

TECHNISCHE DATEN PKW

86

CAR 000860



Das Datenheft wird jedes Jahr neu überarbeitet. Angaben für ältere Fahrzeuge entfallen, Neuerungen des laufenden Modelljahres werden mit aufgenommen. Wir empfehlen Ihnen daher die vorangegangenen Ausgaben aufzubewahren.

Einleitung

Dieses Datenbuch enthält die wesentlichsten technischen Daten, Einstell- und Kontrollverfahren der CITROËN-Fahrzeuge aller Modelle.

Es ist vorwiegend für das deutsche CITROËN-Vertragswerkstättenetz gültig. Fahrzeuge für Österreich und die Schweiz sind zum Teil unterschiedlich ausgerüstet, was besonders mit den jeweiligen Abgasbestimmungen dieser Länder zusammenhängen kann. Ebenso kann der Zeitpunkt für den Beginn der Serienproduktion einzelner Modelle unterschiedlich sein.

Themengliederung in folgende acht Gruppen:

Motor

Zündanlage

Vergaser – Einspritzanlage

Kupplung – Getriebe – Gelenkwellen

Achsen – Federung – Lenkung

Bremsanlage

Hydraulik

Elektrische Anlage

Innerhalb dieser Gruppen werden die einzelnen Fahrzeuge in der Reihenfolge VISA – C 15 – BX – CX – und ALLE MODELLE aufgeführt. Am Ende des Datenbuches finden Sie eine Übersicht über die ab Januar 1986 – Dezember 1986 erschienenen Technischen Rundschreiben.

Sollte dieses Datenbuch nicht in allen Punkten Ihren Wünschen entsprechen, sind wir für Anregungen und Verbesserungsvorschläge jederzeit dankbar. Schreiben Sie uns an eine der nebenstehend aufgeführten Anschriften oder rufen Sie uns einfach an:

- was fehlt?*
- was ist überflüssig?*
- was sollte näher erklärt werden?*

*CITROËN Automobil AG
Postfach 90 30 80
D-5000 Köln 90*

Telefon (0 22 03) 4 40

*CITROËN Österreich Gesellschaft m.b.H
Perfektastraße 75
A-1234 Wien 23*

Telefon (02 22) 86 46 01-05

*CITROËN (Suisse) S.A.
27, route des Acacias
CH-1211 Genf 24*

Telefon (0 22) 42 66 00

Füllmengen auf einen Blick (in Liter)

| Modelle | A | LNA 4-ZYL. | VISA 2-ZYL. | VISA/C15E 4-ZYL. | VISA/GTi/ VISA/C15D | GSA | BX BX 14 | BX 16 BX 19 | BX 19 Diesel | CX 2.0/2.2 | CX 2.4/2.5 | CX 2.5 GTi Turbo | CX 25 D | CX 25 D Turbo |
|---|--------------|----------------------------|------------------------|-----------------------------|--------------------------------|----------------|----------------------------|------------------------|-------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------------|----------------|--------------------------|
| Motoröl | 2,3 | <i>siehe* Getriebe</i> | 3,0 | <i>siehe* Getriebe</i> | 4,5 | 3,5 | <i>siehe* Getriebe</i> | 5,0** | 5,0 | 5,0 | 4,7 | 4,7 | 4,7 | 5,0 |
| Mit Ventildeckel | 2,5 | – | 3,2 | – | – | 3,7 | – | – | – | – | – | – | – | – |
| Mit Filterwechsel | 2,7 | *** | 3,3 | *** | 5,0 | 4,0 | *** | 5,3 | 5,3 | 5,3 | 5,3 | 5,4 | 5,3 | 5,6 |
| 4-Gang-Getriebe | 0,9 | 4,5 | 1,4 | 4,5 | 1,8 | 1,4 | 4,5 | – | – | – | – | – | – | – |
| 5-Gang-Getriebe | – | – | – | 5,0 | – | 1,5 | 5,0 | 1,8 | 1,8 | 1,8 | 1,8 | 1,8 | 1,8 | 1,8 |
| Automatikgetriebe Beim Wechsel ca. | – | – | – | – | – | – | – | – | 6,5 | – | 6,5 | – | – | – |
| | – | – | – | – | – | – | – | – | 2,5 | – | 2,5 | – | – | – |
| C-Maticgetriebe Beim Wechsel ca. | – | – | – | – | – | 4,0 | – | – | – | – | – | – | – | – |
| | – | – | – | – | – | 1,4 | – | – | – | – | – | – | – | – |
| Hydraulik Beim Wechsel ca. | – | – | – | – | – | 4,2 | 4,2 | 4,2 | 4,2 | 6,0 | 6,0 | 6,0 | 6,0 | 6,0 |
| | – | – | – | – | – | 2,9 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 4,0 | 4,0 | 4,0 | 4,0 | 4,0 |
| Kühlmittel ca. | – | 7,0 | – | 7,0/6,5 | 8,0 | – | 6,5 | 7,0 | 7,0 | 9,6 | 12,3 | 12,3 | 12,3 | 13,0 |
| Kraftstoff | 25 | 40 | 40 | 40/48 | 40/48 | 43 | 44/52 | 52 | 52 | 68 | 68 | 68 | 68 | 68 |
| Scheibenwascher V/H | 1,0/0 | 1,5/1,5 | 1,5/1,5 | 1,5/1,5 | 1,5/1,5 | 1,0/1,0 | 3,0/3,0 | 3,0/3,0 | 3,0/3,0 | 2,5/2,5 | 2,5/2,5 | 2,5/2,5 | 2,5/2,5 | 2,5/2,5 |

* Gemeinsamer Motor-/Getriebeschmierkreislauf

** Bei Automatik 4,5 Liter

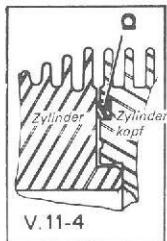
*** ca. 0,5 l zusätzlich

| <i>VISA 2-Zylinder</i> | | | <i>ALLGEMEINE TECHNISCHE DATEN</i> | | | | | |
|---------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------|------------------------------------|-----------------|-------------------------------|--------------------|------------------------------------|------------------------------------|
| <i>652 (647) cm³</i> | <i>Fahrzeug- Ident.-Nr.-Serie</i> | <i>Handels- bezeichnung</i> | <i>Produktions- beginn</i> | <i>Motortyp</i> | <i>Bohrung × Hub (mm)</i> | <i>Verdichtung</i> | <i>Max. Leistung</i> | <i>Max. Dreh- moment (DIN)</i> |
| | VD-VF | VISA VISA Club | 7/82 → | V 06/664 | 77 × 70 | 9,5 : 1 | 25 kW (34 PS) bei 5500 1/min | 4,88 daNm bei 3500 1/min |
| | | | 7/85 → | V 06/665 | | | 24 kW (33 PS) bei 5250 1/min | 4,8 daNm bei 3750 1/min |

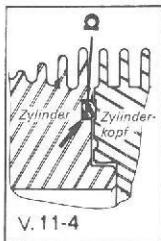
| ALLGEMEINE TECHNISCHE DATEN | | | | | | | | VISA - C 15 E |
|-----------------------------|-------------------------------|-------------------------|------------------------|-----------------|-----------------------|-------------|------------------------------------|-------------------------------|
| 1124 (1116) cm ³ | Fahrzeug- Ident.-Nr.-Serie | Handels- bezeichnung | Produktions- beginn | Motortyp | Bohrung × Hub (mm) | Verdichtung | Max. Leistung | Max. Dreh- moment (DIN) |
| | VD-VG | VISA 11 E VISA 11 RE | 7/83 → | 109/5 F XW 7 | 72 × 69 | 9,7 : 1 | 37 kW (50 PS) bei 5500 1/min | 8,3 daNm bei 2500 1/min |
| | | VISA 11 RE Plein Air | 4/83 → | | | | | |
| | VD-VK | VISA 11 RE | 2/85 → | 109 K | | 8,2 : 1 | 35 kW (48 PS) bei 5750 1/min | 7,8 daNm bei 2500 1/min |
| | VD-PA | C 15 E/Lkw | 10/84 → | XW 7 | | | | |
| | VD-PF | C 15 E/Pkw- Kombi | 9/85 → | B 1 | | | | |

| <i>VISA – VISA Diesel – C 15 Diesel</i> | | | <i>ALLGEMEINE TECHNISCHE DATEN</i> | | | | | |
|---|---|---------------------------------|------------------------------------|-----------------|-------------------------------|--------------------|--|------------------------------------|
| | <i>Fahrzeug- Ident.-Nr. – Serie</i> | <i>Handels- bezeichnung</i> | <i>Produktions- beginn</i> | <i>Motortyp</i> | <i>Bohrung × Hub (mm)</i> | <i>Verdichtung</i> | <i>Max. Leistung</i> | <i>Max. Dreh- moment (DIN)</i> |
| 1360 (1351) cm^3 | VD – PE | VISA 14 TRS | 7/84 → | 150 D XY7 | 75 × 77 | 9,3 : 1 | 44 kW (60 PS) bei 5000 1/min | 10,5 daNm bei 2500 1/min |
| | VD – PS | VISA GT | 7/82 → | 150 B XY8 | | | 58 kW EG (80 PS) bei 5800 1/min | 10,8 daNm bei 2800 1/min |
| 1580 (1569) cm^3 | VD – PD | VISA GTi | 12/84 → | 180 A XU 5J | 83 × 73 | 9,8 : 1 | 76 kW EG (105 PS) bei 6250 1/min | 13,2 daNm bei 4000 1/min |
| 1769 (1757) cm^3 | VD – VT | VISA 17 D VISA 17 RD | 3/84 → | 161 A | 80 × 88 | 23 : 1 | 44 kW (60 PS) bei 4600 1/min | 11,0 daNm bei 2000 1/min |
| | VD – PB | C 15 LKW | 10/84 → | XUD 7 | | | | |
| | VD – PG | C 15 Pkw-Kombi | 9/85 → | | | | | |

alt



neu

**2-Zylinder – Vier-Punktaufhängung**

Muttern der Getriebesilentblöcke: LNA 4,5 daNm, VISA 6,3 daNm

Schrauben der Motorsilentblöcke: LNA 4,2 daNm, VISA 5,3 daNm

4-Zylinder (1124–1360 cm³) – Drei-Punktaufhängung

Motor- und Getriebebefestigung, vorn und hinten links: 4,8 daNm/vorn rechts: 2,3 daNm.

4-Zylinder (1580 – 1769 cm³) – Drei-Punktaufhängung – siehe folgende Seite**Abdichtung von Kurbelgehäuse und Zylindern:**

→ 5/1980: Durch Dichtringe, am Fuß der Stiftschrauben zur Befestigung der Zylinder bei „c“, an den Stoßelschutzrohren bei „b“ als Zylinderfußdichtung bei „d“

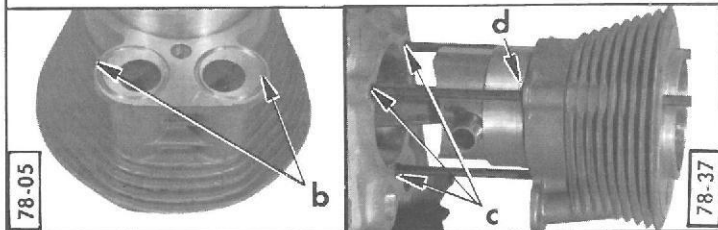
5/1980 → : Durch eine metalloplastische Dichtung zwischen Kurbelgehäuse und Zylinder. (Flachdichtung)

Der Einbau von Flachdichtungen ist nicht zulässig bei Kurbelgehäusen und Zylindern, die für den Einbau von Ringdichtungen ausgelegt sind (= alte Ausführung).

Abdichtung Zylinder/Zylinderkopf:

→ 4/1982 : Durch Dichtring „a“ auf Zylinderkopfseite

4/1982 → : Durch Dichtring „a“ auf Zylinderseite.

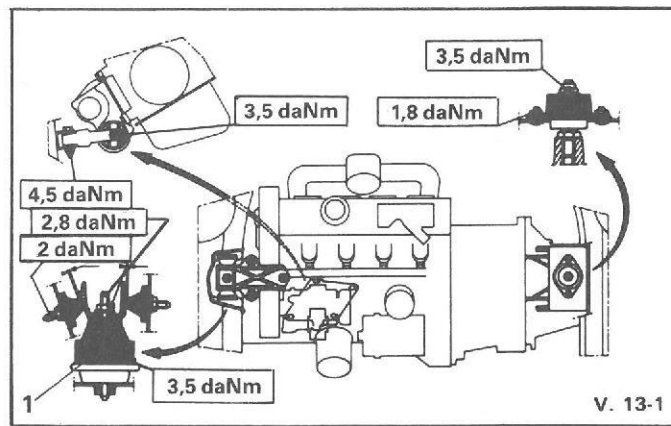
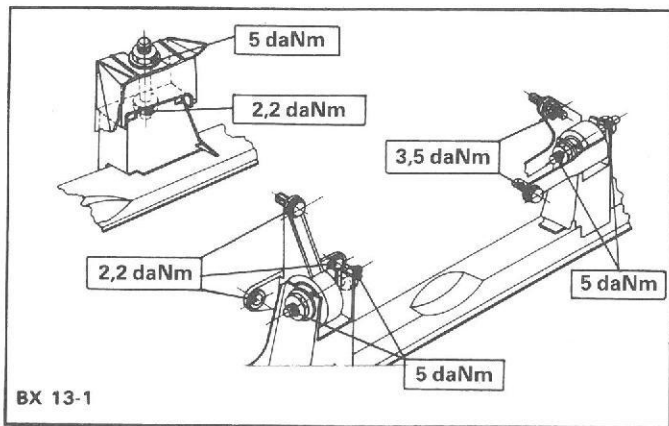


VISA - C 15

ANZIEHDREHMOMENTE / MOTORAUFHÄNGUNG

Anziehdrehmoment für Aufhängung (1) 3,5 daNm mit Spezialschlüssel OUT 304078 T

C 15 Benzin

VISA GTi, VISA Diesel, C 15 DIESEL (1580 - 1769 cm³)

Kontrolle des Unterdrucks im Kurbelgehäuse:
mit Werkzeug MR 630-56/9a.

Der Unterdruck darf, ganz gleich bei welcher Drehzahl, nicht auf Null abfallen.

MOTORSTEUERUNG

Motordrehrichtung: Siehe Foto.

Einstellung der Steuerzeiten:

Markierung der Steuerräder in Deckung bringen (siehe Foto).

Kontrolle der Steuerzeiten (bei kaltem Motor):

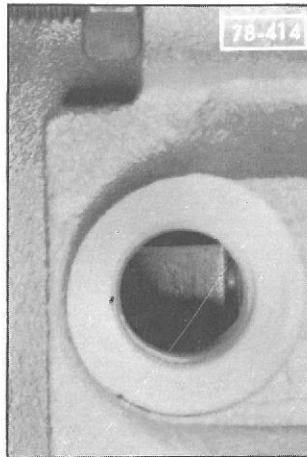
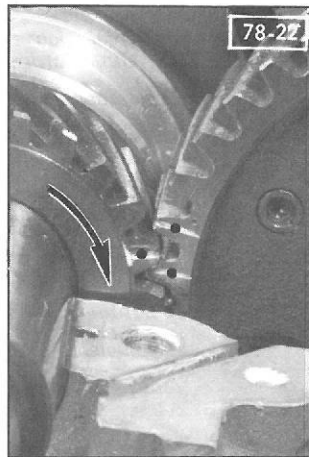
Bei eingelegtem Gang Kurbelwelle über ein angehobenes Vorderrad drehen, bis das Einlaßventil maximal geöffnet ist.

Spiel am Auslaßventil auf 2 mm einstellen.

Den oberen Impulsgeber (am Kupplungsgehäuse rechts) ausbauen.

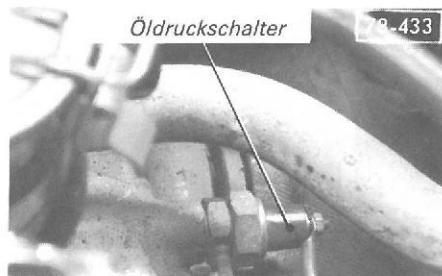
Motor gegen den Motordrehsinn drehen, bis der am Schwungrad angebrachte Metallnocken vor der Aufnahmeöffnung des oberen Impulsgebers im Kupplungsgehäuse steht (siehe Foto).

Spiel am Auslaßventil messen. Sollwert: 0,03 – 0,75 mm.



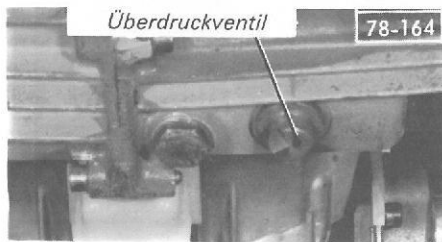
VISA 652 cm³

MOTORDATEN



Öldruckschalter

78-433



Überdruckventil

78-164

Kurbelwelle

Axialspiel (nicht einstellbar) 0,07–0,14 mm
 Der Ölrückförderschleif auf der Kurbelwelle darf auf keinen Fall bearbeitet werden.

Hauptlager vorn 30,0 mm Ø

Hauptlager hinten 57,5 mm Ø

Axialspiel der Pleuelstangen (nicht einstellbar) 0,08–0,13 mm

Axialspiel der Nockenwelle (nicht einstellbar) 0,04–0,09 mm

Kolben: Beim Einbau muß der Pfeil in Fahrtrichtung zeigen.
 Ersatzteile: 1 Satz = 2 Stück Kolben und Zylinder.

Kolbenringe: Herstellerzeichen oder Markierung muß zum Kolbenboden zeigen.

Ventilspiel (bei kaltem Motor): Einlaß 0,20 mm, Auslaß 0,20 mm.

Ventile einstellen: Ventil einstellen, wenn das gleiche Ventil des gegenüberliegenden Zylinders ganz geöffnet ist.

Motoröldruck (gemessen am Öldruckschalter bei 80°C Öltemperatur): 5,5–6,5 bar bei 6000 1/min. Eine Einstellung des Öl drucks ist nicht möglich; bei abweichendem Meßwert Feder oder Überdruckventil auswechseln.

Kurbelgehäuse:

Abdichten mit Loctite 572 (Formetanch)

Befestigungsschrauben des vorderen Kurbelwellenlagers 1,7 daNm

Befestigungsschrauben der übrigen Kurbelwellenlager 3,7 daNm

Ölablaßschraube 4,0 daNm

Zylinderköpfe:

1. Vorspannen 1,0 daNm

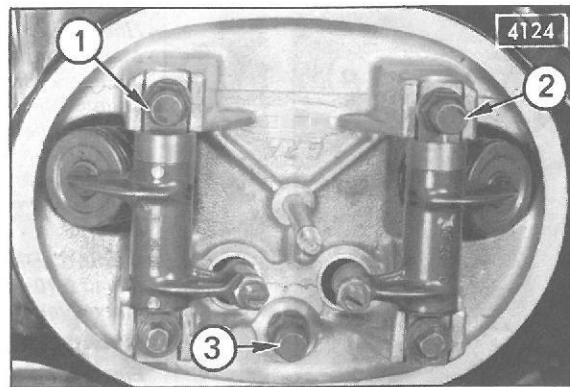
2. Anziehen 1,9 daNm

Zylinderkopfdeckel:

Hutmutter 0,6 daNm

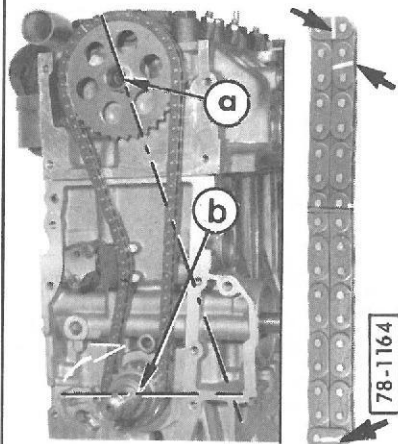
Schwungrad:

Befestigungsschrauben des Schwungrads 6,4–6,9 daNm
(nach jedem Ausbau erneuern) – Fläche und Gewinde mit
Loctite einsetzen.

Anziehreihenfolge der Zylinderkopfmuttern

VISA 11 – VISA 14 – VISA GT – C 15 E

MOTORDATEN



Motordaten: VISA D / GTi siehe Seite 21 – VISA D und C 15 Diesel siehe Seite 21

Kolben: Beim Einbau muß der Pfeil zur Steuerung zeigen.

Kolbenringe: Herstellerzeichen oder Markierung zum Kolbenboden. Stützringstoß muß um 20 – 50 mm vom Ringstoß des Ölabbstreifings montiert werden.

Nockenwelle: Axialspiel 0,07 – 0,17 mm (nur eine Flanschstärke 5,88 – 5,93 mm).

Markierung (auf Zündverteilerseite):

Zylinderkopf: Max. Planverzug: 0,05 mm. Nachgearbeitete Zylinderköpfe sind durch ein eingeschlagenes „R“ in Höhe des Zündkerzenschachts des Zylinders 3 markiert.

Die im Reparaturfall einzubauende Zylinderkopfdichtung ist durch ein eingeschlagenes „R“ (↗) gekennzeichnet.

Ventilspiel (kalt):

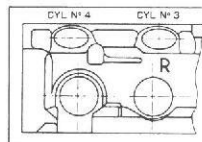
Einlaß 0,10 – 0,15 mm. Auslaß 0,20 – 0,30 mm

Einstellverfahren siehe Seite 00

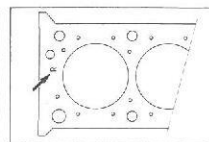
Motordrehrichtung, siehe Foto.

Einstellung der Steuerzeiten: Keilverbindungen „a“ und „b“ wie auf nebenstehendem Foto ausrichten. Dabei müssen die beiden weiß markierten Kettenglieder mit der Markierung des Nockenwellenantriebsrades und das einzeln markierte Kettenglied mit der Markierung des Kurbelwellenrades übereinstimmen.

| Motortyp | Markierung |
|----------|------------|
| 1095F | A |
| 109K | A |
| 150B | C |
| 150D | A |



V 11-9



V 11-8

Motordaten: VISA D / GTi siehe Seite 21 – VISA D und C 15 Diesel siehe Seite 21

Axialspiel der Kurbelwelle 0,07 – 0,27 mm
 (einstellbar über zwei Anlaufscheibenhälften gleicher Stärke, deren mit Nuten versehene Seite zur Kurbelwelle zeigen muß).
 Stärke der Anlaufscheibenhälften: 2,30 – 2,40 – 2,45 – 2,50 mm, – 2,40 – 2,50 – 2,55 – 2,60 mm

Hauptlagerschalen (zwei Klassen):
 Serienmäßig für Lagerzapfen- \varnothing 49,964 – 49,980 mm
 Im Reparaturfall für Lagerzapfen- \varnothing 49,664 – 49,680 mm

Pleuellagerschalen (zwei Klassen):
 Serienmäßig für Kurbelzapfen- \varnothing 44,975 – 44,991 mm
 Im Reparaturfall für Kurbelzapfen- \varnothing 44,675 – 44,691 mm

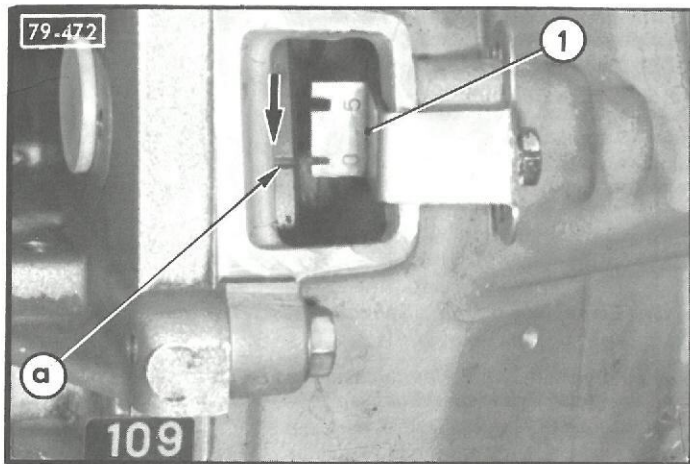
Schwungrad: Durch die versetzt angeordneten Schraubenlöcher ist nur eine Einbaulage möglich. **Schwungradschrauben müssen grundsätzlich mit Loctite Frenetanch eingesetzt werden.**

Zylinder: Die im Ersatzteilwesen erhältlichen Rep.-Sätze bestehen aus vier paarweisen Zylinderlaufbuchsen und Kolben.
 Bei Motortyp 1124 cm³ bis Motornummer 44200 beträgt das Überstandsmaß der Zylinderlaufbuchsen 0,11 – 0,18 mm. Differenz des Überstandsmaßes zweier nebeneinanderliegender Zylinderlaufbuchsen, max. 0,04 mm.

Ab Motornummer 44201, sowie bei Motortyp 1219 cm³ und 1360 cm³ sind die Zylinderfußdichtungen als Dichtringe ausgelegt. Der Überstand muß **ohne Dichtring** 0,10 – 0,17 mm betragen und ist nicht einstellbar. Weitere Einzelheiten siehe TR 1296/79.

VISA 11 – VISA 14 – VISA GT – C 15 E

MOTORSTEUERUNG



VISA GTi siehe Seite 24 – VISA Diesel siehe Seite 30

Kontrolle der Steuerzeiten (bei kaltem Motor):
 Zylinder 1 (auf Schwungradseite) auf OT stellen. Dabei müssen die Ventile des Zylinders 4 auf Überschneidung stehen und die Schwungradmarkierung „a“ gegenüber der Null auf der Gradskala (1) liegen.

Einlaßventilspiel des Zylinders 1
 1,10 mm: Motortyp 109/5 F, 109 K, 150 D
 1,50 mm: Motortyp 150 B

Motor genau eine Umdrehung in normalen Motordrehrichtung drehen (siehe Pfeil auf nebenstehendem Foto).

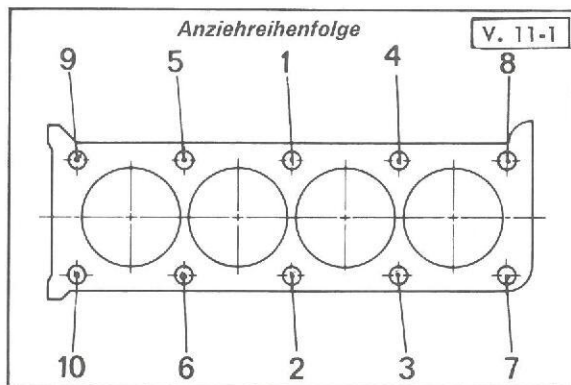
Einlaßventilspiel des Zylinders 1 messen. Sollwert:
 0,05 – 0,45 mm: Motortyp 150 B
 0,50 – 0,75 mm: Motortyp 109/5 F, 109 K
 0,35 – 0,75 mm: Motortyp 150 D

Kühlmittel einfüllen: C 15 Benzin, VISA Benzin siehe BX 14 (Seite 27)
 VISA GTi siehe BX 16 (Seite 28)
 VISA D und C 15 D siehe BX 19 D (Seite 32)

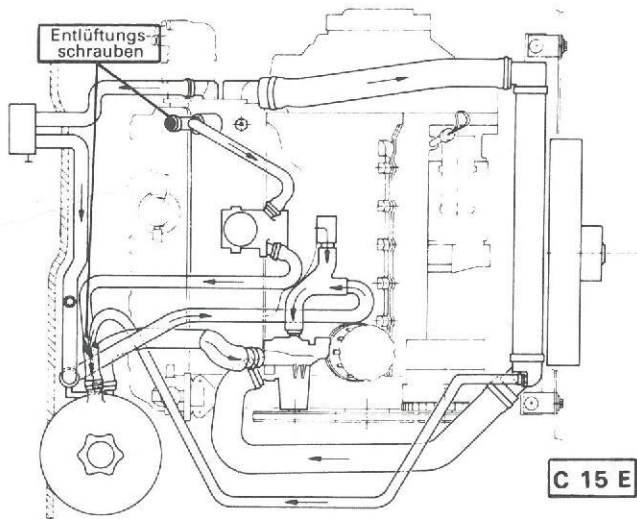
Zylinderkopf nachziehen: Nach Austausch des Motors oder Erneuern der Zylinderkopfdichtung muß der Motor bis zum Einschalten des Kühlventilators warmlaufen. Anschließend **mindestens zwei Stunden abkühlen lassen** und Zylinderkopf nachziehen. Dabei eine Schraube nach der anderen entsprechend der Anziehreihenfolge ganz lösen und mit dem vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

ANZIEHDREHMOMENTE (daNm) VISA GTi siehe BX 16 (Seite 29)
 VISA D und C 15 D siehe BX 19 D (Seite 29)

| | |
|--|------|
| Befestigungsschrauben des Zylinderkopfes ab Motor-Nr. 44201 | 7,6 |
| Befestigungsmuttern der Pleuellagerdeckel | 3,8 |
| Befestigungsschrauben des Schwungrads | 6,8 |
| Befestigungsmuttern der Kurbelwellenriemenscheibe | 14,0 |
| Befestigungsschrauben der Hauptlagerdeckel | 5,3 |
| Befestigungsschraube des Nockenwellenantriebsrades | 7,5 |
| Befestigungsschraube des Antriebsexzenters der Kraftstoffpumpe | 7,5 |



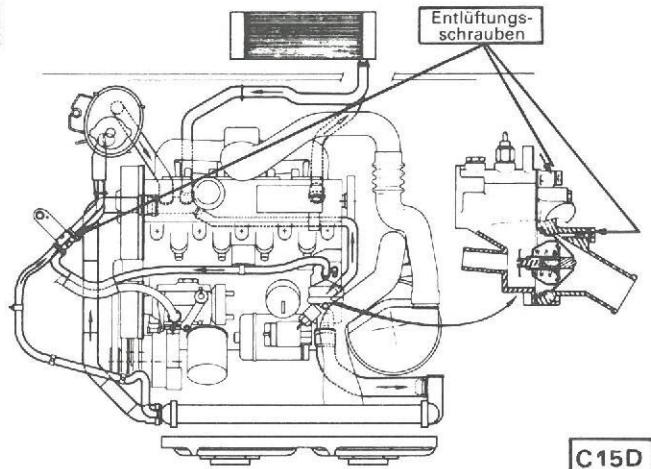
C 15 alle Modelle



V.23-4

KÜHLSYSTEM

V.23-6



| MOTORDATEN | VISA und C 15 alle Modelle | | |
|---|--|------------------------|---|
| | VISA 11 VISA 14 – VISA GT C 15 Benzin | VISA GTi | VISA Diesel C 15 Diesel |
| Zündkerzen: Anziehdrehmoment Motoröldruck (bei 4000 1/min) (gemessen am Öldruckschalter bei 80°C Öltemperatur) Schaltdruck des Motoröldruckschalters (Bypassventil in der Filterpatrone) | Mit Kegeldichtsitz 1 – 1,3 daNm 3 bar 0,6 bar | 3,5 bar 0,5 bar | Vorglühkerzen 2,2 daNm 3,8 – 5 bar 0,5 – 0,8 bar |

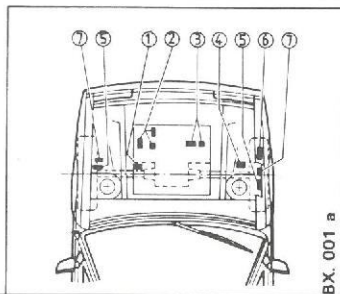
BX alle Modelle

FAHRZEUGIDENTIFIZIERUNG

PKW

| | BX | BX 14 E-RE | BX 16 RS-TRS | BX 19 GT | BX 19 D-TRD |
|--|---------------------------|---------------------------|----------------------------|----------------------------|---------------------------|
| Handelsbezeichnung | | | | | |
| Fahrzeug-Ident.-Nr. - Serie | XB Serie XA | XB Serie XD | XB Serie XB | XB Serie XG | XB Serie XC |
| Garantietyp | XA | XD | XB | XG | XC |
| Motorleistung EG (PS) | 45 (65) bei 5500 1 min | 52 (72) bei 5750 1 min | 66 (90) bei 6000 1 min* | 75 (105) bei 5600 1 min | 47 (65) bei 4600 1 min |
| Produktionsbeginn | 9.82 | 9.82 | 9.82 | 9.84 | 9.83 |

- ① Getriebe-Nr.
- ② Motor-Nr. (BX 14 alle Modelle)
- ③ Motor-Nr. (BX 16 und 19 alle Modelle)
- ④ Fabrikschild
- ⑤ ET-Organisations-Nr.
- ⑥ Fahrzeug-Ident.-Nr.
- ⑦ Lackkennzeichnung (verschlüsselt)



* Kat.
75 (105) bei
6000 1 min

BX. 001 a

FAHRZEUGIDENTIFIZIERUNG

BX alle Modelle

Handelsbezeichnung

Fahrzeug-Ident-Nr. – Serie

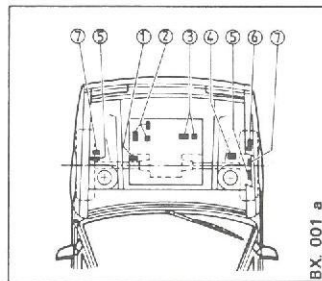
Garantietyp

Motorleistung EG (PS)

Produktionsbeginn

| PKW | BREAK | | |
|----------------------------|---------------------------|----------------------------|---------------------------|
| <i>BX Sport</i> | <i>BX 16 RS</i> | <i>BX 19 TRS</i> | <i>BX 19 RD</i> |
| XB Serie XJ XJ | XB Serie XE XE | XB Serie XH XH | XB Serie XF XF |
| 93 (129) bei 5800 1 min | 66 (90) bei 6000 1 min | 75 (105) bei 5600 1 min | 47 (65) bei 4600 1 min |
| 3.85 | 7.85 | 7.85 | 7.85 |

- ① Getriebe-Nr.
- ② Motor-Nr. (BX 14 alle Modelle)
- ③ Motor-Nr. (BX 16 und 19 alle Modelle)
- ④ Fabrikschild
- ⑤ ET-Organisations-Nr.
- ⑥ Fahrzeug-Ident.-Nr.
- ⑦ Lackkennzeichnung (verschlüsselt)



BX. 001 a

MOTOR

ZÜNDANLAGE

VERGASER
EINSPRITZUNG

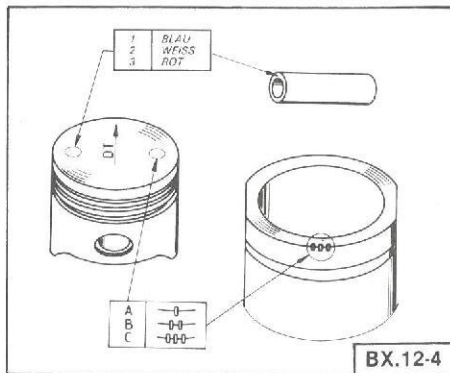
KUPPLUNG
GETRIEBE
GELENKWELLEN

| BX | TECHNISCHE DATEN | | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|--|---|
| Handelsbezeichnung | BX | BX 14 E-RE | BX 14 E-RE | BX 16 RS-TRS | BX 16 RS-TRS | BX 19 GT | BX 19 RD-TRD |
| <i>Fahrzeug-Ident.-Nr.-Serie</i> | <i>XB-XA</i> | <i>XB-XD</i> | <i>XB-XD</i> | <i>XB-XB</i> | <i>XB-XK</i> | <i>XB-XG</i> | <i>XB-XC</i> |
| <i>Produktionsbeginn</i> | <i>9/82 →</i> | <i>9/82 →</i> | <i>4/85 →</i> | <i>7/84 →</i> | <i>2/85 →</i> | <i>9/84 →</i> | <i>9/83 →</i> |
| <i>Motortyp</i> | <i>150 A</i> | <i>150 C</i> | <i>150 F</i> | <i>171 C</i> | <i>171 D</i> | <i>159 A</i> | <i>162</i> |
| <i>Bohrung</i> | <i>75 mm Ø</i> | <i>75 mm Ø</i> | <i>75 mm Ø</i> | <i>83 mm Ø</i> | <i>83 mm Ø</i> | <i>83 mm Ø</i> | <i>83 mm Ø</i> |
| <i>Hub</i> | <i>77 mm</i> | <i>77 mm</i> | <i>77 mm</i> | <i>73 mm</i> | <i>73 mm</i> | <i>88 mm</i> | <i>88 mm</i> |
| <i>Verdichtung</i> | <i>9,3 : 1</i> | <i>9,3 : 1</i> | <i>8,0 : 1</i> | <i>9,5 : 1</i> | <i>8,4 : 1</i> | <i>9,3 : 1</i> | <i>23,5 : 1</i> |
| <i>Hubraum effektiv</i> | <i>1360 cm³</i> | <i>1360 cm³</i> | <i>1360 cm³</i> | <i>1580 cm³</i> | <i>1580 cm³</i> | <i>1905 cm³</i> | <i>1905 cm³</i> |
| <i>- nach dtsh. Steuerformel</i> | <i>1351 cm³</i> | <i>1351 cm³</i> | <i>1351 cm³</i> | <i>1569 cm³</i> | <i>1569 cm³</i> | <i>1891 cm³</i> | <i>1891 cm³</i> |
| <i>Max. Leistung</i> | <i>45 kW (62 PS) bei 5500 1/min</i> | <i>52 kW (72 PS) bei 5750 1/min</i> | <i>49 kW (68 PS) bei 5750 1/min</i> | <i>66 kW (90 PS) bei 6000 1/min</i> | <i>64 kW (89 PS) bei 6000 1/min</i> | <i>75 kW (105 PS) bei 5600 1/min</i> | <i>47 kW (65 PS) bei 4600 1/min</i> |
| <i>Max. Drehmoment</i> | <i>10,5 daNm bei 2500 1/min</i> | <i>10,5 daNm bei 3000 1/min</i> | <i>10,0 daNm bei 3000 1/min</i> | <i>13,0 daNm bei 3500 1/min</i> | <i>12,7 daNm bei 3250 1/min</i> | <i>15,8 daNm bei 3000 1/min</i> | <i>11,8 daNm bei 2000 1/min</i> |

| MOTORDATEN | | | BX, alle Modelle | |
|--|---------------------------|------------------|--------------------------|--------------------|
| | BX 14 Mot 150 | BX 16 Mot 171 | BX 19 Benz. Mot 159 A | BX 19 D Mot 162 |
| Axialspiel der Kurbelwelle (einstellbar über zwei Anlaufscheibenhälften gleicher Stärke, deren mit Nuten versehene Seite zur Kurbelwelle zeigen muß). | 0,07–0,27 mm | | | 0,07–0,32 mm |
| Stärke der Anlaufscheibenhälften | 2,40–2,50–2,55 2,60 mm | 2,30 mm | | |
| Hauptlagerschalen (zwei Klassen): | | | | |
| Serienmäßig für Lagerzapfen-Ø | 49,97 mm | 60 mm | | |
| Im Reparaturfall für Lagerzapfen-Ø | 49,67 mm | | | |
| Pleuellagerschalen (zwei Klassen): | | | | |
| Serienmäßig für Kurbelzapfen-Ø | 44,98 mm | 60 mm | | |
| Im Reparaturfall für Kurbelzapfen-Ø | 44,68 mm | | | |
| Überstand der Zylinderlaufbuchsen (ohne Fußdichtung): | 0,10–0,17 mm | 0,08–0,15 mm | – | |
| Differenz des Überstandsmaßes zweier Laufbuchsen | max. 0,05 mm | | – | |
| Zylinderkopf: Planverzug (Nacharbeit unzulässig) | max. 0,05 mm | | max. 0,03 mm | |

BX, Benzin

MOTORDATEN



Kolbenbolzen { Schrupfsitz im Pleuelauge.
Im Kolbenbolzenauge schwimmend.

Kolben: Markierung **DT** muß zur Steuerung zeigen.

Zusammengehörigkeit von Kolben und Kolbenbolzen:

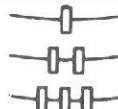
Kolben:
Klasse 1
Klasse 2
Klasse 3

Kolbenbolzen:
blaue Markierung
weiße Markierung
rote Markierung

Zusammengehörigkeit von Kolben und Zylinderlaufbuchse:

Kolben:
Klasse A
Klasse B
Klasse C

Zylinderlaufbuchse:



Axialspiel der Nockenwelle: 0,07 – 0,17 mm (nur eine Flanschstärke)

Nockenwellenmarkierung:

Motortyp 150 A = A
Motortyp 150 C = S
Motortyp 171 A = ohne Markierung
Motortyp 159 A = ohne Markierung

Einstellung der Steuerzeiten:

Nocken- und Kurbelwelle so drehen, daß Zapfen „a“ am Nockenwellenrad senkrecht nach unten zeigt und Keil „b“ der Kurbelwelle in der Horizontalen liegt (siehe nebenstehendes Foto).

Die Markierungen „R“ der Steuerkette müssen, wie nebenstehend gezeigt, zu den Steuerrädern ausgerichtet werden.

Ventilspiel (bei kaltem Motor):

Einlaß 0,10–0,15 mm

Auslaß 0,20–0,30 mm

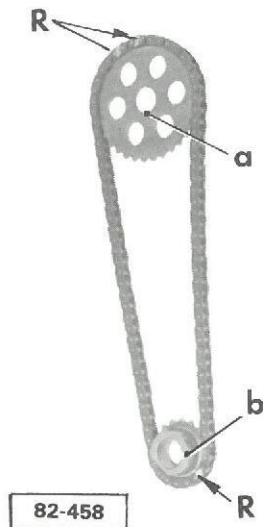
Kontrolle der Steuerzeiten:

Einlaßventilspiel des Zylinders 1, auf 1,10 mm einstellen.

Sollwerte:

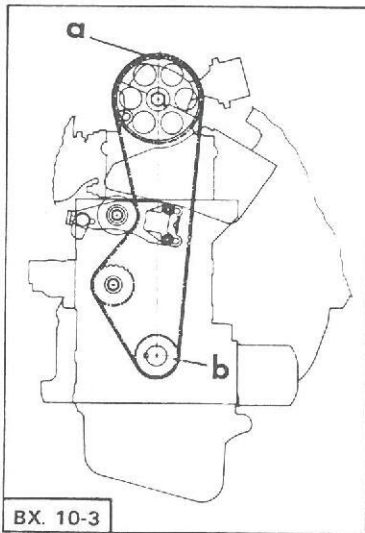
0,35–0,75 mm: Motortyp 150 A

0,20–0,60 mm: Motortyp 150 C



BX 16 – BX 19 Benzin – BX 19 D

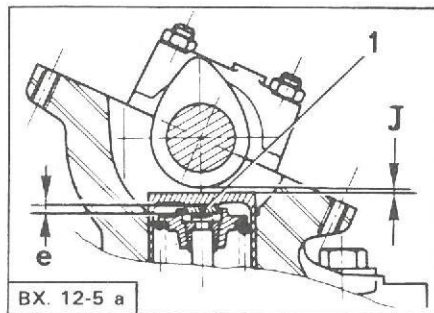
MOTORSTEUERUNG

**Einstellung der Steuerzeiten** (BX 16 – BX 19 Benzin VISA GTi)

Zahnriemenrad der Nocken- und Kurbelwelle mit Werkzeug 7004-T.G ausrichten.

Zahnriemen so auflegen, daß die Zahnriemenmarkierungen mit den Markierungen „a“ und „b“ der Zahnriemenräder übereinstimmen.

Die Motordrehrichtung ist durch eine Pfeilmarkierung auf dem Zahnriemen gekennzeichnet.
Ventilspiel (J) (bei kaltem Motor)



(BX 16 und BX 19 alle Modelle, VISA und C 15 Diesel)

| | Einlaß | Auslaß |
|--------|----------------|----------------|
| Benzin | 0,15 – 0,25 mm | 0,35 – 0,45 mm |
| Diesel | 0,07 – 0,23 mm | 0,22 – 0,38 mm |

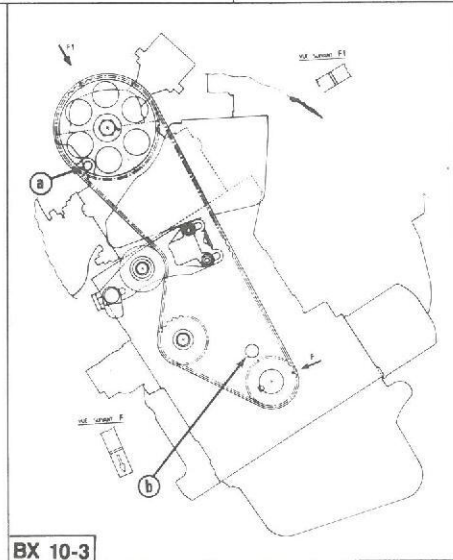
Stärke „e“ der Einstellscheiben (1):

2,225 – 3,550 mm (um 0,025 mm steigend)

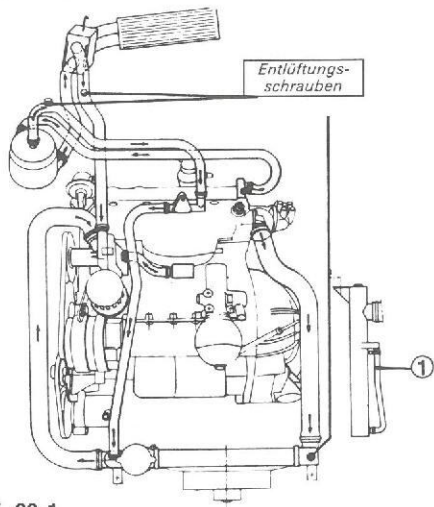
MOTORSTEUERUNG PRÜFEN:

Zur Prüfung Taststift 7004 T-G verwenden.

- Zahnriemenrad der Kurbelwelle auf Punkt (b) stellen.
- Taststift in Bohrung des Nockenwellenzahnriemenrades stecken und prüfen, ob er sich bis in die Prüfbohrung (a) durchschieben läßt.



| <i>BX, alle Modelle</i> | <i>MOTORDATEN</i> | | | | |
|--|---------------------------|-------------------|-----------------|----------------------|-----------------|
| | <i>BX 14</i> | | <i>BX 16</i> | <i>BX 19 Benzin</i> | <i>BX 19D</i> |
| | <i>Mot. 150 A</i> | <i>Mot. 150 C</i> | <i>Mot. 171</i> | <i>Mot. 159 A</i> | <i>Mot. 162</i> |
| Zündkerzen: | <i>mit Kegeldichtsitz</i> | | | <i>Vorglühkerzen</i> | |
| <i>Anziehdrehmoment (Zylinderkopf kalt)</i> | <i>1 – 1,3 daNm</i> | | | <i>2,2 daNm</i> | |
| Motoröldruck (bei 4000 1/min) <i>(gemessen am Öldruckschalter bei 80°C Öltemperatur)</i> | <i>3 bar</i> | | <i>3,5 bar</i> | <i>3,8 – 5 bar</i> | |
| Schaltdruck des Motoröldruckschalters <i>(Bypassventil in der Filterpatrone)</i> | <i>0,6 bar</i> | | <i>0,8 bar</i> | <i>0,8 bar</i> | |



BX. 23-1

Kühlsystem auffüllen und entlüften (bei kaltem Motor):

Heizungsbetätigung ganz öffnen.

Die drei Entlüftungsschrauben ausbauen.

Kühlmittel langsam auffüllen. Sobald das Wasser aus den Entlüftungsbohrungen austritt, Entlüftungsschrauben wieder einbauen.

Motor mit 2000 1/min bis zum Einschalten des Kühlventilators warmlaufen lassen.

Motor einige Minuten abkühlen lassen und Kühlmittel nachfüllen.

Verschlussdeckel montieren.

Bei BX-Fahrzeugen: Min. Kühlwasserstand bei kaltem Motor: 200 mm

Einbaurichtung des Kühlmittelstand-Kontaktschalters beachten.

BX 16 – BX 19 Benzin

KÜHLSYSTEM

Kühlsystem auffüllen und entlüften: Gleiches Verfahren wie bei BX 14.

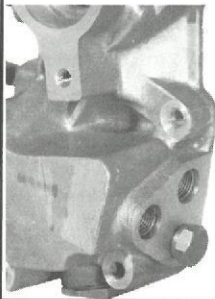
Kühlmittel ablassen:

Ablassen des Kühlmittels aus dem Kurbelgehäuse über Ablasschraube „a“ am Kühlmittelpumpeneingangsgehäuse.

Kühlmittelstand (kalt):

Min. Stand im Vorratsbehälter:
200 mm.

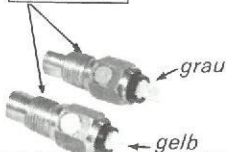
Einbauichtung des Kühlmittelstand-
Kontaktschalters beachten, (siehe Foto).



blau = 105 °C
Aufblinken

gelb = 112 °C
Aufleuchten

2 daNm



grau

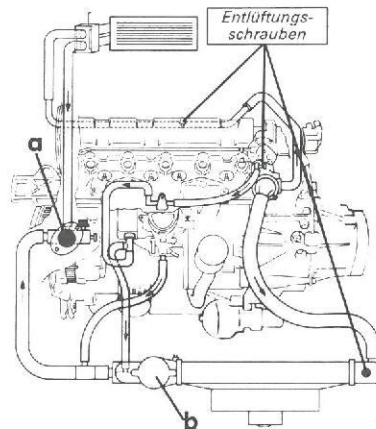
gelb



Peilrohr
Niveaueanzeige
(b)

— maxi

— mini BX 23-13



Entlüftungs-
schrauben

BX 23-2b

82-1141

| ANZIEHDREHMOMENTE (daNm) | | | BX, alle Modelle | |
|--|-------------------|-------------------------------|---------------------------|--|
| | BX 14 Mot. 150 | BX 16 Mot. 171 | BX 19 Benz. Mot. 159 A | BX 19 D Mot. 162 |
| Befestigungsschrauben der Hauptlagerdeckel: | | | | |
| 1. Vorspannen | 3,75 | — | — | — |
| 2. Anziehen | 5,25 | 5,3 | — | 7,0 |
| Befestigungsschrauben der Pleuellagerdeckel | | | | |
| | 3,75 | 5,0 | — | 4,9 |
| Befestigungsschrauben des Zylinderkopfes: | | | | |
| 1. Vorspannen | 5,0 | 6,0/2,0 + 120° | — | 1.) 3,0 – 2.) 6,0 |
| 2. Anziehen (nach dem Warmlaufen) | 7,75 | 2,0 + 120° (OUT 20 4069-T) | — | um 90° lösen, dann mit 6,0 anziehen |
| Kein Nachziehen des Zylinderkopfes nach 1000 km. | | | | |
| Nachziehen: Nach Austausch des Motors bzw. Ausbau des Zylinderkopfes den Motor bis zum Einschalten des Kühlventilators warmlaufen lassen und anschließend mindestens 2 Stunden (bei BX 19 D 3 1/2 Stunden) abkühlen lassen. Dann eine Schraube nach der anderen, entsprechend der vorgeschriebenen Reihenfolge etwas lösen und wieder anziehen: | | | | |
| | 7,75 | 2,0 + 120° | — | 1.) um 90° lösen, dann mit 6,5 anziehen 2.) Nochmal mit 6,5 nachziehen |
| Befestigungsschrauben des Schwungrads (mit Loctite Frenetanch) | | | | |
| | 6,8 | 5,0 | — | 5,0 |
| Befestigungsschraube/-mutter am Kurbelwellenende | | | | |
| | 14,0 | 11,0 | — | 15 LOCTITE FRENBLOCK |
| Befestigungsschraube des Nockenwellenantriebsrades | | | | |
| | 7,5 | 8,0 | — | 3,5 |
| Befestigungsschraube der Nockenwellenlagerdeckel | | | | |
| | — | 1,5 | — | 1,5 |

VISA D - C 15 D - BX 19 D

MOTORSTEUERUNG

Motortyp: 161 und 162

Hinweis: Der Ausbau der Einspritzpumpe kann ohne Änderung der Motorsteuerung durchgeführt werden (Zahnriemenrad der Einspritzpumpe mit den Fixierschrauben „b“ feststellen).

Einstellung der Steuerzeiten:

Positionsschrauben „a“ und „b“ sowie Prüfstab 7009-TH montieren.

Zahnriemen auflegen (gespannt).

Zahnriemenspannrolle lösen und anziehen.

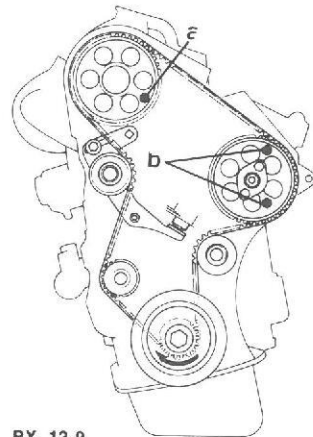
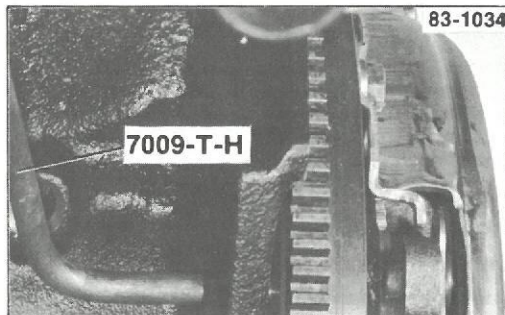
Prüfstab und Positionsschrauben ausbauen.

Kurbelwelle zwei Umdrehungen drehen.




Zahnriemenspannrolle lösen und wieder anziehen.

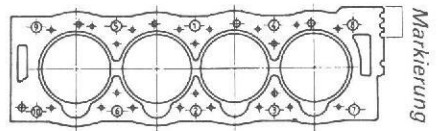
Kontrolle:

Nach den beiden Kurbelwellenumdrehungen müssen Positionsschrauben und Prüfstab wieder eingesetzt werden können.



BX. 12-9

| MOTORDATEN | | BX 19 D – VISA D – C 15 D | |
|--|--|---------------------------|----------------|
| | Serie 1. Möglichkeit | Serie 2. Möglichkeit | Nachschleifmaß |
| Bohrung \varnothing | 83 mm | 83,03 mm | 83,20 mm |
| Zylinderblockmarkierung (auf Ölfilterseite, oben links) | ohne | A 1 | R 1 |
| Kolbenmarkierung (beim Einbau muß die Mulde im Kolbenboden zum Ölfilter zeigen) | ohne | A 1 | R 1 |
| Markierung der Zylinderkopfdichtung | Kolbenüberstandsmaß | | |
| - 1 Kerbe  | 0,54 – 0,65 mm (1. Möglichkeit, Serie) | | |
| - 2 Kerben  | 0,65 – 0,77 mm (2. Möglichkeit, Serie) | | |
| - 3 Kerben  | 0,77 – 0,82 mm wenn nachgeschliffen. | | |
| Planverzug Zylinderkopf (Nachbearbeitung nicht zulässig) | max. 0,03 mm | | |
| Axialspiel der Nockenwelle | nicht einstellbar | | |



BX 19 D

KÜHLSYSTEM

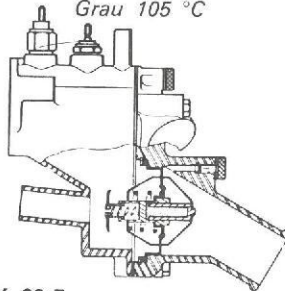
Kühlsystem auffüllen und entlüften: Gleiches Verfahren wie BX 14.

Ablassen des Kühlmittels aus dem Zylinderblock: Durch auf der Rückseite angebrachte Ablassschraube.

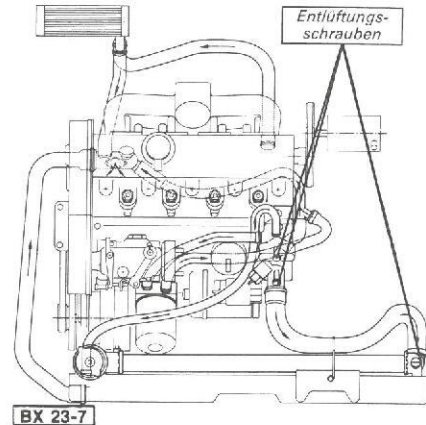
Kühlmittelstand: Siehe BX 16 (S. 28)

Hinweis: Bei Anhängelasten über 650 kg muß ein zweiter Kühlventilator eingebaut werden.

Gelb
110°C
Grau 105 °C



BX. 23-7



| Fahrzeugtyp | TECHNISCHE DATEN | | | | CX Benzin | |
|-----------------------------|-------------------------------|------------------|--------------------------------|-------------|-------------|-----------------------------------|
| | CX 2 Liter PKW | CX 2 Liter Break | CX 25 PKW | | CX 25 Break | CX 25 |
| Handelsbezeichnung . . . | 7/82 → CX 20 | 7/82 → CX 20 | 25 GTi, Pallas IE | 25 Prestige | TRI | GTi Turbo |
| Fahrzeug-Ident.-Nr. - Serie | MA - MP | MA - MR | MA - NG | MA - NH | MA - NJ | MA - NK |
| Produktionsbeginn | 7/1979 | | | 7/1983 | | 9/1984 |
| Bauart | 4-Zylinder-Reihenmotor | | 4-Zylinder-Reihenmotor | | | 4-Zyl.-Reihenmotor |
| Motortyp | 829 A 5 | | M 25/659 | | | M 25/662 |
| Bohrung | 88 mm | | 93 mm Ø | | | 93 mm |
| Hub | 82 mm | | 92 mm | | | 92 mm |
| Verdichtung | 9,2 : 1 | | 8,75 : 1 | | | 7,75 : 1 |
| Hubraum effektiv | 1995 cm ³ | | 2500 cm ³ | | | 2500 cm ³ |
| - nach dtsh. Steuerformel | 1981 cm ³ | | 2482 cm ³ | | | 2482 cm ³ |
| Max. Leistung | 78 kW (106 PS) bei 5500 1/min | | 100 kW (138 PS) bei 5000 1/min | | | 122 kW (168 PS) bei 5000 1/min |
| Max. Drehmoment | 16,5 daNm bei 3000 1/min | | 20,6 daNm bei 4000 1/min | | | 29,0 daNm b. 3250 1/min |

| CX Diesel Saugmotor | TECHNISCHE DATEN | |
|--|---|----------------------|
| | CX 25 D PKW | CX 25 D Break |
| <i>Fahrzeugtyp</i> | | |
| <i>Handelsbezeichnung</i> | 7/82 → CX 25 D | 7/82 → CX 25 D |
| <i>Fahrzeug-Ident.-Nr. - Serie</i> | MA - MM | MA - MN |
| <i>Produktionsbeginn</i> | 2/1978 | 2/1978 |
| <i>Bauart</i> | 4-Zylinder-Reihenmotor | |
| <i>Motortyp</i> | M 25/629 bzw. M 25/660 (Zahnriemensteuerung) (7/83 →) | |
| <i>Bohrung</i> | 93 mm | |
| <i>Hub</i> | 92 mm Ø | |
| <i>Verdichtung</i> | 22,25 : 1 | |
| <i>Hubraum effektiv</i> | 2500 cm ³ | |
| <i>- nach dtsh. Steuerformel</i> | 2482 cm ³ | |
| <i>Max. Leistung</i> | 54 kW (75 PS) bei 4250 1/min | |
| <i>Max. Drehmoment</i> | 14,4 daNm bei 2000 1/min | |

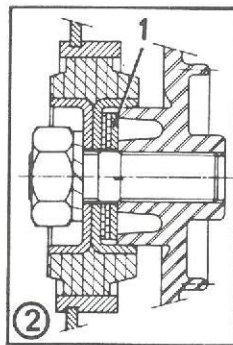
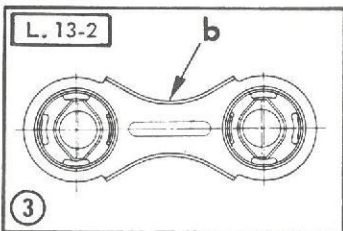
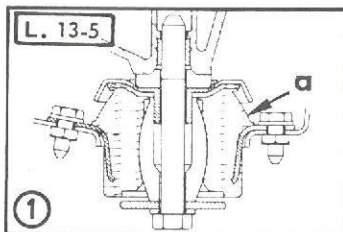
| TECHNISCHE DATEN | | | CX Turbodiesel |
|---------------------------------------|--------------------------|------------------------------|------------------------------|
| | PKW | Break | PKW |
| Fahrzeugtyp | | | |
| Handelsbezeichnung | CX 25 RD – 25 TRD | CX 25 TRD | CX 25 Limousine Turbo |
| Fahrzeug-Ident.-Nr. – Serie | MA – NB | MA – NC | MA – ND |
| Produktionsbeginn | 4/1983 | 7/1983 | 7/1983 |
| Bauart | | 4-Zylinder-Reihenmotor | |
| Motortyp | | M 25/648 | |
| Bohrung | | 93 mm Ø | |
| Hub | | 92 mm | |
| Verdichtung | | 21 : 1 | |
| Hubraum effektiv | | 2500 cm ³ | |
| – nach dtsh. Steuerformel | | 2482 cm ³ | |
| Max. Leistung | | 70 kW (95 PS) bei 3700 1/min | |
| Max. Drehmoment | | 21,6 daNm bei 2000 1/min | |

MOTOR

VERGASER
EINSPRITZUNG
ZÜNDANLAGEKUPPLUNG
GETRIEBE
GELENKWELLEN

CX, alle Modelle

MOTORAUFHÄNGUNG

**Drei-Punkt-Aufhängung****Anziehdrehmomente (daNm):**

| | |
|---|------|
| Befestigung des Motorsilentblocks – am Fahrschemel | 3 |
| Befestigung des Motorsilentblocks – am Motor | 10 |
| (4- und 5-Gang-Getriebe: Ohne Markierung C-Matic und Automatikgetriebe: Gelbe Markierung bei „a“). | |
| Befestigung des Getriebesilentblocks am Fahrschemel | 3 |
| Befestigung des Getriebesilentblocks am Getriebe (mit Einstell- scheiben) (1) | 16,5 |
| Befestigung der oberen Silentblockaufnahme am Motor bzw. Fahrschemel | 10 |

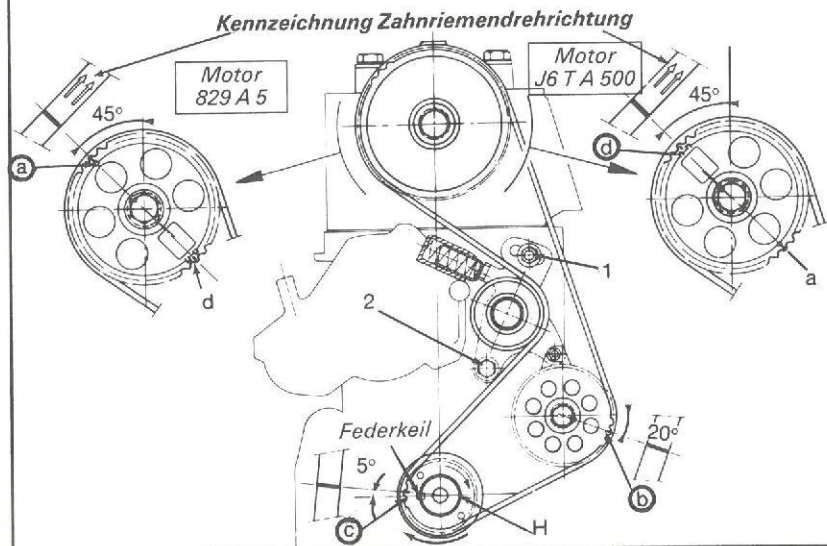
(Diesel alle Modelle: Schwarze Markierung bei „b“
Benzinmotoren alle Modelle: Grüne Markierung bei „b“).

| <i>KÜHLER und KÜHLERVENTILATOREN</i> | | | <i>CX, alle Modelle</i> |
|---|--------------------------------------|--------------------------|---------------------------|
| <i>Fahrzeugtyp</i> | <i>Ausrüstung</i> | <i>Kühler</i> | <i>Kühlventilatoren</i> |
| <i>CX 2 Liter Motortyp 829</i> | <i>Grundmodell</i> | <i>16 dm²</i> | <i>1 Kühlventilator</i> |
| <i>CX 22 (2165 cm³)</i> | <i>mit Ausstattung „Klimaanlage“</i> | <i>23 dm²</i> | <i>2 Kühlventilatoren</i> |
| <i>CX 2500 Einspritzmotor</i> | <i>alle Modelle</i> | <i>23 dm²</i> | <i>2 Kühlventilatoren</i> |
| <i>CX Diesel</i> | <i>alle Modelle</i> | <i>23 dm²</i> | <i>2 Kühlventilatoren</i> |
| <i>CX Turbodiesel CX GTi Turbo-Benzin</i> | <i>alle Modelle</i> | <i>27 dm²</i> | <i>2 Kühlventilatoren</i> |

*Bei Anhängelasten über 900 kg müssen zwei Kühlventilatoren eingebaut sein. Ausnahme: CX 2 Liter (Motortyp 829).
PKWs dieser Modellreihe: Luftstauleiste am vorderen Luftleitblech und Abstandsstück zwischen Kühler und Kühlventilator;
bei Breaks keine Änderungen.*

CX 20 - CX 22

MOTORSTEUERUNG



Wichtig: Verölte Zahnriemen sind zu ersetzen.

Motorsteuerung mit Hilfe der Kennzeichnungen einstellen.

- Kennzeichen **C** des Kurbelwellenrades ausrichten, (siehe Stellung der Kurbelwellenkeilnut).
- Ventilspiel an Kipphebeln einstellen.

Motortyp 829 A 5. Kennzeichnungen **a, b, c** müssen mit den Kennzeichnungen des Zahnriemens deckungsgleich übereinstimmen.

Motortyp J6 TA 500. Kennzeichnungen **d, b, c** müssen mit den Kennzeichnungen des Zahnriemens deckungsgleich übereinstimmen.

Zahnriemen spannen:

- a) Kurbelwelle in Motordrehrichtung um eine halbe Umdrehung über die Kennzeichnung **C** weiterdrehen. (Kurbelwellenkeilnut steht jetzt in Stellung **H**). Zahnriemenspanner lösen, danach **zuerst** obere Befestigung **1**, dann **2** anziehen.
- b) Kurbelwelle in Motordrehrichtung um 2 Umdrehungen weiterdrehen, Kurbelwellenkeilnut muß wieder auf Stellung **H** stehen). Zahnriemenspanner lösen und Befestigung **1** u. **2**, wie unter Punkt a) beschrieben wieder anziehen.

Hinweis: Wenn ein Zahnriemenpfeifgeräusch bei betriebswarmem Motor auftreten sollte, muß der unter Punkt a) u. b) beschriebene Arbeitsvorgang bei warmem Motor wiederholt werden.

Verölte Zahnriemen sind zu ersetzen:

Einstellung der Steuerung:

Alle Kolben auf halbe Hubhöhe stellen (Kurbelwellenkeil „c“ zeigt zum Nockenwellenrad) Ventilspiel einstellen.

1. Zahnriemen ohne Markierung:

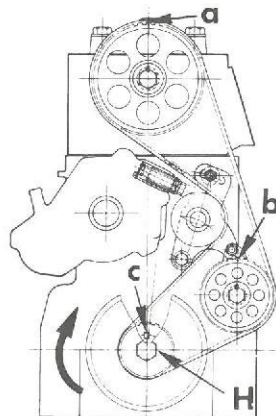
Den Motor so drehen, daß sich die Markierungen „a“, „b“ und „c“ gemäß nebenstehendem Bild in der Senkrechten befinden (mit der Nockenwelle anfangen).

2. Zahnriemen mit Markierungen:

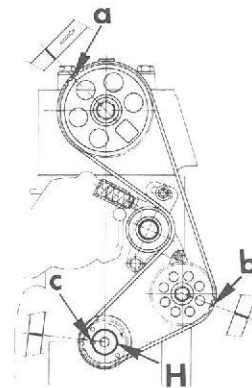
Den Motor so drehen, daß sich die Markierungen „a“, „b“ und „c“ der Zahnriemenräder mit den Markierungen des Zahnriemens decken.

Zahnriemen spannen: Motor zwei Umdrehungen drehen und dann weiterdrehen, bis der Keil „c“ in Position „H“ steht. ($H = 90^\circ$ KW nach OT)

Spannrolle lösen und wieder anziehen.



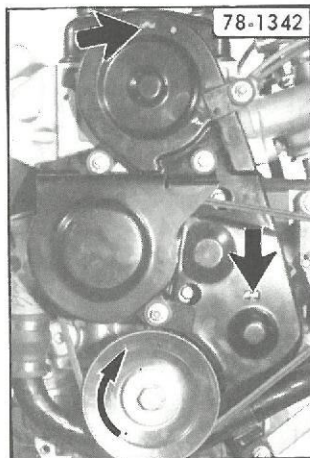
Zahnriemen ohne
Markierungen



Zahnriemen mit
Markierungen

CX20 – CX22

KONTROLLE DER STEUERZEITEN



Kolben des Zylinders 4 auf OT stellen (Ventile des Zylinders 1 in Überschneidung). Die Schwungradmarkierung muß sich gegenüber der Nullmarkierung am Kurbelgehäuse befinden.

1. Kontrollmöglichkeit (am Fahrzeug):

Die Markierung (→) des Zahnriemenrades von Nockenwelle und Zwischenwelle müssen sich mit den Markierungen am Steuergehäuse decken.

Hinweis: Um wieder in die gleiche Position zu kommen, sind vier Kurbelwellenumdrehungen erforderlich.

2. Kontrollmöglichkeit:

Einlaßventilspiel des Zylinders 1 auf **1,50 mm** stellen. Die Kurbelwelle 1 Umdrehung im normalen Motordrehsinn drehen.

Einlaßventilspiel des Zylinders 1 messen. Sollwert 0,30 – 0,75 mm. (Möglichst mit Meßuhr).

Ventilspiel (bei kaltem Motor):

Einlaß 0,10 mm

Auslaß 0,25 mm

Motoröldruck

– bei 800 1/min und 90°C 1,40 bar

– bei 3000 1/min und 100°C 4,45 bar

MOTORSTEUERUNG

CX 25 – Benzinmotor, Typ M

Einbaulage der Einlaßkipphebelachse:

- Die Schmierbohrungen müssen zu den Ventilen zeigen.
- Die dem einen Ende der Kipphebelachse am nächsten liegende Schmierbohrung muß zur Kühlmittelpumpe zeigen.

MOTORSTEUERUNG

Spiel zwischen Führung und Steuerkette: 0,10 – 0,50 mm.

Einstellung: Die Markierungen der Steuerzahnräder in Übereinstimmung bringen (siehe Foto).

Kontrolle der Steuerzeiten: Kolben des Zylinders 1 auf OT stellen (Ventile des Zylinders 4 in Überschneidung).

Einlaßventilspiel des Zylinders 1 auf 1,1 mm einstellen. Die Kurbelwelle 1 Umdrehung im normalen Motordrehsinn drehen und wieder auf OT-Markierung stellen.

Spiel zwischen Kipphebel und Schaftende des Einlaßventils des Zylinders 1 messen. Sollwert: 0,05 – 0,25 mm.

Hinweis: Steuerkette und Kettenspanner können ohne Ausbau des Motors aus- und eingebaut werden.

Ventilspiel (bei kaltem Motor): Ventile einstellen:

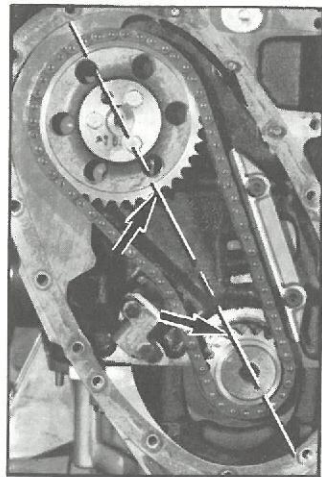
Einlaß 0,15 mm

Auslaß 0,20 mm

Motoröldruck (bei 100°C):

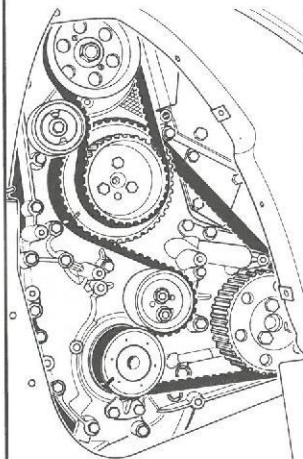
bei 2000 1/min min. 3 bar

bei 4000 1/min 4–5 bar



13396

CX Diesel



MOTORSTEUERUNG

Bei Motortyp M 25/648 und M 25/660

Ventilspiel (bei kaltem Motor):

| | |
|------------------|--------------|
| Einlaß | 0,30–0,35 mm |
| Auslaß | 0,20–0,25 mm |

Einstellung der Steuerung: Siehe CX 80–83, Gruppe CX 13–Nr. 4, Juli 1983.

Motoröldruck

(gemessen an der Verschlussschraube des Ölfilterträgers bei 95°C Öltemperatur):

| | |
|--------------------------|-------------|
| Bei 1000 1/min | min. 1 bar, |
| bei 3500 1/min | 3,7–4,5 bar |

Bei abweichenden Meßwerten Ölfilter erneuern.

Motortyp M 25/648 und M 25/660

Kontrolle der Steuerzeiten:

Der Kolben des Zylinder 1 befindet sich im OT (Verdichtungstakt):

- Einlaßventilspiel des Zylinder 1 auf 1 mm einstellen.*
- Kurbelwelle eine Umdrehung im Motordrehsinn bis zum OT drehen (Überschneidung).*
- Spiel zwischen Kipphebel und Einlaßventil des Zylinder 1 messen.*
Sollwert 0,15 – 0,45 mm.

Nach diesem Vorgang Einlaßventilspiel auf 0,30 mm einstellen.

CX, alle Modelle

KÜHLSYSTEM

Kühlsystem auffüllen und entlüften:

Entlüftungsschrauben (1) mit einem durchsichtigen Kunststoffschlauch versehen und lösen.
Entlüftungsschraube (2) des Kühlers ausbauen.

Kühlmittel langsam über den Kühlmittelvorratsbehälter befüllen. Sobald das Kühlmittel in den Kunststoffschläuchen sichtbar ist, Entlüftungsschrauben wieder anziehen.

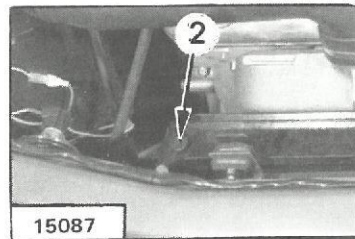
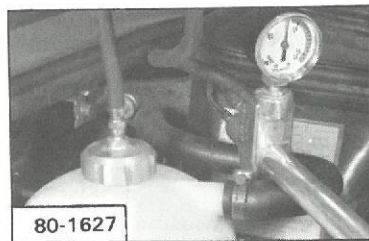
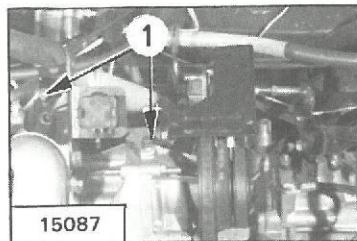
Kühlmittelvorratsbehälter auffüllen. Verschlußdeckel anbringen und nach Anlage der Deckeldichtung eine Viertelumdrehung weiterdrehen.

Motor starten und mit 2000 1/min drehen lassen, bis der oder die Kühlventilatoren einschalten.

Sichere Funktion des Kühlsystems prüfen, sonst Entlüftungsvorgang wiederholen. Um die Inbetriebnahme der Kühlmittelpumpe zu erleichtern, kann im Kühlsystem mit Prüfwerkzeug RWZ und WILMONDA ein Überdruck von 0,5 – 1 bar erzeugt werden.

Achtung!

Entlüftungsschrauben nie bei laufendem Motor lösen.
Kühlmittelvorratsbehälter auf keinen Fall bei eingeschalteten Kühlventilatoren öffnen.
Kühlmittelstand bei kaltem Motor kontrollieren.



ANZIEHDREHMOMENTE (daNm)

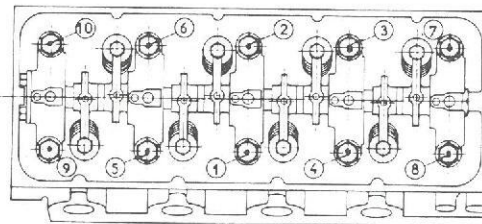
CX 20 - CX 22

| | |
|--|-------------|
| Befestigungsschrauben der Hauptlagerdeckel | 8,75 - 9,75 |
| Befestigungsschrauben der Pleuellagerdeckel | 4,5 - 5,0 |
| Befestigungsschrauben des Schwungrads (nach jedem Ausbau erneuern und mit Loctite Frenetanch einsetzen) | 6,0 - 6,5 |
| Befestigungsschrauben des Zylinderkopfs (bei kaltem Motor): | |
| 1. Vorspannen | 5,0 |
| 2. Anziehen | 8,0 |
| Jede Schraube eine Vierteldrehung lösen und endgültig anziehen | 8,75 - 9,75 |

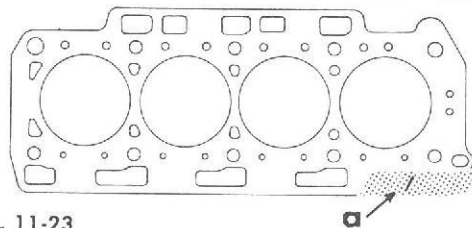
Zylinderkopfdichtung: Markierung „a“ muß am Motor sichtbar sein: Siehe Technisches Rundschreiben CX 06 - 81, Gruppe CX 1 - Nr. 1.

Nachziehen der Zylinderkopfschrauben:

Motor bis zum Einschalten des Kühlventilators laufen lassen. Dann mindestens zwei Stunden abkühlen lassen. Eine Schraube nach der anderen eine Vierteldrehung lösen, dann mit 8,75 - 9,75 daNm anziehen.



L 11-14



L 11-23

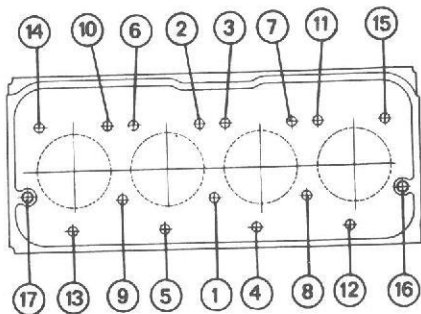
CX Benzin, Typ M

ANZIEHDREHMOMENTE (daNm)

Befestigungsschrauben der Hauptlagerdeckel (bei jedem Ausbau erneuern)
 Befestigungsschrauben der Pleuellagerdeckel (bei jedem Ausbau erneuern)
 Befestigungsschrauben des Schwungrads (bei jedem Ausbau erneuern und mit Loctite Frenetanch einsetzen)

| |
|------|
| 2500 |
| 9,5 |
| 9,2 |
| 9,0 |

Anziehrefolgenfolge



B. 11-5

Zylinderkopfdichtung: Markierung EN 5L – (CX 25 Benzin)
 TE 25 – (CX 25 GTi Turbo)

Trocken montieren.

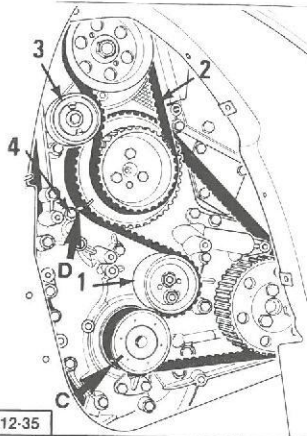
Anziehen der Zylinderkopfschrauben (die vorgeschriebene Reihenfolge muß eingehalten werden):

- | | |
|---|------|
| 1 – Vorspannen mit | 4,0 |
| 2 – Eine Schraube nach der anderen weiter anziehen um | 100° |
| 3 – Eine Schraube nach der anderen weiter anziehen um | 100° |
| Motor bis zum Einschalten der Kühlventilatoren warmlaufen lassen. Anschließend mindestens 3 Stunden abkühlen lassen. | |
| 4 – Eine Schraube nach der anderen weiter anziehen um | 45° |

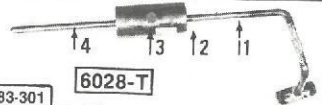
Kein Nachziehen des Zylinderkopfes bei 1000 km.

MOTORSTEUERUNG

CX DIESEL, alle Modelle

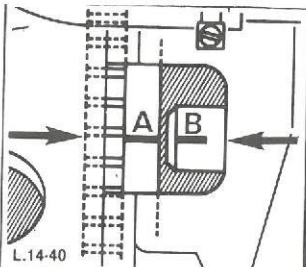


L.12-35

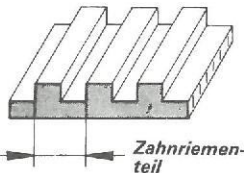


83-301

6028-T



L.14-40



G. 10-14 a

Ventilspiel an Kipphebeln

Einlaß 0,30 mm
Auslaß 0,20 mm

Einstellung der Motorsteuerung: (Zylinder 1 auf OT)

- Schwungradkennzeichnung A der Gehäusekennzeichnung B gegenüberstellen.
 - Kennzeichnung des Nockenwellenrades auf Schraube (4) stellen. Zahnriemen so auflegen, daß die Kennzeichnung C u. D mit dem Zahnriemen übereinstimmen.
 - Zahnriemenspannrolle (1) montieren.
 - Zahnriemen mit Spannwerkzeug 6028-T spannen, Spannungsgewicht in der 2. Raste.
 - Schwungrad in Motordrehrichtung zwei volle Umdrehungen weiter drehen, bis sich die Kennzeichnung A u. B wieder gegenüberstehen.
 - Kraftstoffeinspritzpumpe einbauen und nach Vorschrift einstellen, siehe Seite 89.
 - Zahnriemen für Kraftstoffeinspritzpumpe einbauen, Seite (2) muß gespannt sein.
 - Automatische Zahnriemenspannrolle (3) einbauen und anziehen.
 - **Einstellung der Kraftstoffeinspritzpumpe prüfen,** Pumpe anziehen.
- ### Einstellung der Motorsteuerung prüfen:
- Zwischen Kennzeichnung C u. D, bei angelegtem Zahnriemenspanner (1) müssen 35 Zahnriementeile liegen.

Zylinderkopfdeckel mit Sieben-Punkt-Befestigung 2/1981 →:

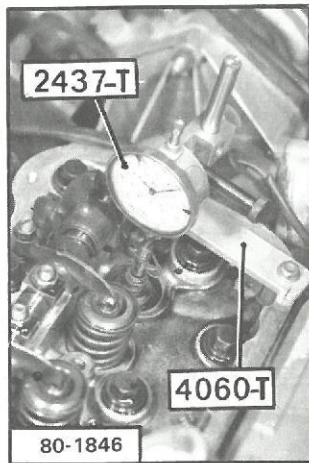
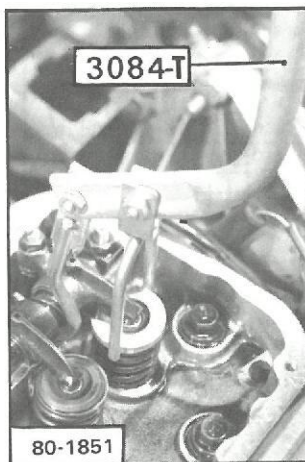
Da das Schwungrad keine Markierung hat, Kolben des Zylinders 1 auf OT stellen (Ventile des Zylinders 1 in Überschneidung).
 Stößelstange und Einlaßventilfeder des Zylinders 1 ausbauen.
 Bevor die Kurbelwelle gedreht wird, eine Büroklammer o. ä. anbringen, um ein Fallen des Ventils in den Zylinder zu vermeiden.

Kontrolle der Steuerzeiten:

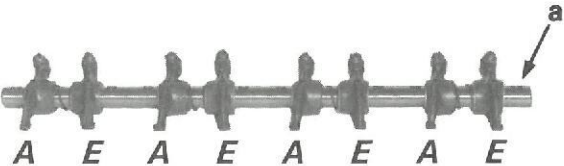
Der Kolben des Zylinders 4 befindet sich im OT (Verdichtungstakt):

- Einlaßventilspiel des Zylinders 4 auf 1 mm einstellen (theoretisches Spiel)
- Kurbelwelle eine Umdrehung im Motordrehsinn bis zum OT drehen (Überschneidung)
- Spiel zwischen Kipphebel und Einlaßventil des Zylinders 4 messen. Sollwert: 0,05 – 0,45 mm.

Hinweis: Kontrolle bei Motoren mit Zylinderkopfdeckel mit Zwei-Punkt-Befestigung (→ 2/1981) siehe Datenbuch '81.









| ANZIEHDREHMOMENTE (daNm) | | CX Diesel, alle Modelle | |
|--|--|---|--|
| | <p>Motortyp</p> <p><i>Befestigungsschrauben der Hauptlagerdeckel (bei jedem Ausbau erneuern)</i></p> <p><i>Befestigungsschrauben der Pleuellagerdeckel (bei jedem Ausbau erneuern)</i></p> <p><i>Befestigungsschrauben des Schwungrads (bei jedem Ausbau erneuern und mit Loctite Frenetanch einsetzen)</i></p> | <p>M 25/660 – M 25/648 (mit Zahnriemensteuerung)</p> | |
| | | <p>9,5</p> | |
| | | <p>9,0</p> | |
| <p>Markierung Zylinderkopfdichtung (trocken einbauen): – CX 25 D = Markierung L 25 – CX 25 D Turbo = Markierung LS 25</p> | <p>Bei Motor M 25/660 und M 25/648 (mit Zahnriemensteuerung)</p> <p>Anziehen der Zylinderkopfschrauben (die vorgeschriebene Reihenfolge muß eingehalten werden):</p> <p>1: Vorspannen mit 4,0</p> <p>2: Eine Schraube nach der anderen weiter anziehen um 100°</p> <p>3: Eine Schraube nach der anderen weiter anziehen um 100°</p> <p>Motor bis zum Einschalten der Kühlventilatoren warmlaufen lassen. Anschließend mindestens 3 Stunden abkühlen lassen.</p> <p>4: Eine Schraube nach der anderen weiter anziehen um 45°</p> <p>Kein Nachziehen des Zylinderkopfes bei 1000 km.</p> | <p>9,0</p> | |
| | | <p>15051</p> | |

| CX Diesel, alle Modelle | | ZYLINDERKOPF | |
|--|-------------------|---|-----------------------------|
| Zylinderkopf: | | | |
| Originalhöhe | 117 – 117,5 mm | Planheit zwischen den Befestigungs- | |
| Min. Höhe | 116,3 mm | bohrungen | 0,025 mm |
| Zulässiger Planflächenverzug | 0,1 mm | Zulässiges Abarbeiten der Planfläche | 0,70 mm |
| Wirbelkammer | Breite des Bundes | Außen-Ø der Wirbelkammer | Ø der Wirbelkammer-Aufnahme |
| Serienmontage | 4,50 ± 0,05 mm | 35,950 ± 0,05 mm | 35,900 – 35,925 mm |
| | | 36,065 ± 0,05 mm | 36,000 – 36,025 mm |
| | | 36,365 ± 0,05 mm | 36,300 – 36,325 mm |
| 1. Reparaturmöglichkeit | 4,85 ± 0,05 mm | 36,365 ± 0,05 mm | 36,300 – 36,325 mm |
| 2. Reparaturmöglichkeit | 5,05 ± 0,05 mm | 36,465 ± 0,05 mm | 36,400 – 36,425 mm |
| <p>Paßtoleranz der Wirbelkammern in ihrer Aufnahme: 0,02 – 0,065 mm.</p> <p>Überstand der Wirbelkammern zur Planfläche des Zylinderkopfs: 0 – 0,03 mm.</p> <p>Rückstand der Ventile zur Planfläche des Zylinderkopfes: 0,7 – 0,9 mm.</p> <p>Einbaulage der Kipphebelachse: die Schmierbohrungen müssen zum Zylinderkopf zeigen.</p> | |  | |

| EINSTELLEN DES VENTILSPIELS | | <i>Alle Modelle außer VISA Diesel und BX Diesel</i> | |
|---|---|---|-------------------------------------|
| <i>bei 4-Zylinder-Reihenmotor</i> | | | |
| 1. Einstellmöglichkeit Ventile in Überschneidung <i>(= Einlaßventil öffnet und Auslaßventil schließt)</i> | 2. Einstellmöglichkeit Auslaßventile voll geöffnet | | |
| | <i>Ventil voll öffnen:</i> | <i>Kipphebel einstellen:</i> | |
| | | <i>Einlaßventil</i> | <i>Auslaßventil</i> |
| | | <i>Zylinder 1 in Überschneidung: 4. einstellen</i> | <i>Auslaßventil des Zylinders 1</i> |
| <i>Zylinder 3 in Überschneidung: 2. einstellen</i> | <i>Auslaßventil des Zylinders 3</i> | <i>Zylinder 4</i> | <i>Zylinder 2</i> |
| <i>Zylinder 4 in Überschneidung: 1. einstellen</i> | <i>Auslaßventil des Zylinders 4</i> | <i>Zylinder 2</i> | <i>Zylinder 1</i> |
| <i>Zylinder 2 in Überschneidung: 3. einstellen</i> | <i>Auslaßventil des Zylinders 2</i> | <i>Zylinder 1</i> | <i>Zylinder 3</i> |

| <i>Alle Modelle</i> | MOTORÖLDRUCKSCHALTER | | |
|---|----------------------------------|--|-------------------------|
| <i>Fahrzeug</i> | <i>Einbaulage</i> | <i>Kontrolleuchte leuchtet bei Druckabfall auf</i> | <i>Anziehdrehmoment</i> |
| <i>2 CV · Acadiane</i> | <i>unter dem linken Zylinder</i> | <i>0,675 – 0,475 bar</i> | <i>2,0 – 2,5 daNm</i> |
| <i>VISA 652 cm³</i> | <i>über dem linken Zylinder</i> | | |
| <i>VISA 11 E · RE · GT</i> | <i>neben dem Ölfilter</i> | | <i>4,0 – 5,0 daNm</i> |
| <i>GSA, alle Modelle</i> | <i>neben dem Ölfilter</i> | | <i>2,0 – 2,5 daNm</i> |
| <i>BX 14, alle Modelle</i> | <i>neben dem Ölfilter</i> | | <i>4,5 daNm</i> |
| <i>BX 16 · BX 19 · BX 19 D · VISA Diesel · VISA GTI</i> | <i>neben dem Ölfilter</i> | <i>0,580 – 0,440 bar</i> | <i>2,0 daNm</i> |
| <i>CX 2500 Diesel (M 25/660)</i> | <i>am Ölfilterträger</i> | <i>0,675 – 0,475 bar</i> | <i>3,3 daNm</i> |
| <i>CX 2 Liter (829 A 5) + CX 22</i> | <i>neben dem Ölfilter</i> | | <i>2,0 – 2,5 daNm</i> |
| <i>CX Benzin (M 25/659)</i> <i>CX Turbo Benzin (M 25/662)</i> <i>CX Turbo Diesel (M 25/648)</i> | <i>am Ölfilterträger</i> | | <i>3,3 daNm</i> |

| <i>TEMPERATURSCHALTER MOTORÖL</i> | | | <i>Alle Modelle</i> |
|---|--------------------------|--|-------------------------|
| <i>Fahrzeug</i> | <i>Einbaulage</i> | <i>Schalttemperatur</i> | <i>Anziehdrehmoment</i> |
| <i>CX Benzinmotor, Typ M 1/79 →</i> <i>CX Diesel 7/81 →</i> <i>CX Turbo Diesel</i> <i>CX Turbo Benzinmotor</i> | <i>am Ölfilterträger</i> | <i>die Motoröltemperatur-</i> <i>Kontrolleuchte leuchtet auf bei:</i> <i>143,5 – 146,5°C</i> | <i>3,0 – 3,5 daNm</i> |
| | | | |

| Alle Modelle | | ÖLDRUCKSCHALTER MOTOR | | |
|---|------------------------------|---|---|------------------|
| Fahrzeug | Einbaulage | Ausschaltpunkt Kontrolleuchte | | Anzugsdrehmoment |
| 2 CV | Unter dem linken Zylinder |  |  | 2–2,5 daNm |
| LNA/VISA 652 cm ³ | Oberhalb des linken Zylinder | | | 4–5 daNm |
| LNA 11 – VISA 11 E – RE – GT BX 14 alle Modelle | In der Nähe des Ölfilters |  |  | 2–2,5 daNm |
| GSA alle Modelle | | | | 2 daNm |
| BX 16/19 Benz. – BX 19 D | | | | 3,3 daNm |
| VISA GTi – VISA Diesel | | | | 2–2,5 daNm |
| CX Diesel (M 25/660) | Auf dem ÖlfILTERTRÄGER |  |  | 3,3 daNm |
| CX (829) / (J6 TA 500) | In der Nähe des Ölfilters | | | 2–2,5 daNm |
| CX Benzin (M 25/659) CX Turbo Benzin (M 25/662)* CX Turbo Diesel (M 25/648) | Auf dem ÖlfILTERTRÄGER | | | 3,3 daNm |

* (Anzeige am Armaturenbrett)

| KÜHLMITTELHERMOSTATE und ÜBERDRUCKVENTILE | | | | | Alle Modelle |
|---|-------------------------------------|------------------|----------------|-----------------|---|
| Fahrzeug | Im Austrittsgehäuse am Zylinderkopf | Kennzeichnung | Öffnungsbeginn | Mindestöffnung | Schaltdruck des Überdruckventils im Kühlsystemverschluß |
| VISA GTi | | V 5348 | 79 – 82°C | 7,5 mm bei 93°C | 1,0 bar |
| VISA 11 alle Typen – C 15 E VISA GT · VISA 14 TRS | | | | | 1,1 bar |
| BX Benzinmotor | | | | | 1,0 bar |
| VISA Diesel · BX Diesel · C 15 Diesel | | V 6633 | 79 – 82°C | | |
| CX Benzinmotor (Typ M) (außer 2 Liter) | | V 6947 | 83 – 86°C | 7,5 mm bei 96°C | 1,1 bar |
| CX 2 Liter 1/81 → (Typ 829) (mit neuem Zylinderkopf) | | V 6755 V 6947 | 83 – 86°C | 7,5 mm bei 98°C | |
| CX Dieselmotor 10/78 → alle anderen Kühler | | V 6322 | 81 – 84°C | 7,5 mm bei 96°C | |
| CX Dieselmotor 4/79 → mit SOFICA-Kühler | | V 6947 | 83 – 86°C | | |
| CX Turbodiesel-Motor CX Turbobenzin-Motor | | V 6947 | 83 – 86°C | 7,5 mm bei 98°C | |

| Alle Modelle | KÜHLMITTEL THERMOSCHALTER ZUM EINSCHALTEN DER KÜHLVENTILATOREN (am Kühler) | | | |
|--|--|-------------------------|------------------------|--|
| Fahrzeug | Markierung | Einschaltpunkt | Ausschaltpunkt | Anziehdrehmoment |
| VISA 11 – VISA GT – VISA 14 TRS CX 15 E – BX 14 | 86 – 81°C | 84 – 89°C | 84 – 79°C | 1,8 – 2,0 daNm (Loctite Frenetanch) |
| VISA Diesel – VISA GTI – BX 16 (zwei Stufen) C 15 Diesel | 88 – 83°C | 86 – 90°C | 81 – 85°C | |
| BX 19 D – BX 19 Benzin Kühler 22,6 cm ² (zwei Stufen) | 92 – 87°C | 90 – 94°C | 85 – 89°C | |
| CX Benzinmotor (Typ M) mit SOFICA-Kühler 23 dm ² 2/79 → alle anderen Kühler 4/80 → | 93 – 88°C | 91 – 96°C | 91 – 86°C | |
| CX Turbo Diesel – CX Turbo Benzin (kein Lufttemperaturfühler) | 95 – 90°C 101 – 96°C | 93 – 97°C 99 – 103°C | 88 – 92°C 94 – 98°C | |

| KÜHLMITTELTHERMOSCHALTER ZUM EINSCHALTEN DER KÜHLVENTILATOREN (am Kühler) | | | | <i>Alle Modelle</i> |
|--|-------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------------------|
| <i>Fahrzeug</i> | <i>Markierung</i> | <i>Einschaltpunkt</i> | <i>Ausschaltpunkt</i> | <i>Anziehdrehmoment</i> |
| <i>CX 2 Liter 1/81 → (mit neuem Zylinderkopf)</i> | 93–88°C | 91–96°C | 91–86°C | 1,8–2,0 daNm (Loctite Frenetanch) |
| <i>CX Dieselmotor 10/78 → alle anderen Kühler</i> | 97–92°C | 95–100°C | 95–90°C | |
| <i>CX Dieselmotor 4/79 → mit SOFICA-Kühler</i> | 93–88°C | 91–96°C | 91–86°C | |
| LUFTTHERMOSCHALTER ZUM EINSCHALTEN DER KÜHLVENTILATOREN | | | | |
| <i>CX – alle Modelle außer Turbo Diesel und Benzin</i> | 55–48°C | 53–58°C | 51–46°C | |

CX, alle Modelle

EINSCHALTEN DER KÜHLVENTILATOREN

1 Kühlventilator (zweistufig)*Normalbedingung: Motorhaube geschlossen.**1. Einschalten der langsamen Ventilatorstufe über den Umluftthermoschalter (bei ca. 55°C Umlufttemperatur).**2. Einschalten der schnellen Ventilatorstufe über den Kühlmittelthermoschalter (bei ca. 90°C).****Hinweis:** Die schnelle Ventilatorstufe wird lediglich in Abhängigkeit von der Kühlmitteltemperatur im Kühler gesteuert.***2 Kühlventilatoren (zweistufig) (CX Turbo Diesel und Turbo Benzin)***Das Einschalten der Kühlventilatoren wird über einen Thermoschalter gesteuert:*

- 1. Stufe: Kühlventilatoren werden in Reihe geschaltet*
- 2. Stufe: Kühlventilatoren werden parallel geschaltet*

2 Kühlventilatoren (zweistufig) (außer CX Turbo Diesel):*Normalbedingung: Motorhaube geschlossen.**1. Einschalten der langsamen Stufe beider Kühlventilatoren über den Umluftthermoschalter (bei ca. 55°C Umlufttemperatur).**2. Einschalten der schnellen Stufe beider Kühlventilatoren über den Luft- **und** Kühlmittelthermoschalter (bei ca. 90°C Kühlmitteltemperatur).**Schaltet die erste Stufe über den Umluftthermoschalter, bei geöffneter Motorhaube, nicht ein, wird nur die schnelle Stufe über den Kühlmittelthermoschalter eingeschaltet.**3. Bei Fahrzeugen mit Klimaanlage wird unabhängig vom Luftthermoschalter bei eingeschalteter Klimaanlage die langsame Stufe*) beider Kühlventilatoren eingeschaltet. Die schnelle Ventilatorstufe wird immer durch Luft- **und** Kühlmittelthermoschalter eingeschaltet.***) Bei Fahrzeugen in Übersee-Ausführung, die schnelle Ventilatorstufe.*

| KÜHLMITTEL THERMOSCHALTER DER KÜHLMITTELKONTROLLEUCHE | | | <i>Alle Modelle</i> |
|---|---|---|-------------------------|
| <i>Fahrzeug</i> | <i>Einbaulage</i> | <i>Schalttemperatur</i> | <i>Anziehdrehmoment</i> |
| <i>LNA 11 – VISA 11 – 14 TRS VISA GT – BX 14</i> | <i>am Zylinderkopf</i> | <i>Aufleuchten: 103 – 106°C</i> | <i>4,0 – 5,0 daNm</i> |
| <i>VISA GTi – VISA Diesel</i> | | <i>Aufleuchten: 103 – 107°C</i> | |
| <i>BX 16, alle Modelle – BX 19 Benzin</i> | <i>am Zylinderkopf</i> | <i>Blinken: 103 – 107°C Aufleuchten: 110 – 114°C</i> | <i>2,0 daNm</i> |
| <i>BX 19 D</i> | <i>am Zylinderkopf</i> | <i>Blinken: 103 – 107°C Aufleuchten: 108 – 112°C</i> | <i>2,0 daNm</i> |
| <i>CX Benzin (Typ M) CX Diesel (10/78 →</i> | <i>am Zylinderkopf</i> | <i>Aufleuchten: 110 – 113°C Erlöschen: 110 – 107°C</i> | <i>2,5 – 3,0 daNm</i> |
| <i>CX 2 Liter 1/81 → (Typ 829)</i> | <i>am Thermostatgehäuse</i> | | |
| <i>CX Prestige, Einspritzer Heizsystem Froid – 30°C CX Diesel Klimaanlage</i> | <i>am Kühlmittel- pumpengehäuse</i> | <i>Kühlmittelthermofühler mit Fernthermometer am Armaturenbrett</i> | <i>3,0 – 3,5 daNm</i> |
| <i>CX Turbo Diesel CX Turbo Benzin</i> | <i>am Kühlmittel- pumpengehäuse</i> | <i>+ Warnleuchte 110°C</i> | |

VISA 652 cm³

VOLLELEKTRONISCHES ZÜNDSYSTEM

Steuergerät: THOMSON oder MOTOROLA.

Impulsgeber: THOMSON oder DUCELLIER, 7182 → THOMSON

Unter den Impulsgebern ist unbedingt eine 2 mm starke Unterlegscheibe einzubauen.

Der Luftspalt zwischen Impulsgebern und Metallkontakt auf dem Schwungrad beträgt 0,5 – 1,5 mm.

Technische Daten:

Oberer Impulsgeber = 10° vor OT (Zündzeitpunkt nicht einstellbar). Kabelstecker rot markiert.

Unterer Impulsgeber = 35° vor dem oberen Impulsgeber. (Der Winkel von 35° entspricht dem maximalen Zündverstellbereich einschließlich Unterdruckverstellung.)

Steuerung des Verstellbereichs der Zündung ab 1000 1/min im Verhältnis zur Zündzeitpunktgrundeinstellung durch das Steuergerät.

Unterdruckverstellung = 10° zusätzlich (ab 1000 1/min) bei einem Unterdruck von min. 120 mbar im Ansaugrohr. Steuerung durch die Unterdruckdose.

Überlastungsschutz der Zündspule: Abschalten des Primärstroms nach ca. 2 Sekunden durch das Steuergerät.

Kontrollmöglichkeiten:

Erforderliche Meßgeräte: Voltmeter, Zündlichtpistole mit Phasenverschiebung, Drehzahlmesser.

Impulsgeber: Plusanschluß des Voltmeters an die Ausgangsklemme des Impulsgebers, Minusanschluß an Masse anlegen (siehe Skizze auf der folgenden Seite). Sollwerte: 0,5 – 2 Volt, wenn der Metallkontakt auf dem Schwungrad nicht vor dem jeweiligen Impulsgeber steht.

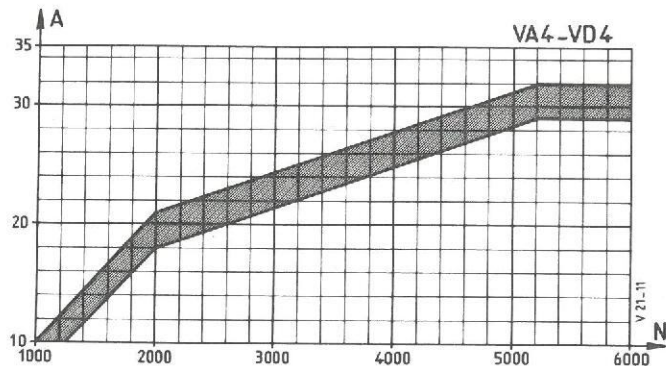
5 – 7 Volt, wenn der Metallkontakt vor dem jeweiligen Impulsgeber steht.

Zündverstellkurve: Mit der Zündlichtpistole ab 1000 1/min (siehe Diagramm auf der folgenden Seite). Metallkontakt auf dem Schwungrad vor den oberen Impulsgeber stellen. Auf Schwungrad und Kupplungsgehäuse zwei sich gegenüberliegende weiße Farbmarkierungen anbringen. Dann die Verstellkurve mit Hilfe der Meßgeräte abfahren.

Bei abgezogener Unterdruckleitung müssen die Meßwerte dem Diagramm entsprechen. Bei angeschlossener Unterdruckdose müssen sie 10° größer sein.

Weitere Kontrollen: Reparaturhandbuch und TR VISA 1 11–82

Zündverstellkurve 7/82 →



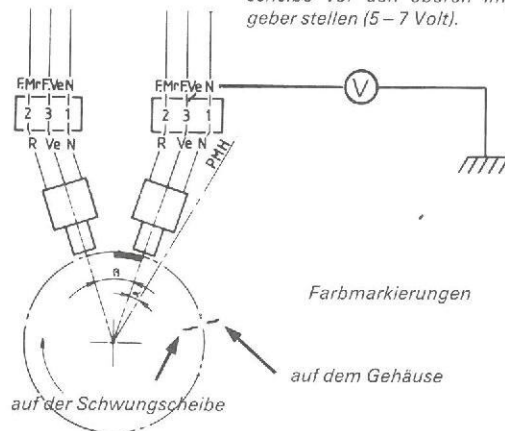
V.21-11

Statischer Zündzeitpunkt 7/82 →

VISA 652 cm³

V.21-25

Metallkontakt auf der Schwungscheibe vor den oberen Impulsgeber stellen (5-7 Volt).

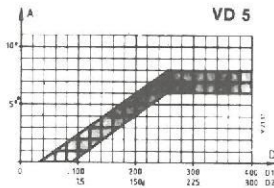
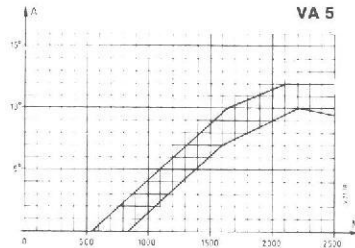


| <i>VISA alle Modelle (außer 652 cm³) – C 15 Benzin</i> | | | | <i>Transistorzündung</i> | <i>ZÜNDZEITPUNKT</i> |
|---|--|-----------------------|-------------------|--------------------------|---|
| <i>Fahrzeug</i> | <i>Motortyp</i> | <i>ZÜNDVERTEILER</i> | | | |
| | | <i>Verstellkurven</i> | | | |
| | | <i>Fliehkraft</i> | <i>Unterdruck</i> | | <i>Dynamisch mit Zündlichtpistole (ohne Unterdruck)</i> |
| <i>VISA 11 E – RE C 15 Benzin</i> | <i>109 5F (XW7) 109 K XW7 B1</i> | <i>VA 5</i> | <i>VD 5</i> | | <i>6° vor OT bei 700 1/min (Leerlauf)</i> |
| <i>VISA GT → 5/83</i> | <i>150 B</i> | <i>M 152 E</i> | <i>M 152 E</i> | | <i>0° bei 1000 1/min</i> |
| <i>5/83 →</i> | <i>(XY8)</i> | <i>M 159 E</i> | <i>M 159 E</i> | | <i>8° vor OT bei 850 1/min (Leerlauf)</i> |
| <i>VISA 14 TRS</i> | <i>150 D (XY7)</i> | <i>M 154 E</i> | <i>M 154 E</i> | | <i>8° vor OT bei 700 1/min (Leerlauf)</i> |
| <i>VISA GTi</i> | <i>180 A (XU 5J)</i> | <i>C 019</i> | <i>D 013</i> | | <i>30° vor OT bei 3000 1/min</i> |

Zeichenerklärung

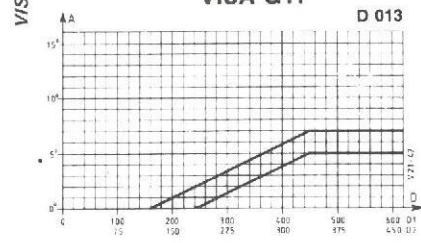
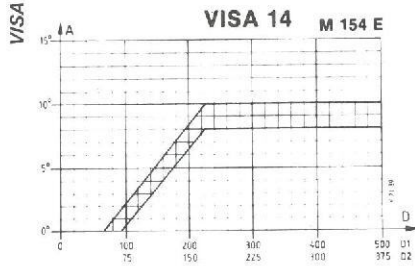
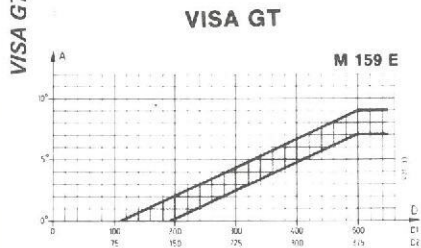
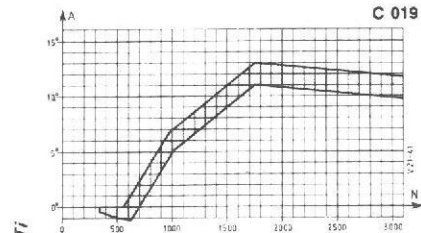
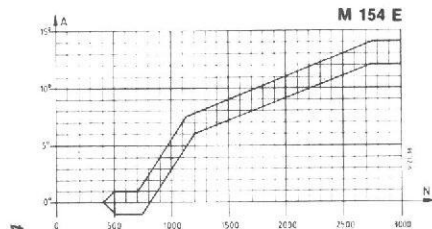
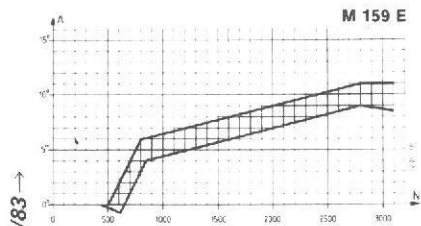
- A* = Verstellwinkel
- N* = Zündverteilerdrehzahl (1/min)
- D1* = Unterdruck in mbar
- D2* = Unterdruck in mmHg

VISA 11 - C 15 E



VISA GT - 14 TRS - GTi

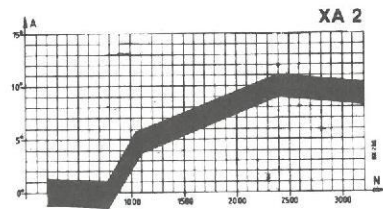
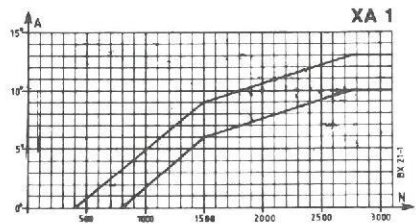
ZÜNDANLAGE



| ZÜNDANLAGE | | | | BX | |
|-------------|----------|----------------|------------|-------------------|--|
| Fahrzeug | Motortyp | ZÜNDVERTEILER | | Transistorzündung | ZÜNDZEITPUNKT Dynamisch mit Zündlichtpistole (ohne Unterdruck) |
| | | Verstellkurven | | | |
| | | Fliehkraft | Unterdruck | | |
| BX | 150 A | XA 1 | XD 1 | | 8° vor OT bei 850 1/min |
| BX 14E-RE | 150 C | XA 2 | XD 2 | | 10° vor OT bei 850 1/min |
| BX 14E-RE | 150 F | XA 2 | XD 2 | | 10° vor OT bei 850 1/min |
| BX 16RS-TRS | 171 A | M 148 E | M 148 E | | 10° vor OT bei 850 1/min |
| BX 16RS-TRS | 171 D | M 148 E | M 148 E | | 10° vor OT bei 850 1/min |
| BX 19GT | 159 A | C 001 | D 001 | | 10° vor OT bei 850 1/min |

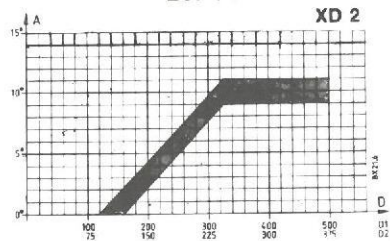
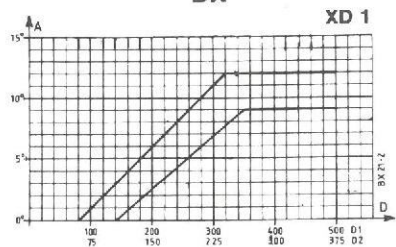
BX

ZÜNDANLAGE



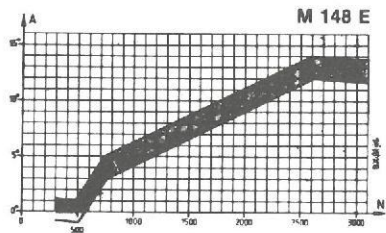
BX

BX 14

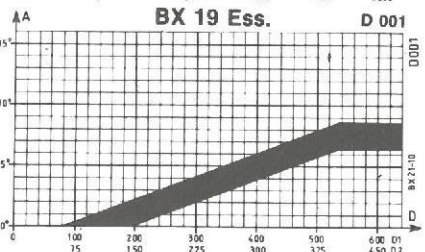
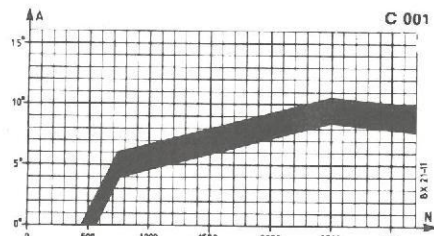
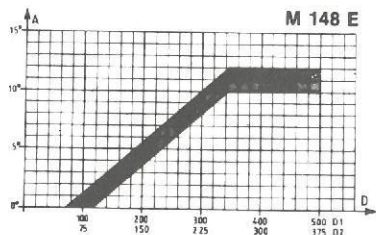


ZÜNDANLAGE

BX



BX 16



ZÜNDANLAGE

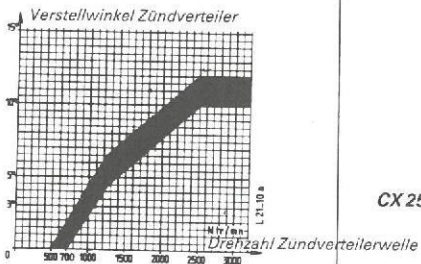
VERGASER
EINSPRITZUNG

KUPPLUNG
GETRIEBE
GELENKWELLE

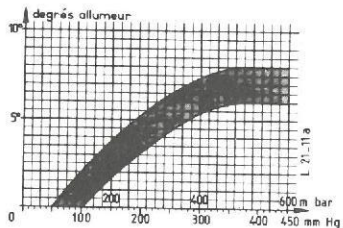
| CX | | ZÜNDANLAGE | | | |
|---------------------|-------------------|------------------------------|-----------------------------|--|---|
| Fahrzeug | Motortyp | ZÜNDVERTEILER | | Zündsystem | ZÜNDZEITPUNKT |
| | | Verstellkurven | | Transistorzündung | Dynamisch mit Zündlichtpistole (ohne Unterdruckanschluß) |
| CX 2 Liter CX 22 | 829 A J6TA 500 | Fliehkraft R 303 C 022 | Unterdruck D 59 D 017 | | Transistorzündung |
| C 2500 IE | M 25/659 | LA 8 | LD 4 | Vollelektronische Zündung | |
| CX GTi Turbo | M 25/662 | LA 11 | LD 6 | Vollelektronische Zündung mit Klopfsensor | Nicht einstellbar |

Fliehkraftvorverstellung R303

CX 20

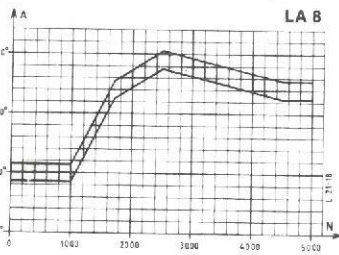


Unterdruckvorverstellung D59

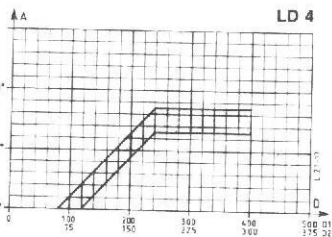


Vorverst. in Grad Kurbelwinkel LA8

CX 25



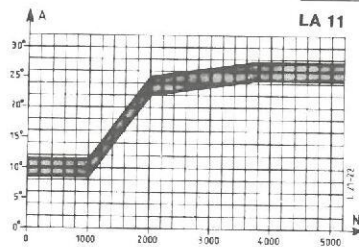
Unterdruckvorverstellung LD4



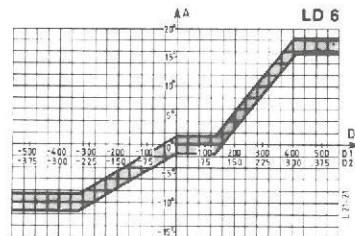
Vorverst. in Grad Kurbelwinkel LA11

CX

CX 25 Turbo



Druck-/Unterdruckvorverstellung LD6



| <i>Alle Modelle</i> | ZÜNDKERZEN (Serieneinbau) | | | | |
|--------------------------------|----------------------------------|--------------|-----------------|---------------|----------------|
| <i>Fahrzeuge</i> | <i>AC</i> | <i>Bosch</i> | <i>Champion</i> | <i>Eyquem</i> | <i>Marchal</i> |
| VISA (652 cm ³) | 42 LTS | | BN 6 Y | 800 LJS | SCGT 34.5 H |
| VISA 11 (→ 6/84) | 42 LTS | H 6 DO | BN 9 Y | 755 LJS | SCGT 34.5 H |
| VISA 11-14 (6/84 →) | | | S 281 YC | C 62 LJS | |
| VISA GT (→ 6/84) (6/84 →) | 42 LTS | H 6 DO | BN 9 Y | 803 LJS | |
| | | | S 279 YC | | |
| VISA GTi | | H 6 DC | S 279 YC | | |
| BX, BX 14 (→ 6/84) (6/84 →) | 42 LTS | H 6 DO | BN 9 Y | | SCGT 34.5 H |
| | | H 7 DC | S 281 YC | C 62 LJS | |
| BX 16 (→ 6/84) (6/84 →) | 42 LTS | | BN 7 Y | | |
| | | H 6 DC | S 279 YC | C 72 LJS | |
| BX 19 GT | | H 6 DC | S 279 YC | | |
| CX 20 | 42 LTS | | BN 9 Y | 755 LJS | SCGT 34.5 H |
| CX 22 | | | S 279 YC | C 72 LJS | |
| CX 25 IE | | | L 82 Y | 755 SX | |
| CX GTi Turbo | | | L 82 | 755 X | |

Achtung: Bei allen VISA, BX, CX 2000 Fahrzeugen (7/79 →): Bundesrepublik Deutschland, Österreich und Dänemark (AC 42 LTS) haben die Zündkerzen einen Kegeldichtsitz. Das Anziehdrehmoment von 1 - 1,3 daNm darf nicht überschritten werden. Werkzeug OUT 128301-T und Zündkerzenschlüssel OUT 128302-T verwenden. C 15 E wie VISA 11 (6/84 →)

| VERGASER | | | VISA alle Modelle |
|------------------------------|-----------------------|-------------------|--------------------------|
| Fahrzeug | Vergasertyp | Markierung | Einbaudaten |
| VISA 652 cm ³ | *SOLEX 26/35 CSIC | 244 | 7/82→ |
| VISA 652 cm ³ | *WEBER 32/34 DMTC | W 120-50 | 7/82→ |
| VISA 11-C 15 E | SOLEX 32 PBISA 12 | CIT 341 | 1/82→ |
| VISA 14 | SOLEX 34 PBISA 12 PEU | 350 | 7/84→ |
| VISA GT | SOLEX 35 BISA 8 | 346 · 347 | 7/82→ 4/85 |
| * Mit Leerlaufabschaltventil | | | |

| <i>BX alle Modelle</i> | VERGASER | | | | | |
|--|-----------------------|---|--|--|------------------------------|-------------------------------|
| <i>Fahrzeug</i> | <i>SOLEX-Vergaser</i> | <i>Markierung</i> | <i>Datum</i> | <i>WEBER-Vergaser</i> | <i>Markierung</i> | <i>Datum</i> |
| <i>BX</i> | <i>30-30 Z 2</i> | <i>CIT 329</i> | <i>9/82 →</i> | | | |
| <i>BX 14 E-RE</i> | <i>32-34 Z 2</i> | <i>CIT 348</i> | <i>9/82 →</i> | | | |
| <i>BX 14 E-RE</i> | <i>32-34 Z 2</i> | <i>CIT 404</i> | <i>4/85 →</i> | | | |
| <i>BX 16 RS-TRS</i> | <i>32-34 Z 1</i> | <i>CIT 319 CIT 319-1 Kennz. 385/1</i> | <i>6/83 → 3/84 → 6/84 7/84 →</i> | <i>32-34 DRTC/100 32-34 DRTC 2/100</i> | <i>W 121-50 W 128-50</i> | <i>9/82 → 7/83 7/83 →</i> |
| <i>BX 16 RS-TRS</i> | | | | <i>32-34 DRTM 13/100</i> | <i>W 138-50</i> | <i>2/85 →</i> |
| <i>BX 16 mit Klimaanlage</i> | | | | <i>32-34 DRTC 3/100</i> | <i>W 129-50</i> | <i>1/84 →</i> |
| <i>BX 16 Automatik</i> | | | | <i>32-34 DRTC 4/100</i> | <i>W 130-50</i> | <i>7/84 →</i> |
| <i>BX 16 Automatik mit Klimaanlage</i> | | | | <i>32-34 DRTC 8/100</i> | <i>W 136-50</i> | |
| <i>BX 19</i> | <i>34-34 Z 1</i> | <i>PEU 381</i> | | | | |
| <i>BX 19 mit Klimaanlage</i> | <i>34-34 Z 1</i> | <i>PEU 381-1</i> | | | | |

| VERGASER | | | | <i>CX alle Modelle</i> |
|--|--------------------------|--|------------------------------|------------------------------|
| Fahrzeug | Einbaudatum | Vergasertyp | Markierung | Anmerkung |
| <i>CX 20 Motortyp 829 ohne Klimaanlage</i> | <i>7/79 → 7/82 →</i> | <i>WEBER 34 DMTR 46/250 SOLEX 34 CIC F</i> | <i>W 88-50 CIT 214-1</i> | |
| <i>CX 20 Motortyp 829 mit Klimaanlage</i> | <i>7/80 →</i> | <i>WEBER 34 DMTR 46/150</i> | <i>W 89-50</i> | <i>Mit Leerlaufkorrektor</i> |
| <i>CX 22</i> | | <i>WEBER 34 DMTR 110/100 W</i> | <i>145-50</i> | |
| | | | | |

Einstellung der Leerlaufdrehzahl und des CO- und CO₂-Gehalts**Einstellbedingungen:**

Starterklappenzug ganz zurückgeschoben.
Ventile, Schließwinkel und Zündzeitpunkt vorschriftsmäßig eingestellt.
Zündkerzen in ordnungsgemäßem Zustand.
Luftfiltereinsatz in Ordnung.
Motoröltemperatur: 80°C
Außentemperatur: 15 – 30°C
Drosselklappen leichtgängig und in Anfangsposition.

Einstellung:

Vergaser ohne Umluft-Regulierschraube (Leerlaufschraube bei Solex):
Einstellung mit Leerlaufgemisch-Regulierschraube und Drosselklappenanschlagschraube **nur** an der 1. Vergaserstufe.

Vergaser mit Umluft-Regulierschraube:
Einstellung mit Umluft-Regulierschraube und Leerlaufgemisch-Regulierschraube.
Leerlaufdrehzahl und CO-CO₂-Gehalt siehe Tabellen auf den folgenden Seiten (geltende Abgasbestimmungen beachten).

Hinweis: Ab September 1976 sind die Leerlaufgemisch-Regulierschrauben bei SOLEX- und WEBER-Vergasern, sowie die Drosselklappenanschlagschrauben bei SOLEX-Vergasern, mit einer Kunststoffplombe versehen. (Aus- und Einbau der Plomben mit Werkzeugsatz OUT 114029-T)

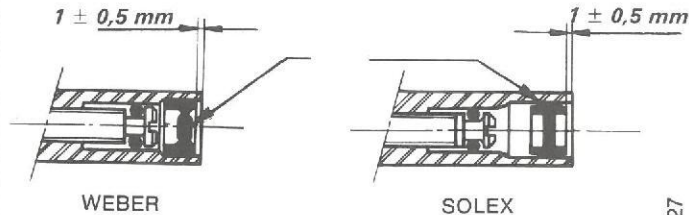
SOLEX-Vergaser:

- Serienplombe schwarz
- Reparaturplombe weiß

WEBER-Vergaser:

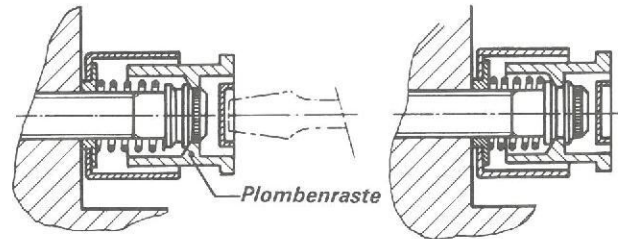
- Serienplombe weiß
- Reparaturplombe schwarz

Leerlaufgemisch-Regulierschraube versenkt



Sitz der Kunststoffplomben nach endgültigem Einbau

Leerlaufgemisch-Regulierschraube mit Federverdrehesicherung



Verplombung auf Einstellschraube aufgeschoben. (Einstellposition)

Verplombung eingerastet (gesichert).

G. 14-27

A. 14-22

VERGASER
 EINSPRITZUNG
 KUPPLUNG
 GETRIEBE
 GELENKWELLE

| VISA alle Modelle | ABGASEINSTELLUNG | | |
|----------------------------|------------------|------------------|-------------------------|
| Fahrzeug | Leerlauf | Abgaseinstellung | |
| | | CO-Gehalt | CO ₂ -Gehalt |
| VISA 652 cm ³ | 800 ± 50 l/min | 0,8–1,2 % | min. 9 % |
| VISA 11–14–C 15 E 1/82→ | 700–750 l/min | 0,8–1,2 % | |
| VISA GT→5/83 | 950–1000 l/min | 1,5–2,5 % | |
| VISA GT 5/83→ | 850–900 l/min | 1,5–2,5 % | |
| VISA GTi | 850–900 l/min | 1,0–2,0 % | min. 10 % |
| | | | |

| ABGASEINSTELLUNG | | | | <i>BX alle Modelle</i> |
|--|-----------------------|-------------------------|------------------------------|--|
| Fahrzeug | Leerlauf | Abgaseinstellung | | EINSTELLBEDINGUNGEN |
| | | CO-Gehalt | CO₂-Gehalt | |
| <i>BX</i> | <i>750 ± 50 1/min</i> | <i>0,8–1,5 %</i> | <i>min. 10 %</i> | |
| <i>BX 14 E–RE</i> | <i>800–850 1/min</i> | <i>0,8–1,5 %</i> | | |
| <i>BX 16 RS–TRS</i> | <i>650–700 1/min</i> | <i>0,8–1,5 %</i> | | |
| <i>BX 16 mit Klimaanlage</i> | <i>650–700 1/min</i> | <i>1,0–2,0 %</i> | | <i>850–900 1/min</i> <i>Klimaanlage eingeschaltet</i> |
| <i>BX 16 Automatik</i> <i>Gangwählhebel in „A“, Bremse fest</i> | <i>650–700 1/min</i> | <i>1,0–2,0 %</i> | | <i>800–850 1/min</i> <i>Gangwählhebel in „N“</i> |
| <i>BX 19 GT</i> | <i>650–750 1/min</i> | <i>1,0–2,0 %</i> | | |
| <i>BX 19 GT mit Klimaanlage</i> | <i>650–750 1/min</i> | <i>1,0–2,0 %</i> | | <i>850–900 1/min</i> <i>Klimaanlage eingeschaltet</i> |

| CX alle Modelle | | ABGASEINSTELLUNG | | | | |
|--|------------------|-------------------|---------------------------------|---|---------|-----------------|
| Einstellbedingungen: Gleich nach Abschalten der schnellen Ventilatorstufe. | | | | | | |
| FAHRZEUG | Klima- anlage | Leerlauf 1/min | Leerlauf- korrektur 1/min | EINSTELLBEDINGUNGEN | Prozent | |
| | | | | | CO | CO ₂ |
| CX Motortyp 829 | ohne | 750–800 | – | | 1,0–2,5 | > 9 |
| CX 22 | | 750–800 | 850–900 | | 0,8–1,5 | > 9 |
| CX 2500 IE | | 800–900 | – | | 0,8–1,5 | > 11 |
| CX 2500 IE Autom. | | 750–850 | – | Gangwählhebel in „P“ oder „N“ | | |
| CX Motortyp 829 | mit | 750–800 | – | Klimaanlage ausgeschaltet | 1,0–2,5 | > 9 |
| | | – | 900–950 | Klimaanlage eingeschaltet | | |
| CX 2500 IE | | 850–900 | – | Klimaanlage ausgeschaltet | 0,8–1,5 | > 11 |
| | | – | 1000–1050 | Klimaanlage eingeschaltet | | |
| CX 2500 IE | | 800–850 | – | Klimaanlage ausgeschaltet. Gangwählhebel in „N“ | | |
| Autom. | | – | 700–750 | Klimaanlage eingeschaltet. Gangwählhebel in „A“. Bremse fest. | | |

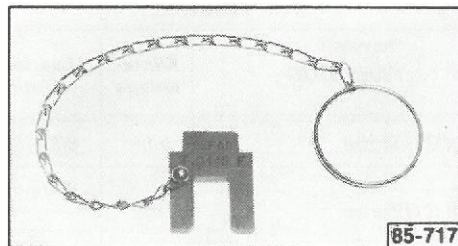
| ABGASEINSTELLUNG | | | | | CX Turbo | |
|---|------------------|-------------------|---------------------------------|---------------------------|----------|-----------------|
| <i>Einstellbedingungen: Gleich nach Abschalten der schnellen Ventilatorstufe.</i> | | | | | | |
| FAHRZEUG | Klima- anlage | Leerlauf 1/min | Leerlauf- korrektur 1/min | EINSTELLBEDINGUNGEN | Prozent | |
| | | | | | CO | CO ₂ |
| CX GTi Turbo | ohne | 800–850 | – | | – | |
| CX GTi Turbo | mit | 800–850 | – | | 0,8–1,5 | > 11 |
| | | – | 1000–1050 | Klimaanlage eingeschaltet | | |

WEBER Vergaser

siehe Rep.-Handbuch MAN 008890

(BX ① – Nr. 31)

Werkzeug **OUT 104 089 T** verwenden



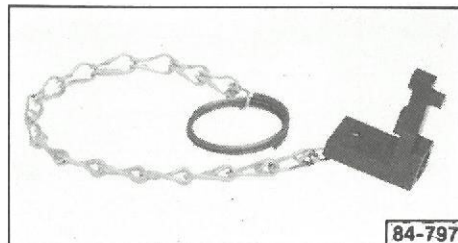
85-717

SOLEX Vergaser

siehe Rep.-Handbuch MAN 008890

(BX ① – Nr. 13)

Werkzeug **OUT 180 143 T** verwenden



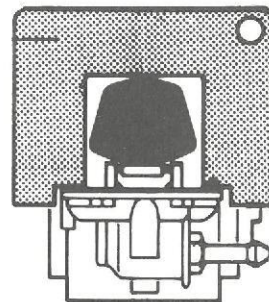
84-797

SOLEX-Vergaser:

Für die Einstellung des Schwimmerstandes ist ein Satz Solex-Prüflehren OUT 104066 T erforderlich.

Bei umgedrehtem Vergaserdeckel und eingebauter Deckeldichtung muß der Schwimmerboden die Lehre berühren.

Zulässige Abweichung zwischen Lehre und Schwimmer: ± 1 mm.

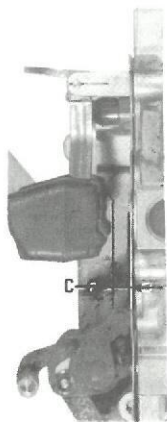


TT 14-6

Alle Modelle

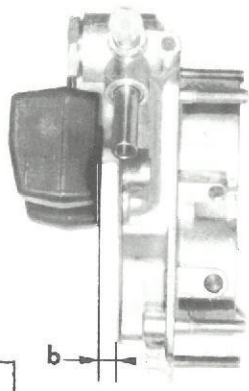
EINSTELLUNG DES SCHWIMMERSTANDES

BX



82-1758

CX und VISA



13720

WEBER-Vergaser:

Vergaserdeckel senkrecht halten. Die Zunge muß die Kugel des Schwimmernadelventils – ohne sie einzudrücken – berühren. Bei eingebauter Deckeldichtung messen:

VISA, CX „b“ = $7,0 \pm 0,25$ mm

BX „c“ = $7,5 \pm 0,25$ mm

| EINSTELLUNG DES DROSSELKLAPPEN- UND STARTERKLAPPENSPALTES | | | | Alle Modelle |
|---|--------------------------------|---|---|-------------------------|
| Fahrzeug | Vergaser | Drosselklappenspalt der 1. Stufe geschlossener Starterklappe (Beschleunigter Leerlauf) | Starterklappenspalt (Starterklappe erst mit Unterdruck öffnen, dann Spaltmaß mit Meßstab prüfen) | |
| VISA 652 cm ³ | Solex 244 | | 500 mbar | Meßstab: 3,2 ± 0,5 mm * |
| VISA 652 cm ³ | Weber W 120-50 | Meßstab 0,75 mm * | 530 mbar | Meßstab: 3,5 ± 0,3 mm * |
| VISA 11-C 15 E | Solex CIT 341 | Meßstab 0,75 mm * | | |
| VISA 14 | Solex PEU 350 | Meßstab 0,75 mm * | | |
| VISA GT | Solex 346-347 | Meßstab 0,40 mm * | 630 mbar | Meßstab: 2,5 ± 0,3 mm * |
| BX | Solex CIT 329 | Meßstab 0,90 mm * | 350 mbar | Meßstab: 3,2 ± 0,5 mm * |
| BX 14 E-RE | Solex CIT 348 Solex CIT 404 | Meßstab 0,75 mm * | 350 mbar | Meßstab: 3,7 ± 0,5 mm * |
| * Geeignete Hilfsmittel sind u. a. Düsenlehren, Spiralbohrerschäfte, Draht. | | | | |

| Alle Modelle | EINSTELLUNG DES DROSSELKLAPPEN- UND STARTERKLAPPENSPALTES | | | |
|---|---|--|--|--|
| Fahrzeug | Vergaser | Drosselklappenspalt der 1. Stufe bei geschlossener Starterklappe (Beschleunigter Leerlauf) | Starterklappenspalt (Starterklappe erst mit Unterdruck öffnen, dann Spaltmaß mit Meßstab prüfen) | |
| BX 16 RS/TRS | WEBER W 128-50 W 129-50 | Bei 20°C, Meßstab 0,50 mm * | 530 mbar | Meßstab: 4,5 mm * |
| | WEBER W 130-50 W 136-50 | Bei 20°C, Meßstab 0,5 mm * | 530 mbar | Meßstab: 4,5 mm * |
| | SOLEX CIT 319/1 385/1 | Bei 20°C, Meßstab 0,45 mm * | 350 mbar | Meßstab: 6,0 ± 0,5 mm * |
| | WEBER W 138-50 | Meßstab: 1,20 ± 0,05 mm * | 530 mbar | Meßstab: 45 mm * |
| BX 19 | SOLEX PEU 381 381-1 | Bei 20°C, Meßstab 0,45 mm * | 350 mbar | Meßstab: 6,0 ± 0,5 mm * |
| CX 2 Liter Motortyp 829 | WEBER 88-50, 89-50 SOLEX 214-1 | Meßstab: 1,35 – 1,40 mm * Meßstab: 1,20 – 1,30 mm | 530 mbar 530 mbar | Meßstab: 3,75 ± 0,25 mm * Meßstab: 4,2 ± 0,5 mm |
| CX 22 | WEBER W 145-50 | Meßstab: 1,25 – 1,25 mm * | 530 mbar | Meßstab: 4,25 ± 0,25 mm * |
| Geeignete Hilfsmittel sind u. a. Düsenlehren, Spiralbohrerschäfte, Draht. | | | | |

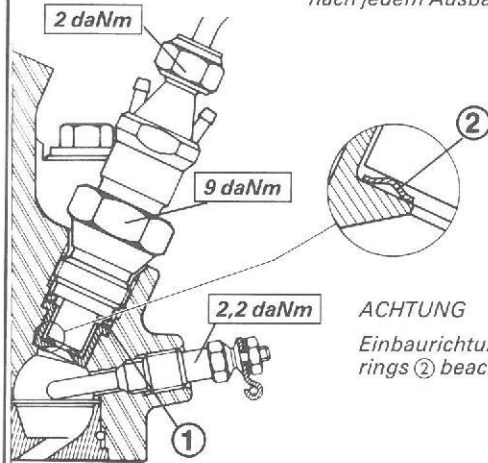
| TECHNISCHE DATEN | | | | | | | | | VISA D - C 15 D | |
|--|---|--|-------------------------------|--------------------------------|---|---------------------|----------------------|--|--------------------------------------|------------------------|
| Einspritzpumpe Kennzeichnung | Einstellung d. Einspritzpumpe | Dynamischer Förderbeginn im Leerlauf | Filterpatrone | Einspritz- düsen- träger | Einspritzdüsen Abspritz- druck Kenn- zeichnung | | Leerlauf | Mindestdrehz. | Abregeldrehzahl ohne Belastung | mit Belastung |
| ROTO DIESEL Typ 052 DPCR 8843260 A | 2,26 mm ± 0,05 oder 16° vor OT am Zylinder 4 | 14° ± 1° | ROTO Diesel CAV 7111296 | LCR 6730705 | 115 ± 5 bar | RDN OSCD 6850 | 750- 800 1/min | 900 ± 100 1/min | 5100 ± 100 1/min | 4600 ± 150 1/min |
| BOSCH VER 171 Typ 523 | 0,80 mm ± 0,03 vor OT oder 9° 30' | 14° + 1° - 0° | PURFLUX CP 31 ADK | KCA 17 S 42 | 130 ± 5 bar | DNOS D 256 | | 50 1/min über Leerlauf- drehzahl | | |
| Die dynamische Einstellung ist nur mit folgenden Geräten zu messen: AVL 875, Souriau 1286, SUN DIT 9000. | | | | | | | | | | |
| Es ist nicht zulässig, Roto Diesel und Bosch Diesel Ersatzteile zu kombinieren. | | | | | | | | | | |

| BX 19 D | | TECHNISCHE DATEN | | | | | | | | | |
|--|--|--|-------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------|---------------------|----------------------|--------------------|--------------------------------------|------------------------|------------------|
| Einspritzpumpe Kennzeichnung | Einstellung d. Einspritzpumpe | Dynamischer Förderbeginn im Leerlauf | Filterpatrone | Einspritz- düsen- träger | Einspritzdüsen Abspritz- druck | Kenn- zeichnung | Leerlauf | Minstdrehz. | Abregeldrehzahl ohne Belastung | | mit Belastung |
| ROTO DIESEL CONDIESEL Typ 047 DPCR 8443161 A | 2,26 mm ± 0,05 oder | 17° ± 1° | ROTO DIESEL CAV 7111296 | LCR 6730 702 | 115 ± 5 bar | RDN OSDC 6751 | 750- 800 1/min | 900 ± 100 1/min | 5100 ± 100 1/min | 4600 ± 150 1/min | |
| ROTO DIESEL Typ 047 DPCR 8443261 C | 16° vor OT am Zylinder 4 | 14° ± 1° | | LCR 6730 705 | 115 ± 5 bar | RDN OSDC 6850 | | | | | |
| BOSCH VER 162 Typ 518 | 0,57 mm ± 0,03 vor OT (oder 8° vor OT) | 13° + 1° - 0° | | PURFLUX C 180 | KCA 17 S 42 | 130 ± 5 bar | | | | | |
| Beim BX 19 TRD, OT-Geber vom Drehzahlmesserkabelbündel abklemmen und Diagnosekabelbündel anschließen. Die dynamische Einstellung ist nur mit folgenden Geräten zu messen. AVL 875, Souriau 1286, SUN DIT 9000. Es ist nicht zulässig, Roto Diesel und Bosch Diesel Ersatzteile zu kombinieren. | | | | | | | | | | | |

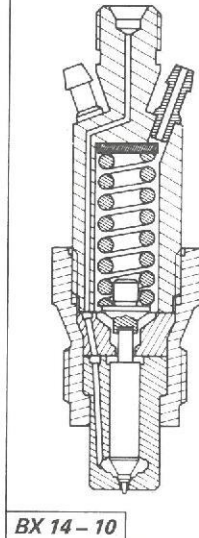
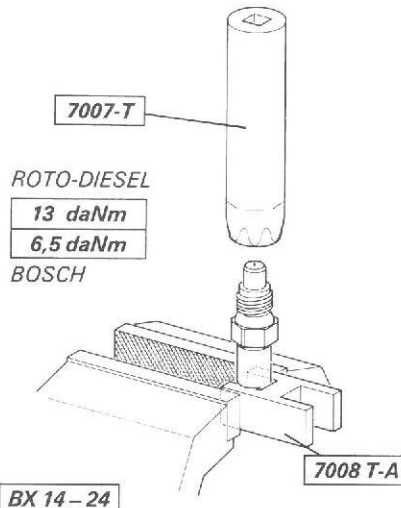
EINSPRITZDÜSE einbauen

VISA Diesel – BX Diesel

Kupferdichtung ① und Profildichtring ② nach jedem Ausbau ersetzen.



BX 14 – 20a



VERGASER
 EINSPRITZUNG
 KUPPLUNG
 GETRIEBE
 GELENKWELLEN

Motortyp 161 (VISA D, C 15 D) und 162 (BX D)
Einstellung des Motors: 4. Zylinder auf OT.

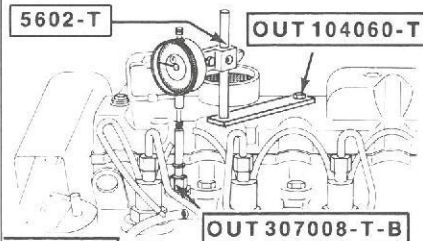
Verschlußschraube am Zylinderkopf entfernen und Meßeinsatz OUT 30 7008-T.B. einsetzen. Meßarm OUT 10 4060-T am Zylinderkopfdeckel anbringen. Meßuhr mit Klemme 5602-T befestigen. OT feststellen: Kurbelwelle eine Viertelumdrehung gegen den Motordrehsinn, dann im normalen Motordrehsinn drehen. Anhalten, wenn der Meßuhrzeiger $2,26 \text{ mm} \pm 0,05$ anzeigt.

Einspritzpumpe:

Meßuhr mit Zubehör anbringen (siehe Skizze). Einspritzpumpe auf Förderbeginn Zylinder 1 stellen. Meßuhr nullen. Befestigungsmuttern festziehen. Während des Festziehens darf sich der Meßuhrzeiger nicht bewegen.

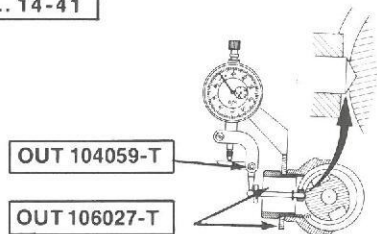
Kontrolle der Einstellung:

Kurbelwelle um 4 mm (abgelesen von der Meßuhr am Motor) gegen den Motordrehsinn, dann langsam im Motordrehsinn drehen, bis der am Rotor der Pumpe anliegende Meßhreinsetz in die Auskerbung eindringt und dann um $0,01 - 0,02 \text{ mm}$ wieder ansteigt. In dieser Stellung muß die am Motor angebrachte Meßuhr $2,26 \pm 0,05 \text{ mm}$ vor OT anzeigen. Ist dies nicht der Fall, Einstellung der Pumpe überprüfen.



BX. 14-8

L. 14-41



EINSTELLUNG DER BOSCH-EINSPRITZPUMPE

VISAD-C 15D-BX 19D

Motortyp 161 (VISA D, C 15 D) und 162 (BX D)

Ermittlung des Einstellpunktes: 4. Zylinder auf OT.

Stopfen am Zylinderkopf entfernen und Meßstab OUT 30 7008-T.B. einführen. Halter OUT 10 4060-T auf Ventildeckel montieren. Meßuhr mit Halter 5602-T anbringen.

Kurbelwelle gegen den Motordrehsinn, dann im normalen Motordrehsinn drehen bis 0,72 mm bei Motor 161, bis 0,57 bei Motor 162.

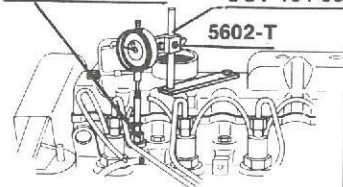
Einspritzpumpe:

Meßuhr mit Zubehör anbringen (siehe Skizze). Den **UT des Pumpenkolbens** durch Wegdrehen der Pumpe vom Motor ermitteln. Meßuhr auf UT nullen. Pumpenkolben auf 0,30 mm nach UT einstellen, indem die Pumpe zum Motor gedreht wird. Pumpe anziehen.

Kontrolle der Einstellung:

Kurbelwelle entgegen der Drehrichtung drehen. Nullstellung der Meßuhr auf der Pumpe kontrollieren. Den Motor langsam wieder in Drehrichtung drehen, bis der Taststift auf dem Pumpenkolben um 0,30 mm ansteigt. In dieser Position muß die Meßuhr einen Wert von $0,72 \pm 0,03$ mm (Motortyp 161), $0,57 \pm 0,03$ mm (Motortyp 162) vor OT anzeigen. Ist dies nicht der Fall, Pumpeneinstellung wiederholen.

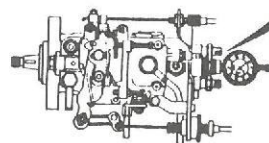
OUT 307 008-T-B OUT 104 060-T



2438-T

5003-T-D

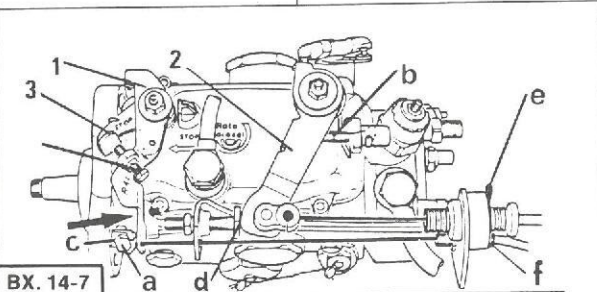
7010-T



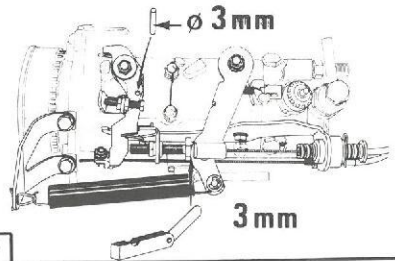
V.14-31

VISAD-C 15D-BX 19D

EINSTELLUNG DER BETÄTIGUNGEN DER EINSPRITZPUMPE (ROTO-DIESEL)



BX. 14-7



L. 14-47

Bei kaltem Motor: Kontrolle der Leerlaufanhebung: Prüfen, ob Leerlaufhebel (1) am Anschlag anliegt (1) in → Richtung drücken). Gegebenenfalls Klemmnippel „a“ des Seilzugs „f“ einstellen.

Bei warmem Motor: Prüfen, ob Klemmnippel „a“ des Seilzugs der Leerlaufanhebung spannungsfrei ist. Gaspedal ganz niederdrücken (bei stehendem Motor). Prüfen, ob Fahrthebel (2) an Enddrehzahlschraube „b“ anliegt. Andernfalls ist die Sicherungsklammer des Gaspedalseilzugs in die entsprechende Steckraste der Einstellhülle „e“ einzusetzen.

Einstellung der Mindestdrehzahl (bei laufendem Motor): Zwischen Fahrthebel (2) und Anschlagsschraube „d“ eine 3-mm-Beilegscheibe einsetzen. Stophebel (3) so im Uhrzeigersinn drehen, daß ein 3-mm-Prüfstab in Leerlaufhebel (1) eingeführt werden kann. Drehzahl über Anschlagsschraube „d“ auf 900 ± 100 1/min einstellen. Prüfstab und Einstellscheibe abnehmen.

Einstellung der Leerlaufdrehzahl:
Mit Anschlagsschraube „c“, Sollwert: 750 – 800 1/min einstellen.

Kontrolle des Drehzahlabfalls: Von 3000 1/min auf Leerlauf heruntergehen.

- Bei zu großem Drehzahlabfall (Schütteln des Motors):
Leerlaufanschlagschraube „d“ um 1/4-Drehung herausdrehen.
- Bei zu geringem Drehzahlabfall (unzureichende Motorbremswirkung):
Anschlagsschraube „d“ um 1/4-Drehung hereindrehen.

Bei kaltem Motor: Kontrolle der Leerlaufanhebung: Prüfen, ob Leerlaufhebel (1) am Anschlag anliegt ([1] in → Richtung drücken). Gegebenenfalls Hüllenanschlag „a“ des Seilzugs „b“ einstellen.

Bei warmem Motor: Prüfen, ob Seilzug „b“ für beschleunigten Leerlauf spannungsfrei ist. Gaspedal ganz niederdrücken (bei stehendem Motor). Prüfen, ob Fahrhebel (3) an Enddrehzahlschraube (4) anliegt. Anderenfalls ist die Sicherungsklammer des Gaspedalseilzugs in die entsprechende Steckraste der Einstellhülle „c“ einzusetzen.

Einstellung des Leerlaufs:

Schraube (5) lösen, bis Hebel (3) nicht mehr am Ende der Schraube anliegt. Leerlauf auf 750 ± 50 1/min durch Regulierung der Leerlaufanschlagschraube einstellen (6).

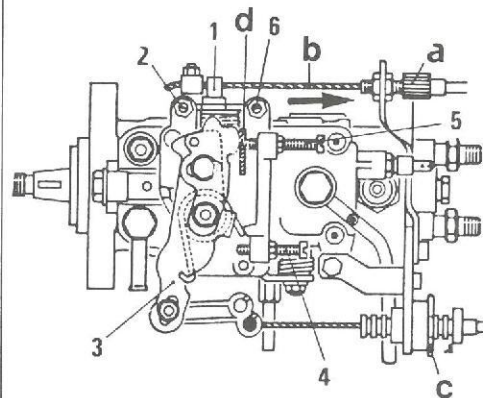
Einstellung der Mindestdrehzahl:

Zwischen Hebel (3) und Anschlagsschraube (5) eine 1mm starke Beilegscheibe „d“ einsetzen. Anschlagsschraube (5) einstellen, um 50 1/min höher als Leerlaufdrehzahl, zu erhalten. Beilegscheibe entfernen.

Einstellung des beschleunigten Leerlaufs:

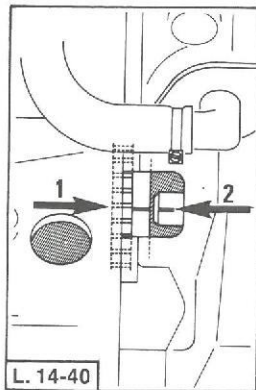
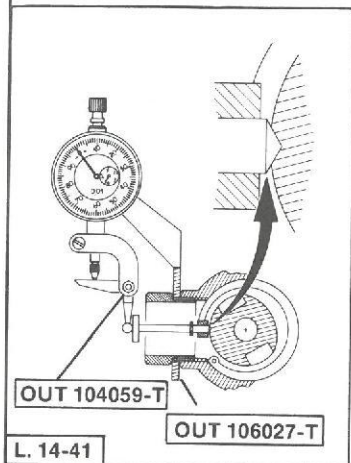
Hebel (1) an Anschlagsschraube für beschleunigten Leerlauf anlegen (2). Motordrehzahl durch Regulierung der Anschlagsschraube (2) auf 950 ± 50 1/min einstellen.

Funktion des „STOP“-Hebels überprüfen.



V. 14-30

| CX 2500 Saug-/ Turbomotor | | TECHNISCHE DATEN | | | | | | |
|---|-------------------------------|--|--|-------------------------------|-------------------------|------------------------------------|--|--------------------------|
| Fahrzeug | Einspritzpumpe | Statische Einstellung | Dynamische Einstellung | | Abregeldrehzahl | Einspritzdüsen | | Kraftstofffilter |
| | | | AVL 875 Souriau 1286 SUNDIT 9000 | Souriau- Nadelsystem | | Typ | Abspritzdruck | |
| CX 25 D (mit Zahnriemensteuerung) | ROTO DIESEL DPA MA 300 | 4,32 ± 0,05 mm vor OT | 10,5° ± 1° bei 800 1/min vor OT | 2° ± 1° bei 800 1/min | 4625 ± 125 1/min | ROTO DIESEL RDNOS DC 6577 | 112 – 117 bar Neuteil: 122 – 127 bar | ROTO DIESEL 71 11 296 |
| CX 25 Turbo Diesel | ROTO DIESEL DPC MAS 100 | 3,24 ± 0,05 mm vor OT (oder 19° vor OT) | 9° ± 1° bei 800 ± 25 1/min vor OT | 1° (± 1°) bei 800 1/min | 4350 – 4750 1/min | ROTO DIESEL RDNOSDC 6751 | 127 – 132 bar Neuteil: 137 – 142 bar | ROTO DIESEL 71 11 296 |
| Anziehdrehmomente (in daNm): | | | | | | | | |
| Einspritzpumpe am Motor | | | | | | 2,4 | | |
| Düsenträgerflansch | | | | | | 2,3 | | |
| Einspritzdüsen am Düsenträger | | | | | | 6,5 | | |
| Leitungsanschluß am Düsenträger | | | | | | 2,3 | | |
| Verschlußkappe des Düsenträgers | | | | | | 2,0 | | |
| Leckrücklaufschraube | | | | | | 0,9 | | |



Förderbeginn feststellen: Motor auf Förderbeginn stellen (Zylinder 1 im Verdichtungsstakt): Markierungen (1) und (2) gegenüberstellen. Ventile des Zylinder 1 in Überschneidung stellen (durch den Öleinfüllstutzen feststellbar). Motor anschließend eine Umdrehung im Motordrehsinn drehen; Markierungen (1) und (2) müssen wieder in Übereinstimmung sein.

Einspritzpumpe: Werkzeug an der Einspritzpumpe montieren (siehe Skizze). Einspritzpumpe zum Motor drehen und in Einstellposition zurückdrehen (Meßuhrzeiger auf „0“). Beide Muttern leicht anziehen (während des Anziehens darf sich der Meßuhrzeiger nicht bewegen).

Einstellung prüfen: Kurbelwelle eine Vierteldrehung gegen den Motordrehsinn drehen, anschließend Kurbelwelle wieder auf Meßuhrzeigerstellung „0“ zurückdrehen. Markierungen müssen sich gegenüberstehen. Wird dies nicht erreicht, Einstellung der Pumpe wiederholen.

Motor kalt: Leerlaufbeschleunigung prüfen: Leerlaufhebel (1) muß am Anfang anliegen, (1) in Richtung ← drücken, ggf. Klemmnippel „a“ und Seilzug „f“ einstellen.

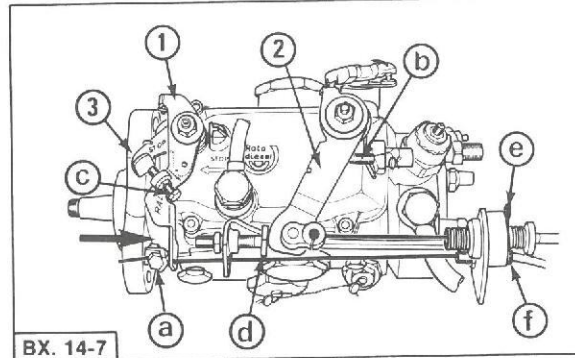
Motor warm: Klemmnippel „a“ und Seilzug „f“ müssen spannungsfrei sein. In Vollgasstellung – bei abgestelltem Motor – muß Fahrthebel (2) an Anschlagsschraube „b“ anliegen, ggf. Sicherungsklammer „e“ in Steckhülle umstecken.

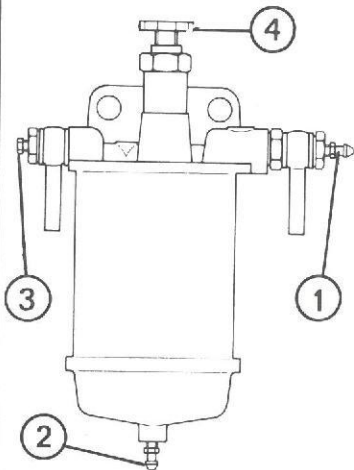
Minstdrehzahl bei laufendem Motor einstellen: Beilegscheibe, 1,5 mm stark, zwischen Anschlagsschraube „d“ und Fahrthebel (2) stecken. STOP-Hebel im Uhrzeigersinn verdrehen, bis 3 mm Prüfstift in Leerlaufhebel eingesetzt werden kann. Motordrehzahl an Anschlagsschraube „d“ auf 800 ± 50 1/min einstellen. Beilegscheibe und Prüfstift entfernen.

Leerlaufdrehzahl an Anschlagsschraube „c“ einstellen:
Sollwert: 800 ± 25 1/min.

Drehzahlabfall prüfen: Von 3000 1/min auf Leerlauf heruntergehen.

- Bei Abfall unter Leerlauf Sollwert (Motor schüttelt), Anschlagsschraube „d“ eine Vierteldrehung herausdrehen.
- Bei Abfall über Leerlauf Sollwert (unzureichende Motorbremswirkung), Anschlagsschraube „d“ eine Vierteldrehung hineindrehen.





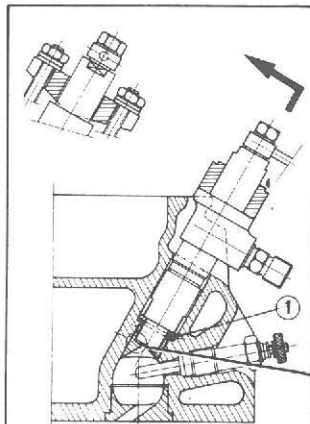
BX. 17-4

Kraftstoffsystem entlüften.

Entlüftungsschraube (1) lösen. Handförderpumpe (4) lösen und betätigen. Sobald Kraftstoff blasenfrei abläuft, Entlüftungsschraube (1) und Handförderpumpe (4) wieder festsetzen. Hinweis: Bei diesem Einspritzpumpentyp wurde die Entlüftungsschraube durch ein internes Entlüftungssystem ersetzt. Die Pumpe entlüftet sich automatisch.

Ablassen des Wasserkondensats:

Ablaufschraube (2) und Entlüftungsschraube (3) lösen. Sobald kein Kondensat mehr austritt, Schrauben wieder anziehen. Filter entlüften.



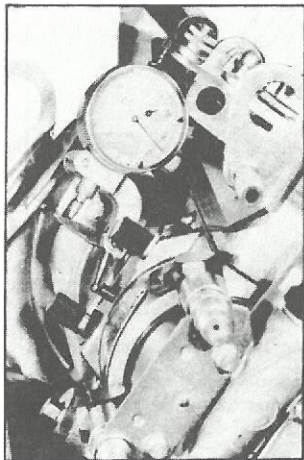
L. 14-1

Einspritzdüse einbauen

Kupferdichtung (1) und Profilscheibe (2) der Einspritzdüsen müssen nach jedem Ausbau erneuert und leicht gefettet eingebaut werden.

Einbaurichtung der Profilscheibe (2) beachten: Siehe Skizze. Nach Einbau der Einspritzleitungen Befestigungsmuttern der Düsen-träger anziehen: 2,2 – 2,5 daNm.

| CX 25 D mit Zahnriemensteuerung | | TECHNISCHE DATEN | | |
|--|----------------------------------|---|--|--|
| Einspritzpumpe | | Statische Einstellung | Dynamische Einstellung | Drehzahleinstellungen |
| <p>Roto Diesel DPA Typ MA 300 Kennzeichnung R 3449 F 011 Drehrichtung rechts von der Steuerseite aus gesehen.</p> | | <p>Mit Hilfe der Kennzeichnungen auf Motorgehäuse und Schwungrad, oder 4,32 ± 0,05 mm / 22° vor OT</p> | <p>Vor der Prüfung ist der Drehzahlmesseranschluß zu entfernen und mit dem Prüfstecker zu verbinden. Motor betriebswarm. Leerlauf 800 ± 25 1/min 10,5° ± 1°</p> | <p>Leerlauf 800 ± 25 1/min Drehzahlabfall auf 800 ± 25 1/min Abregeldrehzahl unbelastet 4625 ± 125 1/min</p> |
| Düsenträger | Düse | Abspritzdruck | Abspritzdruck (Neuteile) | Kraftstofffilter |
| RKB 4550 5422 Orange gekennzeichnet | Roto Diesel RDNOSDC 6577 B | <p>112 + $\frac{5}{0}$ bar</p> <p style="text-align: center;">einstellbar</p> | <p>122 + $\frac{5}{0}$ bar</p> | Roto Diesel Kennzeichen 7111 796 |
| <p>Anziehdrehmomente: Einspritzpumpe am Motor 2,4 daNm Einspritzdüse auf Düsenträger 6,5 daNm – Anschluß am Düsenträger 2,3 daNm Oberteil Düsenträger 2,5 daNm – Anschlußnippel Rücklaufleitung 0,9 daNm</p> | | | | |



83-1156

Wie bei CX 25 Turbo Diesel, aber andere Einstellwerkzeuge für die Einspritzpumpe verwenden:

- Meßarm: OUT 10 6030-T
 - Meßeinsatz Einspritzpumpe: 3089-T
 - Rändelschrauben zur Meßarmbefestigung
- } aus Werkzeugsatz
} 5003-T bis

Hebelwerk und Seilzüge einstellen:

Wie bei CX 25 Turbo Diesel mit 3-mm-Prüfstift, jedoch mit 2-mm-Einstellscheibe.

VISA 652 cm³

KUPPLUNG

| Motortyp | Einbaudatum | Kupplungsdruckplatte |
|--|-------------|--|
| AM 2 AM 2 A A 06/635 A 06/664 | → 2/82 | FERODO PK HB 4,5 Schraubenfederkupplung |
| | 2/82 → | VERTO 160 DBR 210 Tellerfederkupplung |
| V 06/644 V 06/665 | 7/82 → | VERTO 160 DBR 210 Tellerfederkupplung |

siehe A 14-82, Gruppe A 2-Nr. 1.

Pedalhöhe (bei „a“ anliegend) $L = 130,5 \pm 5$ mm

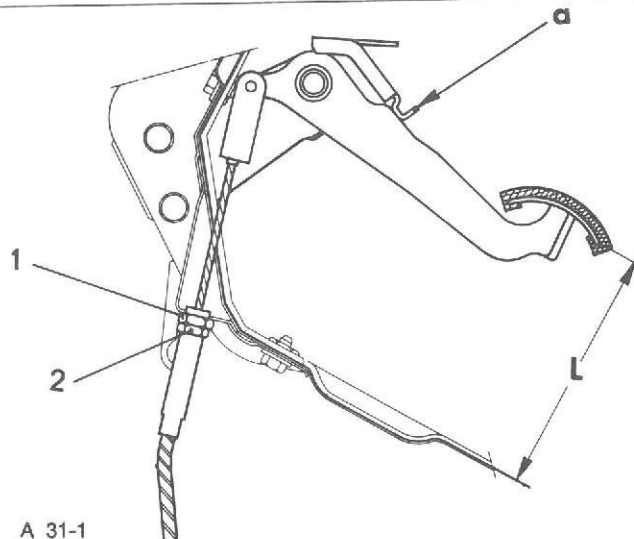
Bei A-Modellen erfolgt die Einstellung durch Verbiegen der Klaue „a“. Bei VISA-Modellen ist die Pedalhöhe nicht einstellbar.

Kupplungspedalspiel 20-25 mm

Kupplungsspiel (zwischen Ausrücklager und Hebel) 1-1,5 mm

Bei A-Modellen: Über Mutter (1) und Kontermutter (2).

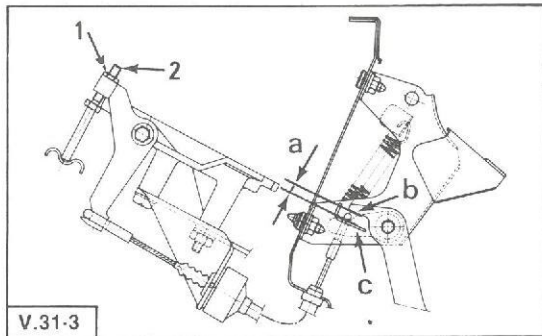
Bei VISA-Modellen: Die Einstellmutter befinden sich in Höhe der Ausrückgabel.



A 31-1

KUPPLUNG

VISA 11 – VISA GT – VISA 14 – C 15 Benzin



V.31-3

Kupplungsspiel nicht einstellbar

Einstellen der Kupplungspedalhöhe: Schraube (2) und Mutter (1) entsprechend verstellen. „a“ = min. 10 mm (zwischen „b“ und „c“ gemessen).

Kupplungspedalweg:
L = 120 mm

VISA 11 (7/83 →) – VISA GT – VISA 14 TRS – C 15 Benzin

| | | | |
|-----------------------|---|---------------|-------------|
| Kupplungsdruckplatte | VERTO 180 DBR 335 → 10/83 | | |
| | VERTO 180 DBR 355 10/83 → LUK.A 10-1804704 11/84 → | | |
| Kupplungsscheibe | VERTO → 11/84 | VERTO 11/84 → | LUK 11/84 → |
| Qualität | F 201 | F 202 | TEXTAR 356 |
| Scheibenstärke | 8 ± 0,3 mm | 7,7 ± 0,3 mm | |
| Kupplungsbelag (Maße) | 181,5 × 127 mm | | |
| Kupplungsnahe | 20 Zähne | | |
| Markierung der Federn | 2 (braun) | 2 (schwarz) | 6 |
| | 2 (rosa) | 2 (weiß) | |
| | 1 (rot) | 1 (gelb) | |
| | 1 (gelb) | 1 (rot) | |

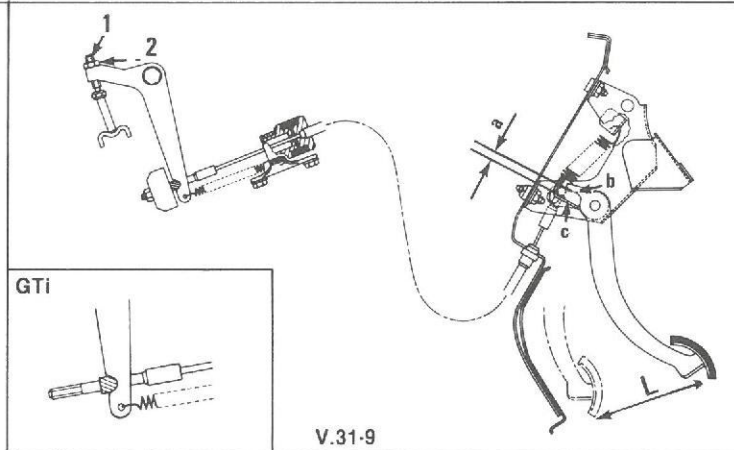
| VISA D – VISA GTI – C 15 D | | |
|----------------------------|------------------|-----------------|
| Kupplungsdruckplatte | VISA GTi | VISAD / C 15 D |
| | 200 CP 450 | LUK A 319042300 |
| Kupplungsscheibe | VERTO 200 R33 AX | LUK A 319064300 |
| Qualität | F 755 | |
| Scheibenstärke | 7,7 mm | |
| Kupplungsbelag (Maße) | 200 × 137 (mm) | 200 × 133 (mm) |
| Kupplungsnabe | 18 Zähne | |
| Markierung der Federn | 6 (rosa) | 6 |

Kupplungsspiel nicht einstellbar

Einstellen der Kupplungspedalhöhe: Schraube (1) und Mutter (2) entsprechend verstellen: „a“ = min. 10 mm (zwischen „b“ und „c“ gemessen)

Kupplungspedalweg: L = 120 mm

KUPPLUNG



| KUPPLUNG | | | | | | | BX, alle Modelle | |
|--------------------------------|--|--|------------|----------------------|-----|----------------------------------|-------------------------|--|
| | BX 14 | | | BX 16 | | BX 19 Benzin | BX 19 D | |
| Kupplungsdruckplatte | VERTO 100 DBR 355 | | | VERTO 200 DBR 410 | | VERTO 200 CP 450 | | |
| | LUK 11/84→ A 101 804 704 | | | LUK A 102 008 800 | | | LUK A 102 008 800 | |
| Kupplungs-scheibe | VERTO → 11/84 | VERTO 11/84→ | LUK | VERTO | LUK | VERTO | LUK | |
| Qualität | F 201 | F 202 | Textar 356 | Ferodo 755 | | F 202 | Ferodo 755 | |
| Stärke | 8 ± 0,3 mm | 7,7 ± 0,3 mm | | 7,7 ± 0,3 mm | | | | |
| Kupplungs-nabe | 20 Zähne | | | 18 Zähne | | | | |
| Federn (Markierung) | 2 (braun) 2 (rosa) 1 (rot) 1 (gelb) | 2 (schwarz) 2 (weiß) 1 (gelb) 1 (rot) | 6 | 6 (blau) | 4 | 2 (blau) 2 (gelb) 2 (grün) | 6 | |

BX, alle Modelle

KUPPLUNG

Kupplungsspiel = Null (Kupplungsausrücklager ist permanent mit der Druckplatte in Berührung).

Einstellen der Kupplungspedalhöhe:

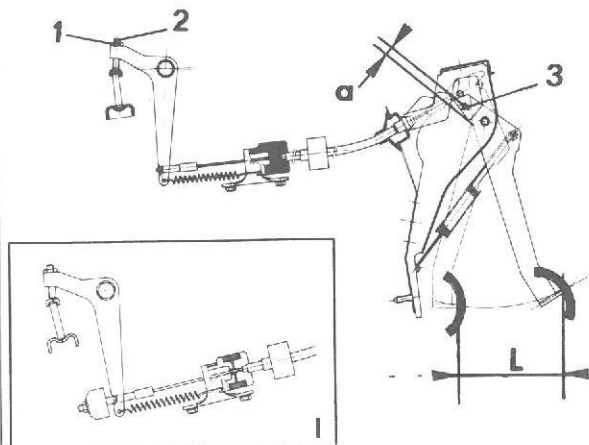
Schraube (2) und Mutter (1) entsprechend verstellen.

„a“ = min. 8 mm (zwischen Zapfen (3) und Pedalwerkfenster).

Kupplungspedalweg:

$L = 130 - 150 \text{ mm}$.

7/83 →: Neuer Kupplungsseilzug mit Geräuschkämpfer (siehe Skizze 1).



BX. 31-6 b

BX. 31-6

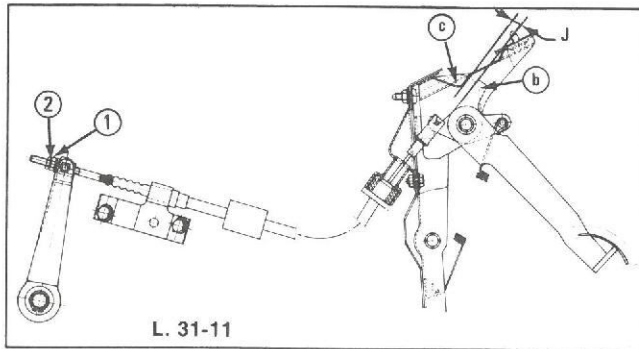
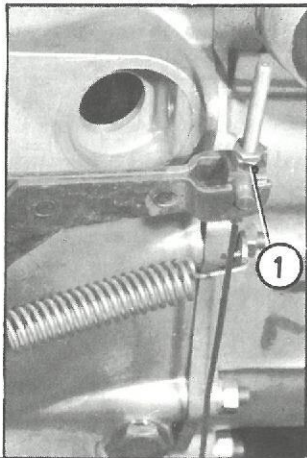
| KUPPLUNG | | | CX, alle Modelle |
|---------------------------|-----------------------------|---|---|
| Fahrzeug | Kupplungsdruckplatte | Kupplungsscheibe | |
| CX 2 Liter (829) | 215 CP 450 | VERTO 63788 ($\varnothing = 215 \text{ mm}$) |  |
| CX 22 | 215 CP 510 | | |
| CX 25 Saugmotor | 235 DBR 450 | VERTO 365525 ($\varnothing = 228,6 \text{ mm}$) | |
| CX 25 E | 235 DBR 525 | VERTO 367016 CO ($\varnothing = 228,6 \text{ mm}$) | |
| CX 25 Turbo Diesel | | VERTO 366944 UO ($\varnothing = 228,6 \text{ mm}$) | |
| CX 25 Turbo Benzin | 235 DBR 575 | VERTO 379548 UO ($\varnothing = 228,6 \text{ mm}$) | |

Bei allen Ausrücklagern mit Metall-/Kunststoffnabe, müssen Führungsbuchse und Staubschutzring (1) grundsätzlich gefettet werden.

L.31-4a

Kupplungsspiel (zwischen Ausrücklager und Tellerfeder): 1 – 1,5 mm, d.h. 2,2 – 3,3 mm an der Einstellmutter (1).

Einstellung der selbstnachstellenden Kupplung (kein Kupplungsspiel) bei Turbo Diesel, CX 2500 IE und CX 25 Saugmotor ab Modellj. 84: Bei anliegendem Ausrücklager an der Tellerfeder muß zwischen „b“ und „c“ ein Spiel „j“ gegeben sein.



1) Eine 5,5 mm dicke Einstellscheibe „j“ einsetzen.

2) Kontermutter (1) lösen und Einstellmutter (2) so verstellen, bis das Ausrücklager an der Kupplungsdruckplatte anliegt und das Kupplungsseil spielfrei ist. Kontermutter (1) festziehen. Kupplungspedalweg prüfen. Sollwert: min. 135 mm.

Hinweis: 7/83 → Prestige Fahrzeuge sind mit diesem Kupplungstyp ausgestattet.

13455

KUPPLUNG
GETRIEBE
GELENKWELLEN

SCHWUNGRAD NACHARBEITEN

Alle Modelle

A = Auflagefläche Kurbelwelle
 B = Auflagefläche Kupplungsscheibe
 C = Auflagefläche Druckplatte

a = Abstand zwischen
 A und B (in mm)
 Min. Nacharbeitsmaß

b = Abstand zwischen
 B und C (in mm)
 unbedingt einhalten

LNA - VISA (652 cm³)

Tellerfeder = 22,87

Tellerfeder = 0,15 - 0,35

LNA 11 - BX 14, alle Modelle
 VISA 11, alle Modelle
 VISA 14 TRS - GT - C 15 Benzin

18

0,5

CX 15 D - VISA D
 BX 16 alle Modelle - BX 19 alle Modelle

18,5

0,5

CX (Motortyp 829) + CX 22

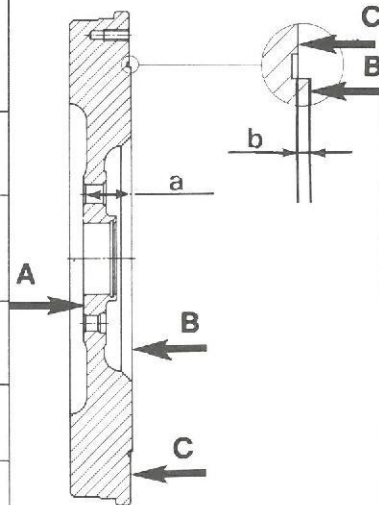
19,85

0,50 ± 0,1

CX, alle Modelle, außer (Motortyp 829)

27,7

0,35 - 0,50



B12-24

| <i>LNA – VISA, alle Modelle</i> | | <i>ALLGEMEINE DATEN</i> | | |
|---|----------|--|--|----------------------|
| <i>FAHRZEUGE</i> | | <i>LNA – VISA (652 cm³)</i> | <i>LNA 11</i> | <i>VISA 11E – RE</i> |
| <i>Reifen</i> | | <i>135 SR 13 XZX</i> | | <i>145 R 13 MX</i> |
| <i>Dynam. Abrollumfang</i> | | <i>1,67 m</i> | <i>1,67 m</i> | <i>1,72 m</i> |
| <i>Geschwindigkeit bei 1000 1/min (Motor) in km/h</i> | <i>1</i> | <i>5,66</i> | <i>8,11</i> | <i>7,45</i> |
| | <i>2</i> | <i>10,30</i> | <i>15,20</i> | <i>13,96</i> |
| | <i>3</i> | <i>15,67</i> | <i>22,89</i> | <i>21,02</i> |
| | <i>4</i> | <i>22,45</i> | <i>33,39</i> | <i>30,67</i> |
| | <i>R</i> | <i>6,15</i> | <i>8,83</i> | <i>8,11</i> |
| <i>Achsübersetzung</i> | | <i>9 : 35</i> | <i>17 : 54</i> | <i>16 : 57</i> |
| <i>Tachoübersetzung</i> | | <i>7 : 16</i> | <i>27 : 34 (→ 7/83) 22 : 38 (7/83 →)</i> | <i>21 : 37</i> |
| <i>Zahnflankenspiel</i> | | <i>0,13 – 0,27 mm</i> | <i>–</i> | <i>–</i> |

| ALLGEMEINE DATEN | | | | | Alle Modelle | |
|--|---|------------------------|--------------------------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| FAHRZEUG | | VISA 11 E/RE 5-Gang | VISA GT | VISA 14 TRS 4-Gang | VISA 14 TRS 5-Gang | VISA GTi |
| Reifen | | 145 R 13 MX | 160/65 R 340 TRX | 155/70 SR 13 XZX | | 185/60 HR 13 MXV |
| Dynamischer Abrollumfang | | 1,72 m | 1,67 m | 1,67 m | | 1,67 m |
| Geschwindigkeit bei 1000 1/min (Motor) in km/h | 1 | 6,86 | 6,66 | 8,11 | 8,11 | 7,70 |
| | 2 | 11,62 | 11,28 | 15,20 | 13,72 | 13,55 |
| | 3 | 17,77 | 17,25 | 22,89 | 21,00 | 18,76 |
| | 4 | 23,73 | 23,04 | 33,39 | 28,04 | 23,86 |
| | 5 | 29,57 | 28,65 | – | 34,87 | 29,50 |
| | R | 7,47 | 7,25 | 8,83 | 8,83 | 7,64 |
| Achübersetzung | | 15 : 58 | 15 : 58 | 17 : 54 | | 16 : 63 |
| Tachoübersetzung | | 26 : 29 | 22 : 37 (→ 7/83) 27 : 29 (7/83 →) | 27 : 29 | | 19 : 18 |

| <i>Alle Modelle</i> | | ALLGEMEINE DATEN | | | |
|---|----------|---------------------------------|---------------------|--------------------|--------------------|
| FAHRZEUG | | <i>VISA 17 D VISA 17 RD</i> | <i>VISA 17 RD</i> | <i>C 15</i> | |
| | | 4-Gang | 5-Gang | C 15 E | C 15 D |
| <i>Reifen</i> | | <i>145 SR 13 MX</i> | <i>145 SR 13 MX</i> | <i>145 R 13 MX</i> | <i>155 R 13 MX</i> |
| <i>Dynam. Abrollumfang</i> | | <i>1,72 m</i> | <i>1,72 m</i> | <i>1,725 m</i> | <i>1,760 m</i> |
| <i>Geschwindigkeit bei 1000 1/min (Motor) in km/h</i> | <i>1</i> | <i>8,72</i> | <i>7,95</i> | <i>6,55</i> | <i>8,36</i> |
| | <i>2</i> | <i>15,32</i> | <i>13,96</i> | <i>12,26</i> | <i>14,71</i> |
| | <i>3</i> | <i>25,12</i> | <i>20,54</i> | <i>18,47</i> | <i>24,11</i> |
| | <i>4</i> | <i>36,06</i> | <i>27,13</i> | <i>26,94</i> | <i>34,61</i> |
| | <i>5</i> | <i>–</i> | <i>34,73</i> | <i>–</i> | <i>–</i> |
| | <i>R</i> | <i>8,65</i> | <i>7,89</i> | <i>7,13</i> | <i>8,30</i> |
| <i>Achsübersetzung</i> | | <i>17 : 61</i> | <i>17 : 63</i> | <i>15 : 61</i> | <i>16 : 61</i> |
| <i>Tachoübersetzung</i> | | <i>22 : 20</i> | | <i>26 : 29</i> | <i>19 : 17</i> |

| ALLGEMEINE DATEN | | | | | | | CX Alle Modelle (7/84→) | | |
|--|--|--------|--------------|----------------------------------|---------|--------------------------|----------------------------------|---------|-------|
| FAHRZEUG | CX 25 Benzin CX 25 Pallas IE – Prestige | | CX 25 GTi | CX 20 Benzin CX 25 D CX 22 | | CX 25 RD-TRD Turbo | CX 25 GTi Turbo | | |
| | Automatik | 5-Gang | 5-Gang | 4-Gang | 5-Gang | 5-Gang | | | |
| Reifen, dynamischer Abrollumfang | 195/70 R 14 MXL · 195/70 R 14 MXV und 190/65 HR 390 TRX · (1,93 m) | | | | | | 210/55 VR 390 TRX (1,92 m) | | |
| Geschwindigkeit bei 1000 1/min (Motor) in km/h | 1 | 14,18 | 8,62 | 8,99 | 8,67 | 8,39 | 8,39 | 9,59 | 8,63 |
| | 2 | 23,76 | | 15,53 | 14,98 | 14,49 | 14,49 | 16,56 | 14,9 |
| | 3 | 36,16 | | 22,78 | 21,98 | 23,44 | 21,26 | 25,16 | 22,63 |
| | 4 | – | | 30,30 | 29,24 | 33,21 | 28,29 | 34,42 | 30,97 |
| | 5 | – | | 38,83 | 37,46 | – | 36,23 | 45,06 | 40,55 |
| | R | 16,7 | | 9,02 | 8,71 | 8,42 | 8,42 | 9,62 | 8,66 |
| Achsübersetzung | 13 : 62 | | 15 : 61 | 14 : 59 | 14 : 61 | 14 : 61 | 16 : 61 | 14 : 59 | |
| Tachoübersetzung | 15 : 29 | | | | | | | | |

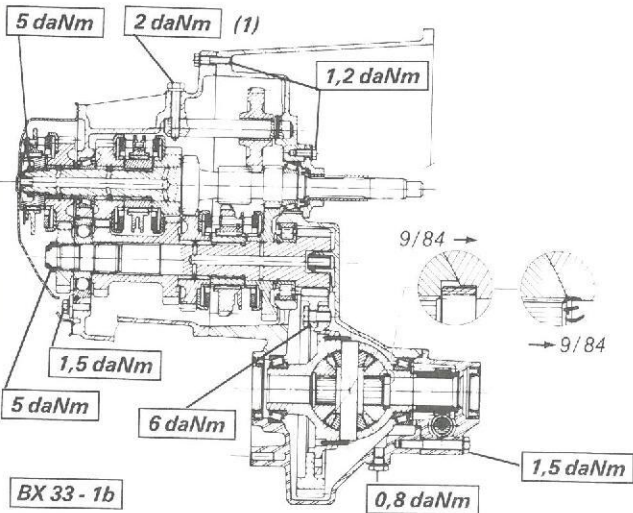
| <i>Alle Modelle</i> | | ALLGEMEINE DATEN | | | | | |
|---|----------|-------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|---------------------|
| FAHRZEUG | | <i>BX</i> | <i>BX 14 E BX 14 RE</i> | <i>BX 16 RS BX 16 TRS</i> | <i>BX 16 RS BX 16 TRS</i> | <i>BX 19 RD BX 19 TRD</i> | <i>BX 19 GT</i> |
| | | <i>4-Gang</i> | <i>5-Gang</i> | <i>5-Gang</i> | <i>Automatik</i> | <i>5-Gang</i> | <i>5-Gang</i> |
| <i>Reifen Dynamischer Abrollumfang</i> | | <i>145 SRMX oder XZX 1,80 m</i> | | <i>165/70R 14 MXL (1,795 m)</i> | | | <i>165/70 R MXV</i> |
| <i>Geschwindigkeit bei 1000 1/min (Motor) in km/h</i> | <i>1</i> | <i>7,182</i> | <i>7,182</i> | <i>7,765</i> | <i>10,50</i> | <i>8,260</i> | <i>8,820</i> |
| | <i>2</i> | <i>13,466</i> | <i>12,150</i> | <i>13,656</i> | <i>18,50</i> | <i>14,517</i> | <i>15,508</i> |
| | <i>3</i> | <i>20,279</i> | <i>18,597</i> | <i>20,086</i> | <i>25,32</i> | <i>21,356</i> | <i>21,475</i> |
| | <i>4</i> | <i>29,570</i> | <i>24,829</i> | <i>26,537</i> | <i>34,27</i> | <i>28,217</i> | <i>27,313</i> |
| | <i>5</i> | <i>–</i> | <i>30,888</i> | <i>33,979</i> | <i>–</i> | <i>36,133</i> | <i>33,764</i> |
| | <i>R</i> | <i>7,819</i> | <i>7,819</i> | <i>7,711</i> | <i>8,95</i> | <i>8,195</i> | <i>8,756</i> |
| <i>Achsübersetzung</i> | | <i>15 : 58</i> | <i>15 : 58</i> | <i>16 : 67</i> | <i>51 : 59</i> | <i>16 : 63</i> | <i>16 : 59</i> |
| <i>Tachoübersetzung</i> | | <i>25 : 29</i> | <i>25 : 29</i> | <i>22 : 19</i> | | | |

| ANZIEHDREHMOMENTE (daNm) | | | | Alle Modelle |
|---|---------|--------------------------------|--------------------------------|---------------------------|
| | A | VISA (652 cm ³) | CX 3- + 4-Gang- Getriebe | CX 5-Gang- Getriebe |
| Mutter oder Schraube der Antriebswelle | 7,0–8,0 | 7,0–8,5 | 13,5–15,0 | 25–28 |
| Mutter der Hauptwelle | 7,0–9,0 | 10–12 | 19,5–21,5 | 18–20 |
| Schrauben des Tellerrades | 7,0–8,0 | 8,0–9,0 | 8,0–9,0 | |
| Ölablaßschraube | 3,5–4,5 | 3,5–4,5 | 3,5–4,5 | |
| Muttern der Getriebegehäusehälften | – | 1,4–1,5 | 2,8 | |
| Schrauben des hinteren Getriebedeckels | 1,5–2,0 | 2,5–3,0 | 2,8 | |
| Mutter der Getriebeausgangswelle im Kugellager | 10–12 | – | – | – |
| Überwurfmutter zur Befestigung des Kugellagers der Getriebeausgangswellen | 10–14 | 6–7,5 | – | – |
| Muttern der Lagerdeckel der Getriebeausgangswellen | 3,8–4,2 | – | – | – |
| Schrauben der Getriebeausgangswellen | – | – | 1,1 | – |

| Alle Modelle | ANZIEHDREHMOMENTE (daNm) | | |
|--|--|---|--|
| | LNA 11 VISA 11 Benzin BX | VISA 11 RE VISA GT – C 15 E BX 14 | VISA D – VISA GTi BX 16 – BX 19 C 15 D |
| | 4-Gang-Getriebe | 5-Gang-Getriebe | 4- und 5-Gang-Getriebe |
| Mutter oder Schraube der Antriebswelle | Vorspannen: 2,0 Lösen + anziehen: 0,9 | 4,5 | 5,0 |
| Mutter der Hauptwelle | 9,5 | 9,5 | 5,0 |
| Schrauben des Tellerrades | 6,0 | 6,0 | 6,0 |
| Ölablaßschraube | 2,8 | 2,8 | 3,0 |
| Schrauben der Getriebegehäusehälften | 1,25 | 1,25 | 1,2 |
| Schrauben der Ausgleichgetriebelager | 4,5 | 4,5 | 4,0 |
| Schrauben des Blechdeckels | 1,0 | 1,0 | 1,2 |

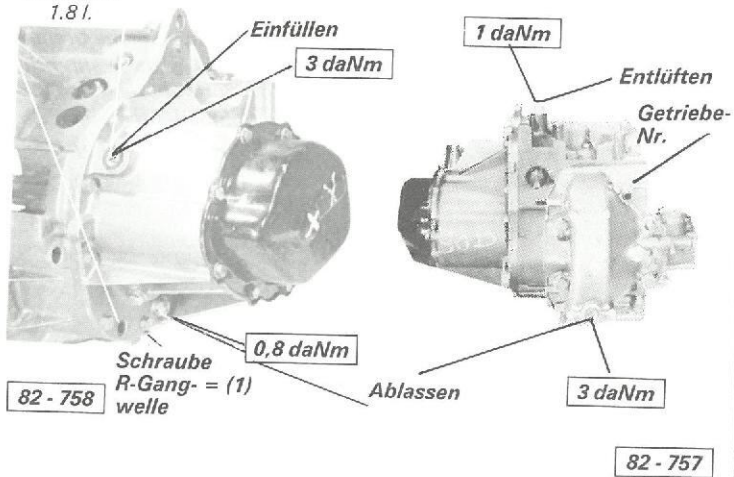
GETRIEBE

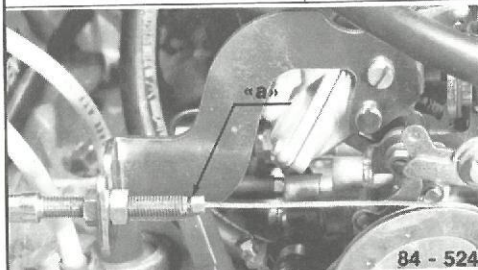
C 15 D - BX 16 - BX 19 - VISA GTi und DIESEL



TOTAL TRANSMISSION

75 W 80 W
1.8 l.





Automatikölstand mit Peilstab prüfen, Öltemperatur ca. 80° C.
 Motor läuft i. Leerlauf, alle Schaltstellungen mehrfach durchschalten, danach Wählhebel a. „P“.
Gesamtfüllmenge: 6,5 l. Wechselmenge: 2,5 l.

Unterschiedliche Drehmomentwandler für BX 16 und BX 19 D.

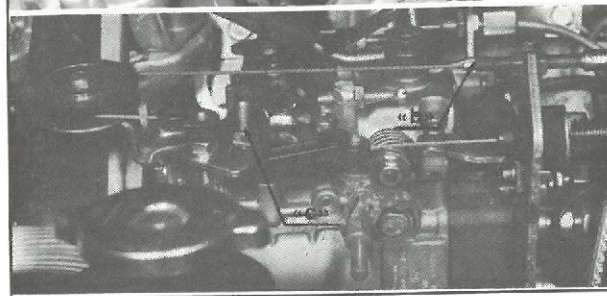
Festbremsdrehzahl prüfen. Wählhebel auf „A“, Fahrzeug mit Betriebsbremse gebremst, Motordrehzahl auf ca. 2200 1/min beschleunigen. **Nur Kurzzeittest zulässig.**

Wählhebel einstellen, siehe Arbeitsablauf XB Auto 350.0.

Kick-down-Zug einstellen, Motor betriebswarm.

- BX 16:**
- Leerlauf und Gaszug korrekt eingestellt.
 - Gaszug bis zum Kick-down-Punkt bewegen.
 - Zugplombe auf Kick-down-Zug muß **40 mm** Abstand vom Zughüllenende haben, ggf. einstellen.
 - In Leerlauf muß bei Punkt „a“ **0,5–1 mm Spiel** sein.
 - Nach Einstellung muß sich Drosselklappe voll öffnen lassen.

- BX 19 D:**
- Einspritzanlage korrekt eingestellt, Motor betriebswarm.
 - Spiel bei Punkt „b“ muß **0,5–1 mm** betragen, ggf. Kick-down-Zughülle einstecken.
 - Gaszug bis zum Kick-down-Punkt bewegen. Zugplombe auf Kick-down-Zug muß **39 mm** Abstand vom Zughüllenende haben, ggf. einstellen.
 - In Vollgasstellung muß der Abstand **47 mm** betragen, ggf. Lagerzapfen „C“ im Langloch verstellen.



85 - 736

Schaltwellenanschlagschrauben einstellen (Anschlagschrauben mit Dichtpaste versehen):
Gang einlegen.

Anschlagschraube so einstellen, daß sie die Schaltwelle berührt und dann wie folgt anziehen:
1 Umdrehung bei mechanischem Getriebe

(1) Anschlagschraube 3. Gang bei Vier-
bzw. Fünf-Gang-Getriebe

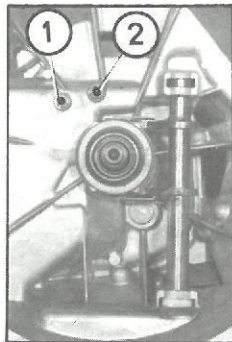
(2) Anschlagschraube 5. Gang

(3) Anschlagschraube 4. Gang bei Fünf-
Gang-Getriebe

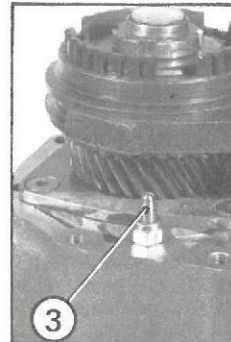
(4) Anschlagschraube 4. Gang bei Vier-
Gang-Getriebe

Synchronisierereinrichtung: Ab 7/1980 →
sind die Getriebe mit neuen Synchron-
körpern mit 6°-Kegel ausgerüstet (nähere
Einzelheiten siehe Technisches Rundschrei-
ben TR 1205/80 und CX 02 - 81.

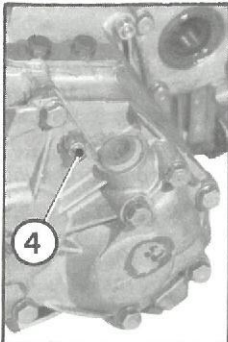
76-1407



77-85



14714



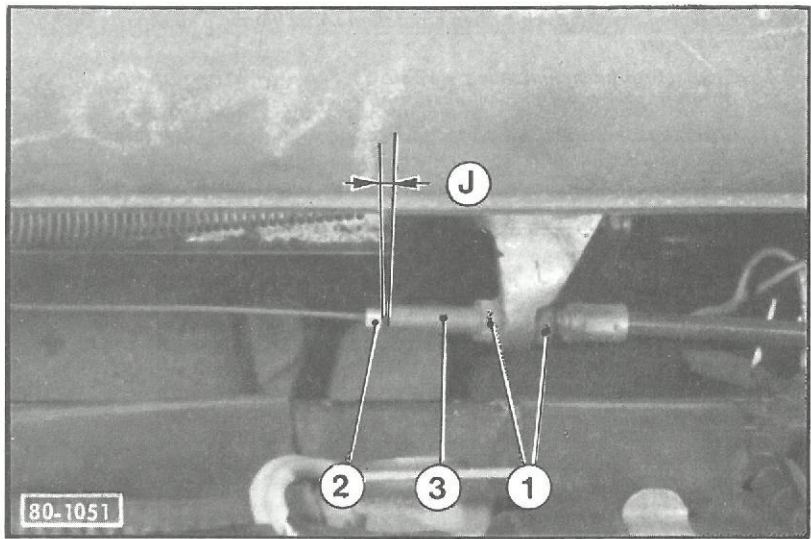
Einstellung des Kick-down-Zugs:

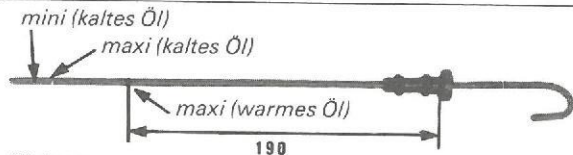
Bei Fahrzeugen mit Einspritzmotor: Motor abstellen. Max. Drosselklappenöffnung durch vollständiges Niedertreten des Gaspedals kontrollieren. Anderenfalls Drosselklappenzug einstellen.

Gaspedal in Ruhestellung: Der Kick-down-Zug muß spannungsfrei sein, jedoch mitgenommen werden, sobald die Drosselklappe sich zu drehen beginnt. Spiel „J“ zwischen Einfassung (2) des Drosselklappenzugs und dem Ende der Seilzughülle (3) kontrollieren. Sollwert: 0 – 2 mm. Spiel über Muttern (1) entsprechend einstellen.

Einstellung des Gangwählhebels: Siehe Kapitel MA. 350-0 im CX-Reparaturhandbuch 850-7.

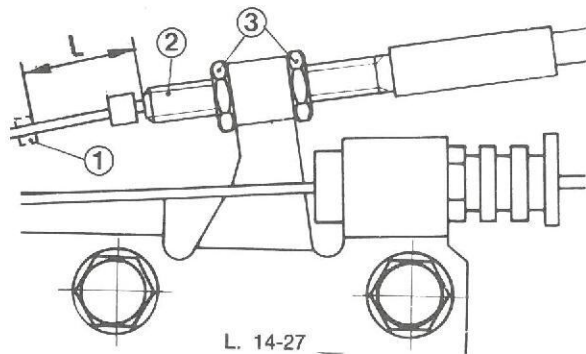
Ab 9/1982 (ET-Org.Nr. 2132): Neue Zentrierbuchse aus Nylon zwischen Kurbelwelle und Zentrierzapfen des Drehmomentwandlers. Zentrierzapfendurchmesser 31 mm (anstatt 35 mm). Mit Schmierfett GL 245 MO einbauen. (siehe CX 65 – 83, CX 1 – Nr. 23).





80-1346

190



L. 14-27

Ölstandskontrolle: Bei im Leerlauf laufendem Motor (Gangwählhebel in Position „P“). Motor vorher 1 Minute laufen lassen, dann alle Wählhebelstellungen mehrmals einlegen. Bis zur Max.-Kalt-Marke auffüllen (siehe Skizze).

Füllmenge: Gesamtfüllmenge 6,5 Liter, beim Ölwechsel 2,5 Liter, Differenz zwischen Min.-Kalt- und Max.-Kalt-Marke 0,5 Liter.

Ölsorte: TOTAL DEXRON D 20356.

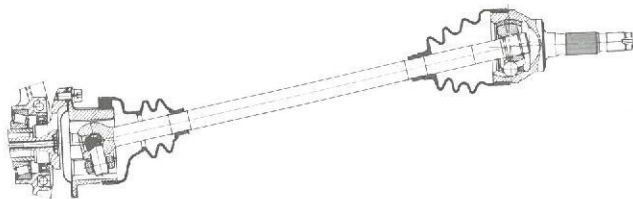
Festbremsdrehzahl: 2000 – 2100 1/min. Im Vorwärtsfahrbereich, Fußbremse betätigt (Arbeitsvorgang so schnell wie möglich ausführen).

Einstellung des Kick-down-Zugs:

Bei Fahrzeugen mit Vergasermotor: Motor abstellen (Leerlaufdrehzahl vorschriftsmäßig eingestellt), max. Drosselklappenöffnung durch vollständiges Niedertreten des Gaspedals kontrollieren. Falls erforderlich, Drosselklappenzug einstellen. In Vollgasstellung Abstand $L = 50 \text{ mm}$ des Kick-down-Zugs einstellen, Zughüllenende (2) und Muttern (3) einstellen.

VISA (652 cm³)

Empfohlenes Schmierfett: GL 245 MO

Anziehdrehmomente:Befestigungsmutter der Gelenkwellen an der
Radnabe 23–26 daNmBefestigungsschrauben der Gelenkwellen am
Getriebe 3,4 daNm

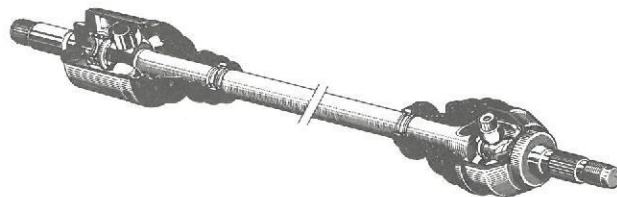
V. 37-1

V. 37-2

LNA 11 – VISA alle Modelle (4 Zylinder) – C 15 Benzin

(VISA D · C 15 D · VISA GTi · BX Seite 129)

Empfohlenes Schmierfett: GL 245 MO

Anziehdrehmomente:Befestigungsmutter der Gelenkwellen an der
Radnabe 23–26 daNm**Beim Ausbau der Gelenkwellen darf die Dichtmanschette am
Getriebeausgang nicht beschädigt werden, da anderenfalls der
Totalverlust des Motor- und Getriebeöls die Folge sein kann.**

BX 14

Empfohlenes Schmierfett: GL 245 MO

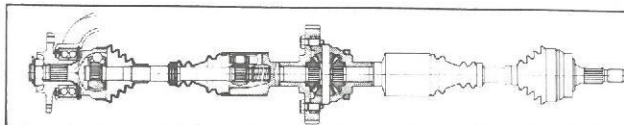
Mitgelieferte Menge pro Kugelgelenk: 100 g

Mitgelieferte Menge pro Tripodgelenk: 165 g

Befestigungsmutter der Gelenkwellen an der Radnabe: 27 daNm

Beim Ausbau der Gelenkwellen darf der Wellendichtring am Ausgleichgetriebeausgang nicht beschädigt werden, da anderenfalls der Totalverlust des Motor- und Getriebeöls die Folge sein kann.

Die Kombination von Gelenkwellen aus Frankreich- und DDR-Produktion ist zulässig (zwischen rechts und links). Die zur Instandsetzung erforderlichen Teilesätze sind für beide Produktionen unterschiedlich.

**VISA GTi – C 15 D – BX 16 – BX 19, alle Modelle**

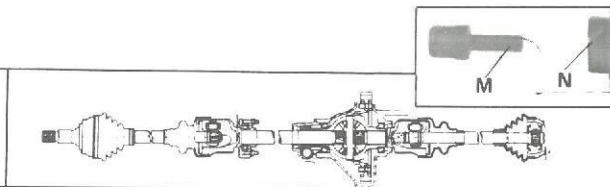
Empfohlenes Schmierfett: GL 245 MO

Mitgelieferte Menge pro Kugelgelenk: 100 g

Mitgelieferte Menge pro Tripodgelenk: 150 g

Befestigungsmutter der Gelenkwellen an der Radnabe: 27 daNm

Bei Austausch beider Gelenkwellen zuerst die LINKE ausbauen. Beim Ausbau der 2. Gelenkwelle müssen die Vorderachswellenräder mit Werkzeug „M“ und „N“ aus Werkzeugsatz OUT 307 101 T festgehalten werden (→ 7/84) Getriebeölstand korrigieren.



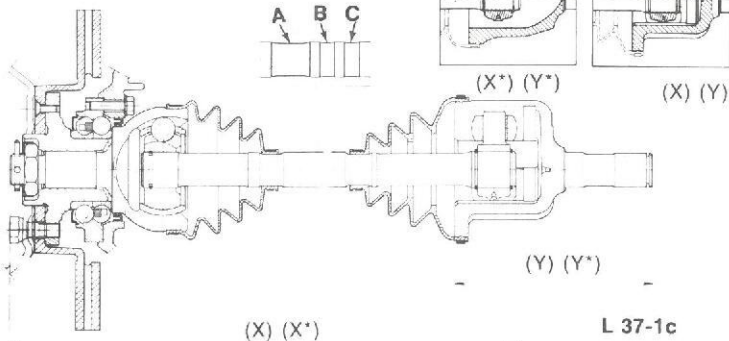
CX, alle Modelle

LINKE GELENKWELLE

Schmierfett: GL 245 MO
 RZEPPA: 150g
 Tripodes:

Neu

Bisher



Die Gelenkwellenmarkierungen sind von der Fahrzeugunterseite aus sichtbar.

| Getriebe | Gelenkwelle | | Mitnehmer Y= |
|---|-------------|------------|-----------------|
| | X= | Markierung | |
| 4-Gang (→ 7/84) außer 2 Liter (829) | 516 | A | 161,5 |
| 5-Gang außer GTi Turbo 4-Gang 2 Liter (829) 4-Gang alle Mod. (7/84→) | 551 | AB | |
| Automatik | 526,8 | ABC | 174 |
| GTi Turbo | 543,6 | AB | |

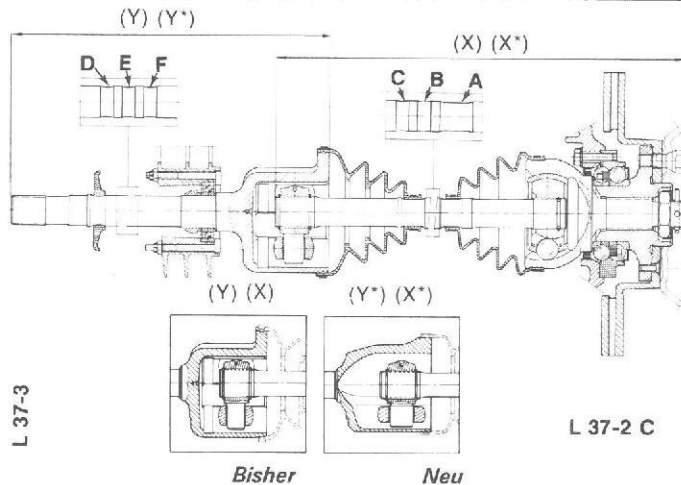
KUPPLUNG
GETRIEBE
GELENKWELLEN

RECHTE GELENKWELLE

CX, alle Modelle

Empfohlenes Schmierfett: GL 245 MO

| Getriebe | Gelenkwelle | | Mitnehmer | |
|--|-------------|------------|-----------|------------|
| | X= | Markierung | Y= | Markierung |
| 4-Gang (→ 7/84) außer 2 Liter (829) | 516 | A | 525,6 | D |
| 5-Gang außer GTi Turbo 4-Gang 2 Liter (829) 4-Gang alle Modelle (7/84→) | 516 | A | 490,5 | DE |
| Automatik | 516 | A | 516 | DEF |
| GTi Turbo | 508,5 | A | 503 | |



Die Gelenkwellenmarkierungen sind von der Fahrzeugunterseite aus sichtbar.

VISA, alle Modelle

VORDERACHSE

Einstell- und Kontrollbedingungen:

Fahrzeug fahrbereit, unbeladen, Tankinhalt 5 Liter.

Sollwerte Bodenfreiheit:

Vorn, gemessen vom Bereich „A“ bis Radauflageflächen (in mm)

| VISA | 11E-RE | GT | 14 TRS | GTi | 17D-17RD |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 177 ± 10 mm | 200 ± 10 mm | 185 ± 10 mm | 183 ± 10 mm | 171 ± 10 mm | 190 ± 10 mm |

Hinten

Spur (einstellbar): Vorspur

Nachlauf (nicht einstellbar)

Spreizung (nicht einstellbar)

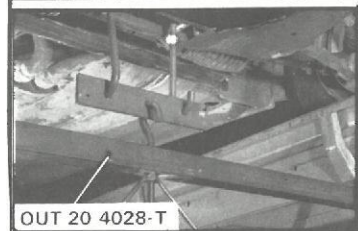
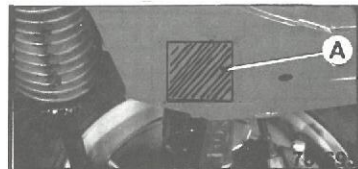
Radsturz (nicht einstellbar)

| siehe nächste Seite | | | | | |
|---------------------|----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | 0-3 mm (0-31') | | | 0-2 mm | 0-2 mm |
| 2°37' ± 30' | 1°54' ± 30' | 3°06' ± 30' | 2°10' ± 30' | 2°22' ± 30' | 1°33' ± 30' |
| 9°05' ± 40' | 9°20' ± 40' | 9°35' ± 40' | 9°38' ± 40' | 9°20' ± 40' | 9°16' ± 40' |
| 0°45' ± 30' | 0°34' ± 30' | 0°22' ± 30' | 0°19' ± 30' | 0°14' ± 30' | 0°16' ± 30' |

Stabilisator einbauen:

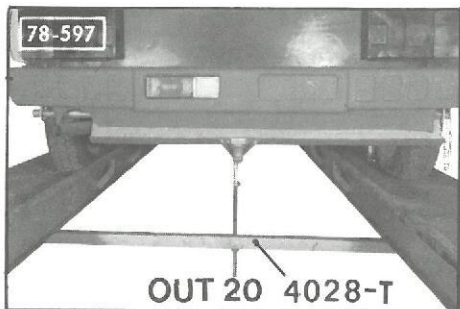
Beim **VISA 11E - 11RE - GT - 14 TRS** muß die Einbaurichtung unbedingt eingehalten werden (siehe Kapitel VD 2. 430-00 im Reparaturhandbuch 857-2).

Federung mit Werkzeug **OUT 204028-T** so weit spannen, bis die Querlenker waagrecht zum Fahrschemel ausgerichtet sind.



HINTERACHSE

VISA, alle Modelle



Einstell- und Kontrollbedingungen:

Fahrzeug fahrbereit, unbeladen, Tankinhalt 5 Liter.

Sollwerte Bodenfreiheit:

Hinten

(von der Mitte der äußeren Längslenkerachse zur Radauflagefläche) (in mm)

Vorn

Spur (einstellbar) Vorspur
Radsturz (nicht einstellbar)

| VISA (652 cm ³) | 11E-RE | GT | 14 TRS | 17D-17RD | GTi |
|-----------------------------|-----------------------|---------------------------|-------------|-------------|-------------|
| 303 ± 10 mm → 3/84 | 306 ± 10 mm → 3/84 | 254 ± 10 mm | 285 ± 10 mm | 294 ± 10 mm | 251 ± 10 mm |
| 288 ± 10 mm 3/84 → | 291 ± 10 mm 3/84 → | siehe vorhergehende Seite | | | |
| 1-4- mm (11' - 42') | | | | | |
| 1° ± 30' (Negativ) | | | | | 3-5 mm |

Voraussetzung zum Festziehen der Befestigungsmuttern der Längslenkerachse und des Stoßdämpfers: Federung mit Werkzeug OUT 20 4028-T so weit spannen, daß der Abstand zwischen Längslenkerachse und Auflagefläche der Räder den Angaben der nachfolgenden Tabelle entspricht.

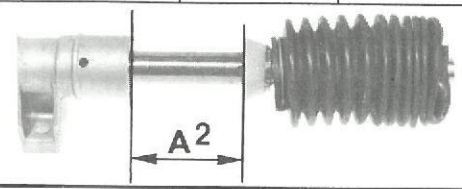
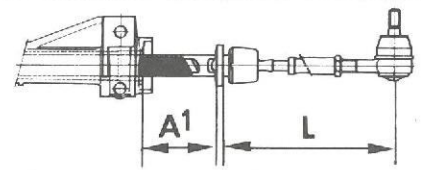
| VISA (652 cm ³) | 11E-RE | 14 TRS | GT | GTi | 17D-17RD |
|-----------------------------|-------------|--------|--------|--------|----------|
| 194 mm 3/84 | 196 mm 3/84 | 190 mm | 202 mm | 195 mm | 180 mm |
| 179 mm 3/84 | 181 mm 3/84 | | | | |

Radlagerspiel einstellen: Befestigungsmutter der Bremstrommel mit 3-4 daNm anziehen und dabei die Bremstrommel drehen. Mutter lösen und wieder anziehen, bis Mutter an Anlaufscheibe anliegt. Mutter in dieser Stellung sichern. Radlagerlaufspiel 0,01 - 0,04 mm.

| VISA, alle Modelle | FEDERUNG | | |
|--|--------------------------------------|--|----------------|
| VORDERACHSE | <i>Stoßdämpfer nicht reparierbar</i> | HINTERACHSE | |
| <i>McPherson-Federbeine</i> | | <i>Einzelradaufhängung mit integrierten Teleskopstoßdämpfern</i> | |
| <i>Stabilisator Ø:</i> | | <i>Stabilisator Ø:</i> | |
| <i>VISA 652 cm³ – 14 TRS-GT</i> | <i>23 mm</i> | <i>11 E – RE</i> | <i>14 mm</i> |
| <i>11 E – 11 RE – 17 D – 17 RD</i> | <i>22 mm</i> | <i>GT – 17 D – 17 RD</i> | <i>17 mm</i> |
| <i>GTi</i> | <i>18 mm</i> | <i>14 TRS</i> | <i>16 mm</i> |
| <i>Schraubenfedern: Beide Seiten müssen mit Federn gleicher Kennung (gleiche Farbmarkierung) ausgerüstet sein.</i> | | <i>GTi</i> | <i>21 mm</i> |
| <i>Anziehdrehmomente (in daNm):</i> | | <i>Kein Stabilisator beim VISA 652 cm³</i> | |
| <i>Befestigungsmutter Radnabe</i> | <i>23 – 26</i> | <i>Schraubenfedern: Beide Seiten müssen mit Federn gleicher Kennung (gleiche Farbmarkierung) ausgerüstet sein:</i> | |
| <i>Befestigungsmutter des unteren Kugelbolzens</i> | <i>4 – 5</i> | <i>Anziehdrehmomente (in daNm):</i> | |
| <i>Kontermutter der Spurstange</i> | <i>4 – 5</i> | <i>Befestigungsmutter der Längslenkerachse</i> | <i>7 – 8</i> |
| | | <i>Befestigungsmutter des Stoßdämpfers auf Längslenkerseite</i> | <i>3 – 4</i> |
| | | <i>Feststellschraube für o. a. Mutter</i> | <i>3,5 – 4</i> |

Alle in Silentblöcken gelagerten Federungsteile müssen bei gespannter Federung angezogen werden.

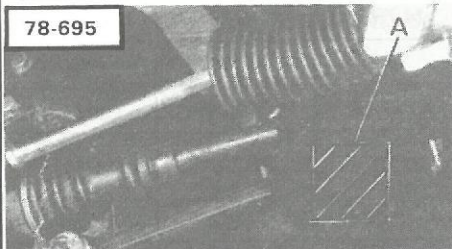
| LENKUNG | | | | | | VISA, alle Modelle |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------|-------------------------|
| | VISA – VISA Club | 11 E – RE | GT | 14 TRS | GTi | 17 D – 17 RD |
| Lenkraddurchmesser | 380 | 380 | 380 | 380 | 370 | 380 |
| Lenkübersetzung | 1 : 19,3 | 1 : 18,38 | 1 : 21,21 | 1 : 21,21 | 1 : 18,85 | 1 : 22 |
| Radeinschlagwinkel nicht einstellbar (äußeres Rad) | 32°34' | 32°51' | 32°19' | 33°05' | 31°30' | 31°30' |
| Spiel am Zahnstangendruckstück | 0,10 – 0,25 mm | 0,01 – 0,06 mm | 0,01 – 0,06 mm | 0,01 – 0,06 mm | 0,01 – 0,06 mm | 0,01 – 0,06 mm |
| Voreinstellmaß der Spurstangen „L“ , s. Skizze | 394,5 mm | 316 mm | 316 mm | 316 mm | 365 mm | 365 mm |
| Geradausfahrtstellung der Lenkung (Lenkradspeiche nach unten) | $A^1 = 67 \text{ mm}$ | $A^2 = 74 \text{ mm}$ | $A^2 = 74 \text{ mm}$ | $A^2 = 74 \text{ mm}$ | $A^2 = 72,5 \text{ mm}$ | $A^2 = 72,5 \text{ mm}$ |



C 15, alle Modelle

VORDERACHSE

78-695



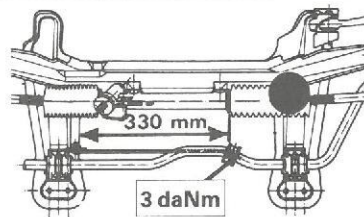
Einstell- und Kontrollbedingungen:

Fahrzeug fahrbereit, unbeladen, Tankinhalt 5 Liter.
 Sollwerte Bodenfreiheit:

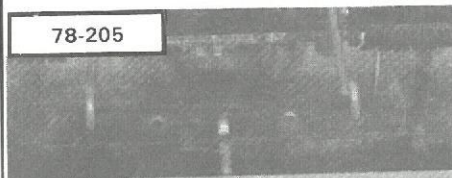
| | C 15 Benzin | C 15 Diesel |
|---|---------------------|----------------|
| Vorn , gemessen vom Bereich „A“ bis Radauflagefläche (in mm) | 215 ± 10 mm | 203 ± 10 mm |
| Hinten | siehe nächste Seite | |
| Spur (einstellbar): Vorspur | 1,5 mm | 3 mm |
| Nachlauf (nicht einstellbar) | 1° 21' ± 30' | 0° 55' ± 50' |
| Spreizung (nicht einstellbar) | 9° 04' ± 40' | 8° 50' ± 40' |
| Radsturz (nicht einstellbar) | 0° 47' ± 30' | 0° 30' ± 30' |
| Radbefestigung | 3 Muttern | 4 Schrauben |

C 15 Diesel

Beim Einbau Abstand einhalten (Maß und Anziehdrehmoment siehe Skizze)



78-205



Einbau des Stabilisators:

Beim C 15 muß die Einbaurichtung unbedingt eingehalten werden. C 15 E (siehe Kapitel VD 2 430-00 im Reparaturhandbuch 857-2) C 15 D (siehe Kapitel VD 434-4 im Reparaturhandbuch 8581).
 Federung mit Werkzeug OUT 20 4028-T so weit spannen, bis die Querlenker waagrecht zum Fahrschemel ausgerichtet sind.

OUT 20 4028-T

HINTERACHSE

C 15, alle Modelle

Einstell- und Kontrollbedingungen:

Fahrzeug fahrbereit, unbeladen, Tankinhalt 5 Liter.

Sollwerte Bodenfreiheit:

Hinten (h)

gemessen vom Bereich
„A“ bis Radauflagefläche
(in mm)

| C 15 Benzin | C 15 Diesel |
|---------------------------|-------------|
| 511 ± 10 | 515 ± 10 |
| siehe vorhergehende Seite | |
| 1,6 – 5 mm | |
| - 0° 9' ± 20' | |

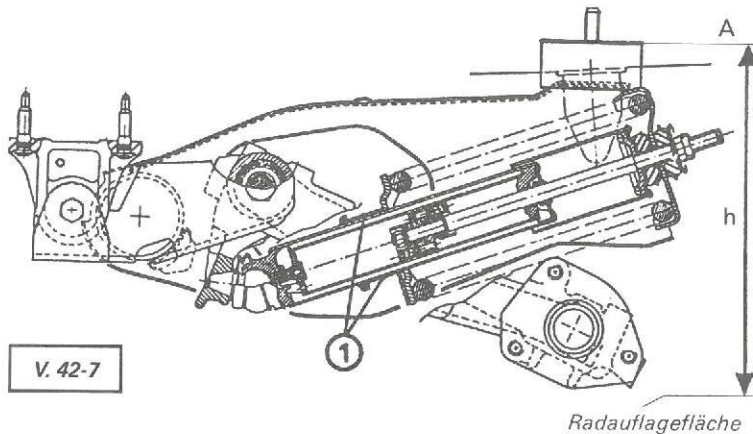
Vorn

Spur (einstellbar): Vorspur

Radsturz (nicht einstellbar)

Radaufhängung: Horizontal

Bei Reparatur: Die Federn werden mit Federanschlägen ① geliefert.



V. 42-7

ACHSEN
FEDERUNG 3
LENKUNG 1

BREMSE

HYDRAULIK

ELEKTRIK

| CX 15, alle Modelle | | FEDERUNG | | | |
|---|-------------------------------|--|----|-------------------------------|--------------------------------|
| VORDERACHSE | | HINTERACHSE | | | |
| <i>McPherson-Federbeine – Stoßdämpfer nicht reparierbar</i> | | <i>Durchmesser des Stabilisators:</i> 15 mm | | | |
| <i>Markierung Stoßdämpfer:</i> | C 15 E – 2 B | <i>Anziehdrehmomente (in daNm):</i> | | C 15 alle Modelle | |
| | C 15 D – 3 B | <i>Schwingarmbefestigung</i> | | 13 daNm | |
| <i>Durchmesser des Stabilisators:</i> | 23 mm | <i>Stoßdämpferbefestigung</i> | | 1,75 daNm | |
| <i>Anziehdrehmomente (in daNm):</i> | C 15 E C 15 D | <i>Stabilisatorbefestigung am Schwingarm</i> | | 9 daNm | |
| <i>Befestigungsmutter Radnabe</i> | 23 – 26 | 23 – 5 | 26 | | |
| <i>Befestigungsmutter Kugelbolzen</i> | 4 – 5 | 9,5 | | | |
| <i>Kontermutter Spurstange</i> | 4 | 4,5 | | | |
| <i>Befestigungsschrauben Stabilisatorlagerung</i> | 13,5 | 3,5 | | | |
| <i>Befestigungsmutter Stabilisator</i> | 6,5 | 7,5 | | | |
| | | | | Vorn | Hinten |
| | | | | C 15 E | C 15 D |
| | | | | alle Modelle | |
| | | | | Ungespannt | 263,5 mm |
| | | | | 547 mm | 452 mm |
| | | | | Markierung | grün Erste Windung |
| | | | | rot-grün oder weiß-gelb | weiß-grün oder weiß-gelb |

Alle in Silentblöcken gelagerten Federungsteile nach Anweisung anziehen.

| LENKUNG | | <i>CX 15, alle Modelle</i> | |
|---|-----------------------|----------------------------|-------------------------|
| <i>Fahrzeug:</i> | <i>C 15 Benzin</i> | <i>C 15 Diesel</i> | |
| <i>Lenkraddurchmesser</i> | | 380 mm | |
| <i>Lenkübersetzung</i> | 1 : 21,21 | | 1 : 22 |
| <i>Radeinschlagwinkel nicht einstellbar (äußeres Rad)</i> | 33° 30' | | 31° 36' |
| <i>Spiel am Zahnstangendruckstück</i> | | 0,01 – 0,06 mm | |
| <i>Voreinstellmaß der Spurstangen „L“, s. Skizze</i> | 316,4 mm | | 365 mm |
| <i>Geradeausfahrtstellung der Lenkung (Lenkradspeiche nach unten)</i> | $A^2 = 74 \text{ mm}$ | | $A^2 = 72,5 \text{ mm}$ |
| 78-753 | 78-780 | | |

BX, alle Modelle

VORDERACHSE

| | | |
|--|-------------------|---------------|
| Radsturz nicht einstellbar | $0^\circ \pm 30'$ | |
| Nachlauf nicht einstellbar | $2^\circ \pm 35'$ | |
| Spur einstellbar (Nachspur) | 0 – 3 mm (0–29') | |
| Spreizung nicht einstellbar | 12° | |
| Radeinschlagwinkel: | | |
| Kurveninneres Rad | 42° | 40° |
| Kurvenäußeres Rad | $33^\circ 7'$ | $32^\circ 6'$ |

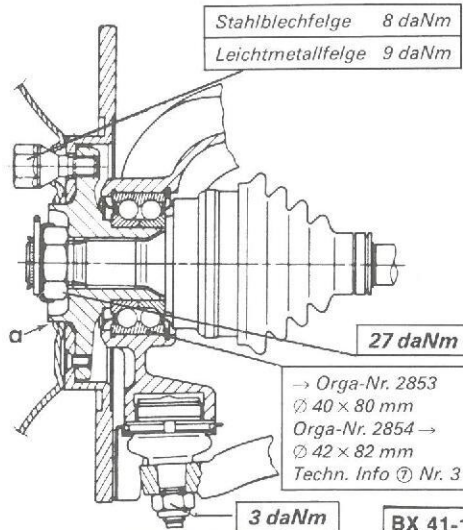
Nachlauf, Sturz, Spur und Radeinschlagwinkel werden geprüft, wenn der Motor im Leerlauf läuft, d. h. vorn 160 ± 8 mm, hinten 214 ± 8 mm.

Anziehdrehmoment der Radschrauben:

| | |
|------------------------------|--------|
| A – Stahlblechfelgen | 8 daNm |
| B – Leichtmetallfelgen | 9 daNm |

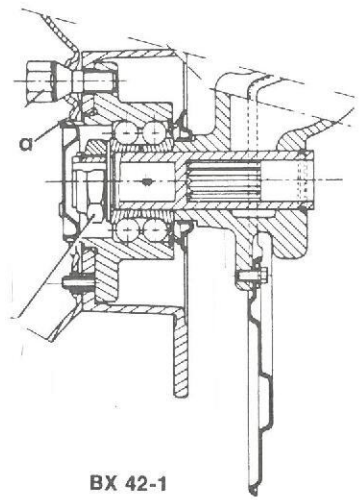
Nabenzentrierung der Leichtmetallfelgen mit TOTAL Multis 2 fetten.

Leichtmetallfelgen nur mit „Schlauchlosreifen“ ausrüsten, Schlauchnacrüstung verboten.



HINTERACHSE

BX, alle Modelle



BX 42-1

- Spur nicht einstellbar (Vorspur) 0–5 mm (0–48')*
- Radsturz nicht einstellbar –9' ± 20'*

Nachlauf, Sturz, Spur und Radeinschlagwinkel werden geprüft, wenn der Motor im Leerlauf läuft, d. h. vorn 160 ± 8 mm, hinten 214 ± 8 mm.

Anziehdrehmoment der Radschrauben:

- A – Stahlblechfelgen 8 daNm*
- B – Leichtmetallfelgen 9 daNm*

Nabenzentrierung der Leichtmetallfelgen mit TOTAL Multis 2 fetten.

Leichtmetallfelgen nur mit „Schlauchlosreifen“ ausrüsten, Schlauchlosnachrüstung verboten.

BX

VORDERACHSE – HINTERACHSE

Querlenkerlagerung vorn:

Siehe Techn. Info BX ⑦ 4

9/85 → Abb. ①

Elastische Lagerung ohne Walzenlager.
Lagerbolzen in Normalhöhereinstellung anziehen, seitliches Sollmaß 545 mm, siehe Abb. ③.

→ 9/85 Abb. ②

Querlenkerlagerung vorn mit Kegelwalzenlager.

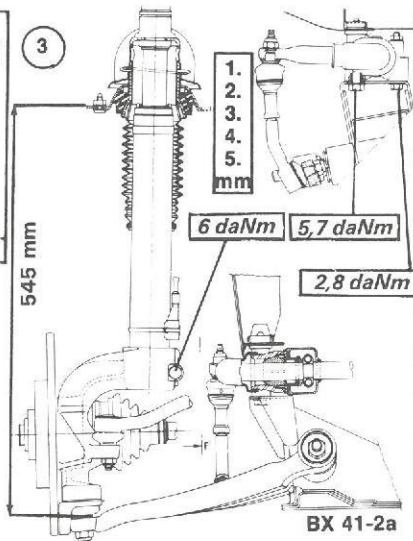
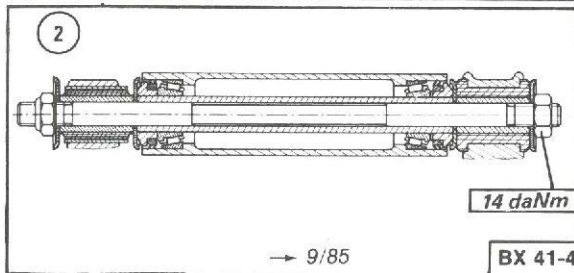
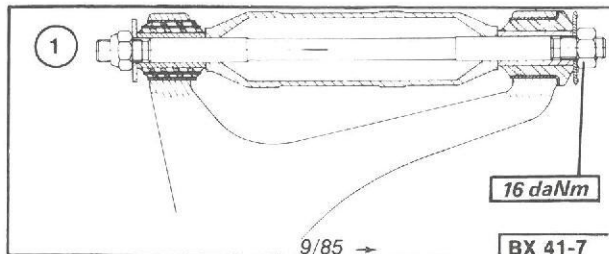
Längslenkerlagerung hinten entspricht Kegelwalzenlagerung.

Anzugsmoment 13 daNm.

Vorspannung auf Walzenlager

Vorn 0,14–0,22 mm

Hinten 0,17–0,30 mm



LENKUNG

BX, alle Modelle

Radeinschlagwinkel:

Kurveninneres Rad
 Kurvenäußeres Rad

Lenkübersetzung

Spiel am Zahnstangendruckstück (am Hartpunkt)

Einbauposition der Lenkung in Geradeausfahrtstellung:

Lenkradspeiche
 Befestigungsflansch des Lenkritzels

Lenkgeometrie:

Spurabweichung pro Rad von Normal- nach Höchststellung, zwischen 0,5 mm Vor- und 1 mm Nachspur. Beispiel: Der Einbau einer 1 mm starken Einstellscheibe bewirkt eine Veränderung von ca. 1 mm in Richtung Nachspur (verschiedene Scheibenstärken).

BX 14-16

33° 7'
42°

BX 19 D

1 : 23

0,05 mm

BX-Servolenkung

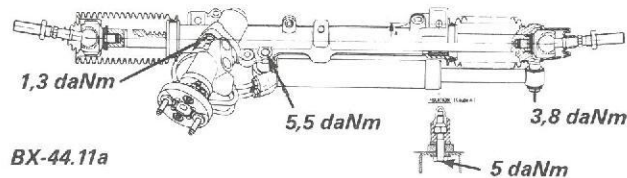
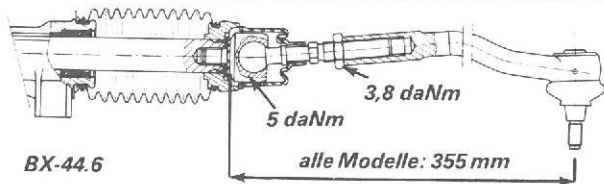
32° 6'
40°

1 : 15,5

0,05 mm

senkrecht nach unten
parallel zum
Zahnstangengehäuse

senkrecht zum
Zahnstangengehäuse



BX, alle Modelle

FEDERUNG UND RADAUFHÄNGUNG

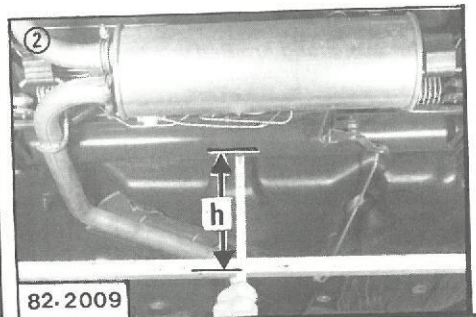
Federkugeln und Stoßdämpfer: Siehe Teil „Hydraulik“.

Bodenfreiheit vorn und hinten in Normalhöhenstellung und bei im Leerlauf laufendem Motor einstellen.

Bodenfreiheit vorn,
 gemessen von der Mitte des Vorderachskörpers zur Auflagefläche der Räder (Bild „1“) $166 \pm 8 \text{ mm}$

Bodenfreiheit hinten,
 gemessen von der Mitte des Hinterachsrohrs zur Auflagefläche der Räder (Bild „2“) $223 \pm 8 \text{ mm}$

| BX | Ø Stabilisator | |
|-----------------------|----------------|---------|
| | Vorn | Hinten |
| 14 alle Modelle | 22,5 mm | 16,5 mm |
| 16 und 19 D | 22,5 mm | 17 mm |
| 19 GT | 23 mm | 18 mm |
| Break S, alle Modelle | 23 mm | 18 mm |



Voreinstellung und Kontrolle des Nachlaufs (mit Werkzeug OUT 216309-T).

Nach Einbau des unteren Querlenkers: $L = 51,5 - 55$ mm. Bei neuen Silentblöcken auf 55 mm stellen. 1 mm Einstellscheibe verändert das Maß „L“ um 1 mm.

Sollwerte für die Kontrolle mit optischen Meßgeräten: Bei laufendem Motor, Bodenfreiheit vorschriftsmäßig eingestellt und in Normalstellung.

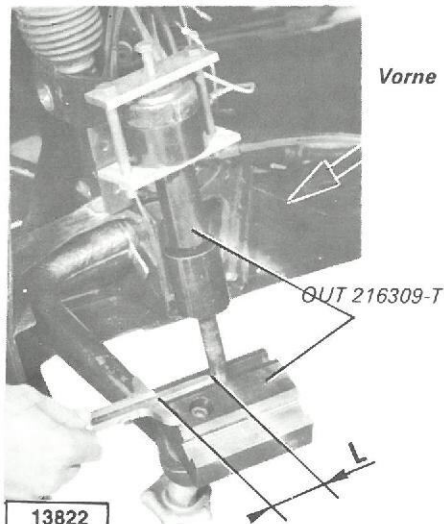
Radsturz nicht einstellbar $0^\circ +13'$
 $-29'$

Nachlauf einstellbar durch Verschieben der Unterlegscheiben des unteren Querlenkers, zulässige Differenz zwischen links und rechts max. $0^\circ 25'$. 1 mm Unterlegscheibe = Änderung von $15'$ $-0^\circ 25'$ bis $-1^\circ 15'$

Spur: Vorspur $1 - 4$ mm ($10 - 39'$)
 1/4-Umdrehung der Einstellbuchse der Spurstange verändert die Spur um 1 mm = $10'$.

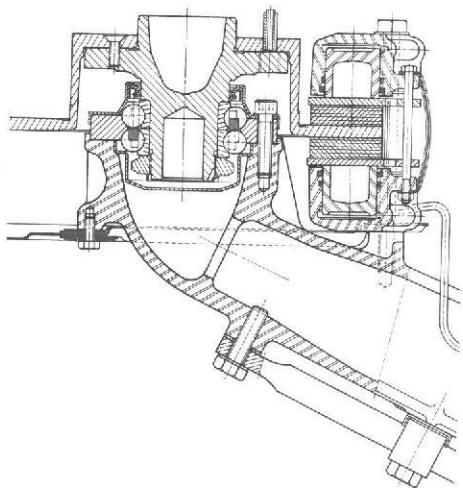
Anziehdrehmomente (in daNm):

| | |
|--|-------|
| Befestigungsmutter des oberen Achsschenkel-Kugelbolzens | 7 |
| Befestigungsmutter des unteren Achsschenkel-Kugelbolzens | 6 |
| Befestigungsschraube des unteren Kugelbolzens am Achsschenkel | 2,7 |
| Befestigungsschraube des Radlagers | 2,7 |
| Befestigungsmutter der Gelenkwelle (Fläche/Gewinde geschmiert) | 35-40 |
| Befestigungsmutter der Querlenkerachse | 12-13 |



CX

HINTERACHSE



Radsturz nicht einstellbar zulässige Differenz zwischen links und rechts max. 12' $0^{\circ} \begin{matrix} 0 \\ -24' \end{matrix}$

Spur nicht einstellbar: Vorspur 1–4 mm (10–39')

Die Kontrolle vorstehender Werte muß bei laufendem Motor und vorschriftsmäßig eingestellter Bodenfreiheit erfolgen.

Längslenker: Kegelrollenlager und Einstellscheiben sind bei PKWs baugleich für Längslenker der Hinterachse und Querlenker oben der Vorderachse. Bei Breaks ist der Außendurchmesser der hinteren Kegelrollenlager größer.

Anziehdrehmomente (in daNm):

Befestigungsmutter der Längslenkerachse (Fläche und Gewinde gefettet) 12,5

Befestigungsmutter der Radnabe (Fläche und Gewinde gefettet) 40

Befestigungsschrauben der Radnabe am Längslenker 3,4

VORDERACHSE - HINTERACHSE

CX

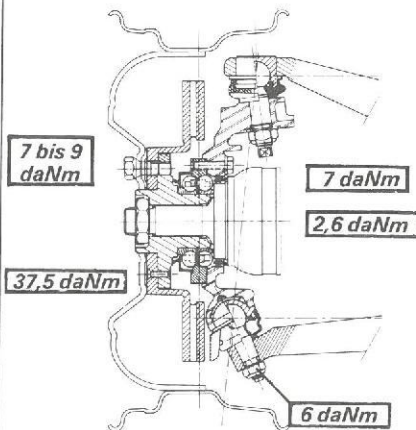
PKW

Walzenlager und Einstellung der oberen Querlenker vorn ist für die Längslenker hinten gleich.

BREAK

Walzenlager und Einstellung der oberen Querlenker vorn ist gleich wie bei PKW. Größere Lagerdurchmesser für die Längslenker hinten.

VORN



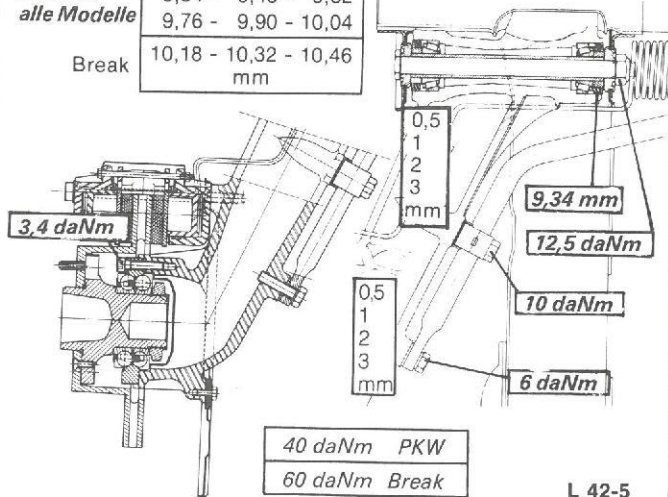
L 41-6

HINTEN
alle Modelle

9,34 - 9,48 - 9,62
9,76 - 9,90 - 10,04

Break

10,18 - 10,32 - 10,46
mm



L 42-5

CX

LENKUNG

Lenkübersetzung Servolenkung 1 : 13,5

Radeinschlag (Servolenkung mit asymmetrischem Lenkeinschlag):

Links: Kurveninneres Rad 43° 30', kurvenäußeres Rad 33° 30'

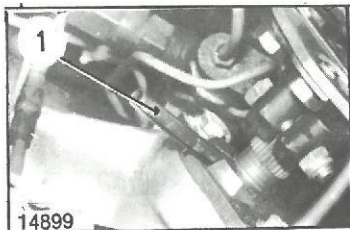
Rechts: Kurveninneres Rad 39° 30', kurvenäußeres Rad 31° 30'

Turbo Diesel (mit symmetrischem Lenkeinschlag):

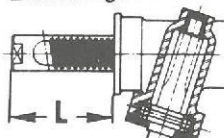
Kurveninneres Rad: 39° 30'

Kurvenäußeres Rad: 31° 30'

Achtung: Lenktraverse bei Arbeiten an der Lenkung nicht ausbauen, Lenkgeometrie verstellt sich.

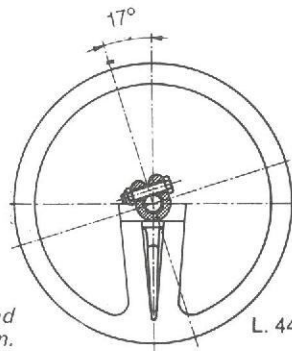


Zahnstangenmittelstellung



L 44-1

L links = L rechts



L 44-3

Vor Ausbau der Servolenkung Lenkung in Geradeausfahrt stellen:

1. Meßstift (1) \varnothing 6,5 mm im Zahnstangenritzel.
2. Werkzeug OUT 206454-T Steuergehäuse an der Stelle des Lenkrads.

In Geradeausfahrtstellung muß die Lenkradspeiche senkrecht nach unten zeigen.

Lenkwelle um ca. 17° nach links ausgerichtet.

Anm.: Hydraulikanlage ohne Druck

Benutzung des Werkzeugs zwingend vorgeschrieben. Nur leicht anziehen.

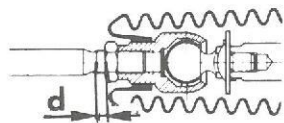


14871

Steuergehäuse:

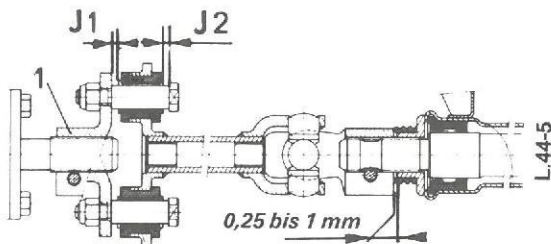
Wurden Lenkwelle oder Steuergehäuseausgangswelle versehentlich gedreht, Werkzeug 6455-T verwenden. Befindet sich die Aussparung der Lenkwelle gegenüber der Öffnung im Steuergehäuse, muß das Werkzeug bis zur Rändelung eingesetzt werden können. Anderenfalls Lenkwelle drehen und nach jeder ganzen Drehung einen Einsetzversuch vornehmen (siehe TR 1259/80, Ablagegruppe CX 3).

J 1 = J 2 durch Verstellen des Flansches (1) am Lenkritzel

Spurstangen

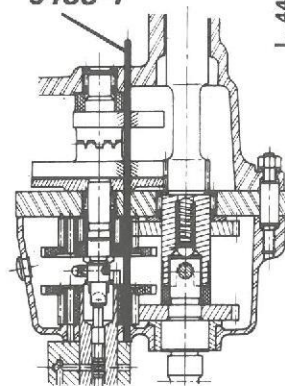
L. 44-2

d links = d rechts Gewindelänge auf 2 mm genau



L. 44-5

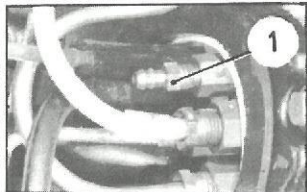
Nur bei mechanischer Lenkung: Spiel zwischen Kreuzgelenk und Abstandsscheibe des Mantelrohrs

6455-T

L. 44-28

CX

LENKUNG



14 901

Lenkung entlüften:

Schlauchverbindung zwischen Entlüftungsschraube (1) und Hydraulikbehälter herstellen.
Motor starten und Lenkung langsam nach rechts und links einschlagen, bis die Hydraulikflüssigkeit blasenfrei ausströmt.

Geradeausfahrt auf ebener Fahrbahn prüfen und einstellen:

Fahrtabweichung nach rechts: Schrauben (3) lösen und Exzenter (2) nach links drehen.
Fahrtabweichung nach links: Schrauben (3) lösen und Exzenter (2) nach rechts drehen.

Lenkgeometrie prüfen:

1. Spurabweichung (Vorderräder einzeln messen)

Von Normalstellung in Niedrigstellung: 0–1 mm Nachspur

Von Normalstellung in Höchststellung: 0–1 mm Vorspur

Hinweis: Überprüfung in Niedrigstellung nur mit geeigneten Meßgeräten möglich.

2. Lenktraverse ggf. vertikal versetzen:

Nach oben =

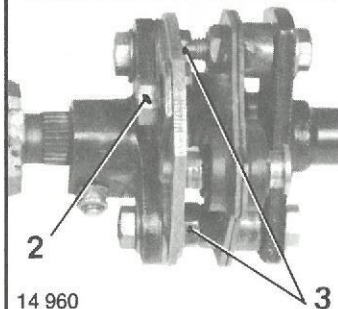
Nach unten =

Von Normal-
in Höchststellung

Nachspur
Vorspur

Von Normal-
in Niedrigstellung

Vorspur
Nachspur



14 960

Achtung: Vertikaler Versatz der Lenktraverse um 1 mm bewirkt ein Veränderung von 0,8 mm am Rad der Meßskala.

Federkugeln und Stoßdämpfer: Siehe Teil „Hydraulik“.

Bodenfreiheit: Vorn und hinten in Normalhöhenstellung und bei im Leerlauf laufenden Motor einstellen.

Vorn: Gemessen von Punkt „a“ am Fahrschemel zur Auflagefläche der Räder.

Hinten: Gemessen von Punkt „b“ am Fahrschemel zur Auflagefläche der Räder.

PKW
 Break
 PKW mit TRX-Reifen

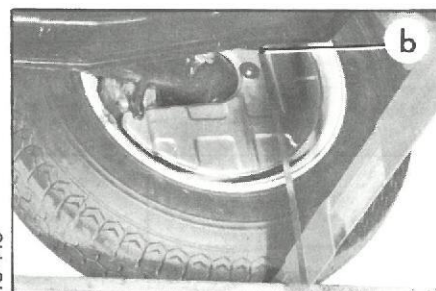
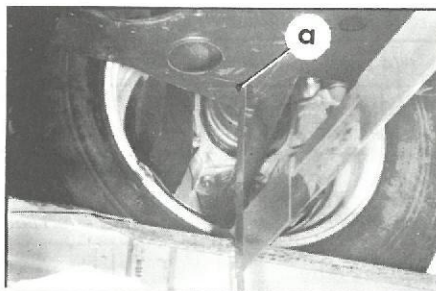
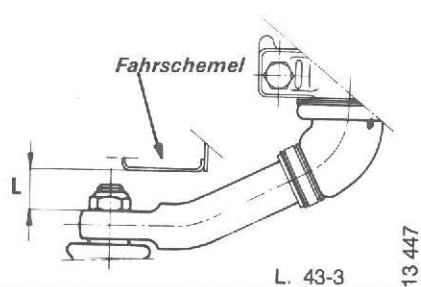
Bodenfreiheit vorn

165 ± 8 mm
 165 ± 8 mm
 155 ± 8 mm

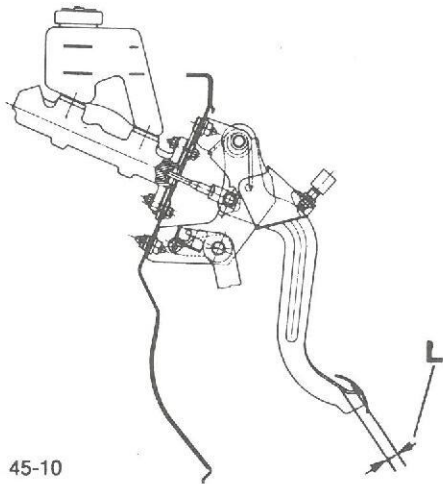
Bodenfreiheit hinten

215 ± 5 mm
 210 ± 8 mm
 205 ± 5 mm

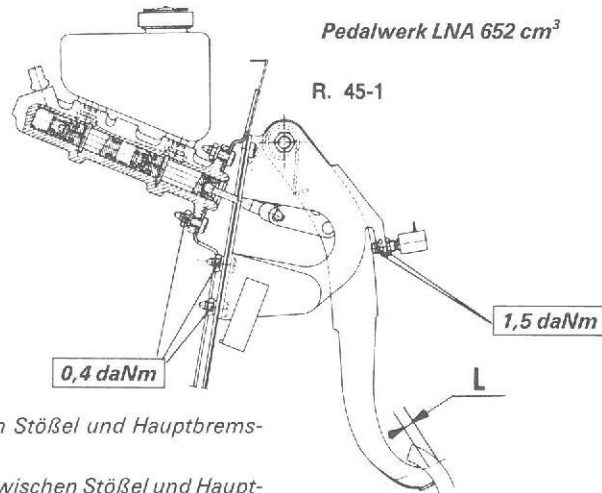
Seitliche Einstellung des Stabilisators: Abstand „L“ muß auf beiden Seiten ± 2 mm genau gleich groß sein.



| <i>Alle Modelle</i> | ANZIEHDREHMOMENT DER RÄDER | |
|---|---|--|
| <i>Fahrzeug</i> | <i>Anziehdrehmoment (in daNm)</i> | |
| <i>A</i> | <i>4,5–6,0</i> | |
| <i>LNA 11</i> | <i>7,0</i> <i>8,0</i> | <i>(Stahlblechfelgen)</i> <i>(Leichtmetallfelgen)</i> |
| <i>VISA alle Modelle</i> | <i>6,0–8,0</i> <i>7,5–8,5</i> | <i>(Stahlblechfelgen)</i> <i>(Leichtmetallfelgen)</i> |
| <i>C 15 E</i> | <i>7,0</i> | <i>(3-Loch-Stahlfelgen)</i> |
| <i>C 15 D</i> | <i>8,0</i> | <i>(4-Loch-Stahlfelgen)</i> |
| <i>BX</i> | <i>8,0</i> <i>9,0</i> | <i>(Stahlblechfelgen)</i> <i>(Leichtmetallfelgen)</i> |
| <i>CX</i> | <i>7,0–9,0</i> <i>Stahlblechfelgen: Kugelbundschaube</i> <i>Leichtmetallfelgen: Flachbundschaube mit Federscheibe</i> | |
| <i>Nabenzentrierung der Leichtmetallfelgen TOTAL Multis 2 fetten.</i> | | |

Pedalwerk VISA 652 cm³ · (7/1980 →)

V. 45-10

Pedalwerk LNA 652 cm³

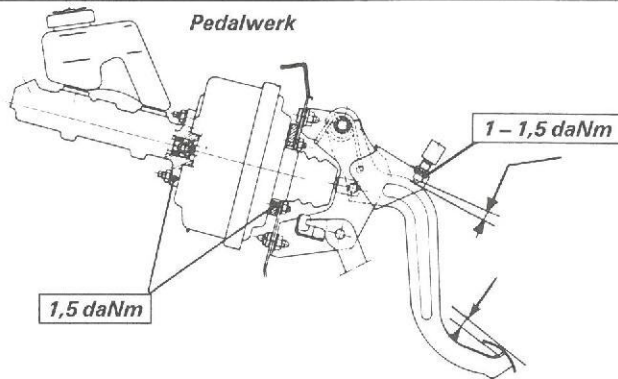
Pedalwerk: Spiel zwischen Stößel und Hauptbremszylinder: 0,2 – 0,5 mm.

Hinweis: Bei einem Spiel zwischen Stößel und Hauptbremszylinder von 0,5 mm beträgt L = 2,5 mm.

VISA 4-Zylinder – C 15 – 11 RE – GT – 14 TRS – GTi – 17 D – 17 RD

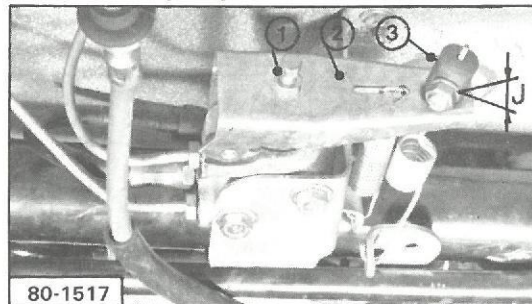
BREMSSEN

V.45-11



Spiel „J“ = 3 – 5 mm, einstellbar über den Bremslichtschalter.
 Richtangabe: wenn $J = 3$ mm, beträgt $L = 9,3$ mm.
 LNA 11: Hauptbremszylinder und Bremskraftverstärker sind waagrecht angeordnet. Der Bremsflüssigkeitsbehälter ist an der Stirnwand befestigt.

Bremskraftbegrenzer: Bremspedal kräftig niedertreten, um den Bremskraftbegrenzer zu schließen. Klemmnippel (3) so verstellen, daß Spiel $J = 1 - 1,5$ mm (C 15 $J = 4 - 5$ mm) zwischen Auflagefläche des Klemmnippels und Hebel (2) beträgt. Hinweis: Einstellschraube (1) ist werkseitig eingestellt und darf nicht verstellt werden.



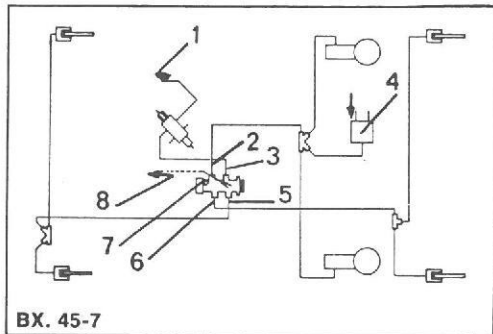
Unterdruckkontrolle: Manometer OUT 204073-T zwischen Unterdruckquelle und Bremskraftverstärker anschließen. Der während des Drehzahlabfalls von 4500 1/min auf Leerlaufdrehzahl angezeigte Unterdruck muß mindestens 500 mm Hg oder 700 mbar betragen (bei warmem Motor).

| BREMSEN | | | | | LNA – VISA, alle Modelle | |
|---|--|-----------------------------------|----------------------------------|--|--|---|
| Fahrzeug | Hauptbrems- Zylinder Ø | Vorderer Bremskolben Ø | Bremsscheiben- stärke | Hinterer Rad- bremszylinder Ø | Trommel Ø | Bremskraft- regler |
| LNA LNA 11 E VISA Club VISA 11 E | 17,5 mm (CITROEN) | 45 mm (CITROEN) 2 Kolben | 9 mm min. 7 mm | 20,6 mm (DBA oder Girling) | 180 mm Max. Aus- dreh-Ø: 181 mm (C 15 = 228 mm) | Lastunabhängig Markierung: LNA = „S“ VISA = „K“ |
| LNA 11 RE | 17,5 mm Bremskraftver- stärker (DBA) | | | | | Lastabhängig Markierung: „P“ (C 15 „ohne Markierung“) |
| VISA 11 RE VISA 14 TRS – C 15 E | 19 mm Bremskraftver- stärker (DBA) | 48 mm (TEVES) | 10 mm min. 8 mm | 22 mm (DBA oder Girling) | | |
| VISA VISA GT | | | | | | 48 mm (GIRLING) |
| VISA 17 D – 17 RD VISA C 15 D VISA GTi | 20,6 mm Bremskraftver- stärker (DBA) | | | | | |

Bremsflüssigkeit: TOTAL HBF (gemäß Norm SAE J 703). **Entlüften:** Siehe Seite 000
 Ab 11/81: Staubabdichtung der Bremskolben durch Gummischutzhappe. Die neuen Bremskolben können nicht in Bremssättel alter Ausführung eingebaut werden.

BX, alle Modelle

BREMSSEN



BX. 45-7

FUNKTIONSSCHEMA BETRIEBSBREMSE

LEGENDE:

1. Druckspeicher
2. Federdruck hinten
3. Hochdruckversorgung Bremse vorn
4. Höhenkorrektor Hinterradfederung

| BREMSSEN | VORN | HINTEN |
|-------------------------------|----------------------|--------------------|
| Ø Kolben | 50 mm | 30 mm |
| Bremsscheibenstärke | 10 mm | 7 mm |
| Verschleißgrenze Bremsscheibe | 7 mm | 4 mm |
| Bremsfläche (1 Belag) | 35 cm ² | 17 cm ² |
| Belaghersteller | ABEX PAGID 349 FG | FERODO 2430 |

Bremsbeläge vorn mit Verschleißanzeige

Bremsbeläge vorn ersetzen, Handbremse gelöst.

Bremskolben schraubend/drückend zurückpressen. Siehe Rep. Handbuch MAN 008882, Abschnitt XB. 453-1. FACOM D60 Rücksetzange verwenden.

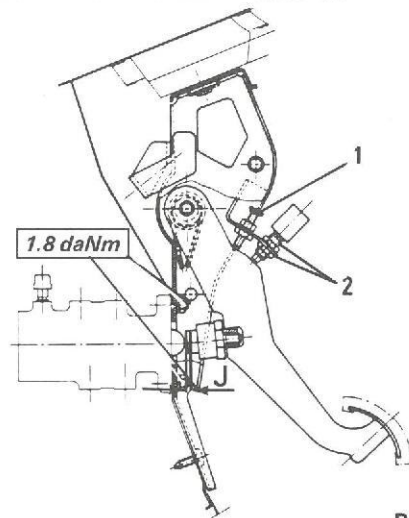
5. Vorderradbremse
6. Hinterradbremse
7. Entlüftungsschraube Bremsventil
8. Rücklauf zum Vorratsbehälter

Pedalweg einstellen:

Schraube (1) so einstellen, daß bei J ein Spiel von 0,1–1 mm zwischen Pedal und Bremsventil vorhanden ist.

Bremslichtschalter einstellen:

Stopplicht muß leuchten, wenn das Pedal am Bremsventil anliegt, ggf. an Schraube einstellen.



BX. 45-14

BX, alle Modelle

BREMSSEN

Handbremse:

Die im Bremsmechanismus integrierte automatische Spielnachstellung wird ab 12. – 15. Handbremshebelraste wirksam.

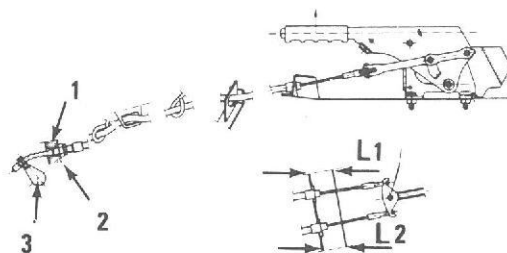
Der Handbremsweg darf auf keinen Fall an den Handbremsseilen eingestellt werden.

Grundeinstellung der Handbremse nach Ausbau eines Handbremsseils:

Bremspedal niedertreten, damit die Bremsbeläge die Brems scheiben berühren. Dann Bremspedal zurücknehmen.

Handbremshebel in der 4. Raste einrasten lassen und Einstellmutter (1) am Brems sattel so einstellen, daß L1 und L2 am Ausgleichbügel max. 1,5 mm unterschiedlich stehen. Kontermuttern (2) anziehen.

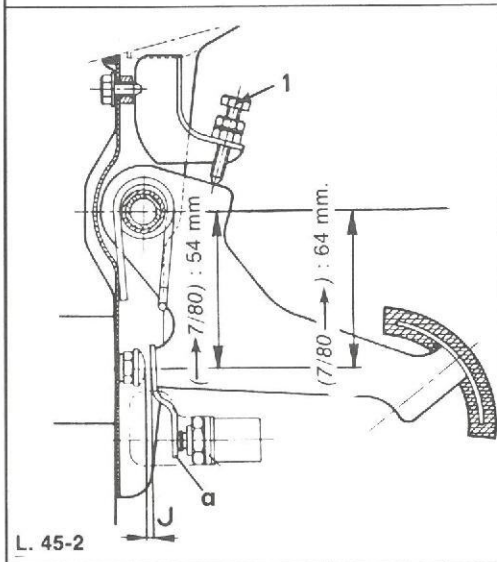
Bei gelöster Handbremse Räder einschlagen: Die Bremsbeläge dürfen nicht an liegen. Handbremse mehrfach lösen und anziehen, um sich zu vergewissern, daß sich obige Einstellung nicht verändert hat.



BX. 45-5

BREMSEN

CX



Bremskolbendurchmesser
Bremsscheibenstärke
Verschleißgrenze der Bremsscheiben
Bremsbelagfläche (pro Bremsbelag)

Vorn
alle Modelle

Hinten

PKW
(9/77→)

Break

42 mm

30 mm

40 mm

20 mm

7 mm

18 mm

18 mm

5 mm

16 mm

55 cm²

18,5 cm²

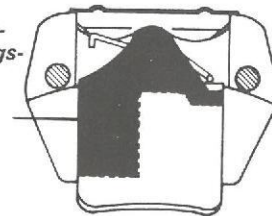
36 cm²

Bremsbeläge:
Siehe CX 62 – 83 (CX 8 – Nr. 3)

Verbotene Montagekombination:
Vorn Textar 288 und
Hinten Textar 254 oder Ferodo 748.

Bremsventil:
Ab 7/81 neuer Schieberdurchmesser:
7,5 mm anstatt 8,5 mm
(blaue Farbmarkierung). Kann anstatt
altem Bremsventil eingebaut werden.

**Geräusch-
dämpfungs-
beilage**



BREMSEN

HYDRAULIK

ELEKTRIK

CX

BREMSSEN

Ab 7/83 sind alle PKW außer CX 20 PKW mit einem Bremsventil mit integriertem Bremsdruckregler ausgerüstet. Alle Break sind nach wie vor mit einem Bremsventil ohne Bremsdruckregler und mit dem separaten Bremsdruckbegrenzer ausgerüstet (siehe Skizze). Darauf achten, daß achsweise identische Bremsscheiben eingebaut werden (siehe TR 1238/79, Ablagegruppe CX 8).

Einstellung des Bremspedalspiels: Schraube (1) so verstellen, daß Spiel „J“ = 0,05 – 3 mm beträgt (siehe Skizze auf vorhergehender Seite).

Einstellung des Bremslichtschalters: Die Bremsleuchten müssen aufleuchten, sobald das Bremspedal das Bremsventil berührt. Ist dies nicht der Fall, Lasche „a“ entsprechend nachbiegen (siehe Skizze auf vorhergehender Seite).

Handbremse: Einstellung der Handbremsbeläge: Die Handbremsbeläge müssen die Bremscheibe am Punkt des größten Bremscheibenseitenschlags berühren. In Ruhestellung müssen die Handbremshebel an ihrem Anschlag anliegen. Jeden Exzenter im Uhrzeigersinn – von hinten vom Achsschenkel aus gesehen – verstellen.

Linker Achsschenkel

Äußerer Exzenter: Nach oben

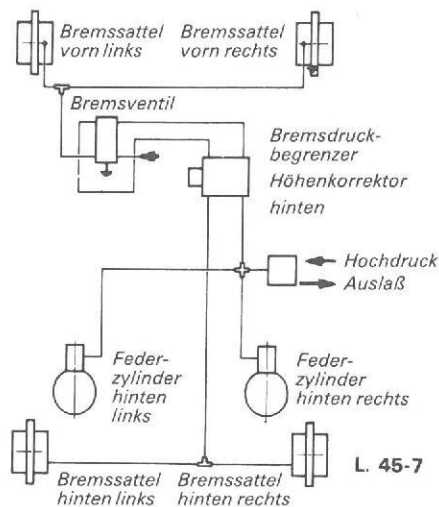
Innerer Exzenter: Nach unten

Rechter Achsschenkel

Innerer Exzenter: Nach oben

Äußerer Exzenter: Nach unten

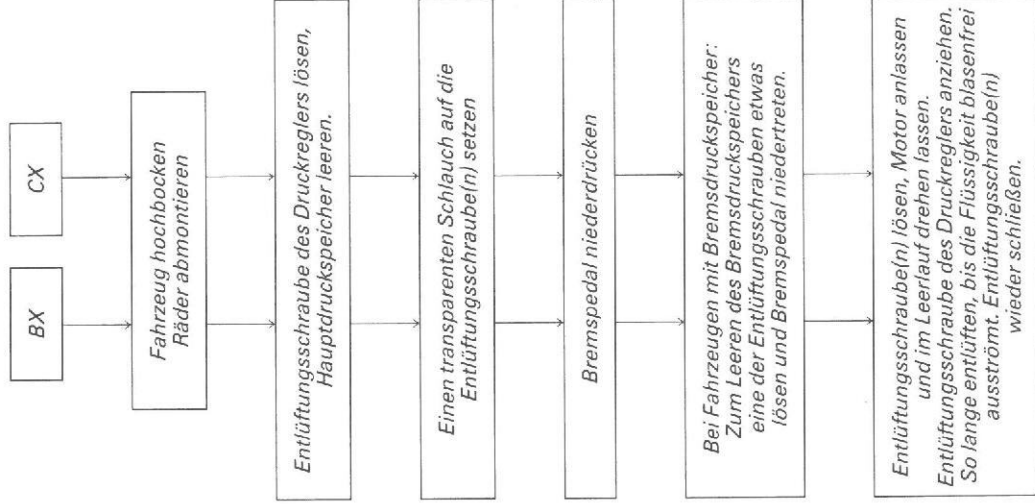
Drehrichtung: Im Uhrzeigersinn – hinten vom Achsschenkel aus gesehen.



Entlüften: VISA – C 15

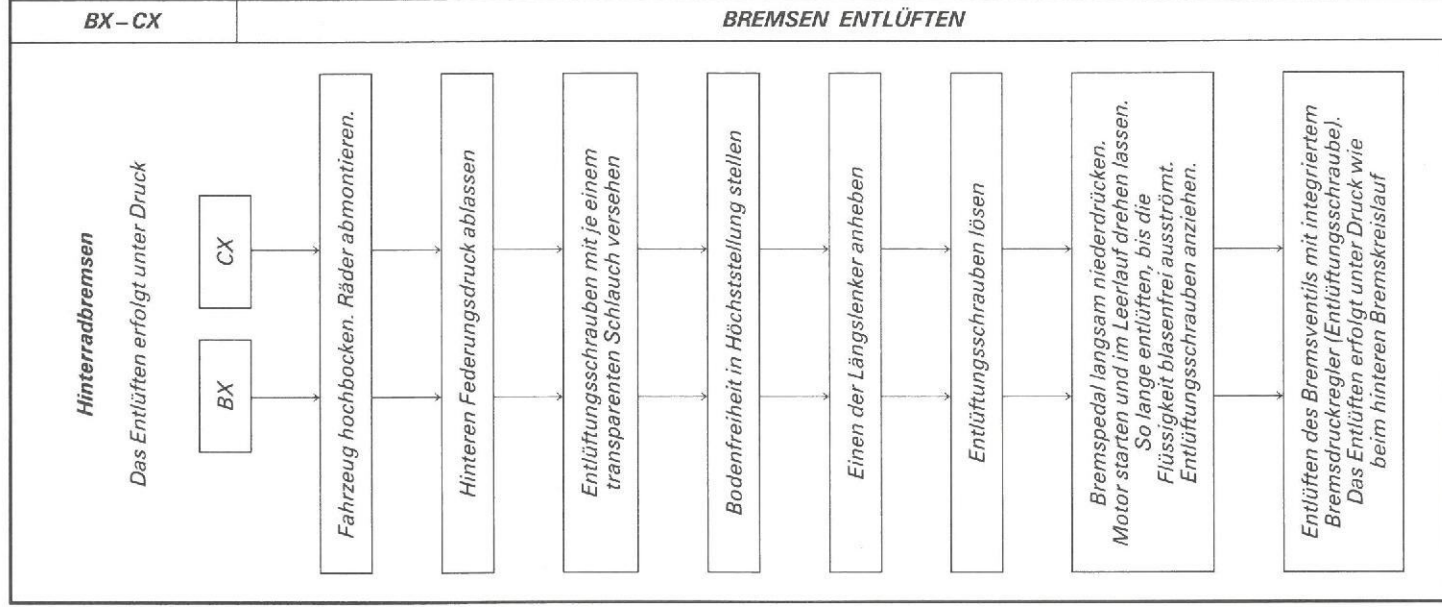
Die Entlüftung der Bremsen kann durch ein handelsübliches Entlüftungsgerät erleichtert werden. Zunächst die vorderen, dann die hinteren Bremsen entlüften. Bei Fahrzeugen mit Bremskraftverstärker müssen zum Entlüften des hinteren Kreislaufs die Räder auf dem Boden stehen.

Vorderradbremse














BREMSEN ENTLÜFTEN

VISA – C 15 – BX – CX



| ARBEITSDRUCK DER HYDRAULIKAGGREGATE | | | | | | <i>Alle Modelle</i> |
|---|---|--------------------|--|--------------------------------|--------------------------------|--|
| <i>Fahrzeuge</i> | <i>Druckregler mit Druckspeicher Einschaltdruck Abschalttdruck</i> | | <i>* Hauptdruck- speicher</i> | <i>Warnlicht- schalter</i> | <i>Sicherheits- ventil</i> | <i>Bremsdruck- speicher</i> |
| <i>BX</i> | <i>140–150 bar</i> | <i>165–175 bar</i> | $62 \begin{smallmatrix} + 2 \\ - 32 \end{smallmatrix}$ | <i>75–95 bar</i> | <i>70– 90 bar</i> | — |
| <i>CX, ohne Servolenkung</i> | | | | | <i>110–130 bar</i> | $62 \begin{smallmatrix} + 2 \\ - 32 \end{smallmatrix}$ |
| <i>CX, mit Servo- kupplung (→ 7/83)</i> | | | | | <i>70– 90 bar</i> | |
| <i>* Anziehdrehmoment: CX und GSA = 1,1–1,2 daNm, BX = 2,0 daNm.</i> | | | | | | |
| <i>BX mit Servolenkung: Spezieller Druckregler (Versorgung über Verteilerventil)</i> | | | | | | |
| | | | | | | |

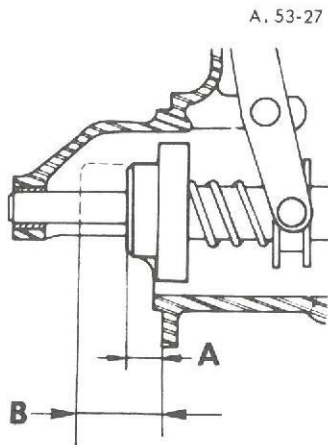
| BX | | FEDERUNGSELEMENTE VORN- UND HINTEN – STOSSDÄMPFERVENTILE | | | | |
|----------------------------|-----------------------|---|---|--|--|---|
| Ø Kolben (mm) | Federungs- element | PKW | PKW | Break | PKW | Kennzeichnungen |
| | | BX-BX 14 BX 16 BX GT BX Diesel → 9/85 | BX 16 BX GT BX Diesel 9/85 → | BX alle Modelle | BX Sport | |
| BX Alle Modelle Ø 22 | VORN | 400 cm ³ 55 + 5 - 10 grün – grün – gold * grün – braun – gold | 500 cm ³ 55 + 5 - 10 grün – grün – braun * grün – braun – braun | | 400 cm ³ 55 + 5 - 10 grün – grün – grau | Inhalt Druck (bar) Kennzeichnung * Export |
| | |  Ø 1,8 |  Ø 1,8 | |  Ø 1,65 | Stoßdämpfer Ø Zentralbohrung (mm) |
| PKW Ø 35 | HINTEN | 400 cm ³ 40 + 5 - 10 blau – blau – gold * blau – braun – gold | | 500 cm ³ 40 + 5 - 10 blau – blau – braun * blau – braun – braun | 400 cm ³ 30 + 5 - 10 blau – blau – grau | Inhalt Druck (bar) Kennzeichnung * Export |
| Break Ø 37 | |  Ø 1,1 | |  Ø 1,25 |  Ø 1,1 | Stoßdämpfer Ø Zentralbohrung (mm) |

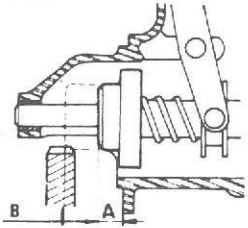
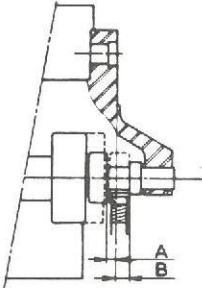
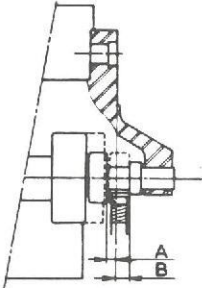
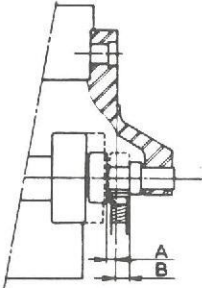
| FEDERUNGSELEMENTE HINTEN – STOSSDÄMPFERVENTILE | | | | | CX, alle Modelle |
|--|-----------------------|--|--|---|---|
| Ø Kolben (mm) | Federungs- element | PKW | | Break | Kennzeichnungen |
| | | CX 20 CX 22 | CX 25 RI CX 25 GTi CX 25 Prestige CX 25 RD und TRD CX 25 RD und TRD Turbo | CX 25 GTi Turbo CX 25 Prestige Turbo | |
| Alle Mod. außer CX CX 20-22 Ø 37 | VORN | 500 cm ³ 75 + 2 - 27 | | 500 cm ³ 75 + 2 - 27 | Inhalt Druck (bar) Kennzeichnung |
| | | grün – grün – blau | | grün – grün – braun | grün – grün – blau |
| CX 20-22 Ø 35 | |  Ø 1,9 |  Ø 1,65 |  Ø 1,9 | Stoßdämpfer Ø Zentralbohrung (mm) |
| PKW Ø 35 | HINTEN | 500 cm ³ 40 + 2 - 15 blau – blau – braun | | 700 cm ³ 35 + 2 - 10 gelb – gelb – gelb | Inhalt Druck (bar) Kennzeichnung |
| Break Ø 42 | |  Ø 1,25 |  Ø 1,5 | Stoßdämpfer Ø Zentralbohrung (mm) | |

VISA 652 cm³

ANLASSER

| Fahrzeug | Anlassertyp | Min. \varnothing des Kollektors | Stromauf- nahme bei blockiertem Ritzel | Ritzeleinstellung | |
|-----------------------------|----------------------------|---|---|-------------------|--------------|
| | | | | A mm max. | B mm min. |
| A, alle Modelle | Ducellier 6202 | Flach- kollektor | 310 A | 21,5 ± 0,5 | 31 ± 0,5 |
| | Paris-Rhone D 8 E 148 | 34,5 | 340 A | 21,8 | 31 |
| | Iskra 4 12/06/9 | 31 | 280 A | 22 | 31 |
| | Femsa MTA 12-30 | | 280 A | 21,5 | |
| VISA 652 cm ³ | Ducellier 532 012 | | 310 A | 21,5 ± 0,5 | 32 ± 0,5 |
| | Paris-Rhone D 8 E 154 | | 340 A | 21,8 | 31 |
| | Iskra AZE 308 | | | 22 | 33 |
| | Femsa MTA 12-40 | | 325 A | 21,5 | |
| | Magneti Marelli 63 220 505 | | | 19,2 | 31,1 |



| ANLASSER | | | | | LNA 11 - VISA - C 15 - BX | |
|--|--|--------------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|---|------------|
| Fahrzeug | Anlassertyp | Stromaufnahme bei blockiertem Ritzel | Ritzeleinstellung | |  | A. 53-27 |
| | | | A mm max. | B mm min. | | |
| LNA 11 VISA 11 C 15 Benzin VISA 14 VISA GT BX - BX 14 | DUCELLIER 6220 oder DUCELLIER 534 048 A | 400 A | 16 | 27 ± 0,5 |  | L. 53-13 a |
| | BOSCH A 001 208 226 BOSCH A 001 208 228 BOSCH A 001 208 518/4/85 → | | 15,7 | 28,2 ^{+ 0,8} - 0,5 | | |
| | PARIS-RHONE D 9 E 64 | 350 A | 15,75 | 26,64 | | |
| VISA GTi BX 16 BX 19 GT | DUCELLIER 534 039 A | 310 A | 3,8 | 5,9 |  | L. 53-13 a |
| | PARIS-RHONE D 9 E 48 | 350 A | 4,02 | 5,4 | | |
| | BOSCH A 001 208 316 | 330 A | 5 ^{+ 0,8} - 1,0 | 8,5 ^{+ 0,8} - 0,5 | | |
| VISA Diesel BX 19 D C 15 D | MELCO M 001 T 50 172 | 670 A | 5,5 ± 1 | 7,5 ± 1 |  | L. 53-13 a |
| | BOSCH G 001 314 034 | 600 A | 5 ^{+ 0,8} - 1,0 | 8,5 ^{+ 0,8} - 0,5 | | |

| CX, alle Modelle | | ANLASSER | | | |
|---|--|-------------------|-----------|---------|-------------------------|
| Fahrzeug | Anlasser | Ritzeleinstellung | | | |
| | | A (mm) | B (mm) | CX 2522 | CX 2 Liter Motortyp 829 |
| CX 2 Liter (829) | DUCELLIER 532 004 (→ 12/83) PARIS-RHONE D 8 E 140 (→ 12/83) | min. 4,7 | min. 6,1 | | |
| | PARIS-RHONE D 9 E 70 (12/83 →) | max. 7,0 | min. 4,8 | | |
| CX 2500 Einspritzer und GTi Turbo | DUCELLIER 534 009 (1/80 →) 7/84 PARIS-RHONE D 9 E 21 (1/80 →) 7/84 MELCO M 002 T 50 485 (7/85 →) | max. 30,5 | min. 43,7 | | |
| CX 2500 Diesel | PARIS-RHONE D 11 E 177 (5/80 →) DUCELLIER 538 006 | max. 29,9 | min. 39,5 | | |
| CX 2500 Turbo Diesel | BOSCH 001 218 003 → (1/86) BOSCH 001 218 020 PARIS-RHONE D 9 R 90 (1/86) → | max. 30,0 | min. 41,0 | | |

VORGLÜHEN UND ANLASSEN

DIESEL, alle Modelle

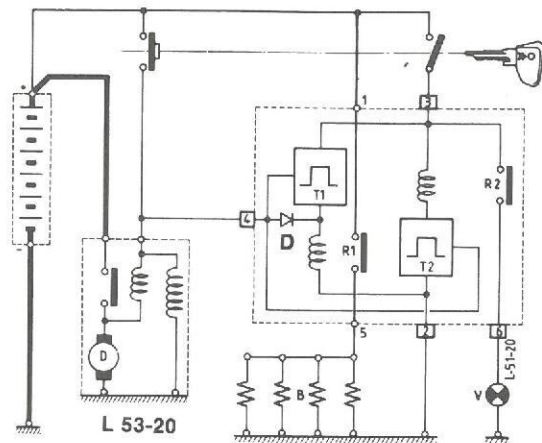
| Fahrzeug | Glühkerzen | Glühdauer | Steuerteil |
|----------|--|---------------------------|---|
| VISA D | Bosch: 0250 201 554 | 7 sec. bis 15 sec. | BOSCH 0333 402 509 oder BITRON 204 4015 oder SEV 73 100 202 |
| | Beru: 0100 221 118 → 5/85 0100 221 113 5/85 → | | |
| BX D | Bosch: 0250 501 336 | 25 sec. bis 40 sec. | Cartier 02386 |
| | Beru: 0100 221 118 | | |
| CX D | Bosch: 0250 200 059 | 25 sec. bis 40 sec. | Cartier 02386 |
| | Beru: 0100 221 106 | | |

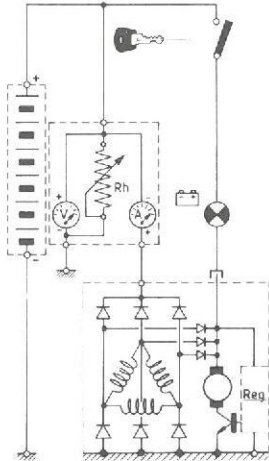
Vorglühen

Zeitschalter **T1** wird mit Strom versorgt und erregt Relais **R1** = Glühkerzen heizen. Zeitschalter **T2** erregt Relais **R2** = Vorglühkontrolle leuchtet. Je nach Motor-temperatur schaltet **T2** früher oder später **R2** ab = Vorglühkontrolle erlischt. Wird der Anlasser nicht sofort danach betätigt, schaltet **R1** wenig später die Glühkerzen ab.

Anlassen

Diode **D** versorgt **R1** und **R2** über **T2** mit Strom und umgeht **T1** = Glühkerzen heizen, Vorglühkontrolle leuchtet. Glühkerzen schalten nach dem Anlaßvorgang sofort ab.





L. 53-23 a

Ladeleistung und Spannungsregelung prüfen.

Batterie voll geladen. Nebstehende Prüfschaltung mit Hilfe von Amperemeter „A“, Voltmeter „V“ und regelbarem Belastungswiderstand „Rh“ herstellen.

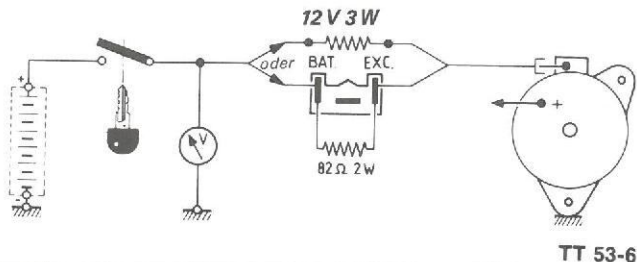
Motordrehzahl je nach Fahrzeugkennwerten von Generator und Monoregler einstellen. Belastungswiderstand so einstellen, daß die angegebene Stromstärke erreicht wird.

Ladekontrolleuchte muß bei eingeschalteter Zündung leuchten. Erregerstrom durchfließt Kontrollleuchte. Gegenspannung schaltet bei laufendem Motor die Ladekontrolleuchte aus.

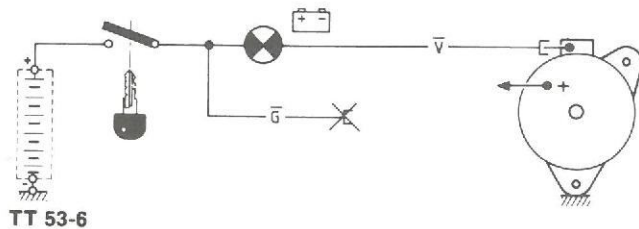
Generator mit Regler (Monofunktion) ersetzen bei Ausführung:

Mechanischer Regler

- Regler ausbauen.
- Zwischen den Regleranschlüssen **BAT** und **EXC** Widerstand **82 Ω 2W** oder Glühlampe **12 V 3W** anschließen. (Gesamtanschluß isolieren, darf keinen Massekontakt haben.)
- Erregerkabel (**EXC**) wie vorgesehen anschließen.
- Ladeanzeige über thermisches Voltmeter bleibt unverändert.

**Integrierter elektronischer Regler mit 2-Fachstecker am Ladestromkabel**

- Nichts verändern, wenn sich 2-Fachstecker anschließen läßt.
- Wenn nicht, Kabel „V“ vom Kontrolleuchtenausgang (Flachsteckerbreite 6,35 mm) am Regleranschluß anschließen.
- Kabel „G“ totlegen und Kabelanschluß isolieren (Steckerbreite 5 mm).



| VISA (652 cm ³) | GENERATOREN – REGLER | | | | |
|--------------------------------|--|--|------------------------------------|---|--|
| Fahrzeuge | Generatoren | Regler | Übersetzung Generator- Motor | Stromabgabe (Motordrehzahl) | Regler- einstellung |
| VISA (652 cm ³) | PARIS-RHONE A 12 R 43 | PARIS-Rhone YL 149 PARIS-Rhone YH 1649 (→ 6/84)* | 2 : 1 | bei 13,5 Volt 20 A bei 900 1/min 28 A bei 1500 1/min 38 A bei 4000 1/min | 13,8–14,5 Volt bei 2000 1/min Motor von 4-30 A |
| | DUCELLIER 512 008 FEMSA · ALT 12X28 LUCAS 17 ACR | DUCELLIER 511 016 A (→ 6/84)* FEMSA 33544* (→ 6/84) LUCAS 37629* (→ 4/84) 37669-18 (TR (4/84 →) | | 14 A bei 900 1/min 26 A bei 1500 1/min 31 A bei 4000 1/min | |
| | MOTOROLA 9 AR 5096 G FEMSA ALT 12N43 | MOTOROLA 9 RC 7056 (6/84 →) FEMSA (12/84 →) | | 18 A bei 1000 1/min 33 a bei 2000 1/min 38 A bei 4000 1/min | |

| GENERATOREN-REGLER | | | | VISA alle Modelle (außer 652 cm ³) – C 15 | |
|---------------------------------|--|--|-----------------------------|--|---|
| Fahrzeuge | Generatoren mit Regler | Regler | Übersetzung Generator-Motor | Stromabgabe (Motordrehzahl) | Regler-einstellung |
| VISA 11 14-GT C 15 Benzin | DUCELLIER 514 013 A oder 514 005 D oder 514 005 F PARIS-RHONE A 12 R 45 oder A 12 R 53 MOTOROLA 9 AR 2728 F | 511 011 A (→2/84)* 511 015 A (2/84 → 4/84) 511 023 A (4/84 →) YL 149 + YH 1649 (→ 2/84)* YL 1933 (2/84 → 4/84) 9 RC 7056 (2/84 →) | 2 : 1 | Bei 13,5 Volt 18 A bei 1000 1/min 33 A bei 2000 1/min 38 A bei 4000 1/min | Bei 2000 1/min 13,8–14,5 Volt von 4–30 A |
| VISA GTi | PARIS-RHONE A 13 N 95 BOSCH 0120 489259 MELCO A 002 T 27091 | YH 1925 1187-311 008 (10/84 →) | 2,2 : 1 | Bei 13,5 Volt 32 A bei 910 1/min 47 A bei 1820 1/min 50 A bei 3640 1/min | Bei 13,8–14,5 Volt 1820 1/min von 5–42 A |
| VISA Diesel C 15 Diesel | | | 2,45 : 1 | Bei 13,5 Volt 32 A bei 820 1/min 47 A bei 1640 1/min 50 A bei 3280 1/min | Bei 13,8–14,5 Volt 1640 1/min von 5–42 A |

BX**GENERATOREN-REGLER**

| Fahrzeuge | Generator | Stromabgabe | | | Integrierter Regler | Reglereinstellung |
|---|---|--|----------------------------|----------------------------|---|--|
| BX – BX 14 | <i>DUCELLIER 516 039</i> <i>PARIS-RHONE A 13 N 43</i> | <i>Bei 13,5 Volt bei 1/min Motor</i> | | | <i>511 020</i> <i>YL 1639* (→ 3/83)</i> | <i>Bei 3600 1/min Motor</i> <i>13,8 – 14,5 Volt</i> |
| 40 A | <i>oder A 13 N 38</i> <i>BOSCH 0120 489 164</i> <i>oder 0120 489 194</i> | <i>900</i> <i>18 A</i> | <i>1800</i> <i>33 A</i> | <i>3600</i> <i>38 A</i> | <i>YL 1935 (3/83 →)</i> <i>1197 311 007* (→ 3/83)</i> <i>(3/83 →)</i> | <i>von 5–34 A</i> |
| <i>BX 16</i> <i>19 GT</i> <i>19 D</i> | <i>BOSCH 0120 489 158</i> <i>oder 0120 489 259</i> <i>PARIS-RHONE A 13 N 95</i> | <i>32 A</i> | <i>47 A</i> | <i>50 A</i> | <i>1197 311 100* (→ 2/84)</i> <i>(2/84 →)</i> <i>YH 1925 (3/84 →)</i> | <i>von 5–45 A</i> |
| <i>35 A</i> <i>50 A</i> | <i>MELCO A 002T26 291</i> <i>oder A 002T27 091</i> | | | | <i>A 866T03 870* (→ 2/84)</i> <i>(2/84 →)</i> | |
| <i>BX Klimaanlage</i> | <i>MELCO A 003T45191</i> | <i>54 A</i> | <i>75 A</i> | <i>80 A</i> | <i>(→ 4/84)</i> | <i>von 8–72 A</i> |
| <i>80 A</i> | <i>oder A 003T45291</i> | | | | <i>(4/84 →)</i> | |

Übersetzung Generator/Motor: BX 2,2 : 1

| GENERATOR MIT INTEGRIERTEM SPANNUNGSREGLER | | | | | | | CX, alle Modelle | | |
|---|-------|---|--------------------------------|---|--|--------------------|--------------------|--|--|
| Fahrzeug | Typ | Generator | Regler | Über- setzung Generator/ Motor | Stromabgabe bei Motordrehzahl und 13,5 Volt | | | | |
| CX 20 + CX 22 (Motortyp 829) ohne Klimaanlage | 72 A | DUCELLIER 516 016 → 6/84 PARIS-RHONE A14N22 PARIS-RHONE A14N93 7/84 → | 511 008* YL 139* YH 1925 | 2,12 : 1 | 950 1/min 46 A | 1900 1/min 66 A | 3800 1/min 69 A | | |
| CX 20 mit Klimaanlage (Motortyp 829) (7/80 →) | 80 A | PARIS-RHONE A14N10 → 6/84 PARIS-RHONE A14N92 7/84 → | YL 139* YH 1925 | | 54 A | 75 A | 80 A | | |
| CX 25 IE CX 25 D mit Klimaanlage | 80 A | PARIS-RHONE A14N2 → 6/83 PARIS-RHONE A14N55 7/83 → 6/84 PARIS-RHONE A14N91 7/84 → | YL 140* YH 1639* YH 1925 | 2,35 : 1 | 850 1/min 54 A | 1700 1/min 75 A | 3400 1/min 80 A | | |
| CX 25 TRD CX GTi Turbo Super Klimaanlage | 100 A | PARIS-RHONE A14N25 1/86 → | | | | | | | |

* **LTS Regler:** 2 Anschlüsse. Die Kontrolleuchte leuchtet bei „Fehler“ oder bei zu starkem Ladestrom auf.

Regler mit Monofunktion: Die Erregung der Lichtmaschine findet über die Kontrolleuchte statt. Diese Kontrolleuchte erlischt, sobald sie Gegenstrom über den Ladestromkreis erhält.

TECHNISCHE RUNDSCHREIBEN

| <i>Nummer</i> | <i>Datum</i> | <i>Fahrzeug und Betreff</i> | <i>Gruppe</i> |
|---------------|--------------|---|---------------|
| A 1 Nr. 2 | 10/85 | Motor mit verringertem Verdichtungsverhältnis | 1 |
| A 8 Nr. 1 | 10/85 | Reparatur eines unfallbeschädigten Rahmens | 8 |
| A 9 Nr. 1 | 8/85 | Lichtmaschine mit eingebautem Monofunktions-Regler | 9 |
| A 10 Nr. 1 | 1/85 | Elektronische Steuereinheit der Transistorspulenzündung Ducellier | 10 |
| A 10 Nr. 1 | 1/85 | Berichtigung | 10 |
| A 10 Nr. 2 | 2/85 | Pumpe für Scheibenwaschanlage | 10 |
| A 10 Nr. 3 | 3/85 | Scheibenwaschmittel | 10 |
| A 12 Nr. 27 | 6/85 | Zündtransistormodul | 12 |
| A 12 Nr. 28 | 12/85 | Modelljahr 1986 | 12 |
| A 12 Nr. 29 | 12/85 | Modelljahr 1986 Karosseriefarben | 12 |
| A 12 Nr. 30 | 8/85 | Getriebeöle für mech. Schaltgetriebe | 12 |
| A 12 Nr. 31 | 10/85 | Anhänge-, Stütz- und Dachlasten | 12 |
| A 12 Nr. 32 | 10/85 | Motorumbauten | 12 |
| VISA 2/40-85 | 1/85 | Technische Daten | 0 |
| VISA 2/39a-85 | 3/85 | Modelljahr 85: Schaltpläne | 0 |
| VISA 2/40a-85 | 3/85 | Modelljahr 85: Schaltpläne | 0 |
| VISA 2/40b-85 | 3/85 | Modelljahr 85: Schaltpläne | 0 |
| VISA 2/41-85 | 1/85 | Neues Fahrzeug - Technische Daten | 0 |

TECHNISCHE RUNDSCHREIBEN

| <i>Nummer</i> | <i>Datum</i> | <i>Fahrzeug und Betreff</i> | <i>Gruppe</i> |
|---------------|--------------|--|---------------|
| VISA 2/51-85 | 3/85 | VISA GTi: Neues Fahrzeug, technische Daten | 0 |
| VISA 2/59-85 | 11/85 | VISA 11 RE: Motor-Getriebe | 0 |
| VISA 2/61-85 | 12/85 | Technische Daten | 0 |
| VISA 2/62-85 | 12/85 | Modelljahr 1986-Eigenschaften | 0 |
| VISA 2/63-85 | 12/85 | C 15 Familiare-Technische Daten | 0 |
| VISA 2/58-85 | 8/85 | VISA GT-Neue Weber-Vergaser | 1 |
| VISA 1/19-85 | 10/85 | Motor mit verringertem Verdichtungsverhältnis | 1 |
| VISA 2/46-85 | 1/85 | Zwischengetriebe | 4 |
| VISA 2/44-85 | 1/85 | Schaltgetriebe-Änderung des Ausgleichgetriebes | 5 |
| VISA 2/50-85 | 2/85 | VISA Diesel: Schaltbetätigung | 5 |
| VISA 2/57-85 | 3/85 | VISA Diesel: Technische Daten der Vorderachse | 7 |
| VISA 2/65-85 | 12/85 | VISA Diesel: Spurveränderung | 7 |
| VISA 2/48-85 | 1/85 | Federung | 9 |
| VISA 2/43-85 | 1/85 | VISA GT: Hauptbremszylinder | 11 |
| VISA 2/53-85 | 3/85 | VISA D: Bremsgeräusche | 11 |
| VISA 2/60-85 | 12/85 | VISA Benzin: Bremsschläuche vorne | 11 |
| VISA 2/52-85 | 1/85 | VISA D: Mindestölstand-Kontrolleuchte | 12 |
| VISA 2/55-85 | 7/85 | VISA GTi: Tachogeber | 12 |
| VISA 2/64-85 | 12/85 | Kurzfristige Änderungen der Kabelsteckverbindungen | 12 |

TECHNISCHE RUNDSCHREIBEN

| <i>Nummer</i> | <i>Datum</i> | <i>Fahrzeug und Betreff</i> | <i>Gruppe</i> |
|---------------|--------------|---|---------------|
| VISA 2/47-85 | 1/85 | VISA D: Seitentüren | 14 |
| VISA 2/56-85 | 2/85 | C 15: Hecktür | 14 |
| VISA 2/56a-85 | 6/85 | C 15: Hecktür | 14 |
| VISA 2/49-85 | 1/85 | VISA GTi: 1000 km Inspektion | W |
| VISA 2/42-85 | 2/85 | C 15: 1000 km Inspektion | W |
| | | | |
| BX 0 Nr. 9 | 7/85 | BX 19 GT: Schweiz und Schweden | 0 |
| BX 0 Nr. 10 | 4/85 | BX 16: Reduziertes Verdichtungsverhältnis | 0 |
| BX 0 Nr. 11 | 12/85 | BX 14: Verringertes Verdichtungsverhältnis | 0 |
| BX 1 Nr. 22 | 1/85 | BX 16/19: Lokalisieren von Ölverlusten | 1 |
| BX 1 Nr. 23 | 1/85 | Motorkühlung | 1 |
| BX 1 Nr. 24 | 4/85 | BX 19 D: Roto Diesel-Einspritzanlage | 1 |
| BX 1 Nr. 25 | 7/85 | BX 19 D: Änderungen der Einspritzanlage | 1 |
| BX 1 Nr. 26 | 5/85 | BX 19 D: Luftfilter | 1 |
| BX 1 Nr. 27 | 7/85 | BX 14: Vibrationen am Armaturenbrett | 1 |
| BX 1 Nr. 28 | 12/85 | Gemischaufbereitung | 1 |
| BX 1 Nr. 29 | 12/85 | BX Sport: Zündkerzen | 1 |
| BX 4 Nr. 2 | 1/85 | BX 14: Zwischengetriebe | 4 |
| BX 5 Nr. 12 | 1/85 | Schaltgetriebe: Änderung des Ausgleichgetriebes | 5 |

TECHNISCHE RUNDSCHREIBEN

| <i>Nummer</i> | <i>Datum</i> | <i>Fahrzeug und Betreff</i> | <i>Gruppe</i> |
|---------------------|--------------|--|--------------------|
| <i>BX 5 Nr. 16</i> | <i>12/85</i> | <i>BX Automatik / Rückfahrleuchtschalter</i> | <i>5</i> |
| <i>BX 7 Nr. 3</i> | <i>1/85</i> | <i>Vorderachsschenkel</i> | <i>7</i> |
| <i>BX 9 Nr. 3</i> | <i>12/85</i> | <i>Einstellung der Bodenfreiheit</i> | <i>9</i> |
| <i>BX 11 Nr. 2</i> | <i>7/85</i> | <i>Handbremse</i> | <i>11</i> |
| <i>BX 12 Nr. 12</i> | <i>12/85</i> | <i>Scheinwerfer</i> | <i>12</i> |
| <i>BX 12 Nr. 13</i> | <i>11/85</i> | <i>Wassereintritt/Scheinwerfer</i> | <i>12</i> |
| <i>BX 12 Nr. 14</i> | <i>12/85</i> | <i>Neufahrzeuge/Sicherung</i> | <i>12</i> |
| <i>BX 14 Nr. 16</i> | <i>1/85</i> | <i>Außenspiegel</i> | <i>14</i> |
| <i>BX 14 Nr. 17</i> | <i>6/85</i> | <i>Vordere Kopfstützen</i> | <i>14</i> |
| <i>BX 14 Nr. 18</i> | <i>12/85</i> | <i>Seitenfenster</i> | <i>14</i> |
| <i>CX 124-85</i> | <i>1/85</i> | <i>CX 20: Zylinderkopfdichtung</i> | <i>CX 1 Nr. 44</i> |
| <i>CX 123-85</i> | <i>1/85</i> | <i>CX 25 D → 7/79: Austausch des Motors</i> | <i>CX 1 Nr. 45</i> |
| <i>CX 137-85</i> | <i>4/85</i> | <i>CX D: Motor – Steuerzahnriemen</i> | <i>CX 1 Nr. 47</i> |
| <i>CX 141-85</i> | <i>12/85</i> | <i>CX D: Änderungen an Kolben und Kolbenringen</i> | <i>CX 1 Nr. 49</i> |
| <i>CX 149-85</i> | <i>12/85</i> | <i>CX Modelljahr '86: Digitale Kühlwassertemperaturanzeige</i> | <i>CX 1 Nr. 50</i> |
| <i>CX 151-85</i> | <i>12/85</i> | <i>CX 22 TRS: Kaltstarteinrichtung</i> | <i>CX 1 Nr. 51</i> |
| <i>CX 150-85</i> | <i>12/85</i> | <i>CX 25 GTi Turbo: Änderung der Auspuffanlage</i> | <i>CX 1 Nr. 52</i> |
| <i>CX 143-85</i> | <i>12/85</i> | <i>Kupplungsseil mit Antivibriermasse</i> | <i>CX 2 Nr. 23</i> |

TECHNISCHE RUNDSCHREIBEN

| <i>Nummer</i> | <i>Datum</i> | <i>Fahrzeug und Betreff</i> | <i>Gruppe</i> |
|------------------|--------------|--|---------------------|
| <i>CX 133-85</i> | <i>3/85</i> | <i>Hydraulische Lenkung</i> | <i>CX 3 Nr. 2</i> |
| <i>CX 127-85</i> | <i>3/85</i> | <i>Hinterer Stabilisator</i> | <i>CX 5 Nr. 1</i> |
| <i>CX 131-85</i> | <i>2/85</i> | <i>CX GTi Turbo: Räder</i> | <i>CX 7 Nr. 2</i> |
| <i>CX 135-85</i> | <i>6/85</i> | <i>CX GTi Turbo: Bremsen – ABS</i> | <i>CX 8 Nr. 5</i> |
| <i>CX 138-85</i> | <i>7/85</i> | <i>CX Break: Bremsventil mit integriertem Bremskraftregler</i> | <i>CX 8 Nr. 6</i> |
| <i>CX 152-85</i> | <i>12/85</i> | <i>CX mit ABS: Verkabelung der hinteren Drehzahlfühler</i> | <i>CX 8 Nr. 7</i> |
| <i>CX 126-85</i> | <i>1/85</i> | <i>CX GTi Turbo: Instrumententafel</i> | <i>CX 10 Nr. 11</i> |
| <i>CX 134-85</i> | <i>2/85</i> | <i>Elektrische Anlage</i> | <i>CX 10 Nr. 12</i> |
| <i>CX 139-85</i> | <i>7/85</i> | <i>CX GTi Turbo: Zündung</i> | <i>CX 10 Nr. 14</i> |
| <i>CX 145-85</i> | <i>12/85</i> | <i>CX Modelljahr '86: Elektrik</i> | <i>CX 10 Nr. 15</i> |
| <i>CX 153-85</i> | <i>12/85</i> | <i>Rundfunkentstörung</i> | <i>CX 10 Nr. 16</i> |
| <i>CX 154-85</i> | <i>12/85</i> | <i>Neufahrzeuge – Sicherung</i> | <i>CX 10 Nr. 17</i> |
| <i>CX 132-85</i> | <i>1/85</i> | <i>Automatische Temperaturregulierung</i> | <i>CX 11 Nr. 28</i> |
| <i>CX 122-85</i> | <i>1/85</i> | <i>CX GTi Turbo: Montage eines Heckspoilers</i> | <i>CX 11 Nr. 30</i> |
| <i>CX 121-85</i> | <i>1/85</i> | <i>Schiebedach</i> | <i>CX 11 Nr. 31</i> |
| <i>CX 129-85</i> | <i>1/85</i> | <i>CX-Klimaanlage: Thermostat</i> | <i>CX 11 Nr. 32</i> |
| <i>CX 128-85</i> | <i>2/85</i> | <i>Automatische Innenraum-Temperaturregelung</i> | <i>CX 11 Nr. 33</i> |
| <i>CX 147-85</i> | <i>12/85</i> | <i>CX 22 TRS: 1000 km Inspektion</i> | <i>CX 12 Nr. 6</i> |
| <i>CX 144-85</i> | <i>12/85</i> | <i>CX 22 TRS: Technische Daten</i> | <i>CX 13 Nr. 8</i> |

CITROËN



KUNDENDIENST

Art.-Nr. T2 260 003