

CITROËN 

Documentazione disponibile
gratuitamente su www.lesds.it

75

N 875

PRESENTAZIONE

QUESTA PUBBLICAZIONE e' un prontuario tascabile che riassume le caratteristiche, regolazioni, controlli e punti particolari dei veicoli **CITROEN**.

E' divisa in otto settori con rappresentate le principali funzioni:
MOTORE - ACCENSIONE - CARBURAZIONE - FRIZIONE, CAMBIO ASSALI, SOSPENSIONI, STERZO -
FRENI - IMPIANTO IDRAULICO - IMPIANTO ELETTRICO.

In ogni settore i differenti veicoli sono citati nell'ordine: A - AMS - G - D - CX - C 35 - e **TUTTI I TIPI** se e' il caso.

NOTA: sono anche riportati veicoli non immatricolati in Italia, ma che, per evidenti ragioni, crediamo opportuno trattare.

IMPORTANTE

Se pensate che questa pubblicazione non corrisponde alle vostre necessita', Vi invitiamo a farci pervenire le Vostre impressioni affinche' possiamo tenerne conto nelle edizioni future:

- CIO' CHE MANCA
- CIO' CHE E' SUPERFLUO
- CIO' CHE OCCORRE APPROFONDIRE

Il foglio seguente e' destinato a ricevere tutte le Vostre osservazioni ed impressioni.
Vogliate spedirlo al seguente indirizzo:

CITROEN ITALIA S.p.A.
UFFICIO DOCUMENTAZIONE TECNICA
Via Gattamelata, 41
20149 - MILANO



IMPRESSIONI E OSSERVAZIONI

CONCESSIONARIO:

OFFICINA AUTORIZZATA:

Documentazione disponibile
gratuitamente su www.lesds.it

CARATTERISTICHE					A	
Denominazione corrente	Sigla di omologazione		Sigla d'officina	Denominazione commerciale	Sigla targhetta motore	Tipo motore
2 CV	AZ (serie A e AM)	3.1963 → 2.1970	AZZ	2 CV AZL e 2 CV AZAM	AZ	A 53 (425 cm ³)
	AZ (serie A 2)	2.1970 → 9.1975	AZA		AYA 2	A 79/1 (435 cm ³)
	AZ (serie KB)	9.1975 →	KB		AYA 2	A 79/1 (435 cm ³)
	AZ (serie KA)	2.1970 →	KA		AK 2	M 28/1 (602 cm ³)
DYANE	AYA (serie A e AM)	8.1967 → 3.1968	AZZ	Dyane 4 Dyane 6 Dyane 6	AYA	A 79/0 (425 cm ³)
	AYA 2 (serie A e AM)	3.1968 → 2.1970			AYA 2	A 79/1 (435 cm ³)
	AYA 3 (serie A e AM)	8.1968 → 10.1968			AM	M 4 (602 cm ³)
	AYB (serie A e AM)	10.1968 → 2.1970			AK 2	M 28/1 (602 cm ³)
	AYA 2 (serie A e AM)	2.1970 →			AYA 2	A 79/1 (435 cm ³)
AY (serie CB)	2.1970 →	CB	AM 2	M 28 (602 cm ³)		
MEHARI	AY (serie CA)		CA	Mehari	AK 2	M 28/1 (602 cm ³)
2 CV Furgoncino	AZU (serie A)	1.1963 → 8.1972	AZZ	AZU 1.1963 8.1967	AZ	A 53 (425 cm ³)
	AZU (serie B)	8.1972 →	AZU	AZU 8.1967 8.1972 Citroen 250 (AZU per l'Italia)	AYA AYA 2	A 79/0 (425 cm ³) A 79/1 (435 cm ³)

A		CARATTERISTICHE			
Denominazione corrente	Sigla di omologazione	Sigla * d'officina	Denominazione commerciale	Sigla targhetta motore	Tipo motore
3 CV Furgoncino	AK 1.1963 → 5.1968	} AZZ AK	AK AK Citroen 400 (AK per l'Italia)	AM AK 2 AK 2	} M 4 M 28/1 M 28/1 } 602 cm ³
	AK (serie B) 5.1968 → 8.1970				
	AK (serie AK) 8.1970 →				
3 CV Berlina e Break	AM } → 5.1968	} AZZ	AMI 6 AMI 6 Break AMI 6 AMI 6 Break AMI 8	AM AM AM 2 AM 2 AM 2	} M 4 M 4 M 28 M 28 M 28 } 602 cm ³
	AMB } → 5.1968				
	AM 2 5.1968 → 3.1969				
	AMB 2 5.1968 → 7.1969				
	AM 3 3.1969 → 7.1969				
	AM (serie JA)				
	AM (serie JB)	JA	AMI 8	AM 2	M 28
	AM (serie JD per l'Italia)	JB	AMI 8 Break e Commerc.	AM 2	M 28
	AM (serie JC)	JD	AMI 8 Break	AM 2	M 28
		JC	AMI 8 Break Service	AM 2	M 28

* Tutti i veicoli usciti antecedentemente l'Ottobre 1972, avranno come sigla d'officina: AZZ

CARATTERISTICHE

www.lesds.it

A

	A 53	A 79/0	A 79/1	M 4	M 28	M 28/1
Alesaggio	66	66	68,5	74	74	74
Corsa	62	62	59	70	70	70
Rapporto di compressione	7,5/1	7,75/1	8,5/1	7,75/1	9/1	8,5/1
Potenza effettiva DIN	18 CV a 5000 g/min	21 CV a 5450 g/min	24 CV a 7000 g/min	AYA 3 - 28 CV a 5000 giri/min AK - 26 CV a 4500 giri/min	32 CV a 5750 g/min	26 CV a 5800 g/min
Coppia massima DIN	2,9 Kgm a 3500 g/m	3 Kgm a 3500 g/m	2,9 Kgm a 4000 g/m	AYA 3 - 4,4 Kgm a 3500 giri/min AK - 4 Kgm a 3500 giri/min	4,23 Kgm a 4000 g/m	4 Kgm da 3500 a 4500 g/m

PUNTI PARTICOLARI

Gioco laterale albero motore: 0,07 a 0,14 mm (non regolabile)
 Gioco laterale delle bielle: 0,08 a 0,13 mm (non regolabile)
 Gioco laterale alberi a camme: 0,04 a 0,09 mm (non regolabile)
 Punterie: la possibilita': \varnothing 24 mm
 2a possibilita': \varnothing 24,2 mm - 9/73 →
 (2a possibilita': riferimento B sul carter)

Cuscinetti posteriori albero motore

A 53 - A 79/0 - A 79/1	M 4 - M 28 - M 28/1
\varnothing = 48	\varnothing = 56
+ \varnothing = 47,75 (salvo A 53)	+ \varnothing = 55,75 (salvo M 4)

* 2a possibilita': Riferimenti rosso e *R* sull'albero motore

A

Pistoni: In fase di montaggio la freccia deve essere orientata verso il lato distribuzione (parte anteriore)

Forniture P.R.: Serie di due camicie • pistoni

Segmenti: Marchio del fabbricante, o riferimento, verso l'alto del pistone

Gioco pratico ai bilancieri (motore freddo): Aspirazione = 0,20 mm • Scarico = 0,20 mm

Metodo di regolazione: Regolare una valvola quando la valvola corrispondente del cilindro opposto e' in piena apertura.

Pressione dell'olio motore, rilevata al mancontatto a 80° C:

Olio motore: TOTAL Altigrade GTS 20 W 50 o GT 20 W 40

Motori;

A 53 - A 70/0 - M 4	2,5 a 3,1 Kg/cm ² a 4000 giri/min
A 79/1	4 a 5 Kg/cm ² a 5000 giri/min
M 28/1	5,5 a 6,5 Kg/cm ² a 6000 giri/min
M 28	5,5 a 6,5 Kg/cm ² a 6500 giri/min

Per i motori: A 53 - A 79/0 e M 4: regolazione con rondelle

Per i motori: A 79/1 - M 28/1 e M 28: nessuna regolazione (sostituire la molla o la valvola di scarico)

9244

MANOCONTATTO



Tubi di protezione:

Dal Dicembre 1972, le guarnizioni dei tubi di protezione sono senza zoccolo di centraggio nel carter ed il loro posizionamento e' differente secondo i tipi di motore (vedere foto).

Il montaggio di questo tipo di guarnizione non e' possibile sui motori usciti antecedentemente questa data.

Per i motori M 28 e M 28/1 (602 cm³), orientare i ribassi "a" verso l'alto.

Sui motori A 79/1 (435 cm³), orientare i ribassi "a" verso il basso.

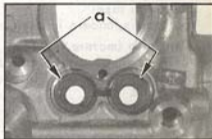
Controllo della depressione nel carter motore:

Utilizzare il manometro ad acqua (MR 630-56/9 a).

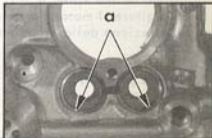
La depressione non deve scendere a zero qualunque sia il regime motore.

A

12 059



12 060



A

Messa in fase:

Far corrispondere i riferimenti dei pignoni (vedere foto).

Controllo (motore freddo):

Mettere la valvola d'aspirazione nella sua apertura massima.

Regolare il gioco del bilanciere di scarico a:

Motori: A 53	1,95 mm
A 79/0 e M 4	2,40 mm
A 79/1	2,40 mm
M 28 e M 28/1	2 mm

Introdurre una spina $\varnothing = 6$ mm nel carter.

Fare girare il motore in senso contrario di rotazione fino alla penetrazione della spina nel riferimento d'accensione del volano.

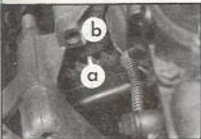
Misurare il gioco al bilanciere di scarico; si deve ottenere: (vedere pagina 7).

DISTRIBUZIONE

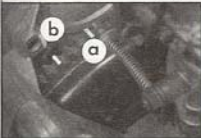
4797



12 096



12 097



Motori:	A 53	0,04 a 0,83 mm
	A 79/0 e M 4	0,06 a 0,80 mm
	A 79/1	0,09 a 0,88 mm
	M 28 e M 28/1	0,03 a 0,75 mm

Osservazione: Su alcuni motori A 79/1, non e' possibile ottenere un gioco di 2,40 mm. Regolare allora a 1,50 mm.

Fare girare il motore in senso inverso fino alla penetrazione della spina.
Fare un riferimento in "b" su un dente e in "a" sul carter, l'uno di fronte all'altro.

Fare girare il motore nel senso normale di rotazione di tre denti.

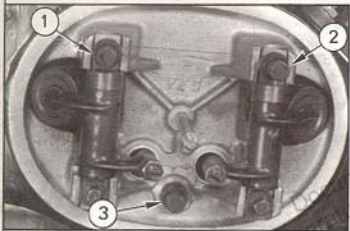
Misurare il gioco al bilanciere di scarico.

Si deve trovare da 0,05 a 0,65 mm.

A

Dadi della testata

4124



COPPIE DI SERRAGGIO

Carter:

Dado del supporto 3,5 a 4,5 Kgm
 Tappo di svuotamento

Testata:

Primo serraggio 0,5 a 1 Kgm
 Secondo serraggio

Coperchio testata:

Dado cieco 0,5 a 0,7 Kgm

Volano:

Viti di fissaggio del volano (da sostituire
 ad ogni stacco) 4,2 a 4,5 Kgm

Ordine di serraggio dei dadi della testata: ① dado anteriore ② dado posteriore ③ dado inferiore

**IDENTIFICAZIONE - CARATTERISTICHE DEI VEICOLI
BERLINE GS 1015 - 1220 e AMI SUPER**

GS - AMI Super

www.lesds.it

	Sigla di omologazione	Denominazione Commerciale	Sigla ■ d'officina	Date	Targhetta motore *	Alésaggio	Corsa	Rapporto di compr.	Potenza effettiva DIN	Coppia massima DIN
1015	GX serie GA	GS Club e Confort	GA	9-70 a 9-72	G 10/612 G 10/611	74	59	9/1	54,5 CV a 6500 giri/min	7,2 Kgm a 3500 giri/min
		GS G Special		1-74 →	G 10/612					
		GSX	GF	9-74 →						
1220	GX serie GB	GS 1220 GS 1220 Club G Special 1220	GB	9-72 a 1-74 9-72 a 9-74 1-74 a 9-74	G 12/612 G 12/611	77	65,6	8,2/1	60 CV a 5750 giri/min	8,9 Kgm a 3250 giri/min
		GS Club GS Pallas		9-74 → 9-74 →						
	GX serie GH	GSX 2	GH	10-74 →	G 12/619	77	65,6	8,7/1	63 CV a 5700 giri/min	9,1 Kgm a 3500 giri/min
AMS	AM serie JF	AMI Super	JF	1-73 →	G 10/613	74	59	9/1	55,5 CV a 6250 giri/min	7,16 Kgm a 3500 giri/min

■ * Vedere nota pagina 11

GS - AMI Super

BREAK 1015 e BREAK AMI SUPER

	Sigla di omologazione	Denominazione Commerciale	Sigla ■ d'officina	Date	Targhetta motore *	Alesaggio	Corsa	Rapporto di compr.	Potenza effettiva DIN	Coppia massima DIN
1015	GX serie GE	GS 5 porte Club o Confort	GE	1-72 a 9-72	G 10/612 G 10/611	74	59	9/1	54,5 CV a 6500 giri/min	7,2 Kgm a 3500 giri/min
		GS G Special		9-72 a 1-74 1-74 →	G 10/612					
	GX serie GF	GS Service 3 p. Club con vetri Confort furgonato	GF	1-72 a 9-72	G 10/612 G 10/611					
		GS Service furgon. G Special furgon.		9-72 a 1-74 1-74 →	G 10/612					
AMS	AM serie JG AM serie JH	AMS Break 5 p. AMS Break Service 3 porte	JG JH	1-73 →	G 10/613	74	59	9/1	55,5 CV a 6250 giri/min	7,16 Kgm a 3500 giri/min

■ * Vedere nota pagina 11

BREAK 1220

1220

Sigla di omologazione	Denominazione Commerciale	Sigla ■ d'officina	Date	Targhetta motore *	Alesaggio	Corsa	Rapporto di compr.	Potenza effettiva DIN	Coppia massima DIN
GX serie GC	GS 1220 5 porte	GC	9-72 a 1-74	G 12/612 G 12/611	77	65,6	8,2/1	60 CV a 5750 giri/min	8,9 Kgm a 3250 giri/min
	GS 1220 Club 5p.		9-72 a 9-74						
	G Special 1220		1-74 →						
	GS Club		9-74 →						
GX serie GD	GS Service 1220 3 porte furgon.	GD	9-72 a 1-74	G 12/612 G 12/611	77	65,6	8,2/1	60 CV a 5750 giri/min	8,9 Kgm a 3250 giri/min
	GS Service 1220 3 p. Club c/vetri		9-72 a 9-74						
	G Special 1220 Service furgonato		1-74 →						
	GS Club Service con vetri		9-74 →						

NOTA: * G 10/611 - G 12/611 - Veicoli muniti di scatola cambio con convertitore.

G 10/612 - G 12/612 e G 12/619 - Veicoli muniti di scatola cambio meccanica.

■ Aggiungere la lettera "C" ai caratteri alfabetici della sigla d'officina (es. GB: scrivere GBC) per GS con convertitore.

GS - AMI Super

PUNTI PARTICOLARI

Albero motore : gioco laterale: 0,09 a 0,20 mm (non regolabile)

Bronzine : prima possibilita' : 57,5 mm senza riferimento
 seconda possibilita' : 57,4 mm vernice rossa (albero motore vernice rossa)

Bielle : gioco laterale: 0,13 a 0,18 mm

Albero a camme: gioco laterale: 0,05 a 0,15 mm (non regolabile)

Cilindri (2 classi di altezza)

Cilindro	Motore G 10	Motore G 12	NOTA: Da uno stesso lato, montare i cilindri con riferimento del medesimo colore.
Rif. rosso	75,78 a 75,80	86,88 a 86,90	
Rif. verde	75,80 a 75,82	86,90 a 86,92	

Pistoni: Pistoni senza freccia = la cifra deve essere leggibile frontalmente

Pistoni con freccia = la freccia deve essere orientata verso la distribuzione

Forniture P.R.: Serie di quattro camicie - pistoni.

Segmenti: Marchio o riferimento del fabbricante, verso l'alto del pistone.

Testate: (prigionieri di fissaggio: due montaggi):

→ Giugno 1972 Ø = 8 x 125 dado da 12

Giugno 1972 → Ø = 9 x 125 dado da 13

Gioco pratico ai bilancieri (motore freddo):

Metodo di regolazione: Portare il dorso della camma di fronte al tallone del bilanciere da regolare.

Aspirazione e scarico = 0,20 mm

Pressione dell'olio motore, rilevata al mancontatto, a 80° C:

Olio Altigrade GTS 20 W 50 o GT 20 W 40

- a 2000 giri/min = 4,7 Kg/cm² minimo

- a 6000 giri/min = 6,2 a 7 Kg/cm²

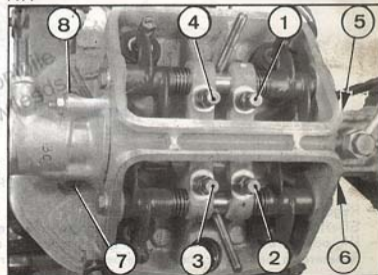
Nessuna regolazione: (sostituire la molla e la valvola di scarico)

Carter: Tenuta del piano di giunzione:

LOCTITE 572 (N. ZC. 9 851 106 U)

ORDINE DI SERRAGGIO

7979



GS - AMI Super

Montaggio delle
cinghie

DISTRIBUZIONE



	1015	1220
A =	42 denti	43 denti
B =	32 denti	33 denti
C =	25denti	25 denti

Controllo (lato destro):

- Mettere le valvole del cilindro N. 1 in fase di compressione (chiuse) { - foro della spina o 10° prima del PMS
- 15° prima del PMS (per GSX 2)
- Regolare, senza giochi ne' forzamenti, la valvola d'aspirazione del cilindro N. 3
- Effettuare un giro motore, senso di marcia (Ritornare al medesimo riferimento)
- Il gioco tra bilanciere e valvola d'aspirazione del cilindro N. 3 deve essere compreso tra 0,50 mm e 1 mm
- Ripetere la medesima operazione per il lato sinistro

COPPIE DI SERRAGGIO

Carter: Dadi dei supporti }
 Tappo di riempimento } 3,4 a 4,5 Kgm

Testate:	Dadi $\emptyset = 8 \times 125$ (chiave da 12)	1° serraggio: 0,6 a 0,8 Kgm 2° serraggio: 1,6 a 1,8 Kgm
	Dadi $\emptyset = 9 \times 125$ (chiave da 13)	1° serraggio: 1 a 1,2 Kgm 2° serraggio: 2 a 2,5 Kgm

Prigionieri del supporto dell'albero a camme }
 Viti d'arresto dell'asta dei bilancieri } LOCTITE (N. GX. 01 459 01 A)
 Volano: (Sostituire le viti ad ogni smontaggio)

1° caso: Frizione classica 6,5 a 7 Kgm

2° caso: Convertitore di coppia: (solo GS)

→ Giugno 1974: viti montate con LOCTITE 40 (N. GX. 01 460 01 A) (6,5 a 7 Kgm) (dado da 14)

Giugno 1974 → : viti montate con LOCTITE 40 (N. GX. 01 460 01 A) (10,5 a 11,5 Kgm) (dado da 16)

Fissaggio del diaframma sul convertitore di coppia: LOCTITE 40 (N. GX. 01 460 01 A) (2,7 a 2,9 Kgm)

Ventilatore: Dado (superficie e filetti ingrassati) 17 a 20 Kgm

CARATTERISTICHE									D	
Sigla di omologazione	Denominazione Commerciale	Sigla d'officina	Date	Targhetta motore	Alesaggio	Corsa	Rapporto di compr.	Potenza effettiva DIN	Coppia massima DIN	
DS 21	DS 21 Idraulica	DZZ	10.65 → 10.72	DX → 10.68	90	85,5	8,75 - 1	100 CV a 5500 giri/min	16,7 Kgm a 3000 giri/min	
	DS 21 automat.			DX 2 10.68 → DX 2				106 CV a 5500 giri/min	17 Kgm a 3500 giri/min	
DS 23 (serie FE)	DS 23 Idraulica	FEH	10.72 →	DX 4	93,5	85,5	8,75 - 1	115 CV a 5500 giri/min	18,5 Kgm a 3500 giri/min	
	DS 23 automat.	FEW						120 CV a 5250 giri/min	18,7 Kgm a 2500 giri/min	
DS (serie FA)	DS 21 IE Idraul.	DZZ	10.69 → 10.72	DX 3	90	85,5	8,75 - 1	130 CV a 5250 giri/min	19,9 Kgm a 2500 giri/min	
	DS 21 IE autom.		10.71 → 10.72					106 CV a 5500 giri/min	17 Kgm a 3500 giri/min	
DS 23 (serie FG)	DS 23 IE idraul.	FGH	10.72 →	DX 5	93,5	85,5	8,75 - 1	115 CV a 5500 giri/min	18,5 Kgm a 3500 giri/min	
	DS 23 IE autom.	FW						120 CV a 5250 giri/min	18,7 Kgm a 2500 giri/min	
ID 21 (serie FH)	Break 21 Idraul.	DF	2.68 → 10.72	DX 2	90	85,5	8,75 - 1	106 CV a 5500 giri/min	17 Kgm a 3500 giri/min	
DS (serie FF)	Break 23 Idraul.	FF	10.72 →	DX 4	93,5	85,5	8,75 - 1	115 CV a 5500 giri/min	18,5 Kgm a 3500 giri/min	

D		CARATTERISTICHE							
Sigla di omologazione	Denominazione Commerciale	Sigla d'officina	Date	Targhetta motore	Alesaggio	Corsa	Rapporto di compr.	Potenza effettiva DIN	Coppia massima DIN
D	DS 21 (serie M)	DS 21 mecc.	DZZ	10.65 → 10.72	DX → 10.68 DX 2 10.68 →	90	8,75 : 1	100 CV a 5500 giri/min	16,7 Kgm a 3000 giri/min
	DS (serie FB)	DS 21 IE mec.		10.69 → 10.72	DX 3			9 : 1	106 CV a 5500 giri/min
	DS (serie FE)	DS 23 mecc.	FEM	10.72 →	DX 4	93	85,5	115 CV a 5500 giri/min	18,5 Kgm a 3500 giri/min
	DS (serie FG)	DS 23 IE mec.			FGM			DX 5	130 CV a 5500 giri/min
	ID 21 (serie F)	Break 21 mec.	DZZ	10.65 → 10.72	DX → 10.68	90	8,75 : 1	100 CV a 5500 giri/min	16,7 Kgm a 3000 giri/min
			DF		DX 2 10.68 →			106 CV a 5500 giri/min	17 Kgm a 3000 giri/min
	DS (serie FF)	Break 23 mec.	FF	10.72 →	DX 4	93	115 CV a 5500 giri/min	18,5 Kgm a 3500 giri/min	
	DT	ID 20	DZZ	10.68 → 10.69	DY 2	86	8,75 : 1	91 CV a	14,4 Kgm a
				10.69 → 10.71				5900 giri/min	3500 giri/min
		10.71 → 10.72	99 CV a	15,1 Kgm a					
DS (serie FD)	D Super	FD	10.72 →	DY 3		5500 giri/min	3500 giri/min		

CARATTERISTICHE

D

	Sigla di omologazione	Denominazione Commerciale	Sigla d'officina	Date	Targhetta motore	Alesaggio	Corsa	Rapporto di compr.	Potenza effettiva DIN	Coppia massima DIN
DL	DS 19 (serie MA)	DS 19 MA	DZZ	10,65 → 10,68	DY	86	85,5	8,75/1	84 CV a 5250 giri/min	14,6 Kgm a 3500 giri/min
	DS 20 (serie M)	DS 20 M		10,68 → 10,69	DY 2				91 CV a 5900 giri/min	14,4 Kgm a 3500 giri/min
	ID 19 F (serie A)	Break 19 A mec.		10,65 → 10,68	DY				84 CV a 5250 giri/min	14,6 Kgm a 3500 giri/min
	ID 20 F	Break 20 mecc.		10,68 →	DY 2 → 10,71 DY 3 10,71 →				91 CV a 5500 giri/min 99 CV a 5500 giri/min	14,4 Kgm a 3500 giri/min 15,1 Kgm a 3500 giri/min
DV	ID 19 (serie B)	ID 19 B	DZZ	10,66 → 10,69	DV → 10,68 DV 2 10,68 →	86	85,5	8,75/1	78 CV a 5250 giri/min	14,3 Kgm a 3000 giri/min
	ID 19 (serie B)	D Special		10,69 → 10,71	DV 2				81 CV a 5500 giri/min	13,7 Kgm a 3000 giri/min
	DS (serie FC)			FC	10,71 → 10,72				DV 3	89 CV a 5500 giri/min
	DS (serie FD)	FD	10,72 →	DY 3	99 CV a 5500 giri/min				15,1 Kgm a 3500 giri/min	

D		CARATTERISTICHE							
Sigla di omologazione	Denominazione Commerciale	Sigla d'officina	Date	Targhetta motore	Alesaggio	Corsa	Rapporto di compr.	Potenza effettiva DIN	Coppia massima DIN
DY	DS 19 (serie A)	DS 19 Idraulica	10,65 → 10,68	DY	85	85,5	8,75/1	84 CV a 5250 giri/min 91 CV a 5900 giri/min	14,6 Kgm a 3500 giri/min 14,4 Kgm a 3500 giri/min
	DS 20	DS 20 Idraulica		→ 10,71					
			DY	DY 3 10,71 →					
	ID 19 FH (serie A)	Break 19 A Idraul.	DZZ	DY → 10,68 DY 2 10,68 →					
	ID 20 (serie FH)	Break 20 Idraulica	10,68 → 10,70	DY 2					
DP	DS 21 (serie M)	D Super 5	10,72 →	DX 2	90			106 CV a 5500 giri/min	17 Kgm a 3500 giri/min

PUNTI PARTICOLARI

Albero motore:

Gioco laterale: 0,04 a 0,16 mm - Regolabile con semi-ondelle (superficie antifrizione, a contatto con l'albero) di spessore identico da un medesimo lato del supporto.

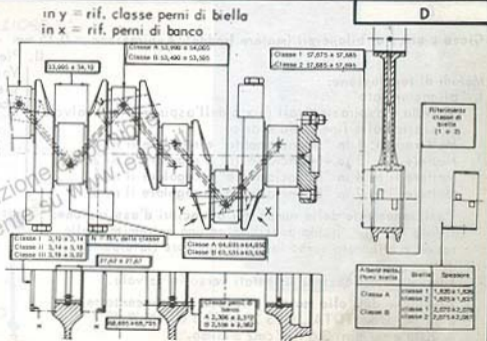
Bielle: Gioco laterale: 0,04 a 0,25 mm (non regolabile)
Posizione bielle-pistoni: La parte più sporgente della testa del pistone dal lato opposto alle cifre della testa di biella. Cifre impresse sulla testa della biella dal lato dell'albero a camme.

Forniture P.R.: Albero motore di classe AA

Bielle: A serie di quattro

Insieme camicie-pistoni: A serie di quattro

Alberi a camme: Gioco laterale: 0,05 a 0,30 mm (una sola flangia 5,41 a 5,46 mm).



D

Gioco pratico ai bilancieri (motore freddo): Aspirazione = 0,15 mm - Scarico = 0,20 mm

Metodi di regolazione:

I. "Bilanciamento":

Valvola d'aspirazione all'inizio dell'aspirazione e valvola di scarico alla fine dello scarico:

Mettere il n. 1 in "bilanciamento" e regolare il n. 4

Mettere il n. 3 in "bilanciamento" e regolare il n. 2

Mettere il n. 4 in "bilanciamento" e regolare il n. 1

Mettere il n. 2 in "bilanciamento" e regolare il n. 3

Posizionamento della rampa dei bilancieri d'aspirazione:

Il foro "a" più vicino possibile ad una estremità della rampa e orientato verso la parte anteriore (lato pompa dell'acqua).

I fori di lubrificazione orientati verso le valvole.

Pressione dell'olio motore, rilevata al mancontatto,

a 60° C: Olio TOTAL GTS 20 W 50 o GT 20 W 40

A 2000 giri/min: 3,6 Kg/cm² minimo.

II. Piena apertura delle valvole di scarico:

Valvole da portare in piena apertura di scarico:

1° cilindro

3° cilindro

4° cilindro

2° cilindro

Regolare i bilancieri

Aspirazione

3° cil.

4° cil.

2° cil.

1° cil.

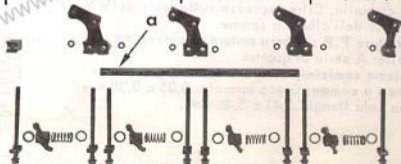
Scarico

4° cil.

2° cil.

1° cil.

3° cil.



DISTRIBUZIONE

Gioco tra catena e guida: 0,10 a 0,50 mm
 Regolazione: riferimenti allineati (Frecce)

Controllo:

Mettere il pistone n. 4 al PMS (valvole in "bilanciamento")
 Regolare la valvola d'aspirazione del cilindro n. 1 a 1 mm.
 Collocare una spina $\varnothing = 6$ mm, far girare il motore nel senso di rotazione normale fino al foro della spina, oppure fare un giro motore fermandosi 6° prima del PMS (sulla puleggia dell'albero a camme).

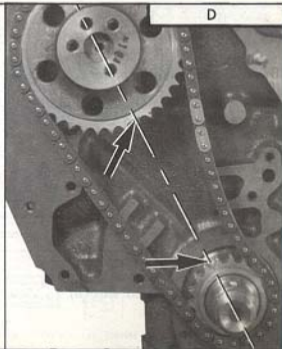
Il gioco della valvola d'aspirazione del cilindro n. 1 deve essere:

D T.T. salvo D.IE	→ 9.68	= 0,62 a 0,63 mm
D.IE	→ 7.71	= 0,34 a 0,40 mm
D T.T. salvo D.IE	9.68 → 7.71	= 0,50 mm
D T.T.	7.71 →	= libero e senza gioco

NOTA:

Un dente d'anticipo: troppo serrato
 Un dente di ritardo : gioco da 0,70 a 0,75 mm

12 605

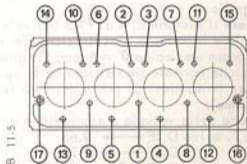


D

COPPIE DI SERRAGGIO

Dado di sospensione motore	10 Kgm
Serraggio dei cappelli dei supporti	9 a 10 Kgm
Tappo di svuotamento	3,5 a 4,5 Kgm
Bielle:	
Dadi dei cappelli delle bielle	6,8 a 7,5 Kgm
Testata (a freddo):	
Primo serraggio	3 Kgm
Secondo serraggio	6 a 6,5 Kgm
Volano:	
Vite di fissaggio del volano: (da sostituire ad ogni stacco)	9 Kgm

ORDINE DI SERRAGGIO



www.lesds.it

CARATTERISTICHE

CX 2000 - CX 2200

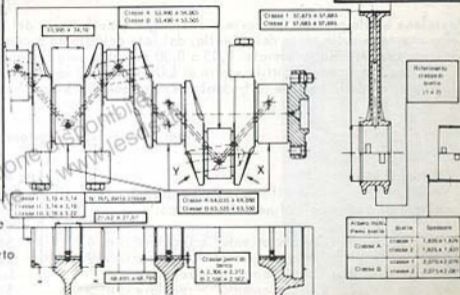
Simbolo	CX 2000	CX 2200
Sigla di omologazione	MA serie MB	MA serie MC
Denominaz. Commerciale	CX 2000	CX 2200
Sigla d'officina	MB	MC
Data inizio fabbricazione	9/1974	1/1975
Sigla placchetta motore	M 20/616	M 22/617
Alesaggio/Corsa	86/85,5	90/85,5
Rapporto di compressione	9/1	9/1
Potenza massima (DIN)	102 CV a 5800 giri/min	110 CV a 5500 giri/min
Coppia massima (DIN)	15,5 Kgm a 3000 giri/min	17 Kgm a 3000 giri/min

PUNTI PARTICOLARI

Albero motore: Gioco laterale: 0,04 a 0,16 mm. Regolabile con semi-rondelle (superficie antifrizione a contatto con l'albero) di spessore uguale da uno stesso lato del supporto

Bielle: Gioco laterale: 0,04 a 0,25 mm (non regolabile)

Forniture P.R.: Albero motore di classe AA - Bielle e insieme camicie-pistoni a serie di quattro



CX 2000 - CX 2200

Posizione bielle-pistoni: La parte piu' sporgente della testa del pistone, dal lato opposto alle cifre della testa della biella.
Cifre impresse sulla testa della biella, dal lato dell'albero a camme.

Albero a camme: Gioco laterale: 0,05 a 0,30 mm (una sola flangia: 5,41 a 5,46 mm).

NOTA: Spalmare con un sottile strato di LOCTITE 572 la parte posteriore del cappello del supporto posteriore.

Gioco pratico delle valvole (a freddo): Aspirazione: 0,15 mm - Scarico: 0,20 mm

Metodi possibili per regolare i bilancieri

I. "Bilanciamento"

Valvola d'aspirazione all'inizio dell'aspirazione e
valvola di scarico alla fine dello scarico:

Mettere il n. 1 in "bilanciamento" e regolare il n. 4

Mettere il n. 3 in "bilanciamento" e regolare il n. 2

Mettere il n. 4 in "bilanciamento" e regolare il n. 1

Mettere il n. 2 in "bilanciamento" e regolare il n. 3

II. Piena apertura delle valvole di scarico:

Valvole da portare in
piena apertura di
scarico:

Scarico 1° cilindro

Scarico 3° cilindro

Scarico 4° cilindro

Scarico 2° cilindro

Regolare i bilancieri

Aspirazione

Scarico

3° cil.

4° cil.

4° cil.

2° cil.

2° cil.

1° cil.

1° cil.

3° cil.

Pressione dell'olio motore, rilevata al termocontatto, a 100° C:

Oilio TOTAL Altigrade GTS 20 W 50

- a 2000 giri/min = 3 Kg/cm² minimo

- a 4000 giri/min = 4 a 5 Kg/cm²

Posizionamento della rampa dei bilancieri d'aspirazione:

- Il foro "a" piu' vicino possibile ad una estremita' della rampa e orientato verso la parte anteriore (lato pompa dell'acqua);

- I fori di lubrificazione orientati verso le valvole. (vedere foto pagina 22).

DISTRIBUZIONE

Gioco tra la catena ed il limitatore di sbattimento: 0,10 a 0,50 mm

Messa in fase: allineare i riferimenti (Frecce)

Controllo:

Portare il pistone del cilindro n. 4 al PMS (valvole in "bilanciamento").

Regolare il gioco della valvola d'aspirazione del cilindro n. 1 a 1,1 mm.

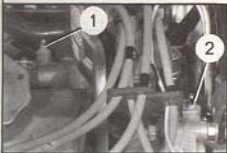
Far girare l'albero motore di un giro, nel senso di rotazione, e ritornare al riferimento PMS.

Un gioco da 0,05 a 0,25 mm deve risultare tra il bilanciere e lo stelo della valvola d'aspirazione del cilindro n. 1.

Interventi: E' possibile sostituire la catena di distribuzione ed il tendicatena senza staccare il motore.



CX 2000 - CX 2200



13 358



13 361

CIRCUITO DELL'ACQUA - Riempimento totale

Aprire il rubinetto di riscaldamento nell'abitacolo.

Allentare le viti di spurgo (1) e (2), collocare un tubo trasparente su ogni vite.

Staccare il tubo (3) di mandata del riscaldamento ed introdurre 0,6 litri circa di liquido di raffreddamento e ricollegare il tubo.

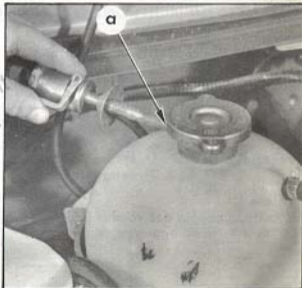
Riempire lentamente il resto del circuito attraverso il serbatoio d'espansione e chiudere le viti di spurgo (1) e (2) quando il liquido appare nel tubo.

Quando il serbatoio d'espansione è al giusto livello, mettere il tappo.

- Favorire l'innesco della pompa immettendo dell'aria compressa (1 Kg/cm²).
- Utilizzare il foro "a" di troppo pieno (ved. foto).
- Far girare il motore (2000 giri/min) fino all'inserimento del (o dei) moto-ventilatore e lasciarlo girare al minimo per 10 minuti circa.

ATTENZIONE:

- Non aprire mai il tappo del serbatoio d'espansione quando il (o i) moto-ventilatore e' in funzione.
Non aprire la vite di spurgo con il motore in marcia.
- Dopo la degasificazione, il livello dell'acqua si deve stabilizzare nel serbatoio d'espansione.
- La verifica del livello si effettua a motore freddo.



CX 2000 - CX 2200

COPPIE DI SERRAGGIO

Sospensione motore:

Dado NYLSTOP di fissaggio delle bielle 8,2 Kgm

Carter:

Serraggio dei cappelli del supporto
dell'albero motore 9 a 10 Kgm
Tappo di svuotamento 3,5 a 4,5 Kgm

Bielle:

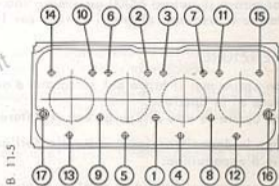
Dadi dei cappelli delle bielle 6,8 a 7,5 Kgm

Testata (a freddo): 1° serraggio 3 Kgm
2° serraggio 6 a 6,5 Kgm

Volano:

Vite di fissaggio del volano (LOCTITE GX 01 459 01 A): 9 Kgm
Da sostituire ad ogni stacco.

ORDINE DI SERRAGGIO



www.lesds.it

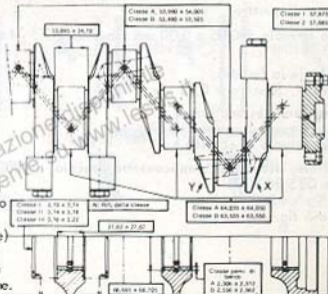
Simbolo: C 35
Sigla di omologazione: BF serie BC
Denominaz. Commerciale: C 35 benzina
Sigla d'officina: BC
Data inizio fabbricazione: Marzo 1974
Sigla placchetta motore: B 20/614
Alesaggio: 86 mm
Corsa: 85,5 mm
Rapporto di compressione: 8/1
Potenza massima (DIN): 65 CV a 4750 giri/min
Coppia massima (DIN): 13,3 Kgm a 2560 giri/min

PUNTI PARTICOLARI

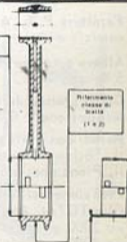
Albero motore: Gioco laterale = 0,04 a 0,16 mm
 Regolabile con semi-rondelle (superficie antifrizione a contatto con l'albero) di spessore uguale da uno stesso lato del supporto,
Bielle: Gioco laterale = 0,04 a 0,25 mm (non regolabile)
Posizione bielle-pistoni: La parte più sporgente della testa del pistone dal lato opposto alle cifre della testa di biella. Cifre impresse sulla testa della biella lato albero a camme.

CARATTERISTICHE

in y = rif. classe perni di biella
 in x = rif. perni di banco



C 35 Benz.

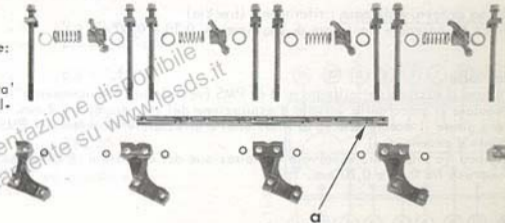


Albero motore, Perni biella	Biella	Spessore
Classe A	Classe 1	1,820 ± 1,820
	Classe 2	1,820 ± 1,820
Classe B	Classe 1	2,070 ± 2,070
	Classe 2	2,070 ± 2,081

Posizione della rampa dei bilancieri d'aspirazione:

Il foro "a" il piu' vicino possibile ad una estremita' della rampa, dal lato del volano (parte opposta della pompa dell'acqua).

Fori di lubrificazione orientati verso le valvole

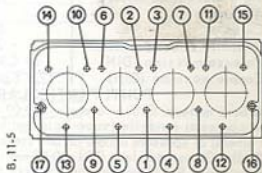


COPPIE DI SERRAGGIO

C 35 Benz.

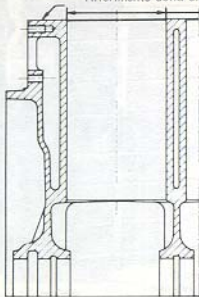
Sospensione motore	10 Kgm
Carter:	
Serraggio dei cappelli dei supporti albero motore	9 a 10 Kgm
Tappo di svuotamento	3,5 a 4,5 Kgm
Bielle:	
Dadi dei cappelli delle bielle	6,8 a 7,5 Kgm
Testata (a freddo):	
Primo serraggio	3 Kgm
Secondo serraggio	6 a 6,5 Kgm
Dado di fissaggio della puleggia dell'albero motore	33 a 35 Kgm
Passo a sinistra, da montare con LOCTITE 270 (5 458 320 R)	
(ingrassare i filetti prima del montaggio con LOCTITE ed attendere minimo due ore prima di fare ruotare il motore con il dado).	
Volano:	
Vite di fissaggio del volano	
(da sostituire ad ogni stacco)	9 Kgm

ORDINE DI SERRAGGIO



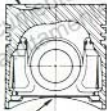
Blocco cilindri - pistoni - segmenti

Riferimento della classe del blocco cilindri



	Classe	AcL	Tolleranze
Serie	Ø 90	I	A 1 90,270 ± 0,030
		II	A 2 90,330 ± 0,040
		III	A 3 90,340 ± 0,030
Riparazione	Ø 90,25	B 1	90,27 ± 0,03
		B 2	90,28 ± 0,03
	Ø 90,30	C 1	90,32 ± 0,03
		C 2	90,33 ± 0,03
	Ø 90,75	D 1	90,77 ± 0,03
		D 2	90,78 ± 0,03

Orientato lato albero a camme



Riferimento della classe corrispondente a quella del maniblocco

Segmenti	
Serie	Ø 90 riferimento giallo
	Ø 90,25 riferimento verde
	Ø 90,50 riferimento bianco
Riparazione	Ø 90,75 riferimento malva

Sporgenza del pistone in rapporto alla superficie superiore del maniblocco	
Serie	Ø 90 0,30 ± 0,05 mm
Riparazione	Ø 90,25 0,47 ± 0,02 mm
	Ø 90,50 0,44 ± 0,05 mm
	Ø 90,75 0,41 ± 0,05 mm

Posizione biella: foro di lubrificazione situato nel piede di biella orientato verso il lato alveolare del pistone.

Spurgo dei filtri del gasolio:

- 1) Vite di spurgo dell'aria
- 2) Vite di spurgo dell'acqua

14 419



14 418



INIETTORI

BOSCH Tipo: DNOSD - 189
(regolazione con rondelle)

Taratura } $120 \begin{matrix} + 8 \\ - 0 \end{matrix}$ Kg/cm²
 (130 $\begin{matrix} + 8 \\ - 0 \end{matrix}$ Kg/cm² per pezzi nuovi)

ROTO-DIESEL Tipo: RDN - OS - DC 6577
(regolazione con vite)

Taratura } $112 \begin{matrix} + 5 \\ - 0 \end{matrix}$ Kg/cm²
 (122 $\begin{matrix} + 5 \\ - 0 \end{matrix}$ Kg/cm² per pezzi nuovi)

MANOCONTATTO DI PRESSIONE DELL'OLIO MOTORE

Veicolo	Ubicazione	Taratura	Coppia di serraggio
2 CV 6 - Dyane 6 - Mehari AK - AMI 8	sotto il cilindro sinistro	Innalzamento di pressione: Spegnimento della lampada per una pressione superiore a 0,800 Kg/cm ²	2 a 2,2 Kgm
AMI Super - GS	vicino alla cartuccia		2,2 a 2,5 Kgm
D T.T. salvo D.IE	sul blocco motore		1,8 a 2 Kgm
D.IE	sul refrigeratore dell'olio	Caduta di pressione: Accensione della lampada tra 0,675 e 0,475 Kg/cm ²	1,5 a 2 Kgm
CX T.T.	sul blocco motore		2,5 a 3 Kgm
C 32 - C 35 - T.T.	sul supporto del filtro dell'olio		3 a 3,5 Kgm

IMPRESSIONI E OSSERVAZIONI

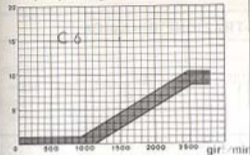
TUTTI I TIPI		TERMOCONTATTO E SONDA TERMOMETRICA				
Veicolo	Denominazione	Ubicazione		Taratura del contattore		Coppia di serraggio
				Chiusura	Apertura	
AMI Super - GS	termocontatto olio motore	sotto l'alternatore	→ 6/72	125 a 131° C	121 a 127° C	2,5 a 3 Kgm
			6/72 →	132 a 138° C	128 a 134° C	
GS Convertitore	termocontatto olio cambio	sul distributore (carter frizione)		132 a 138° C	128 a 134° C	3 a 3,5 Kgm
D T.T. salvo D.IE	termocontatto d'allarme (acqua)	sulla testata		95 a 101° C	91 a 97° C	3,2 a 3,5 Kgm
D.IE		sul comando aria addizionale				2,2 a 3 Kgm
		→ 9/72 9/72 →	sulla pompa dell'acqua		102 a 106° C	99 a 103° C
D.IE	termocontatto temporizzato	sulla testata		inferiore a 20° C	superiore a 37° C	3,2 a 3,5 Kgm
	sonda di temperatura acqua	sul blocco motore		2500 Ohm a 20° C		1,8 a 2 Kgm
	sonda di temperatura aria	sul filtro dell'aria		378 a 498 Ohm a 10° C		1,4 a 1,5 Kgm

Veicolo	Denominazione	Ubicazione	Taratura del contattore		Coppia di serraggio
			Chiusura	Apertura	
D T.T. DIE → 9/72	sonda di temperatura acqua	sulla testata	quadrante sul cruscotto		3,2 a 3,5 Kgm
DJE 9/72 →		sul comando aria addizionale			2,2 a 3 Kgm
DX opzione climatizzat. DS 21 BW → 7/72	termocontatto del ventilatore	sul radiatore	90 a 92° C	81 a 84° C	1,8 a 2 Kgm
DS 23 - DS 23 BW			95 a 98° C	86 a 89° C	
CX T.T.	termocontatto olio motore	sul supporto filtro olio	135 a 138° C	131 a 135° C	3 a 3,5 Kgm
	termocontatto d'allarme (acqua)	sulla scato- radiatore 16 dm ² la uscita	113 a 117° C	109 a 113° C	2,5 a 3 Kgm
		acqua testata radiatore 20 dm ²	110 a 113° C	107 a 110° C	
CX Radiatore 16 dm ² T.T. Radiatore 20 dm ²	termocontatto del ventilatore	sul radiatore	101 a 103° C	92 a 95° C	1,8 a 2 Kgm
			95 a 100° C	90 a 95° C	
CX freddo - 20° C	sonda temperat. acqua	sul coperchio pompa acqua	quadrante sul cruscotto		3 a 3,5 Kgm
C 32 e C 35 Diesel	termocontatto temperatura acqua	sulla pompa dell'acqua	93 a 96° C	90 a 95° C	2,5 a 3 Kgm
C 35 Benzina			102 a 106° C	99 a 104° C	

D		SPINTEROGENO					REGISTRAZIONE DINAMICA						
Simbolo	Targhetta motore	DUCELLIER Angolo a camme $57^{\circ} \pm 2^{\circ}$	SEV - MARCHAL Angolo a camme $59^{\circ} \pm 2^{\circ}$	Rif. sullo spinterog.	Rif. Curva centrifuga	Date	Foro della spina	Regime motore in giri/min	N. graduazione sul settore		In rapporto al foro della spina		Anticipo totale in rapporto al PMS
									3078 - T	in origine	Anticipo spinter.	Anticipo volano motore	
DX DJ DXF DJF	DX	4155 B	A 147	DX-050 b	C 6	9/65 → 10/68	12° prima PMS	3000	1 1/2		3°	6°	18°
	DX 2	4253 A	A 222	DX-05 i	C 9	10/68 → 9/69		2000	2		4°	8°	20°
		4253 B	A 222			7/71 → 9/72		10	10°	20°			
	DX 4	4254 C	A 252	DV-010 A	C 12	9/72 → 5/75	PMS		11 1/2	11° 30'	23°	23°	
DY	DY	4169 A	A 158	DY-05	C 7	9/65 → 10/68	12° prima PMS	2000	1		2°	4°	16°
DL	DY	4254 A	A 224	DV-053	C 10	10/68 → 5/69			3		6°	12°	24°
DT	DY 2	4291 A	A 251	DY-010 A	C 11	5/69 → 7/71	PMS	4		8°	16°	28°	
DYF	DY 2					7/71 → 9/72		14	14°	28°			
DLF	DY 3	4291 B				9/72 → 5/75	PMS					28°	

ACCENSIONE

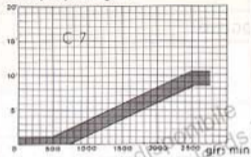
Anticipo spinterogeno



D. 21-56

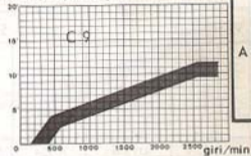
D. 21-57

Anticipo spinterogeno



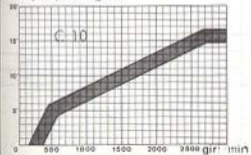
D. 21-59

Anticipo spinterogeno



A

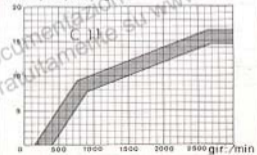
Anticipo spinterogeno



D. 21-60

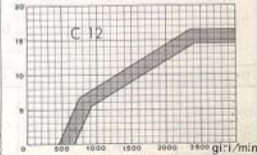
D. 21-66

Anticipo spinterogeno



D. 21-67

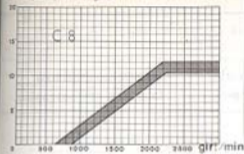
Anticipo spinterogeno



VEICOLO		SPINTEROGENO					REGISTRAZIONE DINAMICA																				
Simbolo	Targhetta motore	DUCELLIER Angolo a canne $57^{\circ} \pm 2^{\circ}$	SEV - MARCHAL Angolo a canne $59^{\circ} \pm 2^{\circ}$	Rif. sullo spinterog.	Rif. Curva centrifuga	Date	Foro della spina	Regime motore 10 giri/min	N. graduazione sul settore		In rapporto al foro della spina		Anticipo totale in rapporto al PMS														
									3078 - T	in origine	Anticipo spinterog.	Anticipo volano motore															
DV	DV	4173 A	A 154	N. 05 b	C 8	9/66 → 10/68	12°	2000	3	3/4	6°	12°	15°														
	DV 2	4254 A	A 224	DV 05 d	C 10	10/68 → 5/69	prima PMS							12	14	10°	28°	28°									
		4254 B	A 252	DV -010 A	C 12	5/69 → 9/69	PMS												10	10°	20°	20°					
	DV 3	4254 C				9/69 → 7/71																	PMS	3 1 3	6°45'	13°30'	22°
		DY 3				4291 B																					
DP	DX 2	4253 B	A 222	DX -05 f	C 9	9/72 → 5/75																					
DX-E	DX 3	Spinterogeno BOSCH J FUR X 4 o J FR X 4		ZU 11/7A3A	C 13	9/69 → 7/71	8°30' prima PMS	1800	3 1 3	6°45'	13°30'	22°															
	DX 5	Angolo a canne = $50^{\circ} \pm 3^{\circ}$				7/71 → 5/75	PMS																				

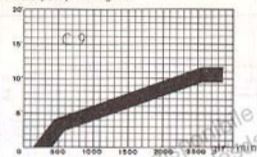
ACCENSIONE

Anticipo spinterogeno



D. 21-58

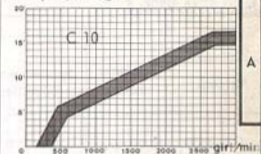
Anticipo spinterogeno



D. 21-59

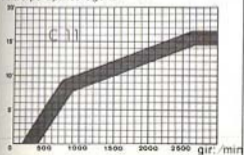
D. 21-60

Anticipo spinterogeno



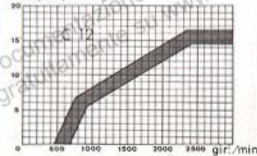
A

Anticipo spinterogeno



D. 21-66

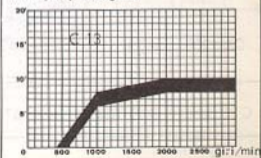
Anticipo spinterogeno



D. 21-67

D. 21-68

Anticipo spinterogeno



TUTTI I TIPI

CANDELE

	A C	BERU	BOSCH	CHAMPION	EYQUEM	MARELLI	SEV. MARCHAL	FIRESTONE
2 CV 4	42 F		W 225 T 1	L 85	755	CW 7 NBT	35	
2 CV 6	42 F		W 225 T 1	L 85	755	CW 7 NBT	35	
DYANE	42 F		W 225 T 1	L 85	755	CW 7 NBT	35	
DYANE 6	42 F		W 225 T 1		755	CW 7 NBT CW 8 NBT	34 S	
MEHARI	42 F		W 225 T 1	L 85	755	CW 7 NBT	35	
Furgoncino 250	42 F		W 225 T 1	L 85	755	CW 7 NBT	35	
Furgoncino 400	42 F		W 225 T 1	L 85	755	CW 7 NBT	35	
AMI 8 T.T.	42 F		W 225 T 1	L 85	755	CW 7 NBT CW 8 NBT	34 S	
GS 1015 → 6.1972 ■	41 FS	240.14	W 240 T 1	L 82 Y			34 S	
AMI SUPER	40,8 XLS	230.14.3 A	W 200 T 30	N 6 Y	800 LS		34 HS	
GS 1015 6.1972 → ■■	40,8 XLS	230.14.3 A	W 200 T 30	N 6 Y	800 LS		34 HS	
GS 1220 T.T.	40,8 XLS	230.14.3 A	W 200 T 30	N 6 Y	800 LS		34 HS	F 33 LP
GS Birelore			MAG 340 T 2 SP		K 800 LJ			

■ filetto corto → 6.1972: Ultimi numeri motori equipaggiati con questo tipo di candele } 0 612 066 950 con S.C. meccanica
 0 600 007 861 con S.C. con convertitore

■■ filetto lungo 6.72 → : Primi numeri motori equipaggiati con questo tipo di candele } 0 612 066 951 con S.C. meccanica
 0 600 007 862 con S.C. con convertitore

CANDELE

www.lesds.it

TUTTI I TIPI

	A C	BERU	BOSCH	CHAMPION	EYQUEM	HITACHI	MARELLI	SEV. MARCHAL	LODGE
CX 2000 - 2200	42 FS	240-14	W 225 T 35	L 87 Y	705 S	M 43	CW 7 N	35-1 B	
D, TT salvo D Super 5	42 FS	240-14	W 225 T 35	L 87 Y	705 S	M 43	CW 7 N	35-1 B	
D Super 5	42 FS	240-14	W 225 T 35	L 87 Y	705 S	M 43	CW 7 N	35-1 B	HN-HNY-Golden H
SM carburatore	42 XLS	175-14-3 A	W 175 T 30	N 10 Y	707 LS		CW 7 LP	GT 34-5 H	Golden HL
SM.IE	42 XLS	175-14-3 A	W 175 T 30	N 10 Y	707 LS		CW 7 LP	GT 34-5 H	Golden HL
C 35	42 FS		W 225 T 35		705 S			35-1 B	
H	43 F							35-1 B	

D TUTTI I TIPI

REGOLAZIONE DEI CARBURATORI

DX-DS 21 hyd. → 10.1972 WEBER 28/36 DLE
 DX-Break ID20 FH → 10.1972 WEBER 28/36 DLE
 DX-DS 21 - BW. → 10.1972 WEBER 28/36 DLEA 5

DJ-DS 21 mec. → 10.1972 WEBER 28/36 DLEA 1
 DJ-Break ID21 F → 10.1972 WEBER 28/36 DLEA 1

DX-DS 23 hyd. FE 10.1972 → WEBER 28/36 DM2 (W.47.00)*
 DX-DS 23 BW. FE 10.1972 → WEBER 28/36 DMA5 (W.49.00)*

DJ-DS 23 mec. FE 10.1972 → WEBER 28/36 DMA4 (W.48.00)
 DJ-Break DS 23 FF 10.1972 → WEBER 28/36 DMA4 (W.48.00)*

DY-DS 20 hyd. → 10.1972 WEBER 28/36 DLE 2
 DYF-Break 20 FH → 10.1970 WEBER 28/36 DLE 2
 DY-DS 20 hyd. 10.1972 → WEBER 28/36 DMI (W.42.01)*

* Carburatori antinquinamento

DLF-Break ID 20 F → 10.1972 WEBER 28/36 DLEA 2
 DT -D Super FD → 10.1972 WEBER 28/36 DLEA 2
 DT -D Super FD → 10.1972 SOLEX 28/36 SFIF 26
 DV -D Spécial FC → 10.1972 SOLEX 34 PBIC 3
 DLF-Break ID 20 F 10.1972 → WEBER 28/36 DMA 3*
 DT -D Super FD 10.1972 → WEBER 28/36 DMA 3*
 DV -D Spécial FD 10.1972 → WEBER 28/36 DMA 3*
 DT -D Super FD 10.1972 → SOLEX 28/36 SFIF 138
 DV -D Spécial FD 10.1972 → SOLEX 28/36 SFIF 138
 DP -D Super 5 10.1972 → SOLEX 28/36 SFIF 20*
 DP -D Super 5 10.1972 → WEBER 28/36 DMA 2*
 DP -D Super 5 5.1974 → SOLEX 28/36 SFIF 154

Regolazione del minimo e del tenore in CO:

DX-DJ-DJF	650 ± 25 ▲	2 à 3,6 %	> 8 %
DP-DT-DV-DY-DLF	825 ± 25	1,8 à 3,6 %	> 8,7 %

NOTA: Condizioni di regolazione (vedere pagina 67)

S.C. idraulica minimo accelerato 900 - 25 giri. min

FRIZIONE
CAMBIO

FRIZIONE - Marca FERODO

D

Meccanismo	A linguette 7.1972	A diaframma	
Riferimento FERODO	PKY DB 18	235 DBRI 490	
Disco	$\varnothing = 225 \text{ mm}$	$\varnothing = 225 \text{ mm}$	$\varnothing = 228,6 \text{ mm}$
Veicoli	D T.T. salvo D.IE	D.IE → 7.1972 DV - DT - DP - DY e DLF 7.1972 →	DX - DJ - DJF e D.IE 7.1972 →

ATTENZIONE: Veicoli D.IE fino al 7.1972: Il montaggio del meccanismo 235 DBRI 490 necessita il montaggio di boccole d'adattamento. (Vedere Catalogo P.R.).

Altezza del pedale: Misurata dalla parte inferiore dello stesso al pavimento
senza guarnizione = $142 \pm 1 \text{ mm}$ - con guarnizione = $137 \pm 1 \text{ mm}$

Gioco tra la bielletta e il carter della frizione: Pedaliera senza compensatore = 2,5 a 3,5 mm
Pedaliera con compensatore = 3 a 4 mm

Gioco della frizione: 1,6 a 2,4 mm

Diametro del cilindro della frizione: D T.T. salvo D.IE → 10.1972: 18,5 mm
D.IE → 7.1972: 22,5 mm
D T.T. 10.1972 → e D.IE 7.1972 → : 24 mm

**FRIZIONE
CAMBIO**

D **REGOLAZIONI DI BASE**

Veicoli	Gioco frizione	Minimo normale	Velocita' di partenza	Minimo accelerato
DS 19 - DS 19 A - DS 21 → 9.1968	2 giri	575 ± 25 giri/min	725 ± 25 giri/min	900 ± 25 giri/min
DS 20 - DS 21 9.1968 → 9.1971		650 ± 25 giri/min	750 ± 25 giri/min	875 ± 25 giri/min
DS 20 - DS 21 9.1971 → 9.1972			800 ± 25 giri/min	900 ± 25 giri/min
DS 20 - DS 23 9.1972 →				
DS 21 IE → 9.1972	1 giro 1/4	750 ± 25 giri/min	850 ± 25 giri/min	superiore da 60 a 80 giri/min alla velocita' di partenza
DS 23 IE 9.1972 →			950 ± 25 giri/min	

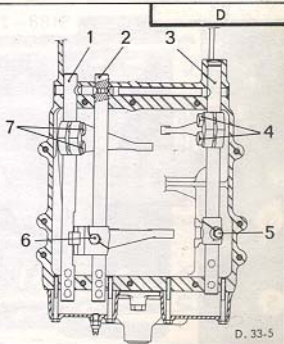
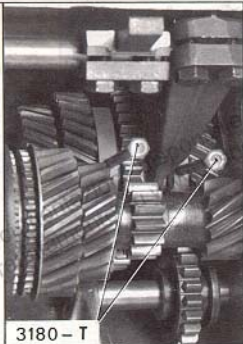
FRIZIONE CAMBIO

CAMBIO (MECCANICO)

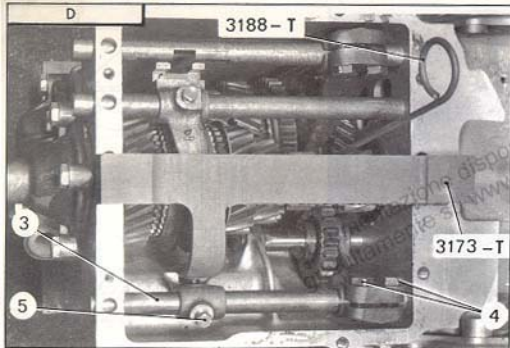
Regolazione delle forcelle:

Forcella della 1a-2a: Con l'asta (1) collocata, immobilizzare il manicotto scorrevole al punto morto. (calibri 3180-T. Scegliere quello che permette il minor gioco al manicotto scorrevole). Serrare le viti (7) a 4 Kg.

Forcella della 3a-4a: Con l'asta (2) collocata, immobilizzare il manicotto scorrevole al punto morto. Serrare la vite (6) e fermarla con del filo di ferro.



**FRIZIONE
CAMBIO**



CAMBIO (MECCANICO)

Forcella della RM:

Con l'asta (3) collocata, serrare la vite (5) e fermarla con del filo di ferro.

Portare il rinvio della RM al punto morto con l'aiuto del calibro 3188 - T (3 mm); posto tra l'ingranaggio folle della 1a e il rinvio della RM.

Collocare il calibro 3173 - T e spostare la levetta di comando per ottenere il contatto dei tasti del calibro e della levetta di comando. Serrare le viti (4) a 4 Kg.

FRIZIONE CAMBIO

CAMBIO (IDRAULICO)

Regolazione delle forcelle:

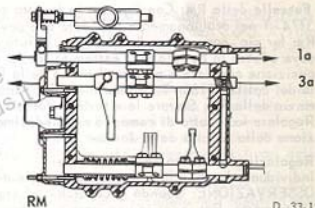
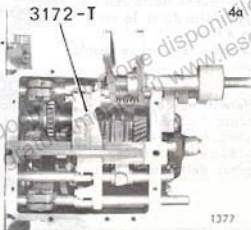
Forcella della 1a-2a: Procedere come per il cambio meccanico.

Levetta di comando: Con il calibro 3172-T collocato e con l'asta trattenuta al punto morto, portare la levetta di comando in contatto con i tasti del calibro.

Serrare le viti a 4 Kgm.

Forcella della 3a-4a:

Procedere in modo identico a quello usato per il cambio meccanico.



www.lesds.it

D

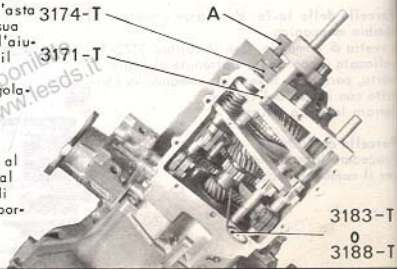
CAMBIO (IDRAULICO) seguito

Forcella della RM: Con l'asta e la levetta collocate, fissare il calibro 3174-T nel prolungamento dell'asta che deve trovarsi al punto morto. Per far ciò comprimere la molla con l'aiuto della pinza 3171-T. L'asta deve essere in battuta sull'estremità della vite A. Conservare la sua posizione angolare e portare il rinvio della RM al punto morto con l'aiuto del calibro 3188-T collocato tra l'ingranaggio folle della 1a ed il rinvio della RM. Serrare le viti della forcella a 4 Kgm. Regolare la levetta di comando nel medesimo modo usato per la regolazione della levetta della 1a-2a.

Regolazione della corsa delle marce:

Individuare la posizione punto morto delle differenti marce.

OSSERVAZIONE: Quando il coperchio è staccato il cambio non è al punto morto. Per inserire una marcia occorre sempre portare la RM al punto morto con l'aiuto di un cacciavite. Individuare la posizione di ciascuna marcia ed annotare la quota di sporgenza dell'asta in rapporto alla superficie anteriore del carter. Collocare il coperchio superiore.



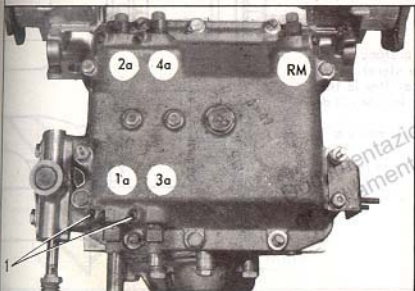
1405

FRIZIONE CAMBIO

CAMBIO (IDRAULICO) seguito

D

1886



Regolazione del cilindro della RM: Fissare il calibro 3174-T già regolato (in seguito alla regolazione dell'asta). Avvitare il cilindro finché l'asta venga a contatto con la vite A del calibro 3174-T.

Regolazione della corsa della 1a-2a-3a-4a: Inserire a fondo la marcia da regolare. (Controllare la quota di sporgenza dell'asta). Avvitare l'insieme cilindro-pistone della marcia in questione, fino al contatto della levetta di comando, introducendo nel foro filettato della vite d'arresto dei cilindri della pasta HYPERIX.

Avvitare quindi il cilindro di 1/2 giro per ottenere una distanza minima da 0,7 a 0,9 mm. Procedere nell'identico modo per tutte le altre marce. Spalmare le viti (1) di fermo dei cilindri con CURTYLON.

Collocare un freno del cilindro (pastiglia in gomma) nel foro filettato, quindi serrare la vite.

D

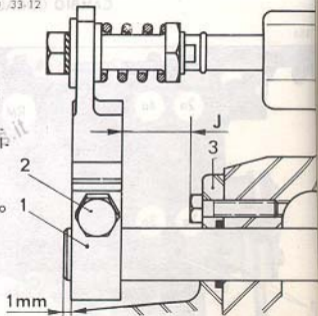
CAMBIO (IDRAULICO) seguito**Regolazione del catenaccio d'innesto:**

Collocare l'asta della 1a-2a al punto morto e assicurarsi che il pistoncino del catenaccio sia bloccato alla posizione punto morto (centro delle sfere).

Con la flangia (1) sull'asta (quest'ultima spogerà di 1 mm circa oltre la flangia), con le viti di fissaggio del catenaccio ben serrate, serrare la vite (2) della flangia a 2 Kgm.

Inserire la 1a (spingendo sull'asta) e assicurarsi che la flangia (1) non sia forzata.

Verificare che ci sia un gioco J tra la flangia e la testa della vite di fissaggio del cappello (3).



FRIZIONE CAMBIO

13 455

CX 2000 - CX 2200

FRIZIONE: Tipo a diaframma

Meccanismo: VERTO 215 DBR 410 (CX 2000)
235 DBR 410 (CX 2200)

Regolazione del gioco frizione:

Porre il veicolo sopra una buca o su un elevatore.
Togliere la molla (3).

Allentare il controdado (1).

Serrare il dado (2) finché il reggispinga venga in contatto sul diaframma (punto duro).

NOTA: Il pedale della frizione deve essere in contatto con la sua battuta superiore.

Allentare il dado (2) di due giri e 1/2 per ottenere un gioco da 1 a 1,5 mm tra reggispinga e diaframma.

Bloccare il controdado (1).

Mettere la molla (3).



FRIZIONE CAMBIO

CX2000 - CX2200

CAMBIO

**Regolazione degli arresti dell'asta della
forcella 3a-4a**

Arresto della 3a: (soltanto sul cambio
staccato)

Inserire la 3a.

Portare la vite (1) in contatto con l'asta
della forcella e avvitare di 1 giro per
ottenere un gioco tra la forcella e la
superficie della gola del manicotto scor-
revole.

Serrare il controdado (2).

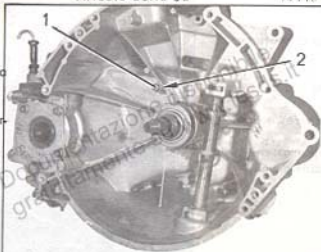
Arresto della 4a: (si puo' effettuare sul
veicolo)

Agire come sopra indicato.

(Vite d'arresto (3) e controdado (4)).

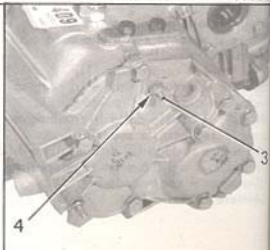
Arresto della 3a

14713



Arresto della 4a

14714



**FRIZIONE
CAMBIO**

TUTTI I TIPI		GENERALITA'				
Veicoli		AZ → 2.70	Dyane 6 → 2.70 2 CV 6 2.70 →	AZU 3.68 → 1.72	Dyane 4 3.68 → 2 CV 4 2.70 → AZU 1.72 →	Mehari 10.68 → AK 5.68 →
Pneumatici		125 x 15				135 x 15
Sviluppo sotto carico		1,800 m				1,840 m
Velocita' a 1000 giri/m motore (in Km/h)	1	4,113	5,022	3,638	3,758	4,703
	2	8,536	9,849	7,928	7,365	9,218
	3	14,297	16,655	13,368	12,269	14,805
	4	20,689	19,893	18,334	17,766	20,048
	RM	3,812	5,022	3,383	3,758	4,703
Coppia conica		8/29	8/33	8/31	8/33	8/31
Rapporto contachil.		6/25	4/16	5/22	3/14	4/16
Gioco tra i denti		0,14 a 0,18 mm				
Olio		TOTAL EP 80				
Capacita'		0,9				

**FRIZIONE
CAMBIO**

GENERALITA'						TUTTI I TIPI	
Veicoli	Dyane 6 2.70 →	AMI 8 3.69 →	AMI Super	GS 1015		GS 1015 Convertitore	
		AMI 8 Break 9.69 →		→ 9.72	9.72 →	→ 9.72	
Pneumatici	125 × 15	135 × 15		145 × 15			
Sviluppo sotto carico	1,800 m	1,840 m		1,870 m			
Velocita' a 1000 giri/m motore (in Km/h)	1	4,838	4,946	7,009	6,709		9,200
	2	9,493	9,704	11,573	10,793	11,086	15,079
	3	14,483	14,805	17,563	16,830		22,888
	4	20,639	21,097	23,896	22,888		
	RM	4,838	4,946	6,399	6,126		10,255
Coppia conica		8/31		8/33	8/35		
Rapporto contachil.		4/16		5/11	6/14		
Gioco tra i denti		0,14 a 0,18 mm			0,13 a 0,27 mm		
Olio		TOTAL EP 80				TOTAL FLUIDE T	
Capacita'		0,9 litri		1,6 litri		2 litri	

**FRIZIONE
CAMBIO**

www.lesds.it

TUTTI I TIPI		GENERALITA'					
Veicoli	GS 1220 9.72 →	GS Convertitore 9.72 →	D TT 9.67 → D Special salvo D Super	ID 19 B → 9.69	D Special 9.69 → 9.71	D Super 9.68 → 9.71	
Pneumatici	145 x 15		180 x 15 ou 185 x 15				
Sviluppo sotto carico	1,870 m		2,07 m				
Velocita' a 1000 giri/motore (in Km/h)	1	7,113	9,761	8,7		7,9	
	2	11,758	15,999	15,5		13,9	
	3	17,839	24,280	23,5	24,2	21,2	21,8
	4	24,280		33,3	36,1	30	32,5
	RM	6,642	10,872	9		8,1	
Coppia conica	8/33		8/35		7/34		
Rapporto contachil.	6/13		10/21		7/16		
Gioco tra i denti	0,13 a 0,27 mm		0,16 a 0,24 mm				
Olio	TOTAL EP 80	TOTAL FLUIDE T	TOTAL EP 80				
Capacita'	1,4 litri	1,4 litri	2 litri				

FRIZIONE CAMBIO

GENERALITA'						TUTTI I TIPI			
Veicoli	D Special } D Super } 9.71 →	D Special opzione 9.70 → 9.72	DS 21 } DS 23 } Meccanica 9.70 → D Super 5 9.72 →	CX		C 32	C 35		
				versione normale	versione economica opzione 1,75				
Pneumatici	180 × 15 o 185 × 15			185 × 14		175 × 16	195 × 16		
Sviluppo sotto carico	2,07 m			1,970		2,083 m	2,177 m		
Velocita' a 1000 giri/m motore (in Km/h)	1	7,9		8,734		7,82	8,56	4,66	4,87
	2	13,9	13,172	14,624		13,51	14,79	8,99	9,40
	3	22,6	19,350	21,483		21,86	23,93	13,37	13,97
	4	32,5	26,369	29,275		30,97	36,16	20,76	21,70
	5		33,789	36,219					
	RM		8,1	9		7,85	8,60	4,80	5,01
Coppia conica	7/34		8/35		13/62	14/61	8/35		
Rapporto contatt. bil.	7/16		10/21		5/12	5/11	4/15		
Gioco tra i denti	0,16 o 0,24 mm							0,16 o 0,24 mm	
olio	TOTAL EP 80								
Capacita'	2,25 litri			1,6 litri		2 litri			

**FRIZIONE
CAMBIO**

TUTTI I TIPI		COPPIE DI SERRAGGIO				
Veicoli		A	AMI Super - GS	D	CX	C
Dado o vite albero primario		7 a 9	7 a 8,5	15 a 17	13,5 a 15	16
Dado del pignone d'attacco		7 a 8,5	10 a 12	20 a 22	19,5 a 21,5	22
Vite di fissaggio della corona		7 a 8	$\varnothing 9 = 4,8 \text{ a } 5,3$ LOCTITE GX 01 460 01 A	11,5 a 13	8,1 a 9	13
			$\varnothing 10 = 8 \text{ a } 9$			
Tappo di svuotamento		3,5 a 4,5				
Dado di fissaggio dei carter			1,35 a 1,5	6	2,8	6
Viti di fissaggio del coperchio posteriore		1,5 a 2	1,35 a 1,5		2,8	
Dadi di fissaggio del semiasse nel cuscinetto del supporto		A	10 a 12	14 a 16		
		AMI 8	14 a 16			
Dado boccola di fissaggio del cuscinetto e del semiasse nel supporto		A	10 a 14	6 a 10		
		AMI 8	6 a 8			
Viti di fissaggio dei supporti del semiasse		3,8 a 4,2		$\varnothing 7 \text{ mm } 2,8$ $\varnothing 9 \text{ mm } 4$		

ASSALE ANTERIORE

Inclinazione: Differenza tra lato destro e sinistro: 15' massimo

Incidenza: 1°30'

Parallelismo: Convergenza delle ruote in avanti: 2 a 4 mm

Controllo dell'inclinazione: (apparecchio 2311-T). Per regolare, agire sul maniccotto (1). (Motore avviato, veicolo in posizione strada).

Controllo dell'incidenza: Con l'aiuto dell'apparecchio 2321-T la quota rilevata deve essere da 24,75 a 25,25 mm (pivot staccato). La regolazione si effettua sul braccio dell'assale inferiore.

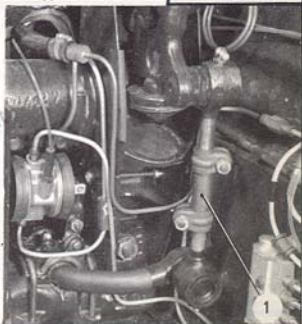
Controllo del parallelismo: Con le altezze anteriore e posteriore ben regolate, agire sul maniccotto della barra dello sterzo (1/4 di giro fa variare il parallelismo di 1 mm).

NOTA: Se il veicolo è equipaggiato con fari direzionali, occorre verificarne la regolazione.

IMPORTANTE: Il serraggio del dado della rotula inferiore del pivot è di 39 Kg_m, ed è impossibile a causa di questa coppia elevata, sostituire la rotula sul veicolo senza danneggiare il pivot e la trasmissione.

1.400

D



ASSALI
SOSPENSIONI
STERZO

D

ASSALE POSTERIORE

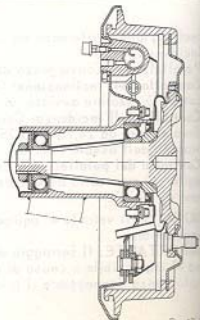
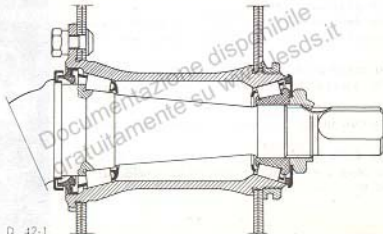
Inclinazione (non regolabile): angolo da 0° a $0^{\circ} 15'$

Parallelismo: Convergenza in avanti (non regolabile): 0 a 2 mm

Mozzo del fusello: Lunghezza distanziale conico del cuscinetto del fusello: $72,78 \pm 0,02$ mm

Rondelle di regolazione del cuscinetto del fusello ($25,1 \times 31,8$), spessore = 1,98 a 3,70 mm
di 0,04 in 0,04 mm

Contenitore del cuscinetto
d'articolazione:

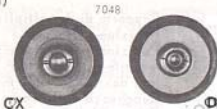


ASSALI
SOSPENSIONI
STERZO

SOSPENSIONI

Ammortizzatori: D T.T. → 12.1970 (smontabili e riparabili) (vedere disegno a fianco)
D T.T. 12.1970 → (non smontabili: occorre sostituire l'insieme sfera-ammortizzatori)

Riferimenti sugli ammortizzatori (foto).



Altezze: Le altezze anteriore e posteriore sono misurate fra la parte inferiore delle barre antirullo e il piano d'appoggio delle ruote:

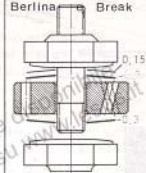
	Altezza ant.	Altezza post.	D.T.E
Berlina	235 ± 3 mm	335 ± 10 mm 0	335 ± 10 mm 0
		350 ± 10 mm 0	

La regolazione delle altezze deve essere effettuata con il veicolo in posizione "strada" ed il motore avviato. Barra antirullo ant.: Posizione laterale della barra antirullo: $h = 110 \pm 0,5$ mm

D 43-2

Ammortizzatore ant.

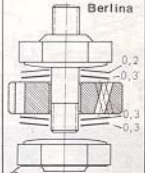
Berlina Break



D 43-3

Ammortizzatore post.

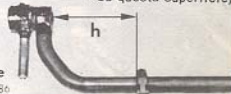
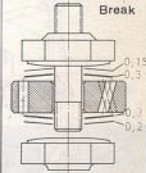
Berlina



D

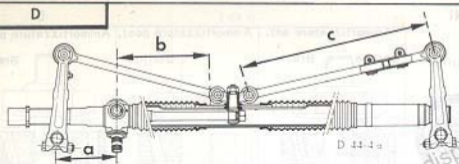
Ammortizzatore post.

Break



1680

ASSALI
SOSPENSIONI
STERZO



STERZO

Angolo di sterzata: $42^{\circ} - \frac{0}{10}$

Diametro di sterzata: tra muri : 11 m
tra marciapiedi: 9,40 m

Rapporto di demoltiplicazione: 1/20

Posizione laterale: $a = 122,5 \pm 2,5$ mm

Posizione linea retta: La razza del volante correttamente orientata (30° sotto la linea orizzontale, lato destro) $b = 275$ mm

Lunghezza delle barre di rinvio: $C = 402$ mm

Pistone della cremagliera: serrare il dado, poi allentarlo di $1/6$ di giro

Servosterzo: E' necessario regolare la posizione angolare con l'aiuto dell'apparecchio 1955-T. La regolazione della camme del punto zero deve essere effettuata su strada.

Servosterzo

Scambio di pressione: 65 ± 5 Kg/cm²

Regolazione tramite le viti → del raccordo tornante dello sterzo.



2238

STERZO ASSALE ANTERIORE

CX 2000 - 2200

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

Il controllo deve essere effettuato con l'aiuto di un apparecchio ottico.

Incidenza: (regolabile tramite lo spostamento delle rondelle del braccio inferiore d'assale). Angolo di incidenza per lettura agli apparecchi ottici: $- 0^{\circ} 25'$ a $- 1^{\circ} 15'$

Parallelismo: Convergenza delle ruote (in avanti): 1 a 4 mm

Il controllo dei valori forniti deve essere effettuato: motore avviato, in posizione "strada" e con le altezze regolate.

Regolazione del parallelismo: 1/4 di giro sul registro della barra ≈ 1 mm

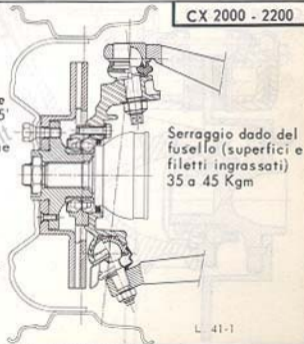
IMPORTANTE: Le lunghezze delle filettature visibili delle barre dello sterzo destre e sinistre devono essere pari a circa 2 mm

Braccio dell'assale anteriore

Spessore coppetta d'appoggio posteriore del braccio superiore = 9,34 mm

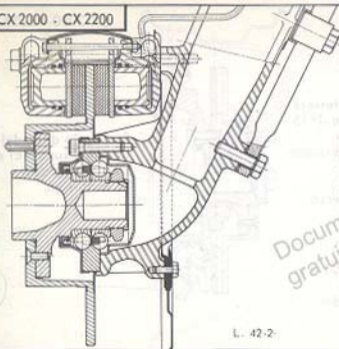
Spessore coppetta d'appoggio anteriore del braccio superiore = 9,34 a 10,04 mm
di 0,14 in 0,14 mm

Gioco laterale del braccio superiore e inferiore prima del serraggio del dado
= 0 a 0,9 mm



ASSALI
SOSPENSIONI
STERZO

CX 2000 - CX 2200



ASSALE POSTERIORE

Inclinazione (non regolabile): $0^{\circ} - 24'$

Parallelismo (non regolabile): Convergenza in avanti: 1 a 4 mm

Braccio dell'assale posteriore

I cuscinetti e le coppette di regolazione dell'articolazione dei bracci posteriori sono identiche a quelli dei bracci di sospensione anteriori.

Coppie di serraggio:

Dado d'articolazione dei bracci

(superfici e filetti ingrassati): 12 a 13 Kg

Dado del fusello (superfici e filetti ingrassati) 35 a 45 Kg

Vite di fissaggio del mozzo sui bracci. 2,75 Kg

Vite di fissaggio della ruota 6 a 8 Kg

Equilibratura delle ruote:

Equilibratura dinamica a 10 g al massimo.

L. 42-2

SOSPENSIONI

CX 2000 - 2200

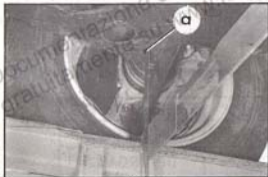
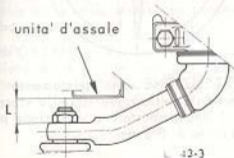
Ammortizzatori (riferimenti: vedere pagina 103)

Altezze: Le altezze anteriori sono misurate tra il punto "a" dell'unità d'assale e il piano d'appoggio delle ruote
 $= 165 \pm 8$ mm.

Le altezze posteriori sono misurate al disotto del punto "b" $= 213 \pm 8$ mm.

La regolazione delle altezze deve essere effettuata con il veicolo in posizione "strada" e il motore avviato al minimo.

Regolazione laterale della barra antirullo: La quota L deve essere pari a ± 2 mm per ciascun lato.



ASSALI
SOSPENSIONI
STERZO

CX 2000 - CX 2200

STERZO

L. 44-3

Rapporto di demoltiplicazione: 1/24,5 - Angolo di sterzata: $43^{\circ} 30' + \frac{1^{\circ}}{0}$

ATTENZIONE: In occasione di qualsiasi intervento sullo sterzo, non staccarne mai la traversa, a rischio di variare la geometria.

Comando dello sterzo:

Gioco tra il cardano ed il distanziale del canotto = 0,25 a 1 mm

Posizione della razza del volante in linea retta, razza verticale verso il basso,

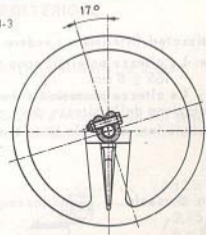
Orientamento del cardano: circa 17° a sinistra (vedere disegno).

Geometria dello sterzo

I. Variazione del parallelismo da determinare RUOTA PER RUOTA:

alla posizione bassa 0 a 1 mm di divergenza
 Dalla posizione "normale strada"
 alla posizione alta 0 a 1 mm di convergenza

II. In funzione dei risultati ottenuti al punto I, spostare verticalmente la traversa:



ATTENZIONE: Uno spostamento verticale della traversa dello sterzo di 1 mm comporta una variazione per la ruota di 0,8 mm.

		Posizione "alta"	Posizione "bassa"
Senso di orientamento	verso l'alto	DIVERGENZA	CONVERGENZA
	verso il basso	CONVERGENZA	DIVERGENZA

ASSALI
SOSPENSIONI
STERZO

TUTTI I TIPI

Veicoli	Dimensioni Pneumatici	Pressione (Kg/cm ²)	
		Ant.	Post.
2 CV 4-2CV6-Dyane Dyane 6 - AZU	125-15 X	1,4	1,8
AMI 8 Berlina	125-15 X	1,8	1,8
AMI 8 Break Mehari	135-15 X	1,4	1,8
AK	135-15 X	1,4	2
AMI Super T.T.	135 SR 15 ZX	1,8	1,9
GS T.T.	145 SR 15 ZX	1,8	1,9
GS Break Service	145 SR 15 ZX	1,8	2,1
D Special D Super - DS 20	180 HR 15 XAS	2	2
DS 23 Iniezione	185HR 15XAS	2,1	1,8

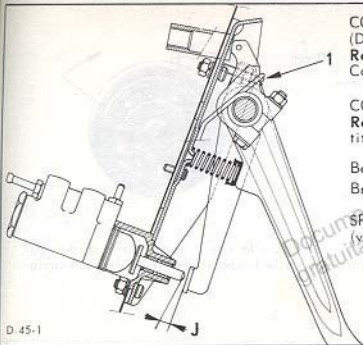
PNEUMATICI

Veicoli	Dimensioni Pneumatici	Press. (Kg/cm ²)		
		Ant.	Post.	
D Super 5 DS 23	180 HR 15 XAS	2	2	
DS 20 Break	180 HR 15 XAS	2	1,9	
DS 23 Break	180 HR 15 XAS	2	2,2	
CX 2000	Sterzo Mecc.	185 SR 14 ZX	2	2
		Serv.	185 HR 14 XVS	1,9
CX 2200	Sterzo Mecc.	185 HR 14 XVS	2	2
		Serv.	185 HR 14 XVS	1,9
C 32	175-16XCA TUB PR8	4,8	5,1	
C 35	195-16XCA TUB PR8	4	4,5	

POMPA FRENI - CILINDRETTI DELLE RUOTE

A

Veicolo	Date	Diametro della pompa freni (mm)	Diametro dei cilindretti delle ruote (in mm)	
			ANTERIORE	POSTERIORE
AYA 2 - AYCB - Mehari AZ (2 CV 4 - 2 CV 6) AZU - AK	6.1973 →	19	28,57	17,5
AZ (2 CV 4 - 2 CV 6) AZU AYB Mehari AMI 8 (Berline)	→ 6.1973 1.1972 → 6.1973 10.1968 → 5.1973 10.1968 → 6.1973 → 7.1969	20,6	28,57	17,5
AYA 2 AK AMI 8 (Break)	2.1970 → 6.1973 5.1968 → 6.1973 → 9.1969	20,6	28,57	19
AZ AZU	→ 2.1970 → 1.1972	22 22	25,5 28,57	19 19
Pompa freni, pistoncini delle staffe e cilindretti ruote sono montati sui veicoli AM, con freni a disco ant.				
AMI 8 T.T.	9.1969 →	17,5	4 pistoncini delle staffe ant. = 42	16 17,5



COMANDO DEL FRENO CON DOSATORE

(D Special - D Super - D Super 5)

Regolazione del pedale del freno:

Con l'aiuto della vite (1) regolare il gioco d'attacco del pistoncino:

$$J = 0,1 \text{ a } 0,5 \text{ mm}$$

COMANDO DEL FRENO CON RIPARTITORE (D T.T. salvo D Special)

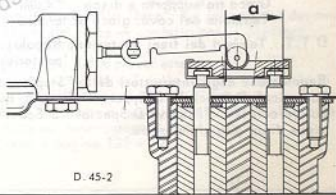
Regolazione del ripartitore: Per una pressione di 60 Kg/cm² nel ripartitore (pompa a mano) la distanza "a" deve essere di:

Berlina = $20,67 \pm 0,25 \text{ mm}$

Break = $20,42 \pm 0,25 \text{ mm}$

SPURGO DEI FRENI

(vedere pagine 125 e 126)



D.45-1

D.45-2

D

Diametro dei pistoncini dei freni anteriori: 60 mm

Diametro dei cilindretti delle ruote posteriori: Berlina = 18 mm - Break = 20 mm

Dischi: Spessore d'origine: $12 \pm 0,1$ mm - Spessore minimo = $11 \pm 0,1$ mm

Svergolamento massimo: 0,15 mm

Freno a mano:

Gioco tra dischi e placchetta: 0,1 mm

Gioco tra supporto e disco : 4 mm

Tensione del cavo, gioco al terminale della guaina: 0,3 a 0,5 mm

D T.T.: Tamburi dei freni posteriori: Regolazione degli eccentrici dei freni posteriori (senso delle frecce)

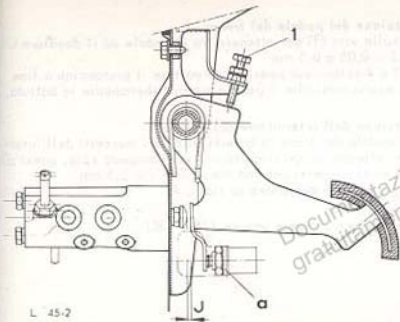
Regolazione degli interruttori dello "Stop":

Sui veicoli D Special - D Super - D Super 5: dopo l'accensione delle lampade, allentare la vite di regolazione di due giri.

Sui veicoli D T.T. (salvo D Special - D Super - D Super 5): dopo lo spegnimento delle lampade serrare la vite di regolazione di un giro al massimo.



1433

**Regolazione del pedale del freno:**

Agire sulla vite (1) per ottenere un gioco J da: 0,05 a 3 mm
 Dopo 3 o 4 azioni sul pedale, per portare il pistoncino a fine corso, assicurarsi che il pedale ritorni liberamente in battuta.

	Ant.	Post.
Diametro dei pistoncini dei freni:	42 mm	32 mm
Spessore dei dischi dei freni:	20 mm	9 mm
Spessore minimo dei dischi:	18 mm	7 mm

Regolazione dell'interruttore dello "Stop": Le lampade si devono accendere quando il pedale viene in contatto con il dosatore. Altrimenti orientare la staffa "a".

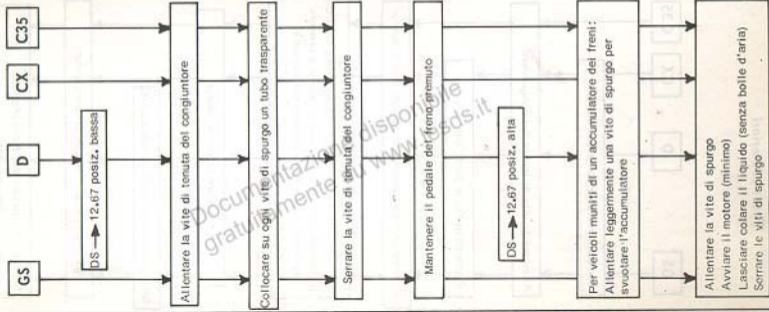
Freno a mano: Regolazione delle placchette.

Queste devono essere in contatto sul disco del freno al punto di svergolamento massimo dello stesso.

Le levette di comando del freno a mano in posizione di riposo devono essere in battuta sul loro appoggio.

Spurgo dei freni: (vedere pagine 125 e 126).

SPURGO DEI FRENI



GS - D - CX - C 35

Freni posteriori

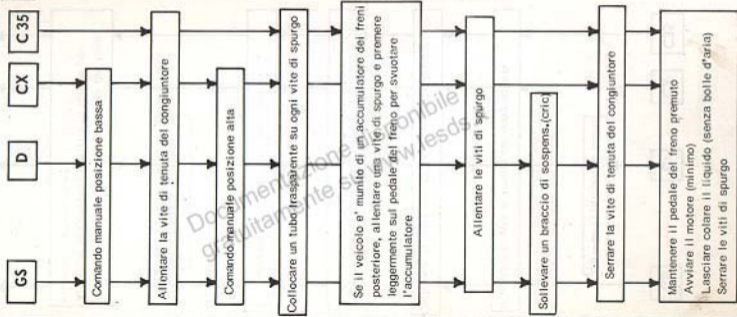


TABELLA DI TARATURA DEGLI ORGANI

TUTTI I TIPI

		GS	D	CX	C32 - C35
Congiuntore-Disgiuntore	Congiunzione Disgiunzione		140 a 150 Kg/cm ² 165 a 175 Kg/cm ²		
Accumulatore principale *	→ 3-73	$40 \begin{matrix} +5 \\ -10 \end{matrix}$ Kg/cm ²	DV - DT - DP $40 \begin{matrix} +5 \\ -10 \end{matrix}$ Kg/cm ² TT salvo DV-DT-DP $65 \begin{matrix} +2 \\ -15 \end{matrix}$ Kg/cm ²	$62 \begin{matrix} +2 \\ -10 \end{matrix}$ Kg/cm ²	62 ± 10 Kg/cm ²
	3-73 →	$62 \begin{matrix} +2 \\ -10 \end{matrix}$ Kg/cm ²	TT $62 \begin{matrix} +2 \\ -10 \end{matrix}$ Kg/cm ²		
Monocontatto	→ 3-73	60 a 80 Kg/cm ²	TT salvo DV-DT-DP 60 a 70 Kg/cm ² DV - DT - DP 55 a 85 Kg/cm ²	75 a 95 Kg/cm ²	105 a 125 Kg/cm ²
	3-73 →	75 a 95 Kg/cm ²	DV - DT - DP 75 a 95 Kg/cm ²		
Valvola di priorit�			110 a 130 Kg/cm ²		

* E' obbligatorio adattare il monocontatto adeguato, in caso di sostituzione dell'accumulatore principale.

TUTTI I TIPI

TABELLA DI TARATURA DEGLI ORGANI

		GS	D		CX	C32 - C35
Valvola di sicurezza			70 a 90 Kg/cm ²		110 a 130 Kg/cm ²	
Blocco pneumatico di sospensione	Anteriore	55 + 5 - 10 Kg/cm ²	Berlina	Break	75 + 2 - 10 Kg/cm ²	
			59 + 2 - 10 Kg/cm ²	59 + 2 - 10 Kg/cm ² 40 + 2 - 10 Kg/cm ² (amb)		
			TT salvo ambulanza 75 + 2 - 10 Kg cm ² (PR)			
Posteriore	35 + 5 - 10 Kg/cm ²	26 + 2 - 10 Kg cm ²	37 + 2 - 10 Kg cm ²	40 + 2 - 10 Kg/cm ²		
		35 + 2 - 10 Kg/cm ² (PR)	40 + 2 - 10 Kg/cm ² (PR)			
Accumulatore dei freni			TT salvo DV-DT-DP 40 + 2 - 10 Kg/cm ²			62 + 2 - 10 Kg cm ²

ALTERNATORI

D

	D TT → 3 1971	D.TT 3.1971 → 5 1972	D.TT con condizionat. (salvo DV)	D TT 5.1972 →
	PARIS-RHONE A 13 R 52 DUCELLIER 7530 A DUCELLIER 7530 B	PARIS-RHONE A 13 R 109 PARIS-RHONE A 13 R 110 DUCELLIER 7551 A DUCELLIER 7551 B	PARIS-RHONE A 13 R 119 DUCELLIER 7558 A	PARIS-RHONE A 13 R 119 DUCELLIER 7558 A
Erogazione: a 14 volts	16 A a 1080 g/m motore 35 A a 2350 g/m motore	16 A a 940 g/m motore 35 A a 2050 g/m motore	17,5 A a 1000 g/m motore 43 A a 2230 g/m motore	
Rapporto velocita' alternatore/motore	1,53/1	1,75/1	1,75/1	1,75/1

REGOLAZIONE

DUCELLIER 8360 A
Per alternatori:
7530 A - 7530 B - 7558 A
7551 A - 7551 B

PARIS-RHONE AYD 212
Per alternatori:
A 13 R 52 - A 13 R 109
A 13 R 110 - A 13 R 119

Regolazione: motore a 2300 giri/min
Per un'erogazione da 8 A - 13,4 a 14,4 volts
Per un'erogazione da 20 A - 13 a 14 volts

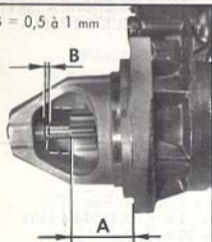
D

MOTORINI D'AVVIAMENTO

REGOLAZIONE DEL
PIGNONE D'INNESTO

7797

B = 0,5 à 1 mm



A = 37,50 mm mass.

Veicoli DS 23 Tutti i tipi:

Marca: PARIS-RHONE - 9 1969 → 3 1972

Tipo: D 10 E 52 (DX) - D 10 E 55 (DJ)

Veicoli Tutti i tipi (salvo DS 23) 9.1969 →

Marca: DUCELLIER

Tipo: 6201 A (DS 20)

6215 A (D Special - D Super)

DUCELLIER 3.1972 →

6200 A (DX) - 6225 A (DJ)

PARIS-RHONE
D 10 E 52 - D 10 E 55DUCELLIER
6201 A | 6200 A
6215 A | 6225 AIndotto: Diametro minimo del collettore dopo
rettifica

40 mm

31 mm

Spazzole: Lunghezza minima dopo usura

8 mm

8 mm

Controllo di un motorino d'avviamento su veicolo:

Intensità assorbita all'innesto del motore

190 a 210 A

150 a
170 A180 a
200 A

ALTERNATORI - REGOLATORI			CX 2000 - CX 2200
Veicoli	Alternatori		Regolatori
CX TT (salvo opzione gancio traino) 9.1974 → 9.1975 6.1975 → 9.1975	Trifase 12 volts - 53 A DUCELLIER 7584 B MOTOROLA 510-2		SEV-MARCHAL (F 14 V) 72717 102
CX TT (opzione gancio traino) 1.1975 → 9.1975 CX 2000 e 2200 TT 9.1975 →	Trifase 12 volts - 72 A PARIS-RHONE A 34 R 3		PARIS-RHONE AYC 2114
	DUCELLIER 7584 B	MOTOROLA 510-2	PARIS-RHONE A 14 R 3
Potenza a 3660 giri/min motore	740 W		1120 W
Tensione	14 V		
Rapporto veloc. alt. / mot.	2/18-1		
Spazzole: lungh. minima dopo usura	10 mm		5 mm
Inizio carica a caldo	500 giri/min motore		
Erogazione: a 14 volts			
a 680 g/m motore	21 A		33 A
a 1510 g/m motore	46 A		62 A
a 2750 g/m motore	51 A		70 A
a 3670 g/m motore	53 A		72 A
	Regolazione:		
	Motore a 2750 giri/min		
	Per un'erogazione da 8 A: 13,4 a 14,2 volts		
	Per un'erogazione da 20 A: 13 a 13,8 volts		

CX2000 - CX2200

MOTORINI D'AVVIAMENTO

REGOLAZIONE DEL
PIGNONE D'INNESTO

Marca:

Indotto: Diametro minimo del collettore
dopo rettifica:Controllo di un motorino d'avviamento
su veicolo:Intensità assorbita all'innesto del
motore:

Spazzole: Lunghezza minima dopo usura:

DUCELLIER 6236 A	PARIS-RHONE D9 E 16
30,25 mm	35,5 mm
150 a 170 A	
8 mm	8 mm

A = 30,5 mm massimo

B = 43,7 mm massimo

L. 53-1

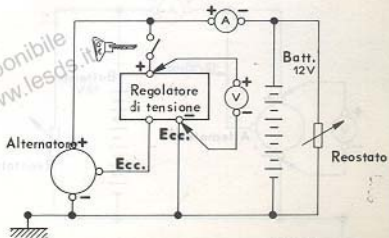
CIRCUITO DI CARICA

CONTROLLO DI UN REGOLATORE DI TENSIONE

Effettuare l'allacciamento indicato a fianco con l'aiuto di un amperometro A, di un voltmetro V e di un reostato.

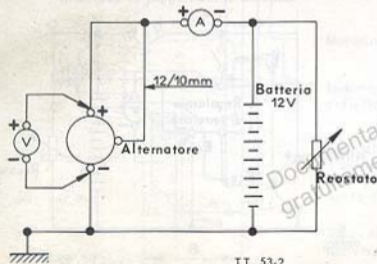
Seguendo i riferimenti degli strumenti del veicolo, regolare il regime motore e agire sul reostato per ottenere l'intensità.

Schema di montaggio di controllo



TT. 53-1

Schema di montaggio di controllo



TT. 53-2

CONTROLLO DELL'EROGAZIONE DI UN ALTERNATORE

Effettuare l'allacciamento a fianco indicato con l'aiuto di un amperometro A, di un voltmetro V e di un reostato.

Sul veicolo: Controllo dell'erogazione (batteria ben carica)

Per misurare l'erogazione dell'alternatore, in funzione dei dati di ciascun veicolo, aumentare progressivamente il regime motore e agire sul reostato per mantenere la tensione a 14 volts.