



CITROËN
DIVISION APRÈS - VENTE
SERVICE TECHNIQUE

NOTE TECHNIQUE

VÉHICULES TOUS TYPES

APPLICATION :

Filiales EUROPE

CONCERNE :

**VEHICULES TOUS TYPES
ANNÉE-MODÈLE 1989**

N° 88-157 XT

DIFFUSION :

Filiales EUROPE

**TRAVAUX A EXÉCUTER
A LA PREMIÈRE RÉVISION**

Le 1^{er} Juillet 1988

537

IMPORTANT

- Cette note annule et remplace l'ensemble des Notes déjà parues sur le sujet.
- Elle regroupe les opérations à effectuer sur l'ensemble des véhicules de la gamme "Année-Modèle 1989".
- Il est conseillé de n'effectuer cette révision qu'aux environs de **1 500 km.**

- Les opérations citées doivent être exécutées gratuitement.
- 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 éventuellement boîte de vitesses,
- de cartouche filtrante d'huile moteur,
- de liquide de complément du ou des lave-glaces,

seront facturées au client.

1 C 35 Diesel REGLAGE DE LA POMPE D'INJECTION BOSCH

REGLAGE DES COMMANDES (moteur chaud).

Ralenti accéléré : Vérifier que le câble (1) n'est pas tendu, sinon agir sur le tendeur de gaine.

Ralenti normal : Vis du conjoncteur-disjoncteur desserrée, ressort de rappel (2) et biellette d'accélération (3) décrochés, le régime doit être de 725 ± 25 tr/mn.

Sinon agir sur la vis-butée (4).
Régler la longueur de la biellette pour obtenir $L1 = 14$ mm.

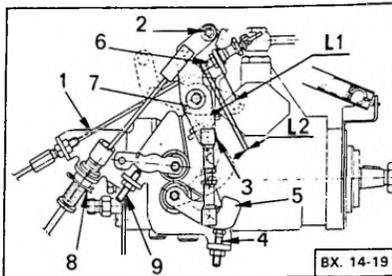
Le levier d'accélération (5) étant en appui sur la vis-butée (4) :

$L2 = 0,1 \begin{matrix} +0,3 \\ 0 \end{matrix}$, sinon agir sur la vis (6).

Réglage de la commande d'accélération :

Pédale appuyée à fond : le levier (5) doit être en appui sur la vis (7) ; sinon déplacer l'agrafe (8).

REMARQUE : Les réglages des vis (7) et (9) ne doivent jamais être modifiés.



2 C 35 Diesel REGLAGE DE LA POMPE D'INJECTION ROTO DIESEL Type DPA

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 la pige P ($\varnothing = 3$ mm).

Placer une cale C d'épaisseur 2 mm (→) 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 P et C.

Réglage du ralenti (850 ± 25 tr/mn) :

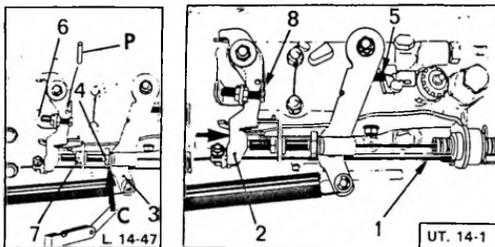
Desserrer le contre-écrou et agir sur la vis (8).

Contrôle de la décélération :

Accélérer le moteur à 3000 tr/mn.

Si la «plongée» est :

- trop importante : dévisser (4) de 1/4 de tour,
- trop lente : visser de 1/4 de tour.



3 C 25 Diesel REGLAGE DE LA POMPE D'INJECTION BOSCH VE R 272-1

MOTEUR FROID

Contrôle et réglage de la commande de ralenti accéléré :

S'assurer en poussant (→) le levier (a) qu'il se trouve en butée. Sinon, effectuer le réglage au moyen du serre-câble (3). Ajuster au moyen de l'arrêt de gaine (b).

MOTEUR CHAUD

Contrôle de la commande d'accélérateur :

- S'assurer que le câble du ralenti accéléré (c) n'est plus sous tension.

- Appuyer à fond sur la pédale d'accélérateur (moteur à l'arrêt).

- Vérifier que le levier (2) est en appui sur la butée (4). Sinon, modifier la position de l'épingle de câble.

Réglage du ralenti :

Desserrer la vis (5) jusqu'à suppression du contact du levier (2) sur l'extrémité de la vis.

Régler le ralenti entre 750 et 800 tr/mn en agissant sur la vis-butée de ralenti (1).

Réglage du débit résiduel (anti-calage) :

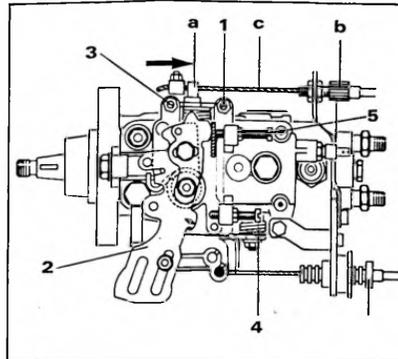
Engager une cale d'épaisseur 1 mm entre le levier (2) et la vis-butée (5).

Régler la vis-butée (5) pour obtenir un régime supérieur de 50 tr/mn au régime de ralenti. Déposer la cale.

Réglage du ralenti accéléré :

Mettre le levier (a) en appui sur la vis-butée (3) de ralenti accéléré.

Régler le régime moteur à 950 ± 50 tr/mn en agissant sur la vis-butée.



4 C 25 - C 25 Diesel Turbo REGLAGE DE LA POMPE D'INJECTION ROTO DIESEL Type DPA

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 la pige P ($\varnothing = 3$ mm).

Placer une cale C d'épaisseur 1,5 mm (→) 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 P et C.

Réglage du ralenti (850 ± 25 tr/mn) :

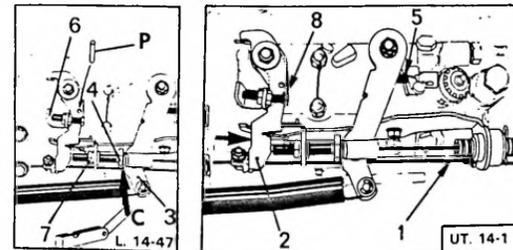
Desserrer le contre-écrou et agir sur la vis (8).

Contrôle de la décélération :

Accélérer le moteur à 3000 tr/mn.

Si la «plongée» est :

- trop importante : dévisser (4) de 1/4 de tour,
- trop lente : visser de 1/4 de tour.



5 Diesel

Toutes saisons
TOTAL DIESEL MAX 10W40
TOTAL SUPER DIESEL PLUS 15W40
Régions très froides (à partir de -10° C)
TOTAL DIESEL MAX 10W40

Essence

Toutes saisons
TOTAL GTi 3 10W40
TOTAL GTS PLUS 15W40
(sauf CX 25 IE Turbo 2)
TOTAL GTV 15W50 (CX 25 IE Turbo 2)

APPELLATIONS COMMERCIALES FRANÇAISES

6 BV Mécaniques : TOTAL Transmission BV 75 W/80 W
BV Automatiques : TOTAL DEXRON

7 Additif "Glace Net" été : ZC 9 858 242 U — Liquide prêt à l'emploi :

1 litre : ZC 875 279 U
1/2 litre : ZC 875 280 U