

AUTOMOBILES
CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE
DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE

Les opérations ci-après doivent être exécutées gratuitement entre
1000 et 1500 km.

Seules les fournitures :

- d'huiles neuves en remplacement des huiles de vidange du moteur
et de la boîte de vitesses,
- d'une cartouche de filtre à huile moteur,
- d'une cartouche filtrante de crépine de boîte de vitesses avec ses
joints,

seront facturées aux clients.

Les vérifications et les mises au point éventuelles qui en résultent
sont indispensables pour que les clients aient toute satisfaction de
leur véhicule.

T.S.V.P.

SOCIETE ANONYME AUTOMOBILES CITROEN

CAPITAL 600.000.000 F - SIEGE SOCIAL 117 à 167, QUAI ANDRE CITROEN - 75747 PARIS CEDEX 15 - R.C. SEINE 64 B 50 19
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Avenue Georges Clémenceau - 92 000 NANTERRE - Tél. 204-40-00 - Postes 577 et 578



**NOTE
TECHNIQUE**

N° 3 G ROTATIF

Le 3 Avril 1974

Confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

PAYS INTERESSES :

TOUS PAYS

VEHICULE GS BIOTOR

(GX série GG)

TRAVAUX A EXECUTER

A LA REVISION

DES 1000 Km

MECANIQUE

1. Retirer la roue de secours et la mettre dans le coffre.
2. Débrancher le tuyau d'alimentation d'air de postcombustion, du clapet anti-retour.
3. Vérifier l'ouverture complète des papillons (pédale d'accélérateur à fond).
4. S'assurer du branchement correct des capsules d'avance et de retard à dépression.
5. Nettoyer le filtre du réservoir hydraulique.
6. Contrôler la tension des courroies de pompe à eau et d'alternateur.
7. Vérifier le niveau de l'électrolyte de la batterie.
8. Vérifier le serrage des bornes du démarreur et de l'alternateur.
9. Vérifier et compléter s'il y a lieu, le niveau d'eau de la nourrice du circuit de refroidissement.
10. Contrôler la densité de l'antigel.
11. Retirer le couvercle de mécanisme de starter.

METTRE L'AVANT DU VEHICULE SUR CHANDELLES.

12. Déposer les roues avant.
13. Resserrer les fixations des entraîneurs des transmissions.
14. Vérifier la course du frein à main, la régler si nécessaire.
15. Contrôler le bon montage des plaquettes de frein, le parcours et le branchement des fils de témoin d'usure des plaquettes de frein.
16. Vérifier le libre coulissement des câbles de frein à main dans les guides de passages de roue et les enduire très légèrement de graisse.
17. Contrôler et régler, si nécessaire, l'accouplement du doseur d'huile après s'être assuré que la commande est bien en position ralenti.
18. Remonter les roues avant.

METTRE LE VEHICULE AU SOL.

19. Vérifier et établir, s'il y a lieu, la pression des pneus.

MISE AU POINT.

Mettre le contact :

20. Vérifier que la sécurité de pompe à essence coupe bien celle-ci après cinq secondes environ (écoute de la pompe).

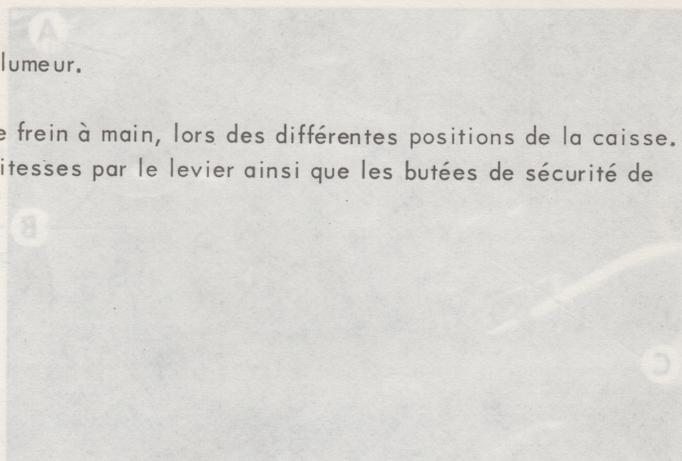
Mettre le moteur en marche : Tous les témoins rouges doivent s'éteindre

21. Laisser chauffer 10 à 15 minutes jusqu'au déclenchement des moto-ventilateurs. A ce moment précis, contrôler que le témoin rouge de température d'eau n'est pas allumé.

Pendant le temps de montée en température du moteur :

22. Vérifier la mise en pression de l'accumulateur principal (écoute des disjonctions et des conjonctions).
23. Vérifier l'étanchéité des raccords hydrauliques :
 - a) sous le capot,
 - b) sous la trappe de visite prévue dans le coffre arrière.
24. Vérifier le fonctionnement de la commande des hauteurs.
25. Vérifier le niveau du réservoir de liquide hydraulique et compléter si nécessaire (contrôle en position haute).
26. Vérifier le débit de l'alternateur (voltmètre thermique).
27. Vérifier l'installation électrique.
28. Vérifier le fonctionnement du lave-glace (orientation des gicleurs).
29. Vérifier le fonctionnement du bilame de commande du volet de départ.
30. Vérifier l'étanchéité du couvercle de carburateur.
31. Vérifier l'étanchéité du pointeau. Voir s'il y a présence d'essence dans le tube de mise à l'atmosphère de la cuve, car il ne peut y avoir de débordement visible extérieurement, sur le carburateur.

- 32. Contrôler l'angle de came.
- 33. Contrôler et régler, si nécessaire, le calage de l'allumeur.
- 34. Remonter le couvercle du mécanisme de starter.
- 35. Vérifier le libre débattement des gaines de câble de frein à main, lors des différentes positions de la caisse.
- 36. Vérifier et régler, si nécessaire, la sélection des vitesses par le levier ainsi que les butées de sécurité de marche arrière et de position « parking ».

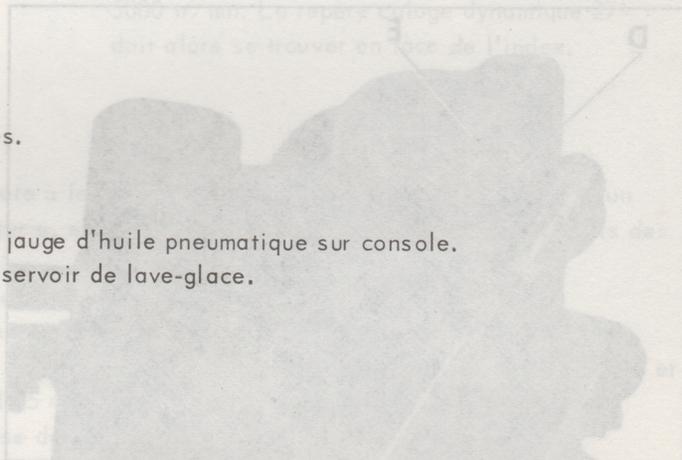


PLACER LE VEHICULE SUR UN ELEVATEUR.

- 37. Vérifier l'étanchéité :
 - a) des raccords des circuits hydrauliques
 - b) de l'ensemble moteur-boîte de vitesses.
- 38. Vérifier la garantie entre écrans et tube d'échappement.

STATION SERVICE

- 39. Vidanger le carter d'huile moteur.
- 40. Remplacer la cartouche de filtre à huile moteur.
- 41. Vidanger la boîte de vitesses (trois bouchons).
- 42. Remplacer la cartouche filtrante de boîte de vitesses.
- 43. Faire le plein d'huile moteur.
- 44. Faire le plein d'huile de la boîte de vitesses.
- 45. Vérifier et étalonner, si nécessaire, le niveau de la jauge d'huile pneumatique sur console.
- 46. Vérifier et compléter, si nécessaire, le niveau du réservoir de lave-glace.



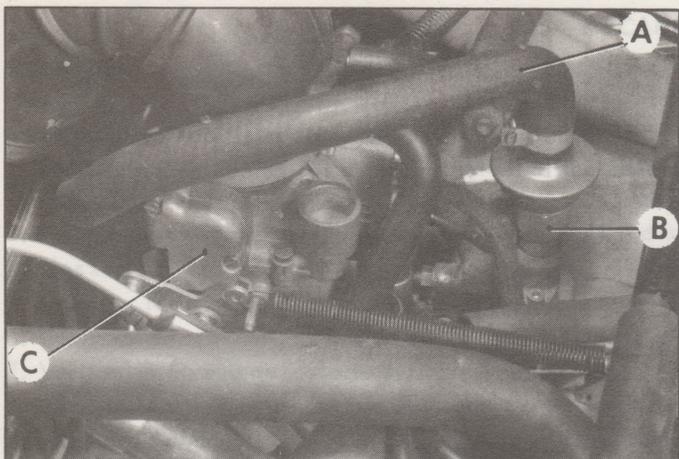
CONTROLE - ESSAI - FINITION

- 47. Essayer le véhicule et noter les retouches éventuelles à effectuer.
 - Pendant l'essai, s'assurer du fonctionnement du bruiteur de survitesse.
 - Dès le retour d'essai et sans attendre que le moteur refroidisse :
- 48. Arrêter le moteur pour déposer le clapet anti-retour.
- 49. Remettre le moteur en marche et régler le ralenti.
- 50. Arrêter le moteur pour remettre le clapet anti-retour.
- 51. Procéder aux retouches éventuelles notées précédemment.
- 52. Rebrancher le tuyau d'alimentation d'air de postcombustion sur le clapet anti-retour.
- 53. Remettre la roue de secours à sa place.
- 54. Procéder au lavage du véhicule.

2,3	1,7	2,1	1,5 HR 11 XAS
-----	-----	-----	---------------

EXECUTION DES TRAVAUX

12 390



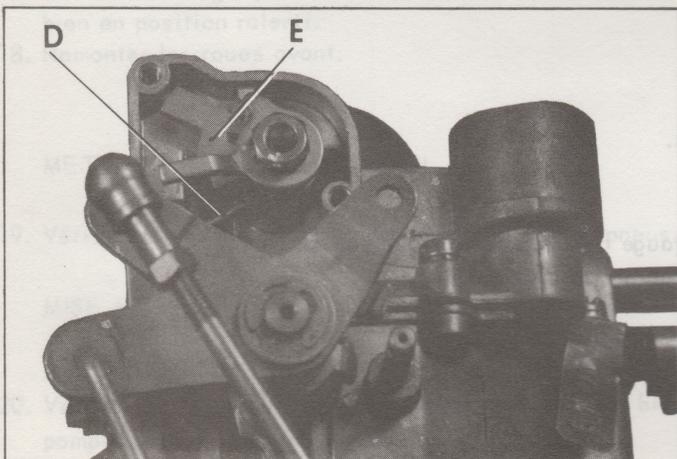
A. Tuyau d'alimentation d'air de post-combustion.

B. Clapet anti-retour.

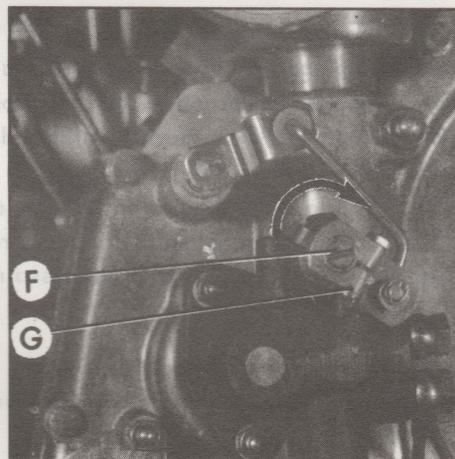
C. Couvercle du mécanisme de starter.

4. Voir schéma du dispositif anti-pollution figurant dans la Note Technique N° 1 G Rotatif, 9 et 10. Le liquide de refroidissement est constitué de 40 % d'antigel TOTAL et de 60 % d'eau correspondant à une protection jusqu'à - 22° C.
11. Voir photo (ci-dessus).
12. Les chandelles devront être placées sous les renforts de caisse.
13. Avant de resserrer les entraîneurs, remonter au minimum trois vis-toc (sans serrage excessif pour ne pas marquer le cône) afin de ne pas cisailer les deux vis à tête fraisée qui positionnent le disque. Utiliser l'embout mâle 1934-T. Voir Opération GG. 372-1 du Fascicule N° 2 du Manuel de Réparations N° 620. Couple de serrage = 100 mAN (10 m.kg).
14. Voir Opération GG.454-0 du Fascicule N° 1 du Manuel de Réparations N° 620.
17. Réglage du doseur d'huile.

12 401



12 656



Pour être en position ralenti, la tige D ne doit pas être en butée sur la came E. Placer manuellement, si nécessaire, la tige dans la position demandée.

Dans cette position, l'axe F de commande du doseur d'huile ne doit pas pouvoir tourner dans le sens des aiguilles d'une montre.

Dans le cas contraire, positionner la chape G afin que cette condition soit obtenue.

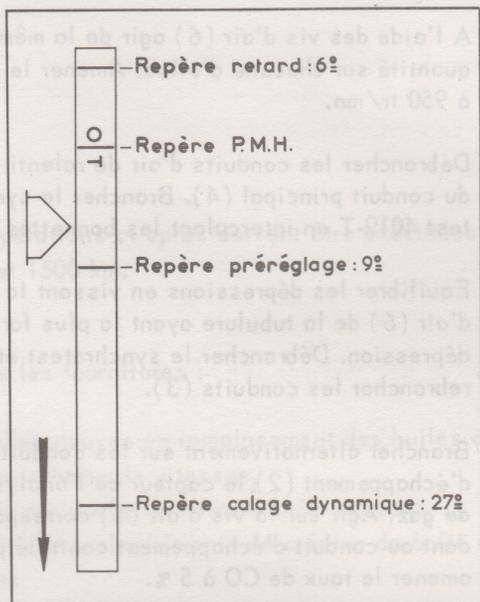
18. Les vis-tocs de roue doivent être montées, cônes et filets graissés. Respecter un couple de serrage de 60 à 80 mAN (6 à 8 m.kg).

19. Pression des pneus (en bars).

PNEUS	AVANT	ARRIERE	SECOURS
165 HR 14 XAS	2,1	1,7	2,3

29. On doit retomber dans la position ralenti décrite au chapitre 17. Mais cette condition est maintenant réalisée par le chauffage du bilame et non plus manuellement.
32. Utiliser un contrôleur d'angle de came.
- Brancher le « + » du contrôleur à la connexion (fiche bleue) du fil de l'allumeur.
- Angle de came = $63 \pm 2^\circ$
- Rapport DWELL = $70 \pm 3\%$
33. Connecter une lampe stroboscopique sur le fil de bougie du rotor N° 1 (côté pompe à eau).

G. 21-20

**Contrôler :**

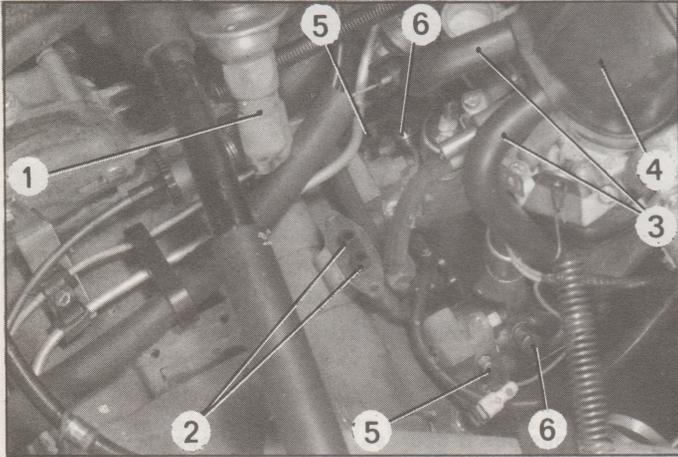
- 1° Capsules à dépression branchées, levier de vitesses au point mort, ralenti moteur à 1000 ± 50 tr/mn, le repère « retard » 6° doit se trouver en face de l'index.
- 2° Capsules à dépression débranchées, levier de vitesses au point mort, le ralenti doit passer à 1400 ou 1500 tr/mn.
- 3° Capsules à dépression débranchées, levier de vitesses au point mort, amener le moteur à 5000 tr/mn. Le repère calage dynamique 27° doit alors se trouver en face de l'index.

35. Faire varier les hauteurs de caisse de la position haute à la position basse en vérifiant qu'il n'y ait aucun obstacle (tuyaux, ressorts, pompe à eau, support batterie, etc ...) qui puisse s'opposer aux débattements des câbles de frein à main.
36. Voir Opération GG. 334-1 du Fascicule N° 2 du Manuel de Réparations N° 620.
39. Dévisser le bouchon de vidange du carter tôle d'huile moteur avec une clé Allen de 10.
40. Avant de retirer la cartouche, placer sous celle-ci un chiffon pour éviter tout écoulement entre carter d'huile et bloc moteur. Cartouche filtrante PURFLUX LS 425, N° 5 455 490 E.
41. La vidange de la boîte de vitesses nécessite la dépose des trois bouchons de vidange.
42. La crépine d'aspiration est semblable à celle de la GS trois vitesses, mais la partie filtrante est démontable de la vis-bouchon. Ne changer que la cartouche filtrante livrée avec les joints d'étanchéité. Référence P.R : 5 444 026 W.
43. Remplissage moteur: Utiliser l'huile TOTAL GTS 20 W 50, été comme hiver.
- Capacité après vidange et échange de la cartouche : 4,75 litres
 - Capacité entre mini et maxi de la jauge : 2 litres
- Pour vérifier le niveau, faire tourner le moteur pour remplir la cartouche.
44. Remplissage de la boîte de vitesses : Utiliser l'huile TOTAL « FLUIDE T » uniquement.
- Le bouchon de remplissage se trouve sous la batterie.
- Capacité après vidange et échange de la crépine : 2 à 3 litres suivant écoulement
 - Capacité entre mini et maxi de la jauge : 0,150 litre
- Le niveau s'effectue moteur tournant, levier de vitesses en position « parking » après avoir manœuvré le levier (de 2ème en 3ème par exemple), plusieurs fois de suite. Utiliser la jauge de B.V.
45. Etalonnage de la jauge pneumatique :
- Agir en vissant ou dévissant la vis de réglage accessible par le trou apparent de l'enjoliveur de la jauge pneumatique.

49. Réglage du ralenti :

Moteur chaud après essai routier ou simulation sur banc.

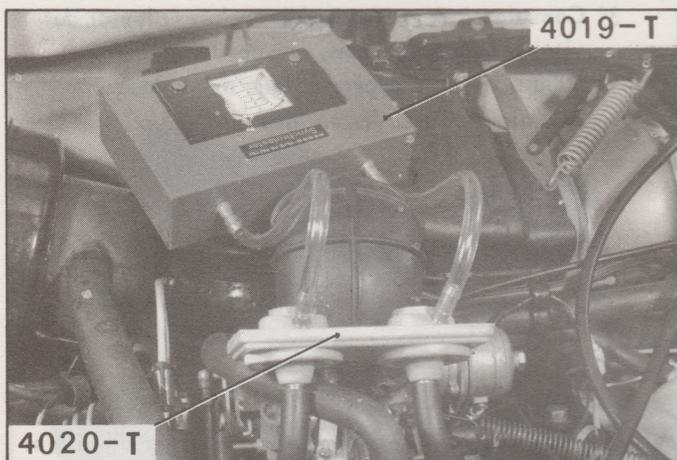
12 391



1. Déposer le clapet anti-retour (1).
2. Brancher sur un fil de bougie un compte-tours électronique.
3. A l'aide des vis d'air (6) agir de la même quantité sur chacune d'elles. Amener le régime à 950 tr/mn.
4. Débrancher les conduits d'air de ralenti (3) du conduit principal (4). Brancher le synchrotest 4019-T en intercalant les bonnettes 4020-T.

Equilibrer les dépressions en vissant la vis d'air (6) de la tubulure ayant la plus forte dépression. Débrancher le synchrotest et rebrancher les conduits (3).

12 563



5. Brancher alternativement sur les conduits d'échappement (2), le capteur de l'analyseur de gaz. Agir sur la vis d'air (5) correspondant au conduit d'échappement contrôlé, pour amener le taux de CO à 5 %.

Répéter ces opérations dans l'ordre et conditions décrites ci-dessus jusqu'à l'obtention :

- d'un régime de 1000 ± 50 tr/mn,
- de dépressions égales,
- de valeurs identiques de CO, égales à 5 % par conduit.

Si pendant le réglage, les ventilateurs se mettaient en route, attendre l'arrêt de ceux-ci avant de poursuivre les opérations.