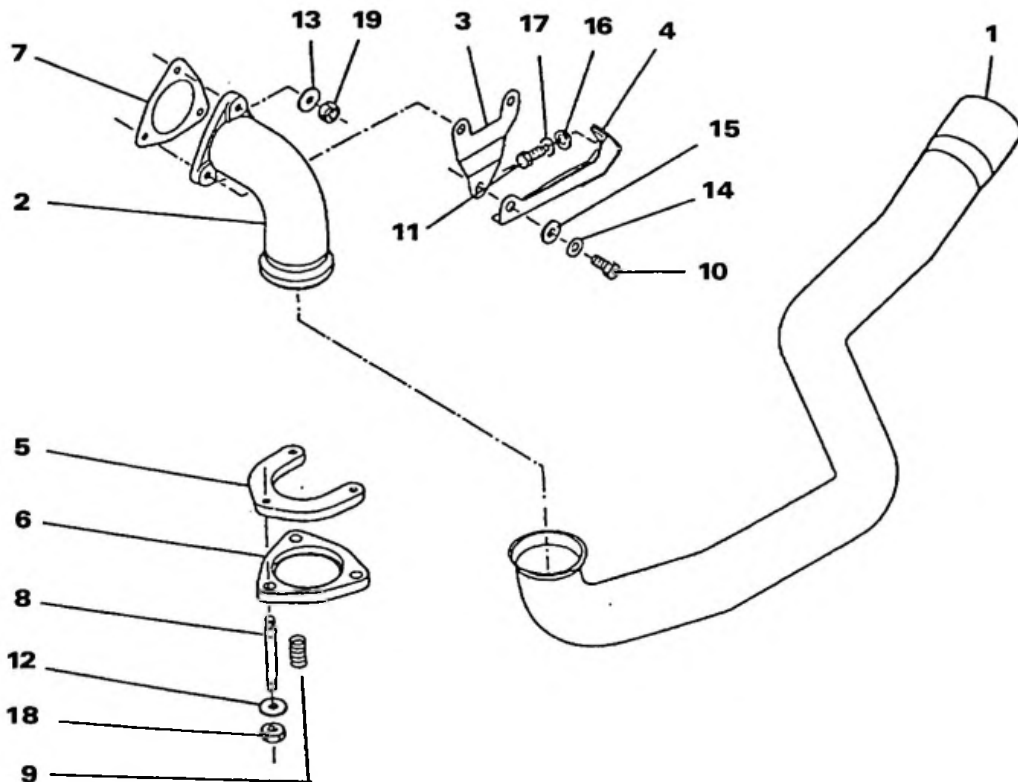
1701

« COPIE A MESSIEURS LES AGENTS »
(SECONDE DIFFUSION AU RESEAU PRIMAIRE)

CONSTATATION : Rupture de la ligne d'échappement.

DIAGNOSTIC : Ligne d'échappement avant trop rigide.

REMEDE : Monter la ligne d'échappement avant des versions C 25 Diesel Turbo 4 x 4



(4) : Liaison turbo-compresseur/bloc-cylindres.



CITROËN
Après Vente (A.P.V.)
Technique Après-Vente (T.A.V.)

INFO'RAPID

C 25

1

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

C25 D 1000 Moteur D9B

Circuit de refroidissement

N° 22

Le 11 Janvier 1991

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS :

RECUEIL DE NOTES N° MAN 108900

1153

Lors de la Préparation Véhicule Neuf ou de tout passage en atelier d'un véhicule C.25 Diesel 1000 AM 91 à motorisation D9B (1,905 l XUD9A) châssis → 42530 ou → 133055, vérifier :

I. Le parcours de la durit (A) de raccordement boîtier de sortie d'eau/radiateur.

En présence d'une garantie insuffisante en (a) avec la platine circulaire du support moto-ventilateur, la durit est montée à l'envers, 2 cas :

1° La durit est intacte → Déposer la durit et la reposer en inversant les extrémités :

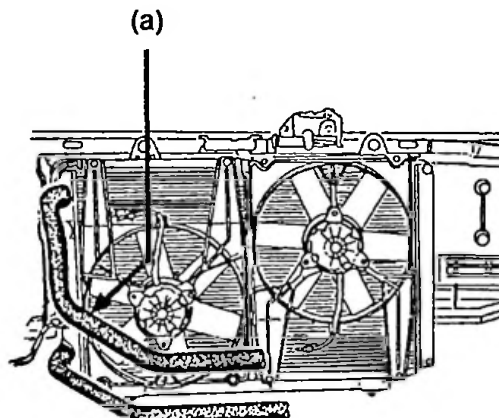
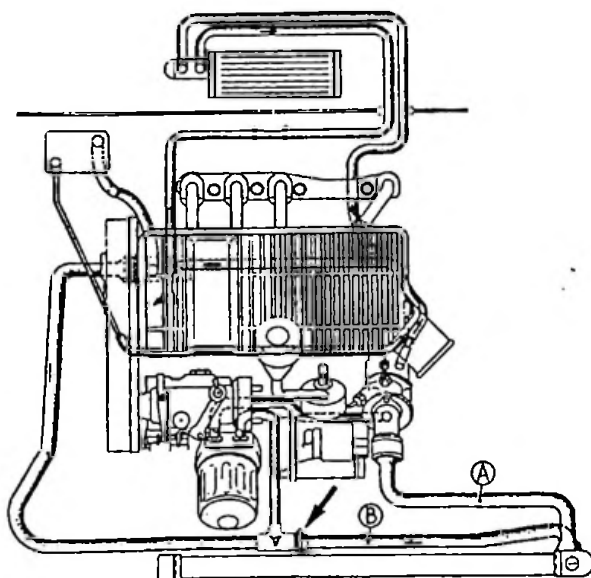
- Ø 34 mm sur la sortie moteur.
- Ø 36 mm sur l'entrée radiateur.

2° La durit présente une amorce d'usure → Remplacer la durit.

Réf. PR. N° 95 637 507 en respectant le sens de montage ci-dessus.

II. La Durit (B) de raccordement radiateur / pompe à eau, qui doit posséder un collier de serrage (→) sur le raccord 3 voies.

En cas contraire, poser un collier Réf. PR N° SRV 000 020.





CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25

1

APPLICATION :

FRANCE

CONCERNE :

C 25 D 1000 SÉRIE 2

N° 23

DIFFUSION :

TOUS PAYS

Nouvelle motorisation

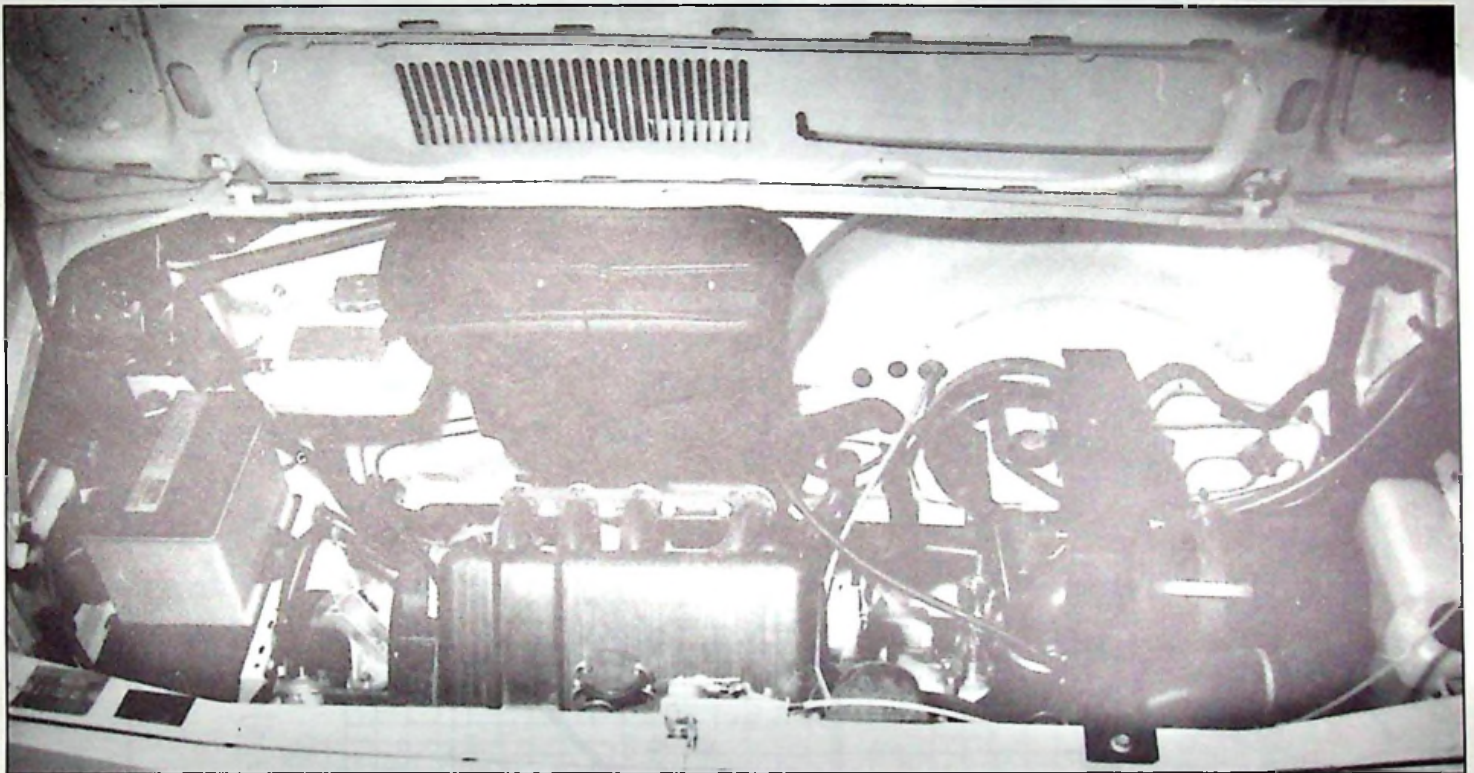
Le 28 Février 1991

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 108900**

La motorisation Diesel 1,905 litre à aspiration naturelle, type D 9 B remplace la motorisation U 25/661 sur toutes les versions C 25 D 1000 France, à l'exception des Combi Confort et Club (voir Note Technique C 25 © n° 13 du 28 septembre 1990).

Cette nouvelle motorisation est accouplée à une boîte de vitesses à 5 rapports.

Appellation Commerciale inchangée : **C 25 D.**



90-1706

SOMMAIRE

	Pages
■ CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES	2
■ MOTEUR	2
■ ALIMENTATION-INJECTION	10
■ ECHAPPEMENT	13
■ REFROIDISSEMENT	14
■ EMBRAYAGE	15
■ BOITE DE VITESSES	15
■ TRANSMISSIONS	15
■ ORGANES VÉHICULE NON MODIFIÉS	16
■ SERVICE-ENTRETIEN	16

- Carter inférieur en tôle, sans palier de transmission,
- Bloc-cylindres en fonte,
- Culasse en alliage léger,
- Vilebrequin 5 paliers,
- Axe de piston monté libre dans piston et pied de bielle.

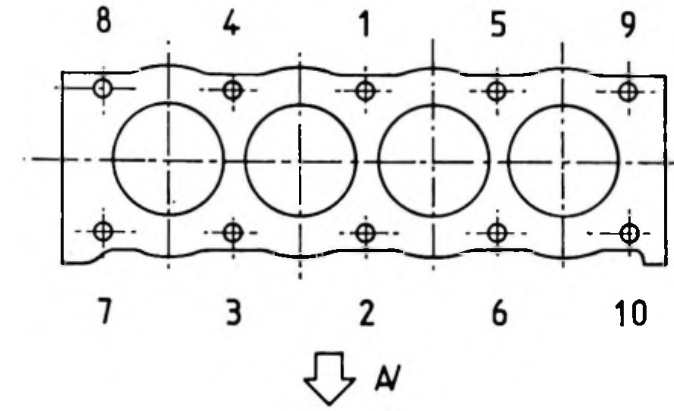
● **Pièces de rechange spécifiques au moteur D 9 B repère 1 CU 47 :**

DÉSIGNATION DES PIÈCES	N° PR
Moteur nu (avec pignon de pompe d'injection ROTO DIESEL)	95 644 085
Moteur échange standard	
Carter inférieur	93 510 697
Bloc-cylindres	95 643 844
Culasse	95 643 800
Couvre-culasse	93 510 575
Support moteur (intermédiaire)	95 637 183
Main support moteur	95 637 184
Protecteurs distribution :	
carter droit	96 000 431
carter gauche	93 510 790
carter supérieur	93 510 791
carter inférieur	96 000 432
Pochette joints moteur	94 00 197 369
Poulie d'arbre à cames	93 510 849
Volant moteur	93 510 432
Pompe à huile	95 643 805
Décanteur	93 510 681
Reniflard	93 510 664
Jauge d'huile	96 102 266
Cartouche d'huile PURFLUX / MANN	96 002 933 / 95 638 747

* Pièces communes au D 9 B repère 1 CU 45

● **Culasse :**

- Pas de resserrage de la culasse à la première révision.
- Joint de culasse REINZ.
- N° PR : 93 510 266 → épaisseur 1,6 mm
- 93 510 267 → épaisseur 1,7 mm
- **Méthode de serrage de la culasse** après échange du joint :
- Conditions préalables :**
- **Joint** → montage à sec
- **Vis de culasse** → filets brossés
- filets et tête de vis lubrifiés
- Remplacement systématique des rondelles sous tête de vis
- Passage d'un taraud dans le filetage du bloc-cylindres (12 x 150).



BX 11-12

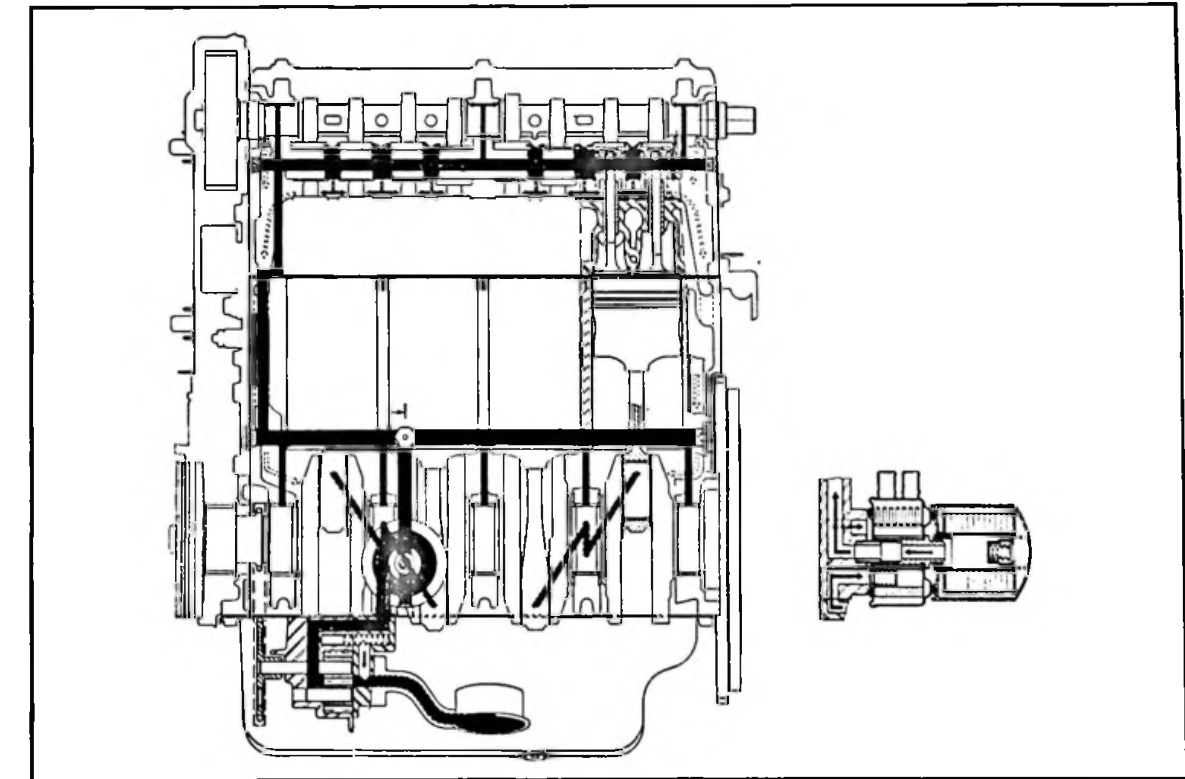
Procéder dans l'ordre indiqué :

- 1°) **Pré-serrage à 3 mdaN**
- 2°) **Sans desserrage, effectuer un 2° serrage à 7 mdaN**
- 3°) **Sans desserrage, effectuer un resserrage à 120°.**

- Un piquage sur la culasse permet le dégazage du circuit de refroidissement.

● **Graissage :**

- Sous pression, par une pompe à huile à engrenages entraînée par chaîne.
- Filtre à huile extérieur, à bay-pass incorporé.
- Echangeur de température eau/huile sous filtre à huile.



UT 22-4a

Capacités d'huile du carter :

- moteur sec 5 litres
- après vidange 4 litres
- après vidange et échange cartouche 4,5 litres (environ)

A la jauge à huile, différence entre MINI et MAXI : 2 litres
Vidange par aspiration possible.

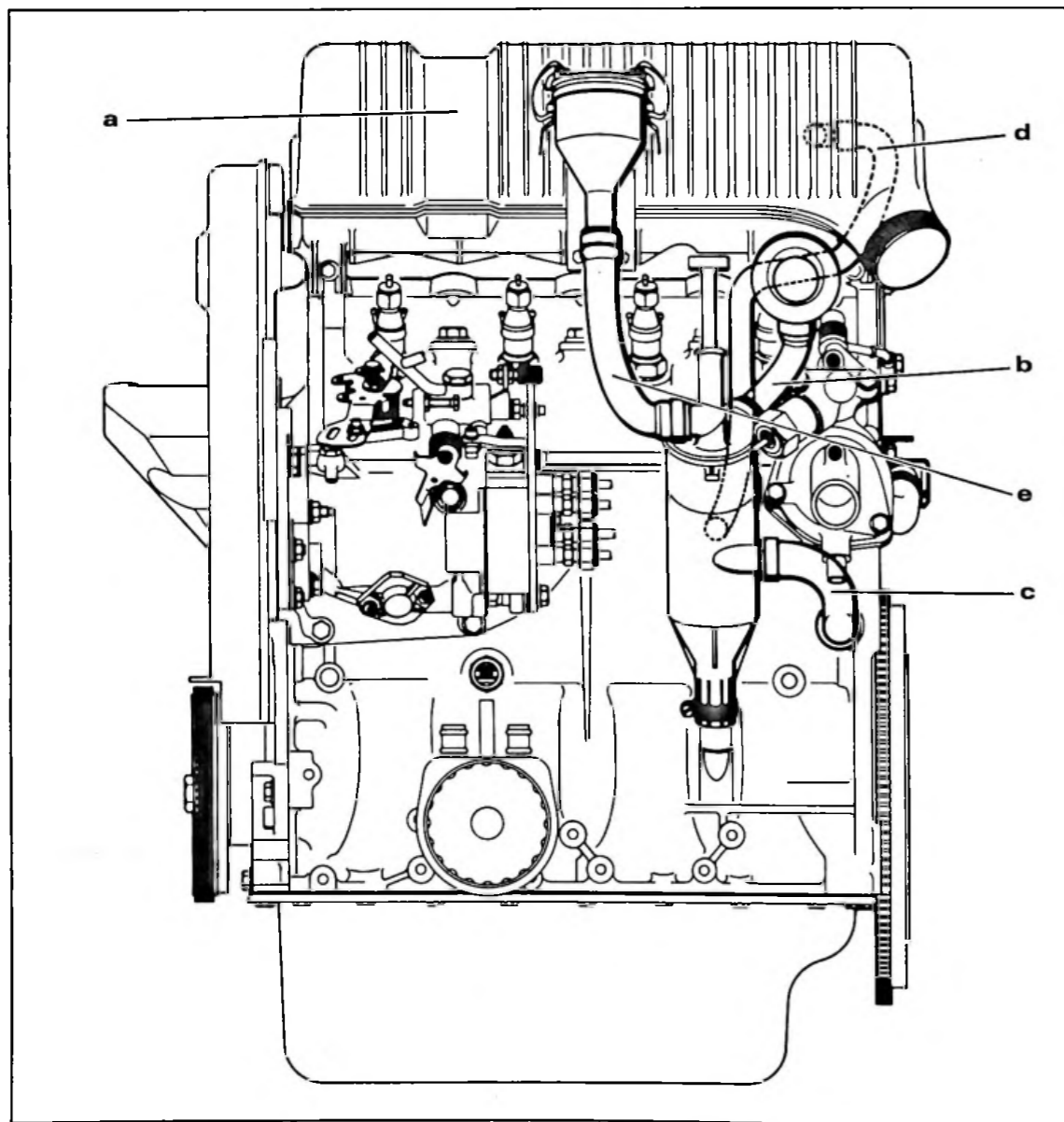
Qualité d'huile :

- jusqu'à - 16° C : TOTAL SUPER DIESEL PLUS 15 W 40
TOTAL DIESEL MAX 10 W 40
- au dessous de - 12° C : TOTAL DIESEL MAX 10 W 40

Pression d'huile (à chaud) : 3,5 bars à 4000 tr/mn
 Mano-contact d'alerte : 0,5 bar
 Cartouche d'huile : PURFLUX LS 468 A
 MANN 67 402 58 052

Circuit de recyclage :

- Capacité de répartition d'air (a) avec liaison (b) au décanteur.
- Durit de liaison bloc cylindres/décanteur (c).
- Durit de liaison couvre-culasse/décanteur (d).
- Durit de liaison reniflard de remplissage d'huile/décanteur (e).

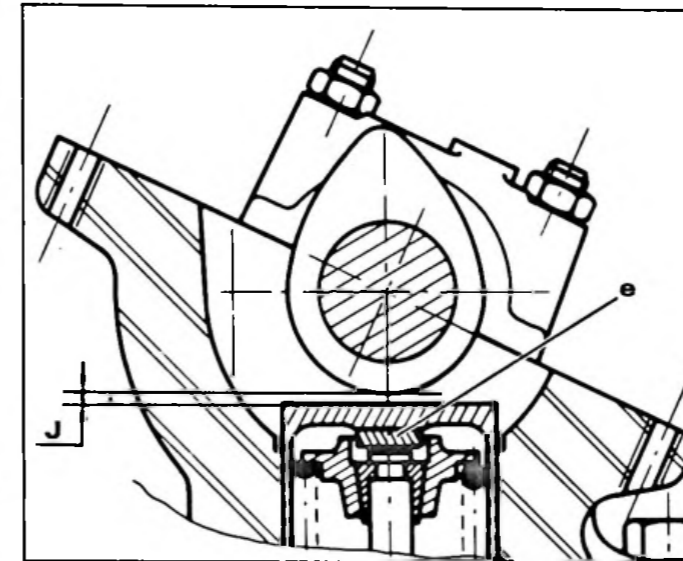


UT 22-5

• Distribution :

- Arbre à cames en tête
- Entraînement par courroie crantée
- Deux soupapes en ligne par cylindre, commandées par poussoir
- Epure de distribution, avec un jeu théorique de 0,8 mm aux soupapes, (à titre indicatif) :

ROA	4°
RFA	35°
FE	0°
AOE	43°



BX 12-5a

Jeu pratique aux soupapes, (à froid) :

ADMISSION	: 0,15 ± 0,08 mm
ECHAPPEMENT	: 0,30 ± 0,08 mm

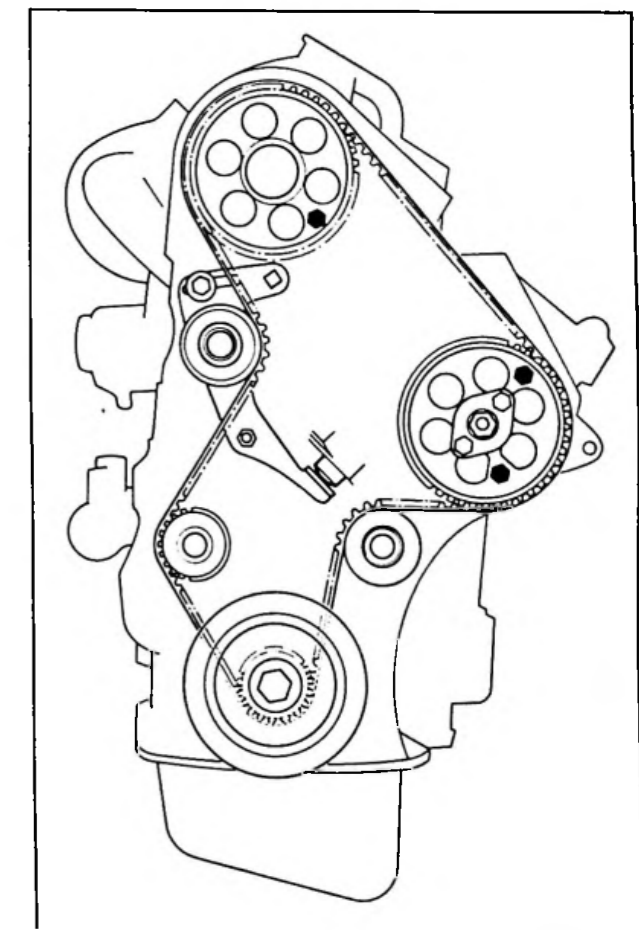
Le jeu "J" est obtenu à l'aide de grains "e" de différentes épaisseurs placés entre le poussoir et la queue de soupape.

Diamètre des soupapes :

ADMISSION	: Ø 38,6 mm
ECHAPPEMENT	: Ø 33 mm

Levée des soupapes (levée de came moins jeu de fonctionnement) :

ADMISSION	: 9,05 mm
ECHAPPEMENT	: 9,10 mm



BX 12-9

● Remplacement d'une courroie de distribution :

Dépose :

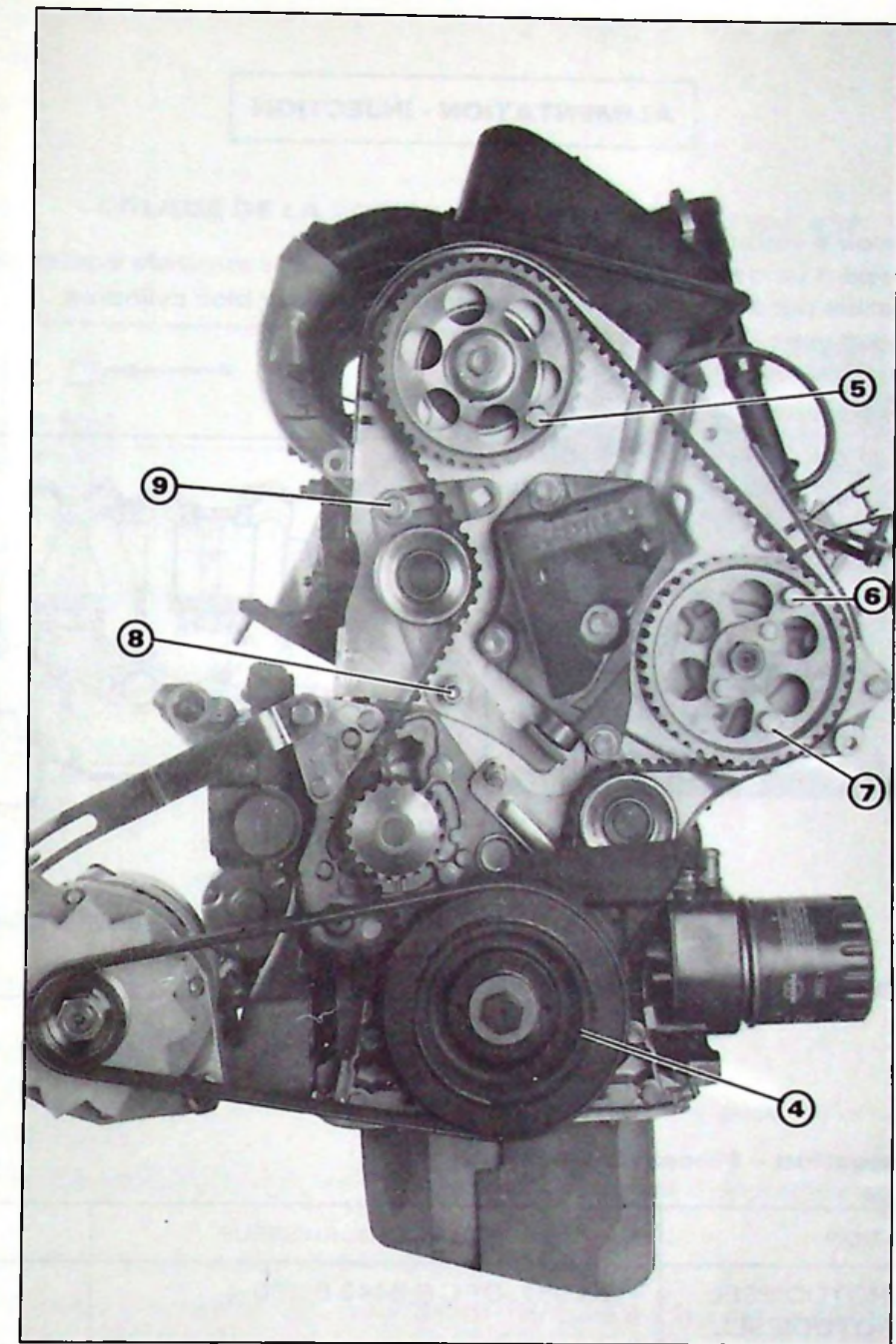
- Déconnecter le câble négatif de la batterie
- Lever la roue avant droite, engager le 4^{ème} ou 5^{ème} rapport de BV et serrer le frein de sécurité.
- Déposer la courroie de l'alternateur et les carters (1), (2) et (3).
- Déposer la poulie amortisseur (4) à l'aide d'un extracteur (arrêter la couronne du volant moteur).
- Par la roue levée, amener les trous de pige 5, 6 et 7 des roues crantées en regard des filetages sur le carter et y engager les pige (vis Ø 8 mm x 125, longueur 60 mm environ).
- Piger le volant moteur à l'aide de la pige 7009 - T.J. (10) (Entre bloc cylindres et démarreur)
- Desserrer l'écrou (8) et la vis (9) du galet tendeur. Comprimer le ressort à l'aide d'un embout carré de 9,52 mm (Manœuvrer le tendeur plusieurs fois dans les 2 sens). Serrer la vis (9).
- Lever légèrement le moteur et déposer le support moteur.
- Déposer la courroie de distribution.

Pose :

- Contrôler la position PMH au volant moteur à l'aide de la pige 7009-T.J. (10).
- Placer la courroie de distribution sur le pignon du vilebrequin
MAINTENIR LE BRIN MENANT TENDU
L'engager à demi-largeur sur le pignon de la pompe à injection
L'engager sur le pignon de l'arbre à cames, le galet tendeur et le pignon de pompe à eau.
- Mettre la courroie en ligne.
- Déposer les pige.
- Effectuer deux tours de vilebrequin (Ne pas revenir en arrière).
- Desserrer la vis (9), laisser agir le tendeur et resserrer la vis (9) et l'écrou (8).

Contrôle :

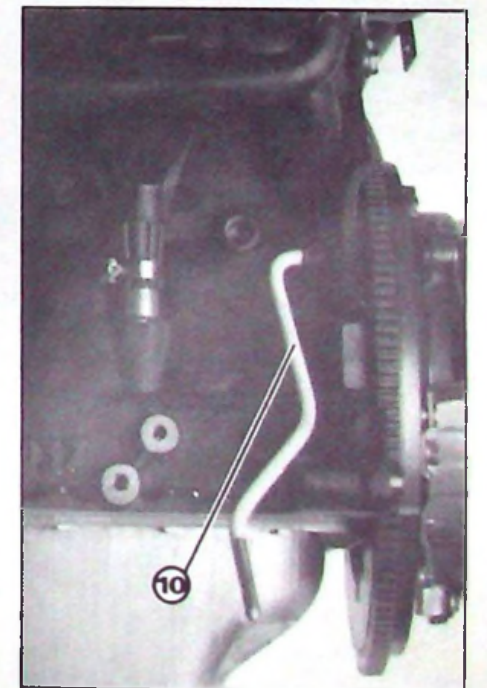
- Les quatre pige (5), (6), (7) et (10) doivent pouvoir être mises en place.
- Monter le support moteur.
- Monter la poulie amortisseur sur le vilebrequin. Déposer trois gouttes de LOCTITE FRENBLOC sur les filets de la vis. Serrer à 15 mdaN.
- Monter la courroie d'alternateur et les carters.
- Reconnecter la batterie.



86-995



86-186



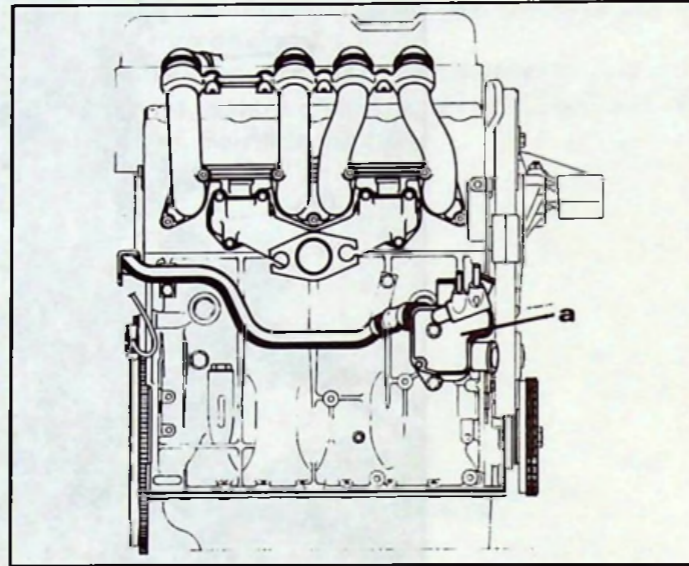
87-330

ALIMENTATION - INJECTION

● GÉNÉRALITÉS

- Capacité du réservoir à carburant : 70 litres
- Filtre à gazole équipé d'un détecteur de présence d'eau
- Réchauffeur de gazole par échangeur thermique eau/gazole, sur bloc cylindres
- Bougies de préchauffage : 7-15 secondes
- Boîtier de préchauffage rapide
- Alimentation pompe à injection par canalisation Ø int. 7 mm

a : Réchauffeur de gazole intégré au boîtier d'entrée d'eau. Il reçoit un élément thermostatique.



8X12-16

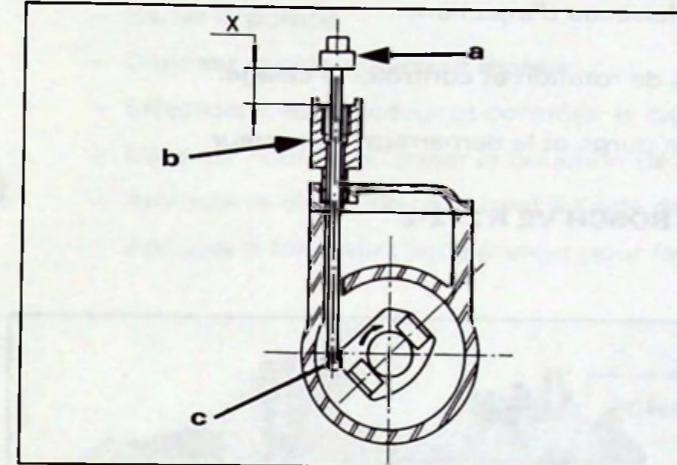
● Equipement d'injection – Pièces de Rechange

DÉSIGNATION	RÉFÉRENCE FOURNISSEUR	N° P.R.
Pompe d'injection ROTODIESEL	Type 057, DPC R 8443 B 380 A	96 121 149
Pignon de pompe ROTODIESEL		93 502 532
Porte injecteur ROTODIESEL	LCR 67 30 702 C (vissé, serrage 9 mdaN)	79 32 568 134
Injecteur ROTODIESEL	RDNOSDC 6751 E (tarage 120/130 bar)	96 097 163
Faisceau d'injection ROTODIESEL		93 502 221
Pompe d'injection BOSCH	VER 272-2	96 047 291
Pignon de pompe BOSCH	(moyeu déporté)	93 013 105
Porte injecteur BOSCH	KCA 17 S42 (vissé, serrage 9 mdaN)	95 615 154
Injecteur BOSCH	N D O S D + (tarage : 130/135 bar)	96 047 300
Faisceau d'injection BOSCH		98 502 220
Boîtier de préchauffage	(rapide : 7 secondes)	92 515 867
Bougie de préchauffage	(7-15 secondes)	91 536 646
Réchauffeur gazole		95 622 739
Filtre gazole	(complet)	95 637 749
Cartouche gazole		95 583 693

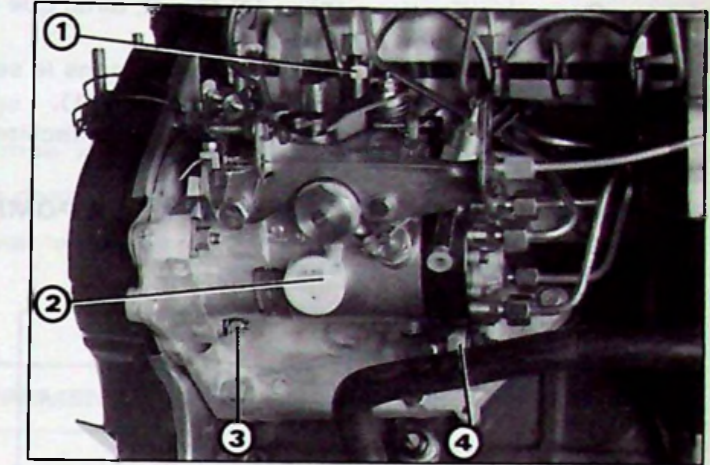
● Réparation :

CALAGE DE LA POMPE ROTO DIESEL DPC TYPE 057

1) - Contrôle du calage statique :

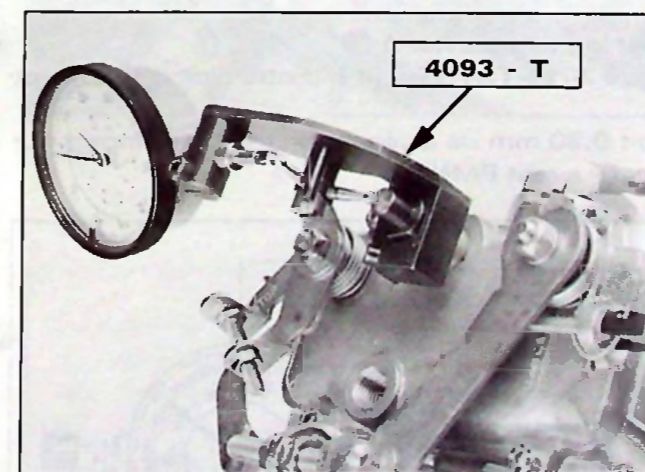


L14-87 a

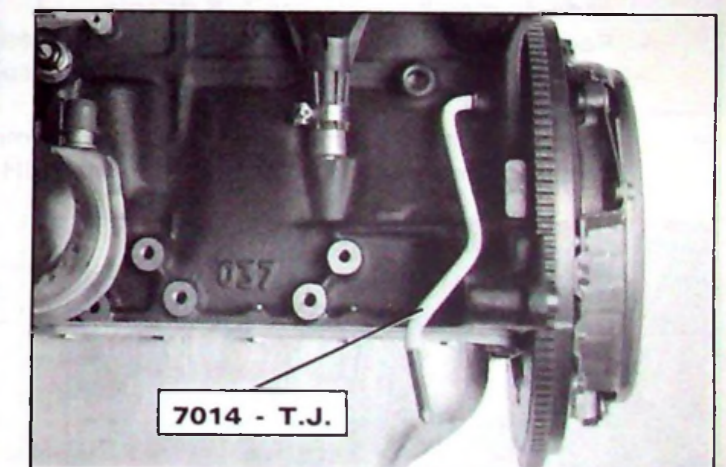


87-330

- Déposer le bouchon (1) (Fig. II).
 - Engager la pige "a" (Fig. I) ; la tête de pige doit être en appui sur le puits "b". Sinon, tourner le moteur.
 - Poser l'outil 4093 - T (Fig. III).
 - Etalonner le comparateur à "0", repérer la position de la petite aiguille. S'assurer une réserve de course suffisante (8 mm).
 - Tourner le moteur. Le début de la course du comparateur permet d'approcher du trou de pigeage du volant moteur.
 - Piger le volant moteur. Utiliser la pige 7014 - T.J. (Fig. IV).
- Le comparateur doit indiquer la valeur "X" ± 0,03 mm marquée sur la pastille plastique (2) (Fig. II).



87-588



87-330

IV

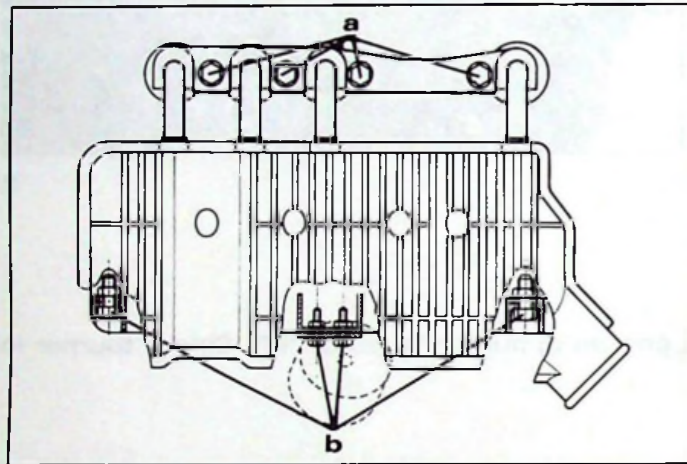
2) • Calage de la pompe d'injection ROTO DIESEL

(Le mode opératoire fait suite aux opérations de contrôle du calage).

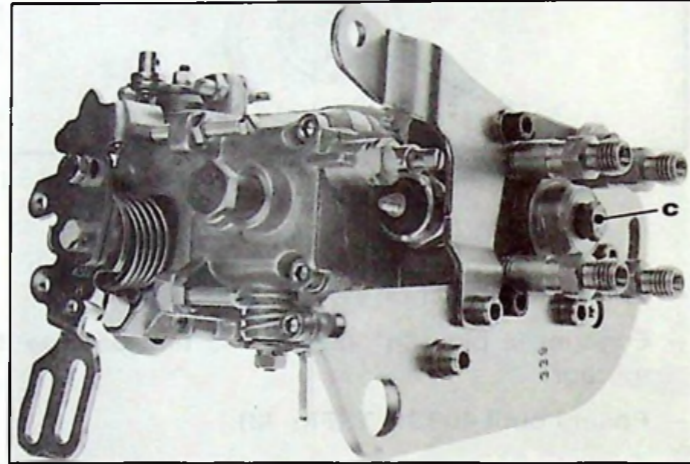
- Desserrer les fixations (3) et (4) Fig. II, ainsi que le faisceau d'injection.
- Positionner la pompe à fond de boutonnière vers l'extérieur du moteur.
- Tourner lentement la pompe vers le moteur jusqu'à obtenir la cote "X".
- Serrer les fixations (3) et (4) Fig. II, ainsi que le faisceau d'injection.
- Déposer la pige du volant moteur.
- Effectuer deux tours volant moteur dans le sens de rotation et contrôler le calage.
- Déposer l'outillage, poser le bouchon (1).
- Appuyer à fond sur l'accélérateur pour faciliter la purge et le démarrage du moteur.

CALAGE DE LA POMPE BOSCH VE R 272-2

1) • Contrôle du calage statique :

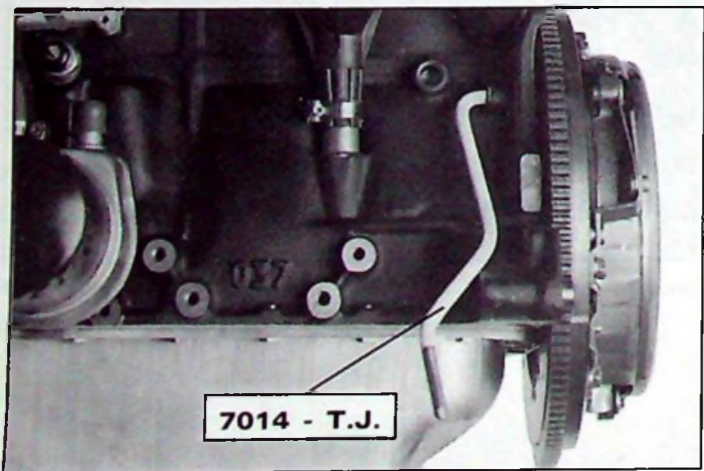


UT 17-6



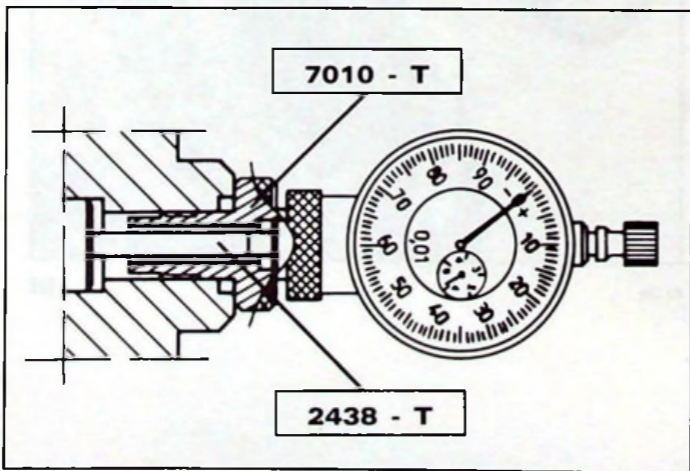
87-787

- Déposer la capacité d'air (déposer les vis en (a), desserrer les vis en (b) Fig. I.
- Déposer le faisceau d'injection, le bouchon (c) de la pompe d'injection Fig. II.
- Déposer la bougie de préchauffage des cylindres n° 1 et 4 pour faciliter l'obtention des réglages.
- Poser les outils (Fig. IV).
- Tourner le moteur pour approcher le trou de pigeage du volant moteur, puis en sens inverse du sens de marche d'environ 1/8 de tour.
- Rechercher le PMB du piston de pompe et étalonner le comparateur à "0".
- Tourner le moteur pour piger le volant. Utiliser la pige 7014-T.J. (Fig. III). (Entre bloc cylindres et démarreur).
- Le comparateur doit indiquer $0,90 \pm 0,05$ mm (soit 0,30 mm de levée de piston de pompe pour un piston moteur à $0,90 \pm 0,05$ mm du PMH – ou 10° avant PMH).



87-330

III



V 14-31

IV

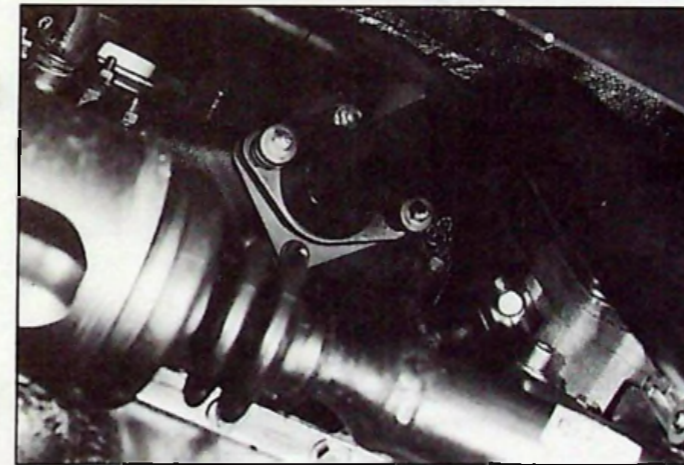
2) • Calage de la pompe d'injection BOSCH

- Tourner le moteur pour rechercher le PMB du piston de pompe.
- Etalonner le comparateur à "0". (Voir 1) pour la préparation du moteur).
- Utiliser la pige 7014-T.J. (Fig. III) (entre bloc cylindres et démarreur).
- Amener le piston de pompe à 0,90 mm en tournant vers l'intérieur du moteur.
- Serrer la pompe.
- Déposer la pige du volant moteur.
- Effectuer 1 tour moteur et contrôler le calage.
- Déposer l'outillage, poser le bouchon de pompe, le faisceau d'injection, la capacité d'air.
- Amorcer le circuit de carburant à l'aide de la pompe manuelle du filtre à gazole.
- Appuyer à fond sur l'accélérateur pour faciliter la purge et le démarrage du moteur.

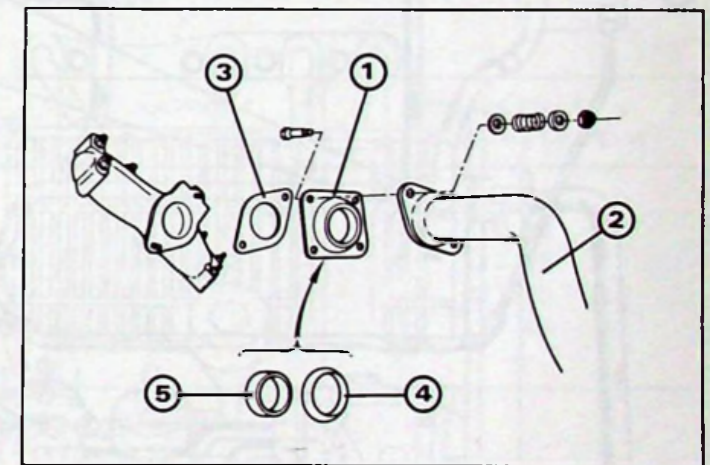
ÉCHAPPEMENT

Tubulure monosortie avec tube avant spécifique. La ligne d'échappement est ensuite identique à celle du C 25 Diesel 2,5 l atmosphérique.

La liaison entre tube avant et collecteur est assurée par une bride intermédiaire (1) munie d'une entretoise et d'une rotule METEX.



24.07.87 CAR N° 2

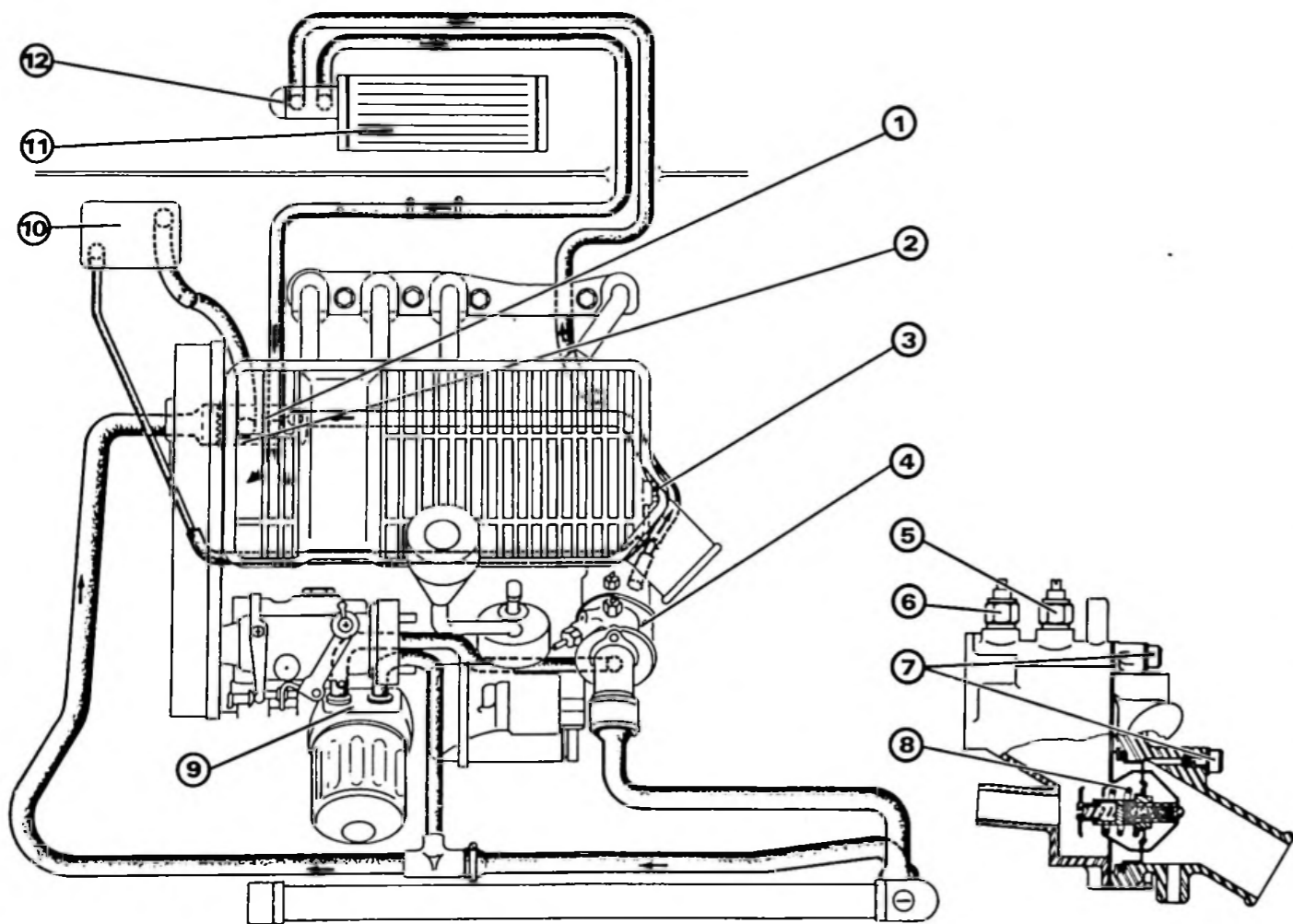


UT 18-1

DÉSIGNATION DES PIÈCES		N° P.R.
1	Bride intermédiaire	96 031 494
2	Tube avant	95 636 428
3	Joint	00 43 181 200
4	Rotule	95 602 682
5	Entretoise	91 509 515

REFROIDISSEMENT

- Pompe à eau intérieure au bloc ; turbine Ø 69 mm entraînée par courroie crantée.
- Radiateur 27,5 dm² (inchangé).
- Tarage du bouchon de remplissage : 1 bar.
- Capacité du circuit : 9,5 litres de liquide de refroidissement, assurant une protection jusqu'à - 30° C.
- 2 motoventilateurs commandés séparément par thermocontact étagé (idem U 25/661).
 - 88° - 83° C pour le premier motoventilateur
 - 92° - 87° C pour le second motoventilateur.
- Valve thermostatique : Calorstat 86°/89° C, pleine ouverture 98° C.
- Thermomètre et témoin de température critique : s'allume entre 108° et 112° C.



UT 23

- | | |
|---|---|
| (1) Boîtier d'entrée d'eau, avec réchauffeur gazole | (7) Vis de purge. |
| (2) Pompe à eau. | (8) Élément thermostatique. |
| (3) Piquage de dégazage culasse. | (9) Echangeur thermique eau/huile (Modine). |
| (4) Boîtier de sortie d'eau. | (10) Nourrice. |
| (5) Thermistance. | (11) Aérotherme. |
| (6) Thermocontact de température critique | (12) Vanne de chauffage trois voies. |

EMBAYAGE

- Mécanisme d'embrayage 215 CP 510 N° PR 95 632 806
- Friction Ø 215 mm N° PR 96 017 035
- Butée de débrayage N° PR 96 105 385

BOITE DE VITESSES - TRANSMISSIONS

● **BOITE DE VITESSES :**

La boîte de vitesses est du type ME, équipant tous les véhicules C 25.

- N° de SÉQUENCE (ou médaille) : 2 HE 62
- N° PR : 45 655 932

Cette B.V. 2 HE 62 ne diffère de la B.V. 2 HE 66 de la motorisation Diesel 2,5 I U25/661 que par :

- l'arbre primaire (non guidée dans le vilebrequin)
- le couple cylindrique
- le carter d'embrayage.

● **Lubrification :**

- Qualité d'huile : TOTAL TRANSMISSION-BV 75 W/80 W
- Capacité : 1,6 litre.

VITESSES	RAPPORT BV	COUPLE CYLINDRIQUE	RAPPORT TACHYMÉTRIQUE	*VITESSE EN KM/H à 1000 tr/mn MOTEUR
1	11 x 41	13 x 73	10 x 20	5,64
2	18 x 35			10,82
3	27 x 37			15,35
4	32 x 31			21,73
5	43 x 33			27,42
M.AR	13 x 26 x 41			-

* Pour une circonférence de roulement de pneumatiques : 1970 mm

● **TRANSMISSIONS :**

- La transmission gauche est identique à celle équipant les véhicules C 25 tous types (N° PR 96 074 114)
- La transmission droite est spécifique par :
 - Suppression du palier intermédiaire
 - Arbre tubulaire
 - Soufflet côté entraîneur
 - N° PR 96 074 113.



CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25

1

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

**C 25 DIESEL
sauf moteur 2,5 D**

N° 24

DIFFUSION :

TOUS PAYS

Serrage culasse

Le 31 Octobre 1991

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS: RECUEIL DE NOTES N° MAN (10...) ou 208900

1354

Cette note concerne les véhicules **C 25 Diesel** équipés de la motorisation suivante :

FAMILLE MOTEUR	PLAQUE MOTEUR	CYLINDRÉE
XUD9A	D9B	1905 cm³

Evolution de la valeur du serrage angulaire de la culasse :

NOUVELLE VALEUR

- Serrage à 7 m.daN
- Serrage angulaire à 140°

Ancienne valeur

- Serrage à 7 m.daN
- Serrage angulaire à 120°

Cette méthode est applicable à tous les moteurs D9B sortis antérieurement.

RAPPEL : Pas de resserrage culasse lors de la première révision, ou après une intervention moteur.

Nous vous demandons de modifier les différents documents en votre possession.



CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
MÉTHODES TECHNIQUES

NOTE TECHNIQUE

C 25

1

APPLICATION :
TOUS PAYS

CONCERNE :
C 25 DIESEL 2,5 L TOUS TYPES

N° 25

DIFFUSION :
TOUS PAYS

Moteur :
Evolution du préchauffage

Le 28 Février 1992

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN (10...) ou 208900**

1463

Les motorisations **Diesel 2,5 litres tous types** reçoivent un dispositif de préchauffage « rapide » (7 secondes), identique à celui équipant la motorisation Diesel D9B (1,905 l).

N° DE DÉPART CHASSIS		N° DE DÉPART MOTEUR	
UP 1	UP 2	U25/661	U25/673
UD 243 117	UD 160 298	1 GJ 06 277 962	1 GJ 14 041 818

PIECES DE RECHANGE

DÉSIGNATION	N° P.R.
Boîtier de commande de préchauffage 7"	92 515 867
Bougie de préchauffage 7" - 15" BOSCH 025 020 1019	91 536 646

REPARATION

- Le dispositif de préchauffage « rapide » se compose, du boîtier de commande et des bougies. Il est interchangeable avec le précédent (Rappel : 28 secondes).
- Tout panachage élément 7" / élément 28" est **PROSCRIT**. Le boîtier 7" porte l'inscription « Préchauffage rapide » sur le couvercle.
- Le câble de connexion des bougies de préchauffage reste inchangé, le faisceau électrique également.



CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
MÉTHODES TECHNIQUES

NOTE TECHNIQUE

C 25

1

APPLICATION :

SUISSE - AUTRICHE

CONCERNE :

CITROËN C 25 DIESEL TURBO

N° 26

DIFFUSION :

TOUS PAYS

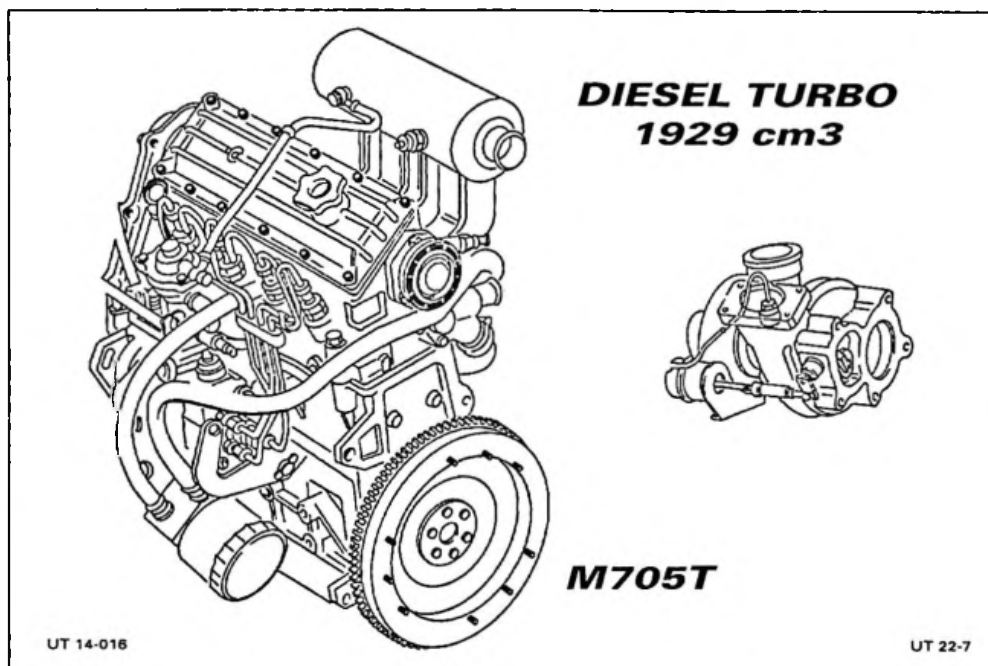
Nouvelle motorisation

Le 31 Mars 1992

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN (10...) ou 208900

1470

Depuis Janvier 1992 les véhicules C25 Diesel versions 1000 et 1400 commercialisés en SUISSE et en AUTRICHE sont équipés d'une nouvelle motorisation M705 T (82 ch), en remplacement du moteur D9B.



SOMMAIRE

GENERALITES

Pages

1. CARACTERISTIQUES GENERALES	2
1.1. Service - entretien	3

MECANIQUE

2. MOTEUR	4
2.1. Caractéristiques	4
2.2. Culasse	5
2.3. Distribution	6
2.4. Lubrification	9
2.5. Refroidissement	11
2.6. Alimentation - suralimentation	13
2.7. Echappement	17
3. TRANSMISSION	18
3.1. Embrayage	18
3.2. Boîte de vitesses	18
4. SUSPENSION - DIRECTION - FREINS	18

ELECTRICITE

1. DEMARRAGE GENERATION DE COURANT	18
1.1. Schéma d'installation	19
1.2. Schéma de principe	21
1.3. Nomenclature des pièces et des faisceaux	23
1.4. Tableau des fusibles	24

1. CARACTERISTIQUES GENERALES

VEHICULES	TYPE MINES	TYPE BV COUPLE	POIDS A VIDE EN ODM		SUSPENSION AR TYPE	POIDS TOTAL AUTORISÉ EN CHARGE
			SUR ESS. AV	SUR ESS. AR		
FOURGON COURT 1000	290A72	2HE90 12/62	1025 Kg	485 Kg	I	2600 Kg
FOURGON COURT 1400 (1)	290B72	-	1020 Kg	475 Kg	II	3100 Kg
FOURGON GRAND VOLUME 1400 (1)	290B72/3	-	1055 Kg	515 Kg	II	3100 Kg
COMBI 9 PLACES 1000	290C72	-	1065 Kg	635 Kg	I	2600 Kg
MINIBUS 13/14 PLACES	290D72	-	1175 Kg	200 Kg	II	3100 Kg
CHASSIS CABINE COURT 1400 (2)	290G72/1	-	1040 Kg	315 Kg	IV	3100 Kg
CHASSIS CABINE LONG 1400 (2)	290G72/2	-	1040 Kg	330 Kg	IV	3100 Kg
CHASSIS DOUBLE CABINE 1400	290G72/3	-	1095 Kg	385 Kg	IV	3100 Kg
PLATEAU CABINE COURT 1400	290H72/1	-	1055 Kg	485 Kg	IV	3100 Kg
PLATEAU CABINE LONG 1400	290H72/2	-	1080 Kg	520 Kg	IV	3100 Kg
PLATEAU DOUBLE CABINE LONG 1000	290H72/3	-	1105 Kg	560 Kg	IV	3100 Kg
COMBI 6 PLACES 1400	290V72	-	1055Kg	555 Kg	II	3100 Kg
COMBI 9 PLACES 1400	290V72/1	-	1060Kg	590 Kg	II	3100 Kg

(1) Vitré sur option

(2) Prédiposition autocaravane sur option (voir NT C 25 N° 14 du 28 Février 1991).

SUSPENSION ARRIERE

TYPE	COMPOSITION	N° PR
I	4 lames de 8 mm sans effet retardé (suspension adoucie) + amortisseurs	ZF 05 928 625 ZF 05 983 928
II	2 lames de 8 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé + amortisseurs	ZF 04 478 130 4 434 812
IV	2 lames de 8 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé + amortisseurs	ZF 07 534 618 7 576 729

1.1. Service - entretien

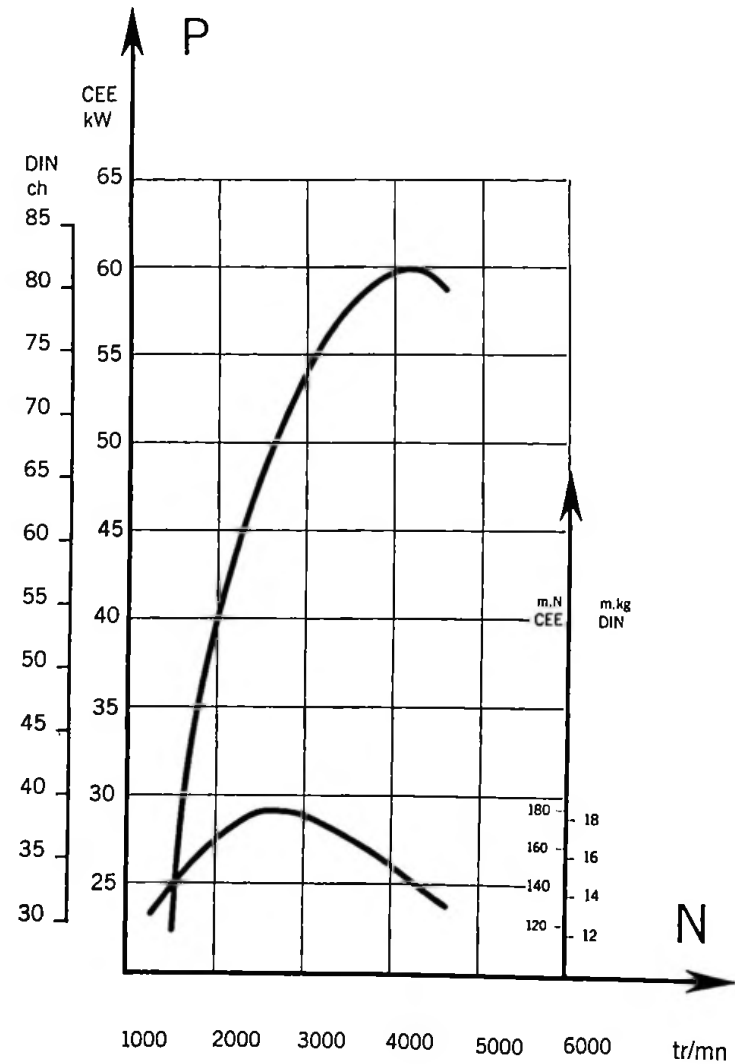
SERVICE	Tranches kilométriques	1 ^{re} révision																				
		7 500	15 000	22 500	30 000	37 500	45 000	52 500	60 000	67 500	75 000	82 500	90 000	97 500	105 000	112 500	120 000	127 500	135 000	142 500	150 000	
Vidange ■ Moteur		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Plein ■ Boîte de vitesses		X					X														X	
Rempl. ■ Cartouche filtre à huile		X	X		X		X		X		X		X		X		X		X		X	
Niveau ■ Boîte de vitesses ■ Circuit de refroidissement ■ lave-vitre(s) ■ Liquide de freins			X	X	X	X	X		X	X	X	X	X		X	X	X	X	X		X	X
		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
		X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X		X	X
Purge ■ Eau du filtre à gazole		X	X		X	X		X	X		X	X		X	X		X	X		X	X	
Rempl. ou nettoyage ■ Filtre à gazole ■ Cartouche filtre à air					X		X		X		X		X		X		X		X		X	
					X		X		X		X		X		X		X		X		X	
Contrôle ■ Etanchéité, état tuyauterie et carters. ■ Etat gaines d'étanchéité - rotules pivots et direction - transmission et crémaillère ■ Etat, mise à pression des pneumatiques ■ Etat, garnitures freins arrière ■ Fonctionnement feux éclairage, signalisation		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
					X		X		X		X		X		X		X		X		X	
		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Graissage ■ Tirants et charnières de portes					X		X		X		X		X		X		X		X		X	
ENTRETIEN																						
Contrôle ■ Commande des ralentis ■ Hauteur pédale embrayage Réglage ■ Etat, tension courroie(s) d'accessoires ou Rempl. ■ Courroie de distribution ■ Liquide de frein (total fluide SY)		X			X		X		X		X		X		X		X		X		X	
					X		X		X		X		X		X		X		X		X	
Graissage ■ Articulations commande embrayage Essai ■ Véhicule					X		X		X		X		X		X		X		X		X	
	X	X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X

1. MOTEUR

1.1. Caractéristiques

Type moteur	280 A1.000 (M705T)
Nombre de cylindres	4 en ligne
Cylindrée	1929 cm ³
Alésage	82,6 mm
Course	90 mm
Rapport volumétrique	19,2/1
Puissance maxi (CEE) (DIN)	60 kW } à 4100 tr/min 82 ch }
Couple maxi (CEE) (DIN)	18,1 mdaN } à 2500tr/min 18,5 m. kg }
Vitesse de régulation à vide	4900 tr/min ± 40
Régime de ralenti	780 ± 20 tr/min
Norme de dépollution	US 83

Courbes de puissance et de couple

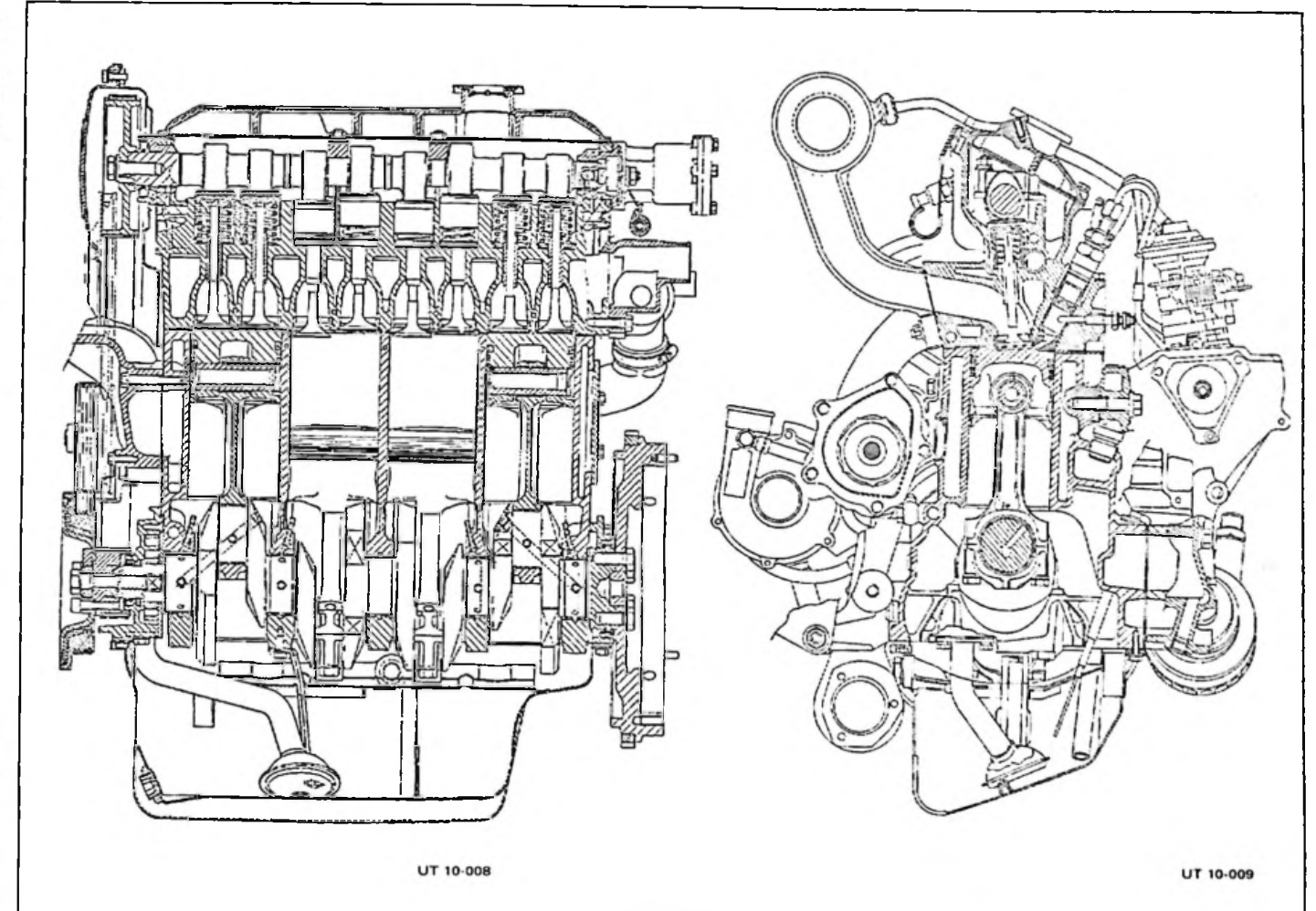


UT 10-007

Construction :

- Culasse en alliage léger.
- Bloc cylindres en fonte, fûts intégrés.
- Vilebrequin cinq paliers.
- Axe de piston monté libre dans le piston et le pied de bielle.
- Carter inférieur en tôle.
- Palier intermédiaire de l'arbre de transmission côté droit.

Coupes longitudinale et transversale



1.2. Culasse

Pas de resserrage de la culasse à la première révision

Serrage de la culasse après intervention.

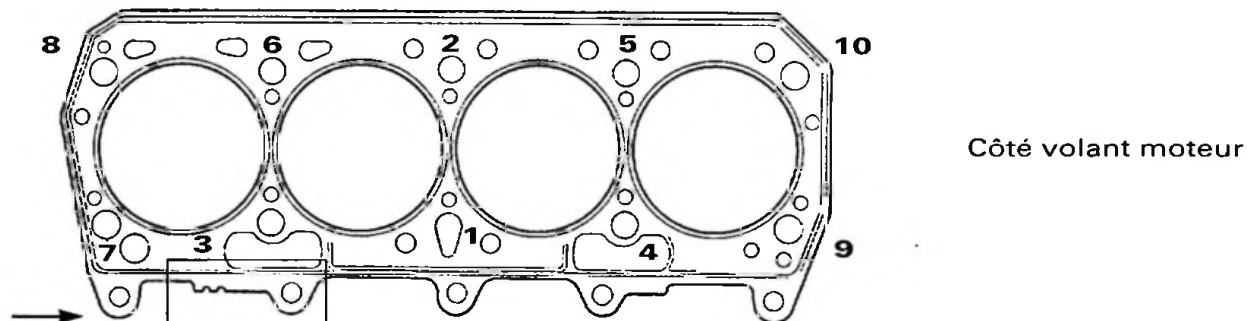
- Le joint de culasse doit être monté à sec.
- Brosser et lubrifier, les vis et les rondelles.

Méthode de serrage de la culasse :

- 1° Présserrage vis par vis au couple de **5 m.daN.**
 - 2° Serrage vis par vis au couple de **10 m.daN.**
 - 3° Serrage vis par vis à l'angle de **90°.**
 - 4° Serrage vis par vis à l'angle de **90°.**
- } **des 10 vis M12**
- 5° Serrage des 5 vis M8 placées sur la périphérie de la culasse côté injecteurs (→) au couple de **3 m.daN.**

- Effectuer le remplissage/purge du circuit de refroidissement.
- Faire tourner le moteur et laisser chauffer jusqu'à l'enclenchement du motoventilateur.
- Laisser refroidir (environ 4 heures).
- Resserrer à l'angle de **90°** les 10 vis M12 placées à l'intérieur de la culasse en respectant l'ordre de serrage.
- Resserrer les 5 vis M8 au couple de **3 m.daN.**

Ordre de serrage



UT 11-003

Epaisseur du joint	Dépassement moyen des pistons
e=1.65	jusqu'à 0,30 mm
e=1.30	de 0,30 à 0,50 mm
e=1.95	plus de 0,50 mm

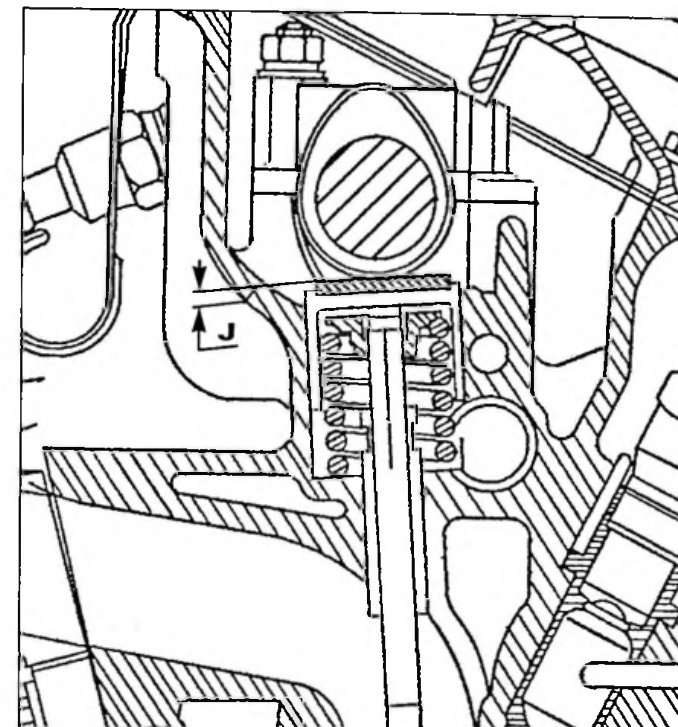
1.3. Distribution

- Arbre à cames en tête entraîné par courroie.
- Deux soupapes en ligne par cylindre commandées par poussoirs.

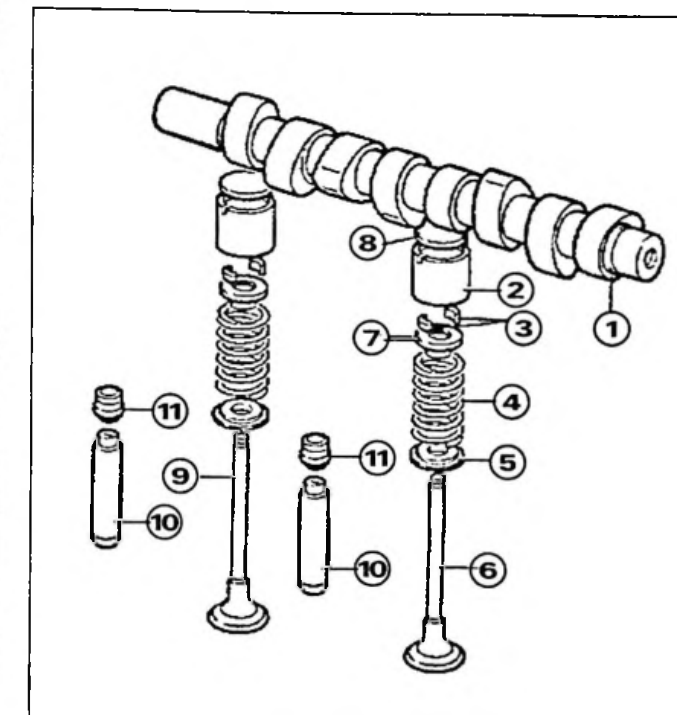
AOA	6°
RFA	26°
AOE	26°
RFE	6°

Jeu pratique aux soupapes (à froid)

Admission	0,30 ± 0,05 mm
Echappement	0,35



UT 10-009



UT 12-010

- ① - Arbre à cames.
- ② - Poussoir.
- ③ - Demi-clavettes.
- ④ - Ressort de soupape.
- ⑤ - Cuvette inférieure.
- ⑥ - Soupape d'échappement.
- ⑦ - Cuvette supérieure.
- ⑧ - Pastille de poussoir.
- ⑨ - Soupape d'admission.
- ⑩ - Guide de soupape.
- ⑪ - Joint pare-huile

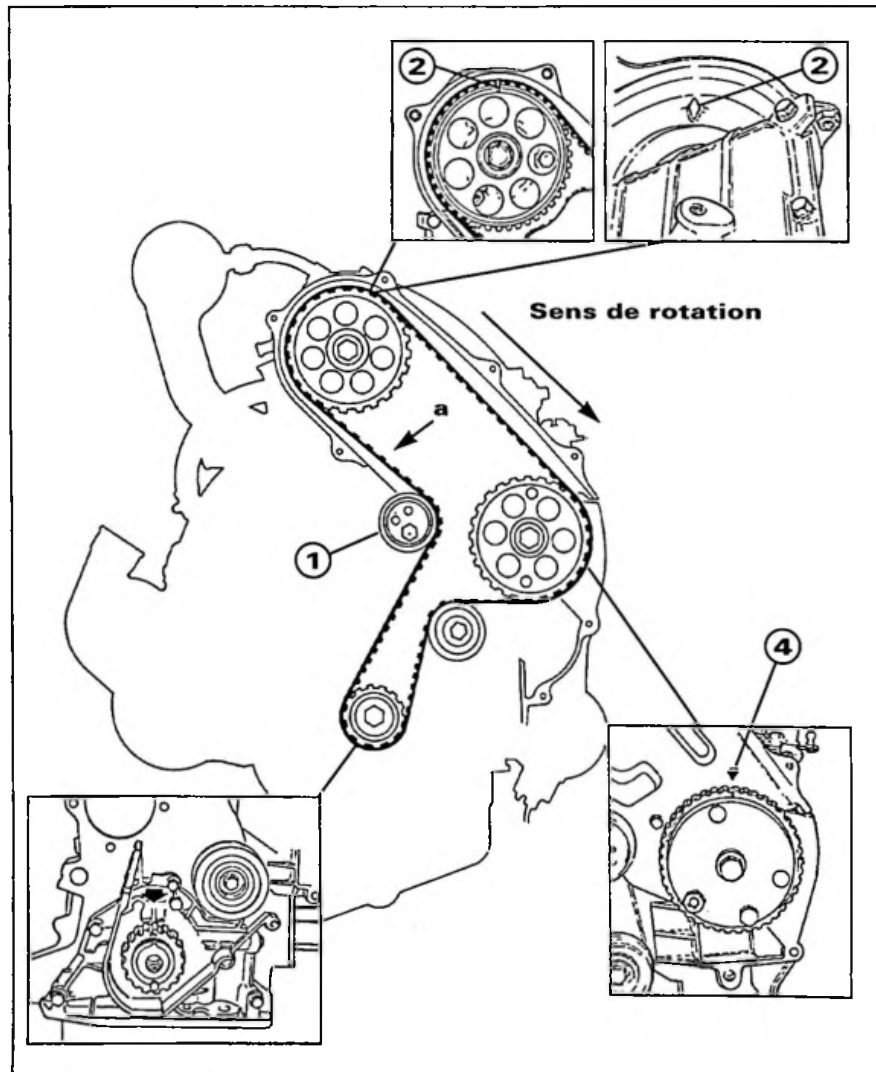
Le jeu pratique « J » est obtenu à l'aide de pastilles dont l'épaisseur varie de **3,25 mm à 4,70 mm** par tranches de **5/100 de mm.**

Diamètre des soupapes		Levée
Admission	37,3 mm	8,5 mm
Echappement	33,3 mm	8,5 mm

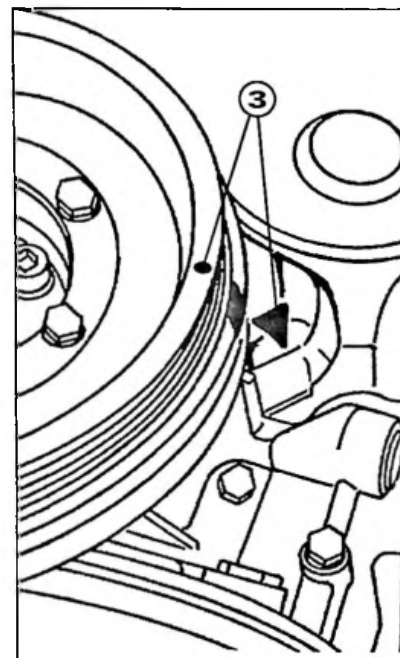
Dépose pose et calage de la courroie de distribution :

- Lever et caler, l'avant droit du véhicule.
- Déconnecter la borne négative de la batterie.
- Engager le rapport BV le plus élevé pour permettre la rotation du moteur.
- Déposer le carter supérieur de la courroie de distribution.
- Déposer le cache-poussière inférieur du passage de roue et le cache volant moteur.
- Desserrer l'alternateur et déposer la courroie polyvé.
- Aligner les repères (3) de la poulie de vilebrequin et du carter inférieur.
- Vérifier que l'encoche située sur le pignon de l'arbre à cames soit alignée avec l'orifice situé sur le carter arrière de la courroie (2).
- Monter l'outil **6034T-A** sur la poulie de la pompe d'injection, faire coïncider l'encoche de la poulie avec le repère sur le carter de la courroie crantée (4), bloquer la rotation de la poulie avec l'outil **6034T-A**.
- Desserrer le tendeur (1).
- Monter l'outil **6034T-B** de retenu du volant moteur, pour immobiliser le vilebrequin.
- Déposer la poulie du vilebrequin.
- Dépose et pose de la courroie de distribution.

Couple de serrage des vis de fixation de la poulie du vilebrequin : **2,3 m.daN**.



Tension de la courroie de la pompe à eau et de l'alternateur : **83 à 90 unités SEMM**.



Repère de la poulie du vilebrequin, aligné avec l'index du carter inférieur de la courroie.

Contrôle et tension de la courroie de distribution :

Utiliser l'appareil de mesure de tension de courroie **SEMM 4122-T**.

- Lever et caler l'avant du véhicule.
- Déconnecter la borne négative de la batterie.
- Vérifier l'alignement des repères des trois poulies (voir page 7).
 - Poulie de vilebrequin (3).
 - Poulie d'arbre à cames (2).
 - Poulie de pompe à injection (4).
- Placer le capteur de l'appareil SEMM sur la courroie en "a" (voir page 7).
- Agir sur le galet tendeur (1) dans le sens horaire à l'aide de l'outil **6034T-C**.
- Tendre la courroie pour obtenir une valeur de **48 ± 2 unités SEMM**.
- Serrer le galet tendeur (1) en maintenant cette valeur.
- Effectuer deux tours moteur dans le sens de rotation.
- Vérifier la tension de la courroie en "a" et recommencer l'opération si la valeur est différente de **48 ± 2 unités SEMM**.
- Serrer le galet tendeur à **4,4 m.daN**.

1.4. Lubrification

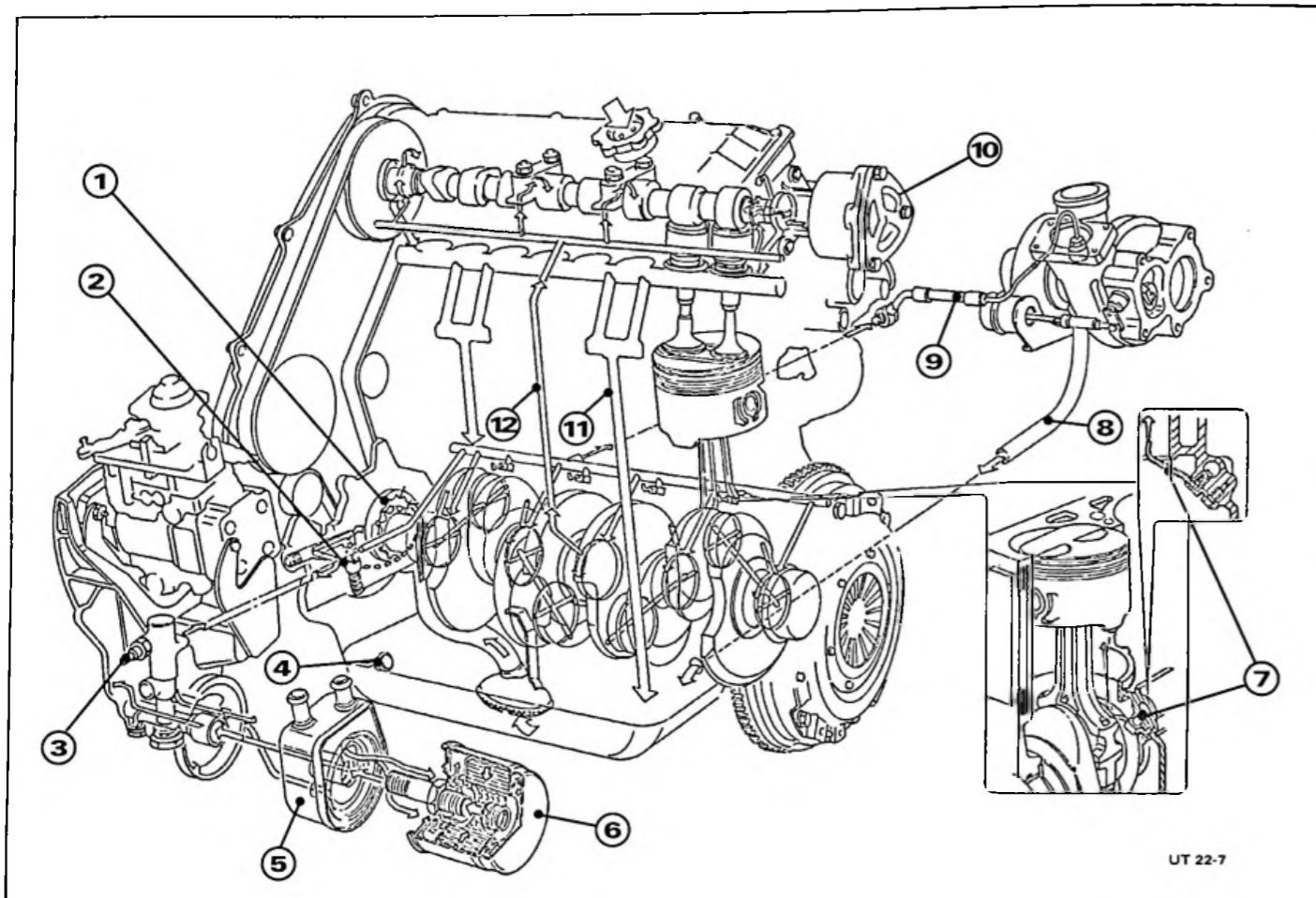
Lubrification sous pression par pompe à engrenages, entraînée par le vilebrequin.

- Pression d'huile à 100°C
- Tarage du manocontact
- Capacité après vidange
- après vidange et échange cartouche
- Référence de la cartouche filtrante
- Huile préconisée toutes saisons jusqu'à -16°C
- Pays très froid au dessous de -10°C

3,5 à 5 bars
0,2 à 0,5 bar
5,4 litres environ
5,6 litres environ
ZF 044 348 95

TOTAL DIESEL 2001	15W40
TOTAL RUBIA TM	15W40
TOTAL RUBIA S	10W

Circuit de lubrification :



Descriptif :

- ① - Pompe à huile à engrenages.
- ② - Clapet de surpression d'huile.
- ③ - Manocontact de pression d'huile.
- ④ - Bouchon de vidange d'huile (clé hexagonale de 12 mm).
- ⑤ - Echangeur thermique huile/circuit de refroidissement moteur.
- ⑥ - Cartouche filtrante.
- ⑦ - Gicleur d'huile de refroidissement de fond de piston.
- ⑧ - Retour d'huile du turbocompresseur.
- ⑨ - Arrivée d'huile au turbocompresseur.
- ⑩ - Pompe à dépression d'assistance au freinage.
- ⑪ - Retour d'huile de l'arbre à cames.
- ⑫ - Arrivée d'huile arbre à cames.

1.5. Refroidissement

Caractéristiques

- Contenance du circuit de refroidissement	9 litres environ
- Protection du circuit (<i>mélange à 50 %</i>).	-30°C
- Pression maximum du circuit	1 bar
- Températures thermocontact motoventilateur 1	
température d'enclenchement	86 à 90°C
température de déclenchement	81 à 85°C
- Températures thermocontact motoventilateur 2	
température d'enclenchement	90 à 94°C
température de déclenchement	85 à 89°C
- Température de sonde d'alerte	115 ± 3°C
- Température de début d'ouverture thermostat	78°C
- Température de pleine ouverture thermostat	90°C
- Motoventilateurs	GATE 6 pales 2 X 150 W

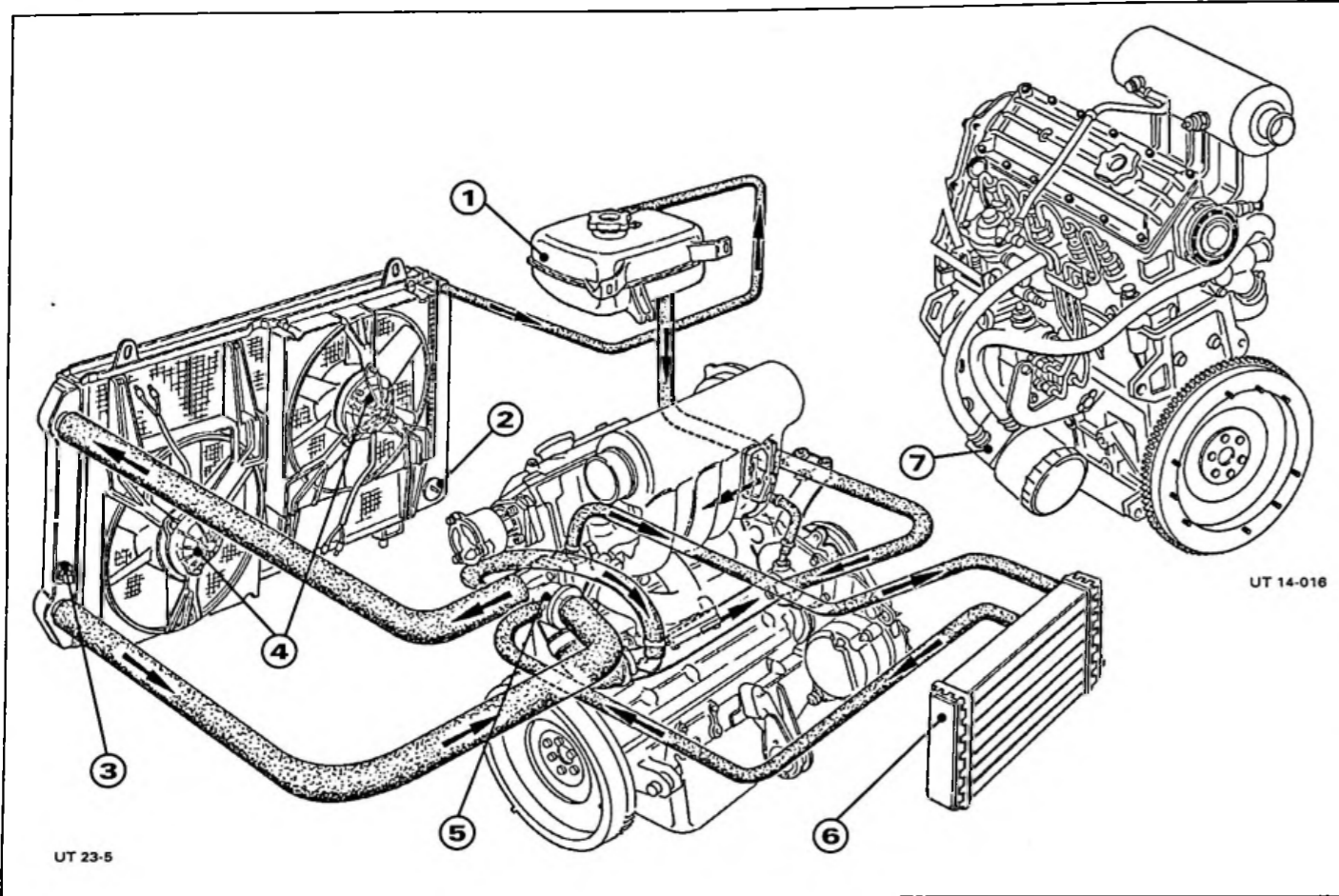
Vidange du circuit de refroidissement :

- Ouvrir le bouchon de la nourrice d'eau (1).
- Dévisser la vis de vidange du radiateur (2).
- Ouvrir le robinet du chauffage dans l'habitacle.

Remplissage et purge du circuit de refroidissement :

- Préparer le liquide de refroidissement.
- Fermer la vis de vidange du radiateur (2).
- Remplir lentement le circuit par la nourrice (1).
- Sans poser le bouchon, mettre en marche le moteur au ralenti jusqu'à la mise en température en ajoutant du liquide de refroidissement jusqu'à ce que le niveau se stabilise et que les bulles d'air s'évacuent.
- Arrêter le moteur et attendre son refroidissement.
- Compléter le niveau si nécessaire jusqu'au repère MAXI de la nourrice (1).
- Poser le bouchon.

Circuit de refroidissement :



Descriptif :

- ① - Nourrice.
- ② - Vidange sur radiateur.
- ③ - Thermocontact de commande des motoventilateurs.
- ④ - Motoventilateurs 2 X 150 W.
- ⑤ - Thermostat
- ⑥ - Radiateur de chauffage de l'habitacle.
- ⑦ - Echangeur thermique huile/circuit de refroidissement.

1.6. Alimentation - Suralimentation

- Réservoir inchangé, contenance 70 Litres.
- Filtre gazole à réchauffeur électrique et thermocontact de commande intégrés.
- Sonde de détection d'eau.
- Pompe d'injection rotative marque : BOSCH.
- Surcaleur manuel de départ à froid.

- Pompe d'injection
- Injecteur
- Pression de tarage des injecteurs
- Réglage du débit résiduel (anti-calage)
- Régime du ralenti
- Contrôle du régime de régulation à vide
- Contrôle du calage dynamique
- Ordre d'injection

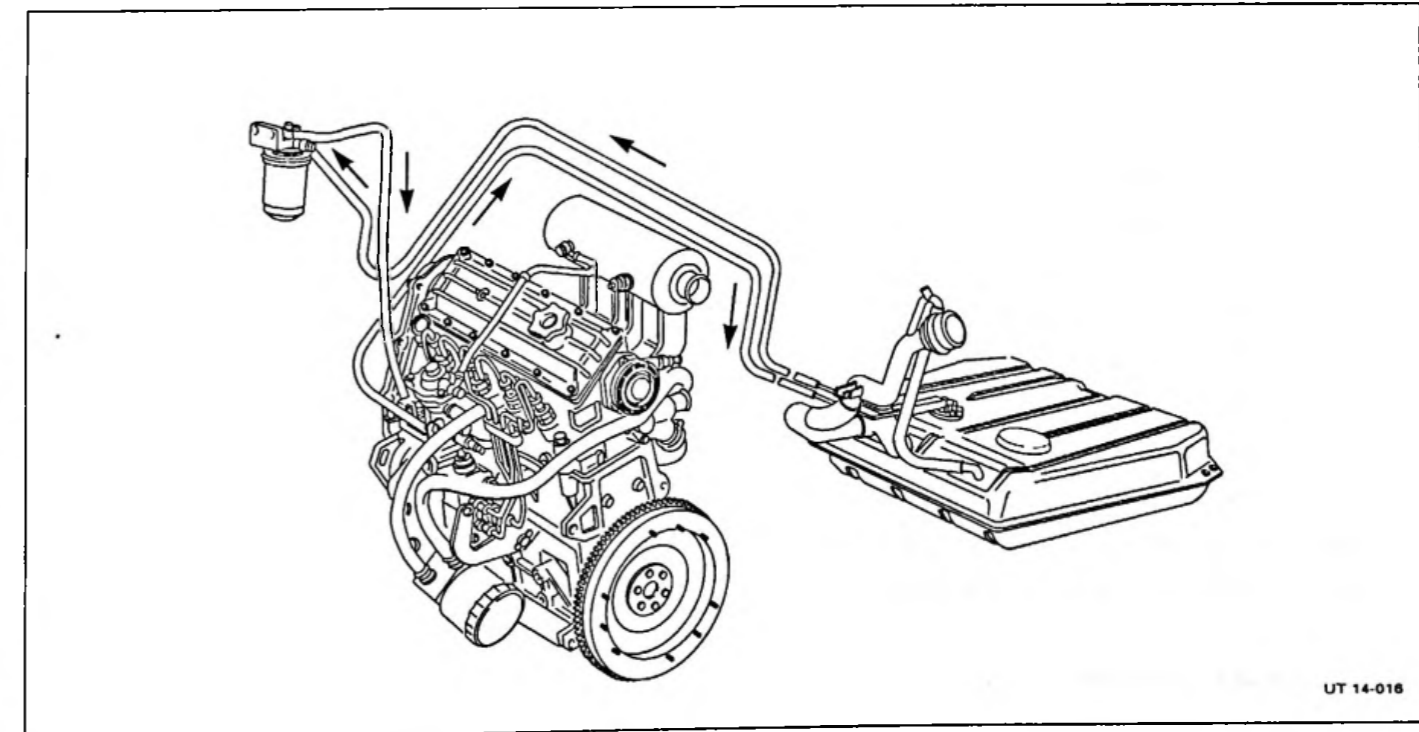
VE R234
DN 12 SD 283

150 à 158 bars

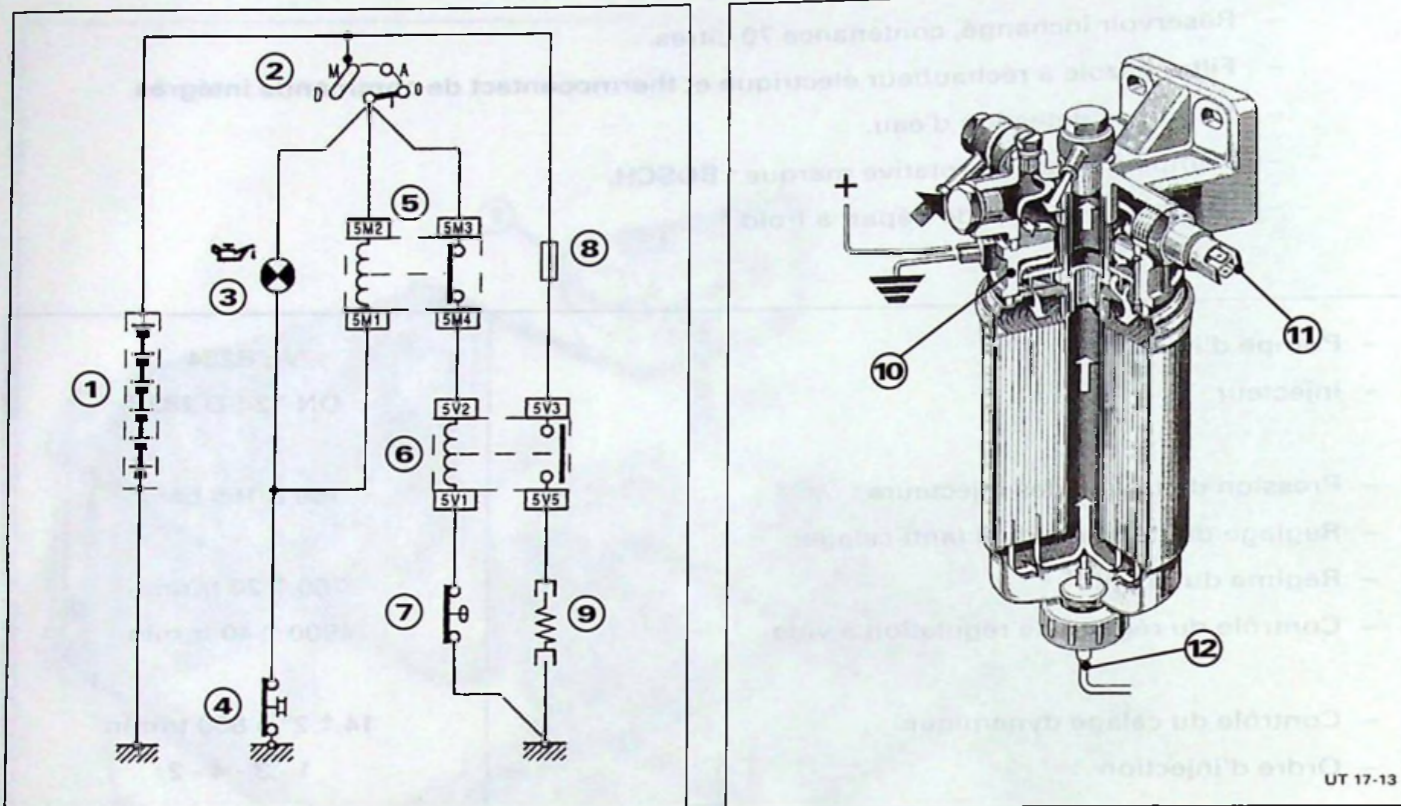
760 ± 20 tr/min
4900 ± 40 tr/min

14 ± 2° à 800 tr/min
1 - 3 - 4 - 2

Circuit d'alimentation gazole :



Principe de fonctionnement du réchauffeur du filtre à gazole :



Le dispositif de réchauffage gazole s'enclenche :

- moteur tournant,
- température du gazole inférieure à **6°C** et tant qu'elle ne dépasse pas **15°C**.

Descriptif :

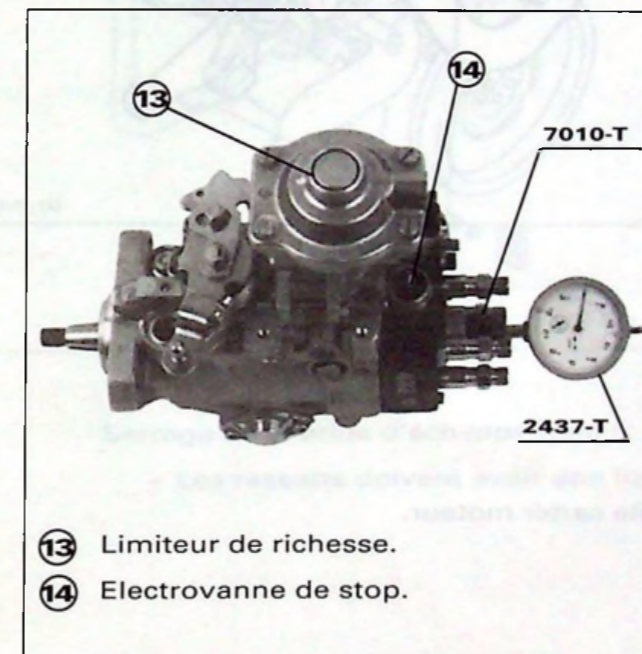
- ① - Batterie.
- ② - Contacteur antivol.
- ③ - Voyant de pression d'huile.
- ④ - Manocontact de pression d'huile.
- ⑥ - Relais de condamnation de réchauffage.
- ⑥ - Relais de réchauffage.
- ⑦ - Thermocontact du relai de réchauffage.
- ⑧ - Fusible.
- ⑨ - Résistance de réchauffage.
- ⑩ - Module de réchauffage.
- ⑪ - Thermocontact de réchauffage.
- ⑫ - Module de détection d'eau.

Pompe d'injection : réglage du ralenti

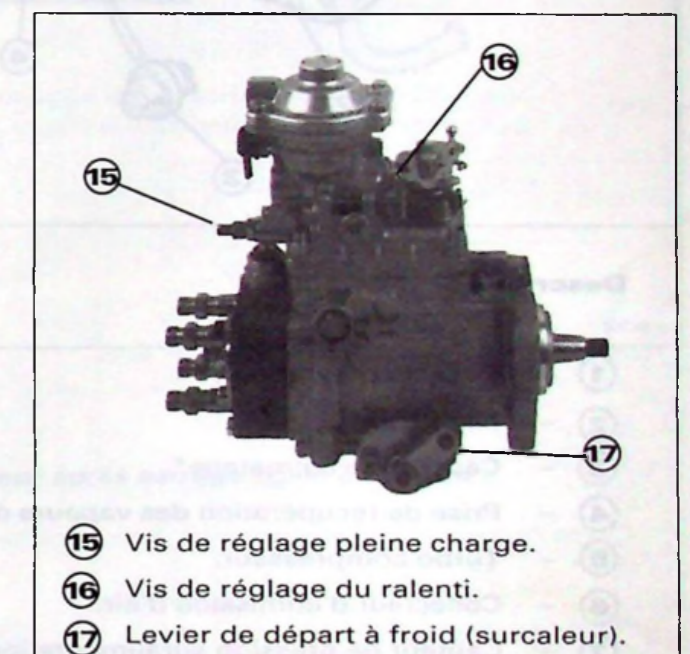
- Démarrer le moteur et le laisser chauffer.
- Brancher un compte tours.
- Régler le ralenti à **780 tr/min** en agissant sur la vis de réglage voir repère n° ⑩ page 15.

Contrôle du calage statistique de la pompe d'injection

- Lever et caler l'avant droit du véhicule.
- Engager le rapport BV le plus élevé pour permettre la rotation du moteur.
- Déconnecter la borne négative de la batterie.
- Déposer le faisceau d'injection.
- Déposer le bouchon de l'orifice pour le calage de la pompe.
- Equiper le comparateur **2437-T** de la touche longueur 31 mm.
- Positionner dans l'orifice de calage de la pompe le comparateur sur son support **7010-T**.
- La touche étant au contact du piston de la pompe, tourner le vilebrequin dans le sens opposé à son sens de rotation jusqu'à ce que le piston de la pompe soit à son **PMB**.
- Régler le comparateur sur "0".
- Tourner le vilebrequin dans le sens normal de rotation afin que le piston du cylindre N°1 soit à son **P.M.H.** (repère de la poulie vilebrequin aligné avec l'index du carter inférieur).
- Si la valeur de déplacement est différente de $1 \pm 0,05$ mm, tourner l'ensemble de la pompe autour de son axe jusqu'à ce que la valeur correcte apparaisse sur le comparateur.
- Serrer ensuite les vis de fixation de la pompe sur son support.



- ⑬ Limiteur de richesse.
- ⑭ Electrovanne de stop.



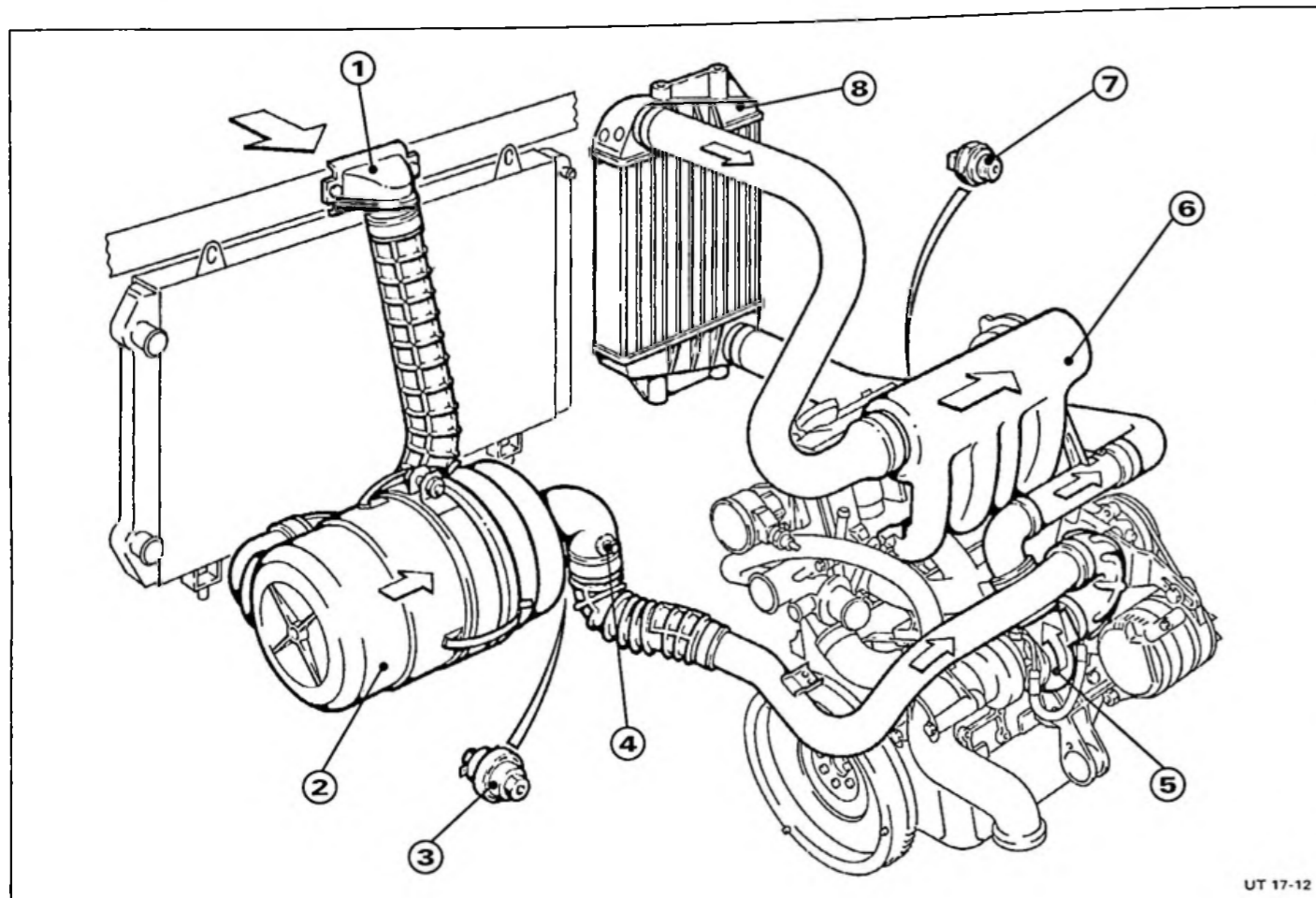
- ⑮ Vis de réglage pleine charge.
- ⑯ Vis de réglage du ralenti.
- ⑰ Levier de départ à froid (surcaleur).

SURCALEUR

Ce système permet d'améliorer le fonctionnement à froid du moteur, par le décalage du début de refoulement dans le sens « avance ». La correction est opérée par le conducteur depuis l'habitacle, à l'aide d'un câble de commande **après** le démarrage du moteur.

Le câble de commande doit être repoussé après quelques minutes lorsque le moteur est chaud.

Circuit d'alimentation d'air :



Descriptif :

- ① - Prise d'air extérieur.
- ② - Filtre à air.
- ③ - Capteur de colmatage*.
- ④ - Prise de récupération des vapeurs d'huile carter moteur.
- ⑤ - Turbo compresseur.
- ⑥ - Collecteur d'admission d'air.
- ⑦ - Capteur de pression suralimentation.
- ⑧ - Echangeur thermique air/air.

* Suite au remplacement du filtre à air, consécutif à l'allumage du voyant de colmatage, il convient de réarmer le capteur, en appuyant sur le bouton rouge (3).

Equipement de suralimentation marque : **GARRETT.**

Pression de suralimentation maximum : **0,8 bar à 4200 tr/min (en charge).**

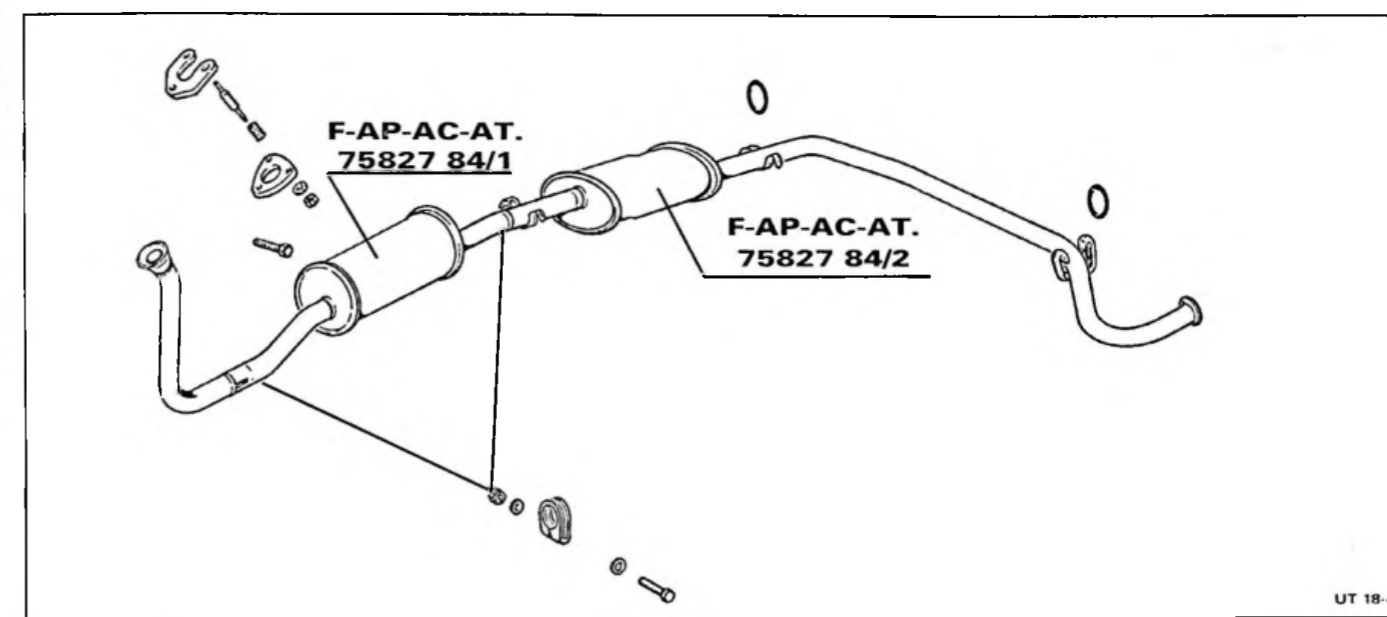
1.7. Echappement

La ligne d'échappement est composée de trois éléments :

- Le tube avant.
- Le pôt de détente intermédiaire.
- Le silencieux arrière et son tube de sortie.

Les liaisons sont assurées par :

- Sur collecteur d'échappement, une bride triangulaire à trois points de fixation.
- Sur les autres liaisons, emboîtement et colliers de serrage.



Serrage de la bride d'échappement :

- Les ressorts doivent avoir une longueur après serrage égale à **33 mm** .

2. TRANSMISSION

2.1. Embrayage

Embrayage monodisque à sec avec butée en contact.

– Mécanisme VALEO Ø 230 mm

Réf. : 230 DBR 5500

– Friction VALEO Ø 228,6 mm

Réf. : M (D62Y) 33 AX

Identification :

2 ressorts (bleu clair)

2 ressorts (gris bleu)

2 ressorts (noir)

2.3. Boîte de vitesses

La boîte de vitesses est du type M.E.

N° de la séquence (médaille) : 2 HE 90

N° P.R. : 95 661 508

Cette B.V. 2 HE 90* ne diffère de la B.V. 2 HE 88* de la motorisation D9B que par :

– Le couple pont.

– Le carter d'embrayage.

* Nouvelle série de numéros de séquence, suite au montage de nouveaux roulements sur la ligne primaire et secondaire (*Note technique à venir*).

VITESSE	RAPPORT B.V	COUPLE PONT	RAPPORT AUX ROUES	VITESSE EN Km/h à 1000 tr/min**	
				1,970 m	1,985 m
1	11 X 41	12 X 62	0,0519	6,14	6,18
2	18 X 35		0,0995	11,76	11,85
3	27 X 37		0,1412	16,69	16,82
4	32 X 31		0,1997	23,61	23,80
5	45 X 33		0,2639	31,20	31,43
M.A.R.	41 X 26 X 13				

** Circonférence de roulement des pneumatiques : 185 R14 XCA = 1,970 m

: 185 R14 XZX renforcé = 1,985 m

Prise compteur 20 X 10.

Capacité d'huile : 1,6 litre.

Qualité de l'huile : TOTAL TRANSMISSION - BV75 W 80 W.

3. SUSPENSION - DIRECTION - FREINS

La définition de ces trois fonctions est identique aux versions précédentes équipées du moteur D9B.

ELECTRICITE

1. DEMARRAGE GENERATION DE COURANT

Equipement électriques.

– Bougies de préchauffage marque : – BOSCH : 0 250 201 005.

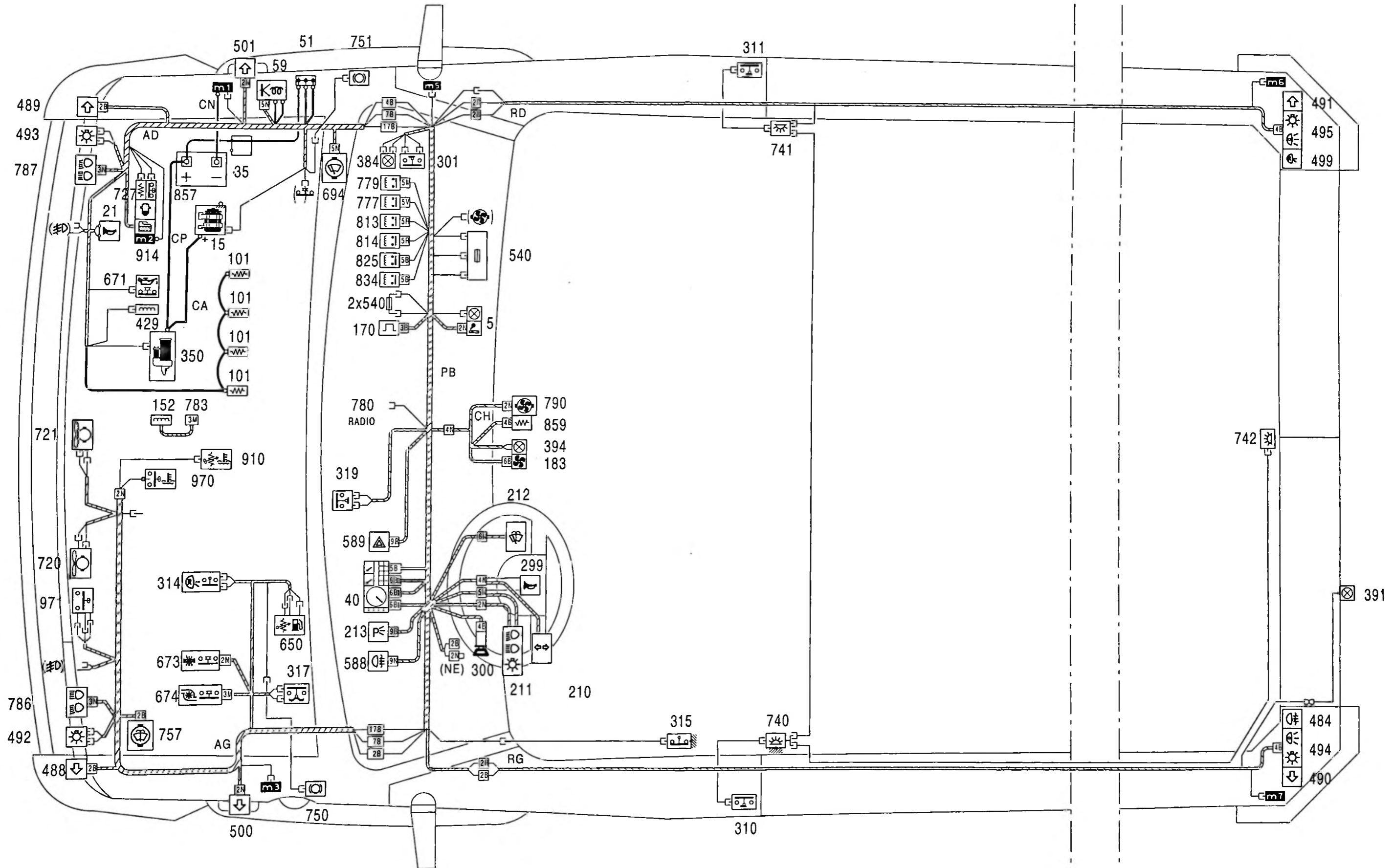
– MAGNETI MARELLI UX 2A.

– BERU : 0100 221 145.

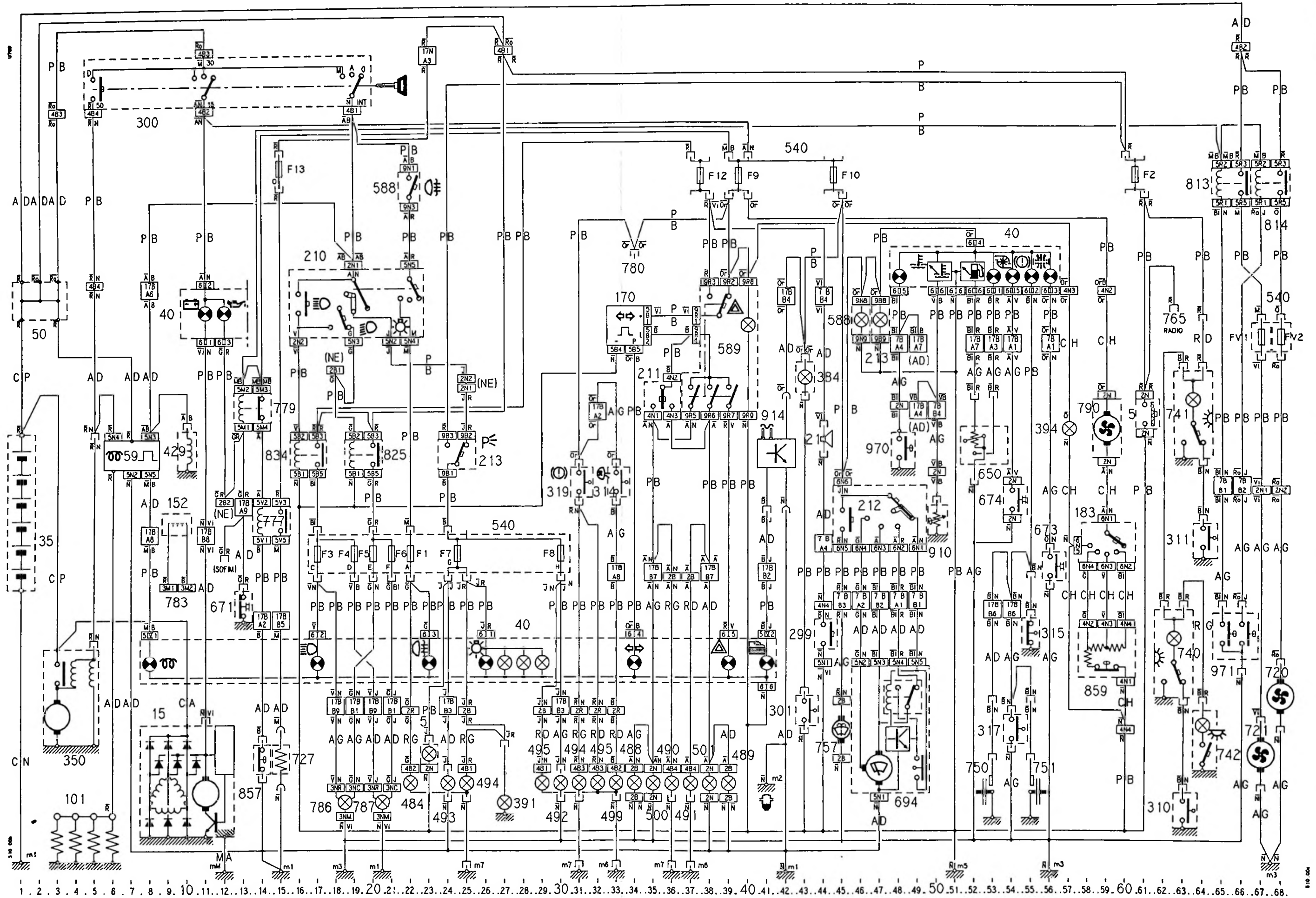
– Batterie : 70 Ah.

– Alternateur : Classe 5.

1.1. Schéma d'installation



1.2. Schéma de principe



1.1.3. Nomenclature des pièces et des faisceaux

NOMENCLATURE DES PIÈCES					
Repère	DESIGNATION	Position	Repère	DESIGNATION	Position
5	ALLUME CIGARE AVANT	23 - 61	499	FEU DE REcul DROIT	33
15	ALTERNATEUR	7 à 12	500	FEU REPETITEUR DE DIRECTION GAUCHE	35
21	AVERTISSEUR DROIT	44	501	FEU REPETITEUR DE DIRECTION DROIT	38
35	BATTERIE	1	540	FUSIBLES	17 à 68
40	BLOC COMPTEUR	8 à 56	588	INTERRUPTEUR FEU BROUILLARD ARRIÈRE	22 à 46
50	BOITIER D'ALIMENTATION	1 à 3	589	INTERRUPTEUR DE FEUX DE DETRESSE	37 à 40
59	BOITIER DE PRECHAUFFAGE	6 à 8	650	RHEOSTAT DE JAUGE A CARBURANT	52 - 43
101	BOUGIES DE PRECHAUFFAGE	3 à 6	671	MANOCONTACT D'HUILE MOTEUR	13
152	CAPTEUR DE REGIME MOTEUR	9 - 10	673	MANOCONTACT DE FILTRE A AIR	56
170	CENTRALE CLIGNOTANTE	33 à 35	674	MANOCONTACT DE SURPRESSION DE TURBO	54
183	COMMANDE DE PULSEUR D'AIR	57 à 60	694	MOTEUR D'ESSUIE-VITRE AVANT	46 à 49
210	COMMUTATEUR D'ECLAIRAGE	16 à 22	720	MOTOVENTILATEUR GAUCHE	68
211	COMMUTATEUR GAUCHE	35 - 36	721	MOTOVENTILATEUR DROIT	67
212	COMMUTATEUR DROIT (ESSUIE-GLACE)	45 à 49	727	RESISTANCE CHAUFFAGE FILTRE GAZOLE	15
213	COMMUTATEUR FEUX DE STATIONEMENT	24 - 47	740	PLAFONNIER LATERAL GAUCHE	62 - 63
299	CONTACTEUR D'AVERTISSEUR	44	741	PLAFONNIER LATERAL DROIT	63 - 64
300	CONTACTEUR ANTIVOL	5 à 20	742	PLAFONNIER ARRIERE CENTRAL	64
301	CONTACT D'ECLAIREUR BOITE A GANTS	43	750	PLAQUETTE DE FREIN AVANT GAUCHE	53
310	CONTACT FEUILLURE PORTE AVANT GAUCHE	63	751	PLAQUETTE DE FREIN AVANT DROIT	55
311	CONTACT FEUILLURE PORTE AVANT DROIT	64	757	POMPE DE LAVE-VITRE AVANT	45
314	CONTACT DE FEU DE REcul	33	765	PRISE POUR POSTE RADIO	62
315	CONTACT DE FREIN A MAIN	55	777	RELAIS DE CHAUFFAGE DE FILTRE A GAZOLE	14 - 15
317	CONTACT DE NIVEAU HYDRAULIQUE	54	779	RELAIS INTERDICTION CHAUFFAGE GAZOLE	13 - 14
319	CONTACT DE FEUX DE STOP (FREIN)	31	780	PRISE POUR CHAUFFAGE ADDITIONNEL	34
350	DEMARREUR	3 à 5	783	PRISE DIAGNOSTIC	9 - 10
384	ECLAIREUR DE BOITE A GANTS	43	786	PROJECTEUR GAUCHE ROUTE CROISEMENT	18 - 19
391	ECLAIREUR GAUCHE DE PLAQUE DE POLICE	27	787	PROJECTEUR DROIT ROUTE ET CROISEMENT	20 - 21
394	ECLAIREUR DE COMMANDE DE CHAUFFAGE	57	790	PULSEUR D'AIR	59
429	ELECTROVANNE D'ARRET DE POMPE (STOP)	10	813	RELAIS MOTOVENTILATEUR GAUCHE	65 - 66
484	FEU DE BROUILLARD ARRIERE	22	814	RELAIS MOTOVENTILATEUR DROIT	67 - 68
488	FEU DE DIRECTION AVANT GAUCHE	34	825	RELAIS DE FEUX DE CROISEMENT	19 - 20
489	FEU DE DIRECTION AVANT DROIT	39	834	RELAIS DE FEUX DE ROUTE	16 - 17
490	FEU DE DIRECTION ARRIERE GAUCHE	36	857	THERMOCONTACT DE CHAUFFAGE GAZOLE	14
491	FEU DE POSITION ARRIERE DROIT	37	859	RESISTANCES DE VITESSE DE PULSEUR D'AIR	58 à 60
492	FEU DE POSITION AVANT GAUCHE	30	910	SONDE DE TEMPERATURE D'EAU MOTEUR	50
493	FEU DE POSITION AVANT DROIT	24	914	SONDE DE PRESENCE D'EAU DANS LE GAZOLE	41 - 42
494	FEU DE POSITION ET STOP ARRIERE GAUCHE	25 - 31	970	THERMOCONTACT D'ALERTE D'EAU MOTEUR	48
495	FEU DE POSITION ET STOP ARRIERE DROIT	29 - 32	971	THERMOCONTACT DES MOTOVENTILATEURS	65 66

NOMENCLATURE DES FAISCEAUX

AD : Avant Droit
AG : Avant Gauche
CA : Câble Alternateur
CH : Chauffage

CN : Câble négatif batterie
CP : Câble positif batterie
PB : Planche de bord
RD : Arrière Droit
RG : Arrière Gauche

1.1.4. Tableau des fusibles

Alimentation	Fusible		Intensité	Protection	Position Principe
	Repère	Couleur			
Commutateurs d'éclairage	F1	Brun clair	5 A	Feu de brouillard arrière et voyant	22
+ Batterie	F2	Brun	7,5 A	Allume cigare Prise Auto Radio Plafonniers latéraux et arrière Montre (sur combi)	60
Commutateurs d'éclairage	F3	Brun foncé	7,5 A	Feu de route gauche et voyant	17
	F4	Brun foncé	7,5 A	Feu route droit	19
	F5	Brun foncé	7,5 A	Feu de croisement gauche	20
	F6	Brun foncé	7,5 A	Feu de croisement droit	21
	F7	Brun foncé	7,5 A	Feu de position avant droit Feu de position arrière gauche Eclaireur de plaque de police Eclaireur de tableau et voyant de lanterne Eclaireur d'allume cigare	24
	F8	Brun foncé	7,5 A	Feu de position avant gauche Feu de position arrière droit	30
Contacteur Antivol	F9	Blanc	25 A	Feux de stop Feu de recul Alimentation chauffage complémentaire Feux de direction et éclairage Commutateur de détresse Eclaireurs de commande de chauffage Pulseur d'air	39
	F10	Rouge	10 A	Essuie-lave vitre avant Eclaireur de boîte à gants Boitier et voyant eau dans gazole Eclaireurs commutateur feux de position et commutateur de brouillard arrière Voyants de tableau : température d'eau, mini carburant, surpression turbo, système de freinage, filtre à air encrassé	44
+ Batterie	F11	Bleu	15 A	(Lunette arrière chauffante)*	
	F12	Bleu	15 A	Signal de détresse : feux et voyant Avertisseur sonore	39
	F13	Bleu	15 A	Réchauffeur sur filtre à gazole	15
	FV1	Vert	30 A	Motoventilateur droit	67
	FV2	Vert	30 A	Motoventilateur gauche	68



CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
MÉTHODES TECHNIQUES

NOTE TECHNIQUE

C 25

1

APPLICATION :
TOUS PAYS

CONCERNE :
**CITROËN C 25 DIESEL
MOTEUR D9B**

N° 27

DIFFUSION :
TOUS PAYS

Soupapes d'échappement

Le 30 Juin 1992

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN (10...) ou 208900**

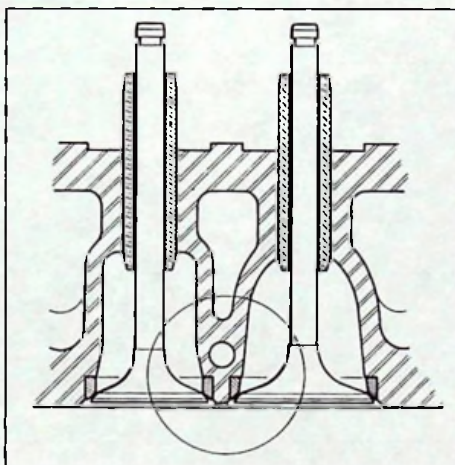
2991

Depuis **Janvier 1992**, les moteurs diesel D9B (XUD9A) des véhicules **CITROËN C 25** sont équipés de soupapes d'échappement nouvelles.

Ces soupapes sont associées à de nouveaux sièges de soupapes.

Simultanément, le montage du joint d'étanchéité sur les guides des soupapes admission et échappement est étendu sur tous ces véhicules.

SIÈGES ET SOUPAPES D'ÉCHAPPEMENT

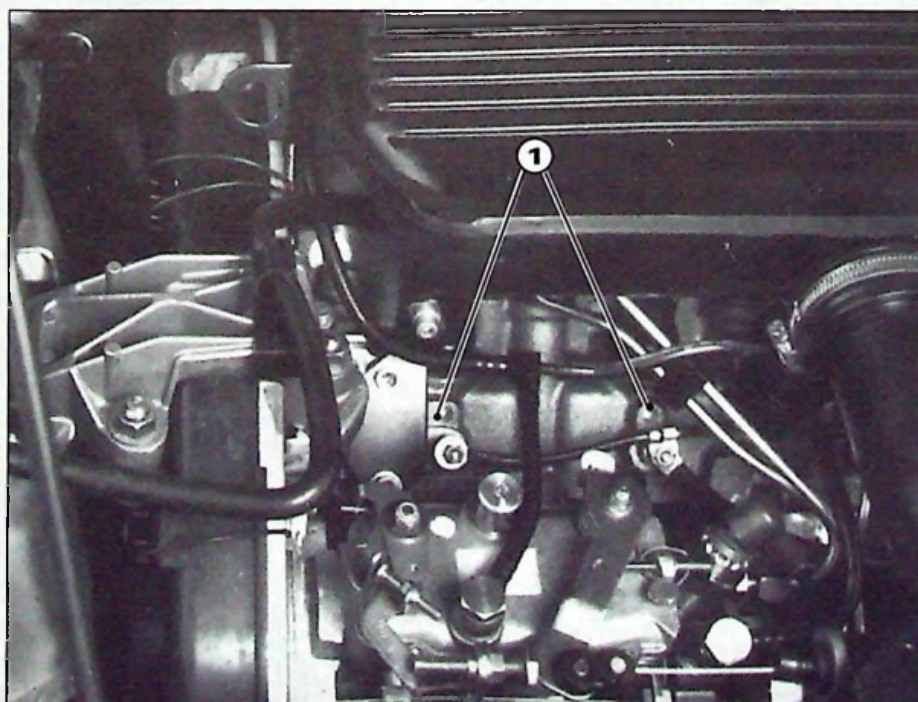


BX 11-28

1. IDENTIFICATION

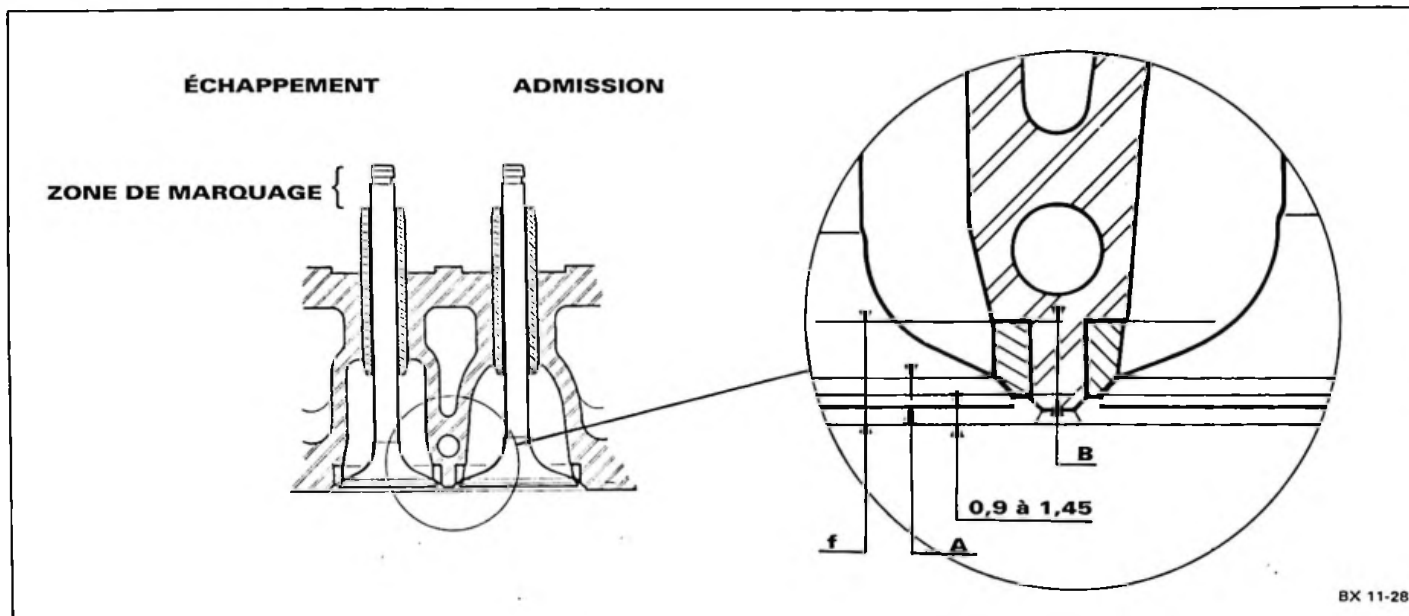
1.1. Identification du moteur

Les (ou le) **perçages "1"**, au dessus des bougies de préchauffage ont un diamètre de **9 mm** (au lieu de 7 mm).



92-293

1.2. Identification des pièces



	ANCIEN MONTAGE	NOUVEAU MONTAGE
		DIESEL ATMO.
A	3,3 mm	3,8 mm
B	6 mm	5,5 mm
Repère sur queue de soupape	X	Z

Remarque : Les cotes de fond de lamage (f) et de retrait de soupape d'échappement (0,9 mm à 1,45 mm) n'ont pas évolué.

2. PIÈCES DE RECHANGE

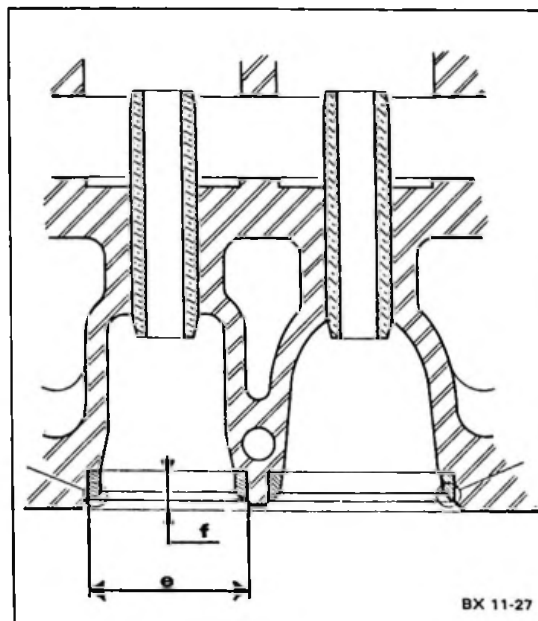
	MOTEUR
	19 DIESEL (XUD9/K)
CULASSE	95 666 798
SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT	96 137 360
SIÈGE DE SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT	Rénovation : 96 155 231

3. RÉPARATION

Le montage des nouvelles soupapes sur les anciens véhicules est possible à condition de changer les sièges de soupapes.

Les cotes de réparation pour l'échange des sièges de soupapes d'échappement n'ont pas évolué :

Siège de soupape d'échappement		
Ø Siège	Ø Alésage	Profondeur
$e \pm 0,025$	$e \pm 0,025$	$f \pm 0,15$
34,437 mm	34,3 mm	8,35 mm
34,637 mm	34,5 mm	



CITROËN C 25

LE 31 MARS 1993

RÉF.

1 N° 28

MECANIQUE

● CITROËN C 25 DIESEL TURBO

Moteur M 705 T : Evolution

MAN 208900

○	N°

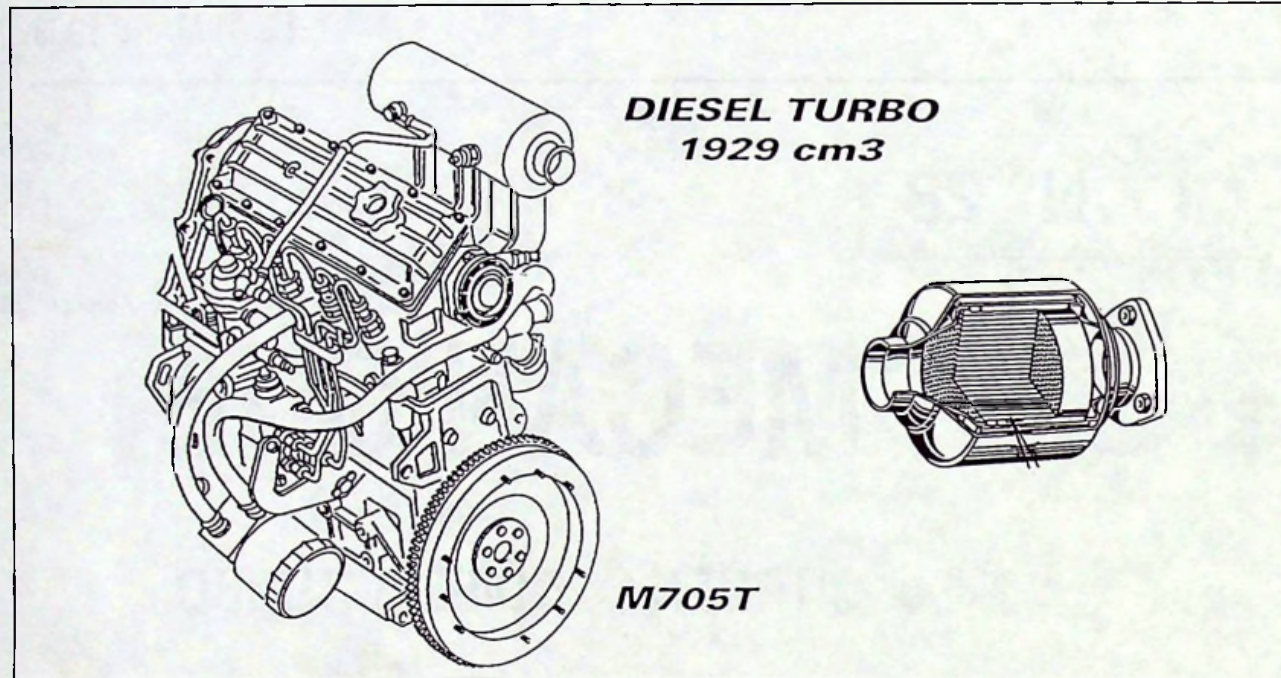
APPLICATION : SUISSE

DIFFUSION : TOUS PAYS



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRES-VENTE

Depuis **Novembre 1992** les véhicules **CITROËN C25 Diesel** avec motorisation 1929 cm³ en versions 1000 et 1400 commercialisés en Suisse, reçoivent un catalyseur d'oxydation permettant de satisfaire à la réglementation sévère de dépollution.



I – DESCRIPTION

Le catalyseur d'oxydation est un dispositif de post-traitement simple utilisé pour oxyder le CO, le HC et les particules en les transformant en anhydride carbonique CO₂ et en vapeur d'eau H₂O. De forme cylindrique, il est constitué d'un pain céramique à nid d'abeille dont les cellules sont imprégnées de platine, substance de catalysation des réactions d'oxydation.

II – FONCTIONNEMENT

Les gaz d'échappement en traversant les cellules chauffent le catalyseur, ce qui amorce la conversion des substances polluantes en composés inertes.

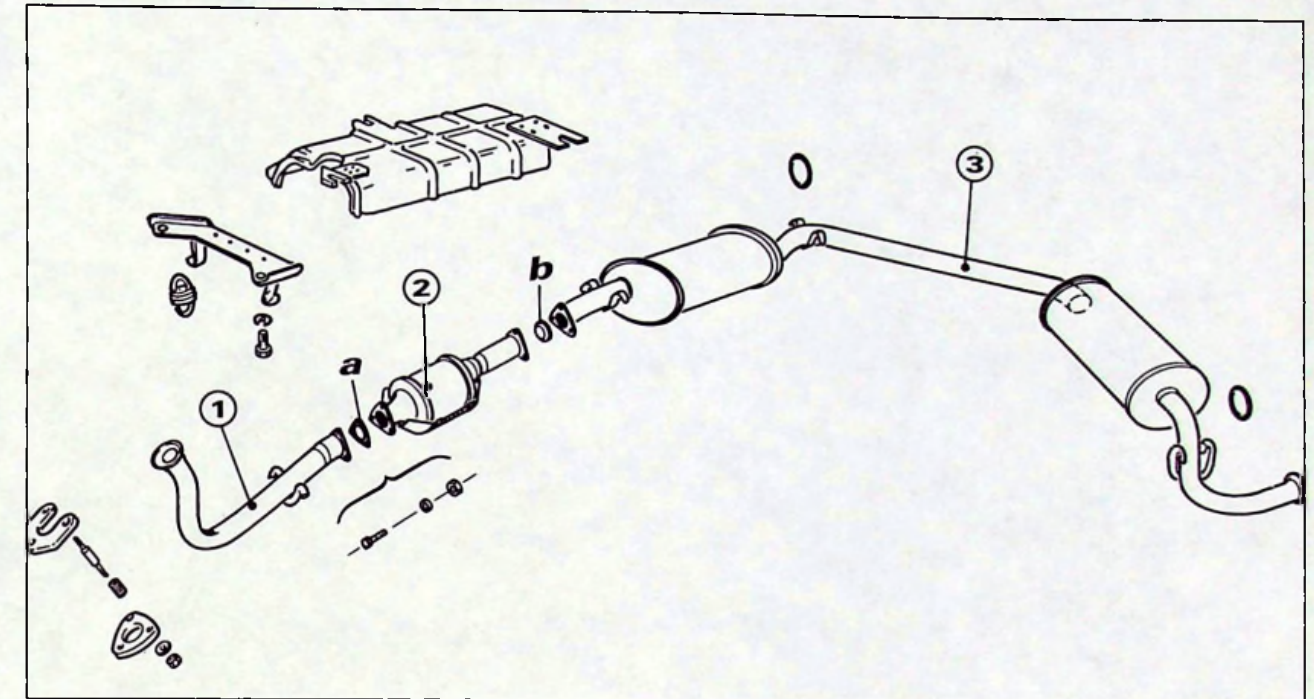
La réaction chimique d'oxydation du CO, des HC et des particules est efficace à des températures supérieures à 250° C et jusqu'à 350° C.

Le catalyseur traite également les hydrocarbures saturés et les hydrocarbures aromatiques inclus dans les particules, alors que les autres composants des particules, comme le carbone sous forme de suie, des métaux, de l'eau et des composés de soufre, sont expulsés à l'échappement.

III – CARACTÉRISTIQUES

- Capacité volumique : 600 cm³
- Densité du monolithe : 400 cellules/pouce carré
- Réduction des gaz polluants : CO 50 %
- : HC 50 %
- : Particules 35 %

IV – ECHAPPEMENT



UT 18-5

- La ligne d'échappement est composée de trois éléments :
- le tube avant (1),
 - le catalyseur (2),
 - l'ensemble pot de détente, silencieux et tube arrière (3).

Toutes les liaisons sont assurées par des brides triangulaires.



93-03

Accrochage du tube avant



93-02

Le catalyseur et son écran thermique

PIÈCES DE RECHANGE

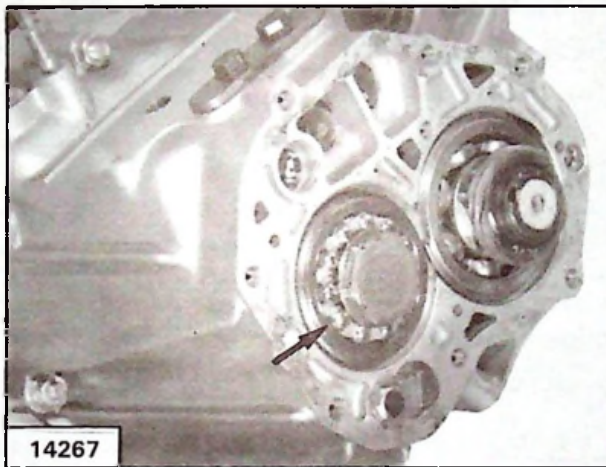
DÉSIGNATION	N° PR
– Tube avant (1)	1705 68
– Catalyseur (2)	1731 26
– Ensemble pot de détente, silencieux et tube arrière (3)	1726 93
– Joint avant catalyseur (a)	1710 94
– Joint arrière catalyseur (b)	1729 22

**SERVICES A LA CLIENTÈLE
DÉPARTEMENT TECHNIQUE APRÈS-VENTE**

Note confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

I- Boîte de vitesses à 4 rapports avant :

Depuis Janvier 1982 (numéros de boîtes de vitesses 2 GE 03/2934 et 2 GE 12/1545) le roulement double, à contact oblique, d'arbre primaire (côté couvercle) est modifié : la largeur est portée à 28,2 mm (au lieu de 27 mm précédemment).



(Sur cette photo, la plaque d'arrêt a été déposée)

PIECES DE RECHANGE :

PIECE NOUVELLE	N° P.R.
Roulement 28 × 64 × 28,2 :	79 03 90 207

REPARATION :

Le roulement de largeur augmentée (28,2 mm) se monte en lieu et place du roulement (largeur 27 mm). Toutefois s'assurer que l'alésage de la plaque d'arrêt permet le passage de ce roulement; sinon, la remplacer par la plaque P.R. N° 95 560 462.

T.S.V.P.

**NOTE
TECHNIQUE**

N° 82-03 UT

Le 1 Mars 1982

Cette note concerne

L'ATELIER
LE MAGASIN
LA STATION SERVICE

PAYS INTÉRESSÉS :

DIFFUSION :

TOUS PAYS

APPLICATION :

TOUS PAYS

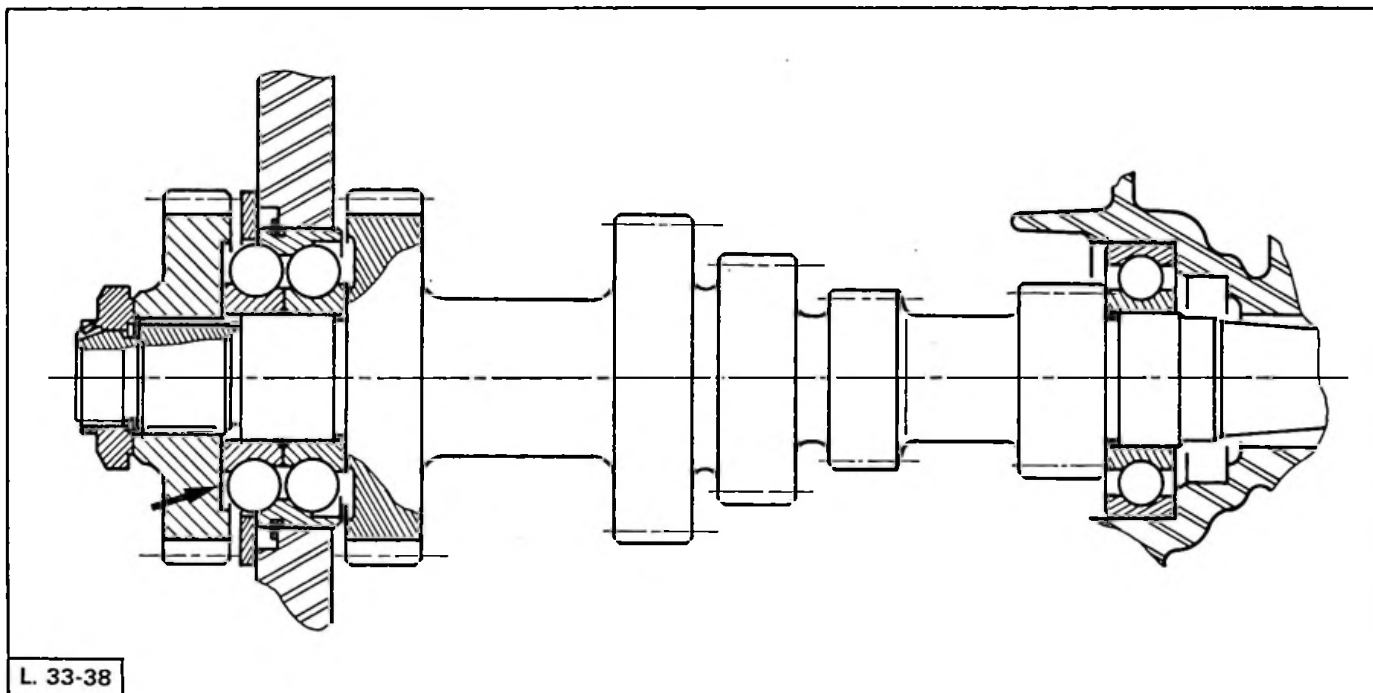
**VEHICULES
C 25
Tous Types
ESSENCE
DIESEL**

**BOÎTE DE VITESSES
4 ou 5 rapports
(en marche avant)**

Modifications

II. Boîte de vitesses à 5 rapports avant :

Depuis Février 1982, les boîtes 5 vitesses sont équipées du roulement largeur 28,2 mm.



Modifications :

Le montage du roulement largeur 28,2 mm entraîne la modification du pignon de commande de 5^{ème} vitesse, l'embrèvement (➔) du pignon est plus profond (2 mm environ) pour permettre le passage du roulement.

NOTA : Le pignon de commande de 5^{ème} est fourni avec son pignon récepteur.

PIECES DE RECHANGE :

PIECES NOUVELLES	N° P.R.
Roulement 28 × 64 × 28,2 :	79 03 90 207
Couple de pignons de 5 ^{ème} :	95 582 535

REPARATION :

Le montage du roulement largeur 28,2 mm est possible, sur les boîtes de vitesses qui n'en sont pas équipées, à condition de remplacer le couple de pignons de 5^{ème} vitesse.

S'assurer que l'alésage de la plaque d'arrêt permet le passage du roulement; sinon, la remplacer par la plaque P.R. N° 95 560 462.

La gamme de réparation (UT. 330-3 du Manuel de Réparation MAN 008891) est inchangée.

CITROËN SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	INFORMATION REPARATION			N° 82-05 UT
DIFFUSION : TOUS PAYS	CONCERNE : Identification des pignons des boîtes de vitesses			Le 28 Mai 1982
APPLICATION : FRANCE, et pays de commercialisation	ATELIER	MAGASIN	STATION SERVICE	C 25 Tous Types Essence et Diesel

Les schémas et photos ci-joints permettent d'identifier, lors d'une remise en état, les pièces spécifiques aux boîtes de vitesses des véhicules C 25, Essence ou Diesel.

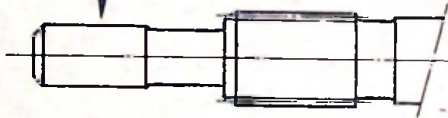
LIGNE PRIMAIRE

ARBRE DE COMMANDE

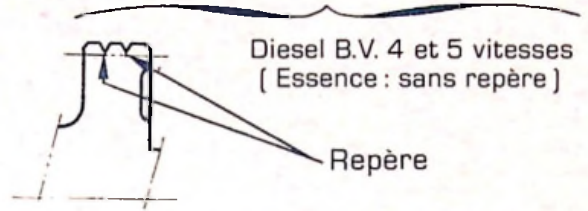
$\phi = 15$ (Diesel)



$\phi = 16$ (Essence)



PIGNON DE 4^{eme}

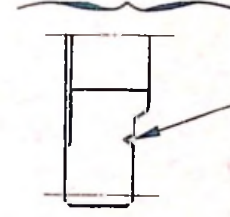


Diesel B.V. 4 et 5 vitesses
(Essence : sans repère)

Repère

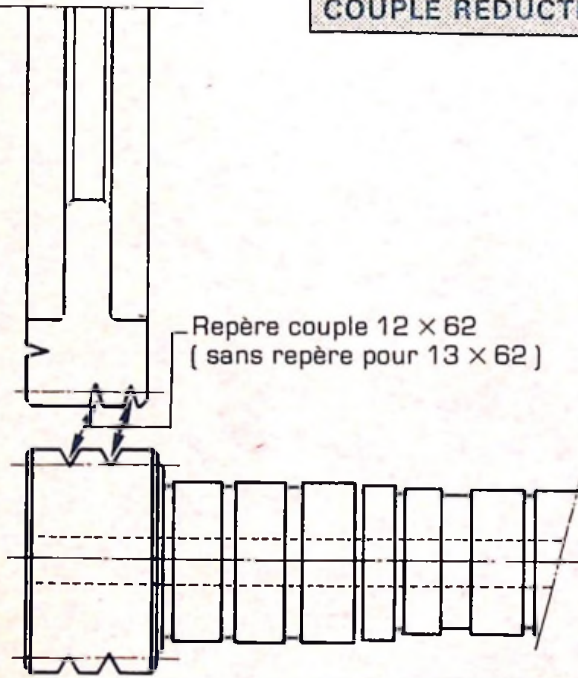
Arbre plus long
pour la B.V. 5

PIGNON DE 5^{eme}



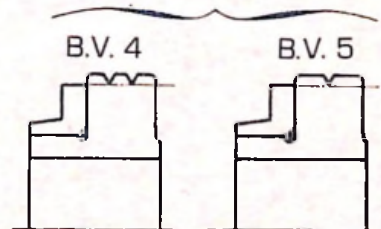
Repère
d' essence
et Diesel

COUPLE REDUCTEUR



Repère couple 12 x 62
(sans repère pour 13 x 62)

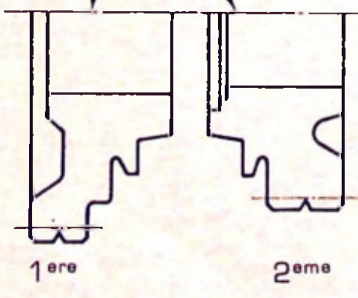
PIGNON DE 4^{eme}



B.V. 4

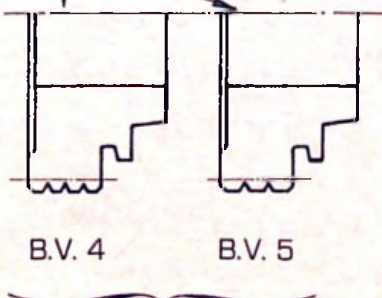
B.V. 5

LIGNE SECONDAIRE



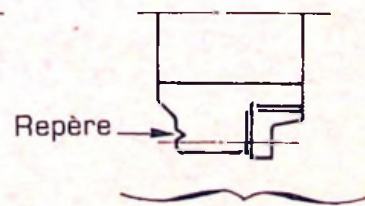
1^{ere}

2^{eme}



B.V. 4

B.V. 5



Repère

PIGNON DE 5^{eme}

B.V. 4 et B.V. 5

PIGNON DE 3^{eme}

CITROËNSERVICES A LA CLIENTELE
Département Technique Après-Vente**NOTE TECHNIQUE****C 25**

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

C 25 TOUS TYPES**N° 83 - 11 UT**

DIFFUSION :

TOUS PAYS**BOITES DE VITESSES
Evolution**

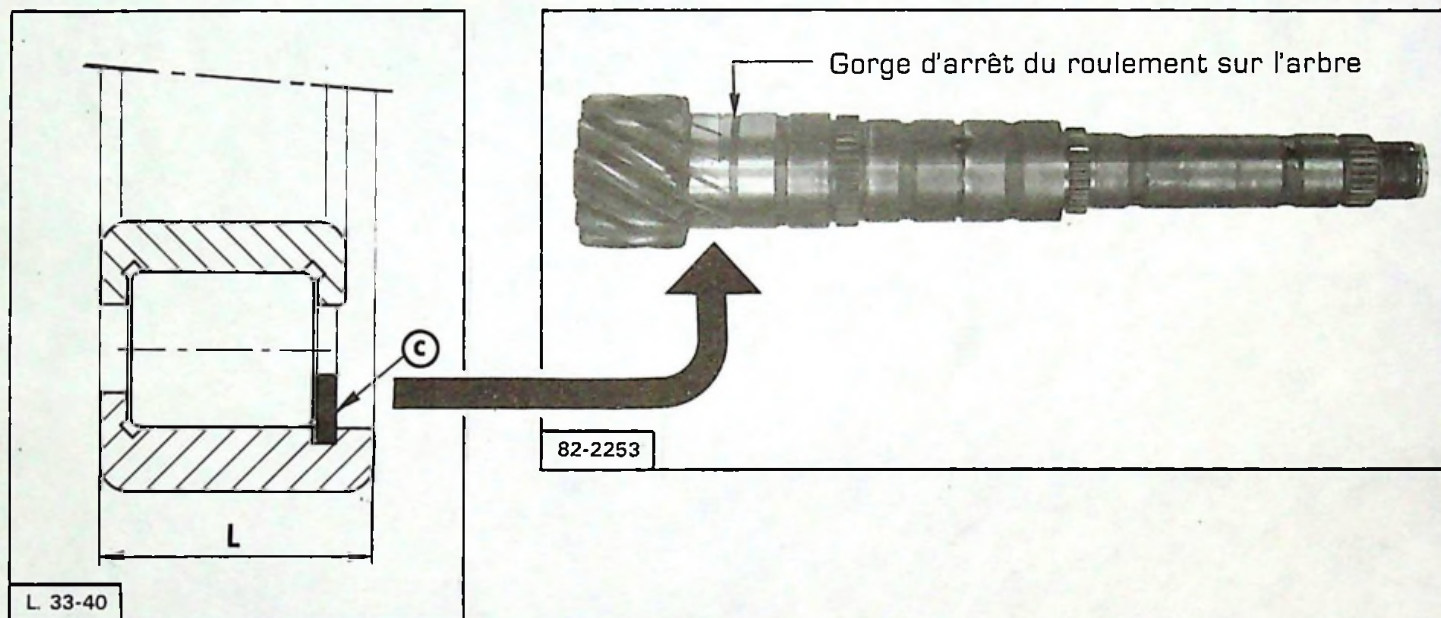
Le 10 Janvier 1983

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : MANUEL DE REPARATION N° MAN 008891

Depuis Juin 1982, les boîtes de vitesses Tous Types (4 et 5 vitesses) sont équipées progressivement d'un nouveau roulement à galets cylindriques, sous la tête du pignon de réducteur.

N° de départ des boîtes progressivement modifiées :

}	2 GE 03/3731
	2 GE 04/9451
	2 GE 06/6092
	2 GE 12/3079



Identification du nouveau roulement : La largeur de la cage extérieure devient $L = 19$ mm, au lieu de 18 mm.

PIECES DE RECHANGE.

DESIGNATION	N° P.R.
Roulement à galets "INA" :	79 03 090 306

REPARATION.

Ce nouveau roulement se monte en lieu et place du modèle précédent (largeur de la cage intérieure inchangée) à condition de respecter son sens de montage :

La face comportant le circlip **C** doit se trouver située côté de la gorge d'arrêt sur l'arbre.

REMARQUE : Il convient d'apporter cette précision à la gamme "Remise en état d'une boîte de vitesses" N° UT. 330-3, page 22, du Manuel de Réparation N° MAN 008891 (Chapitre III).

CITROËNSERVICES A LA CLIENTELE
Département Technique Après-Vente**NOTE TECHNIQUE****ATELIER****C 25****5**

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

C 25 moteurs Essence**N° 1 - AT**

DIFFUSION :

FRANCE

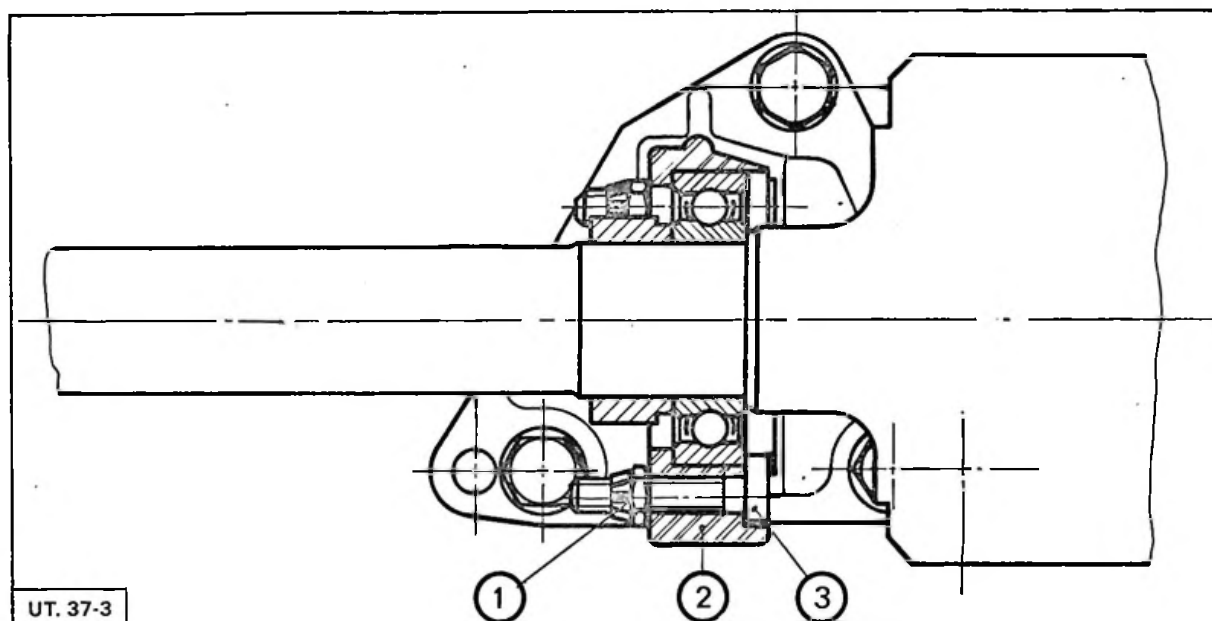
Transmissions :

Arrêt du roulement de palier droit

Le 14 Mars 1983

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DES NOTES N° MAN 008900

Depuis **Janvier 1983**, à partir du numéro de chassis **73 691**, l'arrêt du roulement de palier de la transmission (côté droit) est assuré par deux vis à tête excentrée, en remplacement d'un jonc d'arrêt. Cette disposition entraîne la création d'un nouveau palier.



UT. 37-3

PIECES DE RECHANGE

REPERE	DESIGNATION DES PIECES NOUVELLES	N° P.R.
①	Palier de transmission	95 584 838
②	Vis d'arrêt à tête excentrée	75 485 758
③	Ecrou auto-freiné	26 157 759

REPARATION

Le nouveau palier peut remplacer l'ancien, à condition de monter les deux vis excentrées et leur écrou. A épuisement du stock, le Département des Pièces de Rechange ne fournira plus que le nouveau palier.

Montage :

Transmission droite en place, faire pivoter les vis d'arrêt pour assurer l'arrêt en translation du roulement.
Couple de serrage des écrous auto-freïnés : **1 mdaN** (à titre indicatif).

CITROËNSERVICES A LA CLIENTELE
Département Technique Après-Vente**INFORMATION
REPARATION****C 25****5**

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

C 25 AVEC BV 5 RAPPORTS**N° 2**

DIFFUSION :

TOUS PAYS**Boîte de vitesses**

Le 5 Avril 1983

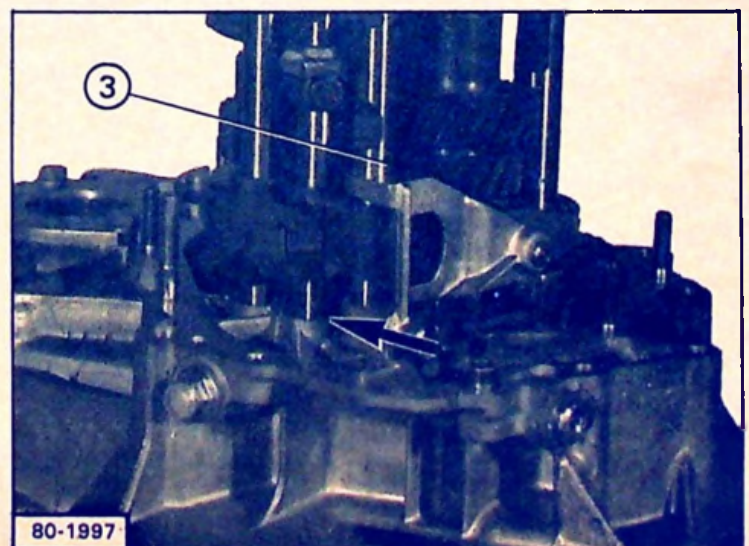
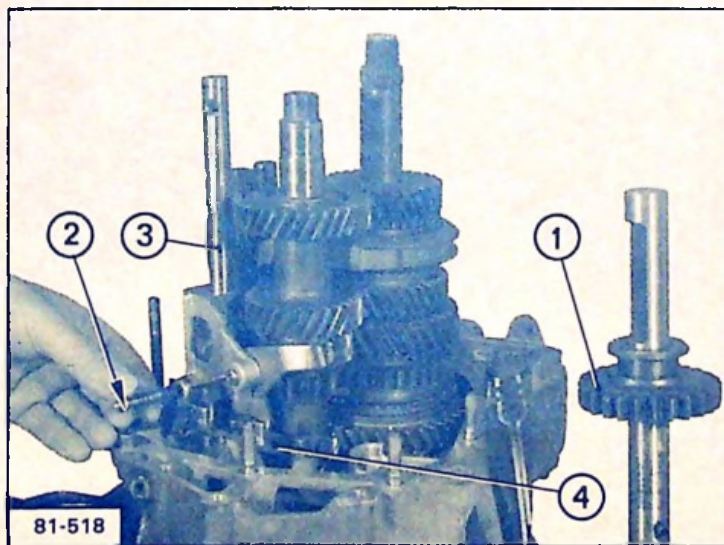
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900

INCIDENT : Marche arrière reste enclenchée malgré le retour au "Point Mort" du levier de commande des vitesses.

CAUSE : Retour incomplet à sa position "Point Mort" du pignon de renvoi de Marche Arrière (1). Ceci est dû à un manque d'engagement de l'axe de verrouillage (2) dans la gorge de l'axe de fourchette (3).

REMEDE : Desserrer les deux vis de fixation de la patte-support (4). Déplacer et maintenir la patte-support (suivant →) vers l'axe de fourchette (3), de M.AR/5ème. Resserrer les deux vis de fixation.

NOTA : Lors d'une remise en état de boîte de vitesses, il est nécessaire de procéder à ce réglage.



CITROËN SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	NOTE TECHNIQUE	C 25 (5)
APPLICATION : TOUS PAYS	CONCERNE : C25 - BV 5 VITESSES Remplacement du support de commande de marche arrière	N° 3
DIFFUSION : TOUS PAYS		Le 26 septembre 1984
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900		

Le remplacement du support de commande de marche arrière est possible sur place, sans dépose de la boîte de vitesses.

I. Se procurer au Département des Pièces de Rechange :

- 1 support :	75 527 000
- 2 écrous :	95 533 829
- 1 joint :	75 501 015
- 1 joint :	ZF 82 310 069 L
- 1 collier :	ZC 140 369

II. A partir du collier N° ZC 9 614 036 U, confectionner l'outil MR. 630-27/22, suivant plan page 6.

III. Temps facturable (Code 09 430 910), M.O. : 6.80 h.

IV. Mode opératoire :

DÉMONTAGE :

- Débrancher la batterie.
- Déposer la vis inférieure du compas de capot, le maintenir en ouverture maximale.
- Déposer la roue de secours et son support.
- Déposer la pompe à vide avec son support, ainsi que le filtre à air (moteur Diesel).
- Désaccoupler le flector de liaison entre la commande et la boîte de vitesses.
- Désaccoupler la tresse de masse.
- Vidanger l'huile de la boîte de vitesses (2 bouchons).
- Caler l'avant du véhicule, roues pendantes.
- Soulever, à l'aide d'une élingue prise sur les tubulures, et caler l'ensemble moteur-boîte de vitesses.
- Déposer la roue avant gauche.
- Désaccoupler le tirant de chasse du bras inférieur gauche.
- Déposer les vis de la platine avant gauche du tirant de chasse et faire pivoter le tirant de chasse vers l'extérieur.
- Desserrer la vis supérieure de fixation du carter de 5° ("X" Fig. 1).
- Déposer les 4 vis supérieures du support de boîte de vitesses.
- Désaccoupler le câble d'embrayage.
- Déposer la vis de fixation du support inférieur arrière de boîte de vitesses.

Déposer : Fig. I

- les vis (➔),
- le couvercle et son joint,
- le goujon supérieur "A".

NOTA : Deux montages de synchronisation sont possibles.

Premier montage : Synchronisation à billes : **Fig. II.**

Deuxième montage : Synchronisation à rouleaux : **Fig. III.**

Déposer la 5^e vitesse : Fig. II et III, page 3.

Défreiner les écrous (2) et (3).

Bloquer les arbres en rotation pour desserrer les écrous. Pour cela engager la 4^e vitesse à l'aide du sélecteur, déposer la vis (4) et enclencher la 5^e vitesse en appuyant sur la fourchette (1). Débloquer les écrous (2) et (3).

Dans le cas d'écrous à créneaux, utiliser la clé **OUT 30 6317 T.**

Deuxième montage : Fig. IV

synchronisation à rouleaux.

Éviter la dispersion des pièces du synchro de 5^e vitesse en utilisant la bride **OUT 30 6336 T.**

Placer les becs sous la bague du synchro, et approcher les quatre vis au contact des pièces.

Déposer : Fig. II, III et IV

- les écrous (2) et (3),
- l'ensemble moyeu de synchro-baladeur avec la fourchette de commande,
- le pignon (5) et son entretoise,
- le pignon (6).

Attention ! Fig. V

Ne pas déposer la plaque d'arrêt (7).

Déposer : Fig. V (suite)

- les vis (➔) du carter,
- le carter et son joint,
- la vis « y » **Fig. VI** puis desserrer la vis (12) du support (13).

Basculer la commande de M.AR et déposer :

- l'axe (9), avec sa commande (attention au poussoir et au ressort, utiliser l'outil page 6),
- la commande de M.AR.

MONTAGE

Préparer les carters.

Monter la commande de M.AR : Fig. VI.

Placer la commande (11) avec son relais (8) sur l'axe (9).

Placer le piston et son ressort en « I ».

Le piston doit s'engager dans la gorge de l'axe.

Positionner le support (13) au maximum **vers le centre** de la boîte de vitesses et serrer les vis (12) et « y ».

Monter le carter de boîte de vitesses : Fig. V

S'assurer que toutes les vitesses sont au point mort (relais dans le même alignement).

Engager le carter en s'assurant que le doigt de sélection se positionne parfaitement dans les relais de commande.

(Lorsque le doigt de sélection est en place, le sélecteur ne peut se déplacer que longitudinalement dans les deux sens.)

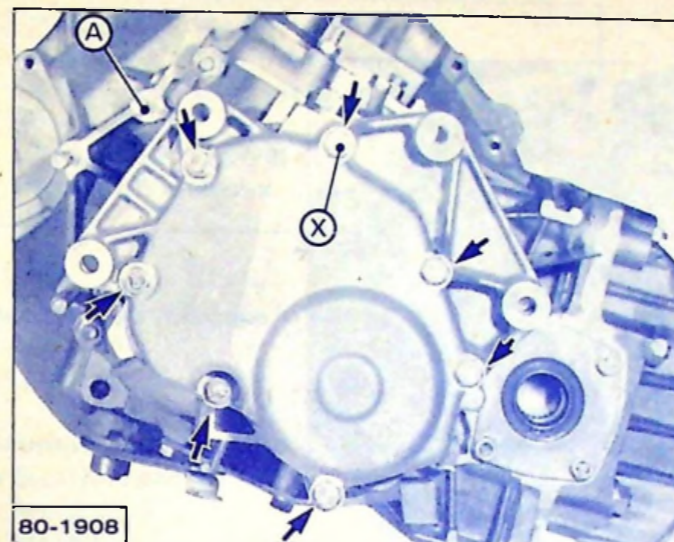
Serrage des écrous de carter = 2,8 m.daN (rondelles plates).

Monter les billes de verrouillage :

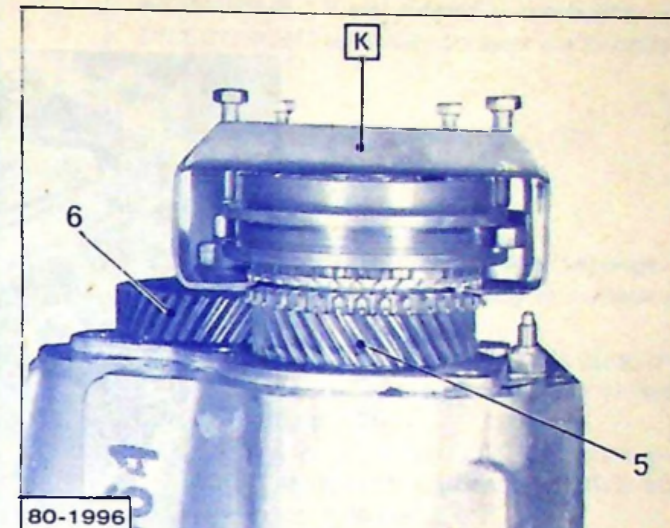
Mettre en place les trois billes et les trois ressorts. Monter le joint papier et la plaquette.

Serrage = 2,8 m.daN.

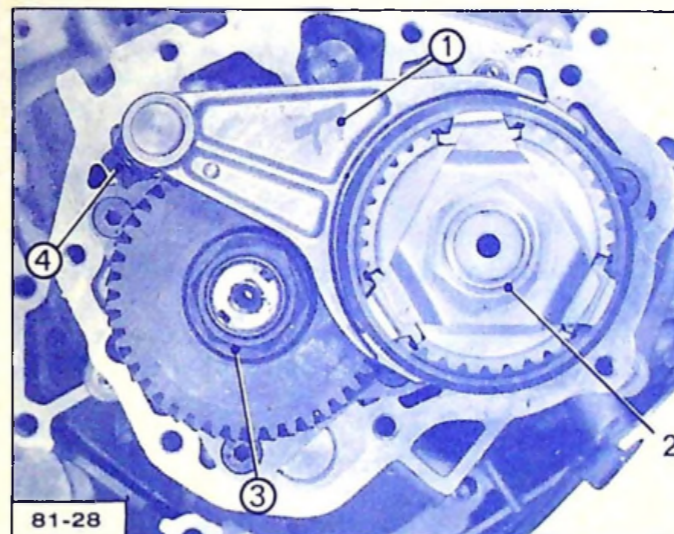
S'assurer du passage des vitesses.



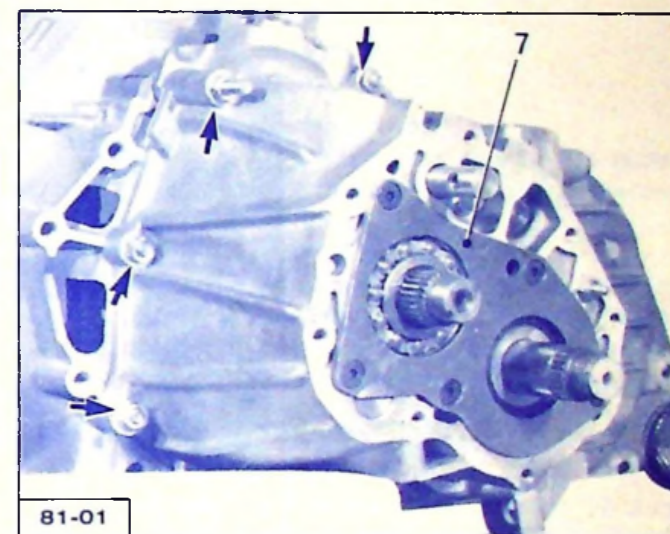
80-1908



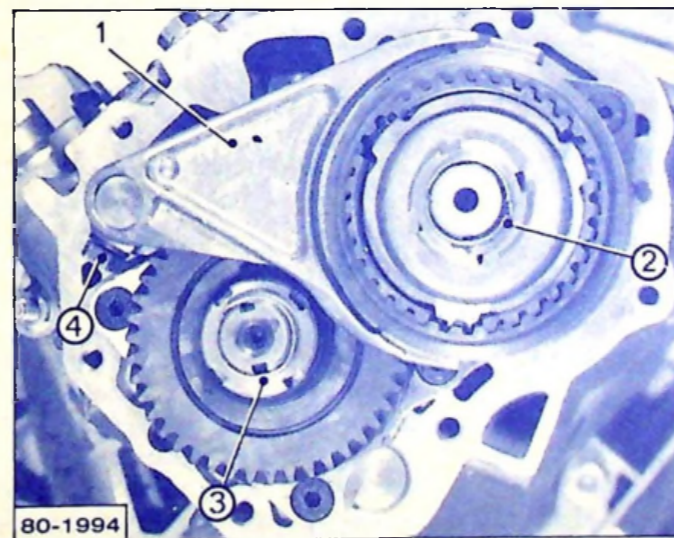
80-1996



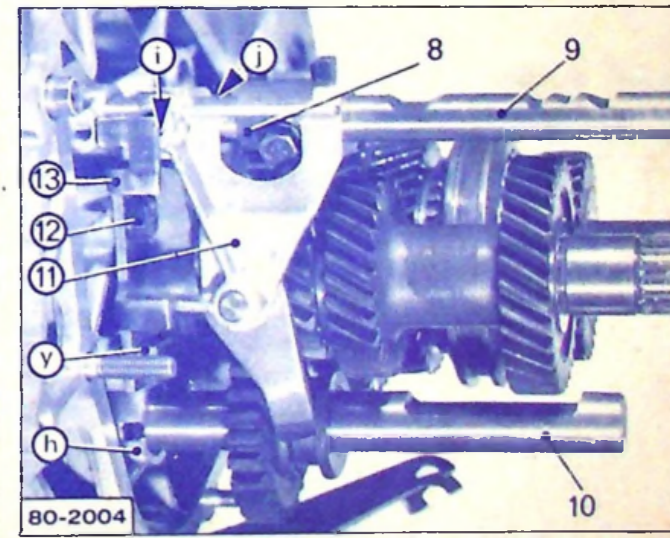
81-28



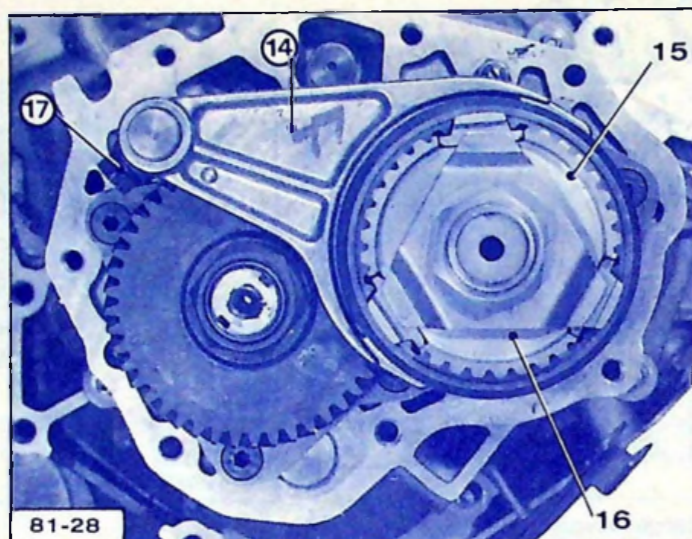
81-01



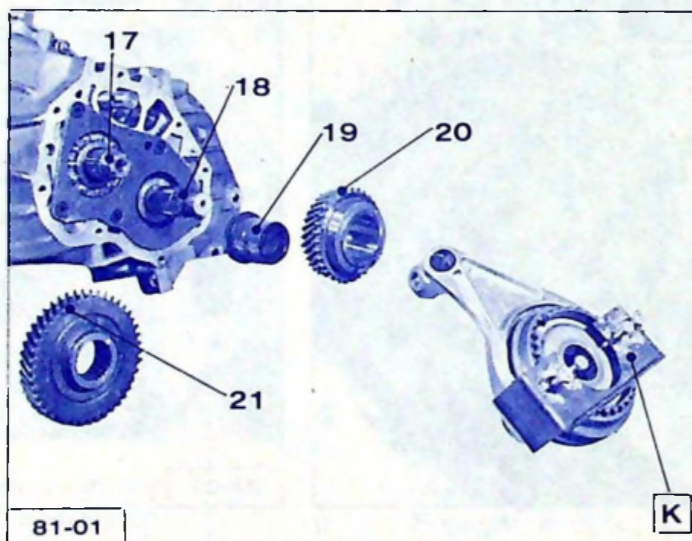
80-1994



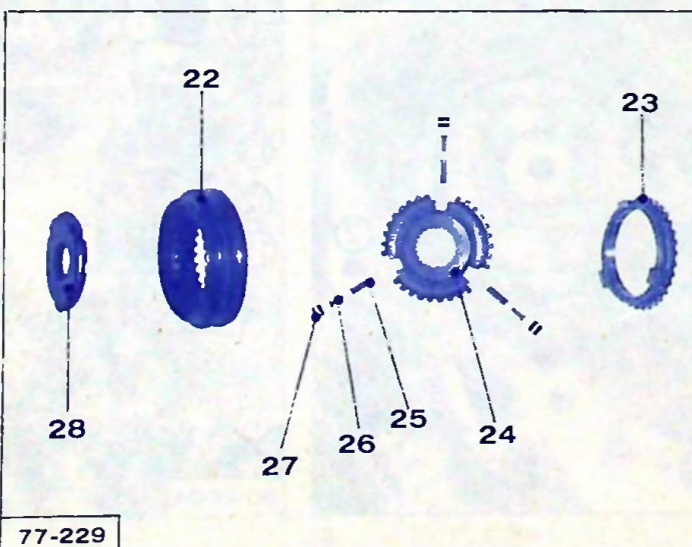
80-2004



VII



VIII



IX

Synchronisation :**1^{re} possibilité : Fig. VII et VIII**

Synchro à billes, même montage que les synchros de 1^{re} - 2^e et 3^e - 4^e.

2^e possibilité : Fig. VIII et IX

Synchro à rouleaux.

Monter la 5^e vitesse :**1^{re} possibilité :****Monter : Fig. VII et VIII****• Sur l'arbre primaire (17) :**

- le pignon (21),
- l'écrou.

• Sur l'arbre secondaire (18) :

- la bague (19),
- le pignon (20),
- la bague de synchro (23).

Placer l'ensemble moyeu de synchro et baladeur (15) avec la fourchette (14), la rondelle de retenue (16), l'écrou.

2^e possibilité :**Assemblage d'un synchroniseur à rouleaux :**

Placer sur le pignon (20) : la bague de synchro (23) et le baladeur (22) (en position « vitesse passée »).

Mettre en place le moyeu (24) du synchro avec les trois ressorts (25) et les trois poussoirs (26).

Placer les trois rouleaux (27) en repoussant simultanément les poussoirs (26) avec un petit tournevis.

Mettre en place la tôle de retenue (28).

Ramener le baladeur au Point Mort.

Mettre en place la bride **OUT 30 6336 T**.

Monter : Fig. VIII et IX**• Sur l'arbre primaire (17) :**

- le pignon (21),
- l'écrou.

• Sur l'arbre secondaire (18) :

- la bague (19),
- le pignon (20),
- l'ensemble : bague de synchro, synchroniseur, fourchette, maintenu par la bride **OUT 30 6336 T**,
- l'écrou (déposer la bride).

Serrage des écrous = 20 m.daN

(engager la 4^e vitesse à l'aide du sélecteur et la 5^e vitesse en appuyant sur la fourchette (14) pour bloquer les arbres). Clé **OUT 30 6317 T** si nécessaire.

Arrêter les écrous par rabattement de métal dans les rainures des arbres.

Placer la vis (17) sur l'axe de fourchette.

Serrage = 2,8 m.daN.

REMARQUE : Il est possible d'assembler **DIRECTEMENT** le synchroniseur sur la boîte de vitesses :

Pour cela :

- Monter sur l'arbre secondaire (18) :
 - la bague (19),
 - le pignon (20),
 - la bague de synchro (23),
 - le baladeur (22) et la fourchette (14) engagée sur l'axe de fourchette et « vitesse passée ».
- Placer sur l'arbre, le moyeu (24) du synchro avec les trois ressorts (25) et les trois poussoirs (26).
- Placer les trois rouleaux (27) en repoussant simultanément les poussoirs (26) avec un petit tournevis plat.
- Poser la tôle de retenue (28) et l'écrou.

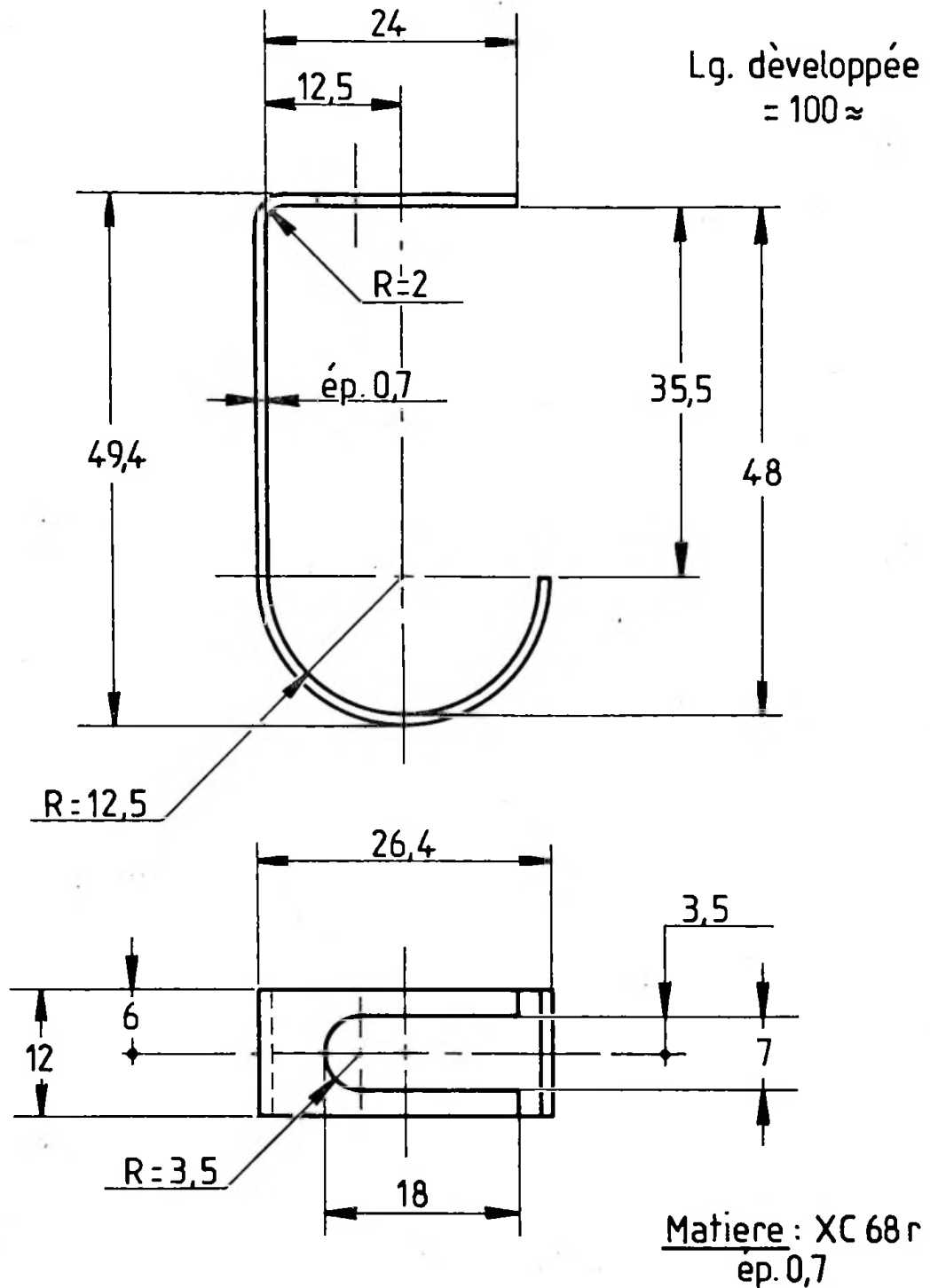
POSE.**Poser :**

- le carter arrière avec son joint,
- le support de boîte, serrer les vis à **5,5 m.daN**,
- la vis support inférieur de boîte, la serrer à **5,5 m.daN**,
- le câble d'embrayage, et le régler,
- la platine avant gauche du tirant de chasse. Serrer les vis à **5 m.daN**, et accoupler le tirant de chasse au bras inférieur (serrage : **14 m.daN**),
- le goujon supérieur de support de pompe à vide (moteur Diesel),
- la tresse de masse,
- le flector de liaison,
- la pompe à vide avec son support ainsi que le filtre à air et tendre la courroie (moteur Diesel),
- la vis inférieure du compas de capot,
- la roue avant gauche (serrage : **18 m.daN**).

Le véhicule étant au sol :

- faire le plein d'huile de la boîte de vitesses (1,25 litre huile SAE 80) par l'orifice du contacteur de marche arrière,
- poser le contacteur de marche arrière,
- brancher la batterie.

MR 630-27/22



NOTA : Pièce pouvant être obtenue à partir d'un collier genre "Serflex" larg. 12

DÉSIGNATION : Cavalier de maintien
du poussoir de C^{de} de
marche AR



CITROËN
SERVICES A LA CLIENTÈLE
TECHNIQUE APRÈS - VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25

5

APPLICATION :
TOUS PAYS

CONCERNE :
VEHICULES C 25 TOUS TYPES

N° 4

DIFFUSION :
TOUS PAYS

**Boîtes de vitesses
Modifications**

Le 28 Mars 1986

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900**

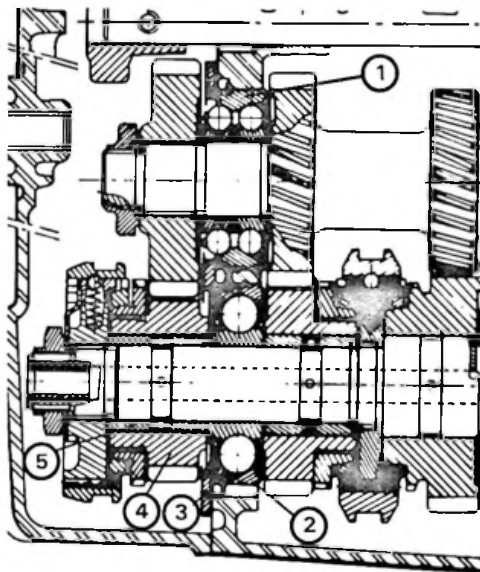
Les modifications portent sur les boîtes de vitesses tous types 4 et 5 rapports :

Depuis **DECEMBRE 1985**, en démarrage progressif, de nouveaux roulements de lignes primaire et secondaire, côté couvercle, sont montés.

Cette évolution entraîne la modification des pièces suivantes :

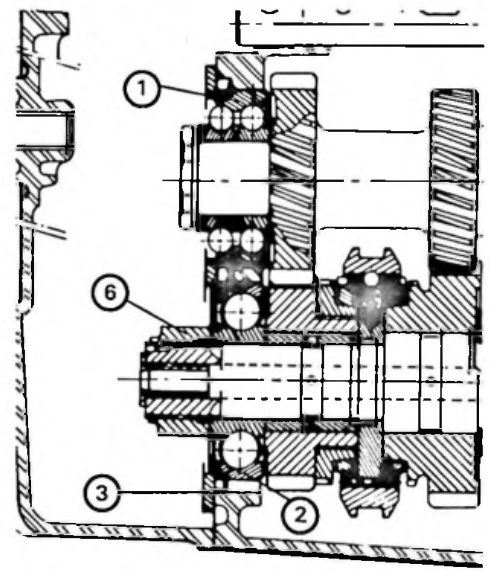
- Plaque d'arrêt de roulements (boîtes de vitesses tous types).
- Pignon récepteur de 5^e rapport
- Entretoise sous pignon de 5^e } (boîte de vitesses à 5 rapports).
- Écrou de serrage de la ligne secondaire (boîte de vitesses à 4 rapports).

Boîte de vitesses à 5 rapports



L. 33-42 b

Boîte de vitesses à 4 rapports.



L. 33-43 a

① Roulement de ligne primaire :

De largeur et diamètre extérieur inchangés, il diffère par le diamètre des billes plus important.

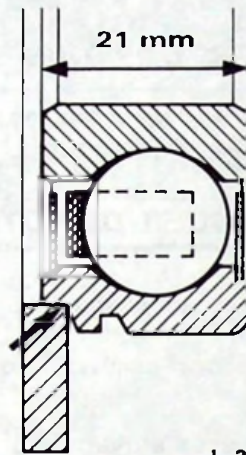
Cette modification entraîne l'augmentation du diamètre intérieur de la plaque d'arrêt de roulements (3), pour éviter tout risque d'interférence avec les billes.

② Roulement de ligne secondaire :

Il se caractérise par :

- une étanchéité de chaque côté des billes,
- une largeur plus importante : **21 mm** (au lieu de 19 mm).

- la présence d'un épaulement (→) permettant le montage de la plaque d'arrêt de roulements (diamètre intérieur de cette plaque augmenté).

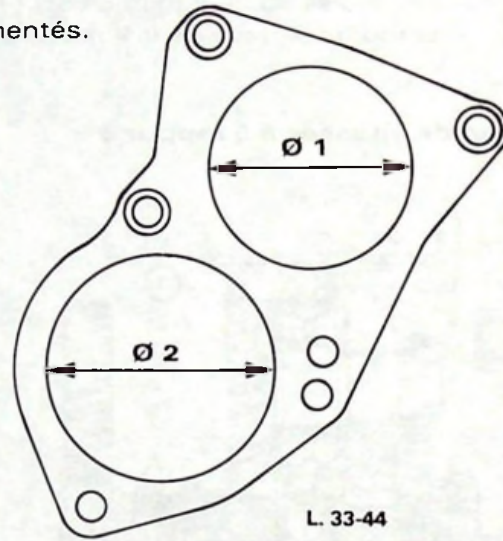


L. 33-44

③ Plaque d'arrêt de roulements :

Diamètres de passage des lignes primaire et secondaire augmentés.

- **Ø 1 (ligne primaire) :**
62,3 mm (au lieu de 61,5 mm)
- **Ø 2 (ligne secondaire) :**
70 mm (au lieu de 56 mm)



L. 33-44

④ Pignon récepteur de 5° :

Suite à l'augmentation de la largeur du roulement, diminution de la largeur du pignon : **38,3 mm** (au lieu de 40,3 mm).



Pignon de 33 dents
(1 piqûre côté crabot)

85-726

⑤ Entretoise sous pignon de 5° :

Sa largeur devient **38,5 mm** (au lieu de 40,5 mm).

⑥ Ecrou de serrage de l'arbre secondaire (boîte de vitesses à 4 rapports) :

Suite à l'augmentation de la largeur du roulement, diminution de la hauteur de l'écrou : **23 mm** (au lieu de 25 mm).

PIECES DE RECHANGE :

DESIGNATION DES PIECES NOUVELLES	N° P.R.
① Roulement de ligne primaire	95 631 585
② Roulement de ligne secondaire	95 631 583
③ Plaque d'arrêt de roulements	95 631 580
④ Ensemble de pignons de 5° : couple 43 x 33	95 616 041
⑤ Entretoise sous pignon de 5°	95 631 734
⑥ Ecrou de serrage de l'arbre secondaire	95 631 633

REPARATION :

Le montage des 2 roulements côté couvercle sur une boîte de vitesses antérieure à la modification, entraîne l'échange :

- Boîte de vitesses à 4 rapports :
 - plaque d'arrêt de roulements ③ ,
 - écrou de serrage de l'arbre secondaire ⑥ .
- Boîte de vitesses à 5 rapports :
 - plaque d'arrêt de roulements ③ ,
 - ensemble des pignons de 5° rapport ④ ,
 - entretoise du pignon mené de 5° rapport ⑤ .

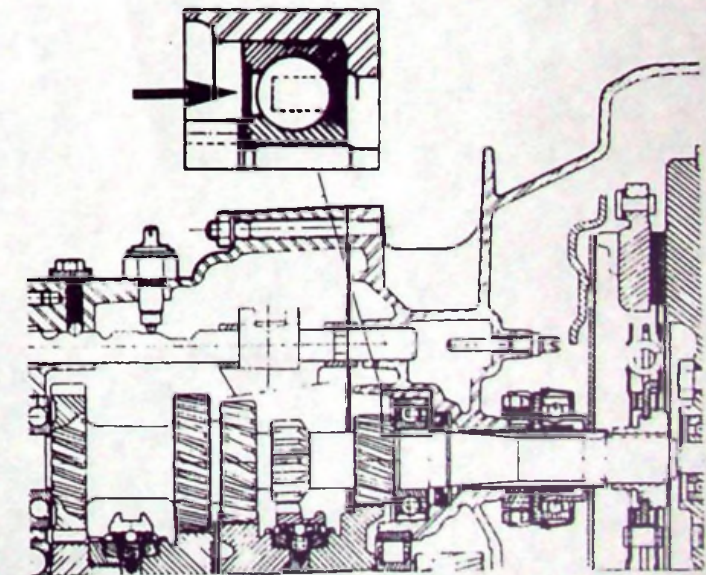
La nouvelle plaque d'arrêt de roulements peut se monter en lieu et place de l'ancienne.

Les anciennes pièces restent disponibles au Département des Pièces de Rechange.

Remarque :

Lors de la remise en état d'une Boîte de Vitesses, le roulement de ligne primaire côté embrayage peut être remplacé par un nouveau roulement de mêmes caractéristiques mécaniques, mais avec, en plus, une face étanche de couleur noire (→), à monter côté pignon émetteur du 1^{er} rapport (solution CX).

N° P.R. du roulement : 95 631 160.



L. 33-42 b

NOUVELLES SEQUENCES DE BOITES DE VITESSES
--

VÉHICULES	Type de B.V.	Couple réducteur	Couple tachymétrique	Numéros de séquences		N° P.R. de la B.V.
				Anciens (<i>rappel</i>)	Nouveaux	
1,8 l. Essence – 1000	4 vitesses	13 X 62	29 X 15	2 GE 12	2 GE 81	95 631 614
2,5 l. Diesel – 1000	4 vitesses	13 X 62	29 X 15	2 GE 03	2 GE 82	95 631 615
2 l. Essence – 1300	5 vitesses	12 X 62	20 X 10	2 GE 31	2 GE 84	95 631 617
2,5 l. Diesel – 1300	5 vitesses	12 X 62	20 X 10	2 GE 30	2 GE 85	95 631 618



CITROEN

SERVICES A LA CLIENTELE
DIVISION APRES - VENTE
TECHNIQUE APRES - VENTE**INFO'RAPID****C 25****5**

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

C 25 TOUS TYPES**B.V. - Prise compteur****N° 5**

Le 20 Juillet 1987

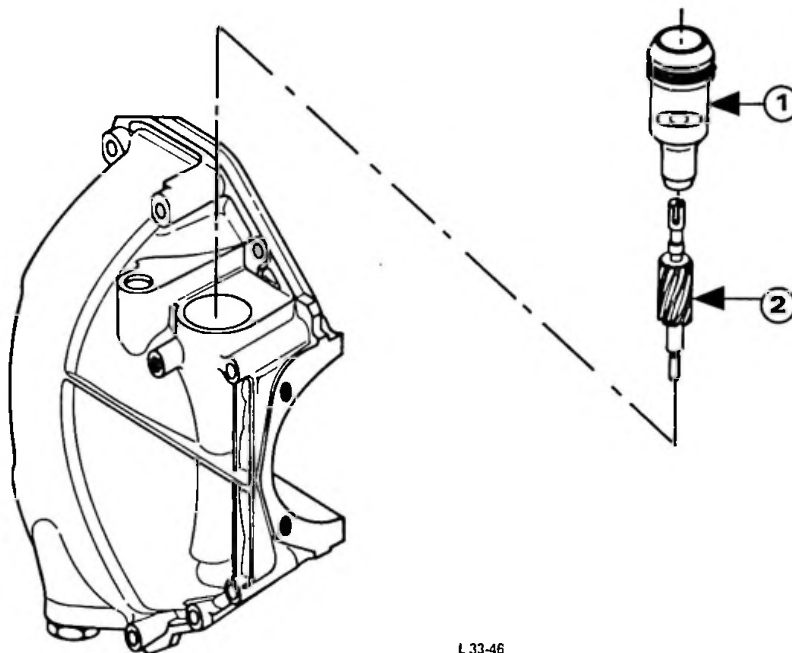
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900

277

« COPIE A MESSIEURS LES AGENTS »
(SECONDE DIFFUSION AU RESEAU PRIMAIRE)

INCIDENT : Remontée d'huile B.V. par le câble compteur, généralement lors d'un roulage prolongé.

DIAGNOSTIC : L'huile pénètre dans le guide (1). La rotation du câble compteur fait remonter cette huile, par "effet de pompe".



L 33-46

REMEDE : En remplacement des pièces d'origine, monter :

- un pignon de prise tachymétrique (2) à taillage non débouchant :
N° PR : 96 003 324 (20 x 10)
- un câble compteur dont le sens d'enroulement de la gaine est inversé :
N° PR : ZF 07 617 383

Cette disposition est appliquée en série depuis Avril 1987, n° de châssis : 399 297

B 3465.

TEMPS DE FACTURATION : 1 H.

DIRECTION DU COMMERCE FRANCE
ET DES SERVICES CENTRAUX DU COMMERCE
SERVICES A LA CLIENTELE
DEPARTEMENT PIECES DE RECHANGE
GESTION COMMERCIALE
141. BD MACDONALD
75019 PARIS

Paris, le 17 Septembre 1985

Adresse Postale : 92208 NEUILLY-S-SEINE CEDEX
TEL : (1) 245-24-24 - TELEX : 214323 F

D 85 011

SERVICE DOCUMENTATION

NOTE D'INFORMATION "DOC FLASH"

A L'ATTENTION DU RESPONSABLE PIECES DE RECHANGE,

OBJET : 5 EME VITESSE - 1° POSSIBILITE SUR C 25.

Suite à suppression du microcatalogue de l'ensemble de 5 ème vitesse, 1 ère possibilité, il est impératif de se conformer aux dispositions suivantes, lorsqu'une intervention sur le 5 ème rapport est nécessaire.

A - POUR LES VEHICULES SORTIS DEPUIS FEVRIER 1983 A JANVIER 1984.

Les P.R. fournissent un ensemble 2 ème possibilité N° 95 614 546 comprenant les pièces suivantes :

- | | |
|-----------------|----------------------|
| - 95 589 786 | 1 Ens. Pignons 5 ème |
| - 95 541 739 | 1 Synchro |
| - 95 541 743 | 1 Entretoise |
| - 79 03 090 207 | 1 Roulement |
| - 95 567 956 | 1 Fourchette * |
| - 95 533 829 | 2 Ecrous |

* Cette fourchette permet de passer de la 1 ère possibilité à la 2 ème possibilité sans changer le couvercle et l'axe 5 ème/M.AR.

.../...

B - POUR LES VEHICULES SORTIS AVANT FEVRIER 1983.

Il est nécessaire de monter :

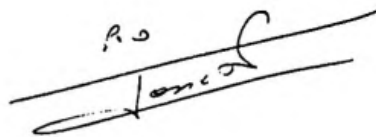
95 614 547 ensemble 5 ème vitesse comprenant les pièces suivantes :

- 95 589 786 1 Ens. Pignons 5 ème
- 95 541 739 1 Synchro
- 95 541 743 1 Entretoise
- 79 03 090 207 1 Roulement
- 95 560 462 1 Plaque
- 95 567 956 1 Fourchette
- 95 533 829 2 Ecrus
- 23 768 019 2 Vis
- 77 507 236 3 Vis
- 95 614 545 1 Couvercle BV 5

NOTA : POUR LES VEHICULES SORTIS AVANT FEVRIER 1983.

Le couvercle 95 614 545 peut remplacer le couvercle 95 022 036
(l'inverse est prohibé).

H.NORDIN

R.O




CITROËN
DIVISION APRÈS - VENTE
SERVICE TECHNIQUE

INFO'RAPID

C 25

5

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

C 25 TOUS TYPES

B.V. : Support gauche

N° 6

Le, 21 Novembre 1988.

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS :

RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900

620

CONSTATATION

- : Bruit genre "grenailage", semblant provenir de la Boîte de Vitesses, se manifestant en virage à droite uniquement et s'accroissant avec la vitesse et l'angle de braquage.

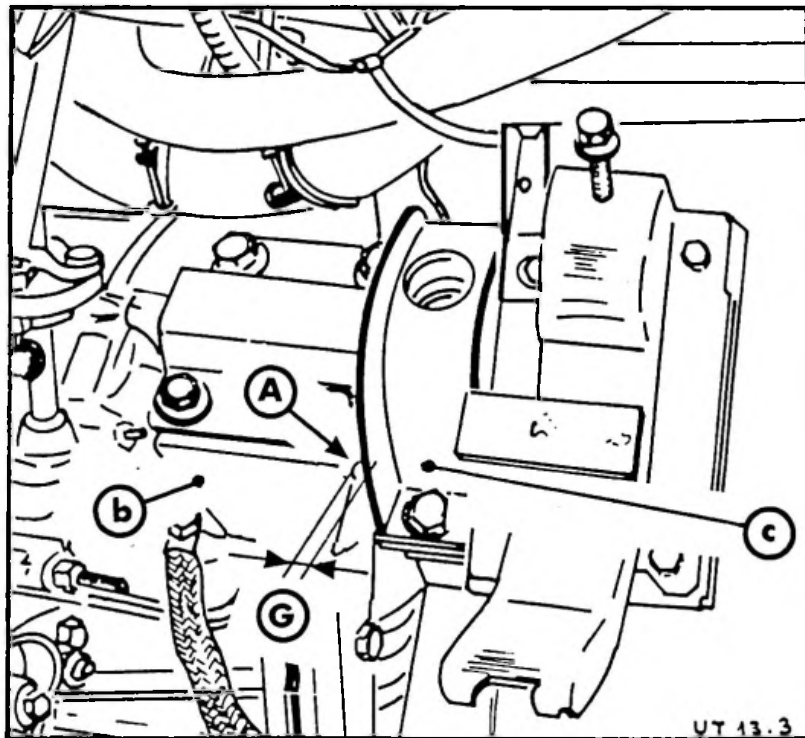
DIAGNOSTIC

- : Interférence entre la console (b) du support BV gauche et la bride (c) de la cale élastique.

REMEDE

- : Desserrer les supports droit et gauche du groupe motopropulseur, faire tourner le moteur au régime de ralenti et laisser le groupe se positionner de lui-même.

Si la garantie "G" ne revient pas à 8 mm environ, meuler légèrement l'angle (A) de la console.



TEMPS DE FACTURATION : 0,70 H. (code 0771 0410)



CITROËN
SERVICES APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25

5

APPLICATION :
TOUS PAYS

CONCERNE :
C 25 TOUS TYPES
B.V. 5 : Prise compteur

N° 7

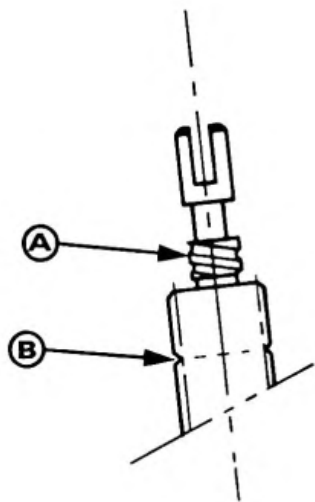
DIFFUSION :
TOUS PAYS

Le 28 Février 1989

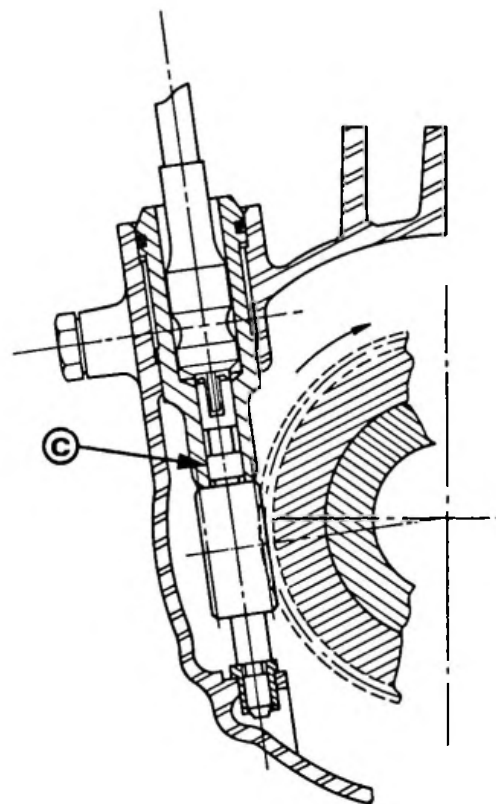
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900**

846

Depuis **Janvier 1989**, N° de châssis : 610349, les boîtes de vitesses à 5 rapports des véhicules C 25 Tous Types sont équipées d'un pignon tachymétrique muni d'une gorge hélicoïdale de retour d'huile (macro-turbine).



NOUVEAU PIGNON
à macro-turbine en (A)



ANCIEN PIGNON
à queue lisse en (C)

UT 33-10

PIECES DE RECHANGE :

Les pignons 10 dents disponibles au Département des Pièces de Rechange sont tous munis d'une macro-turbine.

N° P.R. DES PIGNONS A MACROTURBINE	COUPLE TACHYMETRIQUE
95 649 238	22 x 10 (pneus 195/75 R 16)
95 649 237	20 x 10 (pneus 185/75 R 14)

Le pignon N° P.R. 95 649 238 est repéré par une piqûre en (B).

REPARATION :

Les pignons à macro-turbine sont interchangeables avec les pignons à queue lisse correspondants. Sur les véhicules C 25 présentant une remontée d'huile par la prise compteur, monter un pignon à macro-turbine en remplacement du pignon d'origine.

TEMPS DE FACTURATION : 0,80 H



CITROËN
SERVICES APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25

5

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

**C 25 D 1000 kg (D9B)
C 25 D 1800 kg (U25/661)
C 25 E 1800 kg (170 C-170 D)**

N° 8

DIFFUSION :

TOUS PAYS

Boîte de vitesses

Le 31 Mars 1989

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900**

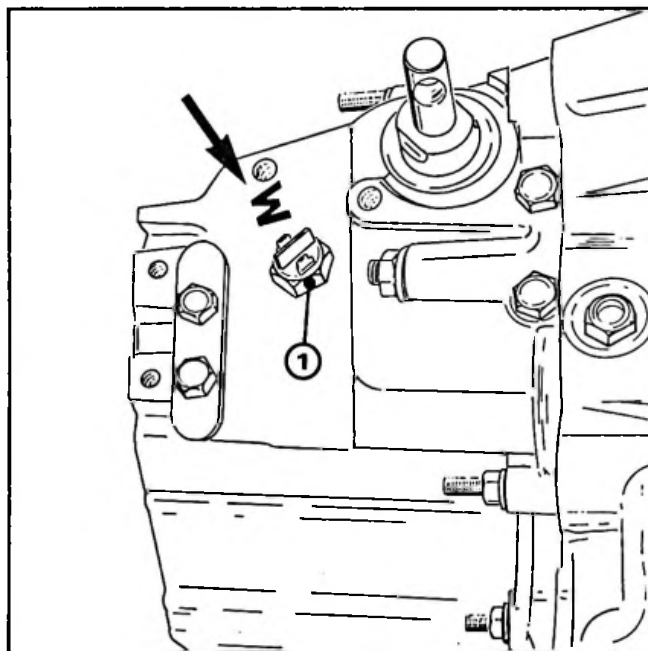
676

Depuis **Décembre 1988 (Numéro de châssis 595000)** les véhicules concernés peuvent être équipés en avant série LIMITÉE d'une boîte de vitesses 5 rapports présentant des modifications internes par rapport à la série.

— **Séquences concernées :**

- 2 HE 09 : C 25, 1000 kg moteur Diesel 1,9 litre (D9B).
- 2 HE 11 : C 25, 1800 kg moteur Diesel 2,5 litres (U 25/661).
- 2 GE 92 : C 25, 1800 kg moteur Essence 2,0 litres (170 C et 170 D).

— Repérage B.V. : Frappe "W" (→) près du contacteur des feux de recul (1).



L 33-47

Réparation :

En présence d'un incident mécanique sur ce nombre limité de boîtes de vitesses, il est nécessaire d'échanger la B.V.

Actuellement le contacteur de feux de recul (Ø 14 mm) est disponible sous la référence P.R. 91 514 733 ainsi que son joint, référence 79 03 062 030.



CITROËN
SERVICES APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25 **5**

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

C 25 TOUS TYPES

N° 9

DIFFUSION :

TOUS PAYS

B.V. – Contacteur de marche arrière

Le 17 Juillet 1989

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900**

724

Depuis **Mars 1989**, les boîtes de vitesses des véhicules C 25 Tous Types reçoivent un contacteur de marche arrière dont la fonction électrique est inversée par rapport à celle du précédent :

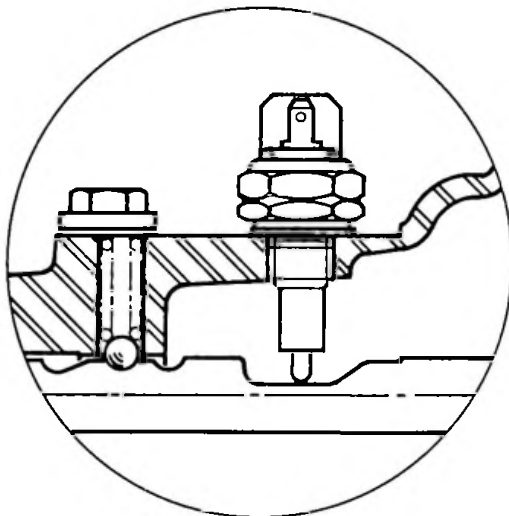
Type "ouvert au repos" au lieu de "fermé au repos".

La monte de ce contacteur entraîne l'évolution des pièces suivantes :

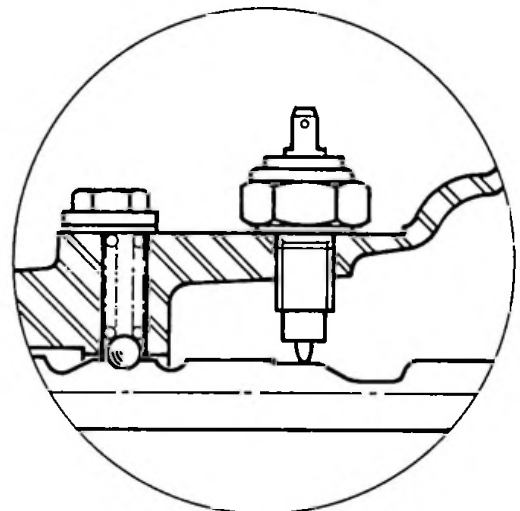
- Carter B.V. : taraudé à \varnothing 14 x 150 (au lieu de \varnothing 12 x 100) sans changement de référence P.R.
- Axe de fourchette de marche arrière : nouveau par sa rampe inversée.
- Faisceau électrique du contacteur : fiche plates de 5 mm (au lieu de 6,35 mm)

N° Départ B.V. :

2 GE 85 / 096 458 – 2 GE 87 / 013 297 – 2 GE 92 / 005 698 – 2 HE 13 / 003 373
2 HE 04 / 027 458 – 2 HE 07 / 009 618 – 2 HE 11 / 004 336 – 2 HE 09 / 006 222



NOUVELLE DISPOSITION



**DISPOSITION PRECEDENTE
(Rappel)**

UT33-11

INTERCHANGEABILITE :

- A épuisement des stocks P.R., les carters B.V. taraudés à \varnothing 14 x 150 remplaceront les carters taraudés à \varnothing 12 x 100.
- Le remplacement d'un carter taraudé à \varnothing 12 x 100 par un carter taraudé à \varnothing 14 x 150 entraîne l'échange de l'axe de fourchette de marche arrière et du contacteur de marche arrière.
- Le contacteur de marche arrière référencé 75 491 289 de la disposition précédente reste disponible au Département des Pièces de Rechange.
- Les axes de marche arrière référencés 95 541 733 (B.V. 5) et 95 586 796 (B.V. 4) de la disposition précédente restent disponibles au Département des Pièces de Rechange.

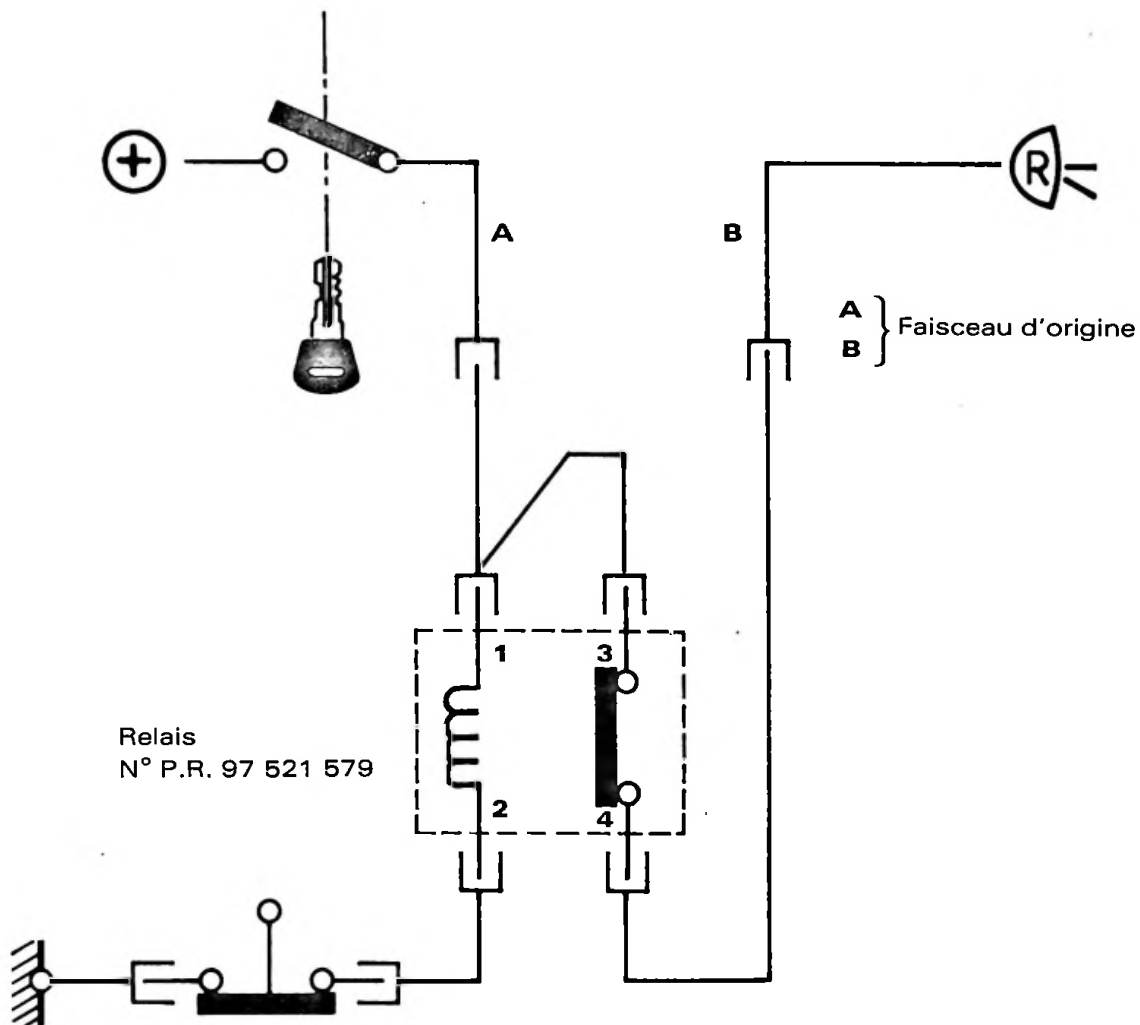
PIECES DE RECHANGE :

DESIGNATION DES PIECES NOUVELLES	N° P.R.
Carter B.V. Essence (taraudé à Ø 14 x 150)	95 618 417 (inchangé)
Carter B.V. Diesel 2,5 l (taraudé à Ø 14 x 150)	95 623 225 (inchangé)
Carter B.V. Diesel 1,9 l (taraudé à Ø 14 x 150)	95 640 966 (inchangé)
Axe de fourchette de M.AR. (B.V. 5)	96 048 977
Axe de fourchette de M.AR. (B.V. 4)	96 048 985
Contacteur de M.AR. (type "MA")	91 514 733
Joint de contacteur de M.AR.	79 03 062 030

METHODES REPARATION :

Dans l'hypothèse de la monte d'un axe de marche arrière non adapté au type de contacteur, le feu de recul reste allumé sur l'ensemble des rapports de marche avant et s'éteint au passage de la marche arrière.

La pose d'un relais inverseur sur le faisceau du contacteur de marche arrière est possible en solution de dépannage, mais à éviter en solution réparation (contacteur de marche arrière "fermé" en permanence).





CITROËN
SERVICES APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25

5

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

C 25 4 x 2 TOUS TYPES

N° 10

DIFFUSION :

TOUS PAYS

BV : Nouveau Volume d'huile

Le 17 Juillet 1989

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900

761

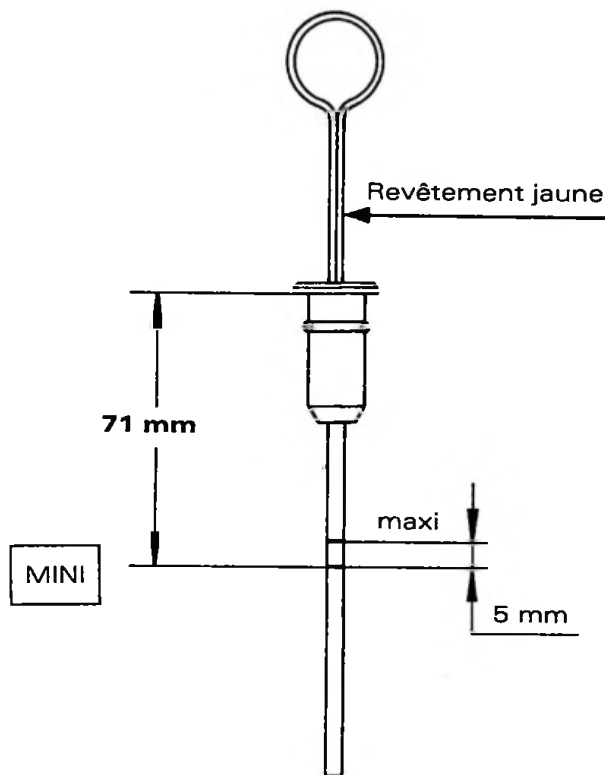
Depuis **Juillet 1989**, les boîtes de vitesses à 4 ou 5 rapports des véhicules C 25 4 x 2 Tous Types reçoivent un **volume d'huile augmenté** :

1,60 litre au lieu de 1,25 litre (Rappel)

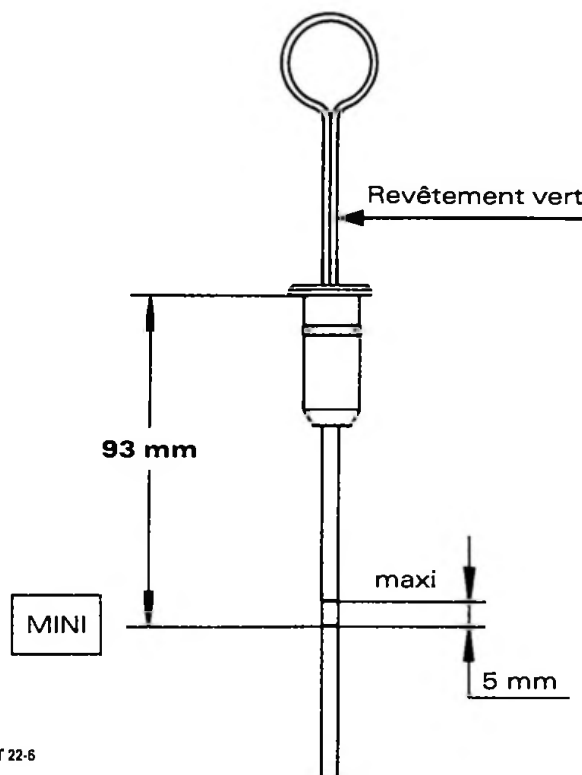
Cette évolution entraîne la création d'une jauge spécifique par le déplacement de ses repères MINI-MAXI.

N° de départ BV :

2 GE 85 / 118699 - 2 GE 87 / 014687 - 2 GE 92 / 006306 - 2 HE 03 / 016807 - 2 HE 04 / 034333
2 HE 07 / 010114 - 2 HE 09 / 008180 - 2 HE 11 / 005194 - 2 HE 13 / 003817.



NOUVELLE JAUGE (N° PR 95 586 013)
(+ joint torique N° PR 24 934 009)



JAUGE PRECEDENTE

Qualité d'huile : inchangée (TOTAL TRANSMISSION - BV 75W/80 W).

Entretien - Réparation :

Quelle que soit l'antériorité du véhicule C 25 4 x 2, lors de tout contrôle périodique du niveau d'huile BV, ainsi qu'à l'occasion de toute intervention sur la boîte de vitesses, s'assurer de la présence du nouvel indexage MINI-MAXI sur la jauge.

En présence du seul indexage "93 mm", procéder à la mise en conformité de la jauge :

- Par son remplacement,
- Par un repérage indélébile "71 mm", à réaliser sur la jauge d'origine (légers traits de scie, par exemple).

Vérifier et établir le niveau d'huile B.V. en fonction de ces nouveaux repères MINI-MAXI.



CITROËN
SERVICES APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25

5

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

C 25 TOUS TYPES B.V.5

Evolution du 5^{ème} rapport

N° 11

Le 29 septembre 1989

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900

795

Depuis **juillet 1989**, les boîtes de vitesses à cinq rapports sont modifiées : adjonction d'une **rondelle-butée entre le pignon récepteur de 5^{ème} et le roulement**, ce qui entraîne l'évolution des pièces suivantes :

- Pignon récepteur de 5^{ème} : épaisseur réduite.
- Entretoise sous pignon : longueur réduite.

Parallèlement, les patins de la fourchette de 5^{ème} possèdent un revêtement molybdène, côté pignons (extension de la fourchette type ME5T).

N° de départ BV :

2 GE 85/121854

2 HE 03/16807

2 HE 09/8265

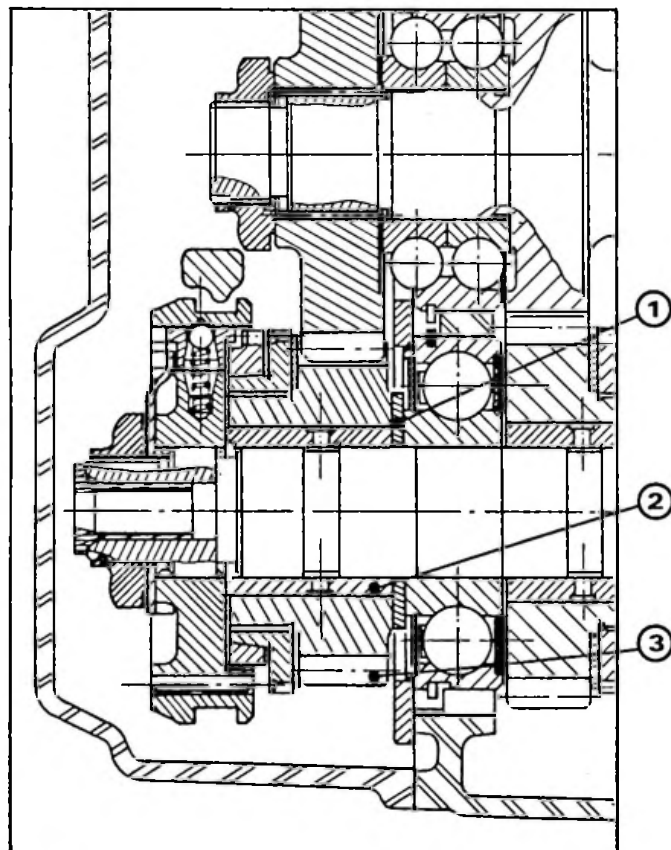
2 HE 13/3817

2 GE 92/6306

2 HE 04/36065

2 HE 11/5280

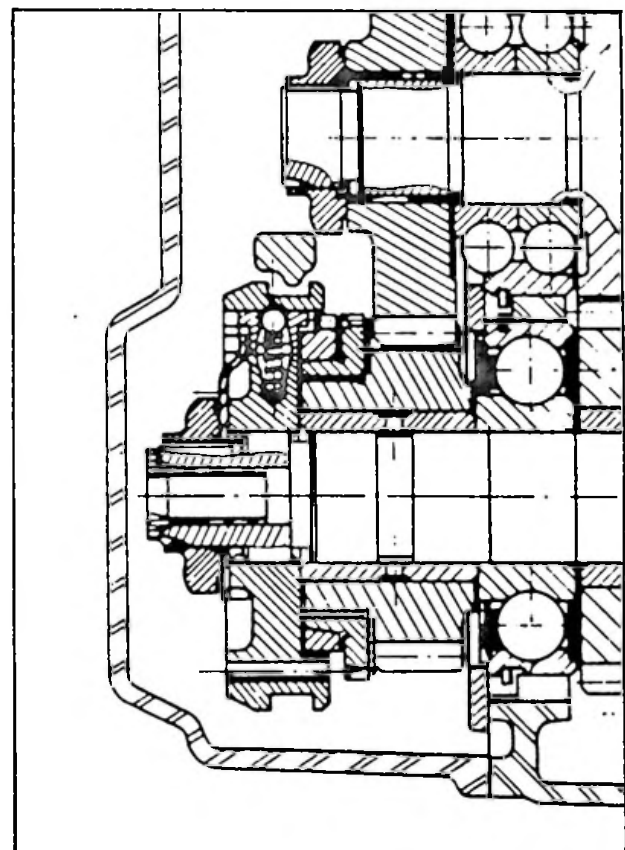
NOUVELLE DISPOSITION



UT 33-6a

DISPOSITION PRÉCÉDENTE (Rappel)

(1/86 → 6/89)



UT 33-6

Nouvelle disposition :

- ① Rondelle-butée : épaisseur = 1,5 mm
- ② Entretoise : longueur = 37 mm (était 38,50 mm)
- ③ Pignon de 5^{ème} : épaisseur = 36,83 mm (était 38,33 mm)

PIÈCES DE RECHANGE

DÉSIGNATION DES PIÈCES NOUVELLES	N° P.R.
Ensemble ①	95 654 002
Ensemble ②	95 654 003
Ensemble ③	95 654 004
Ensemble ④	95 654 005
Entretoise de 37 mm	95 036 241
Rondelle de butée de roulement	95 036 223
Fourchette de 5 ^{ème} (revêtue Mo)	95 567 785

COMPOSITION DES ENSEMBLES

Ⓐ Couple 43 x 33 :

Ensemble ① (Véhicules 1/86 →) :

Pignon de commande 5^{ème} - Pignon récepteur
Entretoise (longueur 37 mm) - Rondelle-butée

Ensemble ② (Véhicules 1/84 → 1/86) :

Ensemble ①
+ plaque d'arrêt
+ roulement primaire
+ roulement secondaire
+ écrous

Ensemble ③ (Véhicules → 1/84) :

Ensemble ②
+ synchroniseur
+ fourchette
+ couvercle (avec vis)

Ⓑ Couple 46 x 31 :

Ensemble ④ :

Pignon de commande de 5^{ème} - Pignon récepteur
Entretoise (longueur : 37 mm) - Rondelle-butée

RÉPARATION

- Toute BV 5 peut recevoir un ensemble de pignons de 5^{ème} avec la rondelle de butée de roulement sur arbre secondaire.
- A épuisement des stocks, les ensembles P.R. de 5^{ème} seront fournis avec la rondelle de butée.
- La rondelle de butée ne peut se monter qu'avec un pignon récepteur de 5^{ème} d'épaisseur 36,83 mm, muni de son entretoise de 37 mm.
- La présence d'une rondelle de butée entre le pignon récepteur et le roulement contribue à réduire les risques d'usure liée au rapport de 5^{ème}.
- Le couple de serrage des écrous de blocage des lignes primaire et secondaire est inchangé : **de 24 à 27 mdaN (rappel)**.



CITROËN
SERVICES APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

INFO'RAPID

C 25

5

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

C 25 4x4 DIRECTION A GAUCHE

Boîte de vitesses

N° 12

Le 30 Mars 1990

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900**

915

« **COPIE A MESSIEURS LES AGENTS** »
(SECONDE DIFFUSION AU RESEAU PRIMAIRE)

Lors de tout passage en atelier d'un véhicule **C 25 4x4**, dont le Numéro de châssis est

antérieur à :
716 795

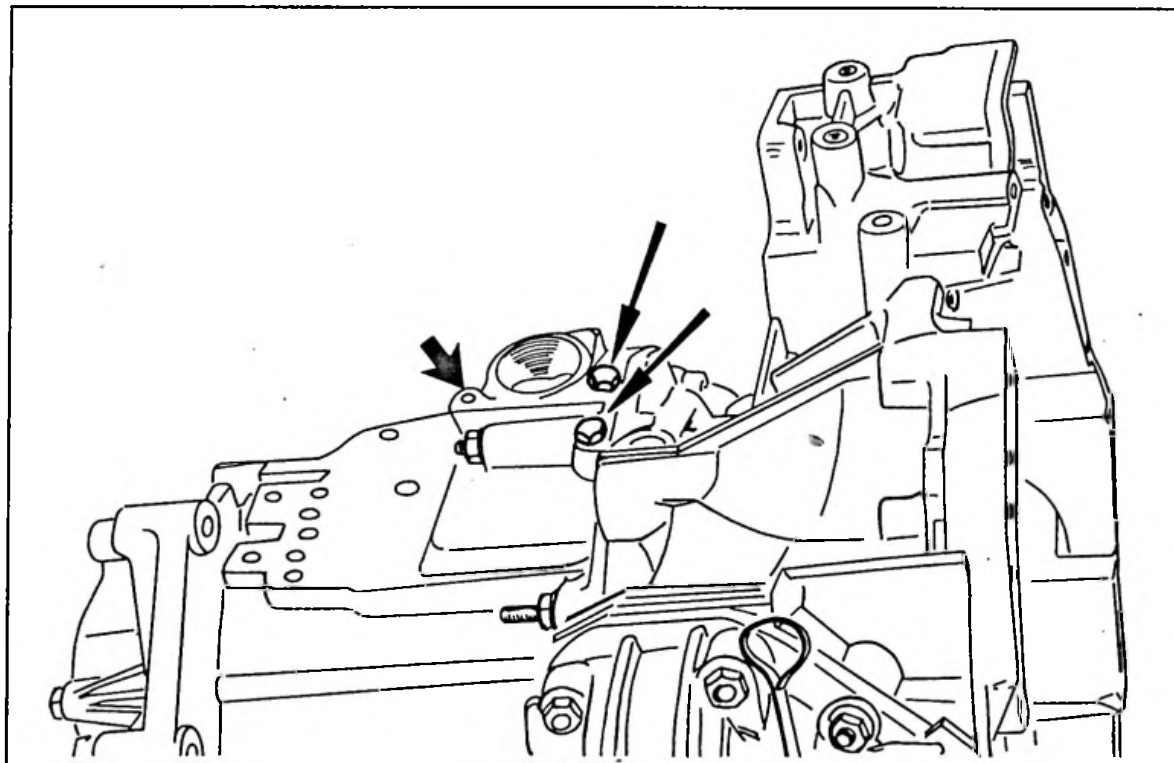
S'assurer de la présence des 2 vis \varnothing 8 mm \longrightarrow dans les trous taraudés "débouchants" du carter de boîte de vitesses, à proximité de la commande de passage de vitesses.

En cas contraire, procéder à la pose de deux vis :

Référence P.R. : **79 03 001 884** (+ curtylon)

Couple de serrage : **2,5 m.daN** (à titre indicatif),

pour éviter les risques d'écoulement d'huile.



REMARQUES :

- Le 3^e trou \longrightarrow \varnothing 8 mm côté contacteur de marche arrière ne débouche pas dans la B.V.
- Les 3 trous taraudés sont utilisés en Direction à Droite.



CITROËN
SERVICES APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25

5

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

C 25 TOUS TYPES

N° 13

DIFFUSION :

TOUS PAYS

Boîte de vitesses : Evolutions

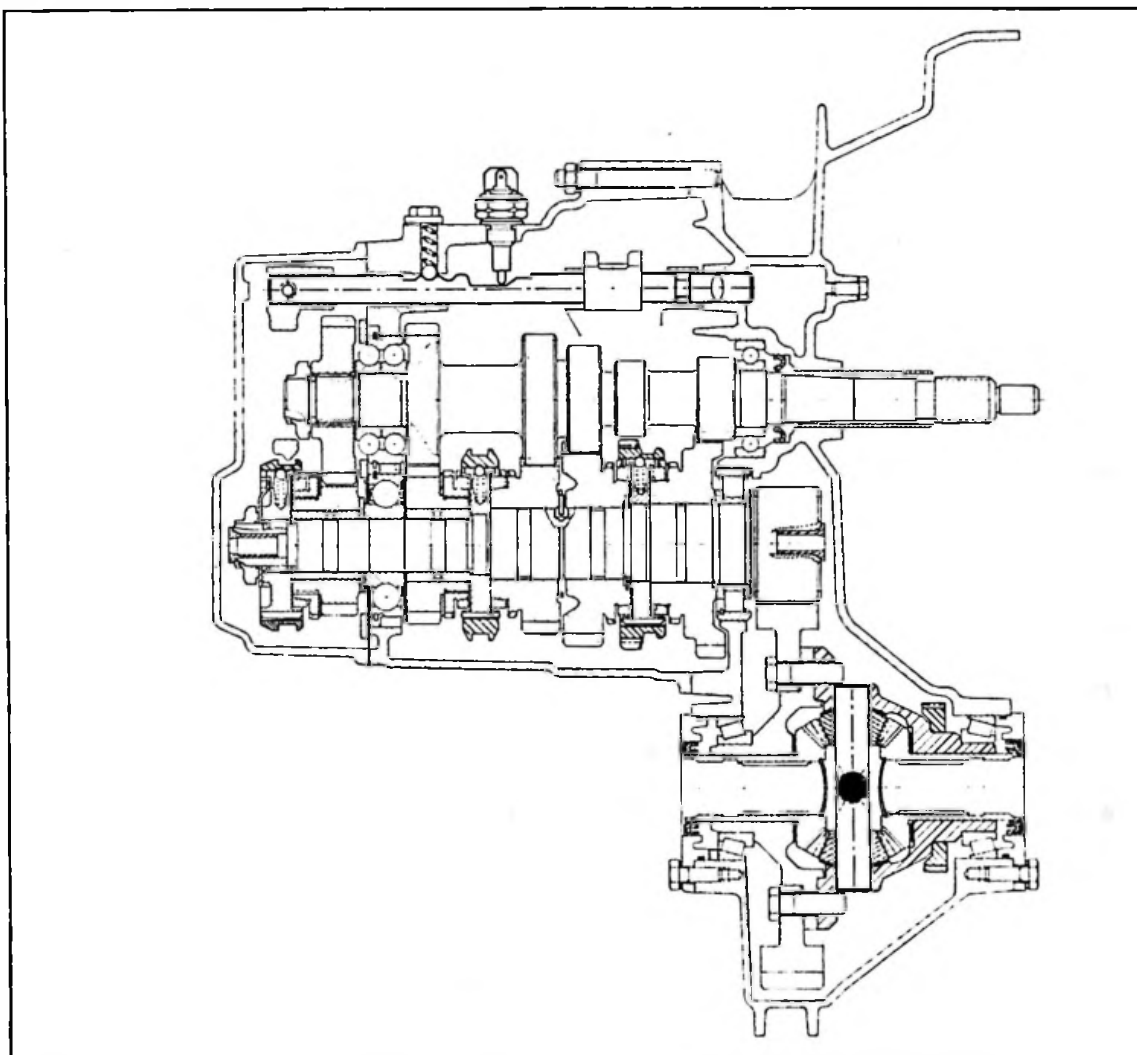
Le 30 Mars 1990

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 108900**

Depuis **Janvier 1990**, la boîte de vitesses des véhicules C 25 tous types est modifiée.

- ▶ Evolution du boîtier de différentiel.
- ▶ Evolution du billage des axes de fourchette.

Ces modifications entraînent la création de nouvelles séquences B.V.



Sommaire

UT 33/15

I - EVOLUTION DU BOITIER DE DIFFERENTIEL :

- Description
- Pièces de rechange
- Interchangeabilité.

II - EVOLUTION DU BILLAGE DES AXES DE FOURCHETTE :

- Description
- Pièces de rechange
- Interchangeabilité.

III - EVOLUTION DES SEQUENCES BV.

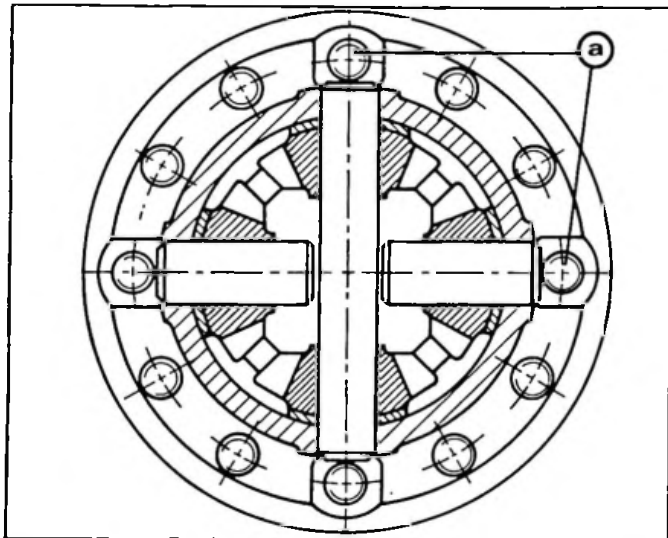
I - EVOLUTION DU BOITIER DE DIFFERENTIEL

Le boîtier de différentiel est nouveau par :

A – L'arrêt en translation des axes de pignons satellites

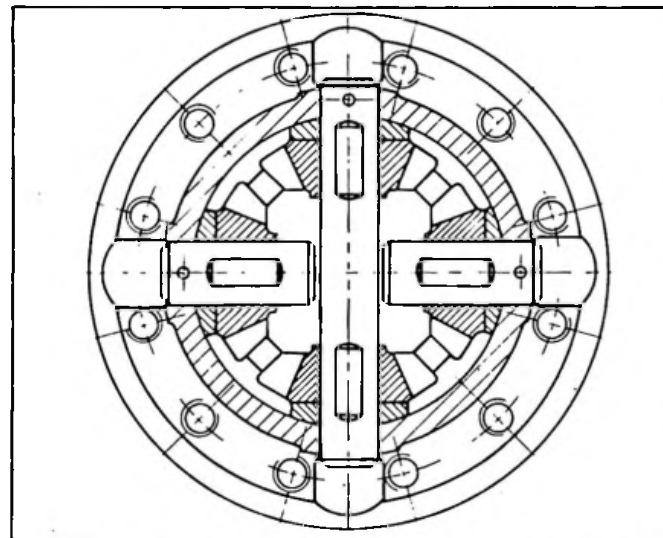
(démarrage progressif de cette solution depuis 9/89) :

- Arrêt des axes assuré par l'extrémité des vis (a) de fixation de la couronne, décalées pour ce faire de $\frac{1}{24}$ de tour (suppression des goupilles).
- Axes de pignons satellites lisses (suppression des méplats, des logements de goupille et des fentes tournevis).
- Axes de pignons satellites traités par nickelage chimique.



NOUVELLE DISPOSITION

Y 33-14

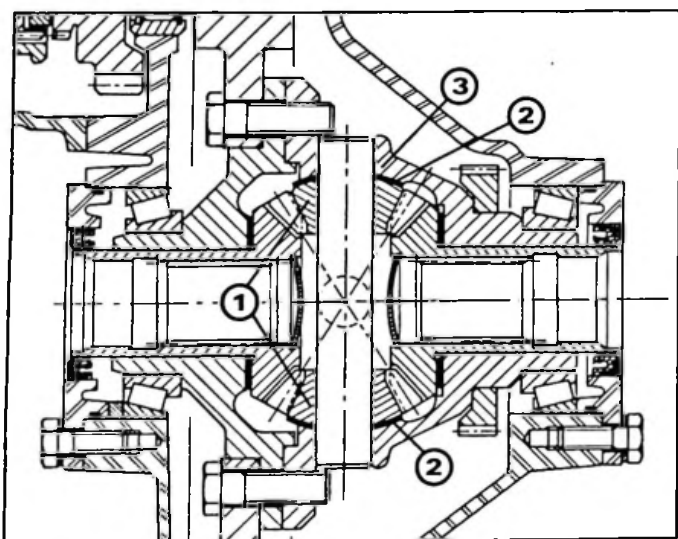


DISPOSITION PRECEDENTE (Rappel)

L 33-39

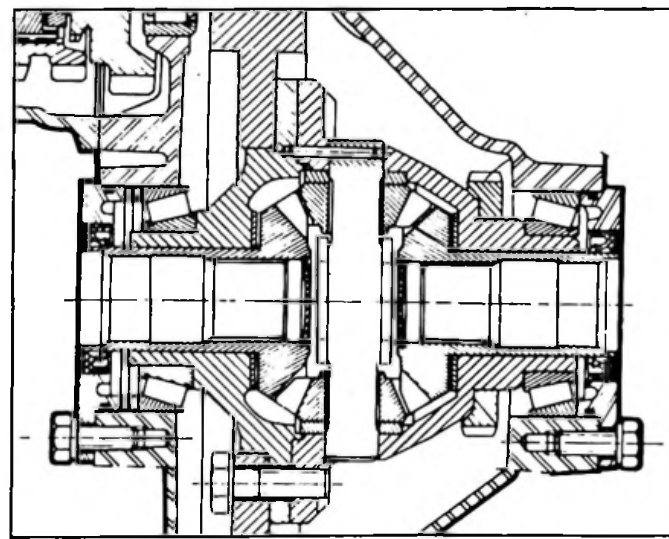
B – Les pignons satellites à portée sphérique, qui entraînent la création de :

- Nouveaux pignons satellites (1).
- Nouvelles coupelles de friction (2).
- Nouveau demi-boîtier droit de différentiel (3) à usinage intérieur sphérique.



SATELLITES A PORTEE SPHERIQUE

UT 33-14



DISPOSITION PRECEDENTE (Rappel)

UT 33/18

REMARQUE : les vis de couronne et les planétaires sont inchangés.

PIECES DE RECHANGE

DESIGNATION DES PIECES NOUVELLES	N° P.R.
Boîtier de différentiel (prise tachy. 20x10)	95 655 285
Boîtier de différentiel (prise tachy. 22x10)	95 655 286
Axe de satellite long	96 002 681
Axe de satellite court	96 002 678
Pignon satellite	96 026 625
Coupelle de friction satellite	96 002 675
Coupelle de friction planétaire	95 036 233

INTERCHANGEABILITE

► Le boîtier de différentiel à "portée sphérique" est interchangeable unitairement avec le précédent boîtier à "portée plane".

Il entraîne l'échange :

- des pignons satellites,
- des coupelles de friction,
- des axes de pignons satellites.

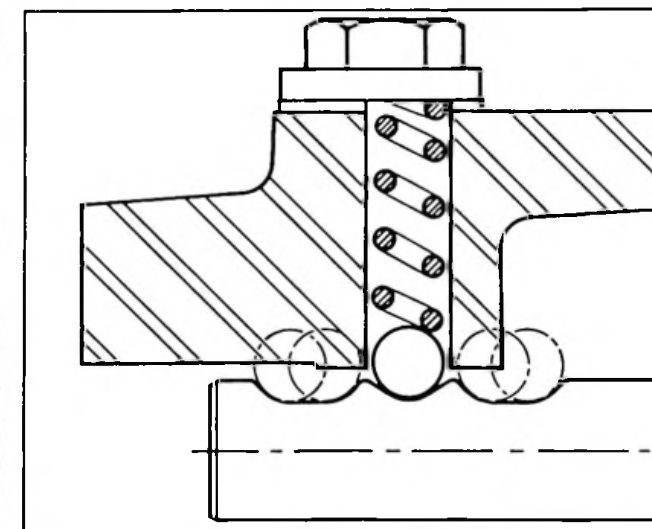
► Les pièces constitutives des précédents boîtiers de différentiel restent disponibles au Département des Pièces de Rechange.

► **Tout panachage de pièces est proscrit.**

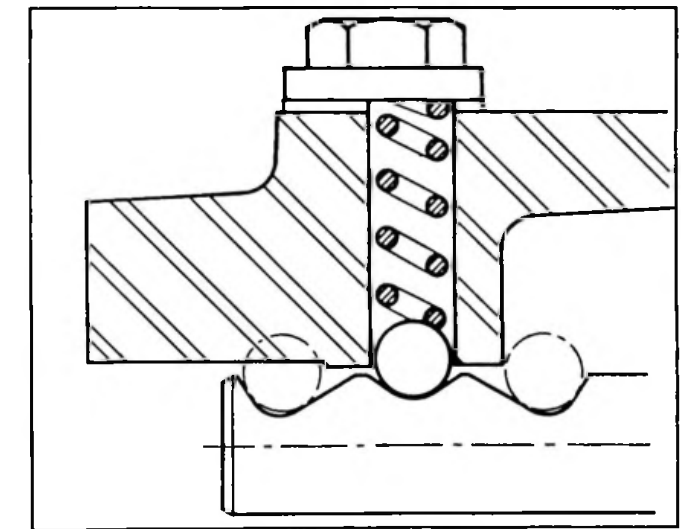
II - EVOLUTION DU BILLAGE DES AXES DE FOURCHETTE

Le billage des axes de fourchette devient flottant, ce qui entraîne la création de :

- Nouveaux axes de fourchette,
- Ressorts de billage à tarage spécifique,
- Manchons de synchro spécifiques.



BILLAGE FLOTTANT



BILLAGE PRECEDENT (positif)

■ PIÈCES DE RECHANGE

DESIGNATION DES PIÈCES NOUVELLES	N° P.R.
Axe de fourchette 1-2	96 077 296
Axe de fourchette 3-4	96 077 297
Axe de fourchette 5 - M-AR.	96 052 584
Synchro 1-2	95 656 435
Synchro 3-4	95 656 436
Syncho 5°	95 656 437
Ressort de billage	96 078 552

■ INTERCHANGEABILITE

► Le dispositif d'axes de fourchette à billage flottant peut équiper les boîtes de vitesses antérieures. Cette opération nécessite l'échange des pièces suivantes :

- Axes de fourchette,
- Ressorts de billage,
- Ensemble des synchros.

► Le dispositif d'axes de fourchette à billage flottant est incompatible avec les butées réglables.

Les vis de butée d'axe de fourchette sont à remplacer par :

- Bouchon, réf. 79 03 001 707
- Joint, réf. 22 476 009

► Les pièces du précédent dispositif à billage positif restent disponibles au Département des Pièces de Rechange.

III – EVOLUTION DES SEQUENCES BV

VERSION	MOTORISATION	NUMERO DE SEQUENCE	N° P.R.
1000	169 B	2 HE 34 (<i>remplace 2 HE 07</i>)	96 064 133
1000	U 25/661	2 HE 29 (" 2 GE 87)	96 064 134
1000	D9 B	2 HE 32 (" 2 HE 09)	96 064 146
1400	170 B	2 HE 21 (" 2 HE 04)	96 064 135
1400	U25/661	2 HE 39 (" 2 GE 85)	96 064 137
1400	U25/673	2 HE 41 (" 2 HE 03)	96 064 139
1800	170 C/D	2 HE 38 (" 2 GE 92)	96 064 136
1800	U25/661	2 HE 40 (" 2 HE 11)	96 064 138
1800	U25/673	2 HE 35 (" 2 HE 13)	96 064 147



CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

INFO'RAPID

C 25

5

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

C 25 TOUS TYPES

B.V. : Calage des pignons
2^{ème} et 3^{ème}

N° 14

Le 31 Décembre 1991

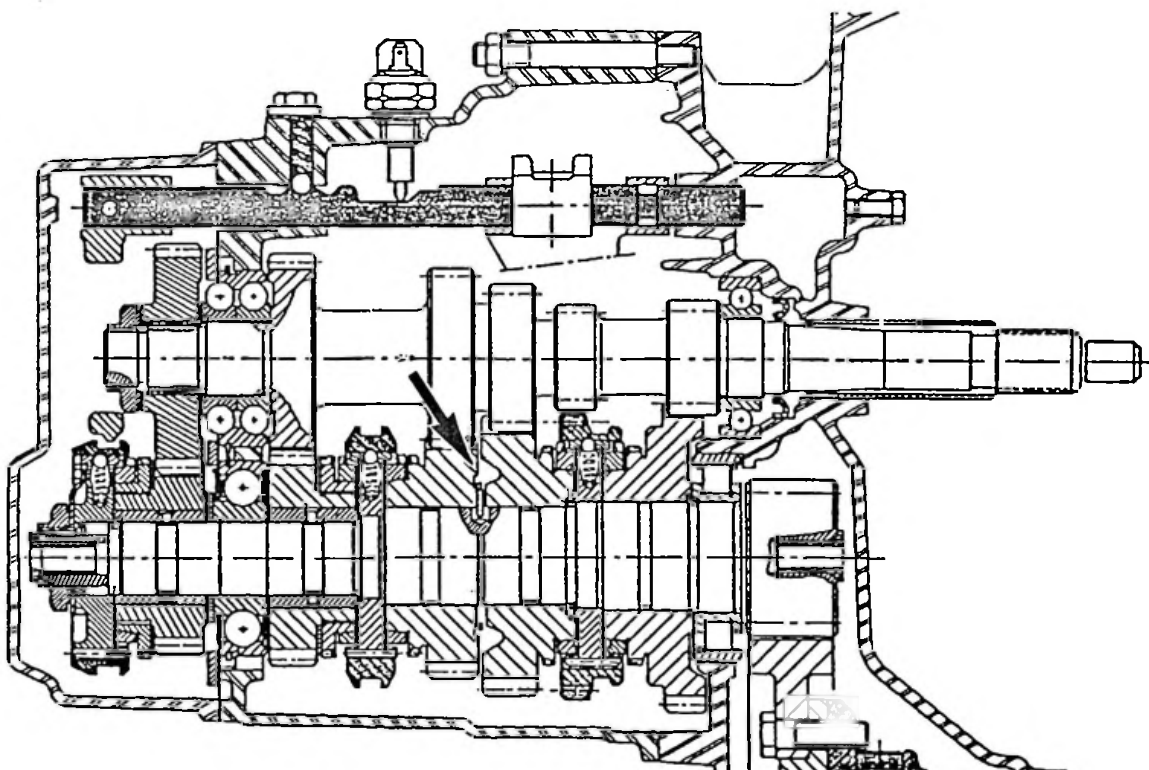
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 108900

« COPIE A MESSIEURS LES AGENTS »
(SECONDE DIFFUSION AU RESEAU PRIMAIRE)

Lors de la remise en état des **B.V. Tous Types**, procéder au remplacement des demi-rondelles d'épaisseur échelonnée de 2,50 à 2,68 mm, déterminant le jeu latéral de 0,05 mm des pignons de 2^{ème} et 3^{ème} **par les demi-rondelles d'épaisseur unique de 2,50 mm :**

Référence P.R. : 96 002 194

La cale d'épaisseur 2,44 mm **Réf. PR 75 429 749** reste disponible au **Département des Pièces de Rechange** pour les épaisseurs déterminées inférieures à 2,50 mm.



Rappel

L'application série de la cale unique d'épaisseur 2,50 mm **Réf. P.R. 96 002 194** est effective depuis l'**AM 87**, entraînant de ce fait la suppression de l'opération de calage des pignons de 2^{ème} et 3^{ème}.

NOTA : Les documents en votre possession sont à modifier par vos soins.



CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25

5

APPLICATION :
TOUS PAYS

CONCERNE :
C25 TOUS TYPES

N°15

DIFFUSION :
TOUS PAYS

**B.V. Evolution du passage
des vitesses 1-2 et 3-4**

Le 29 Mars 1991

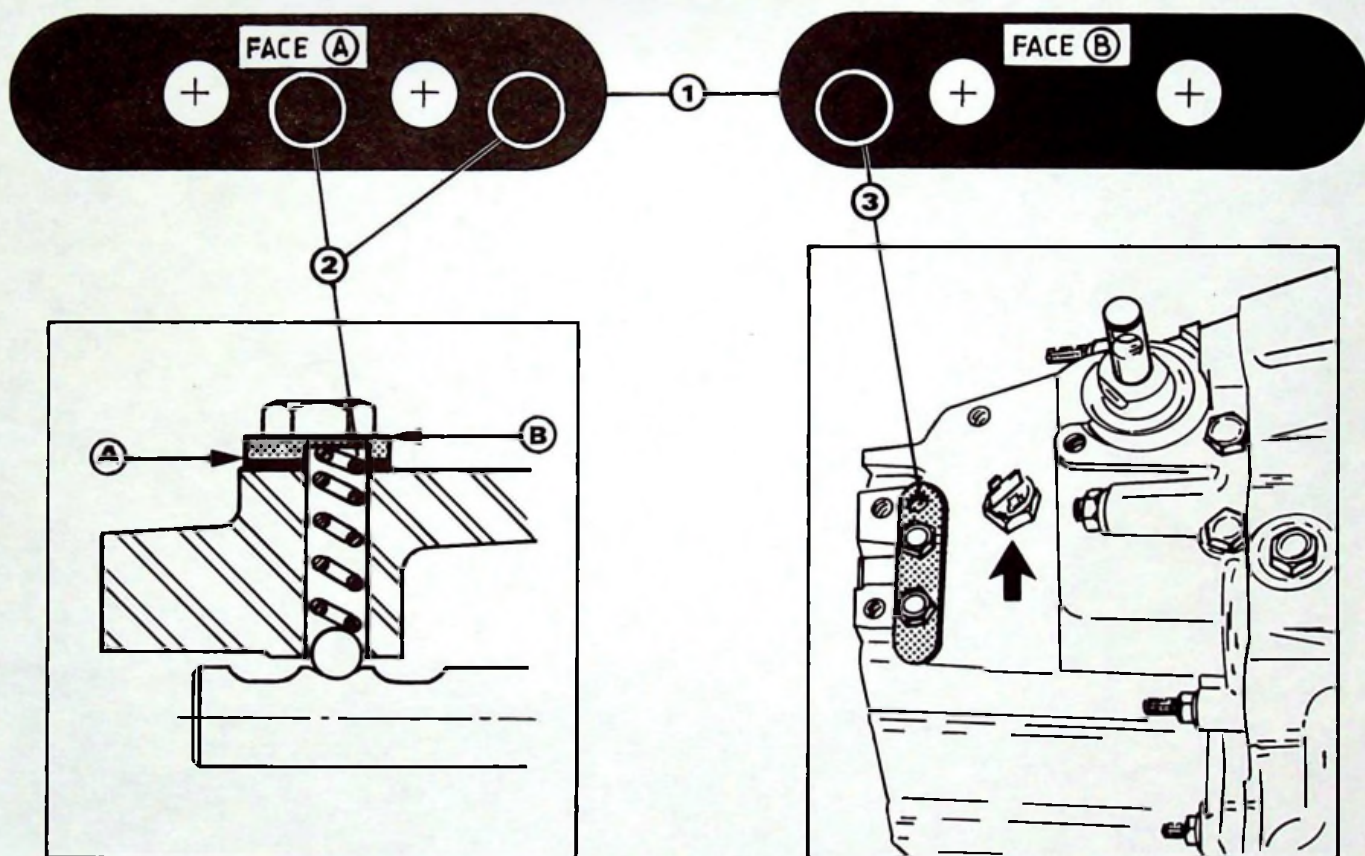
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 208900

1215

Depuis **Février 1991**, les véhicules C25 Tous Types reçoivent une boîte de vitesses dont l'effort de billage sur les axes de fourchette 1-2 et 3-4 est diminué.

Les ressorts de billage sont inchangés* ; une nouvelle plaquette de fermeture (1) permet de les détacher de 51 N à 37 N.

- Particularités de la nouvelle plaquette de fermeture du billage, référence PR N° **96 105 022** :
 - Deux logements (2) de ressort de billage usinés sur la face (A) (face qui reçoit le joint d'étanchéité).
 - Un logement de ressort usiné sur la face extérieure (B). (Non utilisé sur véhicule C25).
 - Couleur noire.
 - Joint d'étanchéité de plaquette spécifique, épaisseur 0,8 mm, référence PR N° **96 122 051**.



REMARQUES : L'effort de billage sur l'axe 5^{ème}/M.AR est inchangé sur véhicules C25.
La face (B) est spécifique aux véhicules XM, avec B.V. type ME 5T.

• RÉPARATION

- A épuisement des stocks, la plaquette de billage 96 105 022 remplacera la précédente 96 078 553 au Département des Pièces de Rechange. Elle entraîne l'échange du joint d'étanchéité.
- La nouvelle plaquette de billage a un sens de montage qu'il faut respecter :
 - Le trou repéré (3) doit être apparent et positionné côté contacteur de Marche Arrière (➔) sur véhicules C25.
- La nouvelle plaquette de billage assure un passage adouci des vitesses 1-2 et 3-4. Elle est interchangeable avec la précédente.

* Les ressorts de billage de couleur **jaune** (30 N), montés sur une pré-série de véhicules C25 sont incompatibles avec la nouvelle plaquette. Rappel du N° PR des ressorts : 96 078 522.



CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25

5

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

C25 TOUS TYPES 4 x 2

N° 16

DIFFUSION :

TOUS PAYS

B.V. : Boîtier de différentiel

Le 19 Juillet 1991

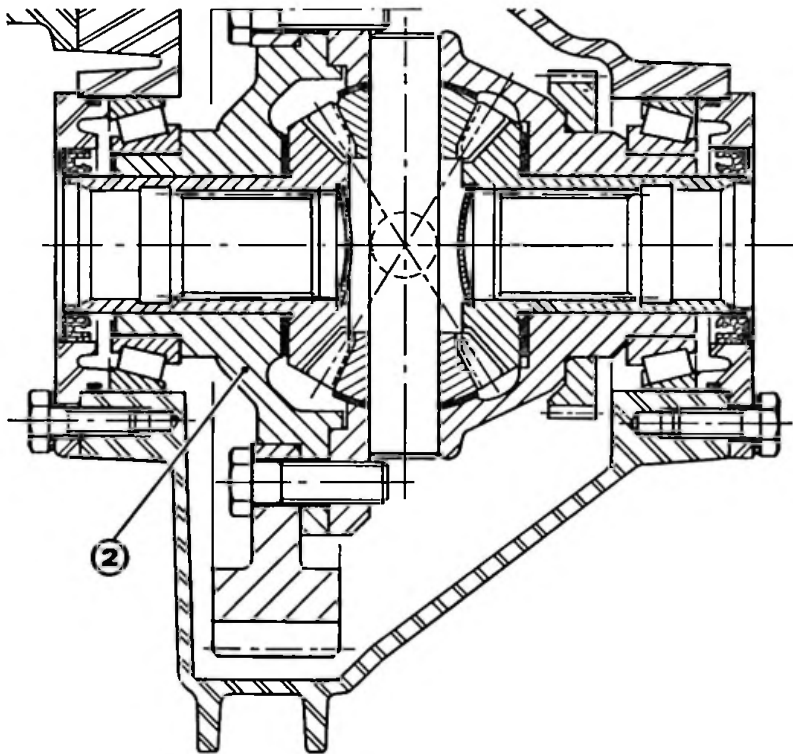
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN (10..) ou 208900**

291

Depuis Avril 1991, les véhicules C25 tous types sauf 4 x 4 reçoivent une boîte de vitesses dont le boîtier de différentiel évolue :

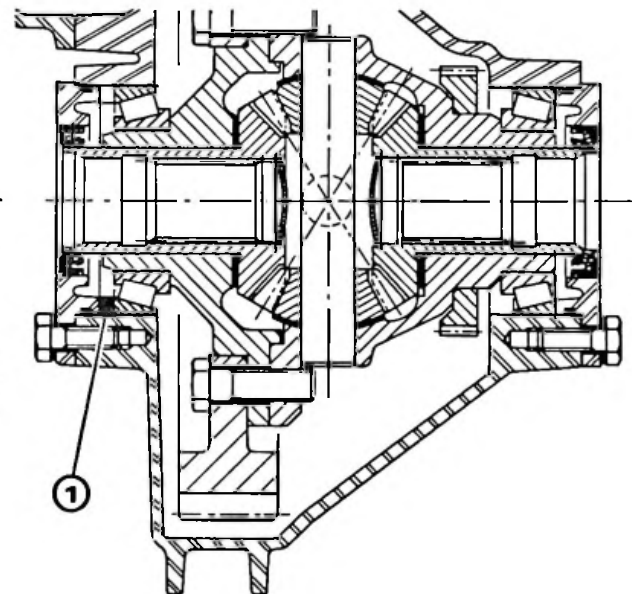
La cale (1) d'épaisseur 5 mm est supprimée, entre le chapeau de roulement et le roulement conique.

Cette évolution entraîne la création d'un nouveau demi-boîtier porte-couronne de différentiel (2).



NOUVEAU MONTAGE

UT 33-14 a



MONTAGE PRÉCÉDENT

UT 33-14

● RÉPARATION :

Les nouveaux boîtiers de différentiel sont respectivement interchangeables avec les précédents boîtiers "calés", montés depuis Janvier 1990 (portée des satellites sphérique et arrêt des axes par les vis de fixation de la couronne).

A épuisement des stocks, les nouveaux boîtiers remplaceront les précédents (Janvier 1990 →), au Département des Pièces de Rechange.

Rappel : La précontrainte des roulements du boîtier de différentiel est obtenue par construction, donc sans réglage en Atelier de Réparation.

● PIÈCES DE RECHANGE :

- Boîtier de différentiel avec roue tachymétrique 20 dents : 95 661 896.
- Boîtier de différentiel avec roue tachymétrique 22 dents : 95 661 897.



CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
MÉTHODES TECHNIQUES

INFO'RAPID

C 25

5

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

CITROËN C 25 T.T.

**Prise compteur sur
Boîte de vitesses**

N° 17

Le 31 Janvier 1992

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN (10..)208900

1408

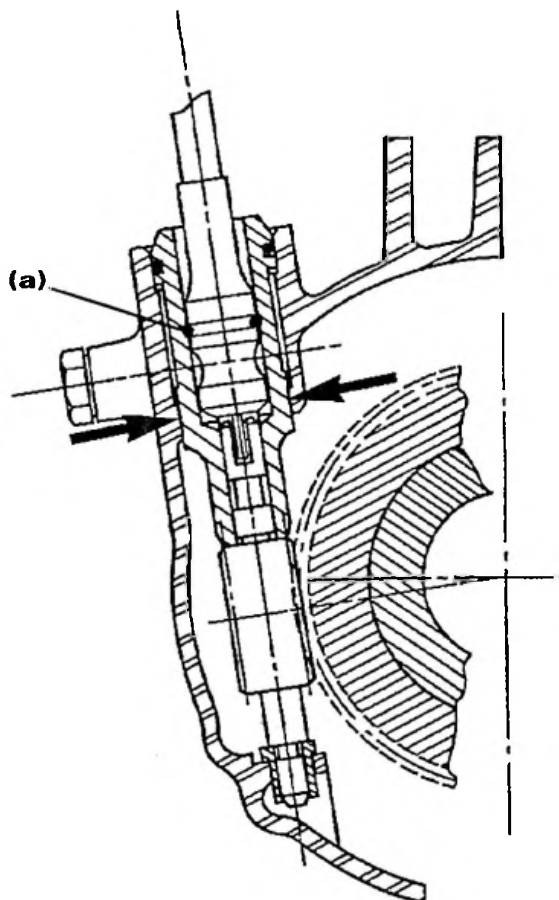
« COPIE A MESSIEURS LES AGENTS »

(SECONDE DIFFUSION AU RESEAU PRIMAIRE)

CONSTATATION : Fuite d'huile de boîte de vitesses par prise compteur.

REMEDE :

- 1°) Monter le nouveau câble compteur équipé d'un embout avec joint torique en (a) N° **PR ZF 07 745 213**.
- 2°) Renforcer l'étanchéité de la douille de centrage du câble par rapport au carter (→), par application d'un cordon de pâte Loctite auto-joint **OR N° PR ZC 9 875 744 U** sur toute la périphérie de la douille.



Nota : Ce nouveau câble compteur est monté série depuis octobre 1991.

Au Département des Pièces de Rechange, il annule et remplace les précédents.

Le parcours à lui donner dans la planche de bord et sous capot doit être conforme à la série AM. 92.



CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
MÉTHODES TECHNIQUES

NOTE TECHNIQUE

C 25 (5)

APPLICATION :
TOUS PAYS

CONCERNE :
CITROËN C 25 TOUS TYPES

N° 18

DIFFUSION :
TOUS PAYS

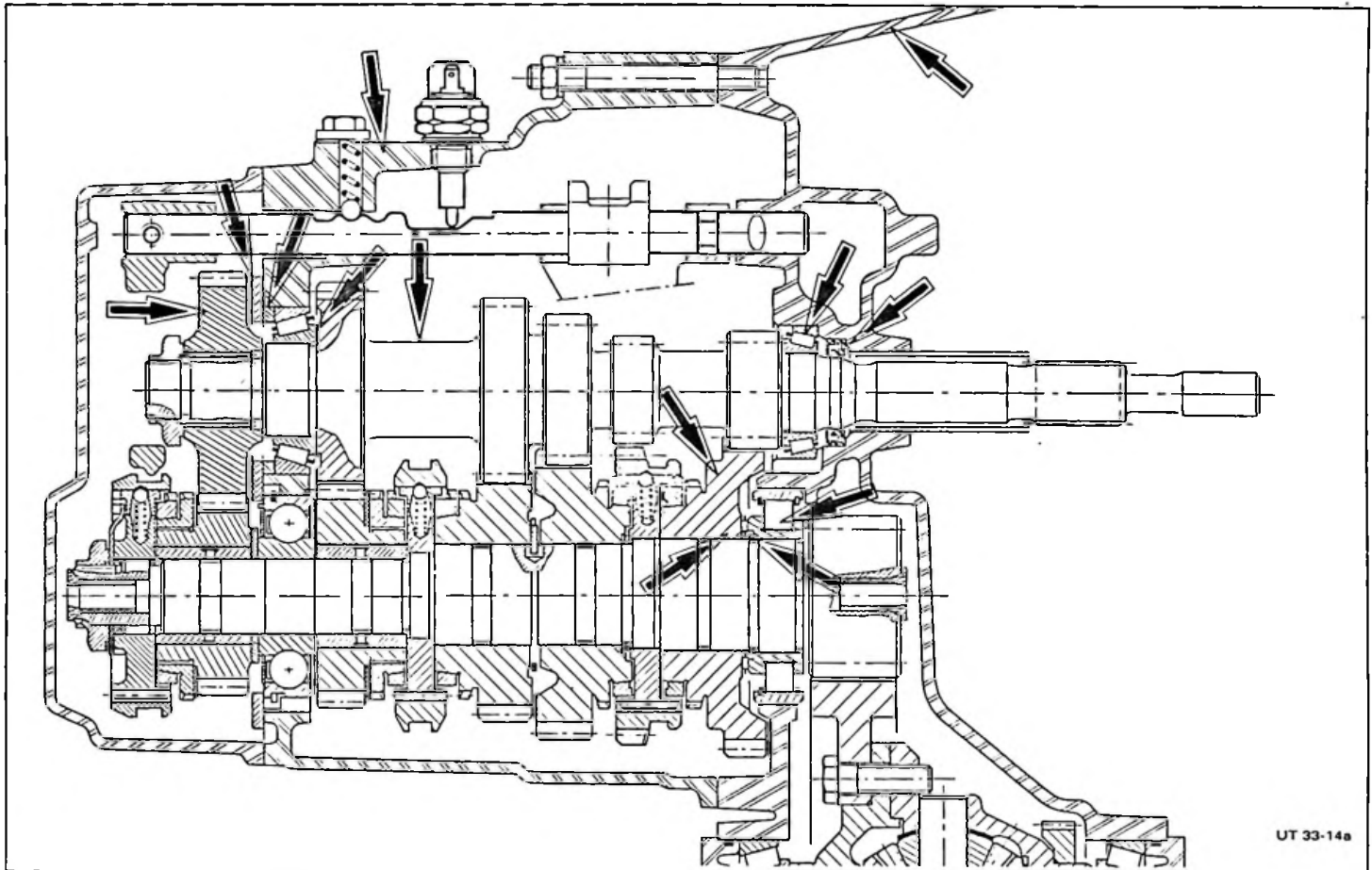
**Boîte de vitesses :
Évolutions**

Le 30 Juin 1992

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN (10) ou 208900**

1536

Les véhicules **CITROËN C 25 Tous Types** reçoivent une boîte de vitesses dont les lignes primaires et secondaires sont équipées de roulements nouveaux.



UT 33-14a

Ces évolutions entraînent la modification et (ou) la création des pièces suivantes (➡).

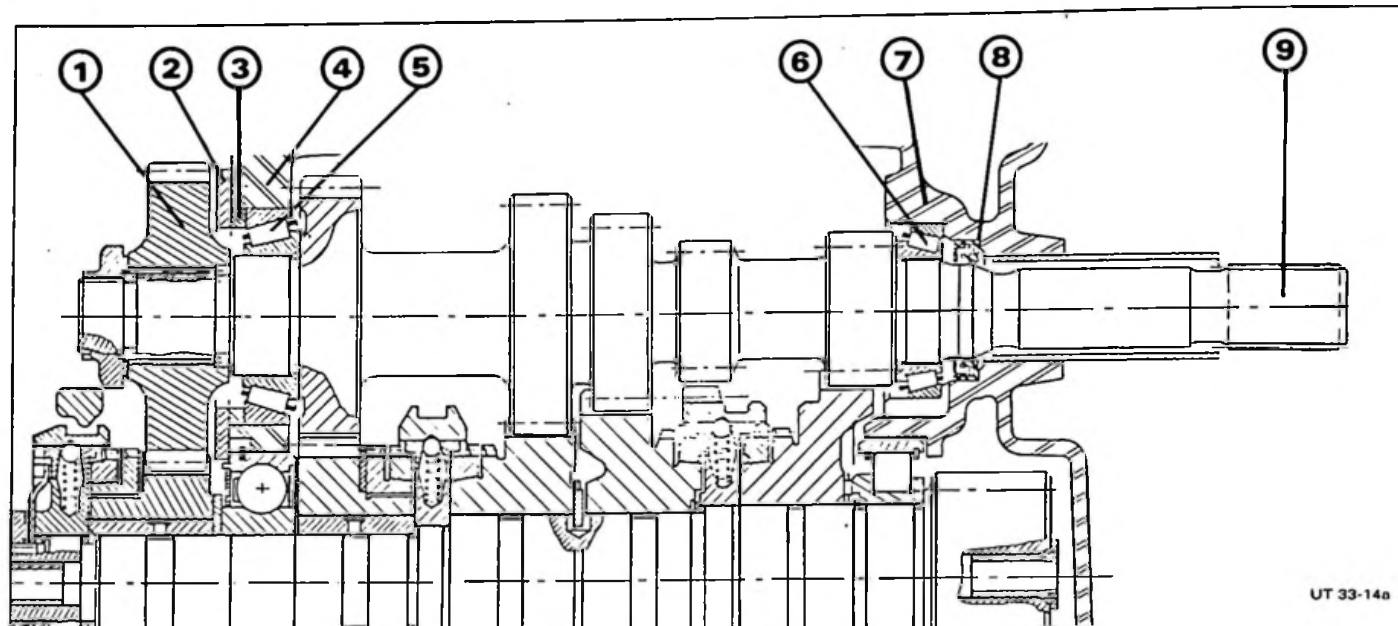
LIGNE PRIMAIRE

- Roulements à rouleaux coniques.
- Carters BV et d'embrayage.
- Plaque d'arrêt des roulements.
- Pignon de 5^{ème} (BV5).
- Joint d'étanchéité (côté embrayage).
- Arbre primaire.
- Cales de réglage.

LIGNE SECONDAIRE

- Roulement à rouleaux cylindriques côté embrayage.
- Butée à aiguille entre le pignon 1^{ère} et le roulement.
- Pignon récepteur de 1^{ère}.
- Segment d'arrêt du roulement à rouleaux.

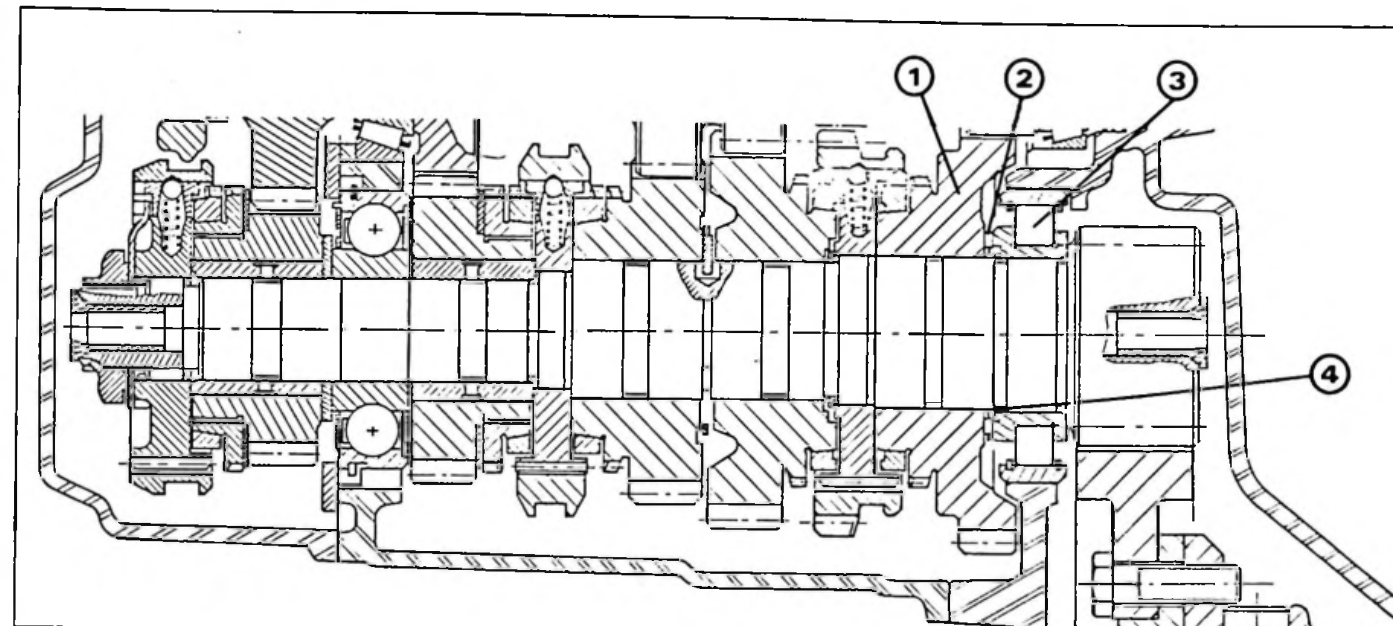
LIGNE PRIMAIRE



- (1) Pignon de 5^{ème} :
modification du profil suite à la nouvelle disposition du calage du roulement, épaisseur = **30 mm** (au lieu de 22,8 mm).
- (2) Plaque d'arrêt des roulements :
le diamètre de passage de la ligne primaire devient **Ø = 52,5 mm** (au lieu de Ø = 62,3 mm).
- (3) Cales de réglage :
six classes étagées de **3,19 mm** à **3,44 mm**.
- (4) Carter BV :
logement du roulement adapté au nouveau diamètre du roulement **Ø = 61,97mm** (au lieu de Ø = 67mm).
- (5) Roulement à rouleaux coniques : (côté pignon de 5^{ème}).
Ø = 35 x 62 x 17 mm (au lieu de Ø = 28 x 67 x 28,2 mm).
- (6) Roulement à rouleaux coniques : (côté embrayage)
Ø = 29 x 50,3 x 14,7 mm (au lieu de Ø = 30 x 62 x 16 mm).
- (7) Carter d'embrayage :
logement du roulement adapté au nouveau diamètre du roulement **Ø = 29 x 50,29 x 14,73 mm** (au lieu Ø = 30 x 62 x 16 mm).
logement de la bague d'étanchéité adapté au nouveau diamètre du joint **Ø = 43,5 mm** (au lieu de Ø = 47 mm).
- (8) Bague d'étanchéité : "VITON " à réserve d'huile
Ø = 28 x 43,5 x 8,1 mm (au lieu de Ø = 26,9 x 47 x 7 mm).
- (9) Arbre primaire :
portées des roulements adaptées aux nouveaux diamètres des roulements.

RÉPARATION (Voir page 4)

LIGNE SECONDAIRE



- (1) Pignon récepteur de 1^{ère} :
modification de l'épaisseur pour la mise en place d'une butée à aiguilles : épaisseur réduite de **4,12 mm**.
- (2) Butée à aiguilles :
intercalée entre le pignon de 1^{ère} et la cage interne du roulement (améliore le passage de la 1^{ère} vitesse à l'arrêt).
- (3) Roulement à galets renforcé et profil logarithmique
épaisseur **20 mm** (au lieu de 18 mm).
- (4) Segment d'arrêt du roulement :
Ø = 40 x 42,8 x 1,55 mm (au lieu de Ø = 40 x 45,4 x 1,55 mm).

RÉPARATION (Sur véhicule)



• Ligne primaire : calage

- Poser (fig I)
 - l'outil de retenue du roulement de l'arbre secondaire **6340-T-S**,
 - la cage extérieure du roulement de l'arbre primaire,
 - l'outil **6340-T.R** (fig II).
- Passer la 4^{ème} vitesse et maintenir la pédale d'embrayage en position débrayée pour permettre la rotation de l'arbre primaire sans entraîner le moteur.
- Effectuer 10 tours de rotation de l'arbre primaire afin de positionner les cages extérieures des roulements coniques.
- Étalonner (fig III) le comparateur à "0" sur le plan de joint de la boîte de vitesses, comparateur **2437-T**, support **9017-T** et palpeur **9017-T.N**.
- Mesurer (fig IV) l'écart du plan de joint avec la cage extérieure du roulement conique.

Le calage de l'arbre primaire sera donc :

La valeur mesurée au comparateur, plus le jeu de **0,01 à 0,08 mm**.

Choisir parmi les cales disponibles dans le tableau ci-dessous.

	0,01 à 0,08 mm MAXI
(mm)	3,19
	3,24
	3,29
	3,34
	3,39
	3,44

- Déposer :

- l'outil **6340-T.R**,
- l'outil **6340-T.S** de retenue du roulement d'arbre secondaire,
- poser la cale obtenue en fonction du jeu de **0,01 à 0,08 mm**
- poser la plaque de retenue des roulements.

• Ligne secondaire : échange du pignon récepteur de 1^{ère}, et du roulement à rouleaux.

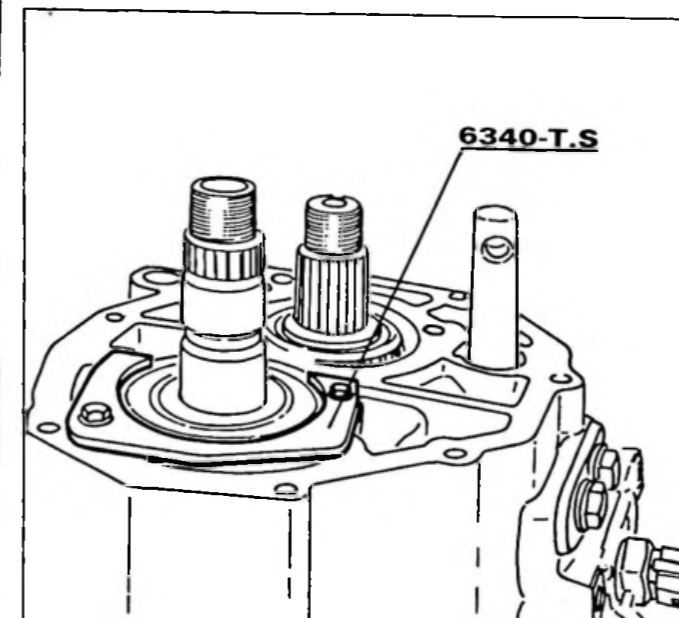
L'échange de l'ensemble précédent (pignon de 1^{ère} et roulement) par l'ensemble nouveau (pignon de 1^{ère}, butée à aiguilles et roulement) est possible.

Cependant le Département des Pièces de Rechange distribue les pièces de l'ensemble précédent.

Le panachage des pièces des ensembles précédent et nouveau est **PROHIBÉ**.

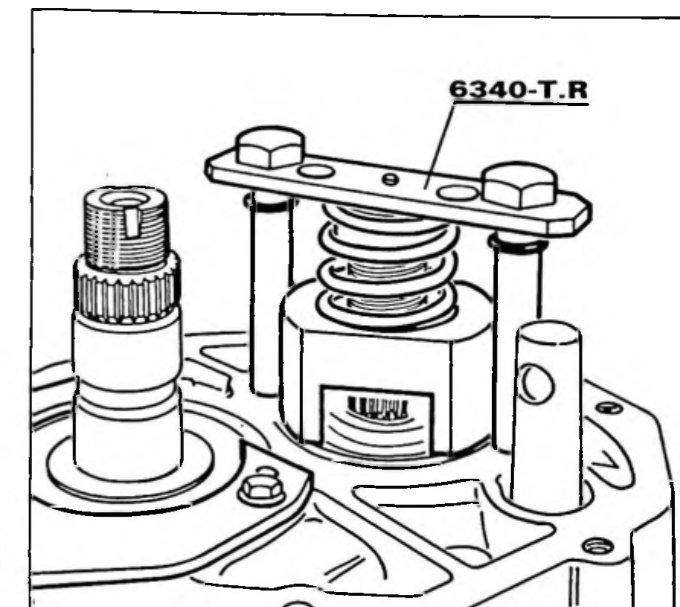
• Couple de 5^{ème} :

Le nouveau pignon de 5^{ème} de la ligne primaire n'est pas interchangeable avec le précédent. Les couples de 5^{ème} de la disposition précédente restent disponibles au Département des Pièces de Rechange.



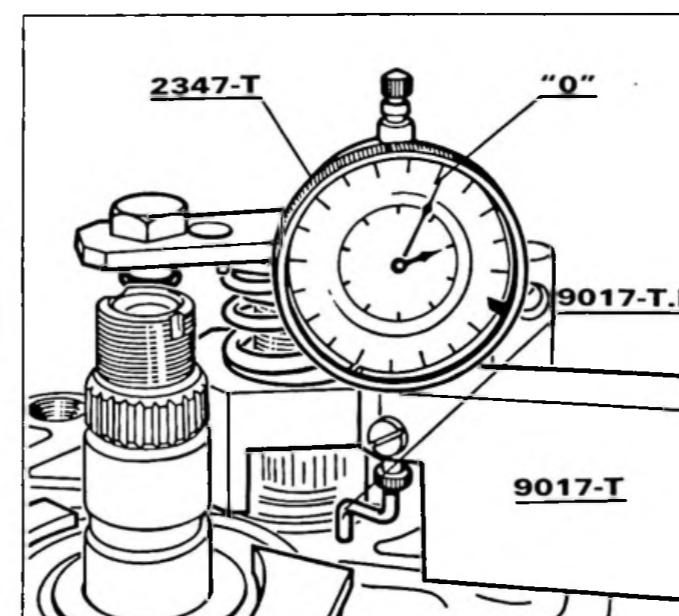
I Mise en place de l'outil

6340-T.S

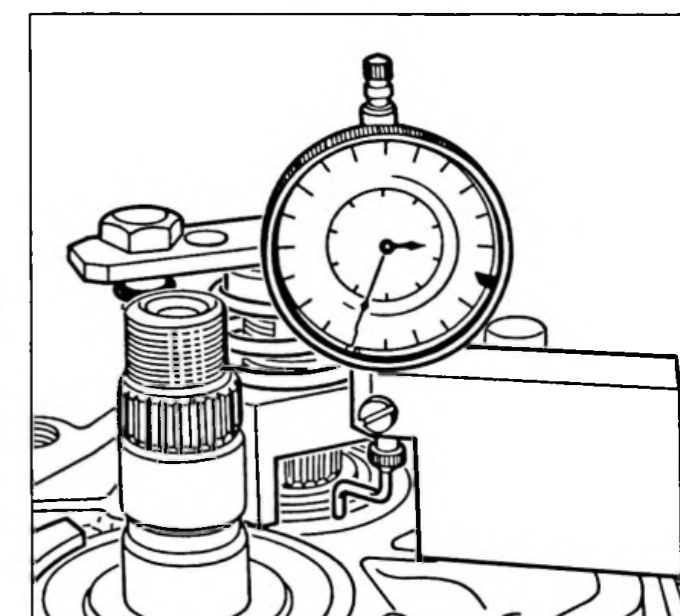


II Mise en place de l'outil

6340-T.R



III Etalonnage à "0" du comparateur sur le plan de joint de la boîte.



IV Mesure du plan de joint à la cage extérieure du roulement.

Pièces de rechange

DÉSIGNATION DES PIÈCES NOUVELLES (Ligne primaire)	N° PR
Ensemble pignon de 5 ^{ème} (43 x 33 dents)	95 654 083
Ensemble pignon de 5 ^{ème} (46 x 31 dents)	95 654 102
Plaquette d'arrêt des roulements	96 093 779
Cale de réglage épaisseur = 3,19 mm	96 093 832
Cale de réglage épaisseur = 3,24 mm	96 093 833
Cale de réglage épaisseur = 3,29 mm	96 093 834
Cale de réglage épaisseur = 3,34 mm	96 093 835
Cale de réglage épaisseur = 3,39 mm	96 093 836
Cale de réglage épaisseur = 3,44 mm	96 093 840
Ensemble carter BV et embrayage (essence)	95 661 914
Ensemble carter BV et embrayage (gazole + gazole Turbo 2,5 l)	95 661 915
Ensemble carter BV et embrayage (gazole Turbo 1,905 l)	95 661 918
Jeu de roulements coniques ligne primaire	95 643 968
Bague d'étanchéité ligne primaire (côté embrayage)	95 640 835
Arbre primaire 11 x 18 x 27 x 32 x 13 dents (essence)	96 093 821
Arbre primaire 11 x 28 x 27 x 32 x 13 dents (gazole - gazole Turbo - 4X4)	96 093 822
Arbre primaire 11 x 28 x 27 x 32 x 13 dents (gazole - Turbo 1,930 l)	96 093 817
Arbre primaire 11 x 13 x 18 x 28 x 34 dents (gazole - Turbo)	96 093 820

DÉSIGNATION DES PIÈCES NOUVELLES (Ligne secondaire)	N° PR
Pignon récepteur de 1 ^{ère} , 11 x 41 dents	14 001 520
Pignon récepteur de 1 ^{ère} , 12 x 41 dents (Turbo sauf 1800 Kg et 1,930 l)	96 088 918
Butée à aiguilles	96 048 676
Roulement (Ø = 42 x 80 x 20 mm)	96 131 095
Segment d'arrêt roulement (Ø = 40 x 45,5 mm épaisseur 1,55 mm)	75 422 039
Segment d'arrêt roulement (Ø = 40 x 42,8 mm épaisseur 1,55 mm)	96 012 596

ÉVOLUTION DES SÉQUENCES BV

N° DES SÉQUENCES		N° PR		N° DE DÉPART BV	
Anciens	Nouveaux	Nouveaux	Anciens	Ligne primaire	Ligne secondaire
2 HE 65	2 HE 85	95 661 503	95 655 938	*	
2 HE 54	2 HE 86	95 661 504	95 655 921	203 458	
2 HE 63	2 HE 87	95 661 505	95 655 934	204 854	
2 HE 62	2 HE 88	95 661 506	95 655 932	203 434	à partir
2 HE 56	2 HE 89	95 661 507	95 655 923	203 410	du N°
2 HE 61	2 HE 90	95 661 508	95 655 931	203 350	242 370
2 HE 59	2 HE 91	95 661 509	95 655 929	*	(2 HE 94)
2 HE 64	2 HE 92	95 661 510	95 655 935	204 675	
2 HE 67	2 HE 93	95 661 511	95 655 940	204 802	
2 HE 66	2 HE 94	95 661 512	95 655 939	203 851	
2 HE 68	2 HE 95	95 661 513	95 655 941	*	
2 HE 69	2 JE 01	95 661 518	95 655 953	*	

* Après le N° 205 660



CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
MÉTHODES TECHNIQUES

INFO'RAPID

C 25

5

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

CITROËN C 25 T.T.

Transmissions

N° 19

Le 18 Septembre 1992

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN (10) ou 208900

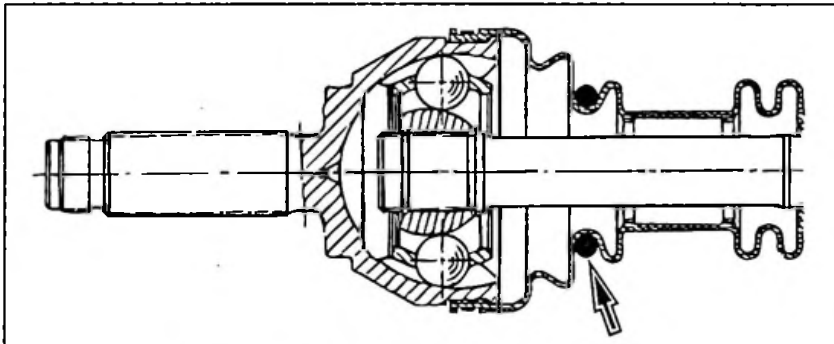
1595

CONSTATATION : Coupure des soufflets de transmission côté roue.

DIAGNOSTIC : Pincement des soufflets de transmission en fond de braquage.

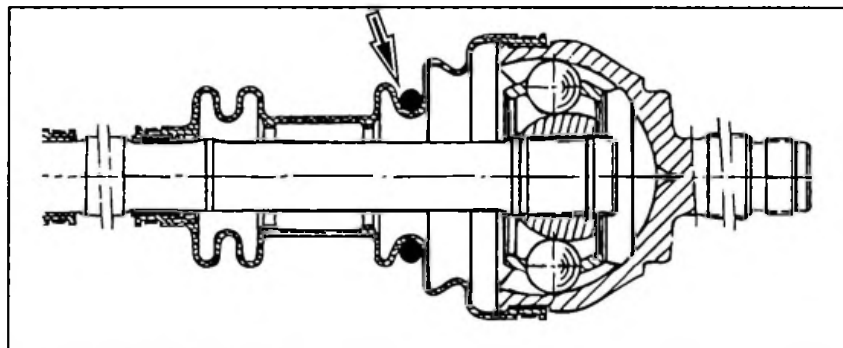
REMEDE : Poser un anneau en caoutchouc () sur les deux soufflets côté roue (N° PRC = 96 173 036).

Côté
roue



UT 37 2a

Transmission gauche



UT 37 1A

Transmission droite

Côté
roue



CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
MÉTHODES TECHNIQUES

NOTE TECHNIQUE

C 25 (5)

APPLICATION :
TOUS PAYS

CONCERNE :
CITROËN C 25 TOUS TYPES
Transmissions : évolution

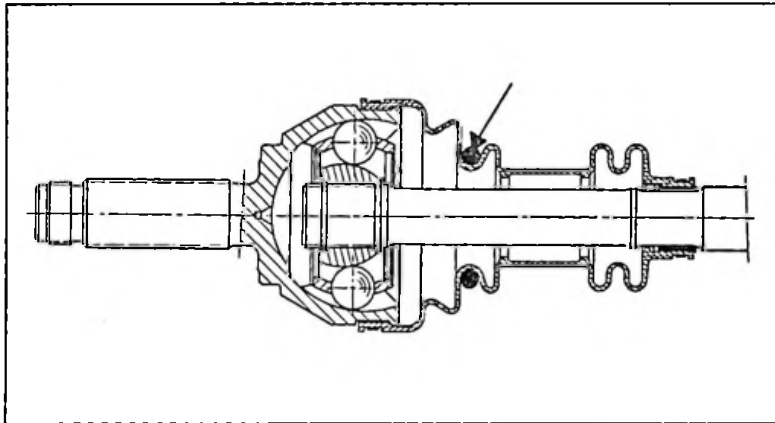
N° 20

DIFFUSION :
TOUS PAYS

Le 20 Novembre 1992

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN (10) OU 208900**

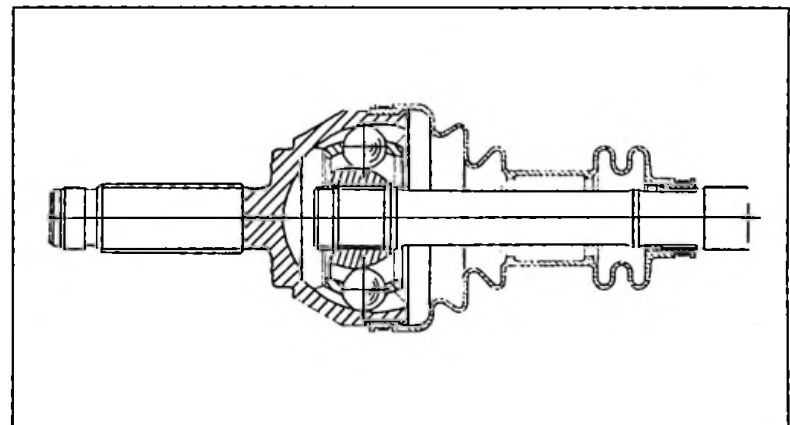
Depuis **septembre 1992**, les véhicules **CITROËN C 25** Tous Types sont équipés de transmissions transversales dont le soufflet de protection côté roue reçoit un anneau en caoutchouc.



NOUVEAU MONTAGE

UT 37-2 a

Soufflet modifié par l'adjonction d'un anneau en caoutchouc (→)



ANCIEN MONTAGE

UT 37-2 a

PIÈCES DE RECHANGE

Les transmissions ainsi modifiées remplacent les précédentes au Département des Pièces de Rechange.

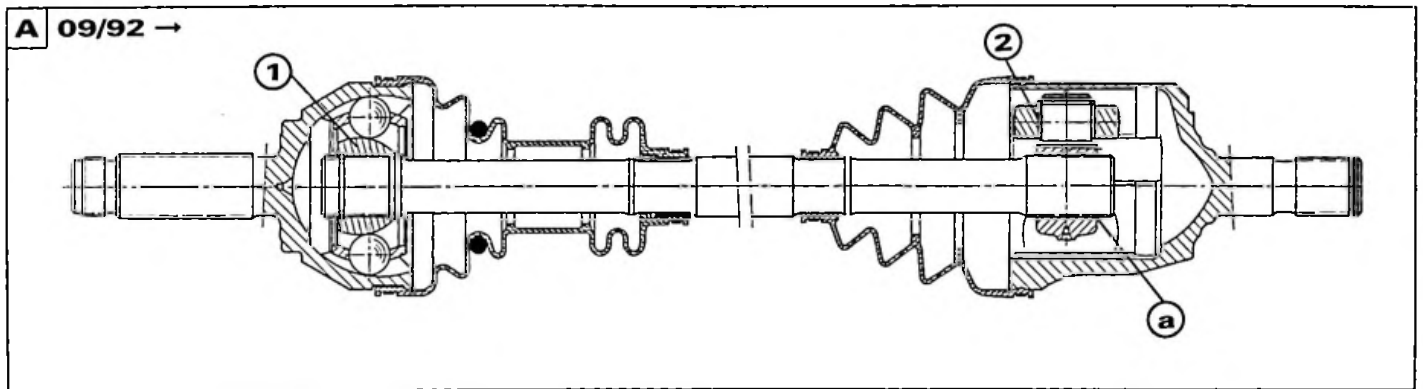
Le PAM de protection côté roue est fourni avec l'anneau en caoutchouc, sans changement de référence.

Motorisation	NOUVEAUX N° PR		PAM de protection Motorisation TT
	Transmission gauche	Transmission droite	
Diesel 1905 D9B	96 173 032 (8JN24)	96 173 035 (8JN27)	95 653 068
T.T. sauf Diesel 1905 D9B		96 173 033 (8JN25)	

T.S.V.P. →

RÉPARATION

L'échange des soufflets s'effectue côté roue, après dépose du "RZEPPA" (1).



Rappel :

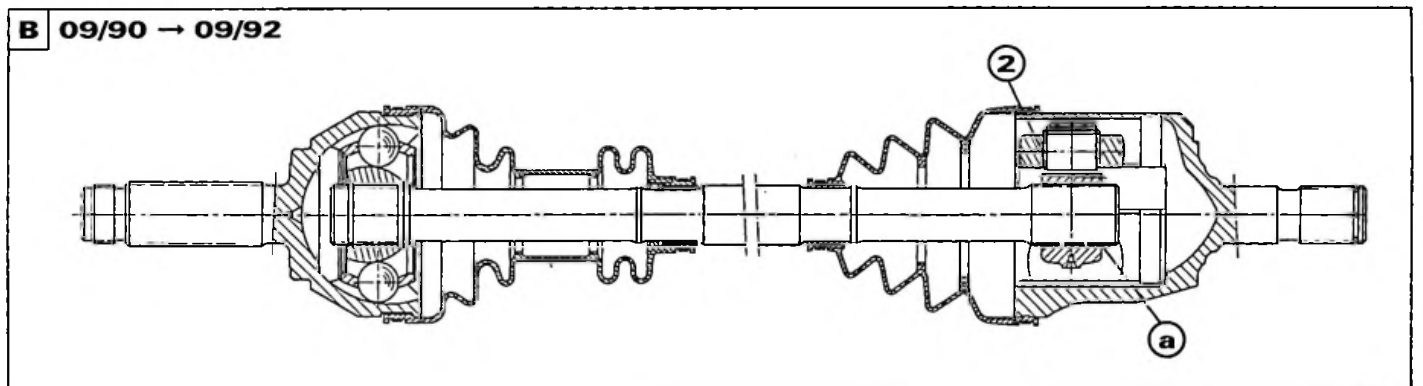
La remise en état du tri-axe (côté BV (2)) n'est plus possible depuis 09/90 pour les raisons suivantes :

- 1° - Montage des galets sur aiguilles* (2) (au lieu de bagues (3)).
- 2° - Montage serré du tri-axe sur l'arbre cannelé et arrêt latéral par sertissage en "a" (suppression des joncs (4) de maintien latéral).

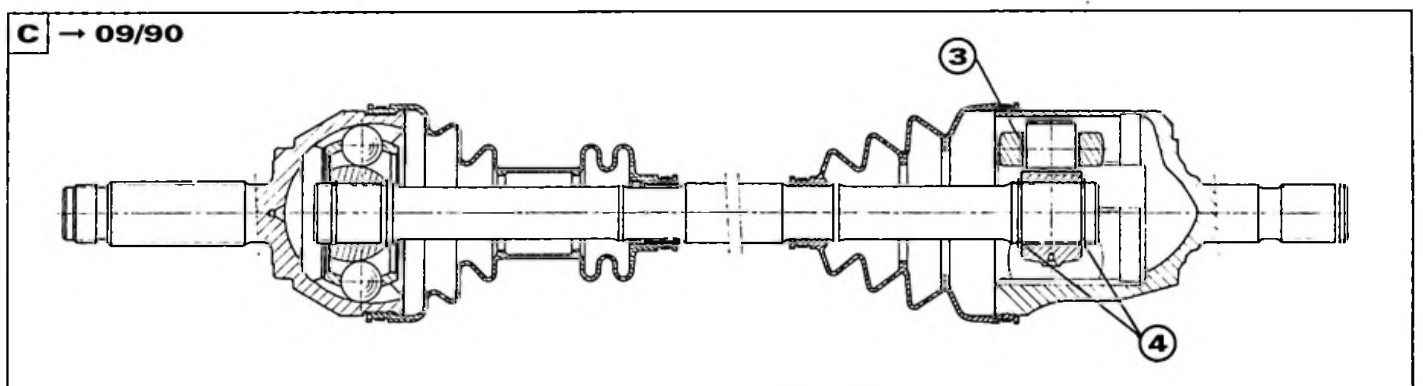
Remarque :

La détérioration de l'entraîneur dans les cas fig. A et B implique l'échange de la transmission complète.

Le D.P.R. distribue l'ensemble des pièces pour la remise en état de l'entraîneur dans le cas fig. C --> 09/90.



U 37-2 a



U 37-2

* Afin d'éviter la chute accidentelle des galets et de leurs aiguilles, il est recommandé de ne pas désolidariser l'ensemble tri-axe et entraîneur au cours de l'échange du soufflet.



CITROËN
DIVISION APRES VENTE
QUALITE VEHICULES

INFO'RAPID

C.25 (5)

Resonsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

Concerne

CITROEN C 25 TT

Concerne les véhicules avant le n° de
châssis 428 837

Câble de compteur de boîte de vitesses

N° 21

Le 30 Juillet 1993

Ce document est à classer dans : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 208 900**

1861

CONSTATATION :

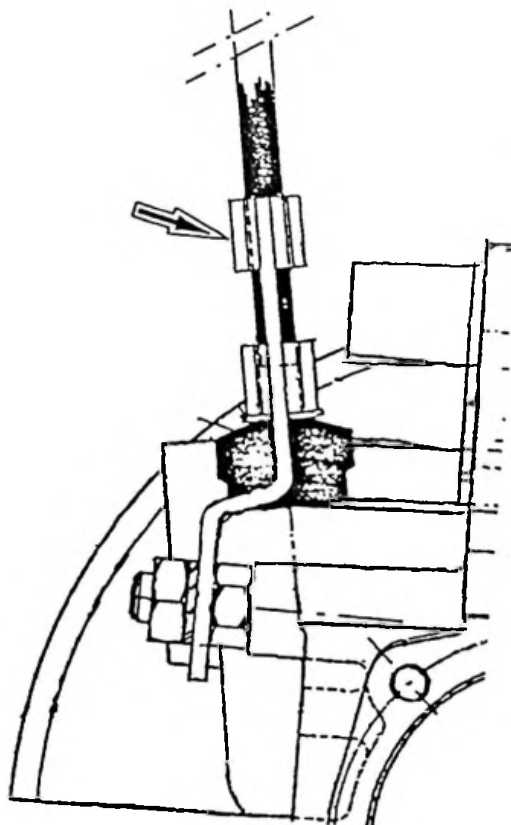
Fuite d'huile par la prise tachymétrique.

DIAGNOSTIC :

Mauvais maintien du câble de compteur sur la boîte de vitesses.

REMEDE :

Monter une patte de maintien, disponible aux Pièces de Rechange sous la référence 265 012, à l'aide d'un écrou (10 x 12,5) et d'une rondelle éventail (couple de serrage : 3 mdaN)



CITROËN SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	INFORMATION REPARATION	C 25 (7)
APPLICATION : TOUS PAYS	CONCERNE : VEHICULES C 25 TOUS TYPES <hr/> Parallélisme des roues avant	N° 1
DIFFUSION : TOUS PAYS		Le 19 Décembre 1983
<i>CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900</i>		

Sur les véhicules C 25 Tous Types, le parallélisme des roues avant doit dorénavant être réglé pour obtenir :

PINCEMENT = 0,5 mm (± 1 mm)

au lieu de : Pincement = 1 à 3 mm

Les conditions de réglage sont inchangées :

- Véhicule en ordre de marche à vide, plein de carburant effectué et roue de secours en place.
- Sol plan et horizontal.
- Roues en ligne droite, le dépassement de la crémaillère côté gauche doit être égal à 52 mm.

La gamme Op. **UT N° 410-0** - Contrôle et réglage de l'essieu avant, du **MANUEL de REPARATION C 25 N° MAN 008891**, ainsi que les Carnets de Poche **VU 83 N° MAN 008831** en votre possession, sont à corriger par vos soins.

CORRECTIF A LA NOTE INFORMATION REPARATION C 25 (E) N° 1.

Feuille 2, Chapitre II. **Contrôle de la commande de ralenti accéléré :**

Au lieu de : Vérifier que le câble (1) est sous tension

Lire : Vérifier que le câble (1) est **sans** tension



CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE
DIVISION APRÈS - VENTE
TECHNIQUE APRÈS - VENTE**INFO'RAPID****C 25**

7

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

VEHICULES C.25 TOUS TYPES

Essieu Avant : parallélisme

N° 2

Le 18 Mars 1988.

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS :

RECUEIL DE NOTES N° MAN 00890C

R A P P E L

Valeurs de réglage du parallélisme des véhicules C. 25 TT. :

- C. 25 TT série

PINCEMENT = $0,5 \begin{matrix} + \\ - \end{matrix} 1 \text{ mm}$ - Véhicules C. 25 TT transformés
(châssis cabine, plancher cabine,
cabine auvent).PINCEMENT = $2 \begin{matrix} + \\ - \end{matrix} 1 \text{ mm}$
après transformation.REMARQUE :

Dans les cas de transformations ou d'aménagements spécifiques entraînant une répartition des charges sur essieux différente du P.V. des Mines initial, il est nécessaire d'affiner les valeurs de réglage du parallélisme avant.

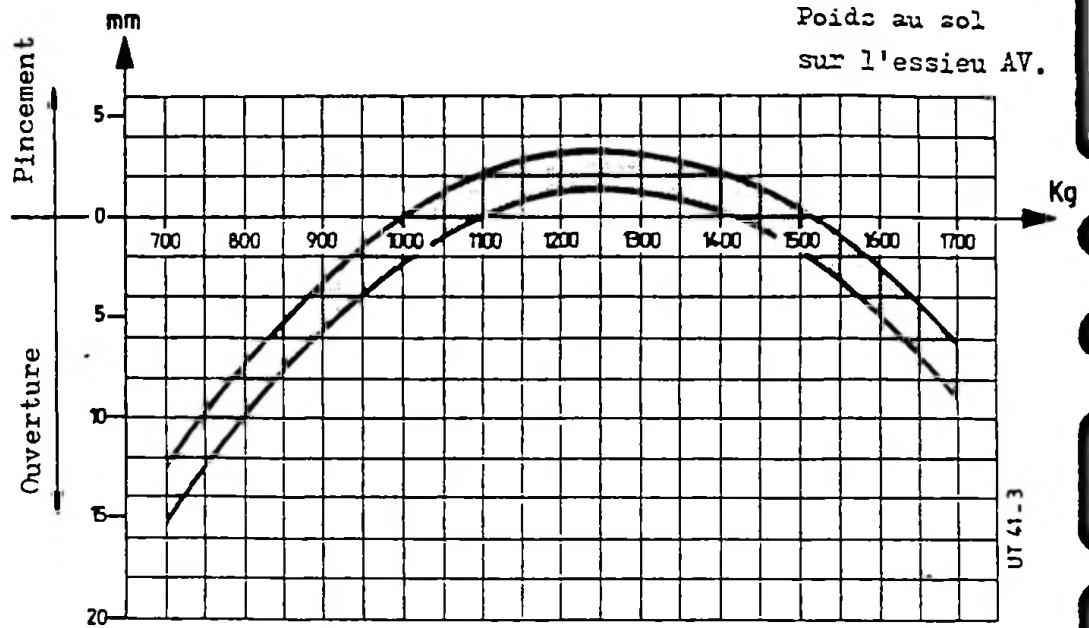
Pour cela en fonction du poids au sol sur l'essieu avant, connu par pesée, se reporter aux abaques correspondant au type de véhicule qui figurent au verso de cette Note.

- Véhicules TT à motorisation Diesel atmosphérique tous empattements - abaque (1)
- Véhicules TT à motorisation Essence, empattement 3,65 m (Long) - abaque (1)
- Véhicules TT à motorisation Diesel Turbo, tous empattement - abaque (2)
- Véhicules TT à motorisation Essence, empattement 2,92 m (Court) - abaque (3)

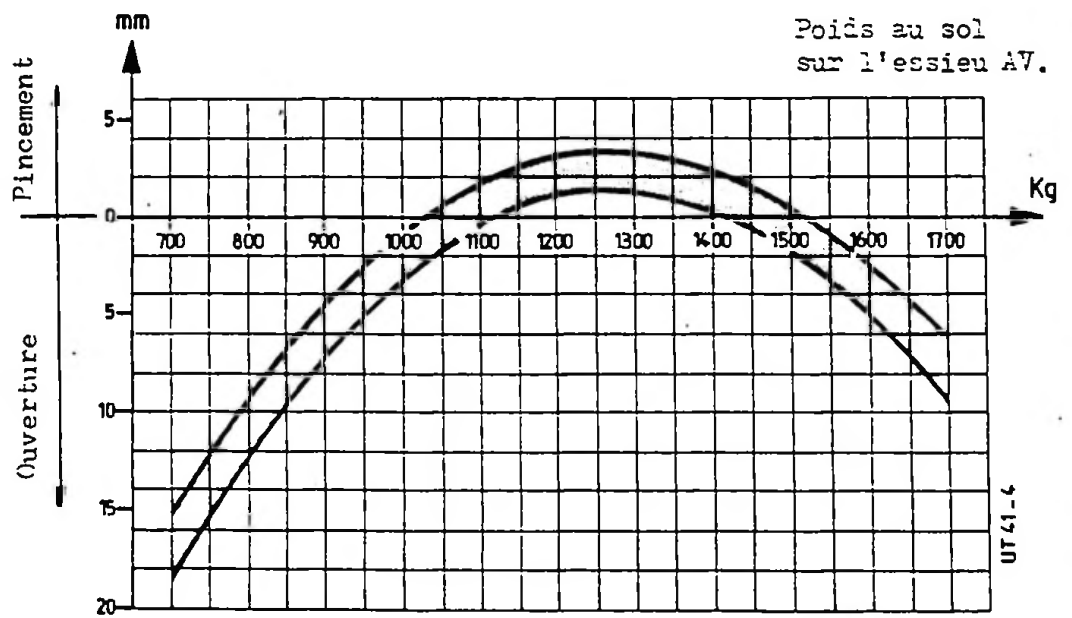
Nous vous rappelons que le réglage du parallélisme, après transformation, fait partie de la transformation et doit être facturé au carrossier qui l'a réalisée.

REGLAGE DU PARALLELISME DE L'ESSEU AVANT EN FONCTION DE LA CHARGE :

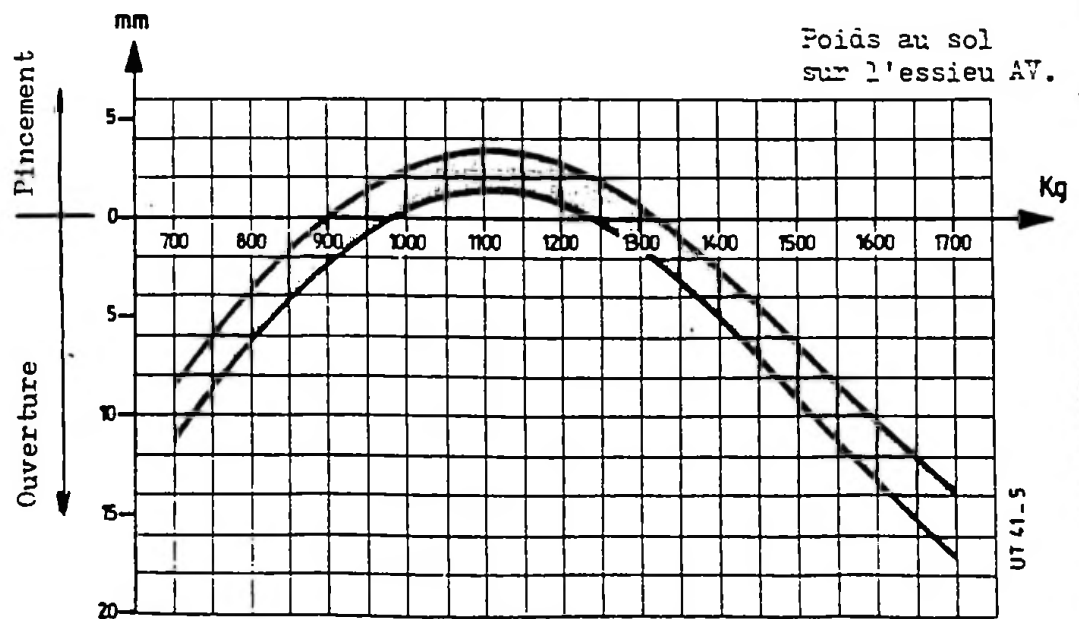
1



2



3





CITROËN
DIVISION APRÈS - VENTE
SERVICE TECHNIQUE

INFO'RAPID

C 25

7

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

C 25 TOUS TYPES

Liaison au sol

N° 3

Le 15 Décembre 1988

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900

622

« COPIE A MESSIEURS LES AGENTS »
(SECONDE DIFFUSION AU RESEAU PRIMAIRE)

CONSTATATION :

Réactions du véhicule en ligne droite, sur chaussée déformée.

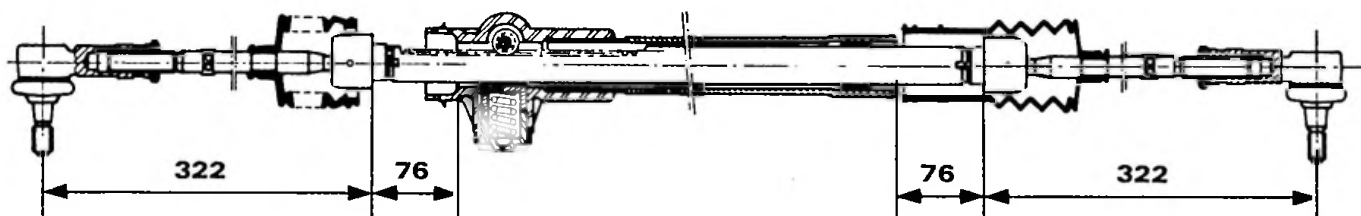
DIAGNOSTIC :

Les biellettes de direction sont réglées à des longueurs inégales.

REMEDE :

Procéder aux opérations suivantes, traitées dans le Manuel de Réparation N° MAN 008891 (OP. UT n° 442.1 et 410.0) :

- 1 - Contrôle de la position ligne droite du carter : répartition des angles de braquage au niveau de la crémaillère (**76 mm** de part et d'autre).
- 2 - Préréglage de la longueur des biellettes de direction : **322 mm** (de chaque côté).
- 3 - Réglage du parallélisme avant, en intervenant **sur les 2 roues**, après avoir contrôlé la pression de gonflage des pneumatiques.
Se reporter éventuellement à l'Info'Rapid C 25 (7) N° 2 du 18 Mars 1988, pour les valeurs de réglage.
- 4 - Contrôle de la position "ligne droite" du volant de direction.



UT 44-3

TEMPS DE FACTURATION : 0,90 H (code 2003 0610)



CITROËN
SERVICES APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25

7

APPLICATION :
TOUS PAYS

CONCERNE :
C 25 TOUS TYPES
Essieu avant : Pivot

N° 4

DIFFUSION :
TOUS PAYS

Le 15 Juin 1989

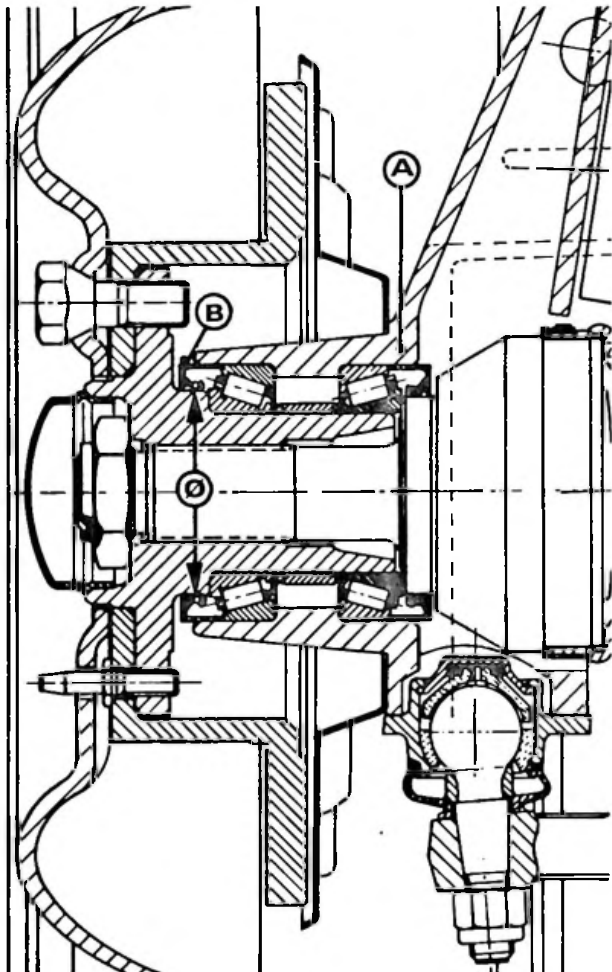
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900**

719

Depuis **Février 1989**, châssis n° **604 497**, les véhicules C 25 Tous Types reçoivent des **moyeux de roue avant de diamètre (Ø) augmenté**.

Cette modification entraîne la création :

- d'un nouveau pivot (**A**).
- d'un nouveau joint d'étanchéité extérieur (**B**).



UT 43-1a

PIECES DE RECHANGE

DESIGNATION DES PIECES NOUVELLES	N° P.R.
Moyeu	ZF 07 657 422
Joint d'étanchéité extérieur	ZF 07 657 423
Pivot Droit	ZF 07 657 424
Pivot Gauche	ZF 07 657 425

Ø = 69 mm (était 63 mm)

INTERCHANGEABILITE

- Le nouveau moyeu ne peut se monter que dans un nouveau pivot, et réciproquement.
- L'ensemble pivot/moyeu est interchangeable avec le précédent si postérieur à Janvier 1986 (fixation de l'amortisseur par vis Ø = 16 mm).
- L'ensemble pivot-moyeu n'est pas interchangeable avec le précédent si antérieur à Janvier 1986 (fixation de l'amortisseur par vis Ø = 14 mm).
- La pose du nouveau moyeu s'accompagne impérativement du montage du nouveau joint d'étanchéité extérieur.
- Les roulements de roue, l'entretoise et le joint d'étanchéité intérieur sont inchangés.

TEMPS DE FACTURATION : SANS CHANGEMENT.



CITROËN
SERVICES A LA CLIENTÈLE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25

8

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

C-25 TOUS TYPES

Essieu arrière : Fusées

N° 1

DIFFUSION :

TOUS PAYS

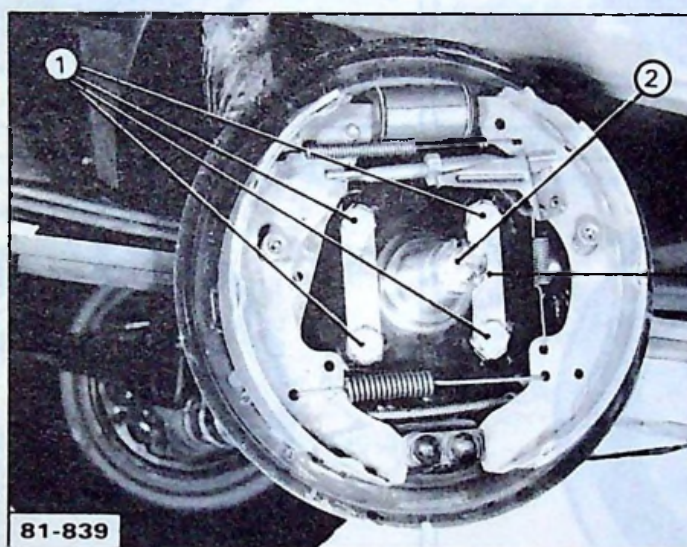
Le 17 juin 1986

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900**

A partir du **N° de châssis 278758**, les véhicules C 25 Tous Types présentent un essieu arrière avec des **fusées modifiées** :

- la fixation des fusées est assurée par des vis **①** Ø 14 mm, au lieu de Ø 12 mm, montées sans plaquette - arrêtoir.
- le filetage de l'écrou de moyeu sur fusée **②** devient Ø 22 mm, au lieu de Ø 20 mm.

Parallèlement, les moyeux arrière acceptent indifféremment des fusées "pas" à droite ou "pas" à gauche, quel que soit le côté de l'essieu qu'ils équipent.



81-839

Pièces supprimées

PIÈCES DE RECHANGE

DÉSIGNATION DES PIÈCES NOUVELLES	N° P.R.
Fusée "pas" à droite	ZF 07 576 712
Écrou "pas" à droite	ZF 14 045 271
Écrou "pas" à gauche	ZF 14 045 371

REMARQUES :

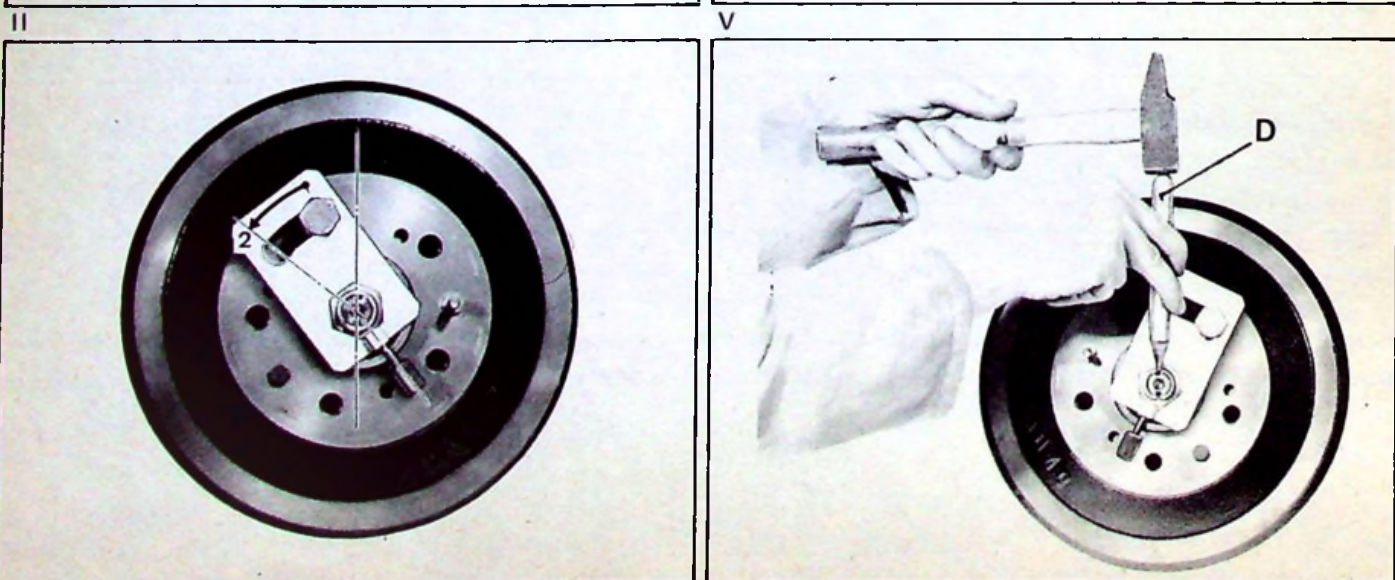
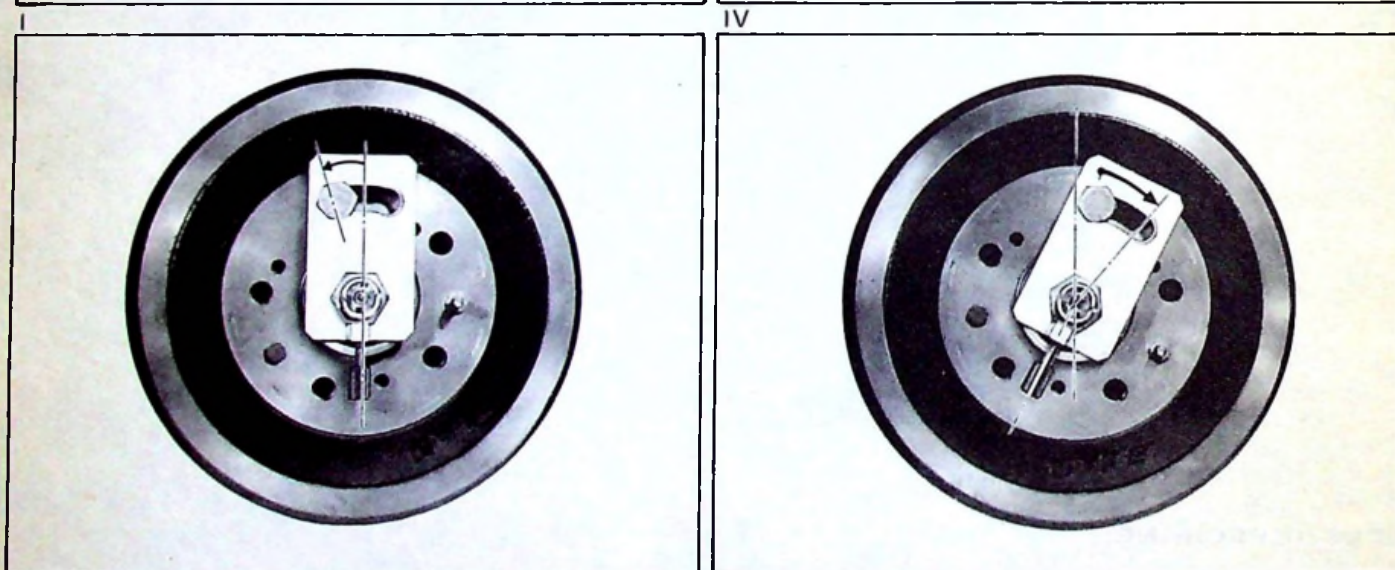
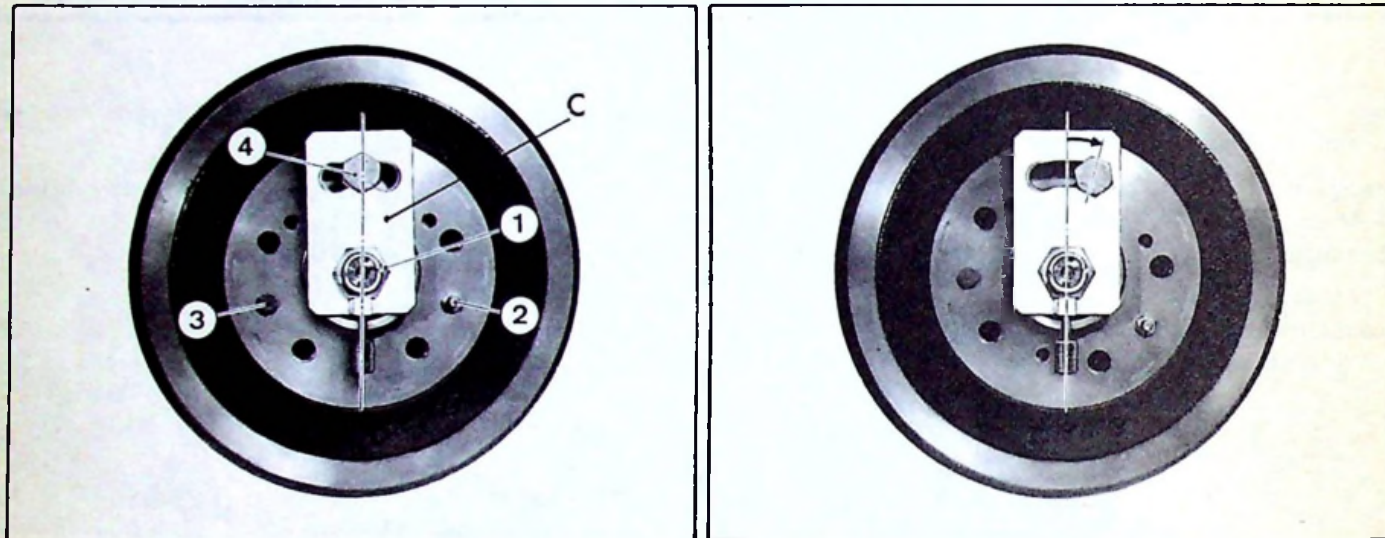
- Nouvelle disposition : seule la fusée "pas" à droite est disponible au Département des Pièces de Rechange.
- Ancienne disposition : à l'extinction des stocks des fusées "pas" à gauche, seule la fusée "pas" à droite restera disponible.

RÉPARATION :

- Le montage d'une fusée présentant des diamètres de fixation de 14 mm sur un essieu ancienne génération est prohibé et inversement ;
- Couple de serrage des vis de fixation \varnothing 14 mm sur essieu : **17 m.daN** ;
- le montage **indifférent des fusées** sur l'essieu arrière modifie la gamme "TRAVAUX SUR MOYEU ARRIÈRE" N° UT 422-3 du Manuel de Réparation MAN 008891 de la façon suivante concernant le :

RÉGLAGE DU JEU DES ROULEMENTS

- Le calibre "C" est spécifique à l'écrou de moyeu \varnothing 20 mm. Il donne un jeu de 0,10 mm environ aux roulements. Ce jeu reste valable avec les écrous de moyeu \varnothing 22 mm, pour lesquels un calibre "E" est en préparation et sera disponible au Département des Pièces de Rechange.

**RÉGLAGE DU JEU DES ROULEMENTS
(COFFRET D'OUTILLAGE OUT 380 531 T)****OPÉRATIONS COMMUNES AUX
2 COTÉS : Fig. I.**

Quel que soit le type de filetage :

- Serrer l'écrou de moyeu (1) à 2 m.daN, en tournant le tambour dans les deux sens.
- Desserrer l'écrou de moyeu, le resserrer à **0,7 m.daN**.
- Placer le calibre (repère C) sur l'écrou de moyeu.
- Tourner le tambour de façon à poser une vis (4) de fixation de roue à travers la lumière du calibre C.

REGLAGE POUR FUSÉE "PAS" A GAUCHE

Amener la vis (4) (→) côté droit de la lumière du calibre : **Fig. IV.**

SERRER LE FREIN A MAIN.

Desserrer l'écrou de moyeu (→) en faisant pivoter le calibre : **Fig. V.**

Serrer la vis (4) à 1 m.daN.

Freiner, **Fig. VI** l'écrou de moyeu en deux points à l'aide de l'outil **D**.

DESSERRER LE FREIN A MAIN.

RÉGLAGE POUR FUSÉE "PAS" A DROITE.

Amener la vis (4) (←) côté gauche de la lumière du calibre : **Fig. II.**

SERRER LE FREIN A MAIN.

Desserrer l'écrou de moyeu (←) en faisant pivoter le calibre : **Fig. III.**

Serrer la vis (4) à 1 m.daN.

Freiner l'écrou de moyeu en deux points (*outil à freiner D*) : **Fig. IV.**

DESSERRER LE FREIN A MAIN.

OPÉRATIONS FINALES.

Déposer le calibre **C**.

Poser les bouchons de moyeu à l'aide du tampon **B**.

Reposer les roues, serrer les vis à **16 m.daN**.

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

C. 25 TOUS TYPES

N° 1

DIFFUSION :

TOUS PAYS

Pneumatiques

Le 31 Mai 1985

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900

Depuis **MARS 1985**, les véhicules C. 25 (1 000 et 1 300 kg) sont équipés de **nouveaux pneumatiques**, sauf les modèles Combi "Grand confort" et "Club" qui conservent les pneumatiques 185 SR 14 XCA PR 8.

Ces pneumatiques se distinguent des précédents par une bande de roulement plus large.

Les **versions 1 000 kg** adoptent des pneumatiques **165 / 75 R14 XCA PR 8**, en remplacement des **165 R14 XCA PR 8**.

PRESSIONS DES PNEUMATIQUES (en bars et à froid) :

ROUES AVANT	ROUES ARRIÈRE	ROUE DE SECOURS
4,1	4,5	4,7

Développement, sous charge, du pneumatique : 1,870 mètre.

Les **versions 1 300 kg** adoptent des pneumatiques **185 / 75 R14 XCA PR 8**, en remplacement des **185 R14 XCA PR 8**.

PRESSIONS DES PNEUMATIQUES (en bars et à froid) :

ROUES AVANT	ROUES ARRIÈRE	ROUE DE SECOURS
3,9	4,8	5

Développement sous charge : 1,950 mètre.

Cette évolution des pneumatiques n'entraîne pas de modification, ni sur les dimensions des jantes, ni sur les réglages du train avant.



CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
MÉTHODES TECHNIQUES

INFO'RAPID

C 25

9

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

CITROËN C 25 TOUS TYPES

Suspension

N° 2

Le 30 Juin 1992

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN (10) ou 208900

1574

CONSTATATION : Grincement de la suspension arrière.

REMÈDE : Modifier les silentblocs des deux jumelles arrière des lames de ressorts :

1° Déposer les deux jumelles arrière (1) gauche et droite (fig. 1) :

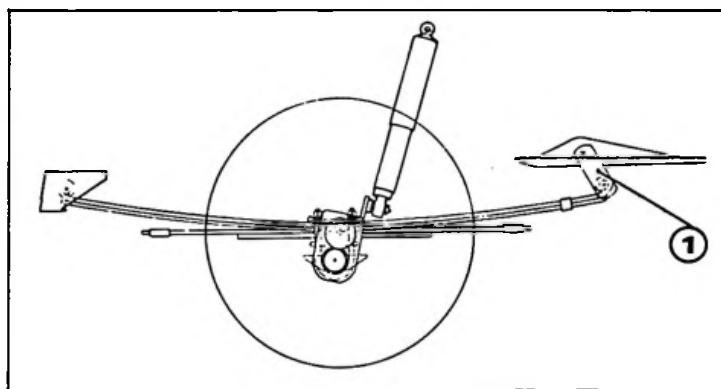


Fig. 1

UT 43.2

2° Intervenir sur ces deux jumelles :

NOTA : S'assurer du bon état des silentblocs (2), sinon prendre quatre jumelles neuves (ZF 04 479 223) dont deux jumelles serviront à l'étape (b).

a) Couper les silentblocs (2) de 20 mm (fig. 2) :

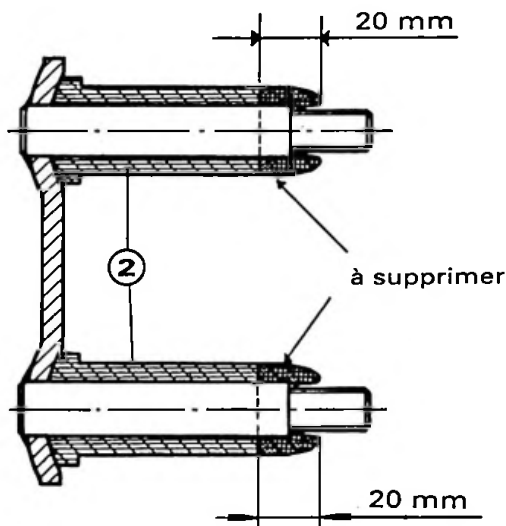


Fig. 2

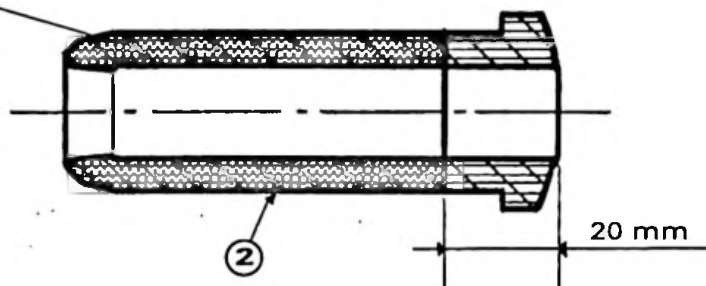
UT 43.10

T.S.V.P. →

b) **Se procurer deux jumelles neuves (ZF 04 479 223) et déposer les quatre silentblocs (2) :**

à supprimer

Fig. 3

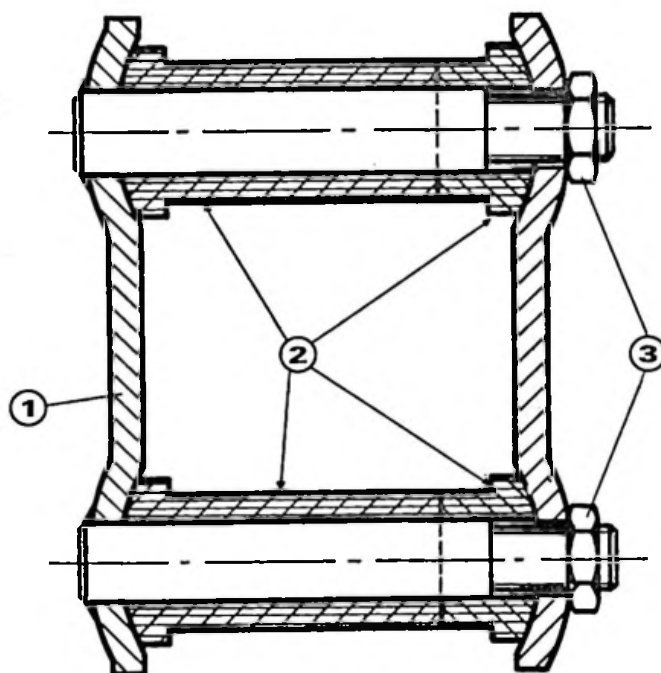


UT 43.10

– Couper ces silentblocs à **20 mm de la tête (fig. 3)**

3° Remontage des deux jumelles (1) en respectant le sens de montage des silentblocs coupés (2) (fig. 4) :

Fig. 4



UT 43.10

Rappel : Serrage des écrous (3) à 12 m.daN.



CITROËN
SERVICES APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25

10

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

C 25 TOUS TYPES

N° 1

DIFFUSION :

TOUS PAYS

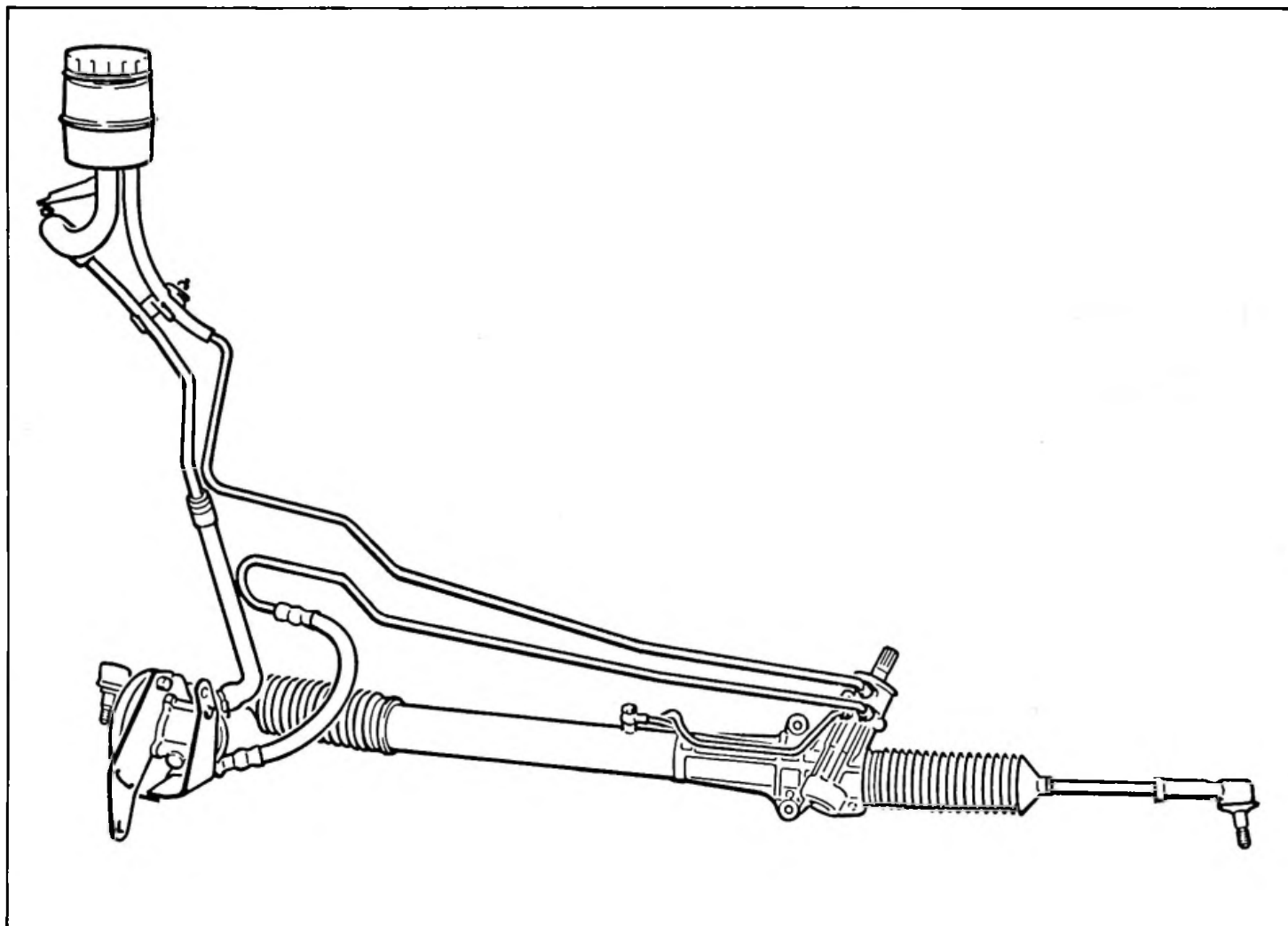
Direction assistée

Le 31 Mars 1989

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900**

638

Depuis **Février 1989**, les véhicules C 25 Tous Types peuvent être équipés, en option, d'une **direction assistée** à l'exception des motorisations 169 B (1,8 litre Essence) et D 9 B (1,905 litre Diesel).



UT 44-8

SOMMAIRE

	Pages
I - CARACTÉRISTIQUES	2
II - DIRECTION, PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT	2
III - ÉVOLUTION DES VÉHICULES	8
IV - RÉPARATION	8
V - ENTRETIEN ET SERVICE	8
VI - PIÈCES DE RECHANGE	9

I. - CARACTÉRISTIQUES

Rapport de démultiplication	: 1/16
Nombre de tours volant de butée à butée	: 3,25
Angle de braquage (<i>rappel</i>)	
- roue intérieure	: 38° à 41°
- roue extérieure	: 32° à 35°
Diamètre minimum de braquage entre trottoirs (<i>rappel</i>)	
- empattement long	: 14,1 m
- empattement court	: 11,4 m
Course totale de la crémaillère	: 152 mm
Liaison aux roues par biellettes d'accouplement réglables en longueur, pré-réglage	: 326 mm
Colonne inférieure à cardans (spécifique).	

Parallélisme : les valeurs de réglage ne sont pas modifiées, la Note Info'Rapid C 25 ⑦ n° 2 reste applicable (aux véhicules C 25 transformés, en particulier).
L'épure de direction est inchangée.
Le volant de direction et sa colonne supérieure sont inchangés.

II. - DIRECTION

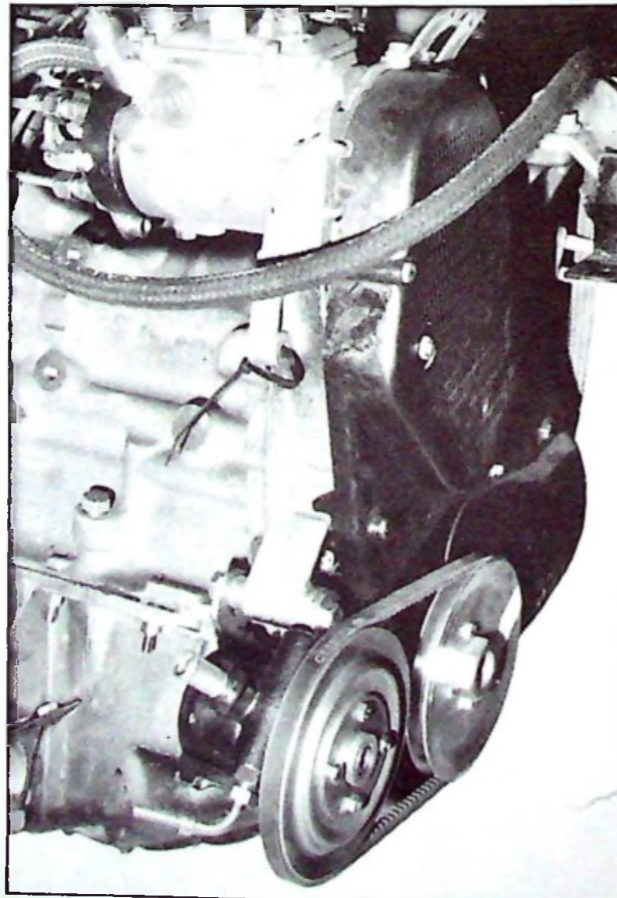
Le degré d'assistance du dispositif adopté sur C 25 varie en fonction de la résistance au braquage des roues.

Ce dispositif se compose :

- d'une source de pression,
- d'une valve de distribution d'huile haute pression,
- d'un vérin d'assistance intégré au corps de crémaillère.

1. SOURCE DE PRESSION

Entraînement de la pompe d'assistance par courroie et poulie simple gorge, montée en bout de vilebrequin.



(montage de la pompe d'assistance sur moteur 2,5 litres Diesel).

24-07-87-02

La pompe d'assistance est du type volumétrique à palettes, à clapet de régulation de débit incorporé. ³

Marque : **SAGINAW T.C.**

● **Fixation de la pompe :**

- sur le carter de distribution, en motorisation Diesel 2,5 litres,
- sur le carter moteur, en motorisation Essence.

● **Entraînement :**

Par courroie trapézoïdale crantée et poulie montée en bout de vilebrequin.

- En motorisation Diesel, la poulie d'entraînement est montée sur le moyeu de la prise de mouvement, en attente.
- En motorisation Essence, une poulie 4 gorges assure l'entraînement de l'alternateur, de la pompe à eau et de la pompe d'assistance.

Diamètre primitif des poulies :

- poulie vilebrequin: Ø = 140 mm
- poulie de pompe : Ø = 130 mm

● **Alimentation :**

Par réservoir en charge positionné contre le support batterie ;

Capacité : 0,30 litre environ (niveau apparent avec MINI-MAXI).

Qualité d'huile : A.T. X DEXRON 2 (TOTAL DEXRON). *IS (30) Aut. + 2x (1) 100w*

Volume d'huile dans le dispositif : 1,1 litre environ.

Débit de pompe à 800 tr/mn moteur : 3,4 ± 0,4 litres sous 3,5 bars (huile chaude).

Pression mini (sans effort de braquage) : 3 bars environ.

Pression maxi (roue en butée) : 62 à 69 bars.

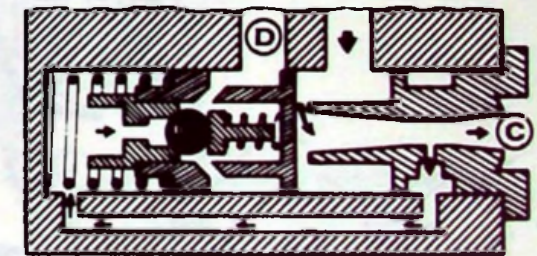
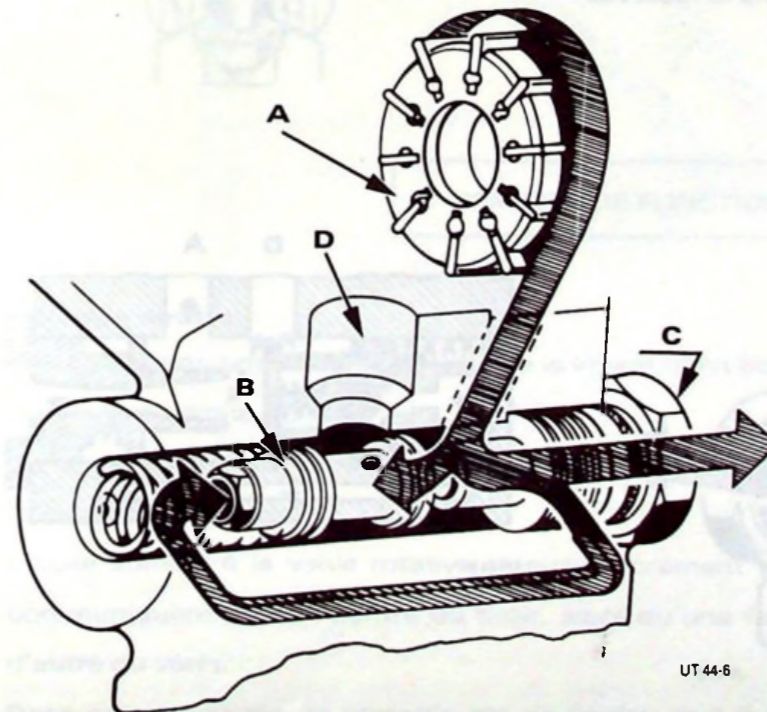
PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT

● **Manœuvre à faible vitesse :**

Pendant les manœuvres à faible vitesse, la pression d'huile requise n'excède pas 28 bars.

L'huile propulsée par le rotor (A) est dirigée vers le régulateur (B) et l'orifice d'alimentation (C) de la valve rotative sur crémaillère.

La pression d'huile s'exerce à l'avant et à l'arrière du régulateur, le neutralisant dans une position d'équilibre dans laquelle l'orifice de décharge interne (D) est obstrué.



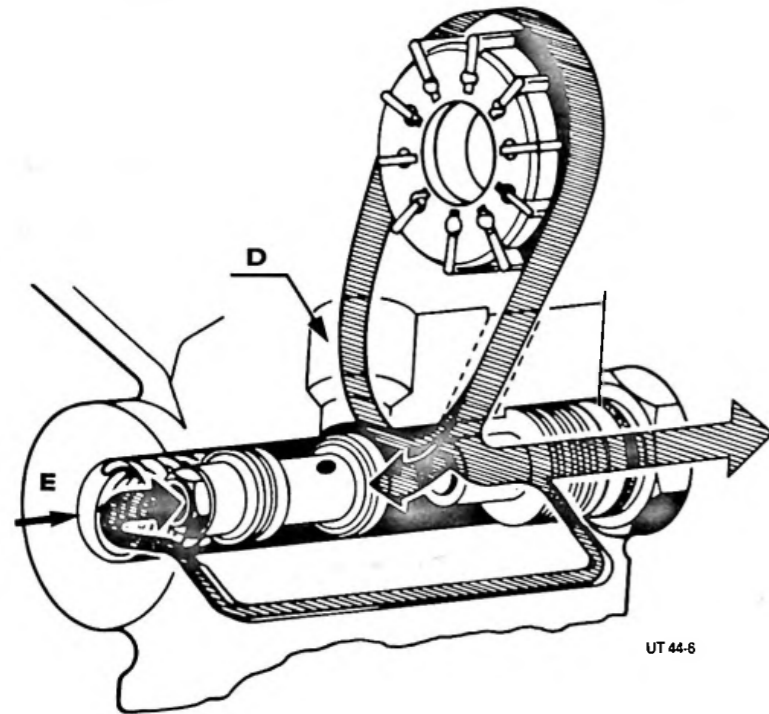
UT 44-6

UT 44-6

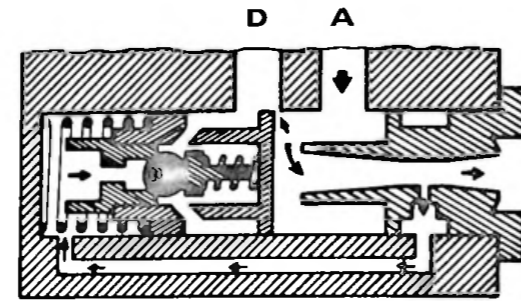
● Fonctionnement en ligne droite aux différentes vitesses :

Le débit d'huile est important. La différence de section du circuit d'alimentation de la face arrière du régulateur en (E) par rapport à celle du circuit d'alimentation de la valve rotative crée une perte de charge importante et provoque son déplacement, permettant ainsi de découvrir la canalisation de décharge (D).

L'huile excédentaire est alors recyclée dans la pompe.



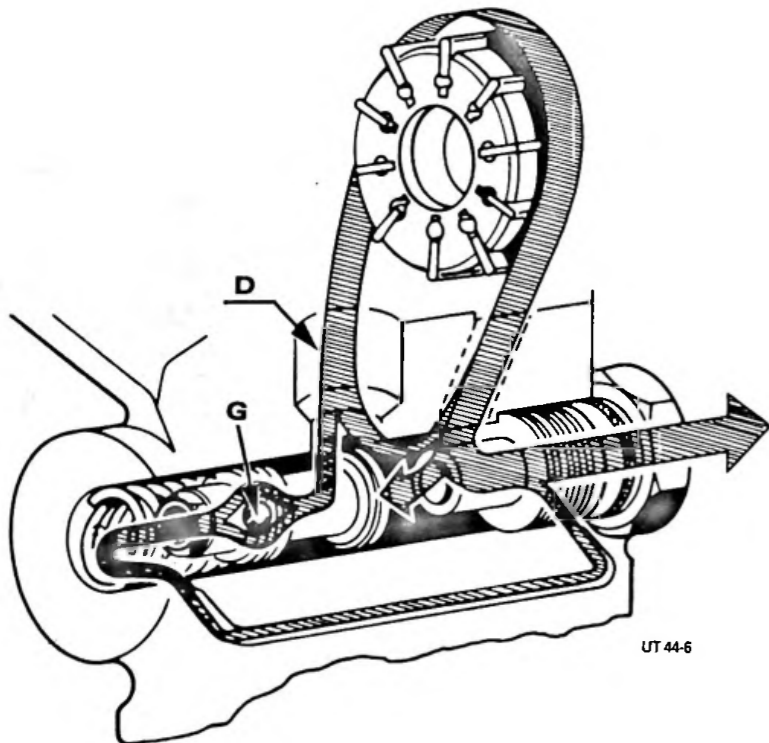
UT 44-6



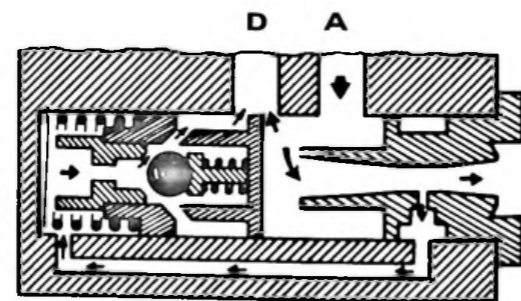
UT 44-6

● Fonctionnement roue en butée :

- Quand la valve rotative est sollicitée et qu'une résistance anormale s'oppose à ce mouvement, la pression d'huile s'élève. C'est le cas d'une roue en appui sur une bordure de trottoir.
- Le régulateur est muni d'un clapet de décharge à bille. Lorsque la pression est supérieure à la valeur maximale définie, le clapet de décharge à bille (G) s'ouvre. Cette fuite produit une chute de pression à l'arrière du régulateur qui se trouve déséquilibré, découvrant la canalisation de décharge (D).
- Lorsque l'on effectue un contrôle de la pompe en circuit fermé, c'est la pression maxi 62/69 bars que l'on contrôle. Il convient de ne pas prolonger le test plus de **10 secondes** et de ne le réaliser qu'après avoir vérifié le niveau d'huile dans le réservoir.



UT 44-6



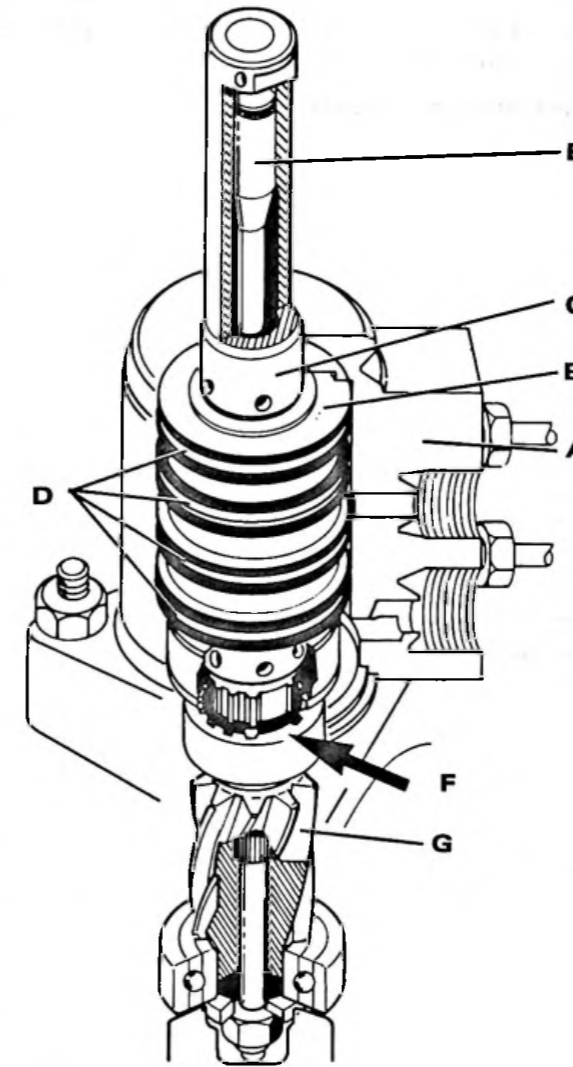
UT 44-6

2 - VALVE DE DISTRIBUTION D'HUILE HAUTE PRESSION :

La valve rotative, solidaire du pignon de crémaillère, est l'organe assurant la distribution de l'huile hydraulique en fonction de la manœuvre de direction souhaitée.

Elle est du type 4 voies, à centre ouvert.

C'est une pièce complexe sur laquelle il n'est pas possible de pratiquer d'intervention.



UT 44-4

La valve est constituée :

- d'un corps (A) recevant les tuyauteries d'alimentation de la pompe et du vérin.
- d'un distributeur (B) sur lequel sont usinées des gorges circulaires correspondant aux différents circuits d'alimentation d'huile, isolés entre eux par des joints en téflon (D).
- d'un tiroir rotatif (C) claveté en bout de colonne de direction, comportant des usinages et des perçages permettant la distribution de l'huile.
- d'un pignon d'entraînement (G) dans lequel est emmanchée une barre de torsion (E).
- de cannelures de sécurité (F) en bout du tiroir rotatif, assurant la liaison avec le pignon de crémaillère (après rattrapage du jeu de fonctionnement).

PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT

● Position neutre :

La valve est en position neutre lorsque le volant n'est pas manœuvré, quelle que soit l'orientation des roues (ligne droite ou non).

Dans cette position, les tiroirs de sélection mettent en relation les orifices d'alimentation du vérin et ceux de décharge.

L'huile admise à la valve rotative retourne librement au réservoir par les orifices de décharge qui communiquent avec le centre du tiroir, alors qu'une faible pression résiduelle s'applique de part et d'autre du vérin.

Dans ces conditions, la pression est de l'ordre de 2,5 à 3 bars ; l'écoulement est lié à la vitesse de rotation de la pompe.

● **Position de sélection :**

La valve est en position de sélection lorsque le volant est manœuvré et est éloigné de la position de ligne droite.

Dans cette position, les tiroirs de sélection mettent en relation :

● **Côté correspondant à la manœuvre sélectionnée :**

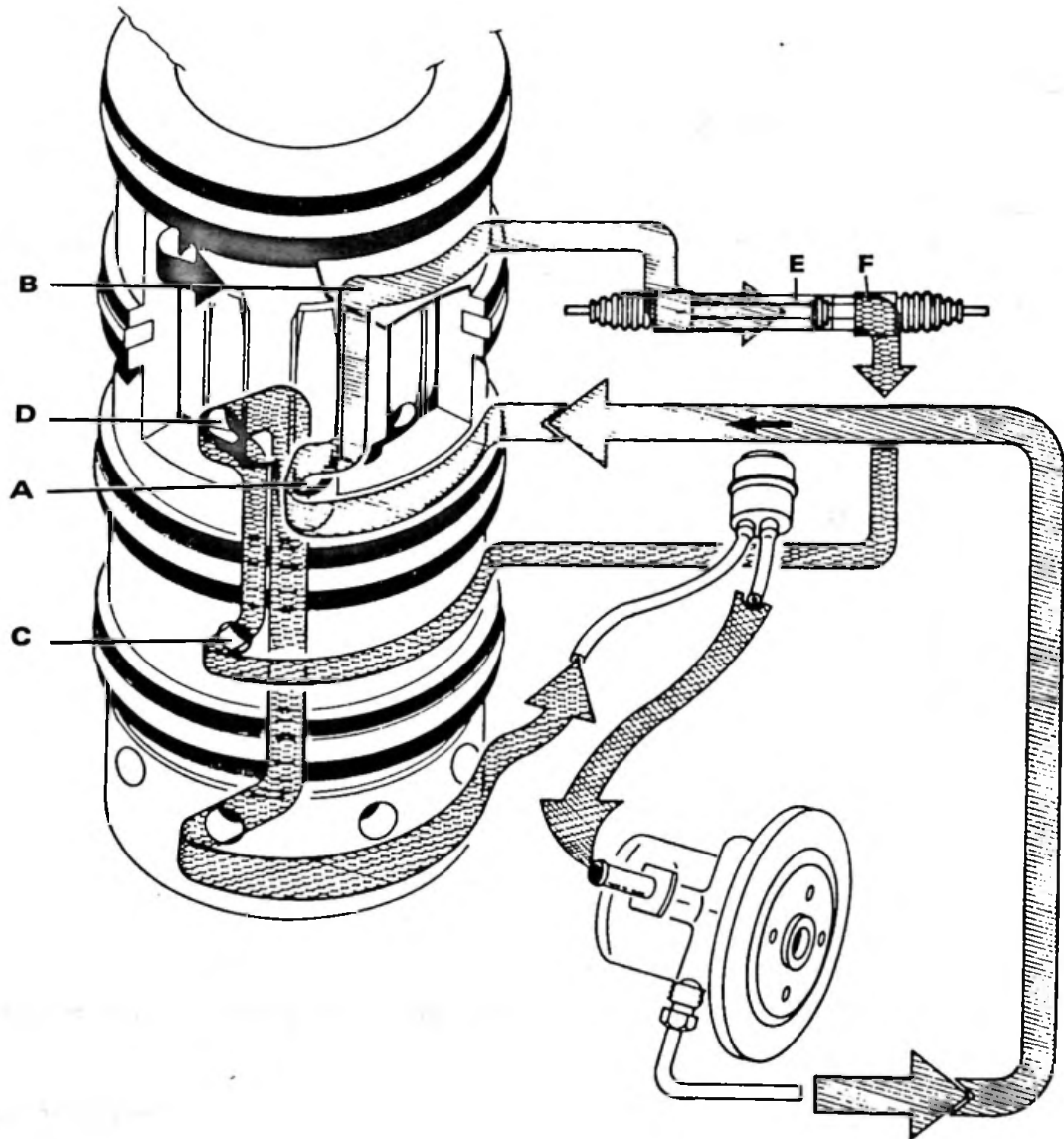
L'orifice d'alimentation (A) avec l'orifice (B) du vérin, côté sélectionné (E).

● **Côté opposé :**

L'orifice de décharge (C) avec le deuxième orifice (D) du vérin, côté opposé (F).

L'huile sous pression (→), admise dans le distributeur, est canalisée vers un côté du vérin provoquant son déplacement, la colonne d'huile du cylindre opposé est alors refoulée par sa canalisation et à travers le trou de décharge de la valve jusqu'au réservoir.

Dans ces conditions, la pression peut atteindre 62 à 69 bars en assistance maxi.



UT 44-7

● **Progressivité et sensibilité :**

La barre de torsion de la valve possède la particularité d'assurer une assistance directement proportionnelle à la résistance des roues au sol.

La barre de torsion est emboîtée dans le pignon d'entraînement et clavetée dans le tiroir rotatif. Elle s'oppose à la rotation de celui-ci.

Quand un effort est appliqué au volant, l'adhérence des pneumatiques au sol entraîne la torsion de la barre et alors seulement l'huile sous pression est distribuée vers un seul côté du vérin.

Le découverture des lumières du tiroir rotatif et, par conséquent, le degré d'assistance, est directement proportionnel à la torsion de la barre.

Quand aucun effort n'est appliqué au volant, la barre de torsion permet au tiroir rotatif de retourner en position neutre.

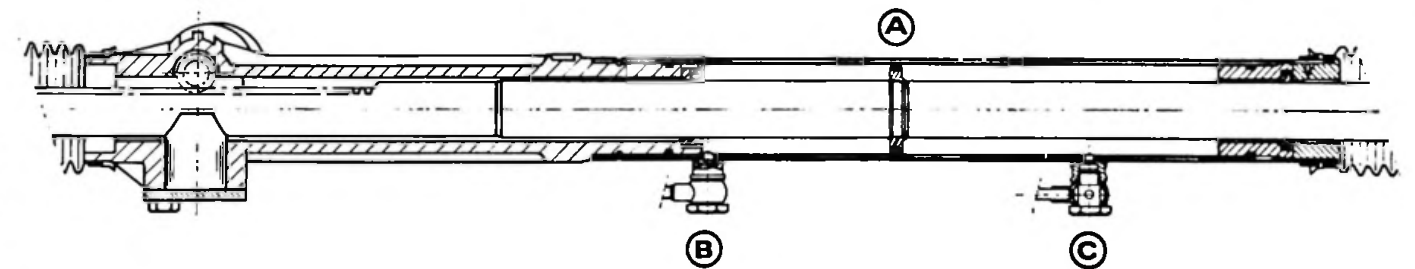
● **Sécurité :**

Dans le cas d'une perte d'assistance hydraulique, ou d'un bris de la barre de torsion, les cannelures d'extrémité du tiroir rotatif assurent la liaison avec le pignon de crémaillère, après rattrapage du jeu.

Cet incident se concrétise seulement par un durcissement de la direction dû à la démultiplication qui est plus faible que sur une direction classique (3 tours 1/4 de volant au lieu de 4,4 tours).

3 - **CRÉMAILLÈRE A VÉRIN INTÉGRÉ :**

Le vérin est intégré au corps de crémaillère, sa tige de poussée faisant office de coulisseau engrené avec le pignon d'entraînement.



UT 44-5

A : Joint central du vérin

B et C : Canalisations valve rotative/chambre du vérin

PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT

L'huile de commande, répartie par la valve rotative en fonction des manœuvres de direction souhaitées, est admise d'un côté ou de l'autre du vérin.

La pression de l'huile s'exerce sur la surface du joint central (A), entraînant le coulisseau et chassant la colonne d'huile du cylindre opposé qui est refoulée vers le réservoir.

III. — EVOLUTION DES VEHICULES

Le montage de l'option "Direction assistée" entraîne les évolutions "série" suivantes :

- Motorisations Diesel 2,5 litres :
 - nouveau carter de distribution, dont le brut reçoit une oreille de fixation de la pompe d'assistance.
- Motorisations Essence :
 - nouveau bloc-cylindres par perçage-taraudage de deux bossages existants, permettant la fixation de la pompe d'assistance.

IV — RÉPARATION

- Le dispositif ne nécessite aucun entretien particulier.
- La purge du circuit se fait automatiquement par simples manœuvres de la direction de butée à butée, moteur tournant.
- Le remplissage du circuit se fait par son réservoir, moteur tournant au ralenti et manœuvres de la direction de butée à butée.
- Préréglage de la longueur des biellettes de direction : 326 mm.
- Couple de serrage des raccords hydrauliques :
 - sur le carter de crémaillère : 2,6 à 3,3 m.daN.
 - sur la pompe : 2,5 m.daN.
- Toutes interventions sur le dispositif hydraulique de l'ensemble crémaillère/distributeur sont **proscrites** (à l'exception de celles s'appliquant aux tuyaux hydrauliques).
- Tension de la courroie d'entraînement : 35 daN.

V — ENTRETIEN ET SERVICE

L'option "Direction assistée" fait évoluer :

- Les opérations à effectuer gratuitement à la première révision, par le contrôle du niveau d'huile (à chaud) dans le réservoir de direction assistée, avec complément si nécessaire.
- Les gammes d'entretien et de services à effectuer aux tranches kilométriques correspondant aux vidanges d'huile moteur, par le contrôle :
 - de l'état et de la tension de la courroie de pompe d'assistance,
 - du niveau d'huile dans le réservoir d'huile de direction assistée.

VI. — PIÈCES DE RECHANGE

DESIGNATION DES PIÈCES	N° P.R.
Crémaillère complète	ZF 07 594 079
Réservoir - équerre de fixation	ZF 04 479 979 - ZF 07 607 225
Tuyaux d'alimentation pompe	ZF 07 656 851 + ZF 07 656 855 + ZF 07 656 852
Pompe d'assistance	91 514 540
Poulie de pompe	96 035 953
Support de pompe – entretoise (Diesel)	96 035 933 + 96 035 940
Support de pompe (Essence)	96 038 309 + 96 038 312 + 96 038 311
Courroie d'entraînement (Diesel)	91 536 302
Courroie d'entraînement (Essence)	91 536 303
Poulie de vilebrequin - moyeu (Diesel)	96 031 870 - 95 614 899
Poulie de vilebrequin (Essence)	91 000 978
Tuyaux haute pression	ZF 07 656 856
Tuyaux de retour au réservoir	ZF 07 656 857 + ZF 07 598 432
Soufflets de crémaillère	ZF 09 941 077
Arbre inférieur de colonne de direction	ZF 07 671 542
Raccord HP sur distributeur + joint (Ø 14 mm)	ZF 11 278 791 + ZF 11 270 260
Raccord BP sur distributeur + joint (Ø 16 mm)	ZF 11 278 891 + ZF 11 270 360
Ensemble canalisations vérin	ZF 09 941 078
Joints de pompe (tuyau BP, Ø 16 mm)	ZF 11 270 360
Joints de pompe (tuyau HP, Ø 14 mm)	ZF 11 270 260



CITROËN
Après Vente (A.P.V.)
Technique Après-Vente (T.A.V.)

INFO'RAPID

C 25

10

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :
C 25 TT direction assistée

Direction

N° 2

Le 15 Novembre 1990

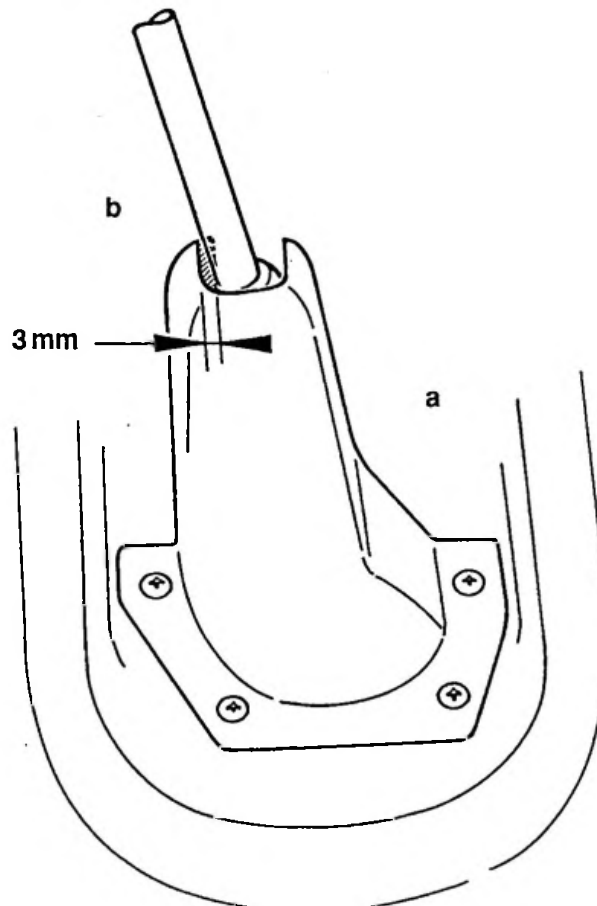
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS :

RECUEIL DE NOTES N° MAN 108900

1130

Lors de la Préparation Véhicule Neuf ou de tout passage en atelier d'un véhicule C.25 équipé de l'OPTION direction assistée, s'assurer que la garantie est suffisante entre l'arbre inférieur de la colonne de direction et le carter tôle de protection du cardan, sur plancher.

Dans le cas d'une garantie insuffisante, déposer le carter de protection (a) et le modifier en supprimant la zone hachurée (b).





CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
MÉTHODES TECHNIQUES

NOTE TECHNIQUE

C 25

10

APPLICATION :
TOUS PAYS

CONCERNE :
CITROËN C 25 TT

N° 3

DIFFUSION :
TOUS PAYS

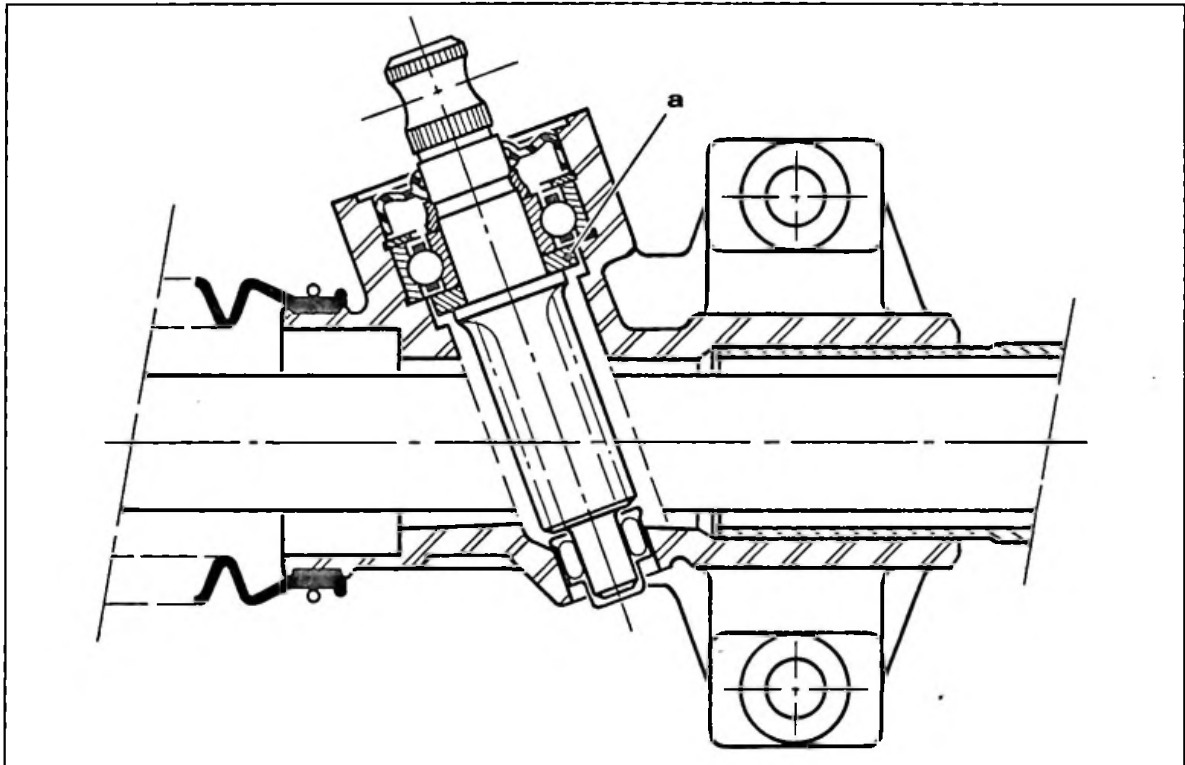
*Direction mécanique
évolution*

Le 30 Avril 1992

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN (10) ou 208900

1510

Depuis **Mars 1992**, les véhicules **CITROËN C 25** Tous Types, à direction non assistée, reçoivent un mécanisme de direction à crémaillère modifié par l'adjonction d'une entretoise (**a**) entre pignon et roulement à billes.



UT 44-11

N° PR DU NOUVEL ENSEMBLE DE DIRECTION MÉCANIQUE :	D. à G.	D. à D.
	94 581 572 80	94 581 573 80

Cette modification entraîne :

- Une évolution du carter de crémaillère
- Un nouveau roulement à billes
- La création de l'entretoise (déflecteur entre carter et pignon).

Réparation

- L'ensemble de direction ainsi modifié remplace le précédent au Département des Pièces de Rechange.
- Toute intervention mécanique sur cet ensemble de direction est proscrite, hors réglage du jeu au pousoir.

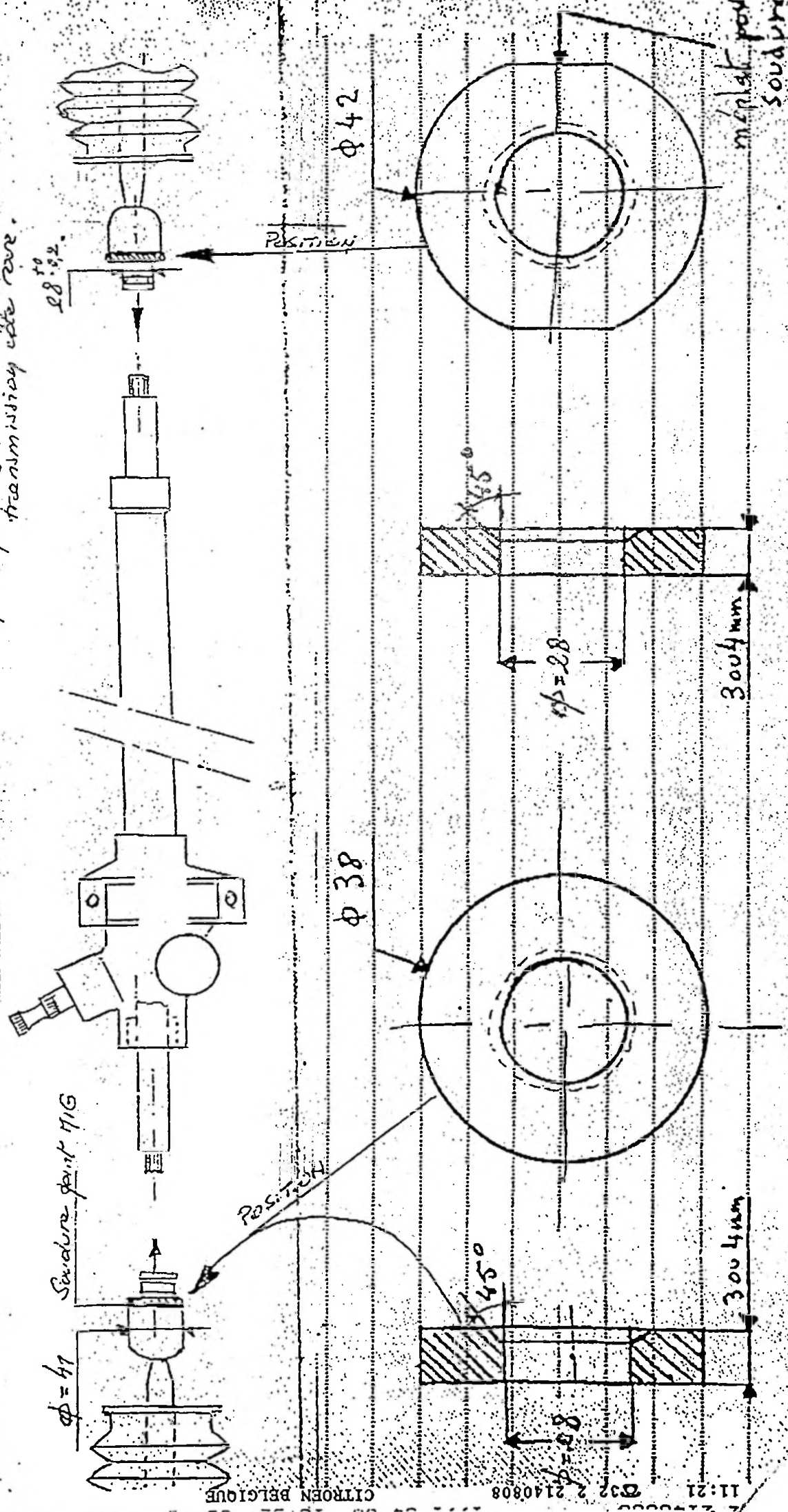
Le D.P.R. ne détaille que les soufflets caoutchouc et les biellettes de direction (Inchangés).

- Les pièces de détails de l'ensemble précédent ne sont plus disponibles au D.P.R.
- Remplacer l'ensemble de direction complet.

DIRECTION C 25 Mécanique

Diminution de l'angle de braquage par adjonction de rondelles à souder par points M.I.G.

NOTE: Eviter déchirement répétitif des gaines de transmission côté roue.



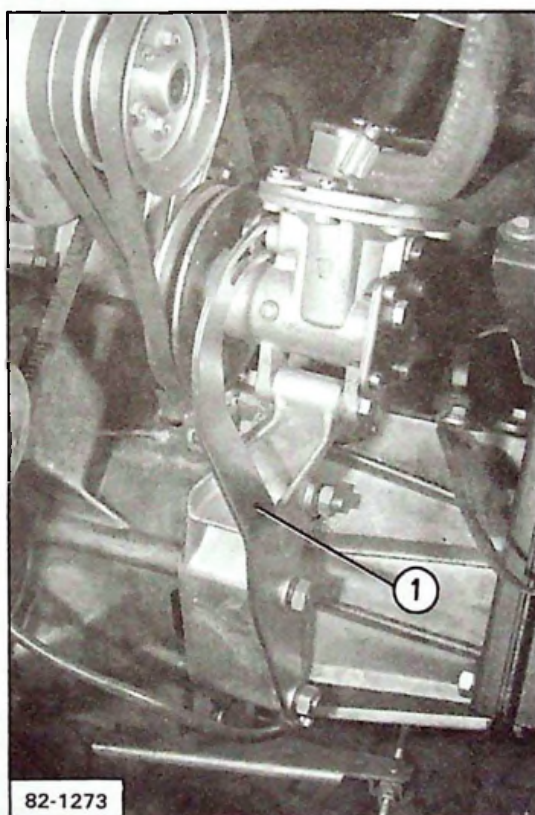
Rondelle à souder avec

métal pour souder

**SERVICES A LA CLIENTÈLE
 DÉPARTEMENT TECHNIQUE APRÈS-VENTE**

Note confidentielle
 (Droits de reproduction réservés)

Depuis le Numéro de Chassis : 35 737, le tirant (1) de la pompe à vide est modifié.



PIECES DE RECHANGE.

DESIGNATION	N° P.R.
Tirant de pompe à vide :	95 583 578

REPARATION.

Ce tirant peut remplacer le modèle précédent.

ERRATUM A LA NOTE TECHNIQUE N° 82-50C

Page 1, 17^{ème} ligne, au lieu de : la largeur de l'axe de commande. .etc. .,
 lire : la longueur de l'axe de commande

**NOTE
 TECHNIQUE**

N° 82-05 UT

Le 30 Juillet 1982

Cette note concerne

L'ATELIER
LE MAGASIN
LA STATION SERVICE

PAYS INTÉRESSÉS :

DIFFUSION :

TOUS PAYS

APPLICATION :

TOUS PAYS

**VÉHICULES
 C 25
 MOTEUR DIESEL**

(280 A 50)
 (280 B 50)

FREINAGE

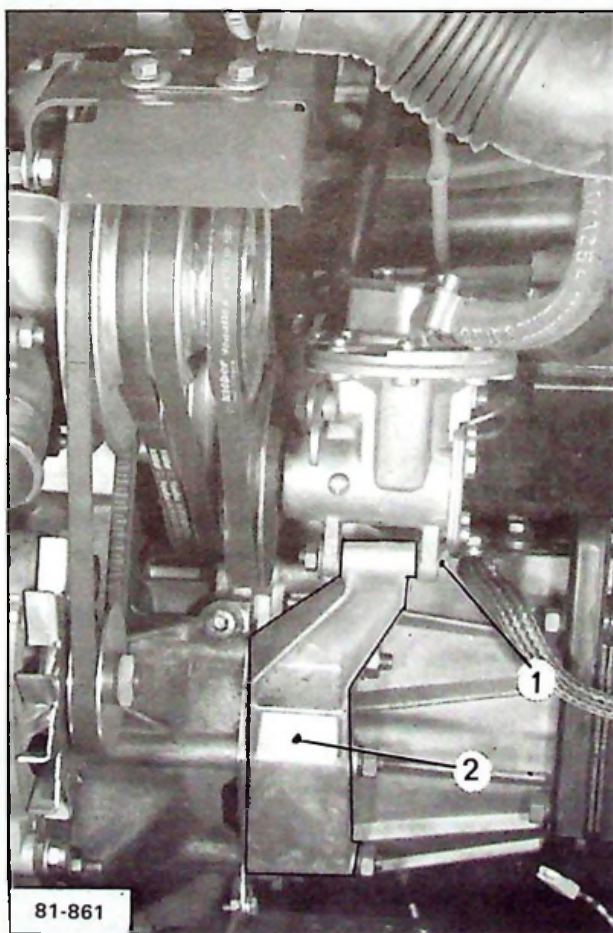
**Fixation de la pompe
 à vide**

**SERVICES A LA CLIENTÈLE
DÉPARTEMENT TECHNIQUE APRÈS-VENTE**

Note confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

Depuis **Février 1982**, le support (repère 2) de pompe à vide d'assistance au freinage, est modifié :

- La fixation de la pompe est assurée par un axe ajusté de $\phi = 8,1$ mm (repère 1) au lieu d'une vis standard M8, pas 125.
- L'alésage dans le support est calibré : $\phi = 8,1$ mm au lieu de $\phi = 8,3$ mm
- La patte d'attache du tirant et le tirant sont modifiés (écrou soudé au lieu de vis soudée).
- L'écrou de l'axe est d'une qualité différente : acier qualité 10 au lieu de qualité 8.



**NOTE
TECHNIQUE**

N° 82-04 UT

Le 22 Mars 1982

Cette note concerne

L'ATELIER
LE MAGASIN
LA STATION SERVICE

PAYS INTÉRESSÉS :

DIFFUSION :

TOUS PAYS

APPLICATION :

TOUS PAYS

VÉHICULES

**C 25 Diesel
280 A 50
280 B 50**

FREINS

Assistance au freinage

T.S.V.P.

PIECES NOUVELLES

DESIGNATION	N° P.R.
Support de pompe :	95 577 858
Axe calibré :	95 577 859
Ecrou HM 8 x 1,25 classe 10 :	79 03 032 037

REPARATION

Seul le nouveau support sera fourni, ce qui implique le montage de l'axe correspondant. L'échange de la patte et du tirant n'est pas obligatoire.

ERRATUM A LA NOTE TECHNIQUE N° 82-03 UT**PIECES DE RECHANGE :**

Roulement : 28 x 64 x 28,2

au lieu de : N° 79 03 90 207

lire : N° 79 03 090 207

CITROËN SERVICES A LA CLIENTELE
Département Technique Après-Vente**NOTE TECHNIQUE****ATELIER****C 25****11**

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

C.25 TOUS TYPES**N° 1 - AT**

DIFFUSION :

FRANCE**FREINAGE :**

Evolution

Le 6 Juin 1983

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900

Depuis Février 1983, numéro de châssis 77160, le système de freinage des véhicules C 25 Tous Types, essence ou Diesel, 1000 ou 1300, est modifié :

MODIFICATIONS

- Le diamètre des cylindres de roues arrière est augmenté : $\phi = 25,4$ mm, au lieu de 22,2 mm.
- Les courses des pistons du maître-cylindre sont adaptées aux nouveaux volumes des cylindres de roues : AV et AR = 21,5 mm et 12,5 mm, au lieu de 19 et 17 mm.

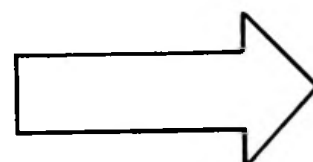
Ceci entraîne la création de :

- plateaux de frein, différents par la fixation du cylindre de roue,
- ressorts de rappel des garnitures à tarage augmenté,
- correcteur de freinage arrière : rapport 0,15, au lieu de 0.34.

REMARQUE - La qualité des garnitures arrière est inchangée.

PIECES DE RECHANGE

DESIGNATION	N°s P.R.
Maître-cylindre :	<i>sera communiqué ultérieurement</i>
Correcteur de freinage :	ZF 00 791 737
Cylindre de roue ($\phi = 25,4$) :	ZF 09 938 868
Plateau de frein gauche :	ZF 09 938 864
Plateau de frein droit :	ZF 09 938 865
Jeu de ressorts :	ZF 09 938 863
Jeu de mâchoires garnies :	ZF 09 938 869



REPARATION

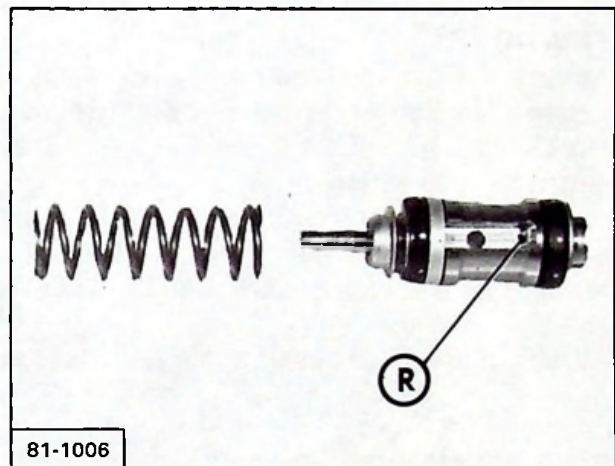
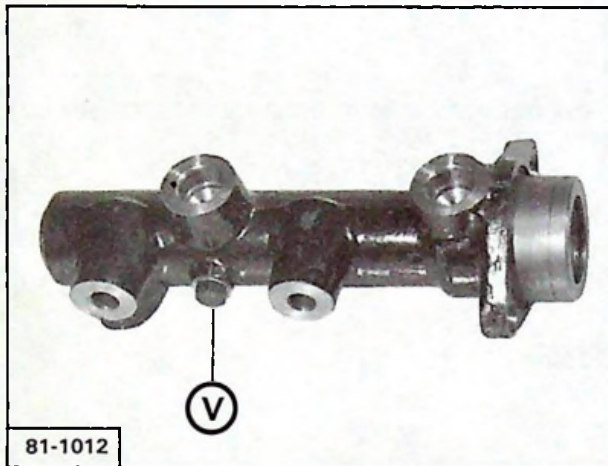
- Le montage des pièces modifiées n'est pas possible sur les anciens véhicules (sauf dans leur ensemble), seul le montage des mâchoires garnies est possible.
- Les valeurs de réglage du correcteur de freinage arrière sont inchangées (Voir Op. UT. 451-0 du Manuel de Réparation N° MAN 008891).
- Maître-cylindre : La technologie de construction est inchangée, seules les courses diffèrent.
RAPPEL : Le circuit de freinage est conçu pour fonctionner exclusivement au liquide SYNTHETIQUE (TOTAL SY ou similaire) norme NFR 12640 S ou V.

Purge :

NE JAMAIS dévisser la vis (V) sur le corps du maître-cylindre.

Cette vis sert de butée au piston et tout desserrage puis resserrage risque de coincer la coupelle du piston, dans le cas où le têtton de la vis ne retombe pas dans la rainure (R) du piston.

En cas d'intervention sur le maître-cylindre, se référer au Manuel de Réparation N° MAN 008891.



APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

C 25 TOUS TYPES

N° 2

DIFFUSION :

TOUS PAYS

FREINAGE

Le 17 Mai 1984

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900

Depuis **Avril 1984**, les véhicules C 25 tous types sont équipés, progressivement, de disques de frein avant dont l'épaisseur est augmentée :

Epaisseur = 16 mm (au lieu de 13 mm, précédemment)

Le montage des nouveaux disques entraîne la modification de l'étrier, du support d'étrier et du moyeu de roue.

Les diamètres des pistons et les plaquettes de frein sont inchangés.

PIECES DE RECHANGE :

DESIGNATION DES PIECES NOUVELLES	N°s P.R.
Etrier de frein avant gauche:	95 609 790
Etrier de frein avant droit:	95 609 791
Support d'étrier:	95 609 792
Moyeu avant:	ZF 07 531 818
Disque de frein avant:	ZF 07 531 819

REPARATION :

Le montage d'un disque d'épaisseur= 16 mm à la place d'un disque d'épaisseur= 13 mm n'est pas possible sans le remplacement des pièces énumérées dans le paragraphe "Pièces de Rechange".

L'essieu avant doit être équipé de freins (disques étriers) de mêmes dimensions.

Usure : Epaisseur mini admise du nouveau disque : 14,8 mm.

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

C 25 Tous Types

FREINS AVANT

N° 3

Le 31 Octobre 1984

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900

« COPIE A MESSIEURS LES AGENTS »
(SECONDE DIFFUSION AU RESEAU PRIMAIRE)

ÉCHANGE DES PLAQUETTES DE FREIN AVANT :

Les jeux de plaquettes de frein sont normalement livrés avec une vis de guide de coulisseau, cette vis étant à remplacer à chaque démontage.

Un certain nombre de jeux de plaquettes ne contiennent pas cette vis (erreur de conditionnement).

Dans ce cas, il est possible, exceptionnellement, de réutiliser la vis d'origine à condition de l'enduire de LOCTITE "frein filet normal" contenu dans le coffret ZC 9865 032 U (fourni par le Département des Pièces de Rechange).

APPLICATION :
TOUS PAYS

CONCERNE :
C. 25 Tous Types

N° 4

DIFFUSION :
TOUS PAYS

FREINAGE

Le 20 Décembre 1985

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900

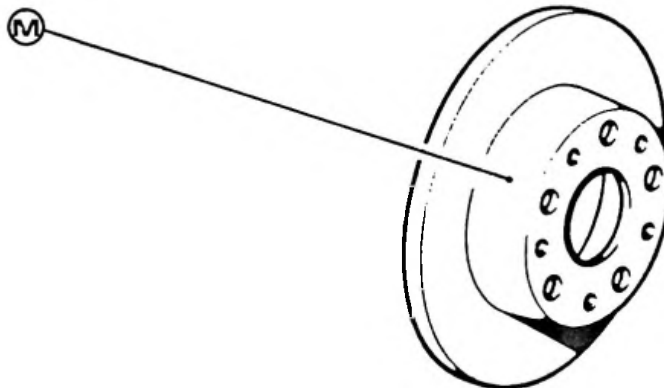
A partir du **N° de châssis 208695**, les véhicules C.25 tous types sont équipés de nouvelles **plaquettes de frein ENERGIT 394** en remplacement de TEXTAR T 252.

A partir du **N° de châssis 212165**, les véhicules C.25 tous types sont équipés de **disques de frein à matière modifiée** : fonte au molybdène.

Les caractéristiques dimensionnelles des disques n'évoluent pas : épaisseur = 16 mm.

Parallèlement, des disques épaisseur = 13 mm en fonte au molybdène sont créés pour la réparation des véhicules sortis antérieurement à Avril 1984 (voir Note Technique C.25 **11** N° 2).

Ces disques sont repérés par la lettre **M**



PIECES DE RECHANGE :

DESIGNATION DES PIECES	RÉFÉRENCE
- Disque, épaisseur = 16 mm, fonte au molybdène	ZF 07 568 440
- Disque, épaisseur = 13 mm, fonte au molybdène	ZF 07 568 501
- Plaquettes de frein ENERGIT 394	95 615 159

REPARATION :

- Disque, épaisseur = 16 mm, en fonte au molybdène : épaisseur mini admissible après usure des freins = 13,5 m.
- L'essieu avant doit être équipé en disques et étriers de mêmes dimensions.
- Le **panachage** sur un même essieu de disques d'égales dimensions mais de **matière différente**, est **prohibé**.
- Les plaquettes ENERGIT 394 peuvent être montées avec les disques d'épaisseur 13 mm ou 16 mm, quelle qu'en soit la matière.



CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE
DIVISION APRES - VENTE
TECHNIQUE APRES - VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25**11**APPLICATION :
TOUS PAYSCONCERNE :
C 25 TOUS TYPES**N° 5**DIFFUSION :
TOUS PAYS**Frein avant : rappel des évolutions**

Le 22 Décembre 1987

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900

340

En série, l'ensemble disques/plaquettes de frein avant des véhicules C 25 a subi les évolutions successives suivantes :

VEHICULES	DISQUES DE FREIN		PLAQUETTES DE FREIN CORRESPONDANTES	
C 25 TT sauf Diesel TURBO	Ø 255 mm, épaisseur 13 mm (ép. mini 11,8 mm) Matière : fonte	→ 05/84	TEXTAR T 252 GF 272 TEXTAR T 252 GF 248	→ 05/82 05/82 →
	Ø 255 mm, épaisseur 16 mm (ép. mini 13,5 mm) Matière : fonte	05/84 →	TEXTAR T 252 GF 248	05/84 →
	Ø 255 mm, épaisseur 16 mm (ép. mini 13,5 mm) Matière : fonte au molybdène	12/84 →	ENERGIT 394 HG (195 cm ²)* GALFER 3100 FG (195 cm ²)*	12/84 → 01/87 →
Diesel TURBO	Ø 290 mm, épaisseur 16 mm (ép. mini 14,8 mm) Matière : fonte au molybdène	07/87 →	GALFER 3100 FG (270 cm ²)*	07/87 →

*Surface totale de freinage avant

PIECES DE RECHANGE

DESIGNATION	N° P.R.
Disque Ø 255 mm, épaisseur 13 mm, en fonte au molybdène	ZF 07 568 501
Disque Ø 255 mm, épaisseur 16 mm, en fonte au molybdène	ZF 07 568 440
Disque Ø 290 mm, épaisseur 16 mm, en fonte au molybdène	7 538 682
Plaquettes de frein GALFER 3100 FG (195 cm ²)	95 624 970
Plaquettes de frein ENERGIT 394 HG (195 cm ²)	95 615 159
Plaquettes de frein GALFER 3100 FG (270 cm ²)	95 640 895
Etrier Tous Types sauf TURBO Gauche	95 609 790
Etrier Tous Types sauf TURBO Droit	95 609 791
Etrier TURBO Gauche	95 623 221
Etrier TURBO Droit	95 623 222

REPARATION

- Des disques de frein Ø 255 mm, épaisseur 13 mm, en fonte au molybdène, sont disponibles au Département des Pièces de Rechange, pour équiper l'ensemble des véhicules possédant, de série, des disques d'épaisseur = 13 mm.
- Les plaquettes de frein GALFER 3100 FG sont compatibles avec tous les types de disques de frein.

TEMPS DE FACTURATION : SANS CHANGEMENT.



CITROËN
SERVICES APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25

11

APPLICATION :

EXPORT

CONCERNE :

C 25 D - MOTORISATION D 9 B

N° 6

DIFFUSION :

TOUS PAYS

Freins : Nouvelle pompe à vide

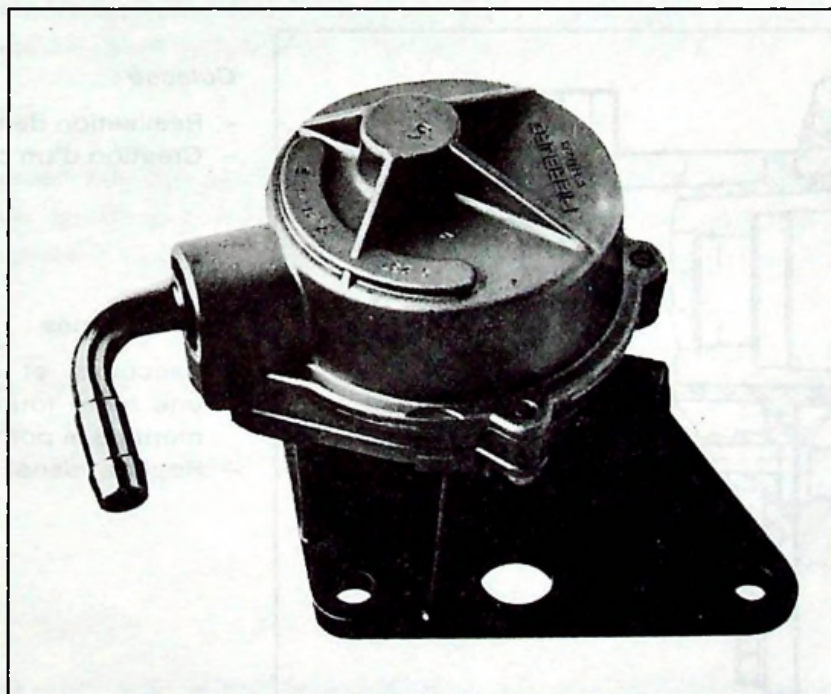
Le 29 Juin 1990

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 108900

Depuis **Février 1990**, les véhicules **C 25 Diesel 800 et 1000 à motorisation D 9 B (Export)** sont équipés d'une pompe à vide à palettes, à entraînement direct en bout d'arbre à cames, en remplacement de la pompe à membrane à entraînement par courroie.

Chassis de départ N° : 751 614

POMPE A VIDE (PIERBURG) EN BOUT D'ARBRE A CAMES

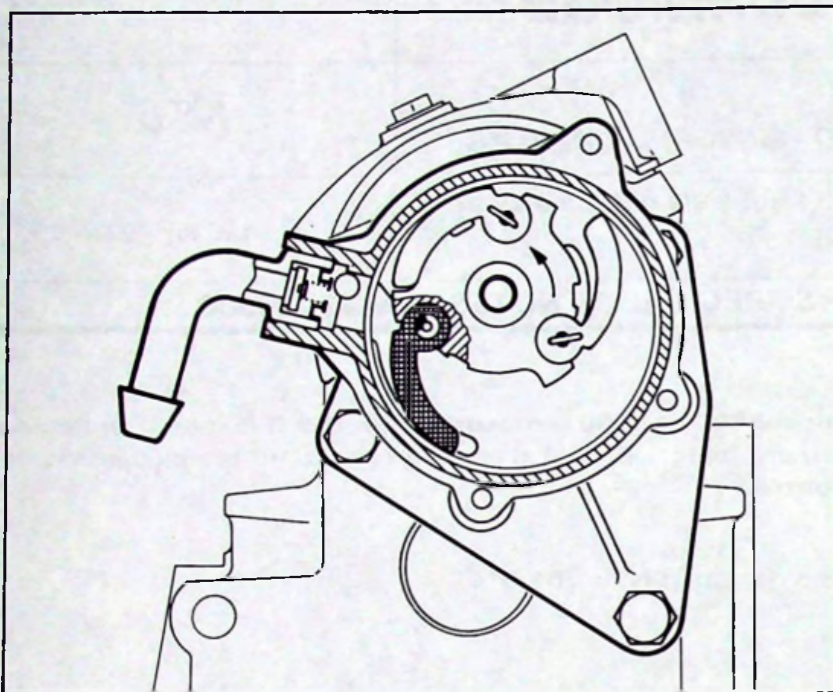


89-1622

Sommaire:

- Présentation de la pompe
- Evolution sur le moteur
- Evolution de l'environnement
- Pièces de Réchange
- Interchangeabilité
- Réparation.

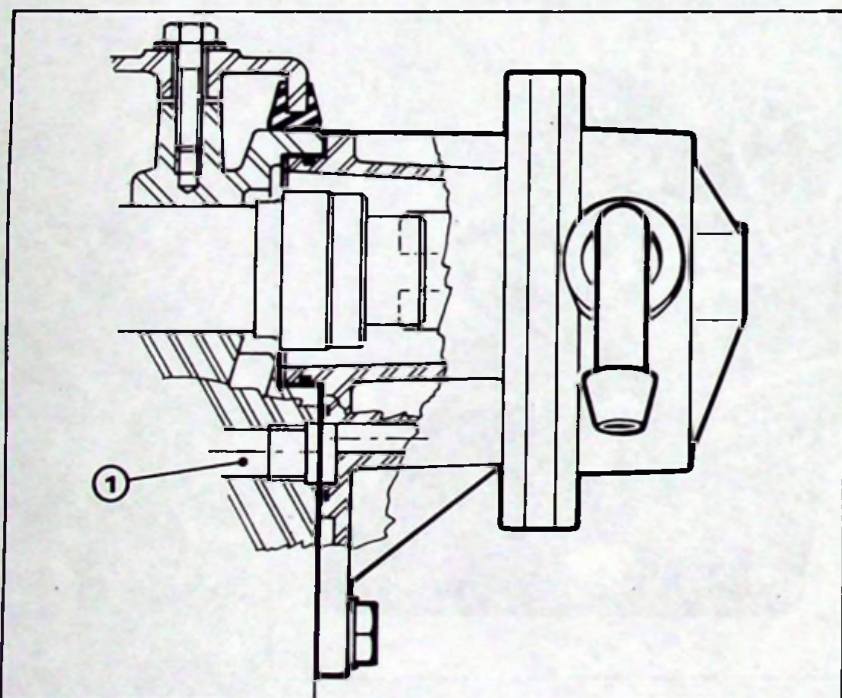
I. - PRESENTATION DE LA POMPE ROTATIVE PIERBURG



V 45-27

- Les palettes sont en matériau composite et montées sur ressort.
- Graissage de la pompe par le circuit d'huile moteur.
- Clapet de maintien de la dépression en entrée de pompe.
- Clapets d'évacuation à l'intérieur du corps de pompe.
- Dépression : **800 h Pa en 30 s** au régime de ralenti.
- Couple de serrage des trois vis de fixation : **2,5 mdaN**.

II. - EVOLUTION SUR LE MOTEUR



V 45-27

Culasse :

- Réalisation de trois taraudages
- Création d'un canal de graissage (1).

Arbre à cames :

- Raccourci et comportant en bout une fente tournevis pour l'entraînement de la pompe.
- Repère : sans.

III. - EVOLUTION DE L'ENVIRONNEMENT

Le montage de la pompe à vide intégrée au moteur implique la création des pièces nouvelles suivantes :

- Filtre à air - réf. ZF 07 704 558.
- Sonde de colmatage filtre à air - réf. 96 101 868 (montée sur le filtre à air).
- Tuyau de dépression 11x20x440 mm en Direction à Gauche, (tuyau inchangé en Direction à Droite).
- Patte d'élingage moteur - réf. 96 035 379.

IV. - PIECES DE RECHANGE

DESIGNATION DES PIECES NOUVELLES	N° P.R.
Moteur neuf (pompe à vide accolée)	95 653 124
Moteur rénové (pompe à vide accolée)	en cours
Culasse	93 510 399
Arbre à cames	96 031 042
Pompe à vide rotative PIERBURG	96 089 510
Joint torique Ø 46,7 (corps)	
Joint torique Ø 13 (graissage)	
Patte d'élingage	96 035 379

NOTA : Certaines pièces figurant dans cette note peuvent être en cours d'approvisionnement.

V. - INTERCHANGEABILITE

Arbres à cames :

L'ancien arbre à cames reste disponible au Département des Pièces de Rechange.

Culasse :

- L'ancienne culasse est supprimée.
- La nouvelle culasse peut être utilisée sur l'ancienne disposition ; pour cela, obturer le canal de graissage à l'aide du bouchon : 79 03075 093 + LOCTITE.

Moteur neuf :

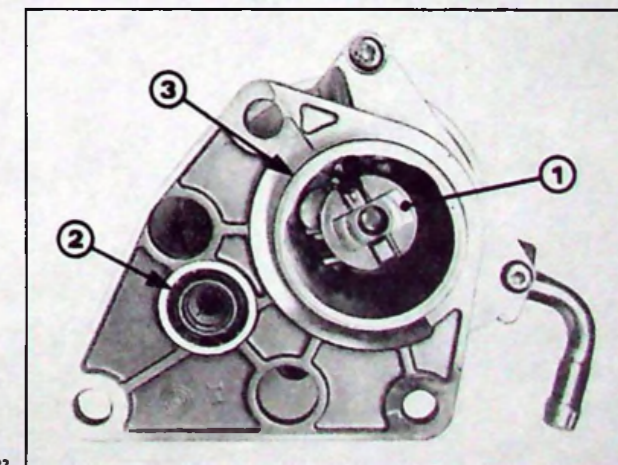
- A épuisement des stocks, l'ancienne disposition sera supprimée.
- Le remplacement de l'ancien moteur par un moteur neuf nouvelle disposition, implique le montage de la nouvelle pompe rotative.

Moteur rénové :

- Le moteur rénové ancienne disposition reste disponible au Département des Pièces de Rechange.
- Création d'un moteur rénové nouvelle disposition.

VI. - REPARATION

- Aucune intervention n'est prévue sur la pompe à vide rotative. A chaque dépose, remplacer les deux joints toriques (2) et (3).
- A la pose de la pompe, veiller à ne pas dégrader le joint torique (2). Pour cela, présenter les trois points de fixation de la pompe et positionner l'entraîneur de pompe (1) face à la fente tournevis de l'arbre à cames.



891623



CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25

11

APPLICATION :
TOUS PAYS

CONCERNE :
C 25 TOUS TYPES

N° 7

DIFFUSION :
TOUS PAYS

Amplificateur de freinage : évolution

Le 29 Mars 1991

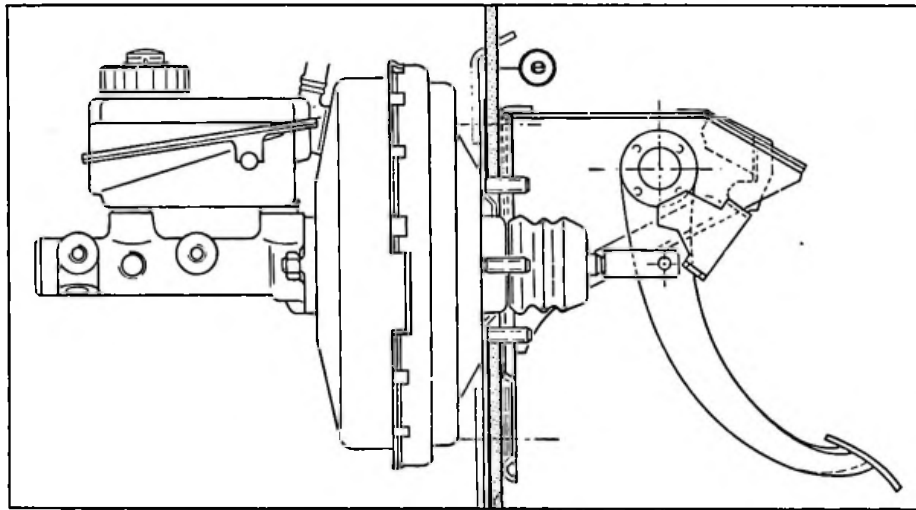
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 208900

1176

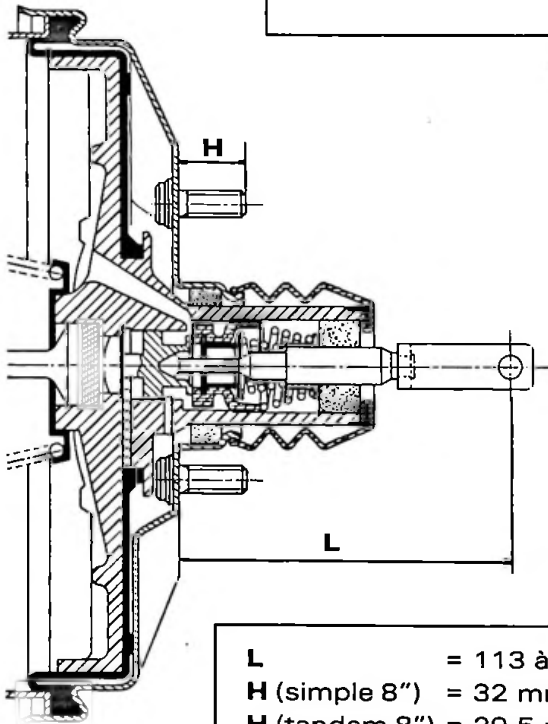
Les véhicules C25 Série 2 tous types sont équipés d'un tapis de plancher de cabine "intégral", dont le support insonorisant modifie l'épaisseur (e) du tablier (+ 8 mm).

Cette disposition fait évoluer l'amplificateur de freinage par :

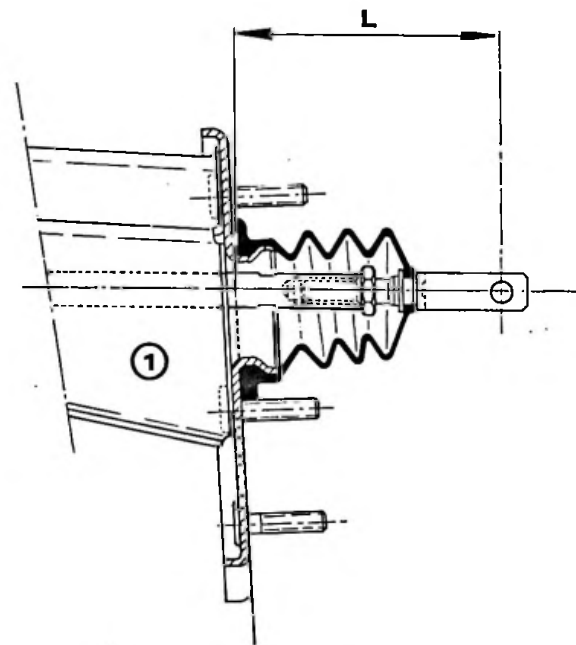
- Axe de poussée de longueur **L** augmentée, (8 mm).
- Goujons de fixation de hauteur **H** augmentée.



UT 45-5



L = 113 à 115 mm
H (simple 8") = 32 mm
H (tandem 8") = 29,5 mm



Direction à Droite avec entretoise (1)

Parallèlement, les pédales de débrayage et d'accélérateur sont adaptées pour éviter tout risque d'interférence avec le tapis, leur patin étant excentré de 8 mm vers l'axe d'articulation.

En outre, le tapis "intégral" entraîne le retrait du garnissage insonorisant sur tablier, dans le compartiment moteur.

■ PIÈCES DE RECHANGE

DÉSIGNATION DES PIÈCES	N° P.R.
Ensemble maître-cylindre/amplificateur tandem 8" D à G	ZF 07 713 643
Amplificateur simple 8" D à G + D à D Essence	ZF 07 713 638
Ensemble maître-cylindre/amplificateur tandem 8" D à D (avec entretoise) .	ZF 07 713 646
Amplificateur simple 8" D à D Diesel 2,5 litres (avec entretoise)	ZF 07 713 641
Support pédalier D à G	ZF 07 714 183
Pédale de débrayage D à G	ZF 04 438 423
Pédale de débrayage D à D	ZF 07 618 095
Pédale d'accélérateur D à G	ZF 07 715 063
Pédale d'accélérateur D à D	ZF 07 704 561

Repères :

Amplificateur zingué naturel brillant	→ L = 113 à 115 mm
Amplificateur zingué bichromaté jaune	→ L = 105 à 106 mm
Entretoise D à D avec touche de peinture blanche	→ L = 105 à 106 mm
Entretoise D à D sans repère	→ L = 113 à 115 mm.

■ RÉPARATION

- Sur véhicules C25 sans entretoise D à D, la longueur (**L**) n'est pas réglable.
- Sur véhicules C25 avec entretoise D à D, la longueur (**L**) est réglable.

- Interchangeabilité avec la disposition précédente :
 - Ensemble maître-cylindre/amplificateur simple ou tandem 8" (D à G ou D à D) → NON.
 - Pédale d'accélérateur (D à G ou D à D) → NON, mais la nouvelle peut remplacer la précédente.
 - Pédale de débrayage (D à G ou D à D) → Les références sont inchangées. La pédale modifiée peut remplacer la précédente mais non l'inverse.



CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
MÉTHODES TECHNIQUES

NOTE TECHNIQUE

C 25 (11)

APPLICATION :
TOUS PAYS
Sauf GRANDE BRETAGNE

CONCERNE :
CITROËN C 25 TT
Sauf 2,5 l turbo, 1800, et direction à droite

N° 8

DIFFUSION :
TOUS PAYS

**Evolution de l'assistance
de freinage**

Le 30 Juin 1992

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN (10) ou 208900

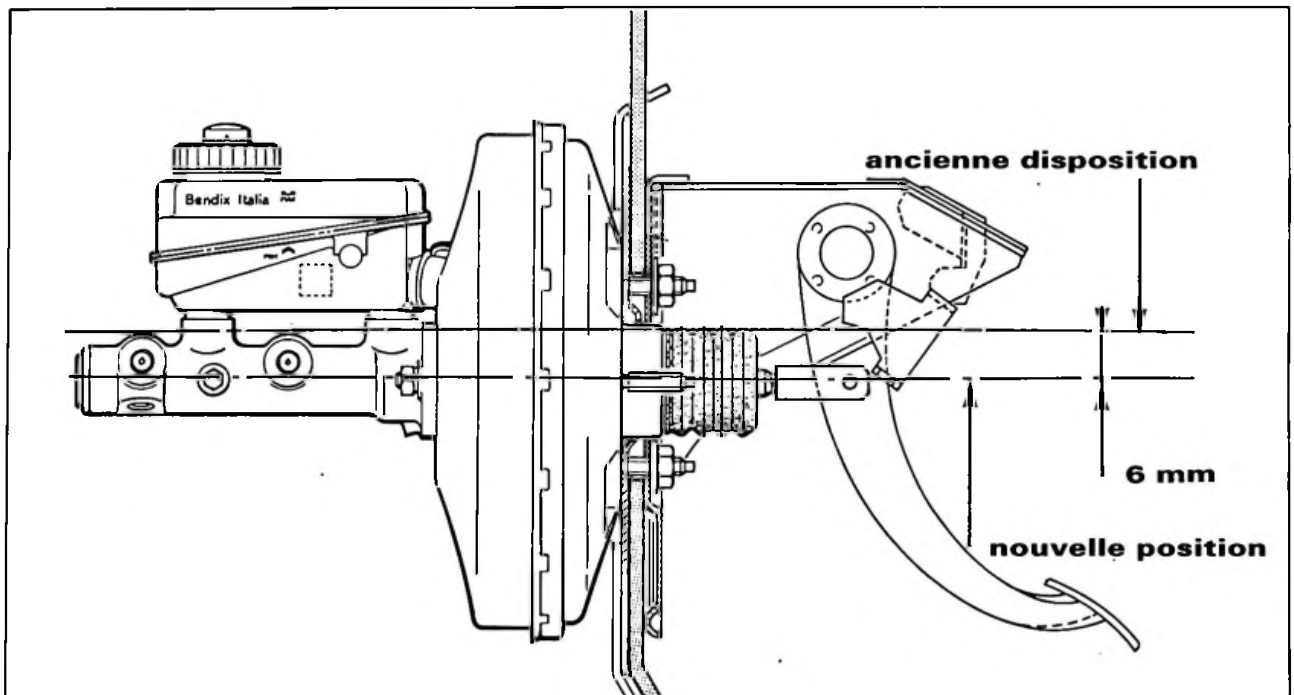
1509

Les véhicules **CITROËN C 25** Tous Types 2,5 l turbo, 1800, et direction à droite reçoivent un nouvel ensemble maître cylindre - amplificateur de freinage, de diamètre : **9 pouces** (au lieu de 8 pouces).

Cette évolution concerne les véhicules **CITROËN C 25** équipés de roues de 14 pouces (amplificateur simple membrane).

N° DE DÉPART CHASSIS

U.P.1	U.P.2
xx 273 004	xx 169 505



UT 45-17

Cette évolution entraîne les pièces nouvelles suivantes :

- Ensemble maître-cylindre - amplificateur.
- Tuyau de frein Avant (nouveaux parcours).
- Pédale de frein (adaptée à la nouvelle assistance).
- Support de roue de secours.
- Protecteur de courroies et durit d'air sur Diesel 2.5 l (idem 2.5 l Turbo).
- Support de pédalier.

Remarques :

- L'axe de l'ensemble maître cylindre-amplificateur est abaissé de **6 mm**.
- La vis de fixation du support de la roue de secours, soudée sur le tablier est déplacée de 8 mm vers la gauche, cette disposition est étendue aux véhicules équipés de roues de 16 pouces.
- Le maître cylindre est spécifique.

TSVP →

Réparation :

- L'ensemble maître cylindre/amplificateur n'est pas détaillé.
- Les pièces de la disposition précédente restent disponibles au Département des Pièces de Rechange.

Pièces de Rechange :

DÉSIGNATION DES PIÈCES NOUVELLES	RÉFÉRENCE P.R.
Servo-frein 9 pouces complet	ZF 07 710 976
Pédale de frein	ZF 07 711 335
Tuyaux de frein :	
Avant droit	ZF 96 204 642
Avant gauche	ZF 96 204 643
Raccord trois voies	ZF 05 980 938
Joint cuivre (x2)	ZF 10 284 460
Vis du raccord trois voies	ZF 05 968 673
Support pédalier complet	ZF 07 714 183
Support de la roue de secours	ZF 07 747 022



CITROËN
DIVISION APRES VENTE
QUALITE VEHICULES

INFO'RAPID

C.25 (11)

Resonsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES - AGENTS

Concerne:

CITROEN C.25 TOUS TYPES

N° 9

LE 8 NOVEMBRE 1993

Ce document est à classer dans : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 208 900**

1893

Les véhicules C.25 sont équipés d'un circuit de freinage particulièrement performant.

Pendant, un entretien adapté, est impératif pour assurer la longévité du système de freinage, à savoir :

- ① Vidange du circuit de freinage tous les 40 000 km ou tous les 2 ans.
- ② Utilisation impérative du liquide de frein distribué par les pièces de Rechange CITROEN, qui seul assure une protection anti corrosion interne suffisante.

Le liquide à utiliser **IMPERATIVEMENT** est disponible aux Pièces de Rechange sous les références :

Ref. 9979 03

Conditionnement 0,5 l

Ref. 9979 04

Conditionnement 1 l

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

C.25
Moteurs Diesel - Moteurs Essence

CABLERIES ELECTRIQUES

N° 1

Le 21 Mars 1984.

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES TECHNIQUES N° MAN 008900

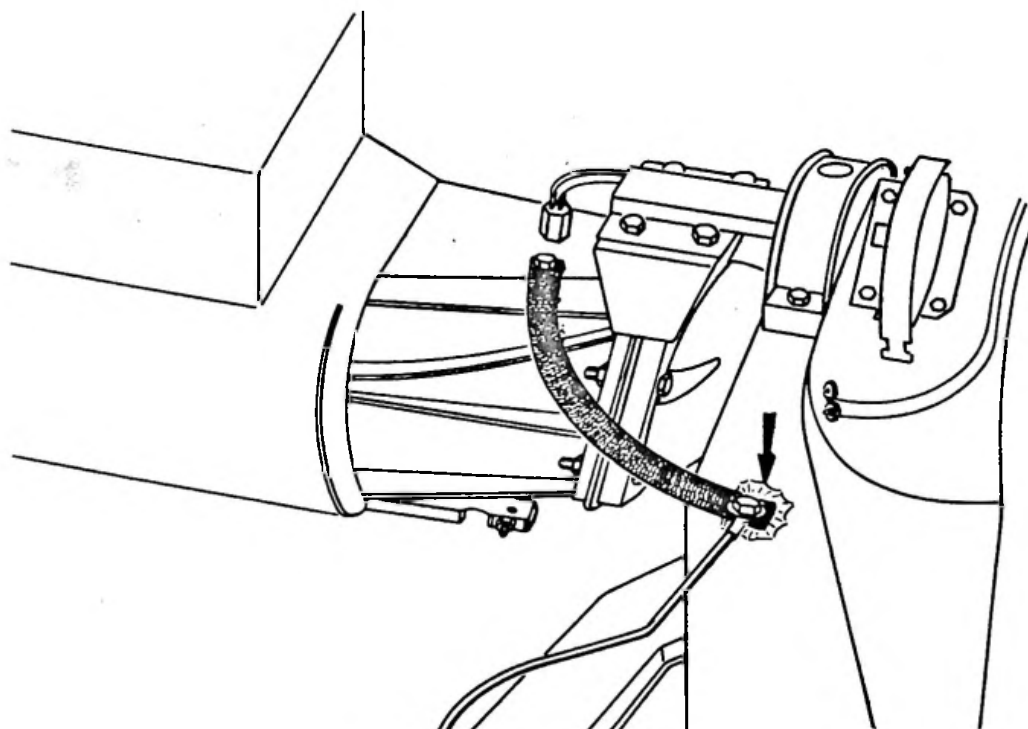
« COPIE A MESSIEURS LES AGENTS »

(SECONDE DIFFUSION AU RESEAU PRIMAIRE)

INCIDENT : Difficultés de démarrage ou échauffement du câble d'embrayage (batterie correctement chargée).

CAUSE : Résistance anormale du circuit électrique : mauvais contact au niveau de la fixation de la tresse de masse de boîte de vitesses longeron de caisse.

REMEDE : Déposer la vis de fixation de la tresse sur le longeron, nettoyer (peinture) la zone de contact, poser le fil et la tresse de masse.



(Vue : filtre à air déposé).



CITROËN
SERVICES APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25

12

APPLICATION :

Allemagne de l'Ouest

CONCERNE :

C 25 TOUS TYPES

N° 2

DIFFUSION :

TOUS PAYS

**Eclairage
Correcteur de charge à distance**

Le 31 Janvier 1990

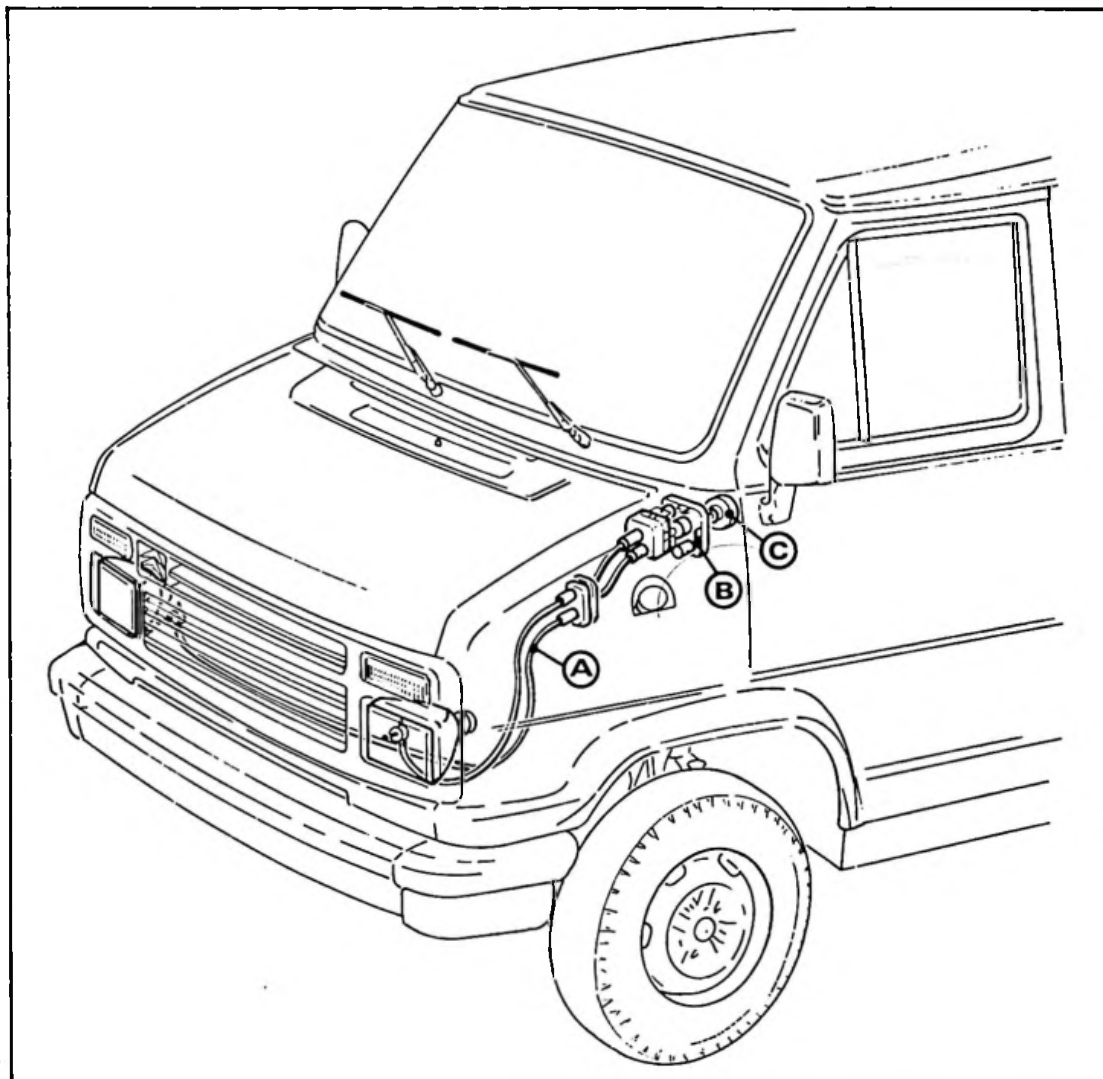
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900

687

Depuis **Novembre 1989**, les véhicules C 25 Tous Types Allemagne de l'Ouest reçoivent un dispositif de correction manuelle de l'assiette d'éclairage, depuis le poste de conduite.

Cet équipement est conforme à la réglementation applicable au 1^{er} Janvier 1990.

Chassis de départ : N° 700 659



UT 54-1

Sommaire

- Utilisation
- Description
- Pièces de Rechange
- Réparation
- Adaptation sur autres véhicules C 25.

■ UTILISATION

Le bon réglage vertical du faisceau de croisement doit offrir un bon éclairage pour un faible éblouissement :

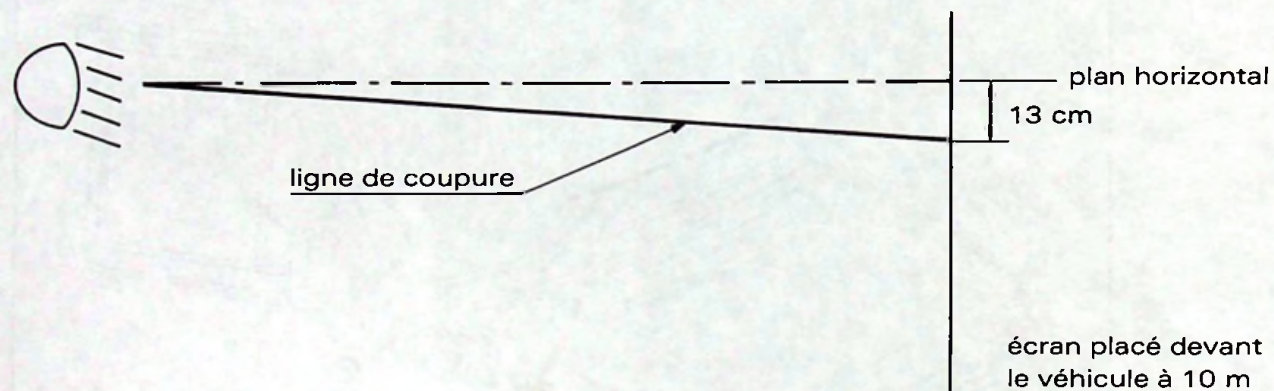
- Un dérèglement vertical des projecteurs de 1,75 % (1°) vers le haut entraîne un éblouissement multiplié par 20.
- Un dérèglement vertical des projecteurs de 1,75 % (1°) vers le bas divise l'éclairage du bas côté droit à 50 m, par 20.

En utilitaire, le principal facteur de perturbation du réglage initial vertical réside dans la variation de l'assiette du véhicule due à la charge.

Pour palier cet inconvénient, le conducteur dispose d'une commande à distance qui permet de corriger l'assiette d'éclairage pour l'amener à son niveau de base :

Par rapport à l'horizontale passant par le centre du projecteur, la ligne de coupure du faisceau de croisement est rabattue de 13 cm sur un écran placé à 10 m devant le véhicule :

Soit 1,3 % (voir étiquette sur traverse supérieure de façade avant)



■ DESCRIPTION



89-1779

Commande sur planche de bord.

Le correcteur de charge est un ensemble hydraulique à circuit fermé, comprenant :

- un boîtier émetteur (boîtier de commande),
- un faisceau hydraulique souple,
- deux récepteurs (vérins), avec ressort de rappel incorporé.

Le boîtier de commande est fixé par deux vis tôle Ø 4 mm sur la planche de bord, dans le logement en attente situé sous le bloc d'interrupteurs gauche.

Sa commande manuelle par bouton rotatif, permet d'agir progressivement sur les projecteurs, par l'intermédiaire des vérins montés à l'emplacement des précédents correcteurs de charge.

Les ressorts de rappel permettent le retour progressif des projecteurs vers leur réglage initial (Selon la position de la commande).

Supports projecteur : spécifiques par la fixation des récepteurs.

Flexibles hydrauliques : 1 par récepteur.

Liquide hydraulique : glycol (sans pression).

■ PIECES DE RECHANGE

PIECES NOUVELLES	N° P.R.
Ensemble hydraulique (A) , avec boîtier et récepteurs	ZF 07 677 931
Support (B)	Y 1819 630 70
Bouton (C)	Y 1819 649 70
Support de projecteur droit	96 078 348
Support de projecteur gauche	96 078 349
Entretoises	ZF 07 661 825

■ REPARATION

- Le réglage initial des projecteurs est inchangé. Il s'effectue :
 - véhicule à vide,
 - correcteur de charge sur la position "0".
- Aucune intervention - autre que son échange - n'est prévue sur l'ensemble hydraulique du correcteur de charge.
- Les flexibles hydrauliques sont maintenus en cinq points. Leur fixation sur la traverse avant a entraîné la prédisposition de celle-ci (Véhicule pré-équipé de cette traverse : châssis n° 643 362).
- Le tablier est percé d'un trou de Ø = 46,5 mm pour le passage du faisceau hydraulique et de son passant.

► Adaptation sur autres véhicules C 25

Il est possible d'équiper les véhicules C 25 T.T. de ce correcteur de charge à distance. Sa pose entraîne :

■ → AM 87 :

- l'échange des projecteurs,
- l'échange des supports de projecteur et de leurs entretoises,
- le perçage du tablier et des insonorisants suivant le gabarit ci-dessous,
- la préparation de la planche de bord (sans dépose).

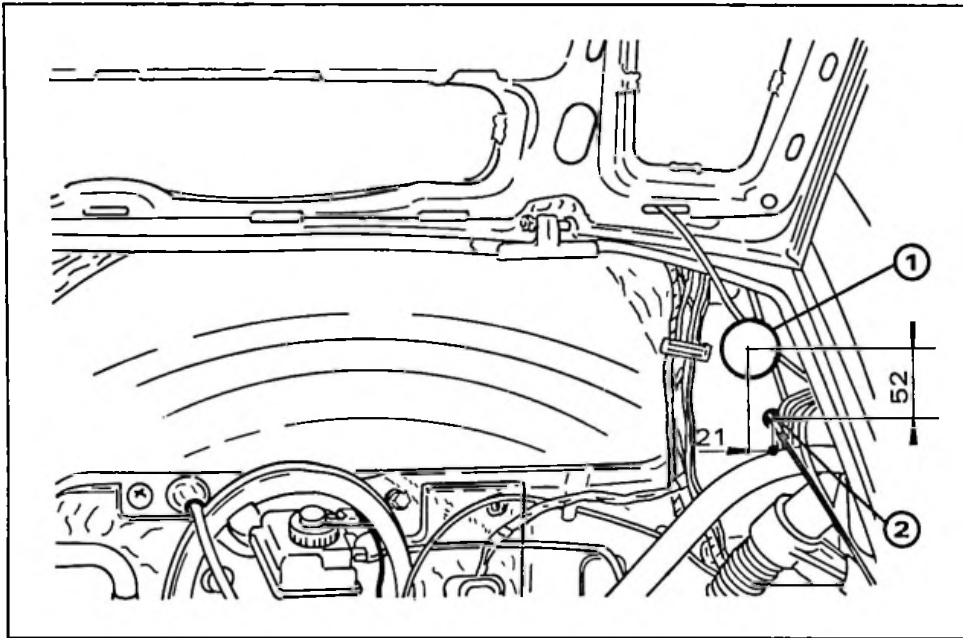
■ AM 88 → châssis 700 659 → :

- l'échange des supports de projecteur et de leur entretoises,
- le perçage du tablier et des insonorisants suivant le gabarit ci-dessous,
- la préparation de la planche de bord (sans dépose)

■ Chassis 700 659 → :

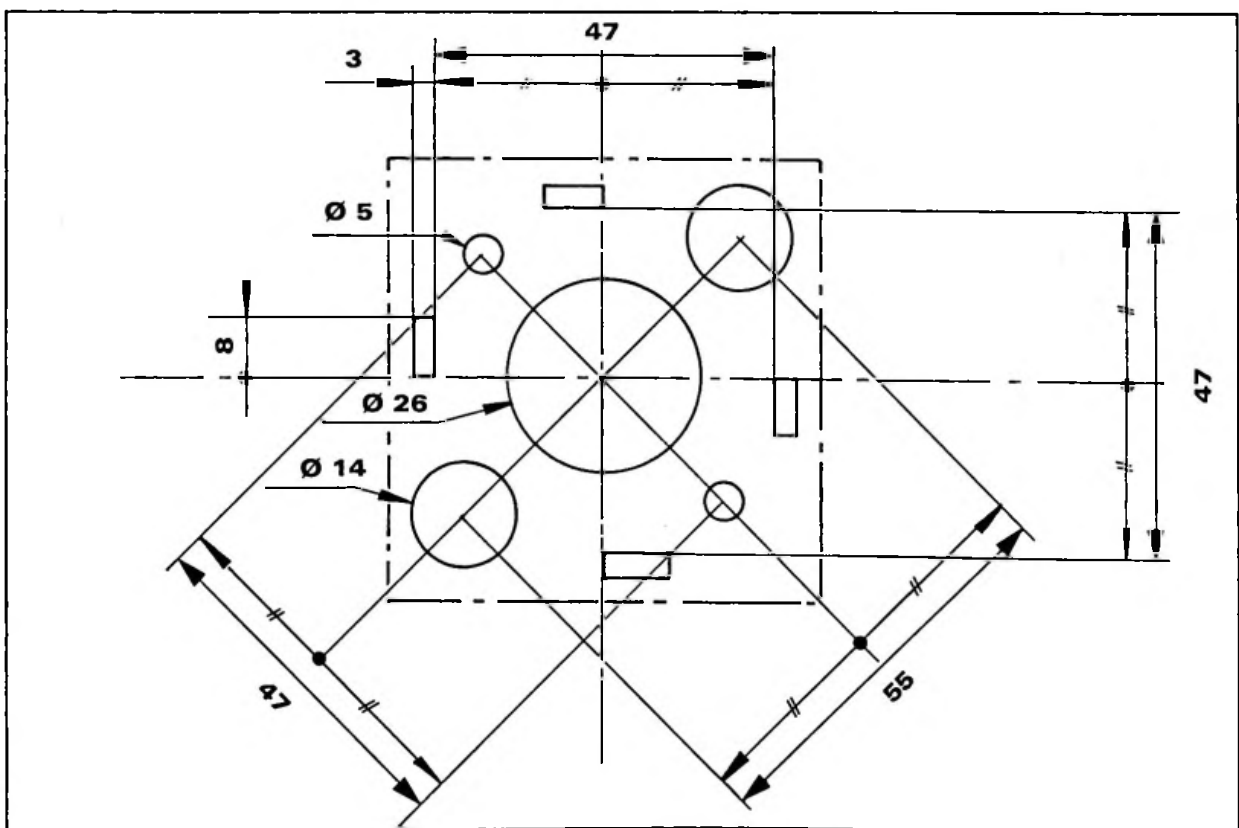
- l'échange des supports de projecteur et de leurs entretoises.

Passage ① dans tablier (Ø 46,5 mm)



② : passage dans tablier de la gaine d'ouverture capot.

Préparation de la planche de bord





CITROËN
SERVICES APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

INFO'RAPID

Richard
C 25

12

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

C 25 TOUS TYPES

P.V.N. : Electricité

N° 3

Le 23 Octobre 1990

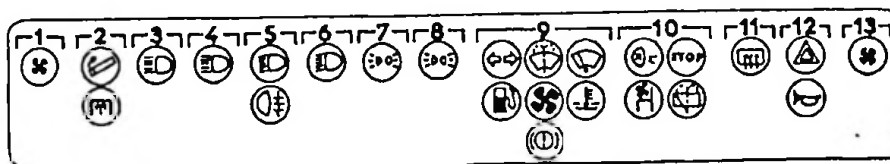
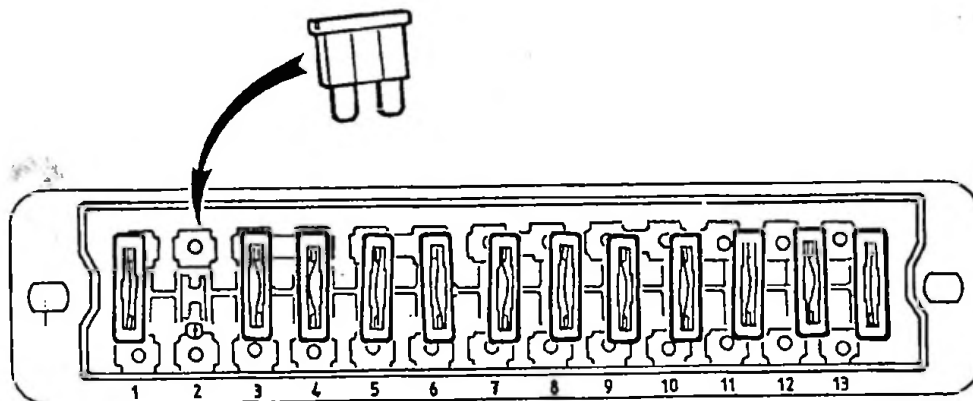
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS :

RECUEIL DE NOTES N° MAN 108900

Afin de préserver l'état de charge de la batterie avant livraison du véhicule, le fusible F2 protégeant les consommateurs permanents est retiré et mis dans le cendrier.

A la Préparation Véhicule Neuf, il convient de remettre, en place, ce fusible F2 et de mettre la montre à l'heure (suivant équipement).

Fusible F2 : 7,5 A N° P.R. ZF 11 054 890



CITROËNSERVICES A LA CLIENTELE
Département Technique Après-Vente**INFORMATION
REPARATION****C 25****13**

APPLICATION :

FRANCE

CONCERNE :

C 25 TOUS TYPES**N° 1**

DIFFUSION :

TOUS PAYS**CLIMATISATION**

Pulseur d'air : dépose-pose

Le 9 Janvier 1984

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900

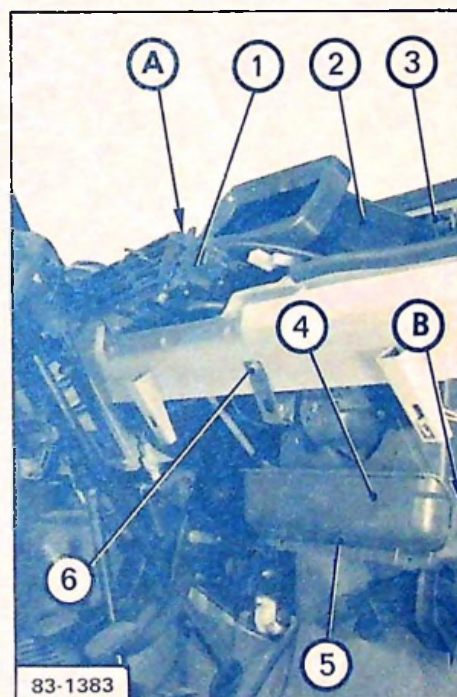
En cas d'intervention sur le moteur de pulseur d'air, il est possible de déposer celui-ci sans dépose de l'ensemble groupe de chauffage ni vidange du circuit de refroidissement moteur (*gain de temps*).

Procéder comme suit :

1. Déposer la planche de bord (voir gamme Op. UT. N° 856-1 du Manuel de Réparation MAN 008892).

2. Déposer :

- les deux vis (3) symétriques côtés gauche et droit, de fixation du conduit (2).
- les deux conduits souples des aérateurs latéraux.
- les vis (5) et (6).
- déclipser le protecteur (4), en (B), à droite et à gauche.



3. Désaccoupler la commande de dégivrage (1) du boîtier, en (A).

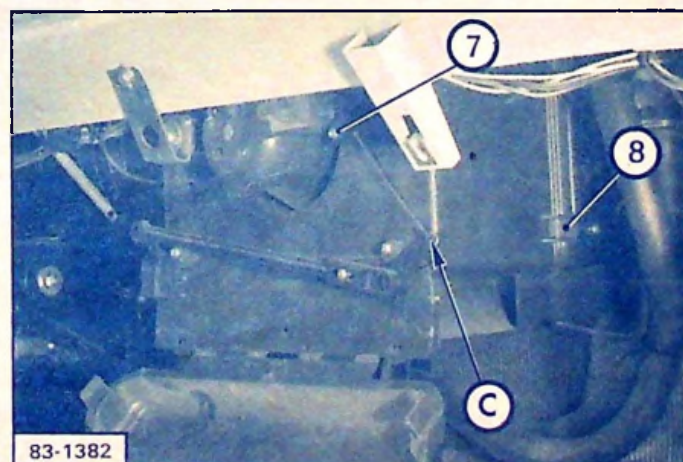
4. Déposer la vis (7) et désaccoupler la commande, en (C).

5. Déposer les huit agrafes (8) fixant les deux demi-coquilles du groupe.

6. Dégager la partie avant du carter du groupe de chauffage, par le dessous de la traverse.

7. Déposer le pulseur d'air.

8. Remonter en procédant en sens inverse.

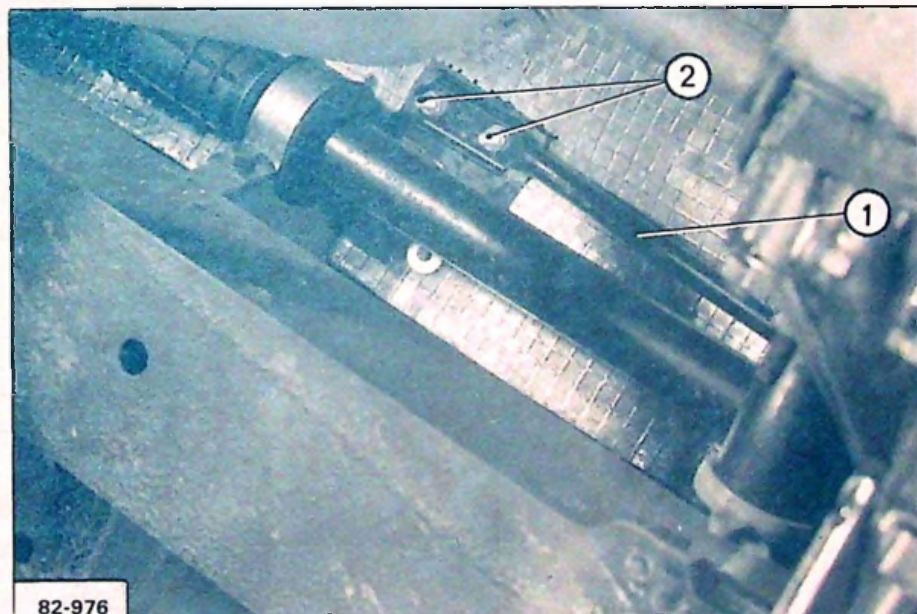


CITROËN [^] SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	INFORMATION REPARATION			N° 82-04 UT
DIFFUSION : TOUS PAYS	CONCERNE : Carrosserie, échange d'une caisse			Le 29 Juin 1982
APPLICATION : TOUS PAYS	ATELIER	MAGASIN	STATION SERVICE	C 25 Tous Types

INCIDENT : Impossibilité de monter le tirant de boîtier de direction ① après échange d'une caisse.

CAUSE : La nouvelle caisse "P.R." ne possède pas les trous de passage des vis de fixation ②

Depuis le châssis n° 16 122, le montage du tirant de boîtier de direction n'est plus nécessaire. Les paliers de fixation de direction soudés sur la caisse ayant été renforcés, le tirant est devenu inutile.

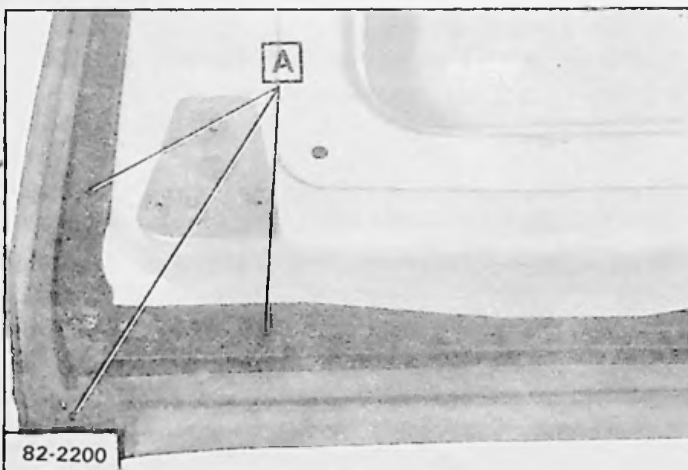
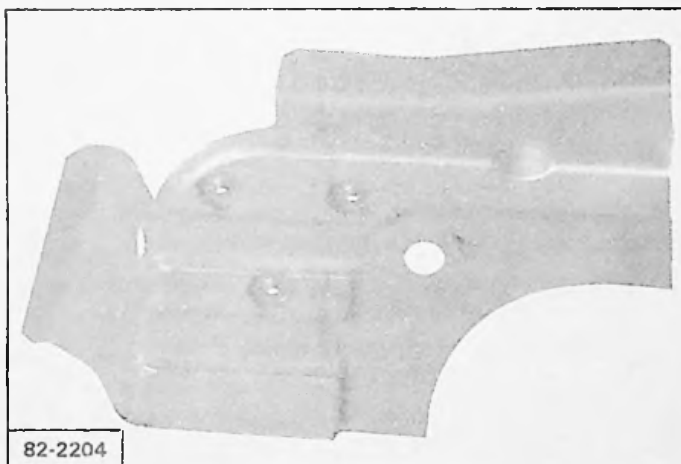


CITROËN SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	INFORMATION REPARATION	C 25
APPLICATION : TOUS PAYS	CONCERNE : C 25 TOUS TYPES AVEC PORTE LATERALE COULISSANTE	N° 83 - 09 UT
DIFFUSION : TOUS PAYS	Renforcement d'un bas de porte latérale coulissante	Le 21 Février 1983
<i>CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : MANUEL DE REPARATION N° MAN 008891</i>		

Dans le cas du remplacement d'un guide inférieur de porte coulissante, si la doublure de porte est déformée au niveau de la fixation du guide, procéder à la pose d'un renfort de fixation de guide, suivant la gamme ci-dessous.

Se procurer au Département des Pièces de Rechange :
1 Renfort.....

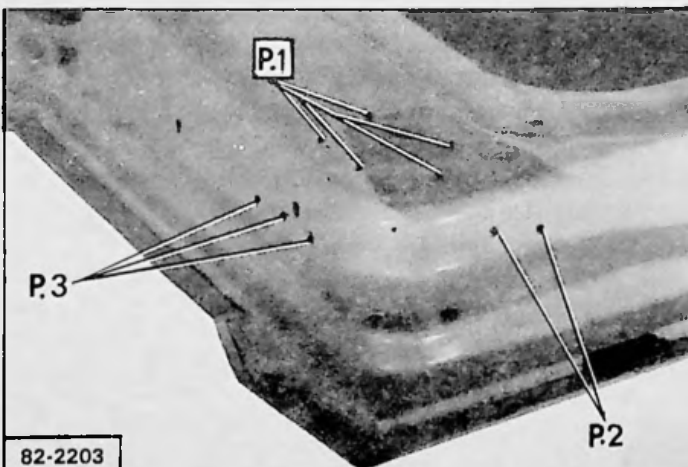
N° ZF 05 985 328



PREPARATION

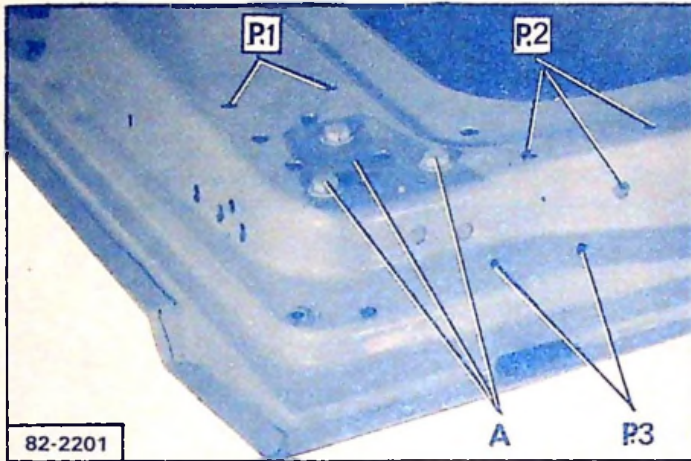
Déposer :

- la porte coulissante,
- les enjoliveurs et le caoutchouc d'étanchéité (A).



Percer et dégraffer les points :
-P.1, P.2 et P.3.

Déposer la plaquette taraudée.

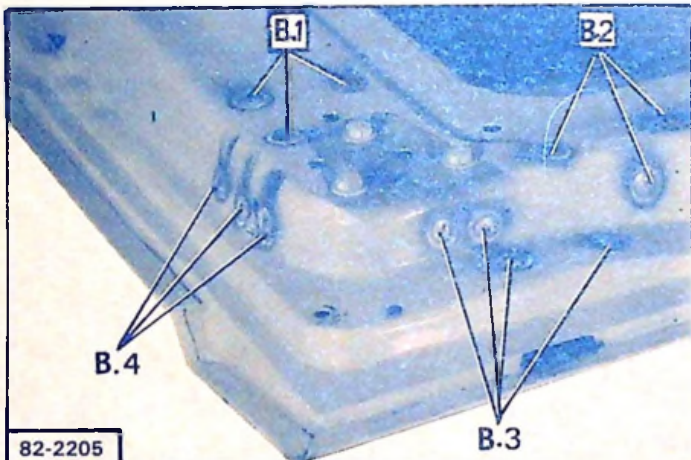
**POSE :**

Présenter le renfort sur la porte et délimiter son emplacement.

Percer à $\phi = 6$ mm (mini) suivant :

- P.1, P.2 et P.3.

Engager le renfort dans la porte, le maintenir à l'aide des trois vis [A].



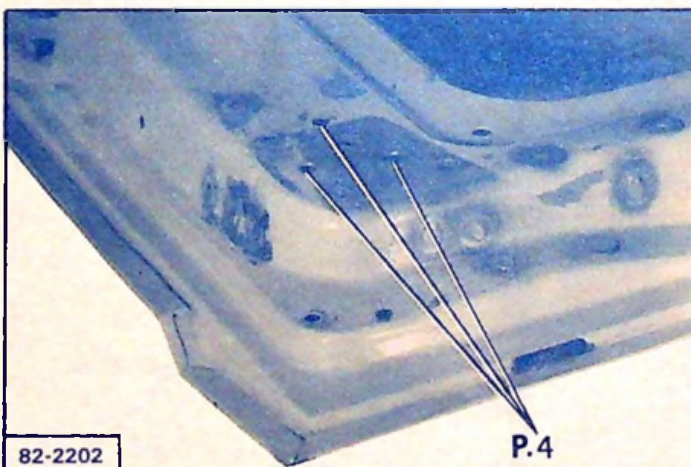
Exécuter des points de soudure autogène « MIG » en « bouchon » suivant :

- B.1, B.2, B.3, B.4.

Boucher à la soudure autogène « MIG » les trois trous P.4 (non réutilisés).

Surfacer au disque abrasif.

Exécuter les retouches de peinture nécessaires.



Poser :

- le caoutchouc d'étanchéité,

- les enjoliveurs,

- la porte coulissante.

APPLICATION :
TOUS PAYS

CONCERNE :
C. 25 FOURGON Tous Types

N° 1

DIFFUSION :
TOUS PAYS

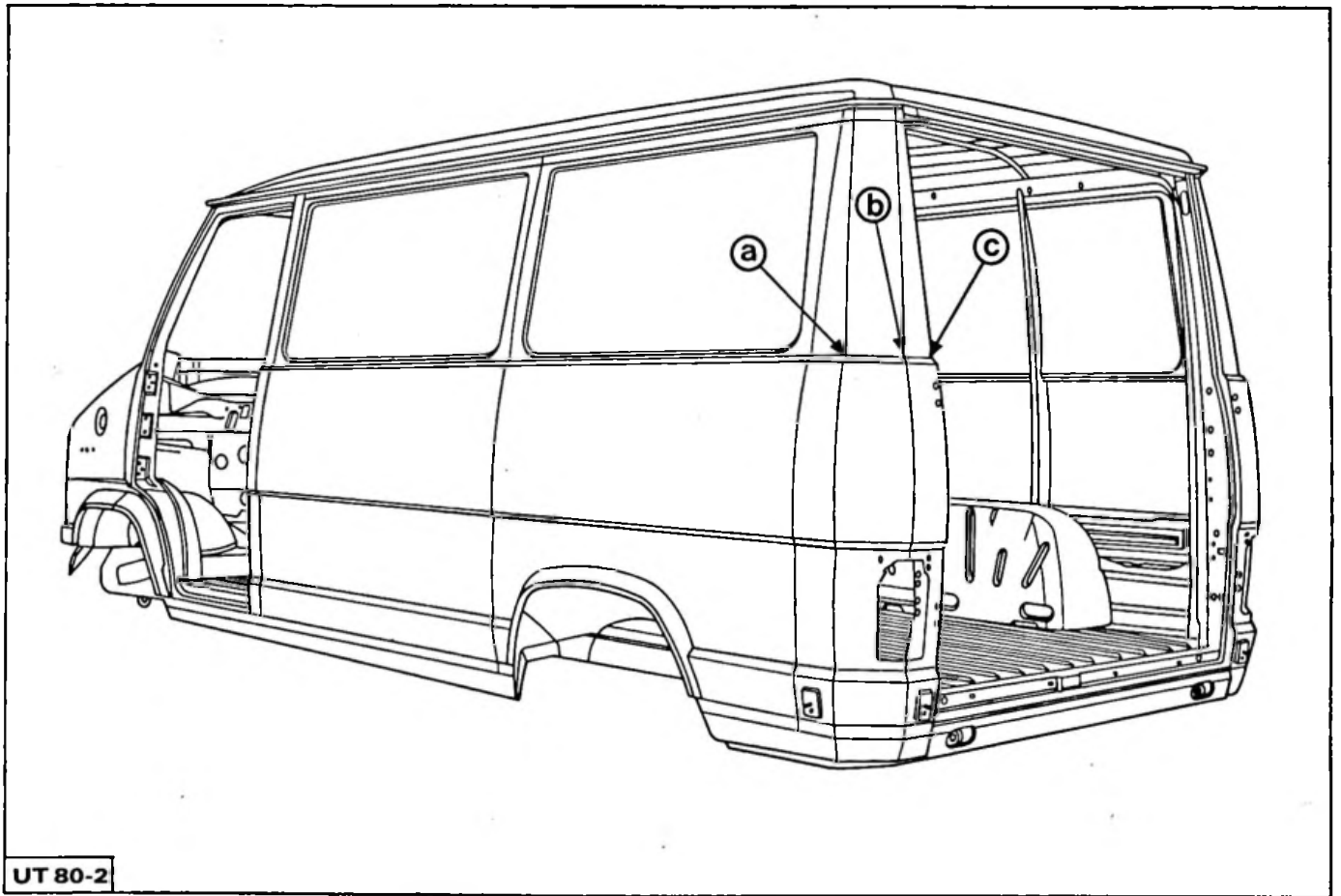
CARROSSERIE

Le 30 Novembre 1984

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900

INCIDENT :

Criques des tôles extérieures des montants arrière dans les zones **(a)** **(b)** et **(c)** .



UT 80-2

Il faut impérativement procéder à un renforcement de la zone critique (une simple opération de soudage des criques n'étant pas suffisante).

Voir solution réparation au verso.

REMÈDE :

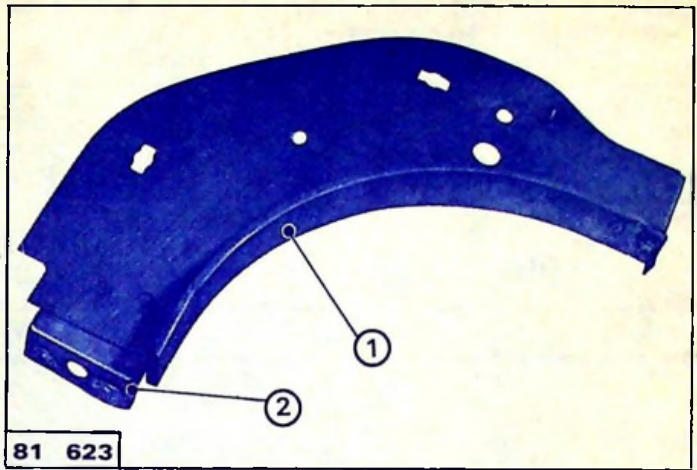
Se procurer au Département des Pièces de Rechange :

Un longeronnet ①

Gauche : Réf. ZF 059 22 146

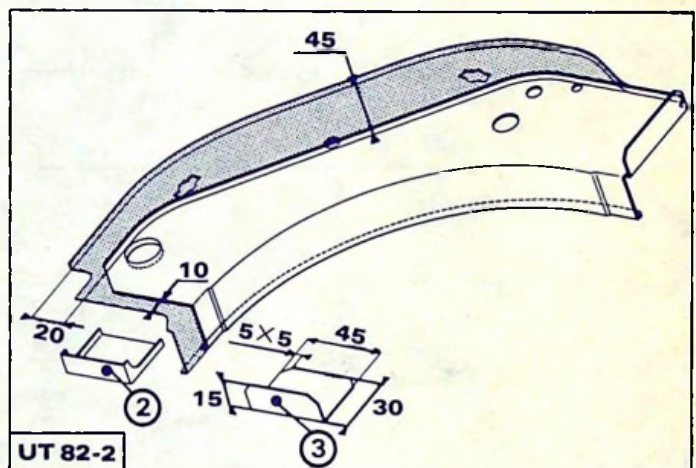
Droit : Réf. ZF 059 22 145

(L'équerre ② n'est pas vendue au détail).



Modifier le longeronnet suivant le croquis ci-contre : supprimer la zone hachurée et reformer un bord de 5 mm de largeur.

Exécuter une équerre ③ suivant le dessin.



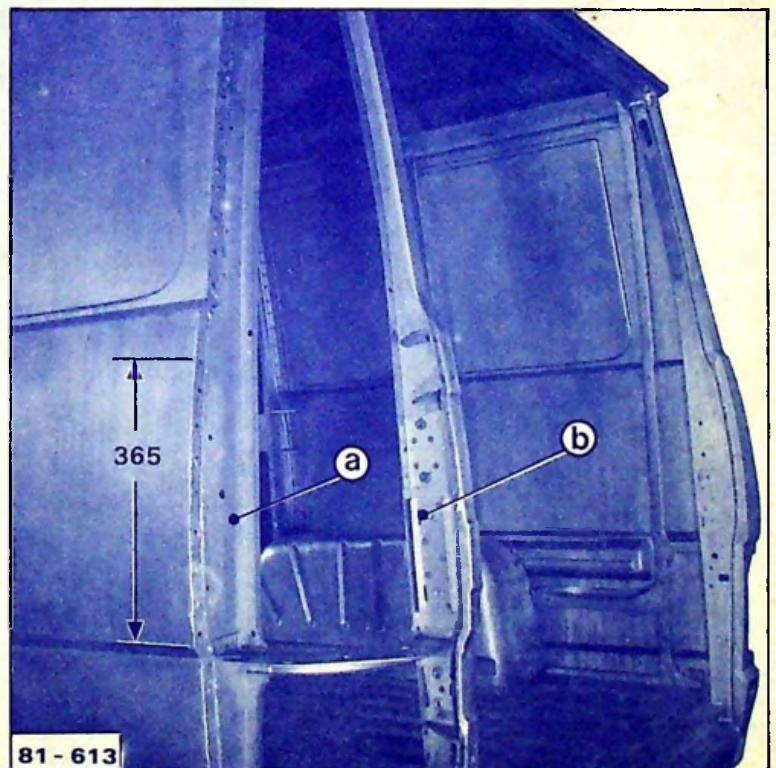
Effectuer un cordon de soudure "MAG" sur chaque crique.

Surfacer après soudage.

Positionner le longeronnet modifié et son équerre ③ à 365 mm au-dessus du longeronnet existant sur le véhicule.

Assembler par points de soudure électrique le longeronnet et son équerre sur les montants (a) et (b).

Faire les retouches peinture nécessaires.





CITROËN
SERVICES A LA CLIENTÈLE
TECHNIQUE APRÈS - VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25

14

APPLICATION :
TOUS PAYS

CONCERNE :
CARROSSERIE
Porte latérale coulissante

N° 2

DIFFUSION :
TOUS PAYS

Le 17 Juin 1986

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **CLASSEUR DE NOTES N° MAN 008900**

A partir du **N° de châssis 276652**, le guidage de la porte latérale coulissante des véhicules C 25 est assuré par de **nouvelles pièces**.

Cette évolution entraîne la création :

- d'un nouveau guidage intermédiaire positionné au-dessus de la ligne de lumière du panneau de côté et composé d'un rail en inox peint et d'un chariot spécifique,
- d'une butée supérieure de fin de course et d'un nouveau galet,
- d'un support inférieur,
- d'un dispositif d'arrêt et de verrouillage "porte ouverte" spécifique.



86-800

NOUVELLE DISPOSITION



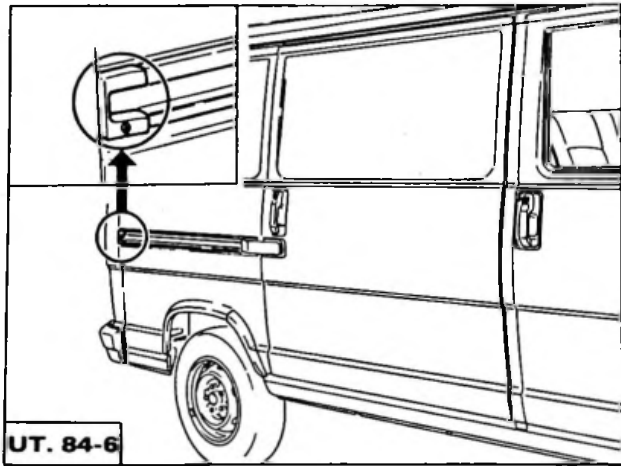
86-803

DISPOSITION PRÉCÉDENTE
(Rappel)

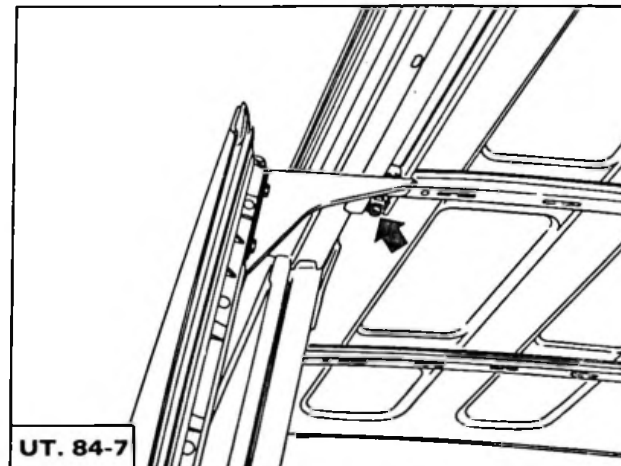
PIÈCES DE RECHANGE

DÉSIGNATION DES PIÈCES NOUVELLES	N° P.R
Rail intermédiaire de guidage	ZF 07 551 367
Cache de fermeture du rail intermédiaire	ZF 07 551 377
Dispositif de fermeture	ZF 96 201 488
Galet de guidage supérieur	ZF 07 568 058
Butée caoutchouc de fin de course	ZF 07 568 702
Support inférieur complet	ZF 07 556 027

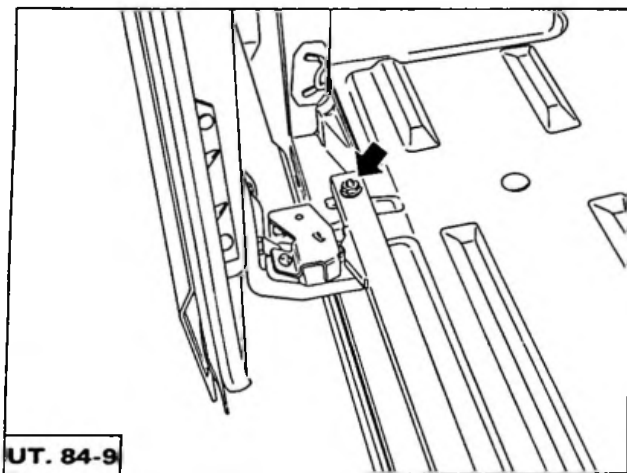
Les pièces nécessaires à la réparation de l'ancienne disposition restent disponibles au Département des Pièces de Rechange.

RÉPARATION**— Dépose de la porte latérale:**

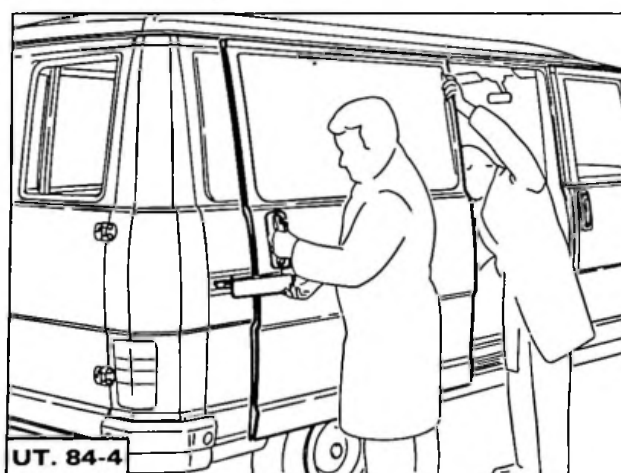
- Déposer le cache de fermeture du rail intermédiaire.



- Déposer la butée supérieure de la porte



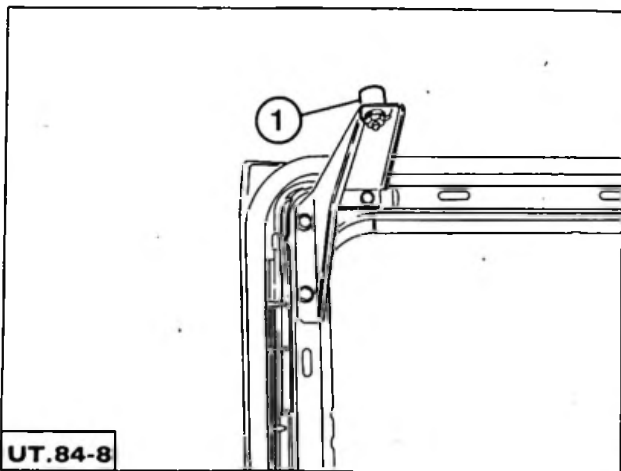
- Déposer la butée inférieure de la porte



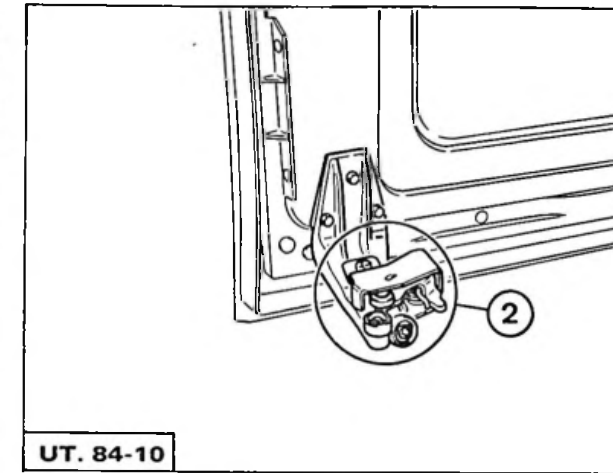
- A l'aide d'un deuxième opérateur, dégager la porte vers l'arrière et la déposer.

— Pose de la porte latérale:

- Graisser les galets.
- A l'aide d'un deuxième opérateur, remonter la porte en prenant soin de bien engager le guidage supérieur ①, le guidage inférieur ② puis le bloc de guidage extérieur en engageant dans le rail le premier guide ③, puis basculer pour engager le galet et le deuxième guide.
- Reposer la butée supérieure, la butée inférieure et le cache de fermeture du rail intermédiaire.



UT. 84-8

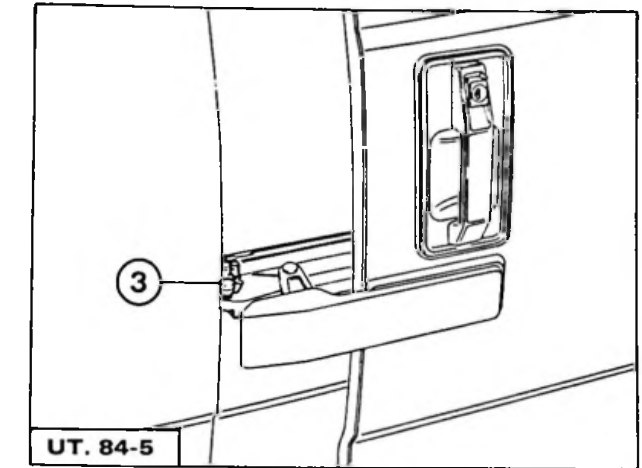


UT. 84-10

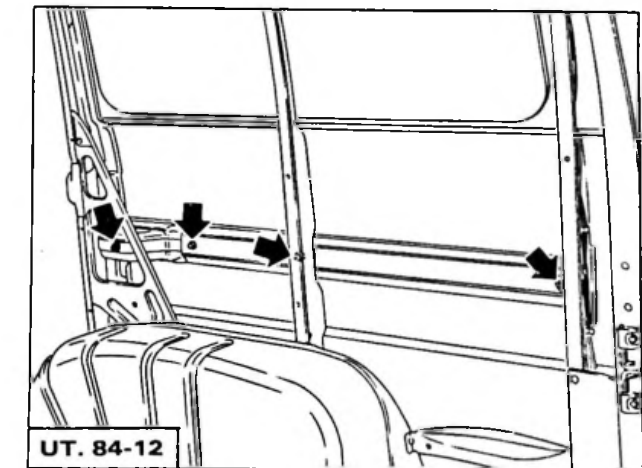
— Dépose pose du rail intermédiaire :

- Déposer la porte latérale.

- Déposer les quatre écrous à l'intérieur du véhicule et dégager le rail.



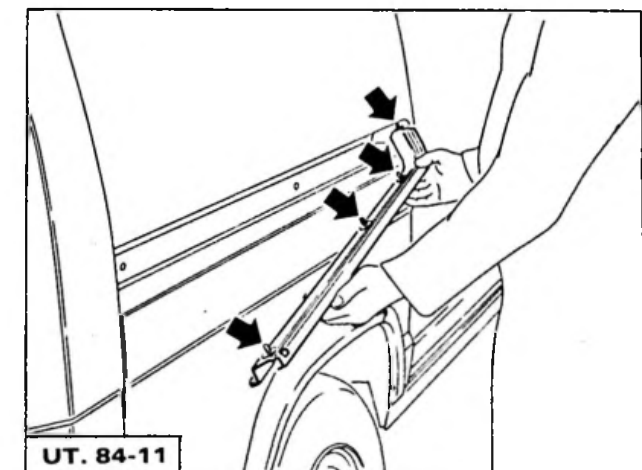
UT. 84-5



UT. 84-12

- Poser le nouveau rail, sans oublier les rondelles entretoises.

- Reposer la porte latérale.



UT. 84-11



CITROËN
SERVICES A LA CLIENTÈLE
TECHNIQUE APRÈS - VENTE

INFO'RAPID

C 25

14

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

C 25 TOUS TYPES
(sauf chassis nus)

Carrosserie : Portes avant

N° 3

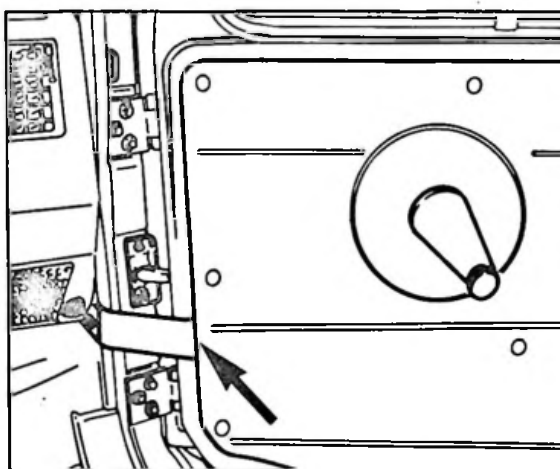
Le 28 Novembre 1986

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900

« COPIE A MESSIEURS LES AGENTS »
(SECONDE DIFFUSION AU RESEAU PRIMAIRE)

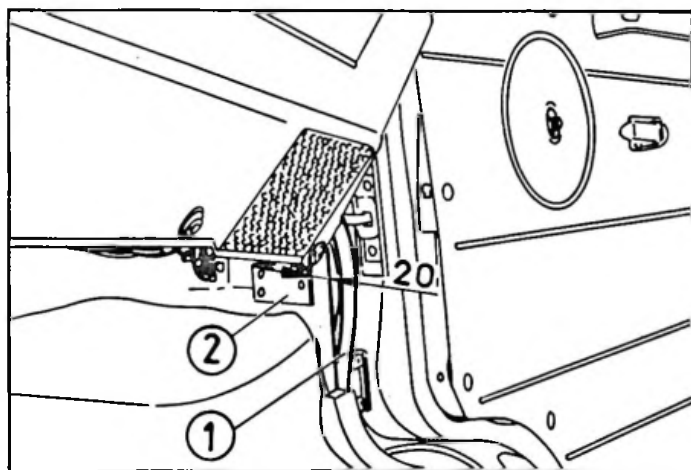
Dans le cas d'une utilisation intensive des portes de cabine, il est possible d'adapter une sangle de retenue (→).

Les pièces nécessaires à l'adaptation d'une sangle sont disponibles au Département des Pièces de Rechange sous la référence : **95 619 754**.

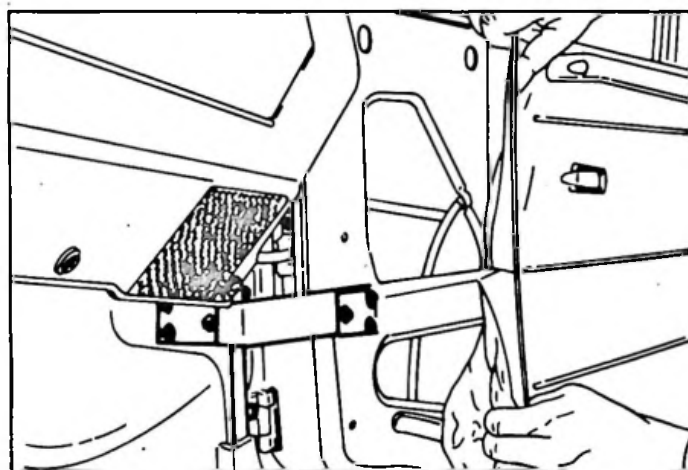


UT. 84-13

MODE OPÉRATEUR



- Dégarnir la porte.
- Écarter le caoutchouc d'étanchéité (1).
- Présenter la plaquette (2) sur le pied de caisse à 20 mm du bord.
- Pointer et percer à Ø 10 mm.
- Mettre en place les écrous-cage, fixer la sangle et la plaquette.



- Rabattre la sangle sur la porte, équilibrer la position des 3 trous pour éviter de percer l'embouti.
- Pointer et percer les 3 trous Ø 10 mm, mettre en place les écrous-cage.
- Fixer la sangle et la plaquette.
- Repositionner le caoutchouc d'étanchéité et regarnir la porte.



CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

INFO'RAPID

C 25

14

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

C25 SÉRIE 2
Porte latérale droite coulissante

Réglage dispositif de verrouillage

N° 4

Le 26 Août 1991

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 208900

« COPIE A MESSIEURS LES AGENTS »
(SECONDE DIFFUSION AU RESEAU PRIMAIRE)

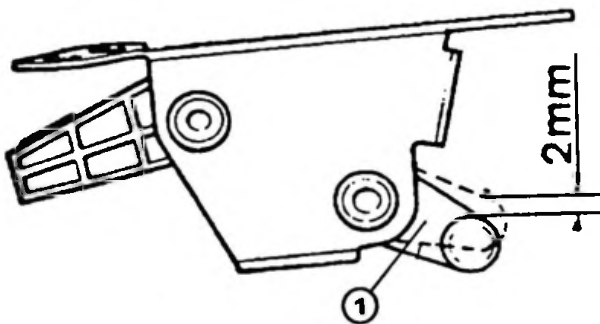
- CONSTATATION** : Ouverture intempestive de la porte latérale coulissante au roulage.
- DIAGNOSTIC** : Mauvaise tenue, ou mauvais réglage de l'arrêt de gaine.
- REMÈDE** : Procéder au réglage du mécanisme de verrouillage de porte comme indiqué ci-après.

Deux cas se présentent : avec ou sans vis micrométrique de réglage.

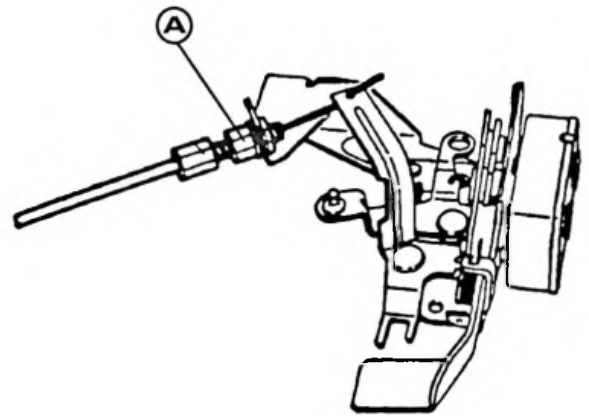
■ **1^{er} CAS : avec vis micrométrique de réglage A :**

Application série depuis les numéros de châssis 032568 et 130151 (UP de Campania)

- Par rotation de la vis (A) jusqu'à obtenir un jeu de 2 mm sur le levier (1) du dispositif de verrouillage situé à l'avant de la porte.

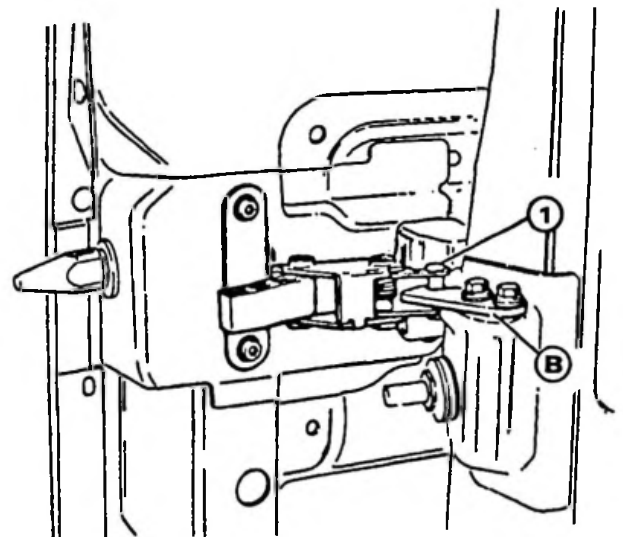


Dispositif de verrouillage avant



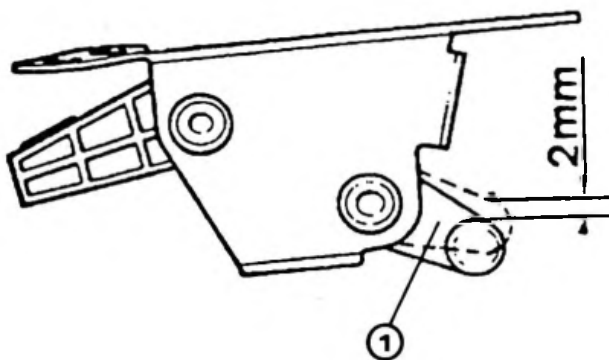
Serrure arrière

- Porte en position d'ouverture totale, vérifier :
 - Que le levier (1) appuie bien contre l'arrêt de porte (B).
 - Que le dégagement du levier (1) est suffisant lorsqu'on actionne le bouton presseur des poignées intérieure et extérieure.

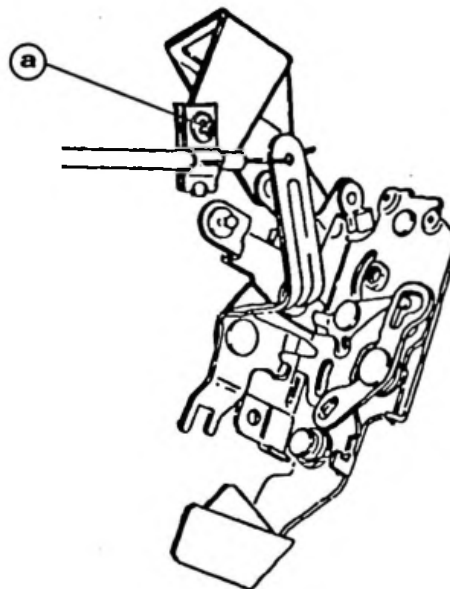


■ **2^{ème} CAS : sans vis micrométrique de réglage :**

- Sur la serrure située en partie arrière de la porte, desserrer la vis (a) de l'arrêt de gaine.
- Faire coulisser la gaine jusqu'à obtenir un jeu de **2 mm** sur le levier (1) du dispositif de verrouillage.
- Serrer la vis (a) de l'arrêt de gaine.
- Porte en position d'ouverture totale, procéder aux mêmes vérifications que précédemment.



Dispositif de verrouillage avant

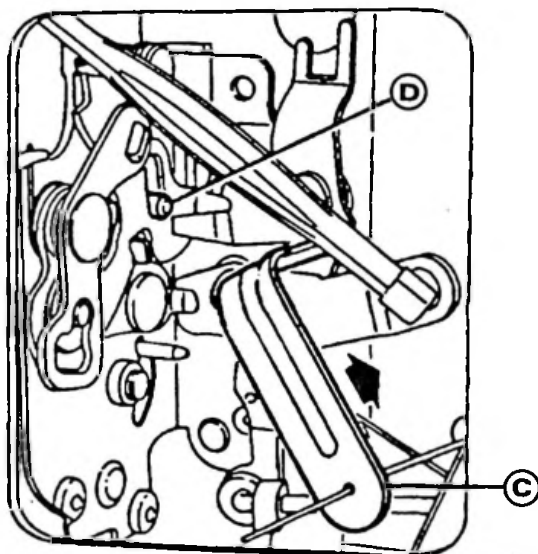


Serrure arrière

Si impossibilité, remplacer cet ensemble par l'ensemble avec vis micrométrique,
Commande N° PR ZF 07 711 979, serrure N° PR ZF 07 711 981.

ATTENTION :

Lors de la dépose de la gâche, il convient d'exercer une traction sur le levier (C) pour un centrage du pion (D). Dans cette position, poser les vis de la gâche sur la serrure.
Effectuer cette opération par l'ouverture du logement de la poignée extérieure.





CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
MÉTHODES TECHNIQUES

NOTE TECHNIQUE

C 25 **14**

APPLICATION :
TOUS PAYS

CONCERNE :
CITROËN C 25 TOUS TYPES

N° 5

DIFFUSION :
TOUS PAYS

Insonorisant cabine

Le 31 Mars 1992

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN (10...) ou 208900**

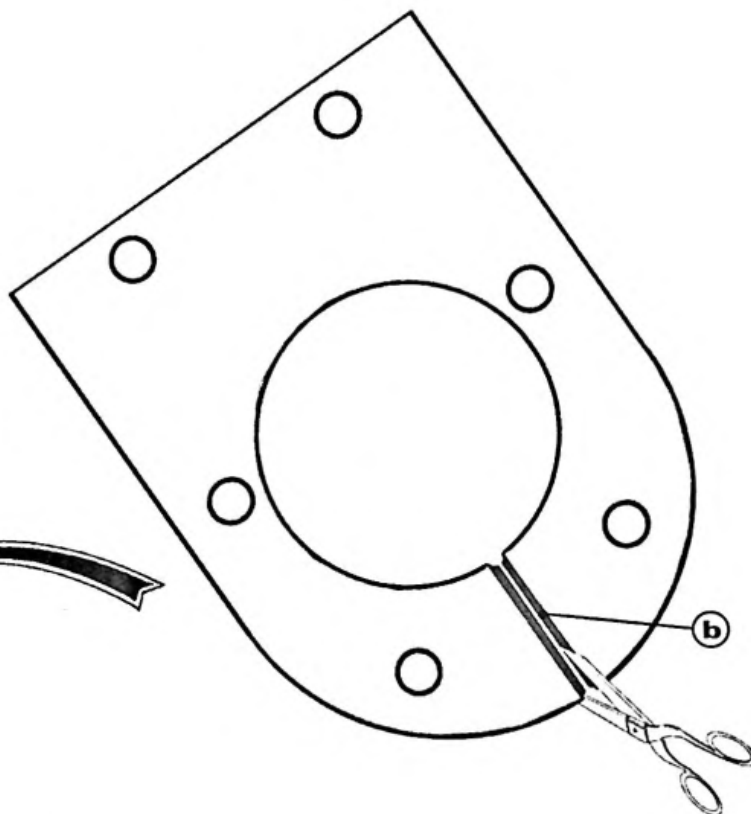
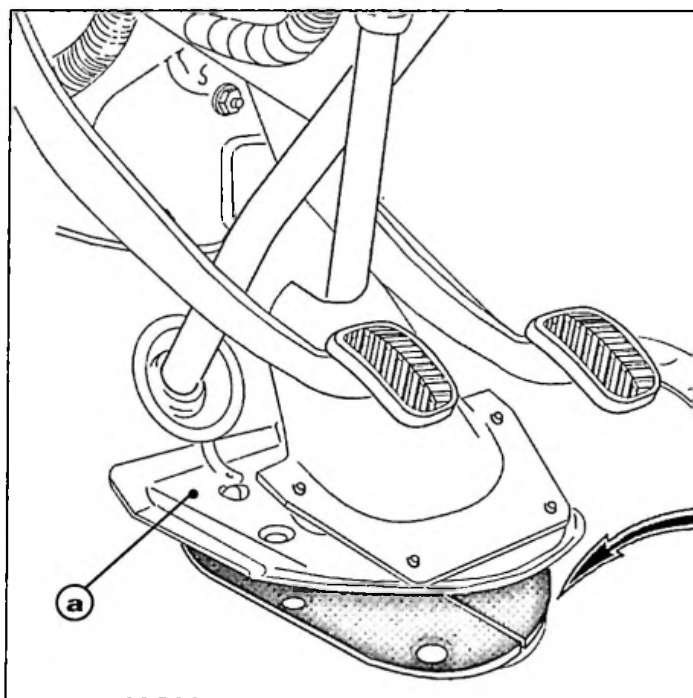
1464

Les véhicules **CITROËN C 25 tous types** reçoivent une garniture insonorisante dans la traversée de plancher de la colonne de direction.

N° DE DÉPART CHASSIS	UP 1	UP 2
		XX 223 000

Cette garniture, constituée d'un feutre épais sur bitume, abaisse sensiblement le niveau sonore dans l'habitacle.

Elle est positionnée entre le joint caoutchouc d'étanchéité de caisse et la plaque de fermeture (a) du plancher.



SOLUTION APRÈS-VENTE

- Cette garniture insonorisante est spécifique aux **CITROËN C 25 Série 2 (AM 91 →)**
- Sa pose peut s'effectuer sans désaccoupler la colonne de direction.
Procéder pour cela à une découpe de la pièce P.R., en (b) par exemple.
- Le feutre se pose sur le joint de caoutchouc.

N° P.R. DE LA GARNITURE INSONORISANTE : **ZF 07 740 155**

CITROËN SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	INFORMATION REPARATION	C 25
APPLICATION : TOUS PAYS	CONCERNE : CLASSEMENT DES NOTES D'INFORMATION "UT"	N° 83-09 bis UT
DIFFUSION : TOUS PAYS		Le 5 Avril 1983
<i>CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : MANUEL DE REPARATION N° MAN 008891</i>		

Les Notes Techniques et Information Réparation concernant les véhicules C 25 bénéficient dorénavant d'une nouvelle numérotation (organique) et sont à classer dans le recueil N° MAN 008900.

La Note Technique N° 83-11 UT et l'Information Réparation N° 83-09 UT sont les dernières notes éditées selon l'ancienne numérotation. Toutefois, pour les "Information Réparation", les numéros 06 UT - 07 UT et 08 UT n'ont pas été utilisés.

REMARQUE : Le recueil N° MAN 008900 permet également le classement des Notes Techniques et Information Réparation des véhicules C 35.

CITROËN SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	INFORMATION REPARATION	C 25 (E)
APPLICATION : TOUS PAYS sauf GRANDE EXPORTATION	CONCERNE : C 25 DIESEL AVEC MOTEUR A DISTRIBUTION PAR COURROIE CRANTÉE TRAVAUX A EXECUTER A LA REVISION DES 1000 KM	N° 1
DIFFUSION : TOUS PAYS		Le 18 Novembre 1983
<i>CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DES NOTES N° MAN 008590</i>		

Les opérations citées doivent être exécutées gratuitement entre 1000 et 1500 km.

Les vérifications et les mises au point éventuelles qui en résultent sont indispensables pour que les clients aient toute satisfaction de leur véhicule.

Seules les fournitures :

- d'huile neuve, en remplacement de l'huile de vidange de l'ensemble moteur - boîte de vitesses,
 - de cartouche filtrante d'huile moteur,
- seront facturées au client.



SUR CES VÉHICULES, NE PAS RESSERRER LA CULASSE A 1000 KM.

C 25 DIESEL AVEC MOTEUR U 25/661 A DISTRIBUTION PAR COURROIE CRANTÉE

OPERATIONS

MODE OPERATOIRE

<p>1°) Régler les culbuteurs (à froid)</p> <p>2°) Vérifier, au toucher, la tension des courroies de pompe à eau, d'alternateur et de pompe à vide.</p> <p>3°) Vérifier et compléter, s'il y a lieu, le niveau de la nourrice du circuit de refroidissement [à FROID].</p> <p>4°) Resserrer les raccords « banjo » sur filtre à combustible et pompe d'injection.</p>	<p>Lever une roue avant du véhicule et passer la quatrième ou cinquième vitesse pour faire tourner le vilebrequin à l'aide de la roue levée.</p>	<p>Admission : 0,30 mm Echappement : 0,20 mm</p>								
<p>5°) Vérifier le réglage de la commande de ralenti accéléré.</p>	<p>ROTO-DIESEL : Voir feuille 2</p>									
<p>6°) Vérifier la course du frein de sécurité, la régler si nécessaire.</p>	<p>Voir Opération UT. 451-0 - Au 4^{ème} ou 5^{ème} cran, les roues arrière doivent être serrées.</p>									
<p>7°) Vérifier et régler, si nécessaire, la hauteur de la pédale de débrayage.</p>	<p>Voir Opération UT. 314-0 - La pédale de débrayage doit être à la même hauteur que la pédale de frein</p>									
<p>8°) Vérifier le niveau de liquide de freins.</p>	<p>Liquide TOTAL SY.</p>									
<p>9°) Vérifier et rétablir, si nécessaire, la pression des pneumatiques.</p>	<table border="0"> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">1000</td> <td></td> <td style="text-align: center;">1300</td> </tr> <tr> <td>165 XCA 14</td> <td>{ AV : 3,5 bars AR : 4,5 bars</td> <td></td> <td>{ AV : 3,7 bars AR : 4,5 bars</td> </tr> </table>			1000		1300	165 XCA 14	{ AV : 3,5 bars AR : 4,5 bars		{ AV : 3,7 bars AR : 4,5 bars
	1000		1300							
165 XCA 14	{ AV : 3,5 bars AR : 4,5 bars		{ AV : 3,7 bars AR : 4,5 bars							

ESSAI

Après exécution des travaux ci-dessus et ceux qui auraient pu être demandés par le client, effectuer un essai sur route pour juger du bon fonctionnement du véhicule, puis remédier, si nécessaire aux anomalies constatées.

Au retour d'essai :

<p>10°) INJECTION ROTO DIESEL : Régler le ralenti et le débit résiduel (anti-calage). Vérifier les commandes de stop (électrique et manuelle).</p>	<p>Voir feuille 2</p>	
--	-----------------------	--

Sur pont élévateur :

<p>11°) Vérifier l'état des gaines d'étanchéité des rotules des pivots avant.</p>	<p>Toute trace de graisse d'origine sur la gaine révèle un manque d'étanchéité de celle-ci. Le mauvais état d'une gaine d'étanchéité implique le remplacement de la rotule.</p>	
<p>12°) Vérifier l'étanchéité : - du circuit de refroidissement moteur et des raccords hydrauliques - de l'ensemble moteur-boîte de vitesses.</p>		

STATION SERVICE

<p>13°) Vidanger le carter d'huile moteur.</p>		
<p>14°) Remplacer la cartouche filtrante d'huile moteur.</p>	<p>PURFLUX LS 453, clé OUT 181 403 T, par le dessous du véhicule, côté gauche de l'échappement.</p>	
<p>15°) Vidanger la boîte de vitesses.</p>	<p>Deux bouchons.</p>	
<p>16°) Faire le plein d'huile moteur - Contenance : 4,7 litres. Entre mini et maxi de la jauge : 1,1 litre.</p>	<p>Toutes saisons : TOTAL RUBIA S 30 de 0 à - 15° C : TOTAL RUBIA S 20 W 20 à partir de - 12° C : TOTAL RUBIA S 10 W.</p>	
<p>17°) Faire le plein d'huile de la boîte de vitesses - Contenance : 1,25 litre.</p>	<p>TOTAL TRANSMISSION TM Multigrade - NE PAS REMPLIR PAR LA JAUGE Remplir par le contacteur de marche arrière.</p>	
<p>18°) Vérifier le niveau de l'électrolyte dans la batterie.</p>	<p>Eau distillée, uniquement.</p>	

C 25 DIESEL AVEC MOTEUR A DISTRIBUTION PAR COURROIE CRANTÉE

REGLAGE DES COMMANDES DE LA POMPE D'INJECTION "ROTO-DIESEL" type DPA.

MOTEUR FROID

I. Réglage de la commande de ralenti accéléré :

Vérifier que le câble de commande ① est tendu et que le levier ② est en position « MAXI » [en le poussant suivant →].
 Sinon pousser le levier ② à fond suivant (→) tendre le câble ① en agissant sur l'écrou et le contre-écrou de l'arrêt de gaine ③.

MOTEUR CHAUD

II. Contrôle de la commande de ralenti accéléré :

Vérifier que le câble ① est sous tension et que le levier ② est en butée sur l'étrier ④.
 Sinon, vérifier le fonctionnement de la sonde thermostatique (sur culasse) de commande de ralenti accéléré : le câble étant débranché entre "moteur froid" et "moteur chaud", il doit exister un déplacement du câble ① supérieur à 6 mm.

III Régler la commande d'accélérateur (moteur arrêté) :

- a) Appuyer à fond sur la pédale d'accélérateur, vérifier que le levier ⑤ est en butée sur la vis ⑥.
 Sinon, déplacer l'épingle d'arrêt de gaine ⑦ de commande d'accélérateur.
 b) Vérifier que le levier ⑤ est en appui sur la butée ⑧ et que le câble est sans tension.

IV. Réglage du débit résiduel (anti-calage) :

- Pousser le levier de stop ⑨ de façon à engager la pige (P) ϕ 3 mm dans l'orifice.
- Placer une cale d'épaisseur 2 mm entre le levier ⑤ et la vis ⑧.
- Débloquer le contre-écrou ⑩.
- Ajuster le régime à 800 ± 25 tr/mn, en tournant la vis ⑧.
- Bloquer le contre-écrou ⑩.
- Retirer la pige et la cale.

V. Réglage du ralenti :

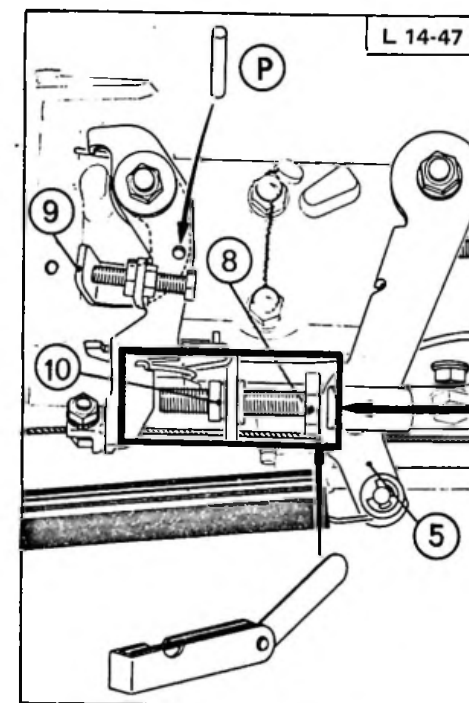
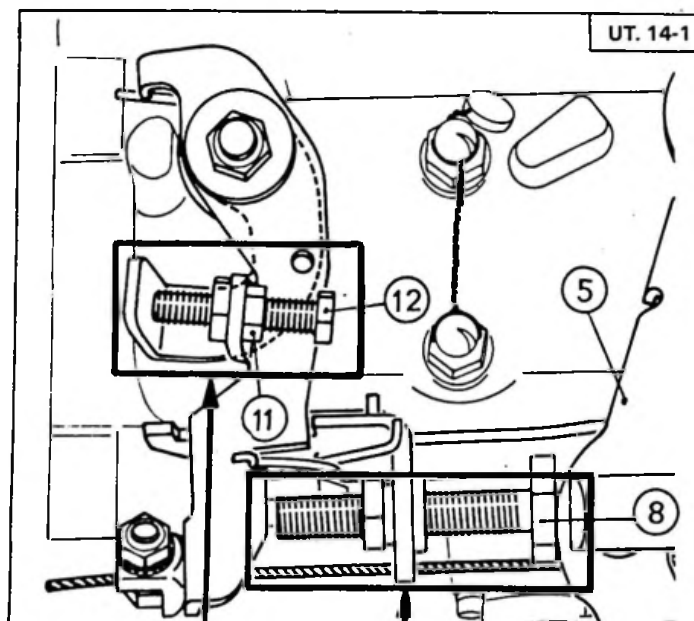
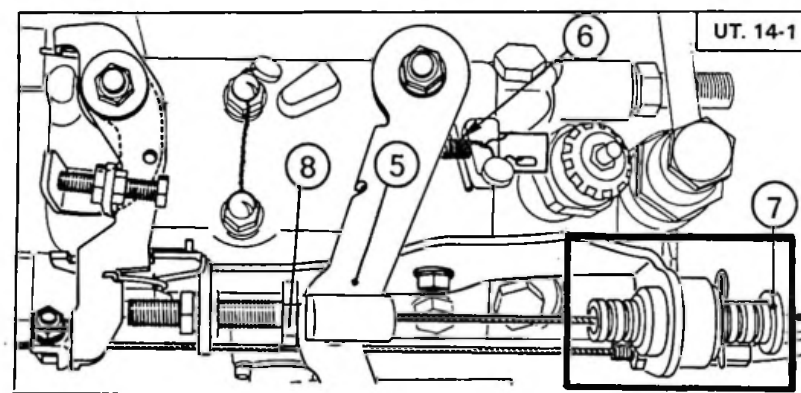
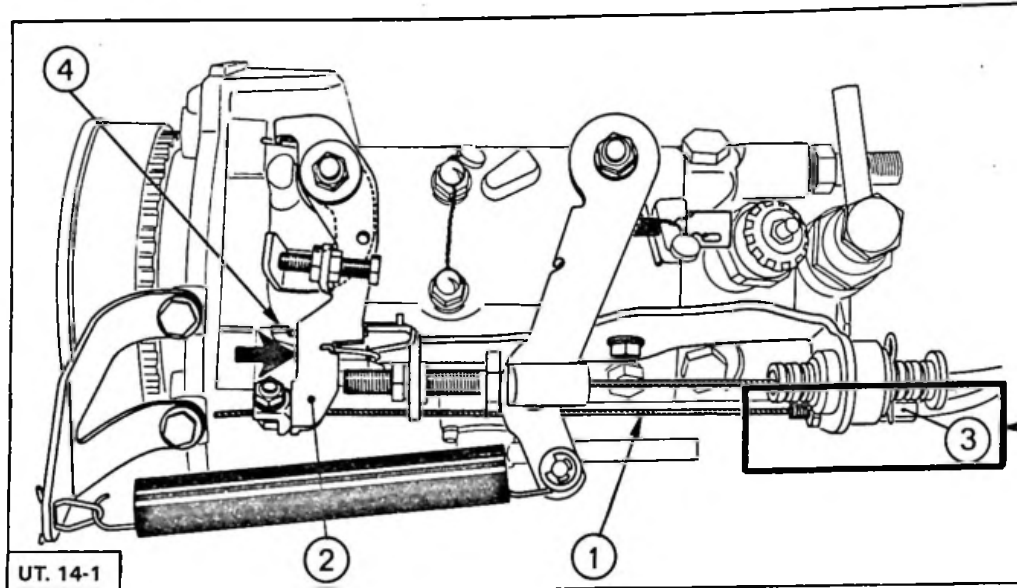
- Vérifier le régime de rotation au ralenti : 800 ± 25 tr/mn.
- Sinon, agir sur la vis de butée ⑫ [débloquer le contre-écrou ⑪].
- Bloquer le contre-écrou ⑪.

VI. Contrôle de la décélération du moteur :

- Accélérer à 3000 tr/mn, puis lâcher la commande d'accélérateur.
- décélération trop rapide [tendance à caler] —> desserrer la vis butée ⑧ de 1/4 de tour.
 - décélération trop lente —> serrer la vis butée ⑧ de 1/4 de tour.

NOTA : la pompe possède une commande manuelle de STOP.

Agir sur le levier ⑤ en le poussant pour arrêter le moteur.



CITROËNSERVICES A LA CLIENTELE
Département Technique Après-Vente**NOTE TECHNIQUE****C25**

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

C 25 ESSENCE TOUS TYPES**N° 2**

DIFFUSION :

TOUS PAYS**TRAVAUX A EFFECTUER
A LA RÉVISION DES 1 000 KM**

Le 16 Septembre 1985

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900

Les opérations citées doivent être exécutées gratuitement entre 1 000 et 1 500 km.

Les vérifications et les mises au point éventuelles qui en résultent sont indispensables pour que les clients aient toute satisfaction de leur véhicule.

Seules les fournitures:

- d'huile neuve, en remplacement de l'huile de vidange de l'ensemble moteur et boîte de vitesses.
 - de cartouche filtrante d'huile moteur,
- seront facturées au client.



OPÉRATIONS

MODE OPÉRATOIRE

1° Régler les culbuteurs (à FROID).

2° Vérifier la tension des courroies de pompe à eau et d'alternateur.

3° Vérifier, et compléter, s'il y a lieu, le niveau de la nourrice du circuit de refroidissement (à FROID).

4° Vérifier le calage de l'allumeur.

5° Vérifier la course du frein de sécurité, la régler si nécessaire.

6° Vérifier et régler, si nécessaire, la hauteur de la pédale de débrayage.

7° Vérifier le niveau de liquide de freins.

8° Vérifier et rétablir, si nécessaire, la pression des pneumatiques.

Lever une roue avant du véhicule et passer la quatrième ou la cinquième vitesse pour faire tourner le vilebrequin à l'aide de la roue levée.

Admission : 0,10 mm
Échappement : 0,25 mm
Méthodes : 1°) En « bascule », ou
2°) Pleine ouverture soupape échappement.

Calage initial { Moteur XM 7 T } 10° (au régime de ralenti moteur)
 { Moteur XN 1 T }
Repères sur poulie et carter : 0° et 10°

Voir Op. UT. 451-0 – Au 4° ou 5° cran, les roues arrière doivent être serrées.

Voir Op. UT. 314-0 – La pédale de débrayage doit être à la même hauteur que la pédale de frein.

Liquide TOTAL SY

	1 000		1 300
165/75 R14 XCA	{	AV : 4,1 bars AR : 4,5 bars	185/75 R14 XCA {
			AV : 3,9 bars AR : 4,8 bars

ESSAI

Après exécution des travaux ci-dessus et ceux qui auraient pu être demandés par le client, effectuer un essai sur route pour juger du bon fonctionnement du véhicule, puis remédier, si nécessaire, aux anomalies constatées.

Au retour d'essai :

9° Régler le ralenti.

Régime **800 à 850 tr/mn** – Agir uniquement sur la vis d'air (volume).

Sur pont élévateur :

10° Vérifier l'état des gaines d'étanchéité des rotules des pivots avant.

Toute trace de graisse d'origine sur la gaine révèle un manque d'étanchéité de celle-ci.
Le mauvais état d'une gaine d'étanchéité implique le remplacement de la rotule.

11° Vérifier l'étanchéité : – du circuit de refroidissement moteur et des raccords hydrauliques
– de l'ensemble moteur-boîte de vitesses.

STATION SERVICE

12° Vidanger le carter d'huile moteur.

13° Remplacer la cartouche filtrante d'huile moteur.

PURFLUX LS 468 – Clé à cartouche 8 1403 T (coffret 8 0132 T)

14° Vidanger la boîte de vitesses.

Deux bouchons.

15° Faire le plein d'huile moteur – Contenance : { Carter sec = 4,5 litres
Après échange cartouche = 4 litres.
Après vidange = 3,5 litres

Toutes saisons : TOTAL GTi Route-Ville 10 W 30 – TOTAL GTS 15 W 40.
Régions froides :
– à partir de – 10° C : TOTAL GTi Route-Ville 10 W 30.

16° Faire le plein d'huile de la boîte de vitesses – 1,25 litre

Huile TOTAL TRANSMISSION BV. 75 W/80 W **NE PAS REMPLIR PAR LA JAUGE (remplir par le contacteur de Marche arrière.)**

17° Vérifier le niveau de l'électrolyte dans la batterie.

Eau distillée uniquement (sauf batterie sans entretien).



CITROËN
SERVICES APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25



APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

VEHICULES C 25 4 x 4 DIESEL

N° 3

DIFFUSION :

TOUS PAYS

**Travaux à exécuter
à la première révision**

Le 31 Janvier 1989

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS: **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008900**

678

Les opérations citées dans cette note doivent être exécutées gratuitement entre 1500 et 2500 km.

Seules les fournitures :

- d'huiles neuves, en remplacement des huiles de vidange du moteur, de la boîte de vitesses et du pont arrière ,
- de la cartouche filtrante d'huile moteur ,
- de liquide de complément du ou des lave-glaces ,

seront facturées au client.

ATELIER

- Régler les culbuteurs (à froid ; admission **0,30 mm** – échappement **0,20 mm**).
- Régler le ralenti : **800 ± 25 tr/mn.**
- Contrôler le dispositif anti-calage.

STATION SERVICE

- Vidanger, faire le plein d'huile moteur :
 - Contenance après échange cartouche 5,6 litres.
 - Qualité d'huile : TOTAL DIESEL MAX 10 W 40
TOTAL SUPER DIESEL PLUS 15 W 40
- Remplacer la cartouche de filtre à huile Purflux LS 483.
- Vidanger, faire le plein d'huile de la boîte de vitesses (3 bouchons de vidange).
 - Contenance 2,5 litres.
 - Qualité d'huile : TOTAL TRANSMISSION BV 75 W/80 W.
- Vidanger, faire le plein d'huile du pont arrière.
 - Contenance 1,6 litre.
 - Qualité d'huile : TOTAL TRANSMISSION X4.
- Contrôler l'étanchéité du circuit de freinage.
- Vérifier et établir s'il y a lieu :
 - Le niveau du liquide de refroidissement liquide de refroidissement prêt à l'emploi –15°C préconisé pour le Réseau CITROËN (–30°C pour les régions très froides).
 - Le niveau du liquide de frein TOTAL Fluide SY
 - Le niveau du ou des lave-glaces Additif "Glace Net"
Été : ZC 9 858 242 U ou prêt à l'emploi –20°C :
 - 1 litre : ZC 9 875 279 U
 - 1/2 litre : ZC 9 875 280 U
- Vérifier l'étanchéité du circuit de refroidissement sous **1,2 bar**.
- Vérifier la pression des pneumatiques (les pressions sont indiquées par une étiquette dans l'entrée de la porte avant gauche).

REGLAGE DE LA POMPE D'INJECTION ROTO DIESEL Type DPC

Réglage de la commande de ralenti accéléré :

Moteur froid : Le câble (1) doit être tendu et le levier (2) en position MAXI (en butée à droite) ; sinon agir sur le tendeur du câble ou le serre-câble.

Moteur chaud : Vérifier que le câble (1) est sans tension et que le levier (2) est en butée à gauche ; il doit exister un déplacement du câble, supérieur à 6 mm.

Réglage de la commande d'accélérateur :

(moteur arrêté) :

Levier (3) en appui sur (5) (pédale à fond)

ou sur (4) (câble sans tension).

Réglage du débit résiduel :

Pousser le levier de stop (6) et engager une pige (Ø 3 mm) en (P).

Placer une cale d'épaisseur 1,5 mm en (C) entre le levier (3) et la vis (4).

Débloquer le contre-écrou et ajuster le régime à **800 ± 25 tr/mn** en tournant la vis (4).

Serrer (7), déposer la pige et la cale.

Réglage du ralenti (800 ± 25 tr/mn) :

Desserrer le contre-écrou et agir sur la vis (8).

Contrôle de la décélération :

Accélérer le moteur à 3000 tr/mn.

Si la «plongée» est :

- trop rapide : dévisser (4) de 1/4 de tour ;
- trop lente : visser (4) de 1/4 de tour.

