| CITROËN<br>DIVISION APRÈS - VENTE<br>SERVICE TECHNIQUE | NOTE TECHNIQUE | VEHICULES TOUS TYPES |
|---|---|---|
| APPLICATION :<br>**FRANCE** | CONCERNE :<br>**VEHICULES TOUS TYPES SAUF CX** | **N° 88-158 TT** |
| DIFFUSION :<br>**TOUS PAYS** | **TRAVAUX A EXÉCUTER A LA PREMIÈRE RÉVISION** | Le 1er Juillet 1988 |

532

**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.

TRAVAUX A EXÉCUTER

| OPÉRATIONS / TYPES | MOTEURS DIESEL | | | MOTEURS ESSENCE | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | C35 | C25 Turbo C25 | BX Turbo BX VISA C15 | C35 | C25 | BX GTI 16 soupapes | BX19 BX16 BX15 | BX14 C15 AX | VISA 4 cyl. | AXEL | VISA 2 cyl. | A Tous Types |
| **ATELIER**<br>— **Resserrer la culasse** (à froid) en respectant l'ordre de serrage classique | ●<br>*1er serrage*<br>5,5 m.daN<br>*2e serrage*<br>9,5 à 10 m.daN | | | ●<br>*1er serrage*<br>3 m.daN<br>*2e serrage*<br>6 à 6,5 m.daN | | | | | | | | |
| — **Régler les culbuteurs** à froid | ●<br>Adm : 0,30 mm<br>Echpt : 0,20 mm | ●<br>Adm : 0,30 mm<br>Echpt : 0,20 mm | | ●<br>Adm : 0,20 mm<br>Echpt : 0,25 mm | ●<br>Adm : 0,10 mm<br>Echpt : 0,25 mm | | | | | | | |
| — **Régler le(s) ralenti(s) et CO et $CO^2$** | | | | ● | ● | VOIR TABLEAU CI-CONTRE | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| — **Régler le ralenti,**<br>— **Contrôler le dispositif anti-calage** | ●<br>BOSCH (1)<br>ROTO DIESEL (2) | ●<br>(3) | | | | | | | | | | |
| **STATION SERVICE**<br>— **Vidanger, faire le plein d'huile moteur**<br>• contenance après échange cartouche (quantités en litres)<br>• qualité d'huile : (4) | ●<br>5 | ●<br>5,6 | ●<br>5 | ●<br>5,2 | ●<br>4,4 | ●<br>5,3 | ●<br>5 | ●<br>3,5 | ●<br>5 | ●<br>4 | ●<br>3,3 | ●<br>2,7 |
| — **Remplacer la cartouche filtre à huile** | ●<br>PURFLUX LS 468 A MANN 95638747 | ●<br>PURFLUX LS 483 | ●<br>PURFLUX LS 468 A MANN 95638747 | ●<br>PURFLUX LS 468 A MANN 95638747 | ●<br>PURFLUX LS 468 A MANN 95638747 | ●<br>PURFLUX LS 468 A MANN 95638747 | ●<br>PURFLUX LS 468 A MANN 95638747 | ●<br>PURFLUX LS 468 A MANN 95638747 | ●<br>PURFLUX LS 498 C MANN 95637804 | ●<br>PURFLUX LS 450 A | ●<br>PURFLUX LS 131 | ●<br>PURFLUX LS 131 |
| — **Vidanger, faire le plein de la boîte de vitesses**<br>— **Vidanger, faire le plein des réducteurs**<br>• qualité d'huile (5) Quantités en litres<br>• M = BV mécanique<br>• A = BV auto. (+ complément à chaud, moteur tournant) | ●<br>●<br>1,9 + 0,6 par réducteur | ●<br>1,25 | ●<br>M : 2<br>A : 2,5 | ●<br>●<br>1,9 + 0,6 par réducteur | ●<br>1,25 | ●<br>2 | ●<br>M : 2<br>A : 2,5 | | ● | ●<br>1,4 | ●<br>1,4 | ●<br>0,9 |
| — **Vérifier l'étanchéité des circuits hydrauliques et de l'ensemble moteur-boîte de vitesses** | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| — **Vérifier l'état des différentes gaines d'étanchéité des éléments de suspension, direction et transmissions** | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| — Établir les niveaux du ou des lave-glaces • Compléments (6) | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| — **Vérifier le niveau du circuit de refroidissement moteur** (s'il doit y avoir complément, vérifier l'étanchéité du circuit sous une pression supérieure de 0,2 bar à la *pression normale*) | ●<br>0,8 bar | ●<br>1 bar | ●<br>1 bar | ●<br>0,5 bar | ●<br>1 bar | ●<br>1 bar | ●<br>1 bar | ●<br>1 bar | ●<br>1,1 bar | | | |
| — **Vérifier la pression des pneumatiques.** Les pressions sont indiquées par une étiquette dans l'entrée de porte avant gauche | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |

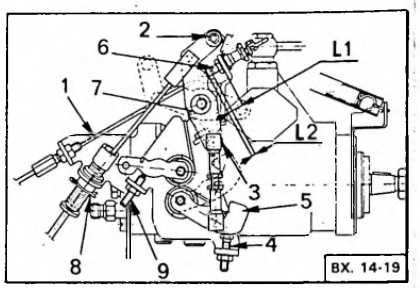
| VEHICULES | | RALENTIS (tr/mn) | ANTIPOLLUTION CO | ANTIPOLLUTION $CO_2$ | OBSERVATIONS |
|---|---|---|---|---|---|
| C 35 | | 850 à 900 | 0,8 à 1,4 % | > 9 % | |
| C 25 | | 800 à 850 | 0,5 à 2,5 % | ≥ 9 % | |
| BX GTI 16 soupapes | | non réglable | 0,8 à 1,5 % | > 13 % | |
| BX 19 GTI | BVM | 800 à 850 | 2 à 2,5 % | > 10 % | Climatiseur en fonction : 950 à 1 000 tr/mn |
| | BVA | 800 à 850 (vitesse engagée) | | | |
| BX 19 TRS | BVM | 650 à 700 | 0,8 à 1,5 % | > 10 % | Climatiseur en fonction : 850 à 950 tr/mn |
| | BVA | 650 à 750 (vitesse engagée) | | | |
| BX 16 | BVM | 750 à 850 | 0,8 à 1,5 % | > 10 % | Climatiseur en fonction : 900 à 1 000 tr/mn |
| | BVA | 750 à 850 (vitesse engagée) | | | |
| BX 15 | | 650 à 750 | 0,8 à 1,5 % | > 10 % | Climatiseur en fonction : 850 à 950 tr/mn |
| BX – BX14 | | 700 à 800 | 0,8 à 1,2 % | > 9 % | |
| C15 | | | | | |
| AX SPORT | | 800 à 900 | 1 à 2 % | | |
| AX GT | | 700 à 800 | 0,8 à 1,2 % | | |
| AX10 – 11 – 14 | | | | | |
| VISA 4 cyl. | | 700 à 750 | | | |
| AXEL12 | | 700 à 750 | 0,5 à 1,5 % | > 10 % | |
| AXEL11 | | 900 à 950 | 1 à 2,5 % | | |
| VISA 2 Cyl | | 750 à 850 | 0,8 à 1,2 % | > 9 % | |
| A tous types | | 800 à 850 | 0,8 à 1,5 % | | |

Voir au dos

## 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** $^{+0,3}_{0}$ , 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).

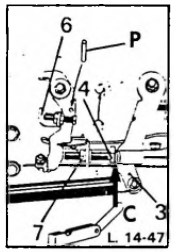
REMARQUE : Les réglages des vis (7) et (9) ne doivent jamais être modifiés.

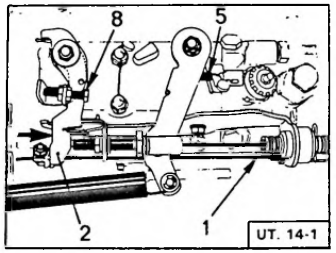
## ② C 35 Diesel — REGLAGE DE LA POMPE D'INJECTION ROTO DIESEL Type DPA

**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** (Ø = 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).

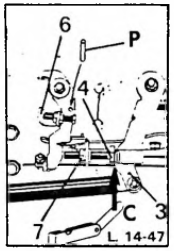
**Contrôle de la décélération :**
Accélérer le moteur à 3000 tr/mn.
Si la «plongée» est :
– trop rapide : dévisser (4) de 1/4 de tour,
– trop lente : visser de 1/4 de tour.

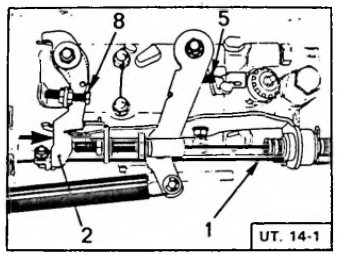
## ③ C25-C25 Diesel Turbo — REGLAGE DE LA POMPE D'INJECTION ROTO DIESEL Type DPC

**Réglage de la commande de ralenti accéléré :**
*Moteur froid* : Le câble (1) doit être tendu et le levier (2) en position MAXI (en butée à droite) ; sinon agir sur le tendeur du câble ou le serre-câble.
*Moteur chaud* : Vérifier que le câble (1) est sans tension et que le levier (2) est en butée à gauche ; il doit exister un déplacement du câble, supérieur à 6 mm.

**Réglage de la commande d'accélérateur**
(moteur arrêté) :
Levier (3) en appui sur (5) (pédale à fond) ou sur (4) (câble sans tension).

**Réglage du débit résiduel :**
Pousser le levier de stop (6) et engager la pige **P** (Ø = 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 rapide : dévisser (4) de 1/4 de tour,
– trop lente : visser de 1/4 de tour.

## ④

| Diesel | Essence |
|---|---|
| Toutes saisons<br>TOTAL DIESEL MAX 10W40<br>TOTAL SUPER DIESEL PLUS 15W40<br>Régions très froides (à partir de −10° C)<br>TOTAL DIESEL MAX 10W40 | TOTAL GTi 3 10 W 40<br>TOTAL GTS PLUS 15W40 (sauf CX 25 IE Turbo 2)<br>TOTAL GTV 15W50 (CX 25 IE Turbo 2) |

## ⑤

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

## ⑥

Additif "Glace Net" été : ZC 9 858 242 U — Liquide "Toutes Saisons" prêt à l'emploi :
1 litre : ZC 875 279 U
1/2 litre : ZC 875 280 U