

VOITURES PARTICULIERES

87

CAR 000870



IMPORTANT

Si vous pensez que ce document ne correspond pas toujours à vos souhaits, nous vous invitons à nous faire parvenir vos suggestions afin que nous en tenions compte dans les éditions futures :

- CE QU'IL MANQUE
- CE QUI EST SUPERFLU
- CE QU'IL FAUT DÉTAILLER

La feuille suivante est destinée à recevoir toutes vos **remarques et suggestions**.
Veuillez l'expédier à l'adresse suivante :

Automobiles CITROËN
Technique Après-Vente
« Méthodes Réparation »
Centre Technique de Vélizy
Chemin Vicinal N° 2
78140 VÉLIZY

SUGGESTIONS ET REMARQUES

CONCESSION, SUCCURSALE OU AGENCE DE :

EMPLOI DANS L'ATELIER :

SUGGESTIONS ET REMARQUES

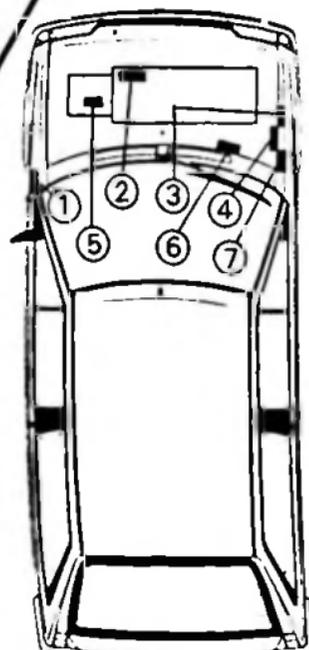
CONCESSION, SUCCURSALE OU AGENCE DE :

EMPLOI DANS L'ATELER :

IDENTIFICATION DES VÉHICULES

AX

	10 E	10 E Entreprise	10 RE	11 RE	11 TRE	14 TRS	14 TZS	AX SPORT
Désignation aux mines	ZA-ZA	ZA-ZE	ZA-ZA	ZA-ZB		ZA-ZC	ZA-ZL	
Symbole garantle	ZA	ZE	ZA	ZB		ZC	ZL	
Puissance fiscale (CV)	4	5	4			5	7	
Plaque moteur	C1A		H1A		K1A	M4A		
Plaque BV	2CA02		2CA01		2CA04	2CA08		
Date de sortie du premier véhicule			9/86			3/87		



GENERALITES

- ① Année modèle
- ② Type moteur
- ③ Report n° constructeur
- ④ Repère peinture
- ⑤ Identité boîte de vitesses
- ⑥ n° organisation P.R.
- ⑦ Plaque constructeur

Z80-4

VISA

IDENTIFICATION DES VÉHICULES

	VISA VISA Club	VISA Entreprise	10 E	11 E - 11 RE 11 RE Auto-Ecole	11 E Entreprise	11 E - RE (**) Administration	11 E Entreprise Administration	14 TRS (BV.4)	14 TRS (BV.5)	GT
Désignation aux mines	VD-VF	VD-VF/E	VD-PC	VD-VG	VD-VG/E	VD-VK/B	VD-VK/E	VD-PE	VD-PE/A	VD-VS
Symbole garantie	VF		PC	VG		VK		PE		VS
Puissance fiscale (CV)	3	4	4	5	6	4	6	5	6	7
Plaque moteur	V06/644		108 C	109/5 F		109 K		150 D		150 B
Plaque BV	480		BT ou BX 68	BT ou BX * 66		BT ou BX 65		BT ou BX 64	BT 74	BT 72
Date de sortie du premier véhicule	7/82	7/84	3/86	7/83		11/83		7/84		7/82

- ① Année modèle
- ② Plaque moteur
- ③ Report n° constructeur
- ④ Référence peinture
- ⑤ Identité boîte de vitesses
- ⑥ N° organisation P.R.
- ⑦ Plaque constructeur



* BT 72 (BV5)

** → 05/86

V00-8

IDENTIFICATION DES VÉHICULES

VISA

GTI
→ 7/86

GTI
7/86 →

17 D - RD
Auto-Ecole

17 D
Entreprise

17 RD
(5 CV)

Désignation aux mines

VD-PD

VD-VT

VD-VT/E

VD-VT/A

Symbole garantie

PD

VT

Puissance fiscale (CV)

8

5

7

6

Plaque moteur

180 A

B6D

161A

Plaque BV

BL67

BM 62

BL65

Date de sortie du
premier véhicule

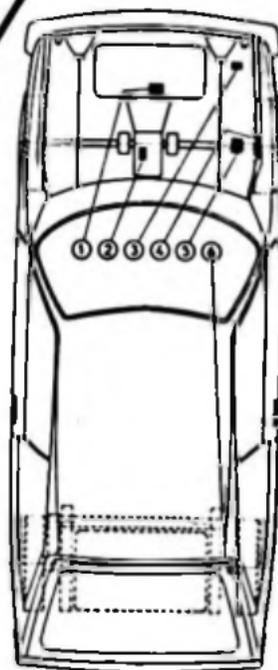
1/85

7/86

3/84

	AXEL	AXEL 11 RE	AXEL Entreprise	AXEL 12 TRS	12 TRS Entreprise
Désignation aux mines	TA-TB	TA-TH	TA-TF	TA-TJ	
Symbole garantie	TB	TH	TF	TJ	
Puissance fiscale (CV)	6		7		
Plaque moteur	G11/631		T13/653		
Plaque BV	437	2 GE 29			
Date de sortie du premier véhicule	6/84				

- ① Plaque moteur
 ② N° d'enchaînement
 ③ Plaque constructeur
 ④ Identité boîte de vitesses
 ⑤ Report n° constructeur
 ⑥ Identité essieux arrière

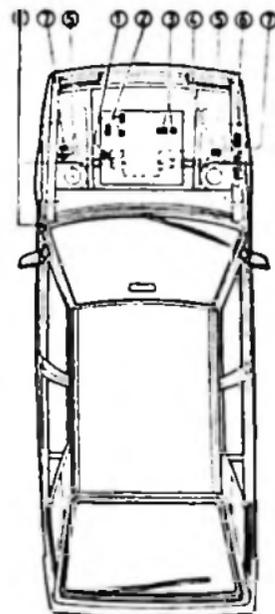


TA001

IDENTIFICATION DES VEHICULES

BX

	BX	14 E - 14 RE 11 E Entreprise (*)	BX 15 RE	16 RS - TRS 16 S (**)	16 RS - TRS BVA	16 RS Entreprise	16 RS - TRS Administration	19 GT	19 TRS	19 GTI
Désignation aux mines	XB-XA	XB-XD	XB-XE	XB-XB		XB-XB/E	XB-XK	XB-XG	XB-XG	XB-EG
Symbole garantie	XA	XD	XE	XB		XB	XK	XG	XG	EG
Puissance fiscale (CV)	6	7 8	7	7	8*	9	9	9	9 8	9
Plaque moteur	150 A	150 C	B1 A/A	171 C		171 C	171 D	159 A	D2 A	D6 A
Plaque BV	BT 69	BT 73	BL 03		GZ 03	BL 03		BL 61	GZ 06	BN 10
Date de sortie du premier véhicule	9/82	9/82	1/87	7/84	7/84	2/84	2/85	9/84	7/86	7/86



- ① Identité boîte de vitesses
- ② N° moteur (BX 14 TT)
- ③ N° moteur (BX 16 et 19 TT)
- ④ Plaque constructeur

- ⑤ N° organisation P.R.
- ⑥ Report n° constructeur
- ⑦ Référence peinture
- ⑧ Année modèle (AM)

* Sortie 2/84

** Sortie 7/87

GZ = BVA

BX00-1a

BX

IDENTIFICATION DES VEHICULES

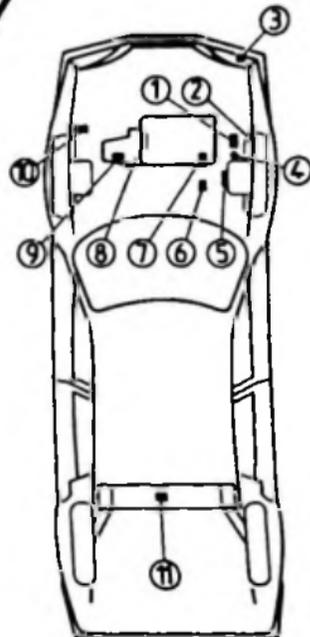
	BREAKS											
	BX D	19 D - RD TRD	19 RD - TRD BVA	14 E Entreprise	16 S Entreprise	16 RS	16 RS Entreprise	16 RS Administration	19 TRS → 7/86	19 TRS 7/86 →	19 D - RD	19 D Entreprise
Désignation aux mines	XB-XP	XB-XC	XB-XY	XB-XE/E	XB-XE	XB-XK	XB-XS	XB-XH			XB-XF	
Symbole garantie	XP	XC	XY	XE		XK	XS	XH			XF	
Puissance fiscale (CV)	6	7	7 8	9	7	9	7		8 9	7	8	
Plaque moteur	161 A	162	150 C	171 C		171 D		159 A	D2 A	162		
Plaque BV	BL 03	BL 04	GZ 04	BT 28	BL 62	BL03			GZ 06	BL 62		
Date de sortie du premier véhicule	9/85	9/83	12/85	2/86		7/85	2/85	6/85	7/85	7/86	7/85	2/84

GZ = BVA

IDENTIFICATION DES VEHICULES

CX

	20 - 20 RE 20 TRE	22 TRS	25 Pallas IE 25 GTI	25 RI	25 Prestige	25 GTI Turbo	25 Prestige Turbo	25 GTI Turbo 2	25 Prestige Turbo 2	25 D - 25 RD 25 TRD - Pallas D
Désignation aux mines	MA-MP	MA-NR	MA-NG	MA-NG/A	MA-NH	MA-NK	MA-NP	MA-NK	MA-NP	MA-MM/A
Symbole garantie	MP	NR	NG		NH	NK	NP	NK	NP	MM
Puissance fiscale (CV)	10	11	12	13	12				9	
Plaque moteur	829 A5	J6TA500*	M25/659			M25/662		M25/666		M25/660
Plaque BV	Voir NT ⑤ n° 7 et NT ⑩ n° 12									
Date de sortie du premier véhicule	7/79	7/85	7/83	7/84	7/83	9/84	7/85	7/86		2/78



- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ① Plaque constructeur ② Report n° constructeur ③ N° de caisse (sous phare) ④ Année modèle | <ul style="list-style-type: none"> ⑤ Référence peinture ⑥ N° unit. AV ⑦ Plaque moteur (Diesel) ⑧ Plaque moteur (essence) ⑨ Identité boîte de vitesses ⑩ N° organisation P.R. ⑪ N° unit. AR |
|--|---|

* J 6 RA 500
en AM 1987

L00-7

CX

IDENTIFICATION DES VEHICULES

	BREAKS								
	25 RD - TRD Turbo	25 Limousine Turbo	CX 20 20 RE	20 Entreprise 20 RE Entreprise	25 D 25 RD	25 D Entrep 25 RD Entrep	25 TRD Turbo		25 TRI
Désignation aux mines	MA-NB	MA-ND	MA-MR	MA-MR/E	MA-MN/A	MA-MN/E	MA-NC	MA-NJ	
Symbole garantie	NB	ND	MR		MN		NC	NJ	
Puissance fiscale (CV)	7		10	11	9	10	7	12	
Plaque moteur	M25/648		829 A5		M25/660		M25/648	M25/659	
Plaque BV	Voir NT ⑤ n° 7 et NT ⑥ n° 12								
Date de sortie du premier véhicule	7/83		7/79	3/84	2/78	3/84	7/83		

CAPACITES (en litres)
TOUS TYPES

* Boîte de vitesses commune avec le carter moteur

	AX 10 - AX 11	AX 14	AX SPORT	VISA - VISA Club	VISA 10 E		VISA 11 E - RE	VISA 14 TRS	VISA GT	VISA GTI	VISA 17 D VISA 17 RD	AXEL AXEL 11 E	AXEL 12 TRS	BX	BX 14 E - 14 RE
					BV 4	BV 5									
Moteur après vidange	3,2	3,2	3,2	3	4,5	4,5	5	5	4,5	4,5	3,5	3,5	4,5	5	
Moteur avec cartouche	3,5	3,5	3,5	3,3	5	5	5,5	5,5	5	5	4	4	5	5,5	
Entre maxi et mini	1,5	1,5	1,5	1	1	1	1,5	1,5	1,5	1,5	0,5	0,5	1	1	
Boîte 4 vitesses	2	2		1,4	*	*				1,8	1,4		*		
Boîte 5 vitesses	2	2	2			*	*	1,8	1,8			1,5		*	
Boîte de vitesses automatique															
Circuit hydraulique													4,2	4,2	
Circuit de frein (réservoir)	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,29	0,29	0,29	0,29	0,29	0,27	0,27			
Circuit de refroidissement (envlron)	4,8	4,8	4,8	AIR	6,5	6,5	7	7	7,5	7,5	AIR	AIR	6,5	6,5	

TOUS TYPES

CAPACITES (en litres)

* 4,5 litres avec option climatiseur.

	BX 16 RE BX 16 RS - TRS	BX 19 GT BX 19 TRS	BX Sport	BX GTI	BX DTT	CX 20 RE	CX 22 TRS	CX 25 RI	CX 25 GTI	CX 25 Prestige	CX 25 GTI CX 25 Prestige	Turbo 1 et 2 CX 25 RD	CX 25 TRD CX 25 RD CX 25 TRD CX 25 Limousine	Turbo 1 et 2
Moteur après vidange	* 5	* 5	4,5	5	5	5	5	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8
Moteur avec cartouche	5,5	5,5	5	5,5	5,5	5,5	5,5	6	6	6	6	6	6	6
Entre maxi et mini	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,1	1,1	1,1	1	1,8	1,8	1,8
Boîte 4 vitesses						1,6					1,6			
Boîte 5 vitesses	2	2	2	2	2	1,75	1,75	1,75	1,75		1,75	1,75	1,75	1,75
Boîte de vitesses automatique	6							6	6					
Circuit hydraulique	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2	4	4	4	4	4	4	4,3	4,3	4,3
Circuit de frein (réservoir)														
Circuit de refroidissement (environ)	6,5	6,5	7	7	6,5	9,6	12	12,3	12,3	12,3	13	12,3	12,3	13

CARACTERISTIQUES DES MOTEURS

AX

	10 E - 10 RE 10 E Entreprise	11 RE 11 TRE	14 TRS 14 TZS	SPORT
Indice plaque moteur	C1 A	H1 A	K1 A	M4 A
Alésage/course	70/62	72/69	75/77	75/73,2
Cylindrée (cm ³)	954	1124	1360	1294
Rapport volumétrique	9,4/1		9,3/1	9,6/1
Puiss. ISO ou CEE (KW-Tr/min)	32,5-5200	40-5800	47-5400	69-6800
Puissance DIN (ch-Tr/min)	45-5200	55-5800	65-5400	95-6800
Couple ISO ou CEE (m.daN-Tr/min)	7,25-2400	8,7-3200	11,1-3000	11,2-5000
Régime maxi (tr/min)	6000			7200
Nature carburant	Super			
RON mini	97			

MOTEUR

AX TT

POINTS PARTICULIERS

Chemises

Étanchéité de l'embase par joint torique
Dépassement des chemises (**sans joint**)

Différence de hauteur entre deux chemises

Culasse : défaut de planéité admissible

Arbre à cames : jeu latéral

Vilebrequin : jeu latéral

Appariement chemise/piston

Jeu pratique aux soupapes : admission*
: échappement*

Bougies : couple de serrage (siège plat)

Pression d'huile moteur à 4000 tr/min à 80°C

Tarage du mano-contact

Huile

Contenance du carter : après vidange

AX 10 TT	AX 11 TT	AX 14 TT	AX Sport
	0,03 à 0,1 mm		
	0,05 mm maxi		
	0,05 mm maxi		
	0,07 à 0,16 mm		
	0,1 à 0,3 mm		
Un seul type d'axe	Voir page 36		
	0,20 ± 0,05 mm		
	0,40 ± 0,05 mm		0,30
	2,5 m.daN		
	4 bars		
	0,8 bars		
	TOTAL GTS PLUS 10 W 40 ou GTI PLUS 10 W 30		GTS + 15 W 40 GTI + 10 W 40
	3,2 litres (3,5 avec cartouche)		

* à froid

COUPLES DE SERRAGE

AX TT

Voir page 25 pour l'ordre de serrage de la culasse
 Pas de resserrage culasse aux 1 000 km.

Vis de palier de vilebrequin : presserrage

: serrage à l'angle

Vis de bielle :

Vis de culasse : presserrage

: serrage à l'angle

Vis de volant (filets enduits de LOCTITE FRENETANCH)

Vis de poulie en bout du vilebrequin

Vis de la poulie d'entraînement de l'arbre à cames

Vis du corps de pompe à huile

Vis du carter cache palier de vilebrequin*

Vis du carter inférieur*

Bouchon de vidange

Ecrou de réglage culbuteur

AX 10 TT	AX 11 TT	AX 14 TT	AX Sport
2 m.daN			
45°			
4 m.daN			
2 m.daN			
240°			
6,5 m.daN			
11 m.daN			
8 m.daN			
0,8 m.daN			
3 m.daN			
1,8 m.daN			

* Enduire le plan de joint de **AUTO JOINT**

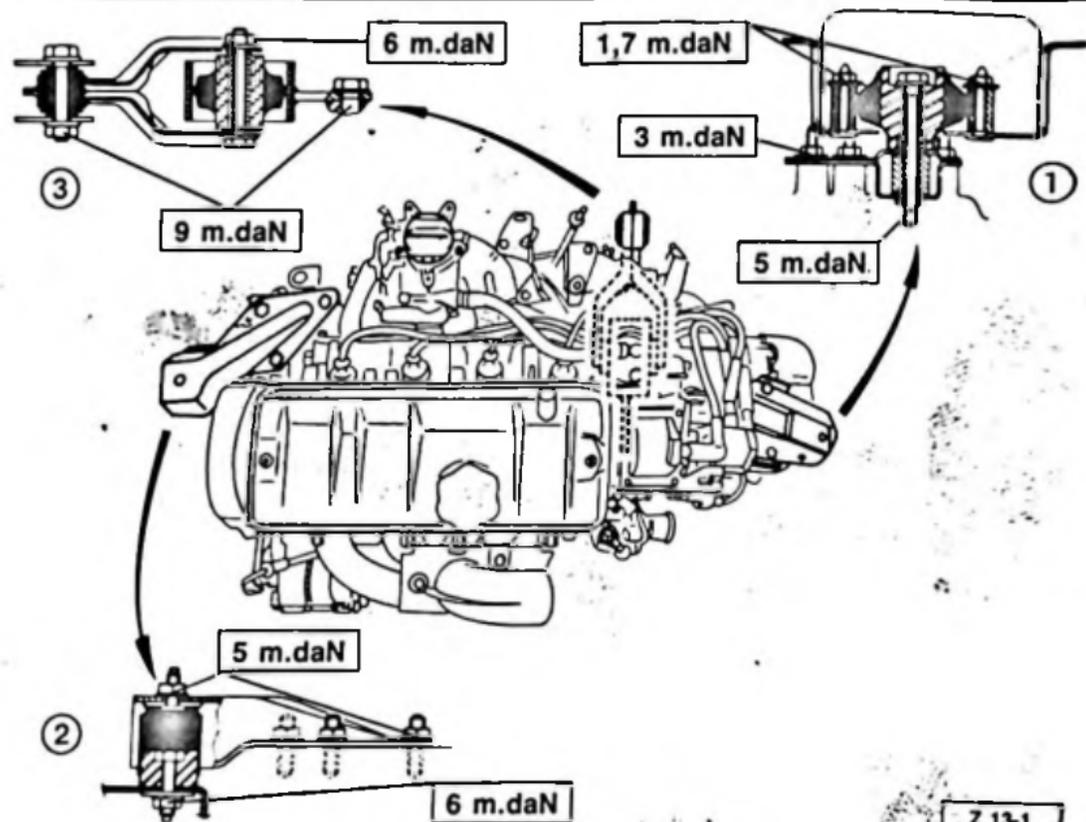
AX

SUSPENSION MOTEUR

① Support côté BV

② Support côté distribution

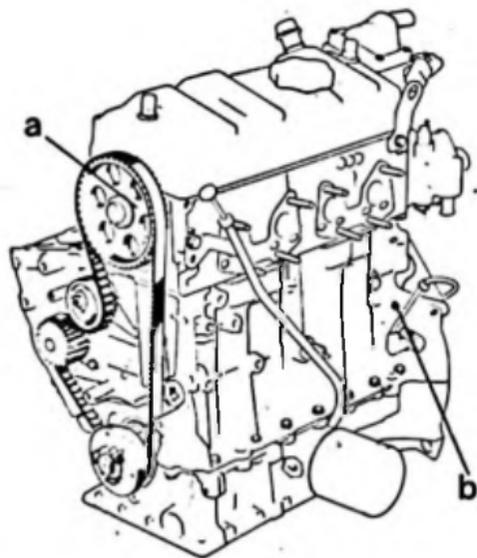
③ Bielle anti-couple



Z 13-1

CONTROLE ET CALAGE DE LA DISTRIBUTION

AX



I - CONTROLE : Carters de protection déposés

- Piger la poulie de l'arbre à cames en "a" avec l'outil 4507-T.B.
- Piger le volant moteur en "b" avec l'outil 4507-T.A.

II - CALAGE : Piger en "a" et en "b"

Placer la courroie de distribution sur le pignon de vilebrequin en respectant le sens de rotation.

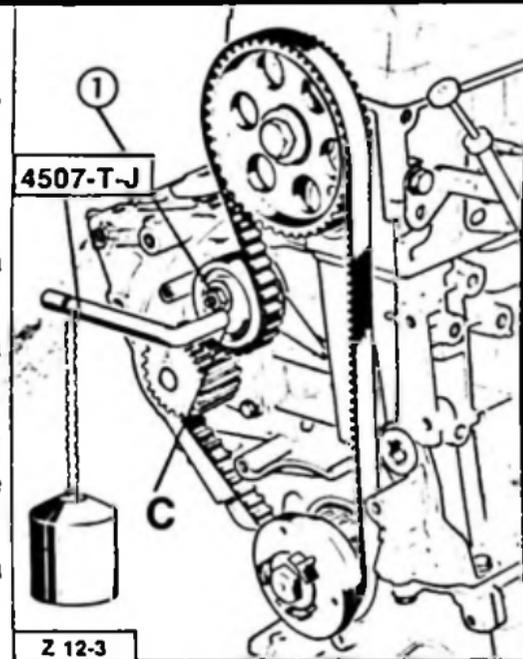
Maintenir le brin tendu et engager la courroie sur la poulie d'arbre à cames, le galet tendeur et la pompe à eau.

Placer l'outil 4507-T.J avec son poids en "c" resserrer l'écrou (1).

Déposer les 2 piges et effectuer quatre tours de vilebrequin (sens de rotation moteur).

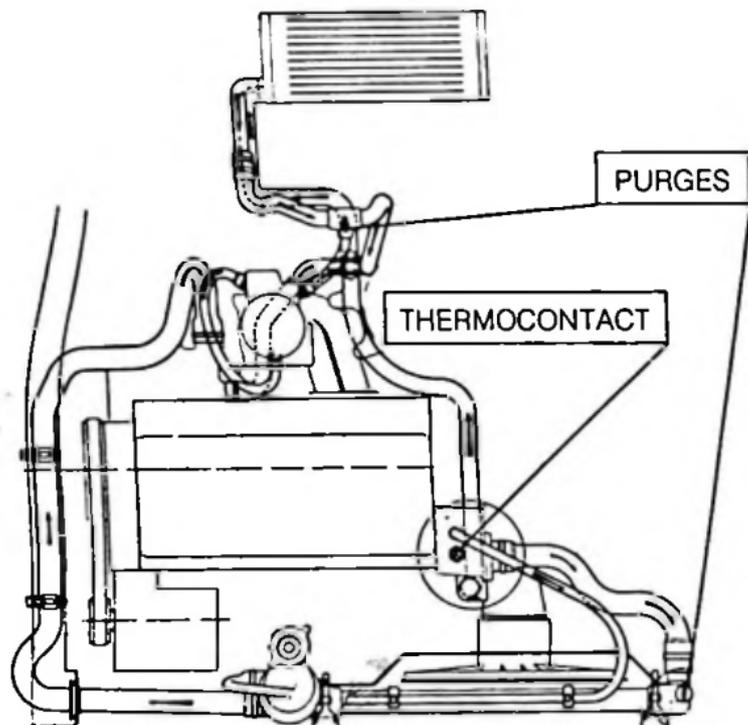
Desserrer l'écrou (1) pour laisser agir le poids puis le resserrer à 2,3 m.daN

Déposer l'outil 4507-T.J et procéder au contrôle.



AX

CIRCUIT D'EAU



Z 23-1

Remplissage - Purge

Déposer les vis de purge et le thermocontact.

Préparer le liquide de refroidissement pour assurer une protection du moteur
 - 15°C à - 37°C suivant climat.

Remplir lentement le circuit : dès que le liquide s'échappe par les purges, arrêter le remplissage, puis
 reposer les vis de purge et le thermocontact (**serrage 1,4 m.daN**)
 compléter le remplissage du radiateur jusqu'au débordement.

Poser le bouchon sur le radiateur

Mettre le moteur en marche jusqu'au premier déclenchement du thermocontact et arrêter le
 motoventilateur.

Après refroidissement du moteur, vérifier le niveau d'eau dans le radiateur ; compléter éventuellement.

CARACTERISTIQUES DES MOTEURS

VISA

MOTEUR

VISA VISA Club VISA Entreprise
 10 E
 11 E - 11 RE 11 E Entreprise
 11 E - 11 RE Administration 11 E Entreprise Administration
 14 TRS
 GT
 GTI → 7/86
 GTI 7/86 →
 17 D - 17 RD 17 D Entreprise

Indice plaque moteur

Alésage/course

Cylindrée (cm³)

Rapport volumétrique

Puiss. ISO ou CEE (KW-Tr/min)

Puissance DIN (ch-Tr/min)

Couple ISO ou CEE (m.daN-Tr/min)

Régime maxi (tr/min)

Nature carburant

RON mini

	V06/644	108 C	109/5 F	109 K	150 D	150 B	180 A	B6 D	161 A	
	77/70	70/62	72/69		75/77		83/73		80/88	
	652	954	1124		1360		1580		1769	
	9,5/1	9,3/1	9,7/1	8,2/1	9,3/1		9,8/1	9,8/1	23/1	
	24,8-5500	32-6000	36-5500	34,5-5750	43,5-5000	58-5800	76-6250	83-6250	43,5-4600	
	34,5-5500	45-6000	50-5500	48-5750	60-5000	80-5800	105-6250	115-6250	60-4600	
	4,8-3500	6,5-2750	8,3-2500	7,8-2500	10,5-2500	10,9-2800	13,2-4000	13,1-4000	11-2000	
	6000	6500	6000	6250	6000	6500	6500	6500	5100	
	Super			Ordinaire	Super				Gazole	
	93	94	97	89	97	96	97			

Carter :

Étanchéité : LOCTITE 572 (FORMETANCH)

Vis de palier avant 1,7 m.daN

Vis de palier moteur (sauf palier avant) 3,7 m.daN

Bouchon de vidange 4 m.daN

Culasse :1^{er} serrage 1 m.daN2^e serrage 1,9 m.daN**Couvre-culasse :**

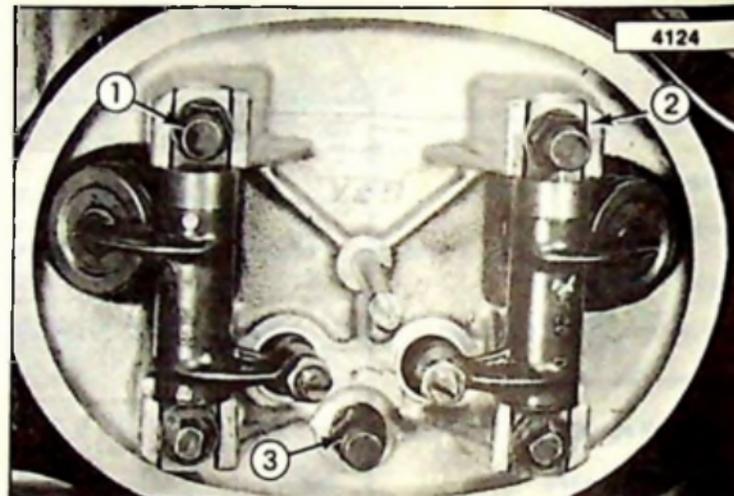
Ecroû borgne 0,6 m.daN

Volant :Vis de fixation du volant (à remplacer à chaque dépose
(faces et filets graissés) 6,6 m.daN**Ordre de serrage des écrous de culasse :**

① Ecouû avant

② Ecouû arrière

③ Ecouû inférieur



SUSPENSION MOTEUR - COUPLES DE SERRAGE - ETANCHEITE

VISA

652 cm³ Quatre Points

Arrière sur boîte de vitesses

6,3 m.daN

Avant sur moteur

5,3 m.daN

1124
1360 cm³ Trois Points

Avant et arrière gauche

4,8 m.daN

Avant droit

2,3 m.daN

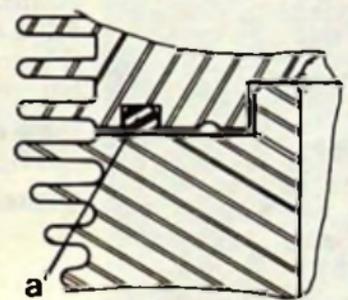
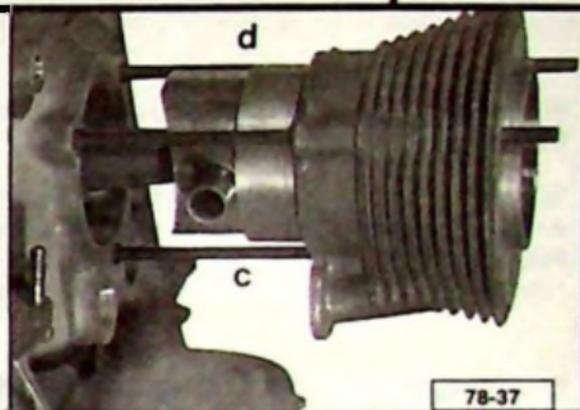
1580
1769 cm³ Trois Points

Gauche **3,5 m.daN**
Droit **2,8 m.daN**

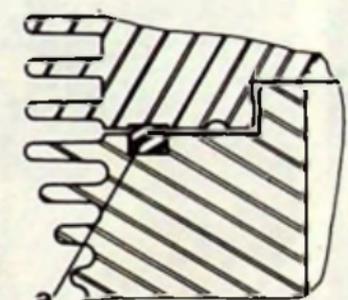
Sur moteur **3,5 m.daN**
Sur unit **4,5 m.daN**

ÉTANCHEITE CARTER - CYLINDRE : Moteur 652 cm³
 Par joints toriques : → 6/80.
 - à l'embase des goujons d'assemblage sur carter « c »,
 - autour des orifices sur cylindre « b »,
 - au bas de jupe cylindre « d ».
 6/80 → : l'étanchéité entre carter et cylindre est assurée par un joint métalloplastique.
(Ce montage est prohibé sur carter prévu avec étanchéité par joints toriques).

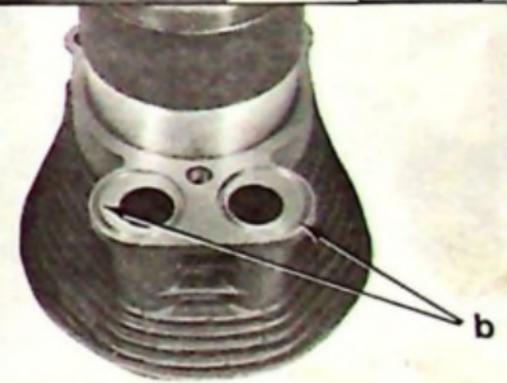
ETANCHEITE CYLINDRE - CULASSE
 Par joint torique « a » → 4/82 côté cylindre,
 4/82 → côté culasse (nouvelle position).



V11 - 4



V11 - 4



78-05

- Vilebrequin** : Latéral : 0,07 à 0,14 mm (non réglage). **Ne jamais toiler les microturbines**
- Coussinets** : Avant $\varnothing = 30$ mm
Arrière $\varnothing = 57,5$ mm
- Bielles** : Latéral = 0,08 à 0,13 mm (non réglable)
- Arbre à cames** : Latéral = 0,04 à 0,09 mm (non réglable)
- Pistons** : Au montage la flèche doit être dirigée côté distribution.
- Fourniture P.R.** : Jeux de deux chemises-pistons.

Segments : Marque du fabricant ou repères vers le haut du piston.

Jeux pratiques aux culbuteurs (moteur froid)

Admission : **0,20 mm**

Echappement : **0,20 mm**

Méthode de réglage : Régler une soupape lorsque la soupape correspondante du cylindre opposé est en pleine ouverture.

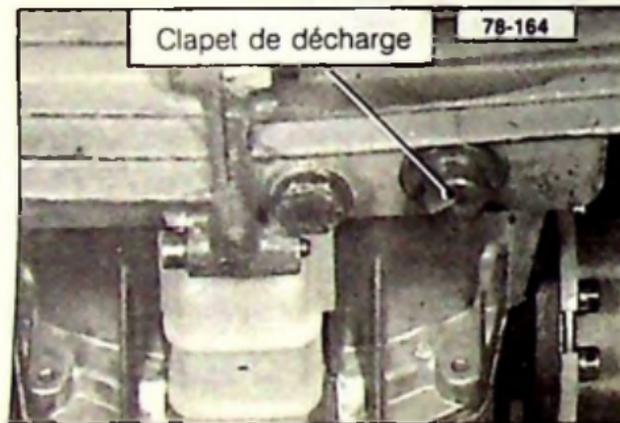
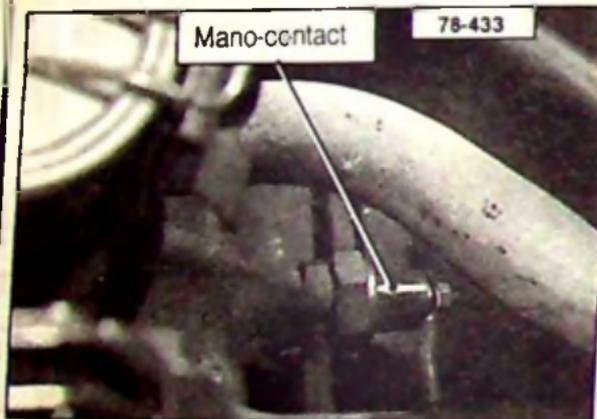
Pression d'huile moteur prise au manomètre à 80°C :

5,5 à 6,5 bars à 6000 tr/mm.

Si la pression d'huile est incorrecte, commencer par remplacer le ressort de clapet de décharge.

Huile moteur : TOTAL GTS 15 W 40 ou TOTAL GTi Route-Ville 10 W 30.

Contenance : Après vidange : **3 litres.**



Tubulures d'admission : 1/82 → les moteurs sont progressivement équipés de tubulures rigides, interchangeables avec les anciennes.

Contrôle de la dépression dans le carter :

Utiliser le manomètre à eau (MR.630-56/9 a).

La dépression ne doit pas tomber à zéro quel que soit le régime moteur.

DISTRIBUTION

Sens de rotation : →

Calage :

Faire correspondre les repères des pignons (voir photo).

Contrôle (moteur froid) : moteur V06/630 → 6/83

Tourner une roue, une vitesse engagée, de façon à mettre la soupape d'admission à son ouverture maximum.

Régler le jeu du culbuteur d'échappement à **2 mm**.

Déposer le capteur supérieur d'allumage, placé sur carter d'embrayage côté droit.

Tourner le moteur dans le **sens inverse de la marche**, jusqu'à ce que le plot d'allumage placé sur le volant moteur soit en face de l'orifice du capteur supérieur (voir photo).

Mesurer le jeu au culbuteur de la soupape d'échappement, on doit trouver entre **0,03 et 0,75 mm**.



78-22



78-414

Pour véhicules VISA GTi : voir BX 16 (page 33-35) - VISA DIESEL : voir BX (page 33)

Latéral du vilebrequin : 0,07 à 0,27 mm (choisir deux demi-joues d'épaisseur identique, face rainurée côté vilebrequin)
 Epaisseur des demi-joues de réglage : 2,30 mm - 2,40 mm - 2,45 mm - 2,50 mm - 2,55 mm - 2,60 mm.

Coussinets de tourillons (deux classes) : Série pour tourillons : $\varnothing = 49,964$ à $49,980$ mm
 Réparation pour tourillons : $\varnothing = 49,664$ à $49,680$ mm

Coussinets de manetons (deux classes) : Série pour manetons : $\varnothing = 44,975$ à $44,991$ mm
 Réparation pour manetons : $\varnothing = 44,675$ à $44,691$ mm

Volant : Le décalage des vis n'autorise qu'une seule position, ces vis doivent être **impérativement montées au LOCTITE FRENETANCH.**

Cylindres : Fournitures P.R. Jeux de quatre chernises-pistons appariés.

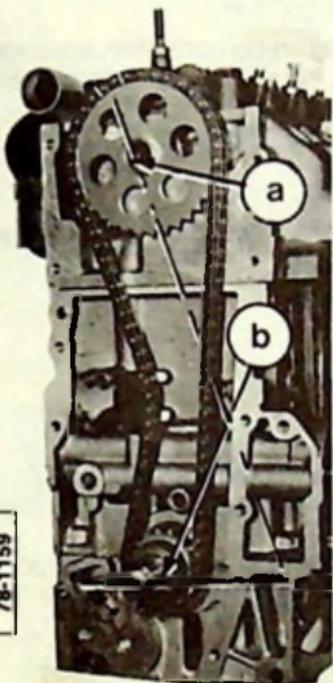
Moteur : 1124 cm³ → N° 44200, étanchéité par joints d'embase. Dépassement 0,11 mm à 0,18 mm.

Depuis le N° Moteur 44201 et sur les moteurs 1219 cm³ et 1360 cm³, l'étanchéité des chernises est assurée par des joints toriques.

Dépassement (non réglable) : **0,10 à 0,17 mm** (mesuré sans joint). Pour complément d'information, se reporter à la Note Technique N° 79-7 VD2

Différence entre deux chernises consécutives : **0,04 mm maxi.**

Pour véhicule VISA GTi : voir BX 16 (page 39) VISA DIESEL : voir BX 19 (page 43)



78-1159



78-1164

Pistons : Flèche repère orientée côté distribution.

Segments : Marque ou repère du fabricant vers le haut du piston. La coupe des anneaux du segment racleur décalée de part et d'autre de la coupe de l'expandeur du même segment, d'environ 20 à 50 mm.

Arbre à cames : Latéral = 0,07 à 0,17 mm (une seule épaisseur de bride = 5,88 à 5,93 mm). Repère frappé côté allumeur.

Culasse : Défaut nominal de planéité = 0,05 mm.

Les culasses rectifiées de moteurs rénovés sont repérées d'une lettre « R » IMPÉ-RATIVEMENT les monter avec un joint repéré d'une lettre « R » (VOIR FIGURES).

Jeu pratique aux culbuteurs (moteur froid)

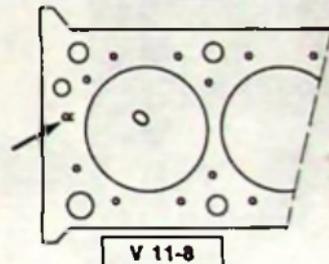
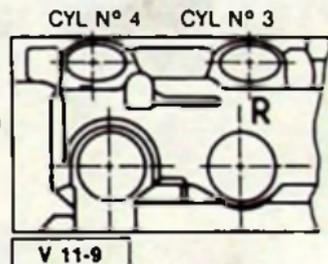
Admission = 0,10 à 0,15 mm

Echappement = 0,20 à 0,30 mm.

Méthode de réglage : (voir page 59).

Sens de rotation →

PLAQUE MOTEUR	Repère AC
109 5 F	A
109 K 109 KA	A
150 B	C
150 D	A



Calage de la distribution : Orienter les clavetages « a » et « b » (voir photo) ; placer la chaîne : les deux maillons repérés côte à côte avec le repère de la roue d'arbre à cames, le maillon repéré seul avec le repère du pignon de vilebrequin.

VISA 10 -11 - 14 -GT

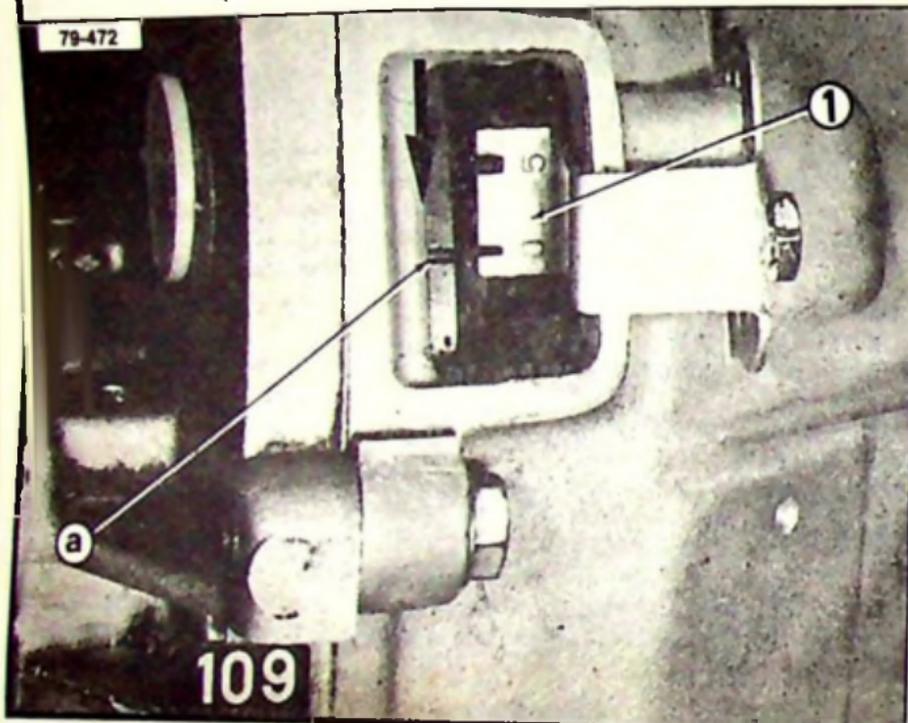
DISTRIBUTION

Pour véhicules { VISA GTi : voir BX 16 (page 39)
 VISA DIESEL : voir BX 19 (page 43)

CONTROLE DU CALAGE DE LA DISTRIBUTION

(moteur froid)

- Amener le cylindre N° 1 (côté volant moteur) en compression, soupape du cylindre N° 4 en bascule, le repère « a » du volant en face du zéro de la réglette (1).
 - Régler le jeu du culbuteur d'admission, du cylindre N° 1 à :
 - 1,10 mm pour les moteurs 109 et 150 D
 - 1,50 mm pour le moteur 150 B.
 - Faire tourner le moteur d'un tour, exactement, dans le sens de rotation normal (→).
 - Relever le jeu au culbuteur d'admission du cylindre N° 1.
- Ce jeu doit être compris entre :**
- 0,05 et 0,45 mm pour le moteur 150 B.
 - 0,50 et 0,75 mm pour les moteurs 109.
 - 0,35 et 0,75 pour le moteur 150 D.
- **Bougies :** Type à siège conique.
 - **Couple de serrage des bougies, culasse froide :** voir page 77
 - **Pression d'huile moteur, prise au mano-contact à 80° C :** 3 bars mini à 4000 tr/mn.
 - **Huile :** TOTAL GTS PLUS 15 W 40 ou TOTAL GTI PLUS 10 W 30.
 - **Capacité :** Après remise en état du groupe moto-propulseur :
 - avec BV4 = 4,5 litres
 - avec BV5 = 5,5 litres
 - **Cartouche :** Avec clapet by-pass incorporé 4/82 →



CIRCUITS D'EAU : VISA GTi : voir BX 16 (page 41) - VISA DIESEL : voir BX 19 D (page 44)

Remplissage et purge : voir BX 14 (page 38)

Ne jamais ouvrir le bouchon de la nourrice, lorsque le ventilateur est en fonctionnement.

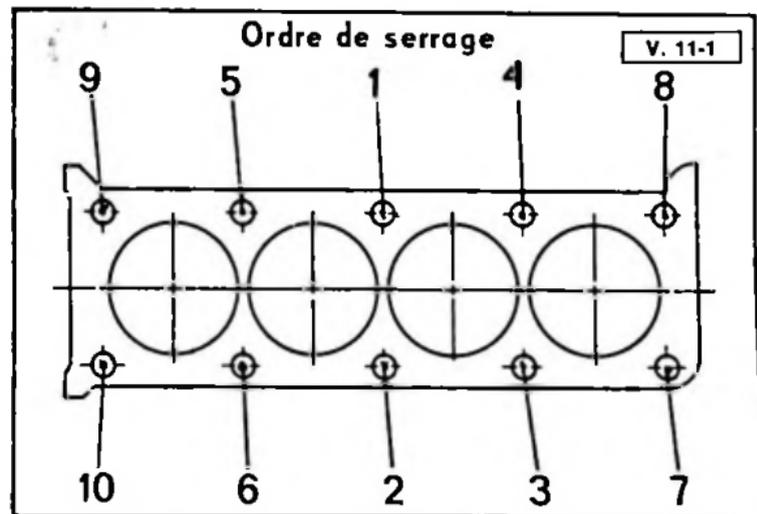
SPÉCIFICATION DE SERRAGE CULASSE

Après échange du moteur ou intervention sur joint de culasse, il faut mettre le moteur en marche, jusqu'à l'enclenchement du moto-ventilateur, laisser refroidir au minimum 2 heures, puis resserrer la culasse. Opérer vis par vis, desserrer entièrement chaque vis et la resserrer au couple.

COUPLES DE SERRAGE { VISA GTi : voir BX 16 (page 32)
VISA DIESEL : voir BX 19 D (page 32)

Vis de serrage culasse : (moteur N° 44201 →)	7,6 m.daN
Vis de chapeau de bielle	3,8 m.daN
Vis de fixation du volant	6,8 m.daN
Ecrou de la poulie de vilebrequin	14 m.daN
Vis du carter de chapeau de paliers	5,3 m.daN
Vis de fixation de la roue d'arbre à cames et de l'excentrique de la pompe à essence	7,5 m.daN

Ordre de serrage



AXEL

CARACTERISTIQUES DES MOTEURS

AXEL 11 - 11 R
AXEL Entreprise

AXEL 12 TRS
AXEL 12 TRS
Entreprise

Indice plaque moteur

G11/631 T13/653

Alésage/course

74/65,6 79,4/65,6

Cylindrée (cm³)

1129 1299

Rapport volumétrique

9/1 8,7/1

Puiss. ISO ou CEE (KW-Tr/min)

41-6250 44,2-5500

Puissance DIN (ch-Tr/min)

57,4-6250 61,5-5500

Couple ISO ou CEE (m.daN-Tr/min)

7,9-3500 9,4-3250

Régime maxi (tr/min)

6500

Nature carburant

Super

RON min

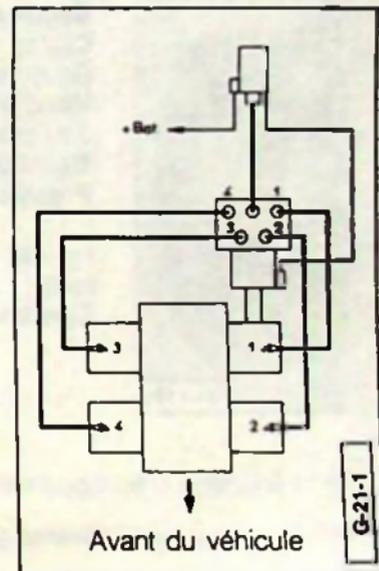
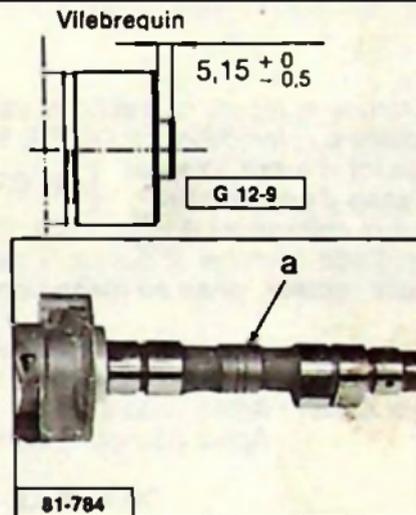
97

POINTS PARTICULIERS

AXEL

Vilebrequin : Latéral : 0,09 à 0,2 mm (non réglable)
Coussinets : Moteurs G 11 - T13
 1^{ère} possibilité : 57,5 mm, sans repère
 2^e possibilité : 57,4 mm, repère rouge (vilebrequin peinture rouge)

Bielles : Latéral : 0,13 à 0,18 mm
Arbre à cames : Latéral : 0,05 à 0,15 mm (non réglable)
Moteur T 13/653 : possède des arbres à cames spécifiques, repérés par deux gorges circulaires « a ».



Cylindres :

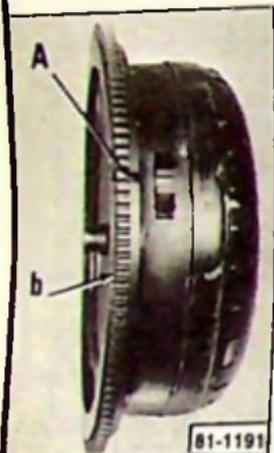
(2 classes de hauteur)

Cylindre	Moteurs G 11 et T13	NOTA
Repère rouge	86,88 à 86,90 mm	D'un même côté, monter des cylindres repérés de même couleur
Repères vert	86,90 à 86,92 mm	

Pistons : Moteurs G 11 : Les pistons sont repérés Droit et Gauche et la flèche doit être dirigée côté distribution.
Moteur T 13/653 : Est équipé de pistons sans désaxage : le chiffre indiquant le taux de compression doit être lisible au-dessus de l'axe horizontal du moteur. Après montage du piston sur la bielle, la goupille d'arrêt de segment doit être dirigée vers le haut.

ORDRE D'ALLUMAGE

1 - 4 - 3 - 2



Segments : Marque et repère du Fabricant vers le haut du piston.

Carter : Etanchéité du plan de joint (LOCTITE 572 FORMETANCH).

Goujons de palier d'arbre à cames } (LOCTITE FRENETANCH)

Vis d'arrêt d'axes de culbuteurs }

Jeu pratique aux culbuteurs (moteur froid) : Admission et Echappement = **0,20 à 0,25 mm**

Méthode de réglage : Amener le dos de la came face au talon du culbuteur à régler.

Pression d'huile moteur, prise au mano-contact, à 80° C : à 2000 tr/mm 4,7 bars min

à 6000 tr/mn 6,2 à 7 bars

Pas de réglage : changer le ressort, ou le clapet de décharge.

Huile : TOTAL GTS PLUS 10 W 40 ou TOTAL GTi PLUS 10 W 30.

Contenance du carter : Après vidange 3,3 litres

Après vidange et échange cartouche 3,7 litres

CONTROLE DE LA DISTRIBUTION (côté droit)

- Mettre la soupape d'échappement du cylindre N° 3 en « pleine ouverture ».

- Tourner le moteur pour amener au repère { 10° avant PMH pour 1130
5° avant PMH pour 1300

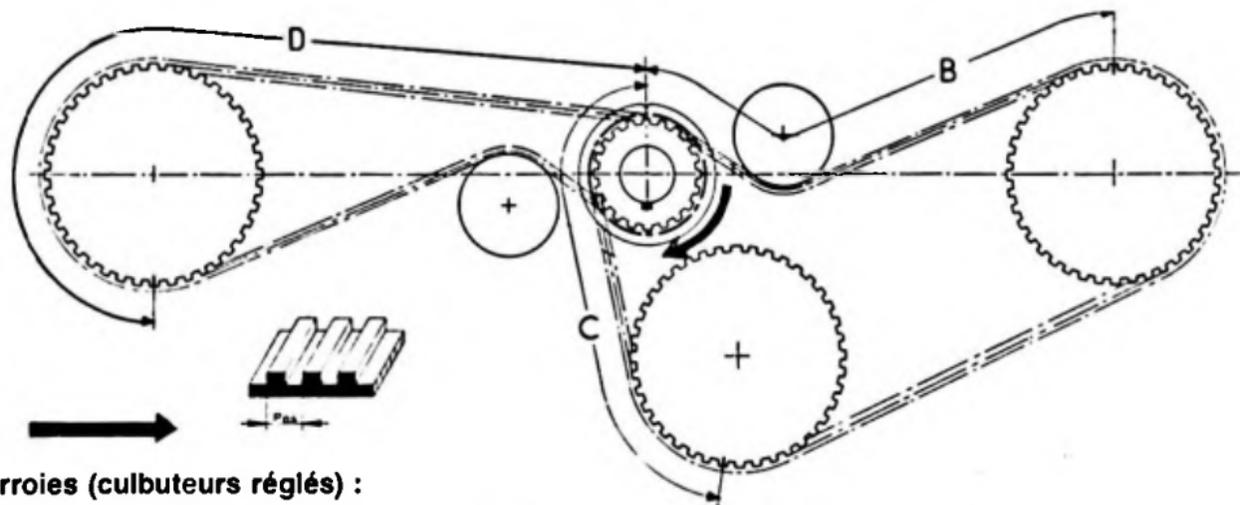
- Régler, sans jeu ni contrainte, la soupape d'admission du cylindre N° 3.

- Faire un tour moteur, sens de la marche (revenir au même repère).

- Le jeu entre culbuteur et soupape d'admission du cylindre N° 3 doit être compris entre **0,50 mm et 1 mm**.

- Refaire la même opération pour le **côté gauche** (cylindre N° 1) e/

Montage
des courroies



G. 10-14 a

1130 - 1300

B = 33 pas

C = 25 pas

D = 50 pas

Sens de rotation :



Tension des courroies (culbuteurs réglés) :

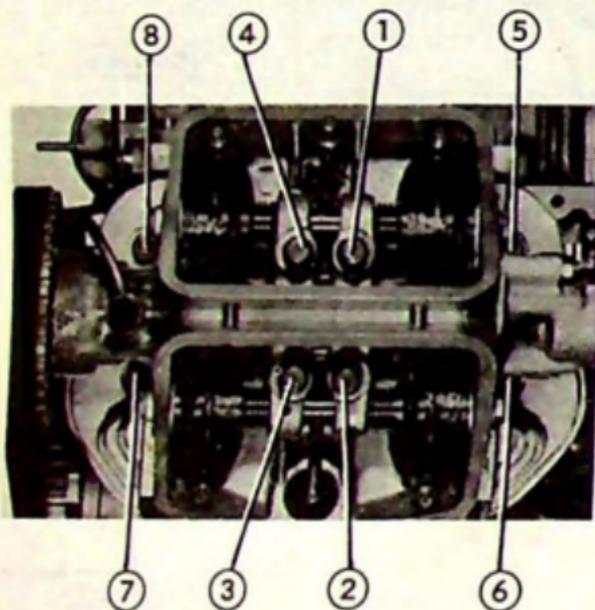
Déposer le ventilateur et le couvre-culbuteurs admissioin droit.

Amener le cylindre N° 1 au PMH temps « compression » (soupapes du cylindre N° 3 en bascule).

Tendre la courroie gauche (débloquer puis rebloquer l'écrou du tendeur).

Faire un tour au moteur même opération pour courroie droite.

ORDRE DE SERRAGE DES CULASSES



Carters : Ecrous de paliers 4 à 4,5 m.c.
: Bouchon de vidange 3,5 à 4,5 m.c.

Culasses : Ecrous de 9 x 1,25 (13 mm sur plats)
1^{er} serrage 0,8 à 1 m.c.
2^e serrage 2 à 2,5 m.c.

Volant : Changer les vis à chaque démontage.
Mettre trois touches de LOCTITE FORMETANCH entre volant et vilebrequin.

Embrayage mécanique G 11 - T 13 : 6,4 m.daN (faces et filets graissés).

CARACTERISTIQUES DES MOTEURS

BX

BREAKS

14 E

**16 RS
16 S
Entrep.**

**16 RS
Adminis.**

**19 TRS
→7/86**

**19 TRS
7/86 →**

**19 D
19 RD
19 D
Entrep.**

BERLINES

BX

**14 E
14 RE
14 E
Entrep.**

15 RE

**16 RS
16 TRS
BVM ou
BVA**

**16 RS
Adminis.**

19 GT

19 TRS

19 GTI

BX D

**19 D
19 RD
19 TRD
BVM.BVA**

Indice plaque moteur

150 A

150 C

B1 A/A

171 C

171 D

159 A

D2 A

D6 A

161 A

162

Alésage/course

75/77

83/73

83/73

83/88

83/88

Cylindrée (cm³)

1360

1580

1580

1905

1769

1905

Rapport volumétrique

9,3/1

9,35/1

9,5/1

8,4/1

9,3/1

23/1

23,5/1

Puls. ISO ou CEE (KW-Tr/min)

44,6-5500

51,6-5750

58-5600

66-6000

64-6000

75-5600

90-5500

43,5-4600

47-4600

Puissance DIN (ch-Tr/min)

62-5500

72-5750

80-5600

94-6000

88-6000

105-5600

125-5500

60-4600

65-4600

Couple ISO ou CEE (m.daN-Tr/min)

10,5-2500

10,5-3000

13-2800

13,5-3250

12,7-3250

15,8-3000

17-4500

11-2000

11,8-2070

Régime maxi (tr/min)

6200

6200

6250

6200

5600

6200

5100

4600

Nature carburant

Super

Ordinaire

Super

Gazole

RON minl.

97

88

97

BX TT

COUPLES DE SERRAGE

Voir page 25 pour ordre de serrage de la culasse.

Vis de palier de vilebrequin : Presserrage
Serrage

Vis de bielle :

Vis de culasse : Presserrage
Serrage

Pas de resserrage culasse aux 1 000 km

Resserrage : Après la dépose de la culasse **ou** la remise en état du moteur

- Faire tourner jusqu'à la mise en marche du moto-ventilateur
- **Laisser refroidir** au minimum 2 heures pour BX 14 - 16 et 19 Ess.
3 heures 30' pour BX 19 D

- **Opérer vis par vis.**

Vis de volant (filets enduits de LOCTITE FRENETANCH) :

Ecrou ou vis de poulie en bout de vilebrequin :

Vis du pignon d'entraînement de l'arbre à cames :

Vis de palier d'arbres à cames :

BX Mot. 150	BX 15-16 BI A/A-171	BX 19 Ess. Mot. 159 A	BX D TT Mot. 161 - 162
3,75 5,25	5,3	7	
3,75	5	5	
5	6	1*) 3 - 2*) 6	
7,75	Vis par vis : desserrer puis serrer à 2 m.daN + 120°	Desserrer de 90° puis serrer à 6 m.daN	
Desserrer et resserrer à 7,75	Idem serrage	Desserrer de 90° Serrer à 7 m.daN Desserrer à 90° Reprendre une 2° fois à 7 m.daN	
6,8	5	5	
14	11	15 LOCTITE FRENEBL	
7,5	8	3,5	
	1,5	1,5	

POINTS PARTICULIERS

BX TT

Vilebrequin : Jeu latéral :

Deux demi-flasques d'épaisseur identique :

Epaisseur des demi-flasques de réglage

Coussinets de tourillons : Série

Réparation

Coussinets de manetons : Série

Réparation

BX 14 Mot : 150	BX 15 - BX 16 B1 A/A - 171	BX 19 Ess. Mot : 159	BX 19 D Mot : 162
0,07 à 0,27 mm			0,07 à 0,32 mm
2,40 - 2,50 - 2,55 2,60 mm	2,30 m		
Ø = 49,97 mm Ø = 49,67 mm	Ø = 60 mm		
Ø = 44,98 mm Ø = 44,68 mm		Ø = 60 mm	

Volant : Les vis doivent être montées, filets enduits de LOCTITE FRENETANCH.

NOTA : Le D.P.R. VEND (pour certains moteurs) des vis pré-enduites de LOCTITE.

Moteur :

Bougles

Couple de serrage :

Pression d'huile moteur à 4000 tr/mm
(prise au mano-contact à 80°C)Tarage du mano-contact : Clapet de
by-pass incorporé dans la cartouche :

Huile :

Entretien du carter :

Après vidange :

- Moteur neuf :

- Entre mini et maxi :

BX 14		BX 15 - 16	BX 19 Ess.	BX Sport	BX 19 D
150 A	150 C	B1 A/A - 171	159 A	159 B	162
à siège conique sur culasse froide : 1 à 1,3 m.daN					Préchauffage 2,2 mdaN
3 bars		3,5 bars			
0,6 bars		0,8 bars			
TOTAL GTS PLUS - 15 W 40 ou TOTAL GTI PLUS - 10 W 30					TOTAL SUPER DESEL PLUS 15 W 40 ou TOTAL RUBIA S 10 W *
4,5 L	5 L	5 L	4,5 L	4,5 L	
5 L	5,5 L	5,2 L	5 L	5 L	
1 L	1 L	1,5 L	1 L	1,5 L	

* A partir de - 12°C.

Chemises

Etanchéité de l'embase par joint torique

Dépassement des chemises (**sans joint**)

Différence de hauteur entre deux chemises

Culasse :

- Aucune rectification du plan de joint n'est admise

- Défaut de planéité admissible

Arbre à cames :

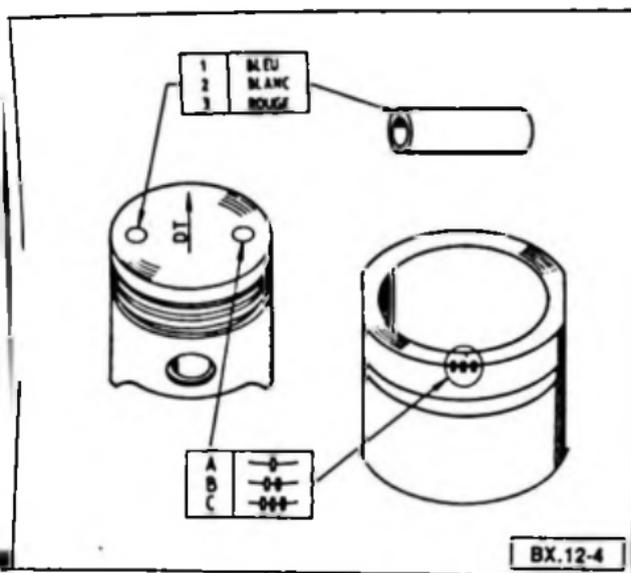
Jeu latéral (une seule épaisseur de bride) :

Repère sur arbre à cames :

BX 14		BX 15	BX 16	BX 19	
150 A	150 C	B1 A/A	171	159 A	159 B
0,10 à 0,17 mm		0,08 à 0,15 mm			
0,05 mm maxi					
0,05 mm maxi					
0,07 à 0,16 mm					
A	S	*		Anneau de Peinture entre E2 - A2	

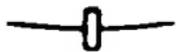
* Le moteur de la BX 15 RE est monté avec un arbre à cames spécifique
 Repère : 1 trait de peinture rouge entre les cames du 4^e cylindre.

Pistons : Repère (DT) dirigé vers côté distribution.

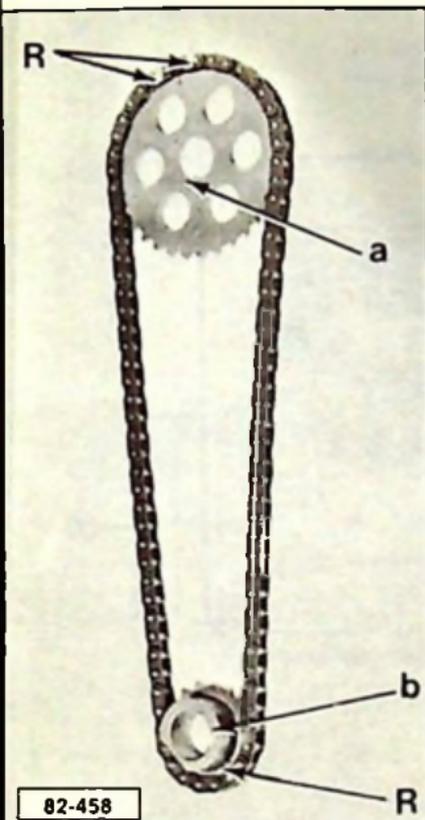


Axe de piston } Serré dans pied de bielle
 Libre dans le piston

Appariement piston/axe

PISTON	AXE
Classe	Touche peinture
1 2 3	Bleu Blanc Rouge
PISTON	CHEMISE
Classe	Repère
A	
B	
C	

Appariement piston/chemise

**Calage de la distribution :**

- Placer l'arbre à cames et le vilebrequin en position pour recevoir l'ergot (a) et le logement de clavette (b).
- Respecter les repères R pignons-chaîne.

Culbuteurs :

Méthode de réglage (voir page 59)

Jeu de fonctionnement (**Moteur froid**) :

Admission : **0,10 à 0,15 mm** - Echappement : **0,20 à 0,30 mm**.

Contrôle du calage de distribution :

Voir méthode page 24

Régler le jeu du culbuteur d'admission du cylindre N° 1 à **1,10 mm**.

Le jeu doit être compris entre :

- 0,35 et 0,75 mm (Moteur 150 A),
- 0,20 et 0,60 mm (Moteur 150 C).

Remplissage - Purge - Niveau (BX TT)

Moteur froid - Commande de chauffage pleine ouverture

- Déposer les **trois** bouchons de purge.
 - Remplir lentement le circuit (*liquide de refroidissement*)
- Dès que le liquide s'échappe par les purges, *reposer* les bouchons.

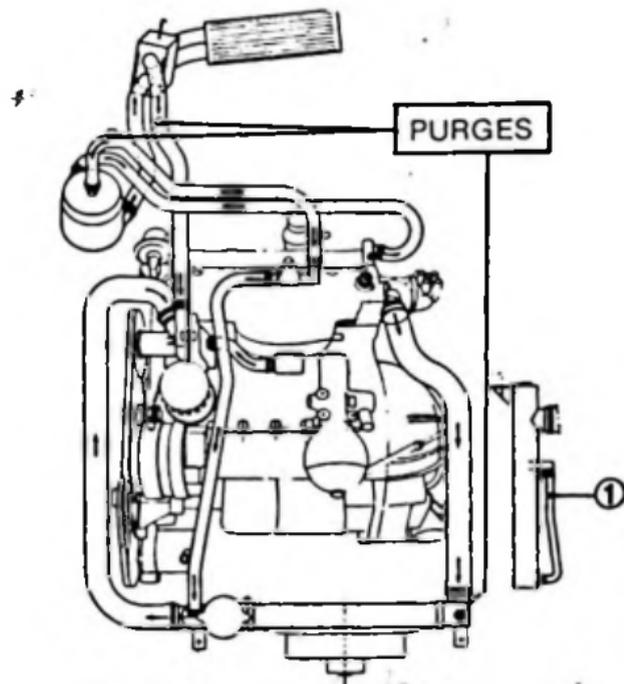
Faire tourner le moteur (2000 tr/mn) jusqu'à l'enclenchement du ventilateur.

- Compléter le niveau après quelques minutes de refroidissement.
- Poser le bouchon du radiateur.

Niveau minimum **moteur froid** : (*voir page 41*)

Vidange :

- radiateur : tube (1).
- moteur : bouchon sous la pipe d'échappement côté distribution.



BX.23-1

DISTRIBUTION

BX 15 - BX 16 - BX 19 Ess. - BX 19 D

BX 15 - BX 16 - BX 19 Ess. : Calage de la distribution (BX 19 D, voir page 43).

Positionner les poulies de vilebrequin et d'arbre à cames (page 7004-T.G.).

Poser la courroie crantée en faisant correspondre les repères « a » et « b » des pignons avec les repères de la courroie.

Les flèches sur la courroie indiquent le sens de rotation.

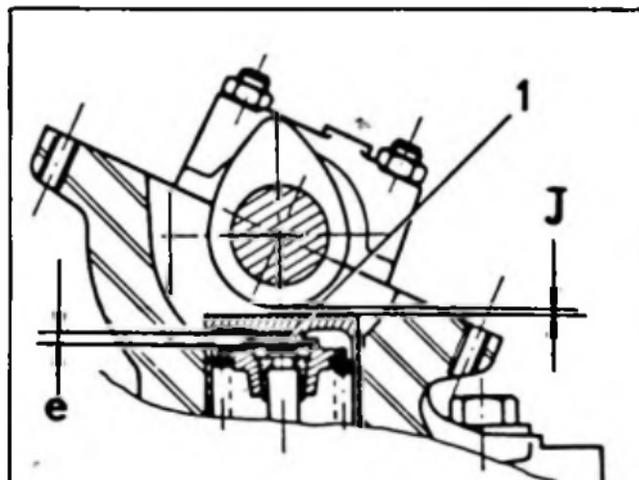
BX 15 - BX 16 - BX 19 TT : Soupapes :

Méthode de réglage (voir page 59)

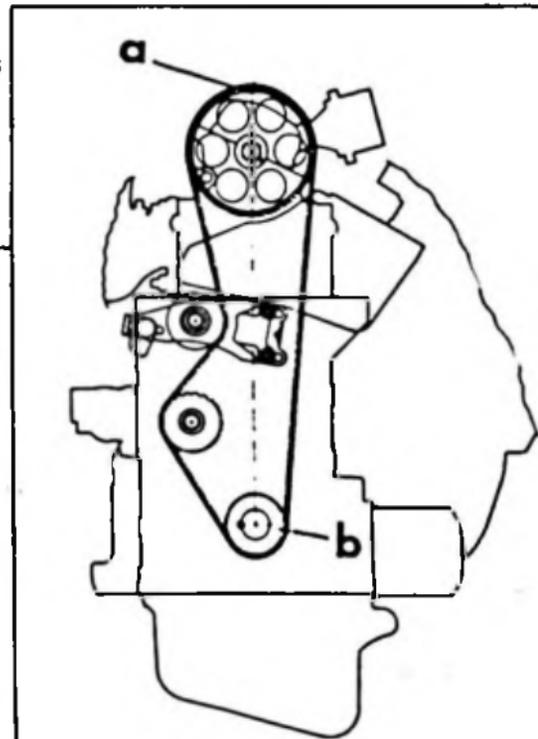
Jeu de fonctionnement J (Moteur froid) :

	Admission	Echappement
Essence	$0,20 \pm 0,05$	$0,40 \pm 0,05$
Diesel	$0,15 \pm 0,08$	$0,30 \pm 0,08$

Epaisseur « e » des grains (1) :
- de 2,225 à 3,550 mm (de 0,025 en 0,025 mm).



BX. 12-5 a



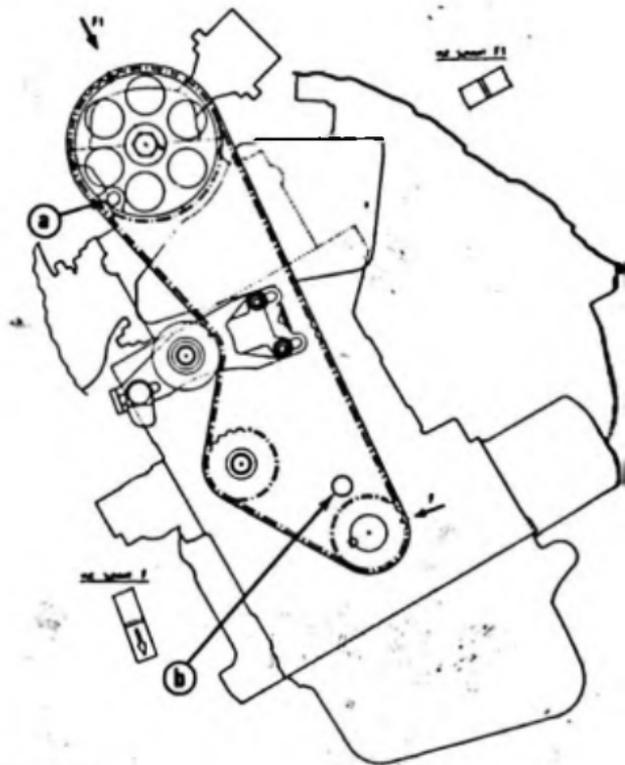
BX. 10-3

CONTROLE DE LA DISTRIBUTION :

Le contrôle s'effectue à l'aide de la pige **7004T-G**.

Carter de protection de poulie d'arbre à cames **démonté**, tourner le moteur.

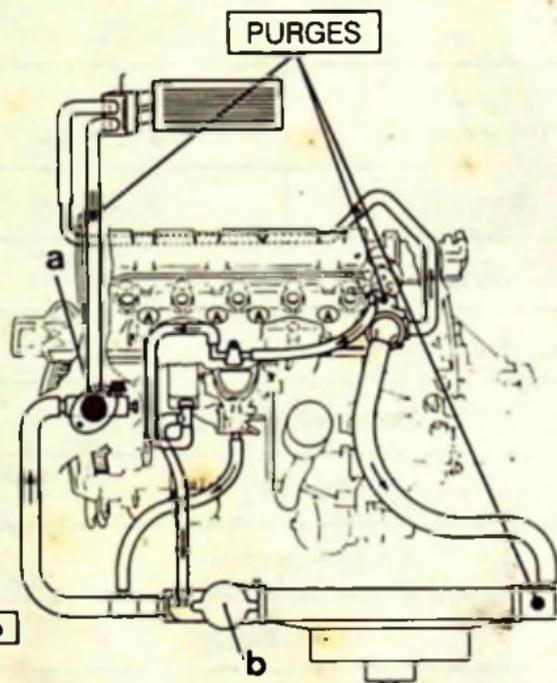
- Piger la poulie du vilebrequin repère « **b** ».
- Contrôler ensuite si la pige s'engage sur la poulie de l'arbre à cames repère « **a** ».



BX 10-3

CIRCUIT D'EAU

BX 16 - BX 19 Ess



Remplissage - Purge : Même opération que la BX 14 (voir page 38).

Thermo-contact : - d'alerte (gris) (105°C) clignotement du voyant.

- critique (jaune) (112°C) allumage fixe du voyant.

Vidange : Vidange du bloc cylindre sur le boîtier d'arrivée d'eau « a ».

Niveau : (à froid) moteur à l'arrêt, enlever le bouchon du radiateur et sortir la jauge (tube plastique noir).



— maxi

— mini

BX 23-13



E4 (FORMETANCH)

2 m.daN

Gris

Jaune

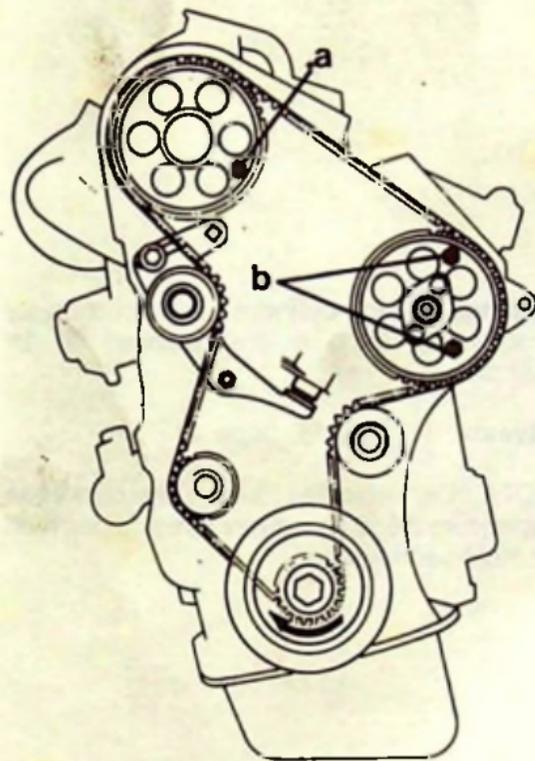
NOTA : la BX Sport ne comporte pas de circuit de réchauffage des boîtiers d'admission.

BX D - BX 19 D

POINTS PARTICULIERS

		Série 1 ^{re} solution	Série 2 ^e solution
Ø Alésage		83 mm	83,03 mm
Repère carter	Côté filtre à huile. En haut à gauche	Sans	A1
Repère piston	Au montage : tréfle sur tête de piston côté filtre à huile	Sans	A1
		Joint culasse	Dépassement piston
		Repère : 1 trou	0,54 à 0,65 mm
		Repère : 2 trous	0,65 à 0,77 mm
		Repère : 3 trous	0,77 à 0,82 mm
Jeu latéral arbre à cames		0,07 à 0,16 mm (Pas de réglage)	

Planéité culasse : 0,07 mm.



Moteurs 161 A - 162

NOTA : La dépose de la pompe d'injection se fait sans modifier le calage de la distribution (immobiliser la roue de la pompe d'injection à l'aide des 2 vis « b »).

Calage de la distribution :

Mettre en place :

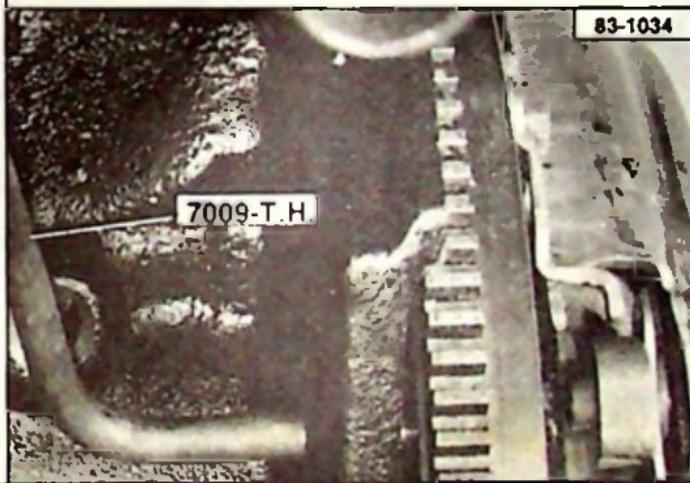
- les vis « a » et « b ».
- la pige 7009-T.H.

Poser la courroie crantée (brin tendu).

Libérer le tendeur et le serrer.

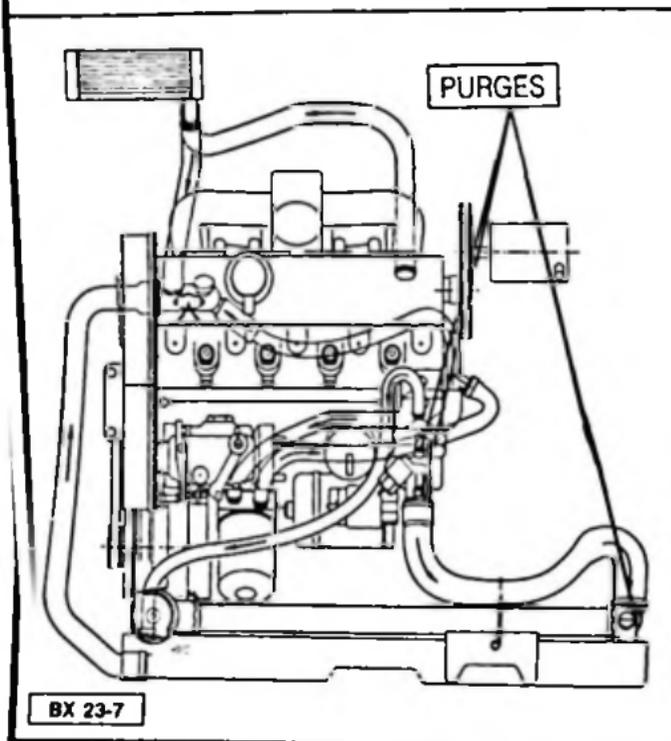
Déposer la pige et les vis.

Faire 2 tours de vilebrequin, desserrer et resserrer le tendeur.



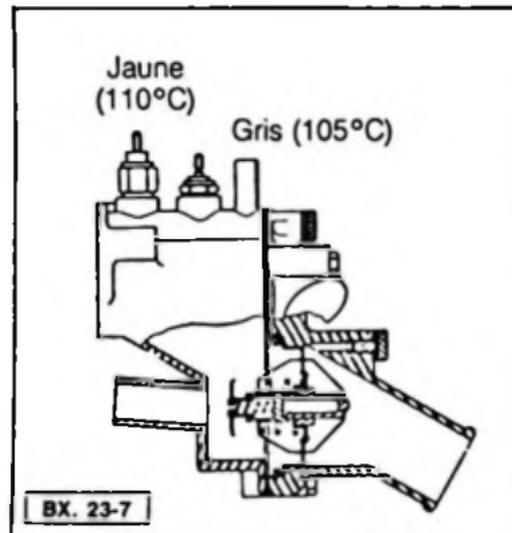
Contrôle :

Après 2 tours de vilebrequin, on doit pouvoir mettre en place les vis « a » et « b » ainsi que la pige 7009-T.H.



Remplissage - Purge : Voir BX 14, page 38

Thermo-contact : Voir tableau, page 66



Vidange du bloc-cylindre par le bouchon bloc-moteur (face arrière) embase du cylindre.

Niveau : Voir BX 16, page 41

NOTA : Les véhicules tractant une remorque supérieure à 650 kg doivent être équipés d'un 2^e moto-ventilateur.

CARACTERISTIQUES DES MOTEURS

CX TT

BREAKS	20 TT 20 Entrep.	20 RE	25 RI			25 Diesel et Entrep.	25 TRD Turbo	
BERLINES	20 TT	20 RE	22 TRS	25 IE Ess. T.T.	25 Prest. GTi Turbo	25 Prest. GTi Turbo 2	25 Diesel TT	25 Diesel Turbo

Indice plaque moteur

Alésage/course

Cylindrée (cm³)

Rapport volumétrique

Puls. ISO ou CEE (KW-Tr/min)

Puissance DIN (ch-Tr/min)

Couple ISO ou CEE (m.daN-Tr/min)

Régime maxi (tr/min)

Nature carburant

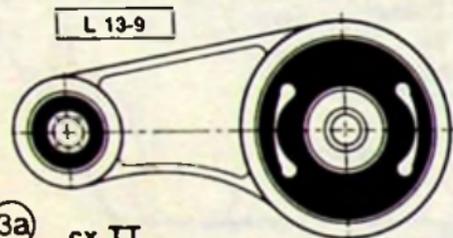
RON mini

829 A5	J6RA500	J6TA500	M25/659	M25/662	M25/666	M25/660	M25/648	
88/82		88/89	93/92					
1995		2165	2500					
9,2/1	9,5/1	9,8/1	8,75/1	7,75/1	8,5/1	22,25/1	21/1	
76-5500		83-5600	100-5000	122-5000		54-4250	70-3700	
106-5500		115-5600	138-5000	168-5000		75-4250	95-3700	
16,3-32500		17,7-3250	20,6-4000	29-3250		14,9-2000	21,6-2000	
6000			5500			4625		
Super						Gazole		
97								

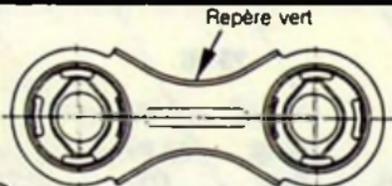
MOTEUR

CX TT

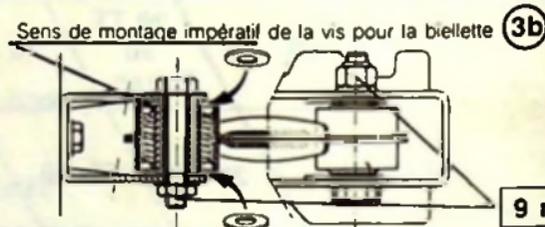
SUSPENSION MOTEUR TROIS POINTS



3a cx TT
sauf CX 20 et 22

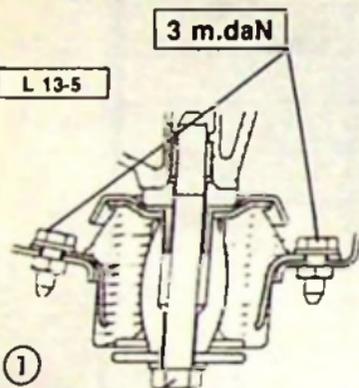


3b CX 20
CX 22



9 m.daN

L 13-8



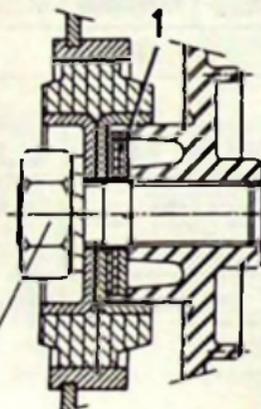
3 m.daN

L 13-5

1

10 m.daN

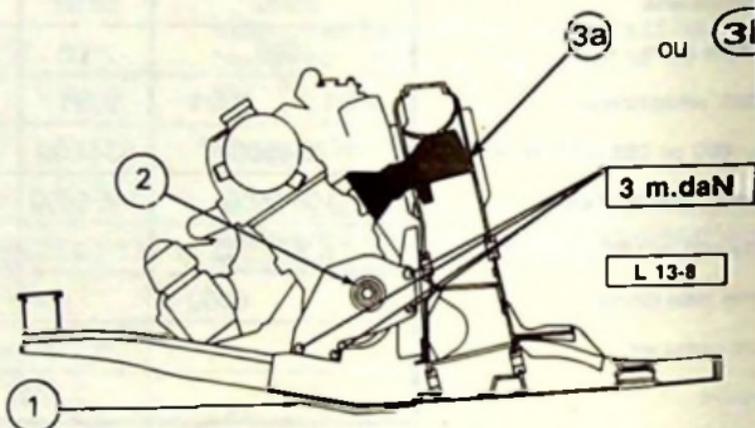
16,5 m.daN



L 13-5

2

Réglage par
cale (1)



3 m.daN

L 13-8

1

Côté berceau, les cales de réglage doivent être placées de chaque côté de la biellette.

RADIATEURS - MOTOVENTILATEURS

CX TT

Types	Particularités	Radiateurs	Motoventilateur
CX avec moteur Type J 6 RA 500 (1995 cm ³)	Modèle de base	16 dm ²	1 motoventilateur
	Option climatiseur		2 motoventilateurs
CX avec moteur type J 6 TA 500 (2165 cm ³)	Modèle de base	23 dm ²	1 motoventilateur
	Option climasateur		2 motoventilateurs
CX 25 Injection tous types CX Diesel	Tous modèles		2 motoventilateurs
CX Diesel Turbo CX GTI Turbo		27 dm ²	

NOTA : Les véhicules tractant une remorque de plus de 900 kg doivent être équipés de deux moto-ventilateurs.
Seuls les modèles de base type J 6 RA 500 nécessitent l'équipement d'un déflecteur et d'une entretoise entre le moto-ventilateur et le radiateur.

CX TT

REFROIDISSEMENT - FONCTIONNEMENT DES MOTOVENTILATEURS

1 ventilateur - 2 vitesses → 7/85

Conditions normales : capot fermé

- 1) Mise en marche en petite vitesse par l'intermédiaire de la sonde d'air (environ 55° C) voir page 64.
- 2) Mise en marche en grande vitesse par l'intermédiaire de la sonde d'eau (environ 90°C) voir page 64.

NOTA : La grande vitesse ne dépend que de la température d'eau dans le radiateur.

2 ventilateurs - 2 vitesses → 7/85

Conditions normales : capot fermé

- 1) Mise en marche en petite vitesse des deux ventilateurs par l'intermédiaire de la sonde d'air (environ 55° C) voir page 64.
- 2) Mise en marche en grande vitesse des deux ventilateurs par l'intermédiaire des sondes d'air ET d'eau (environ 90°C) voir page 64.
Si la sonde d'air n'intervient pas (capot ouvert) seul le ventilateur C se met en grande vitesse par la sonde d'eau.
- 3) Véhicules climatisés : la climatisation fonctionne avec les ventilateurs en petite vitesse* indépendamment de la sonde d'air. La grande vitesse fonctionne toujours par les sondes d'air et d'eau.
* En grande vitesse pour les véhicules « Grande Exportation ».

CX TURBO Diesel 4/83 → CX TURBO Essence 9/84 → CX TT 7/85 →

Un thermocontact bi-étagé situé sur le radiateur, commande la mise en marche du ou des moto-ventilateurs (voir page 64)

1 moto-ventilateur - 2 vitesses

- 1^{re} vitesse : le moto-ventilateur est alimenté en série avec une résistance.
- 2^e vitesse : le moto-ventilateur est alimenté en direct, résistance hors circuit.

2 moto-ventilateurs - 2 vitesses

- 1^{re} vitesse : les 2 moto-ventilateurs sont couplés en série.
- 2^e vitesse : les 2 moto-ventilateurs sont couplés en parallèle.

Remplissage :

- Placer un tube transparent sur les vis de purge (1), pour éviter l'écoulement du liquide et desserrer ces vis.
- Déposer la vis de purge (2) du radiateur.
- Remplir lentement le circuit, par la nourrice d'expansion.
- Après évacuation de l'air, fermer les vis de purge.
- Remplir la nourrice d'expansion et poser le bouchon. Serrer d'un quart de tour après mise en contact du joint sur l'embase.

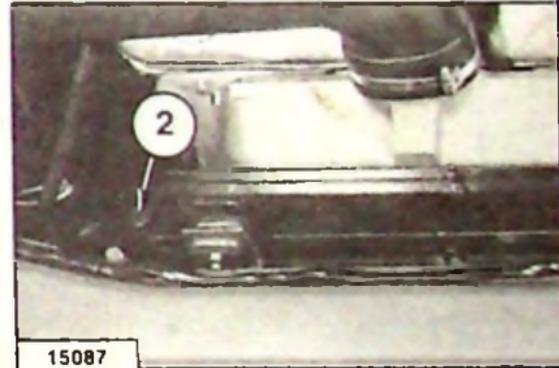
Mise en route :

Faire tourner le moteur à environ 2000 tr/mn jusqu'à l'enclenchement puis l'arrêt du ou des moto(s) ventilateur(s).

S'assurer que la circulation d'eau s'effectue normalement, sinon procéder à une nouvelle purge et favoriser l'amorçage de la pompe par une mise en pression du circuit : 0,5 à 1 bar en utilisant l'appareil de contrôle du circuit de refroidissement WILMONDA type RWZ.

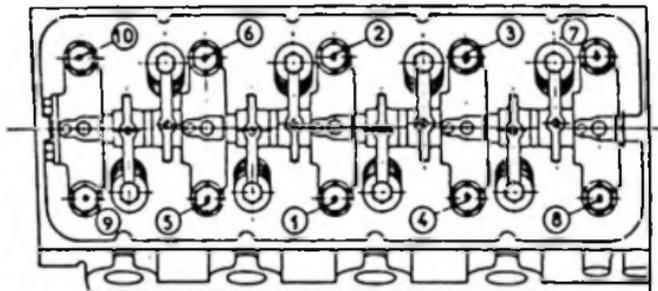
IMPORTANT :

Ne pas ouvrir les vis de purge, moteur tournant.
Ne pas ouvrir la nourrice, ventilateurs tournants.
Vérifier le niveau de la nourrice, moteur froid.

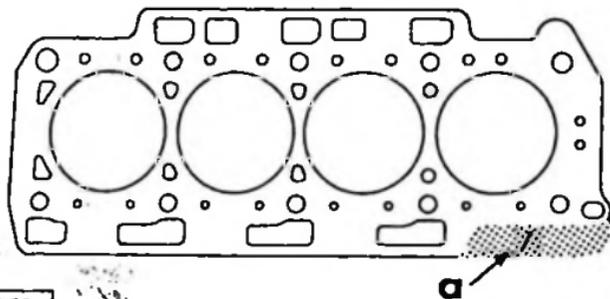


CX 20 - CX 22

COUPLES DE SERRAGE



L 11-14



L 11-23

type 829 A5
type J6 TA 500 et J 6 RA 500

Vis de paliers	829 A 5	8,75 à 9,75 m.c
Vis de bielles	J 6 RA 500 ET J 6 TA 500	4,5 à 5 m.c
Vis de volant (LOCTITE FRENETANCH) (à changer impérativement à chaque dépose)		6,5 m.c
		6 à 6,5 m.d

Vis de culasse (à froid) :

1 ^{er} serrage	5 m.d
2 ^e serrage	8 m.d

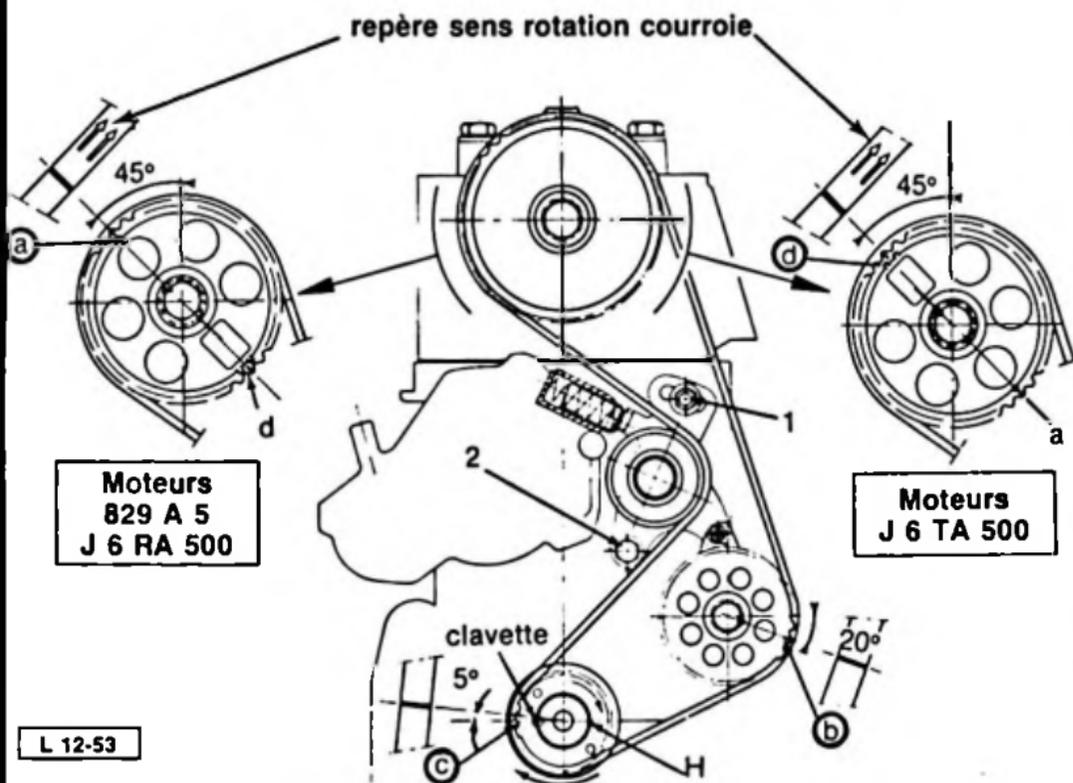
Desserrer chaque vis d'un quart de tour.

Serrage définitif

9,3 m.d

Joint de culasse : Repère « a » visible sur le moteur.
(valable tous moteurs 829) (NT. 164 MA).

Resserrage : Faire tourner le moteur jusqu'à l'enclenchement du moto-ventilateur
laisser refroidir deux heures minimum et resserrer à : 9 m.daN.



Moteurs
829 A 5
J 6 RA 500

Moteurs
J 6 TA 500

Important : Si la courroie est maculée d'huile, la remplacer.

Calage de la distribution aux repères.

- Positionner le repère « c » du vilebrequin (voir position clavette vilebrequin).
- Régler les culbuteurs.

Moteurs 829 A 5, J 6 RA 500. Faire correspondre les repères « a, b, c » avec ceux de la courroie.

Moteur J 6 T 500. Faire correspondre les repères « d, b, c » avec ceux de la courroie.

Tension de la courroie.

- A partir du point de calage, tourner le vilebrequin de 1/2 tour (clavette vilebrequin en position H), desserrer le galet et resserrer en commençant par la fixation supérieure 1, puis 2.
- Tourner le vilebrequin de 2 tours (clavette à nouveau en position H), desserrer le galet et resserrer en commençant par la fixation supérieure 1, puis 2.

NOTA : Si un sifflement de courroie persiste à chaud, effectuer à nouveau la tension de la courroie à cette température.

CX 20 - CX 22

CONTROLE DE LA DISTRIBUTION

Types 829 A5
Types J 6 RA 500
Types J 6 TA 500



Amener le piston du cylindre N° 4 au PMH (*soupapes en « bascule »*). Repère sur volant moteur face au « zéro » du carter.

1^{re} méthode (sur véhicule) : S'assurer que les repère (→) sur roues d'arbres à cames et d'arbre intermédiaire sont en face des repères sur le carter de distribution.

NOTA : *il faut quatre tours de vilebrequin pour revenir dans la même position.*

2^e méthode :

Régler le jeu de la soupape d'admission du cylindre N° 1 à **1,50 mm**.

Faire un tour de vilebrequin (sens de rotation moteur).

Relever le jeu qui doit être compris entre **0,30 et 0,75 mm**. (*Il est préférable d'utiliser un comparateur*).

Jeu pratique aux soupapes (à froid) :

Admission	0,10 mm
Echappement	0,25 mm.

Méthode de réglage : voir page 59

Pression d'huile : à 800 tr/mn et à 90° C = **1,4 bar**
à 3000 tr/mn et à 100° C = **4,45 bars**

Hulle : TOTAL GTS Plus 10 W 40
TOTAL GTi Plus 10 W 30.

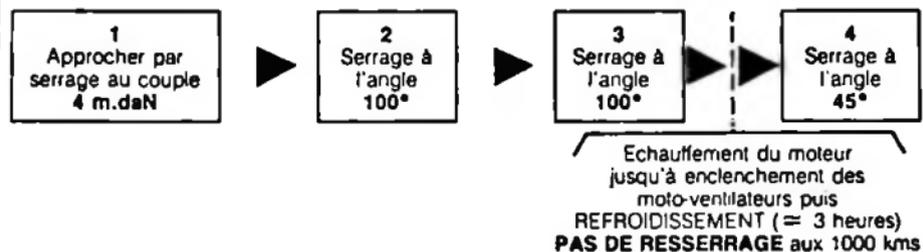
Contenance : Après vidange = 5 litres
Après vidange et échange de la cartouche = 5,25 litres.

COUPLES DE SERRAGE (m.daN)

CX 25 Ess.

Vis de paliers	9,5
Vis de bielles	9,2
Vis de volant (LOCTITE FRENETANCH) (à changer impérativement à chaque dépose)	9

Culasse (à froid) :



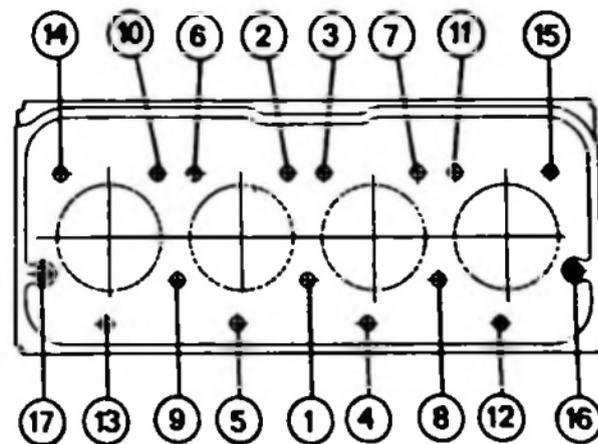
Joint de culasse : Repères

CX 25 Essence	: EN 5 L
25 GTi Turbo	: TE 25

 monté à sec.

Rappel : l'échange des vis de culasse est **IMPÉRATIF** après chaque intervention.

ORDRE DE SERRAGE



B. 11-5

CX 25 Ess.

DISTRIBUTION

Position de la rampe de culbuteurs d'admission :

- Les trous de graissage orientés vers les soupapes.
- Le trou le plus rapproché d'une extrémité de la rampe, dirigé côté pompe à eau.

DISTRIBUTION

Jeu entre guide et chaîne : **0,10 à 0,50 mm.**

Calage : Aligner les repères (flèches).

Contrôle du calage : Amener le piston du cylindre N° 1 au PMH en « compression » (soupapes du cylindre N° 4 en « bascule »).

Régler le jeu de la soupape d'admission du cylindre N° 1 à **1,10 mm.**

Faire tourner le vilebrequin d'un tour, sens de marche, pour revenir au repère PMH.

Un jeu de **0,05 à 0,25 mm** doit apparaître entre le culbuteur et la queue de la soupape d'admission du cylindre N° 1.

Intervention : Il est possible de changer la chaîne de distribution et le tendeur sans déposer le moteur.

Jeux pratiques aux soupapes (à froid) : ADM. = **0,15 mm** - ECH. = **0,20 mm.**

Méthodes de réglage : voir page 59.

Pression d'huile moteur prise au thermo-contact à 100° C : **3 bars mini** à 2000 tr/min - **4 à 5 bars** à 4000 tr/min.

Huile : TOTAL GTS Plus 10 W 40 - TOTAL GTi Plus 10 W 30. **Turbo :** TOTAL GTV 15 W 50.

Contenance : Après vidange = 4,7 litres - Après échange cartouche = 5,4 litres.

5/86 → 4,8 litres

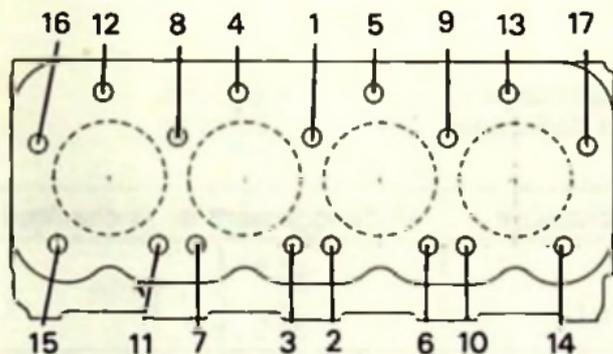
5/86 → 5,5 litres



13 396

COUPLES DE SERRAGE (m.daN)

CX Diesel TT

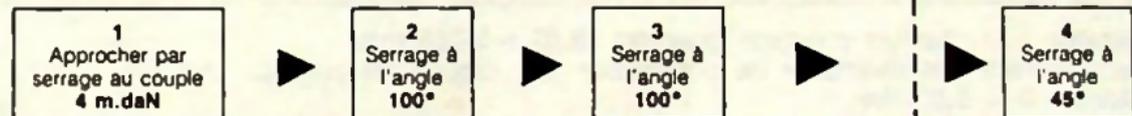


B.114

Moteurs

	2500 dist. par pignon	Turbo et 2500 dist. par courroie
Vis de paliers (à changer à chaque dépose)	9 à 10	9,5
Vis de bielles	7,2 à 8	9
Vis de volant (LOCTITE FRENETANCH) (à changer à chaque dépose)	9	9
Vis de culasse (à froid) à changer à chaque dépose) <i>(faces et filets huilés) (rondelles à picots)</i>		
Moteur 2500 distribution par pignons :		
- 1 ^{er} serrage	5,5 à 6,5	
- 2 ^e serrage	10 à 11	
Resserrage aux 1000 km :		
Desserrer chaque vis d'un quart de tour et resserrer à :	10 à 11	

Moteur Turbo et 2500 distribution par courroies :

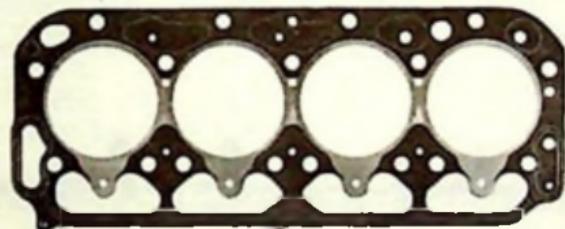


Echauffement du moteur jusqu'à enclenchement des moto-ventilateurs puis
REFROIDISSEMENT (~ 3 heures)

PAS DE RESSERRAGE CULASSE aux 1000 kms.

Joint de culasse : Repères CX 25 D : L 25 « REINZ », monté à sec.
CX 25 Turbo : LS 25 « REINZ » monté à sec.

15051



Repère

CX Diesel TT

CULASSE

Culasse : Hauteur d'origine $117 + \begin{matrix} 0.5 \\ 0 \end{matrix}$ mm
 Hauteur minimum 116,3 mm
 Planéité générale 0.1 mm

Planéité entre trous de fixation 0,025 mm
 Rectification possible (surfaçage) 0,70 mm

Chambre de précombustion	Epaisseur de la collerette	∅ extérieur de la chambre	∅ du logement de la chambre
Série	$4,5 \pm 0,05$	$\left. \begin{matrix} 35,950 \\ 36,065 \\ 36,365 \end{matrix} \right\} \begin{matrix} 0 \\ - 0,02 \end{matrix}$	$\left. \begin{matrix} 35,9 \\ 36 \\ 36,3 \end{matrix} \right\} \begin{matrix} + 0,025 \\ 0 \end{matrix}$
1 ^{re} possibilité	$4,85 \pm 0,05$	$36,365 \begin{matrix} 0 \\ - 0,02 \end{matrix}$	$36,3 \begin{matrix} + 0,025 \\ 0 \end{matrix}$
2 ^e possibilité	$5,05 \pm 0,05$	$36,465 \begin{matrix} 0 \\ - 0,02 \end{matrix}$	$36,4 \begin{matrix} + 0,025 \\ 0 \end{matrix}$

Serrage de la chambre dans son logement : **0,02 à 0,065 mm.**

Dépassement des chambres de combustion par rapport au plan de joint de culasse : **0 + 0,03 mm.**

Retrait des soupapes par rapport au plan de joint de culasse : **0,7 à 0,9 mm.**

Pour complément d'information voir MR. N° 112-12.

Positionnement de la rampe de culbuteurs :

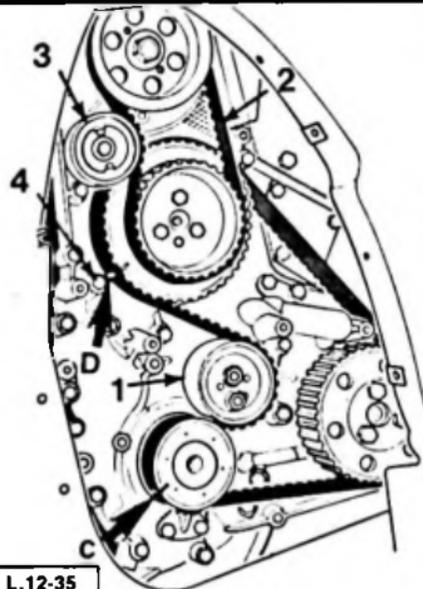
Trous de graissage de la rampe orientés vers la culasse, gros trou « a » côté pompe à eau.



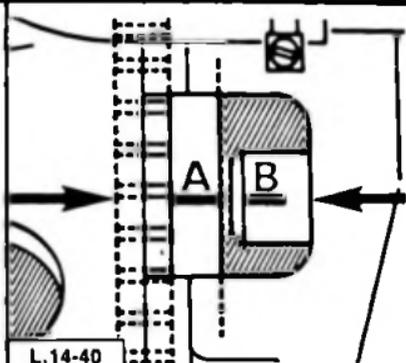
15077

DISTRIBUTION

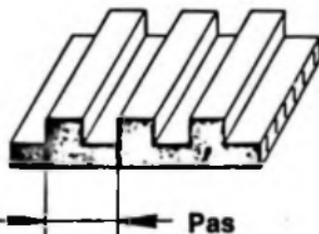
CX Diesel TT



L.12-35



L.14-40



G.10-14a

Jeu pratique aux culbuteurs { Admission : 0,30 mm } Réglage
 { Echappement : 0,20 mm } page 59

Calage de la distribution : (cylindre N° 1 en bascule)

Placer les repères **A** et **B** en vis à vis.

Faire correspondre le repère sur la roue d'arbre à cames avec la vis (4), placer la courroie en faisant coïncider les repères **C** et **D**.

Monter le galet tendeur (1).

Tendre la courroie avec l'outil **6028-T**, la masse étant au 2^e cran.

Effectuer deux tours volant moteur et placer les repères **A** et **B** face à face.

Placer la pompe d'injection à son point de calage initial (voir page 103).

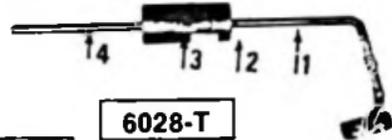
Placer la courroie de pompe en maintenant le **brin (2) tendu**.

Placer le tendeur automatique (3) et le serrer.

Vérifier le calage de pompe et la serrer.

Contrôle du calage de la distribution :

Le nombre de Pas entre les repères **C** et **D**, en passant par le galet tendeur (1), doit être égal à 35.



6028-T

83-301

Moteur avec couvre culasse 7 points 2/81 →

Le volant moteur ne possédant pas de repère, rechercher le P.M.H. du cylindre N° 1 fin d'échappement début d'admission (soupapes du cylindre N° 1 en « bascule »).

Déposer la tige de culbuteur d'admission du cylindre N° 1 et le ressort de la soupape.

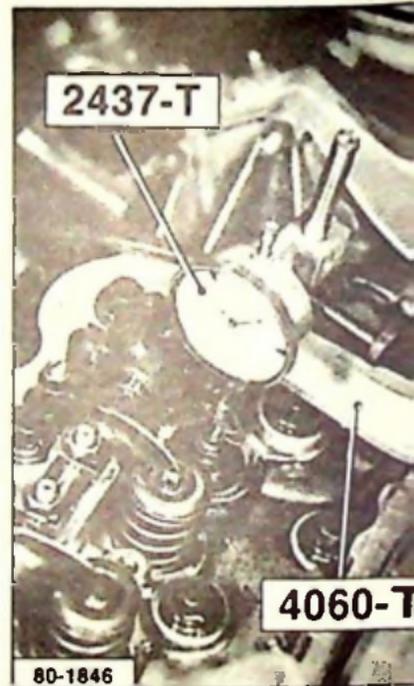
Placer un trombone, ou autre artifice, pour empêcher la soupape de tomber dans le cylindre.

Contrôle (distribution par pignon) :

Le moteur étant au P.M.H. **compression du cylindre N° 4 :**

- Régler le jeu de la soupape d'admission du cylindre N° 4 à **1 mm** (jeu théorique).
- Faire un tour moteur (sens de marche) et venir au P.M.H. (bascule).
- Le jeu de la soupape s'admission du cylindre N° 4 doit être compris entre : **0,05 et 0,45 mm.**

NOTA : Pour les moteurs avec couvre-culasse 2 points (→ 2/81) : voir Carnet de Poche 81, page 41.

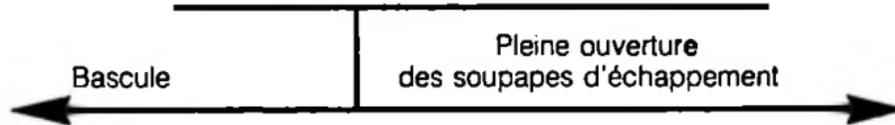


REGLAGE DES CULBUTEURS

TOUS TYPES

Sur moteurs 4 cylindres en lignes (1-3-4-2)

METHODES POSSIBLES



Bascule	régler :
1 ● ⊗ 1	4 ● ⊗ 4
3 ● ⊗ 3	2 ● ⊗ 2
4 ● ⊗ 4	1 ● ⊗ 1
2 ● ⊗ 2	3 ● ⊗ 3

Pleine ouverture soupape	régler :
⊗ 1	3 ● ⊗ 4
⊗ 3	4 ● ⊗ 2
⊗ 4	2 ● ⊗ 1
⊗ 2	1 ● ⊗ 3

⊗ Echappement
● Admission

Jeu pratique aux soupapes (à froid)

● Admission ⊗ Echappement

VISA 11 - 14 - GT - BX 14	0,10 - 0,15	0,20 - 0,30
AX TT - VISA GTI - BX 15 - 16 - 19	0,15 - 0,25	0,35 - 0,45
CX 20 - CX 22	0,10	0,25
CX 25 Essence	0,13 - 0,17	0,18 - 0,22
VISA Diesel - BX Diesel	0,07 - 0,23	0,22 - 0,38
CX Diesel	0,30 - 0,35	0,20 - 0,25

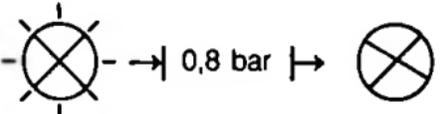
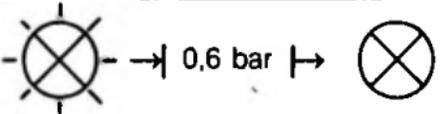
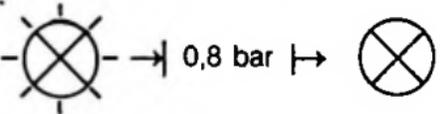
TOUS TYPES	FILTRES A HUILE (Références)	
	PUR FLUX	MANN
AX TT	LS 468 A ou B	
VISA - VISA CLUB	LS 131	
VISA 10 - 11 - 14 TRS - GT BX - BX 14	LS 498 C	95 637 804
AXEL TT	LS 450 A	67 402 58 500
VISA GTI - VISA Diesel BX 15 - 16 - 19 TT Essence CX 20 - 22 - 25 Essence BX Diesel TT	LS 468 A	95 638 747
CX 25 Diesel TT	LS 483	

CONTROLE DE LA PRESSION D'HUILE
TOUS TYPES

	AX TT	VISA - VISA Club V06/644	VISA 109/5F - 108 C	VISA 150 D - 109 K 150 B	VISA 180 A - B6D	BX 161 A - 162	AXEL TT	BX 150 A - 150 C	BX 171 C - D - D2A D6A - 159 A - B	A5 - CX 829 A5 - J6 TA - 500	CX M25 659 - 666 629 - 662	CX M25 648 660
Température (°C)	90	80	90	80	80	80	80	80	90	90	95	
Pression (bar)	4	5,5 à 6,5	3	3	3,5	3,8 à 5	6,2 à 7	3	3,5	4,4	4 à 5	4,5 à 5
Nombre de tr/min.	4000	6000	4000	4000	4000	4000	6000	4000	4000	3000	4000	3500
Adaptateur (N°)	4043-T	4042-T	7001-T	7001-T	7001-T	7001-T	4042-T	4043-T	7001-T	6004-T	6004-T	6004-T
Manomètre (N°)	2279-T	2279-T	2279-T bis	2279-T bis	2279-T bis	2279-T bis	2279-T	2279-T	2279-T bis	2279-T	2279-T	2279-T

TOUS TYPES

MANO-CONTACT D'HUILE MOTEUR

Véhicule	Emplacement	Extinction du témoin	Couple de serrage
AX TT	Au dessus du filtre à huile		2,8 m.daN
VISA	Au dessus du cylindre gauche		2 à 2,5 m.daN
VISA 11 - 14-GT BX 14 TT	Près du filtre à huile		4 à 4,5 m.daN
AXEL TT		2 à 2,5 m.daN	
BX 15-16-19 Ess. et Diesel			2 m.daN
VISA Diesel - VISA GTI			
CX Diesel (M25/660)	Sur le support du filtre à huile		3,3 m.daN
CX (829) - CX (J 6 TA 500)	Près du filtre à huile		2 à 2,5 m.daN
CX Ess. (M25/659) CX Turbo Ess. (M25/662) CX Turbo Diesel (M25/648)	Sur le support du filtre à huile		3,3 m.daN

TEMPERATURE CRITIQUE D'HUILE**TOUS TYPES**

Véhicule	Type moteur	Emplacement	Tarage	Couple de serrage
AXEL 12 TRS	T13/653	Thermocontact sur la partie inférieure arrière du demi-carter droit	Le témoin s'allume entre 128,5 et 131,5° C	2,5 à 3 m.daN
CX 25 IE Atmosphérique CX 25 D Climat CX 25 D Turbo	M25/659 M25/660 M25/648	Thermocontact sur le support de filtre à huile	Le témoin s'allume entre 143,5 et 146,5° C	3 à 3,5 m.daN
CX 25 Essence Turbo et Turbo 2	M25/662	Thermistance sur le support de filtre à huile		

TOUS TYPES

THERMOCONTACT DE COMMANDE DES MOTOVENTILATEURS

	Repère	Fermeture des contacts		Ouverture des contacts	Couples serrage
AX	90°C / 95°C	95°C		90°C	2,8 m.daN
VISA 11 - 14 TRS - GT BX - BX 14	88°C / 79°C	86°C - 89°C		76°C - 80°C	5 m.daN max sauf TURBO
VISA Diesel - GTi BX 15 - 16	84°-79°C / 88°-83°C	1 ^{re} vitesse 2 ^e vitesse	82°C - 86°C 86°C - 90°C	77°C - 81°C 81°C - 85°C	
BX 19 Diesel BX 19 Essence	88°-83°C / 92°-87°C	1 ^{re} vitesse 2 ^e vitesse	80°C - 90°C 90°C - 94°C	81°C - 85°C 85°C - 89°C	
CX 20 CX 25 CX 25 D	88°C / 93°C	91°C - 96°C		91°C - 86°C	Turbo : 2,5 m.daN
CX TT 7/85 →	88°-83°C / 92°-87°C	1 ^{re} vitesse 2 ^e vitesse	86°C - 90°C 90°C - 94°C	81°C - 85°C 85°C - 89°C	LOCTITE FRENETANCH
CX TT → 7/85 Sortie de pompe à eau	55°C / 48°C	53°C - 58°C		51°C - 48°C	

REGULATEUR THERMOSTATIQUE ET BOUCHON DE NOURRICE

TOUS TYPES

Véhicule		Référence du régulateur	Début d'ouverture	Ouverture mini	Tarage du bouchon	
AX TT	Dans le boîtier de sortie d'eau sur la culasse	V4863	88°C + 1°C - 2°C	7 mm à 100° C	1 bar	
VISA GTI		V5348	82°C ^{0°} - 3°C	7,5 mm à 93°C		1,1 bar
VISA 10 - 11 - 14-GT					1,1 bar	
BX Essence					V6633	1 bar
VISA Diesel - BX Diesel						
CX 20 - 22		V6947	86°C ^{0°} - 3°C	7,5 mm à 96°C	1,1 bar	
CX TT (sortie de pompe à eau)						

TOUS TYPES

TEMPERATURE D'ALERTE ET CRITIQUE D'EAU (Thermocontact)

Véhicule	Emplacement		Tarage	Couple de serrage
AX	Sur boîtier thermostatique	Alerte	S'allume à 110° C	1,4 m.daN
VISA 10 - 11 - 14 TRS GT - BX 14	Sur culasse	Alerte	S'allume entre 110°C et 113°C	4,5 m.daN
VISA GTI - Diesel	Sur culasse		S'allume entre 103°C et 107°C	
BX 15 - 16 TT BX 19 essence	Sur culasse	P. alerte	Clignote entre 103°C et 107°C (fiche bleue)	2 m.daN
		Alerte	S'allume entre 110°C et 114°C (fiche jaune)	
BX 19 Diesel (Thermistance sur climat.)		P. alerte	Clignote entre 103°C et 107°C (fiche jaune)	
		Alerte	S'allume entre 108°C et 112°C (fiche grise)	
CX 20 - 25 D CX 22	Sur boîtier thermostatique	Alerte	S'allume à 112°C	
			S'allume à 115°C	
CX TT (sauf CX 25 RD et TRD) Thermistance avec indication sur cadran au tableau de bord	Sur culasse	P. alerte	Clignote à 110°C	3 m.daN
		Alerte	S'allume à 115°C	
CX 25 RD 25 TRD		P. alerte	Clignote à 110°C	
		Alerte	S'allume à 115°C	

ALLUMAGE

Tous Types (sauf 2 cyl.)

Véhicule	Allumeur		Courbes d'avance		Avance dynamique (Capsule à dépression débranchée)	
	BOSCH	DUCELLIER	Centrifuge	Dépression		
AX 10		0 237 009 603		C 040	D 028	8° à 750 tr/min
AX 11		0 237 009 601		C 041	D 029	
AX 14		0 237 009 604		C 042	D 030	
VISA 10		0 237 009 054	525 569	M 160 E	M 160 E	6° à 700 tr/min
VISA 11	7/84 → 1/86 1/86 →	0 237 009 045 0 237 009 057	525 513 525 574	VA 5	VD 5	6° à 700 tr/min
VISA GT	7/84 → 1/86 1/86 →	0 237 009 044	525 510 525 571	M 159 E	M 159 E	8° à 850 tr/min
VISA 14	→ 1/86 1/86 →	0 237 009 043 0 237 009 056	525 490 525 567	M 154 E	M 154 E	8° à 700 tr/min
VISA GTI	→ 1/86 1/86 →	0 237 009 047 0 237 009 063		C 019	D 013	10° à 900 tr/min 30° à 3000 tr/min
AXEL 12			525 406	GA 10	TD 3	27° à 3000 tr/min
BX	5/84 → 1/86 1/86 →	0 237 009 039	525 517 525 577	XA 1	XD 1	8° à 850 tr/min
BX 14	5/84 → 1/86 1/86 →	0 237 009 053	525 518 525 578	XA 2	XD 2	10° à 850 tr/min
BX 15		0 237 009 060		C 023	D 018	10° à 700 tr/min

Tous Types (sauf 2 cyl.)

ALLUMAGE

Véhicule		Allumeur		Courbes d'avance		Avance dynamique (Capsule à dépression débranchée)		
		BOSCH	DUCELLIER	Centrifuge	Dépression			
BX 16	5/84 → 1/86 1/86 →	0 237 009 041 0 237 009 059	525 527	M 148 E	M 148 E	10° à 850 tr/min		
BX 19 Ess. Carbu. (sauf SPORT)		0 237 009 058		C 001	D 001	10° à 850 tr/min		
BX SPORT		0 237 009 046		C 018	D 005	11° à 700 tr/min		
BX 19 GTI		0 237 009 064		C 037	D 019	5° à 900 tr/min		
CX 20	→ 10/86 10/86 →		55 368 525 589	R 303	D 59	10° à 750 tr/min		
CX 22	→ 10/86 10/86 →		525 541 525 588	C 022	D 017	10° à 800 tr/min		
CX 25 Essence		A.E.I		LA 8	LD 4			
CX 25 Ess. Turbo	→ 7/86			LA 11	LD 6			
CX 25 Ess. Turbo 2	7/86 →			EC 002	ED 003			
Véhicule	Allumeur	Courbes d'avance		Réglage du rupteur			Réglage de l'avance	
		Centrifuge	Dépression	Ecartement	Angle de Fermeture	Rapport DWELL	Statique	Dynamique (capsule à dépression débranchée)
AXEL 11	DUCELLIER 525 136	G A9	GD7	0,35 à 0,45 mm	57° ± 3°	63% ± 3%	10° av. PMH sur secteur	27° à 3000 tr/min

COURBES D'AVANCE

AX

A : AVANCE EN DEGRE

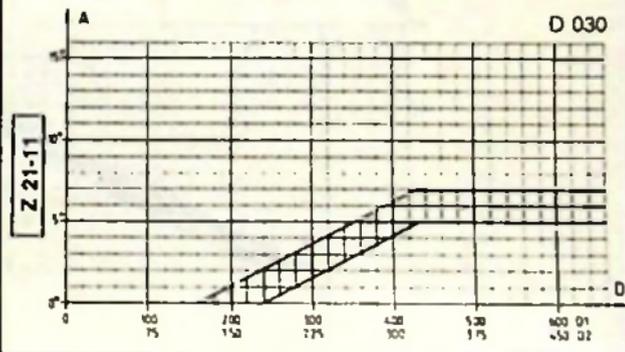
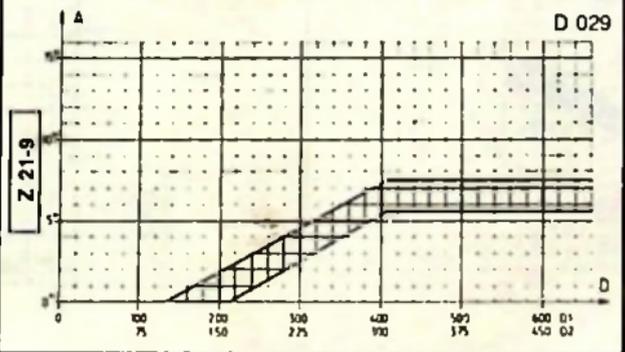
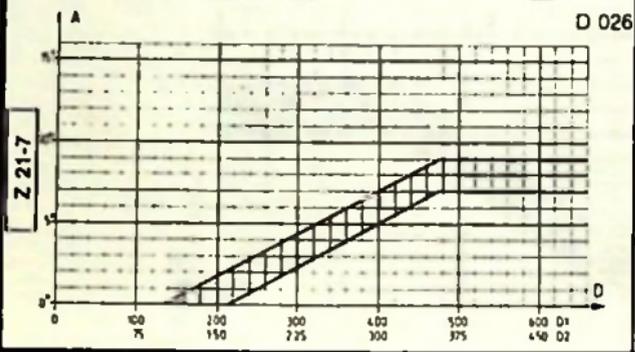
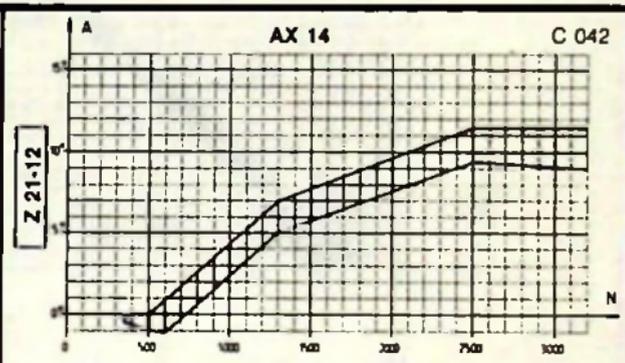
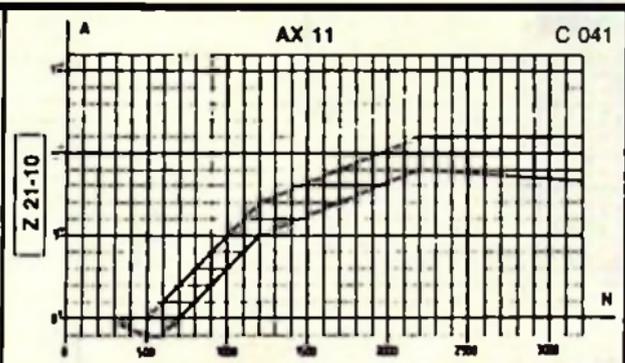
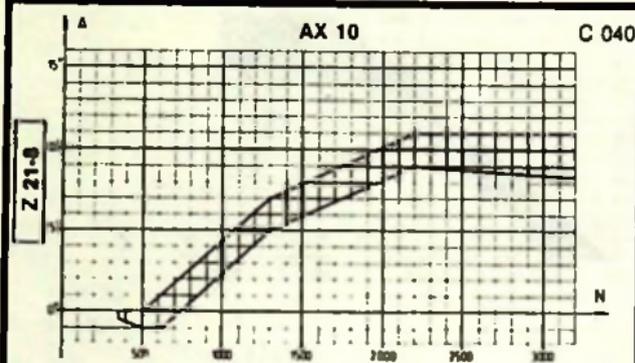
ALLUMEUR POUR LES VEHICULES AX, VISA, AXEL, BX, CX 20, CX 22
MOTEUR POUR LES VEHICULES CX 25

D1 : DEPRESSION EN "m.bar"

N : VITESSE EN TOURS/MINUTE

ALLUMEUR POUR LES VEHICULES AX, VISA, AXEL, BX, CX 20, CX22
MOTEUR POUR LES VEHICULES CX 25

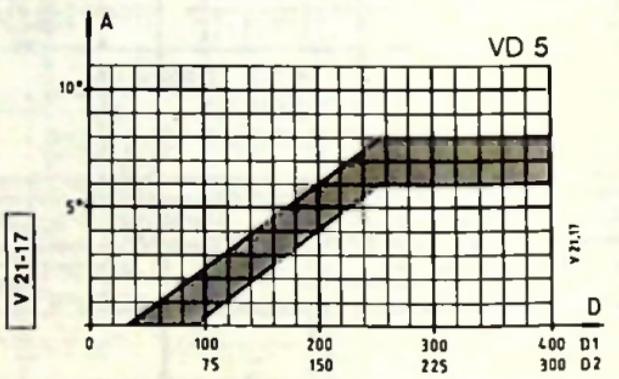
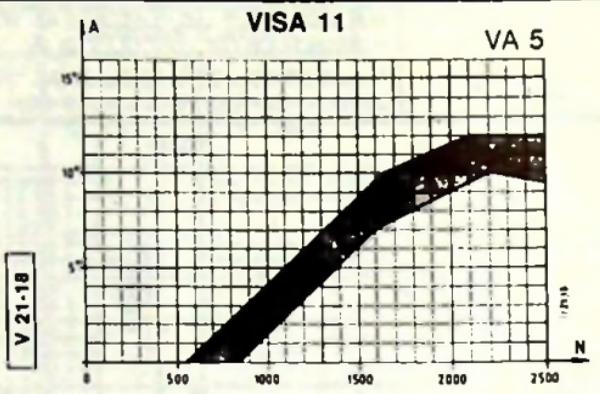
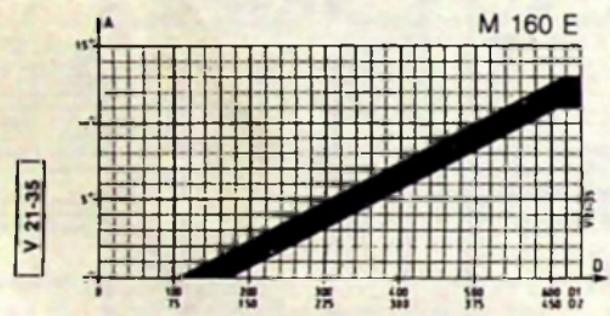
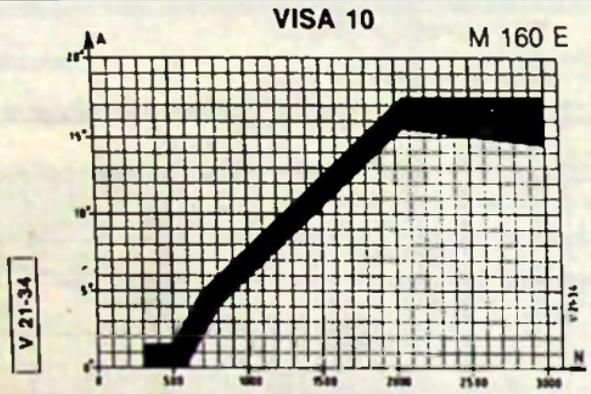
D2 : DEPRESSION EN "mm.Hg"



VISA 10 - VISA 11

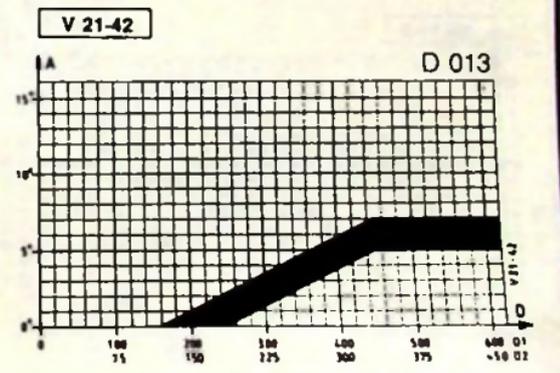
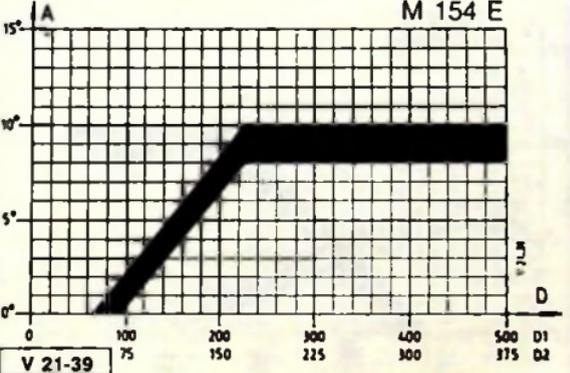
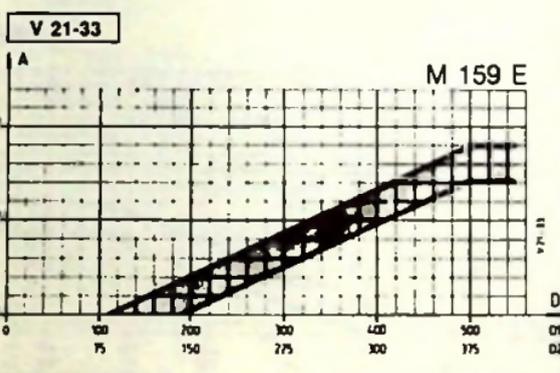
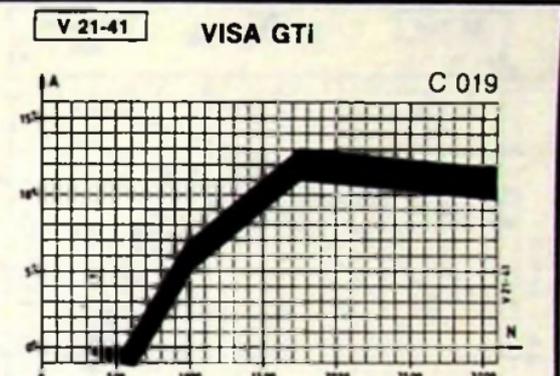
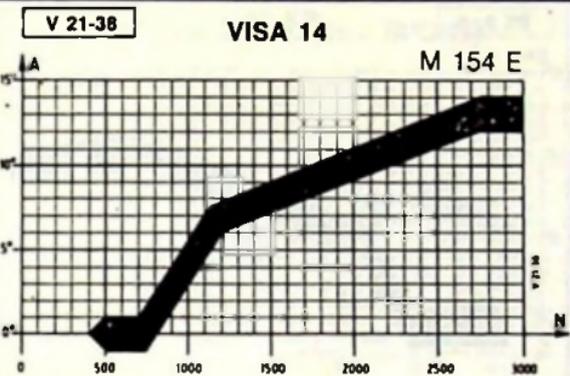
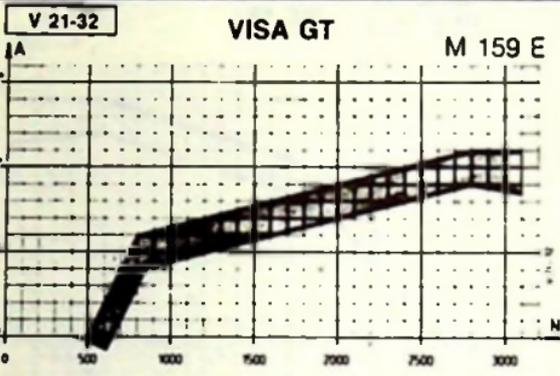
COURBES D'AVANCE

ALLUMAGE



COURBES D'AVANCE

VISA GT - VISA 14 - VISA GTI



COMBUSTION INJECTION ALLUMAGE

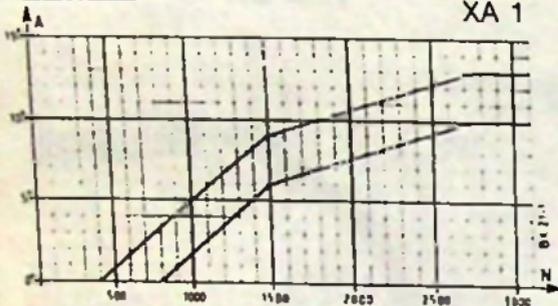
BX - BX 14 - BX 15

COURBES D'AVANCE

BX 21-1

BX

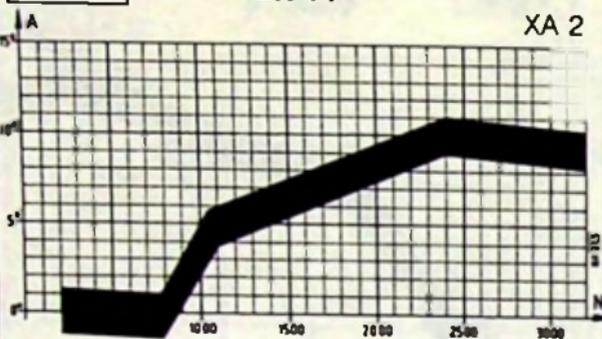
XA 1



BX 21-5

BX 14

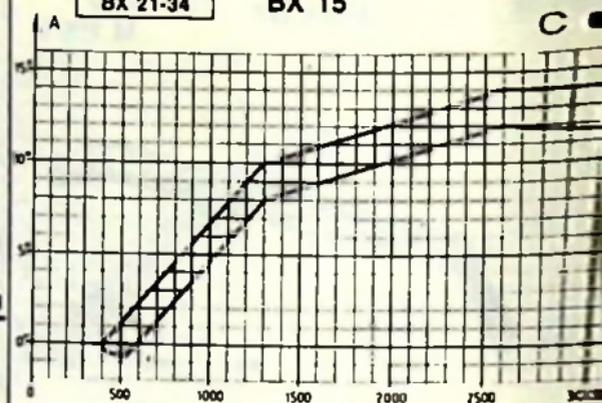
XA 2



BX 21-34

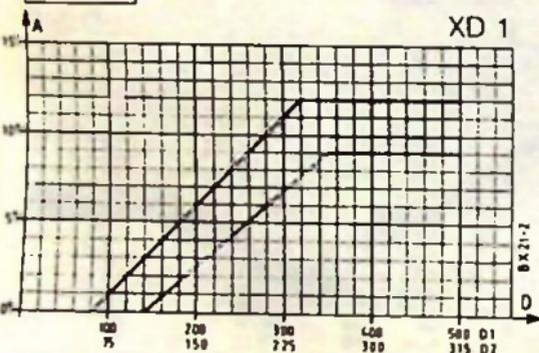
BX 15

C



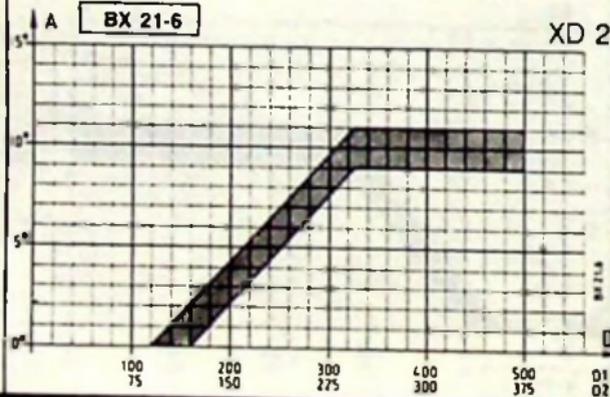
BX 21-2

XD 1



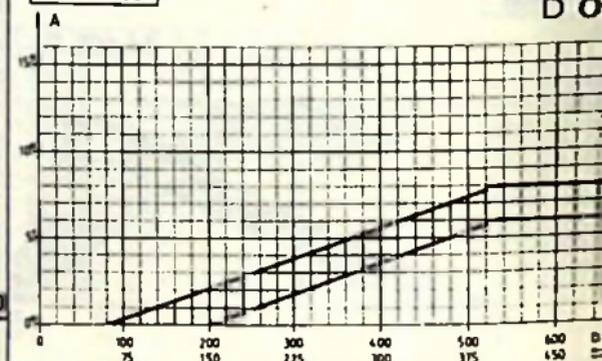
BX 21-6

XD 2



BX 21-35

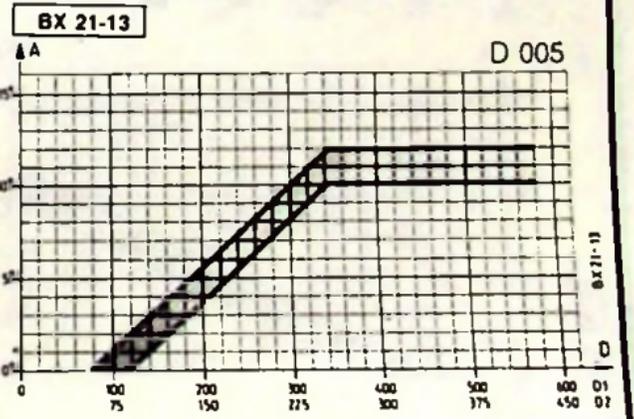
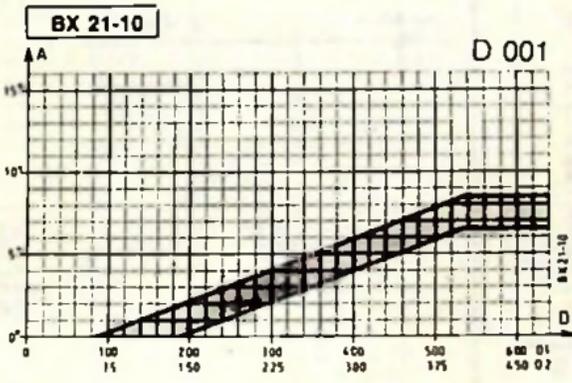
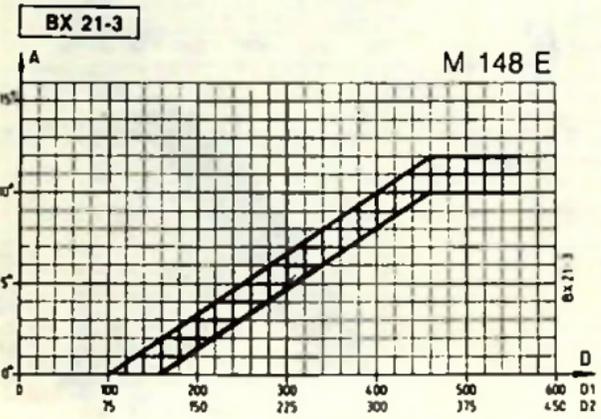
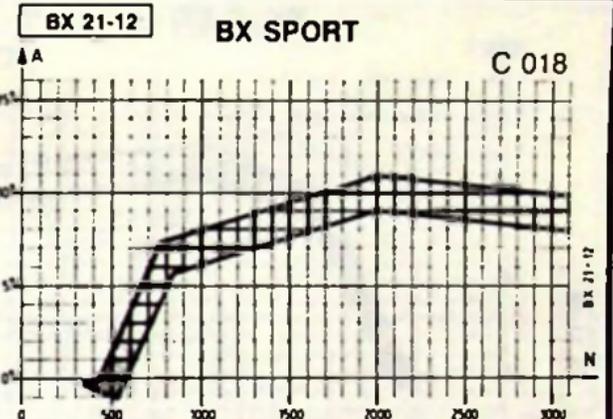
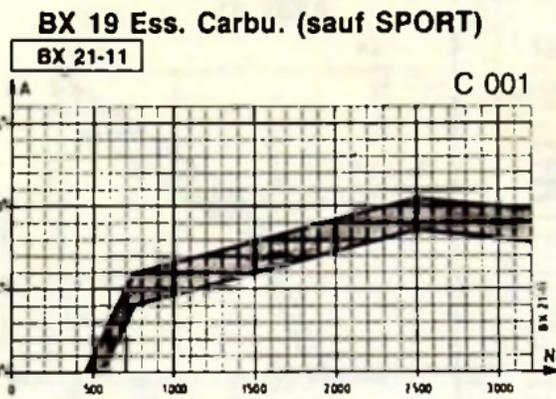
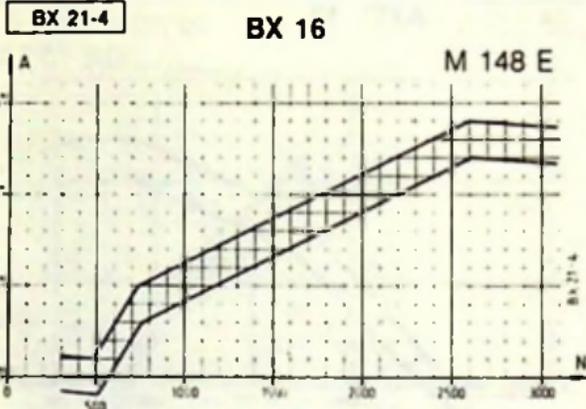
D



ALLUMAGE

COURBES D'AVANCE

BX 16 - BX 19 Ess. Carbu. - BX SPORT

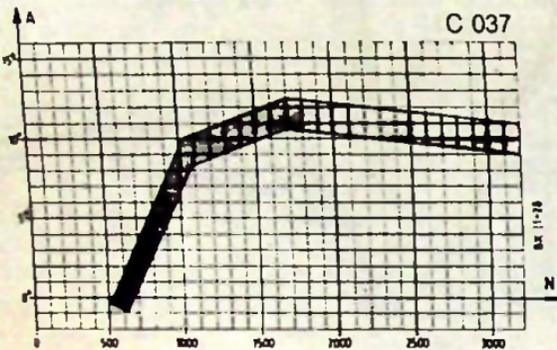


CALIBRATION INJECTION ALLUMAGE

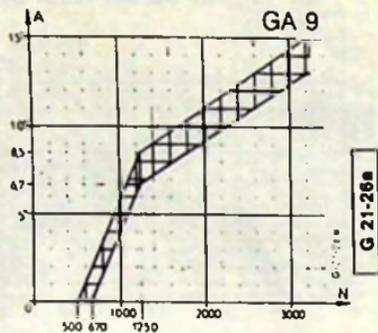
BX 19 GTi - AXEL

COURBES D'AVANCE

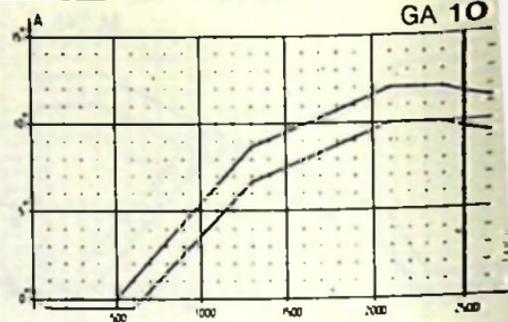
BX 19 GTi



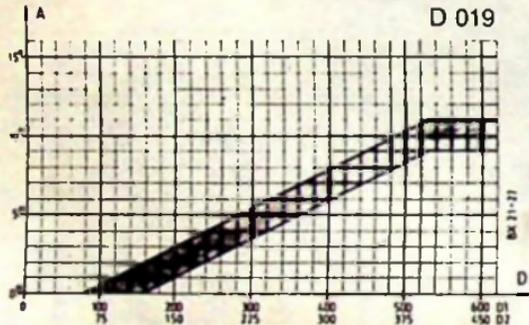
AXEL 11



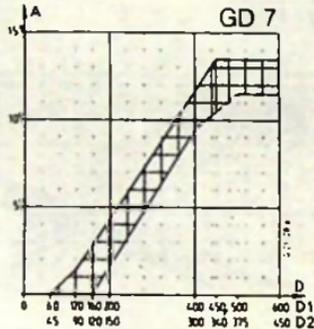
GX 21-3 AXEL 12



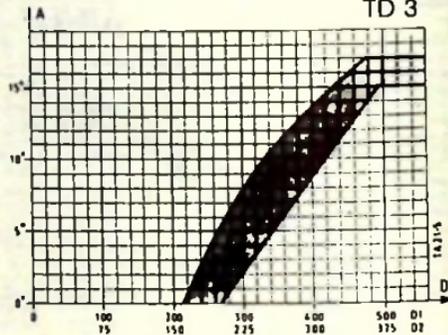
D 019



GD 7



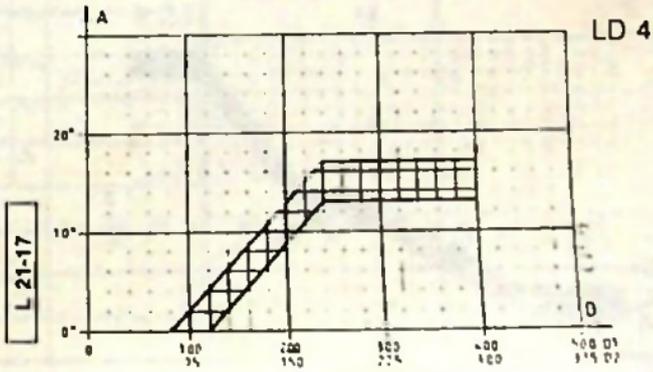
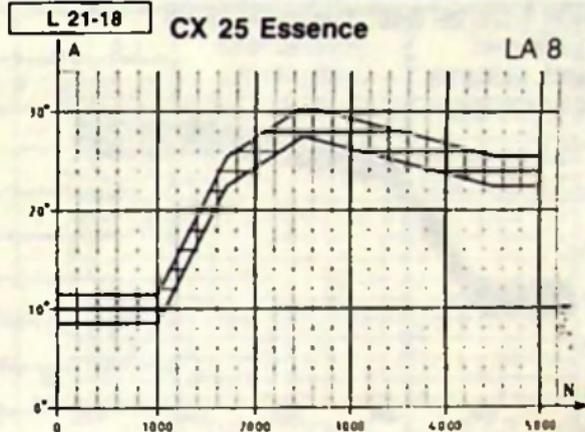
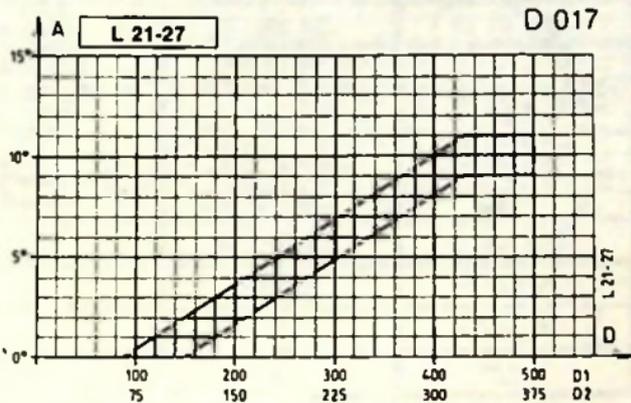
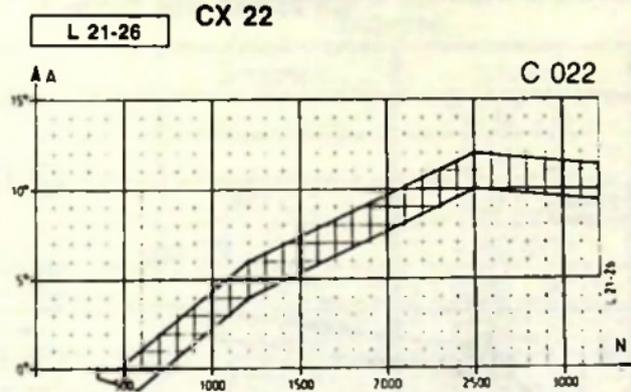
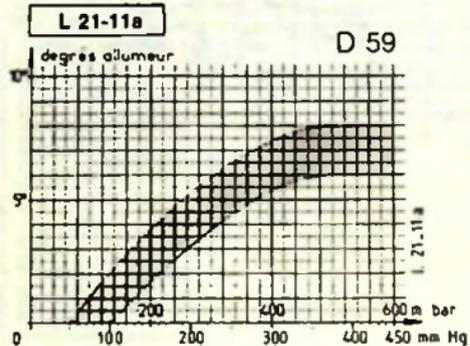
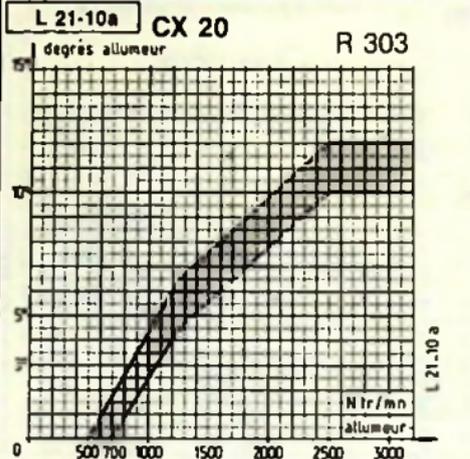
TD 3



ALLUMAGE

COURBES D'AVANCE

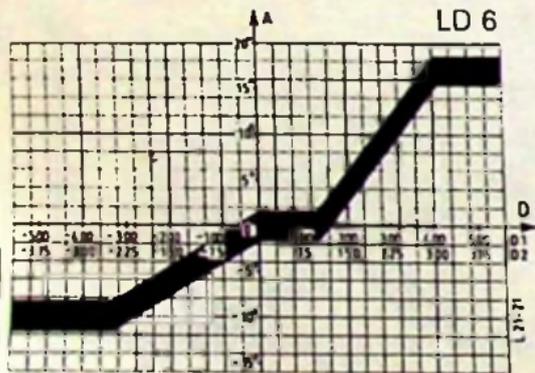
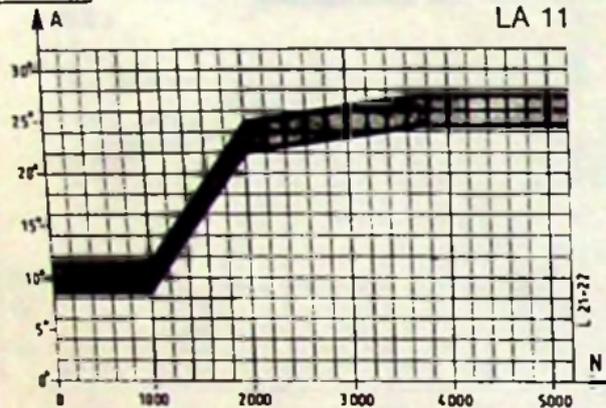
CX 20 - CX 22 - CX 25 Essence



COMBUSTION INJECTION ALLUMAGE

CX 25 Essence Turbo

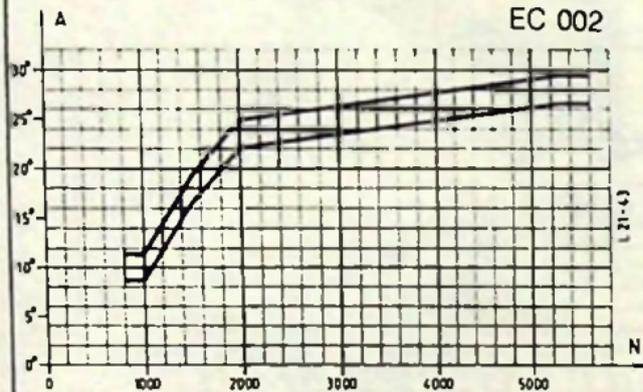
L 21-22 CX 25 Ess. Turbo → 7/86



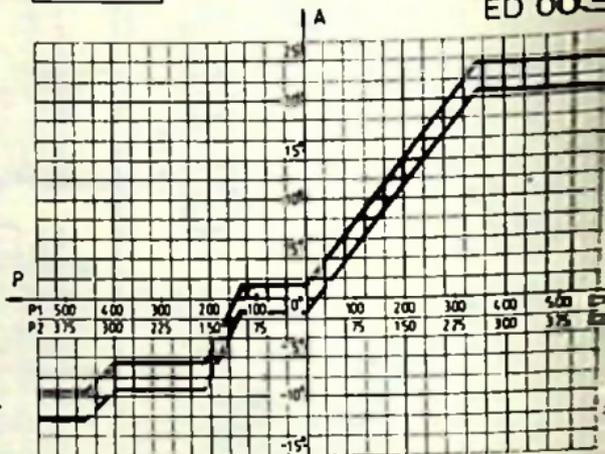
COURBES D'AVANCE

CX 25 Essence Turbo 2 7/86 →

L 21-43



L 21-42



ALLUMAGE

BOUGIES (Série)

TOUS TYPES

Véhicules	Bougies				Ecartement électrodes	Serrage (moteur froid)
	BOSCH	CHAMPION	EYQUEM	MAGNETI-MARELLI		
AX 10 - AX 11 - AX 14			FC 52 LS		0,6 à 0,7 mm	2,5 m.daN
BX 19 GTi			FC 62 LS			
VISA (652 cm ³)		BN 6 Y	800 LJS			
VISA 10 - VISA 11 - VISA 14	H 7 DC	S 281 YC	C 62 LJS			
VISA GT - VISA GTi	H 6 DC	S 279 YC	C 72 LJS			
BX - BX 14	H 7 DC	S 281 YC	C 62 LJS			
BX 15		S 281 YC	C 62 LJS			
BX 16	H 6 DC	S 279 YC	C 72 LJS			
BX 19 Ess. Carb. → 7/86	H 6 DC	S 279 YC				
BX 19 Ess. Carbu. 7/86 →			C 62 LJS	T 8 LC		
BX SPORT		S 279 YC	C 62 LJS			
CX 20	H 7 DC	S 281 YC				
CX 22		S 279 YC	C 72 LJS			
AXEL 11 - AXEL 12		BN 7 Y	800 LJS			
CX 25 Essence		L 82 Y	755 SX		0,8 à 0,9 mm	1,5 à 2 m.daN
CX 25 Essence Turbo		L 82	755 X			

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTION

TOUS TYPES

CARBURATEURS

Véhicules	SOLEX	WEBER
VISA 652 cm ³	26×35 CSIC CIT 244 (→7/82)	32-34 DMTC 2/100 W120-50 (7/82 →)
VISA 10 E - C 15 E	32 PBISA 12 CIT 370 (3/86 →)	
VISA 11	32 PBISA 12 CIT 341 (1/82 →)	
VISA 14	32 PBISA 12 CIT 350 (7/84 →)	
VISA GT		35 IBSH 20-21/100 (5/85 →)
AXEL 652	26×35 CSIC CIT 420	
AXEL - AXEL 11		CARFIL 28 CIC 40 LT 234 (coupe ralenti)
AXEL 12	28 CIC 5 CIT 402	
AX 10		32 IBS H 16/100
AX 11	32 PBISA 16 PSA 411	
AX 14		34 TLP 3/100
AX SPORT	40 ADDHE 52 ¹ - 52 ²	
BX	30 - 30 Z2 CIT 329 (9/82 →)	
BX 14	32 - 32 Z2 CIT 348 (9/82 →)	
BX 15		36 TLP 1/100

CARBURATEURS
TOUS TYPES

Véhicules	SOLEX	WEBER
BX 16 Taux 8,3		32-34 DRTM 13/100 W 138-50
+ climat		32-35 DRTM 15/100 W 141-50
BX 16	34-34 CIT 385-7	32-34 DRTC 3/100 W129-50 (1/84 →)
+ BVA		32-34 DRTC 4/100 W 130-50 (7/84 →)
+ BVA + climat		32-34 DRTC 8/100 W 136-50
BX 19 TRS	34-34 Z ¹ CIT 391 → N° PR 3492	
+ climat	34-34 Z ¹ CIT 391	
N° PR 3492 →	34-34 Z ¹ PSA 427	
+ climat	34-34 Z ¹ PSA 428	
+ BVA		34-34 DRTC 14/100 W 147-50
BVA + climat		34-34 DRTC 15/100 W 148-50
CX 20		34 DMTR 120/100 W 149-50
CX 22		34 DMTR 110/100 W 145-50

TOUS TYPES

REGLAGE PAPILLONS ET VOILETS DE DEPART

Véhicule	Carburateur	Ouverture positive 1 ^{er} corps (voilet de départ fermé)	Entrebâillement du volet de départ par capsule de dénoyage
VISA 652 cm ³	SOLEX CIT 244	Fonction réglage ralenti	Sous 500 m.bar : pige de 3,2 mm \pm 0,5
	WEBER W120-50	Pige de 0,75 mm	Sous 530 m.bar : pige de 3,5 mm \pm 0,3
AXEL 652 cm ³	SOLEX CIT 420	Fonction réglage ralenti	Sous 500 m.bar : pige de 3,2 mm \pm 0,5
VISA 11	SOLEX CIT 341	Pige de 0,75 mm	
VISA 14	SOLEX - Peu 350		
VISA GT	WEBER W20-21/100	Pige de 0,40 mm	Sous 400 mmHg : pige de 3,25 mm
AXEL 11	CARFIL OLT 234	Pige de 1,25 mm \pm 0,05	Sous 350 m.bar : pige de 3,6 mm \pm 0,3
AXEL 12 AM 87 →	SOLEX CIT 402	Pige de 1,30 mm \pm 0,05	Sous 350 m.bar : pige de 2,5 mm \pm 0,3
AX 10	WEBER W16/100	Pige de 0,80 mm	Sous 400 mmHg : pige de 4 à 4,5 mm
AX 11	SOLEX PSA 411		Sous 500 mbar : pige de 3 mm
AX 14	WEBER 3/100		Sous 400 mmHg : pige de 4,75 mm
AX SPORT	SOLEX CIT 52 ¹ et 52 ²	Starter à glace	
BX	SOLEX CIT 329	Pige de 0,90 mm	Sous 350 m.bar : pige de 3,2 \pm 0,5 mm
BX 14	SOLEX CIT 348	Pige de 0,75 mm	Sous 350 m.bar : pige de 3,7 mm \pm 0,5
BX 15	WEBER 36 TLP	Pige de 0,80 mm	Sous 400 m.bar : pige de 5 \pm 0,25 mm

REGLAGE PAPILLONS ET VOLET DE DEPART
TOUS TYPES

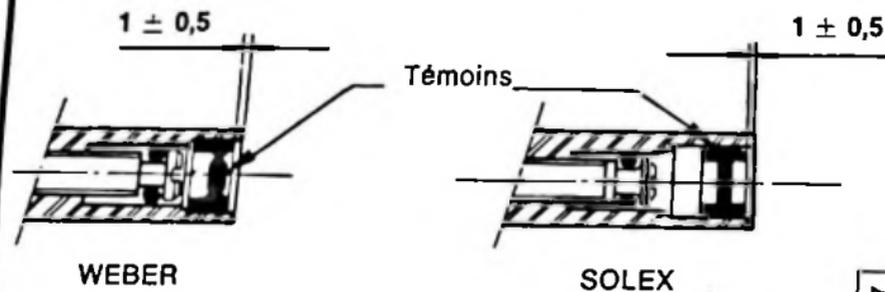
Véhicule	Carburateur	Ouverture positive 1 ^{er} corps (volet de départ fermé)	Entrebâillement du volet de départ par capsule de dénoyage
BX 16	WEBER W 128-50	Pige de 0,50 mm à + 20°C	Sous 350 m.bar, pige de 4,5 mm à 20°C
climat	WEBER W129-50		
BVA + climat	WEBER W136-50		
BX 16	SOLEX CIT 385/7	Pige de 0,45 mm à + 20°C	Sous 350 m.bar, pige de 6 mm ± 0,5 à + 20°C
BX 19 TRS	SOLEX CIT 391 → 3492	Pige de 0,45 mm à + 20° C	
climat	SOLEX CIT 391¹ → 3492		
N° PR 3492 →	SOLEX PSA 427		
climat	SOLEX PSA 428		
BVA climat	WEBER W148-50	0 ± 1 mm (OUT 104 089 T)	Pige de 4,5 mm ± 1
BX taux 8,3	WEBER W138-50	Pige de 1,20 mm ± 0,05	Sous 530 m.bar, pige de 4,5 mm
climat	WEBER W141-50		
CX 20	WEBER W149-50	Pige de 1,15 à 1,25 mm	Sous 530 m.bar, pige de 4 mm ± 0,25
CX 22	WEBER W145-50	Pige de 1,35 à 1,40 mm	Sous 530 m.bar, pige de 4 mm ± 0,25

**CARBURATION
INJECTION**

NOTE : Depuis 9/1976 les carburateurs sont équipés de témoins d'inviolabilité sur les vis de richesse (SOLEX et WEBER) et sur les vis d'entraînement de (ou des) papillons(s) SOLEX (Coffret 4029-T pour dépose et pose).

	Couleur témoin d'origine	Couleur témoin « Réparation » (P.R.)
SOLEX WEBER	Noir Blanc	Blanc Noir

Carburateurs à vis de richesse noyée

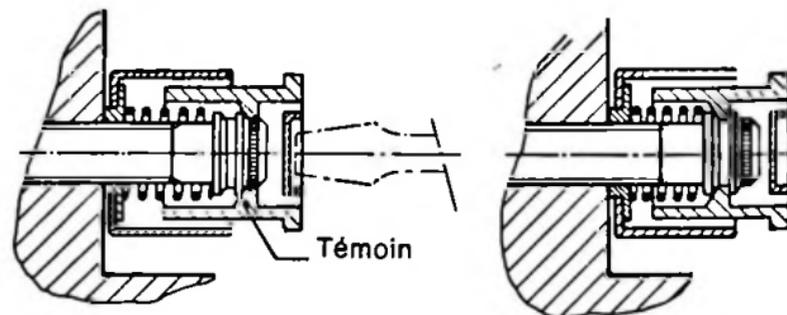


Position des témoins après mise en place définitive.

G. 14-27

A. 14-32

Carburateurs à vis de richesse avec coupelle



Pré-encliquetage du témoin
(Position réglage)

Encliquetage
définitif

Réglage du ralenti et de la teneur en CO-CO₂**Conditions de réglage**

: Tirette de starter repoussée.
Culbuteurs et allumage bien réglés.
Bougies conformes et en bon état.
Filtre à air : cartouche en bon état.
Température d'huile : 80°C.
Température de l'air ambiant : entre 15°C et 30° C.
Retour parfait du (ou des) papillon(s).

Réglage (1^{er} cas)

: Carburateur sans vis de volume d'air de ralenti (vis d'air carburateur SOLEX).
Régler à l'aide de la vis de richesse et de la vis de butée de papillon, du 1^{er} corps **seulement**.

(2^e cas)

: Carburateur avec vis de volume d'air de ralenti. Régler à l'aide de la vis de volume et de la vis de richesse.
Régler le régime de ralenti et la teneur en CO-CO₂ aux valeurs données dans les tableaux pages 86 et 87 en conformité avec les normes anti-pollution en vigueur.
La teneur résultante (CO corrigé) doit toujours inférieure à 4,5 % (voir abaque page 88).

TOUS TYPES

ANTIPOLLUTION

Véhicules	Ralentis (tr/min)	Antipollution (%)		Observations
		Teneur CO	Teneur CO ₂	
VISA - AXEL 652	800 ± 50	0,8 → 1,2	≥ 9	
VISA 10 - 11 - 14 - C15 E	700 ± 50			
VISA GT	950 ± 50	1,5 → 2,5		
VISA GTI	850 ± 50	0,5 → 1	> 10	
AXEL - AXEL 11	900 ± 50	1 → 2,5		
AXEL 12	700 ± 50	0,8 → 1,5	> 9	
AX 10 - 11 - 14	750 ± 50	0,8 → 1,2		
AX SPORT	850 ± 50	1 → 2		
BX	700 ± 50	0,8 → 1,2		
BX 14 TT	800 ± 50	0,8 → 1,5		
BX 15	700 ± 50	1 → 2	> 10	
BX 16 TT BV M	650 ± 50	1 → 2		
BX 16 Climat				
BX 16 BVA (vitesse engagée)				
BX 19 TRS	650 → 850		0,8 → 1,5	Climat en fonctionnement 850 · $\frac{\%}{\text{tr/min}}$ Préréglage à vide : 850 · $\frac{\%}{\text{tr/min}}$

CARBURATION
INJECTION

ANTIPOLLUTION

TOUS TYPES

Véhicules	Ralentis (tr/min)	Antipollution (%)		Observations
		Teneur CO	Teneur CO ₂	
BX 19 TRS BVA	650 → 850	0,8 → 1,5	> 10	Préréglage à vide
BX 19 TRS Climat				Climat en fonctionnement 850 ^{+ 100} ₀ tr/min
BX 19 TRS BVA + Climat				Vitesse engagée + climat en fonctionnement 650 tr/min
BX 19 GTI	800 ^{+ 50} ₀	1 → 2	> 10	Climat en fonctionnement 950 tr/min
BX 19 GTI Climat				
CX 20 - CX 22	800 ± 50	0,8 → 1,5	≥ 9	
CX 20 - CX 22 Climat				Climat en fonctionnement 900 ^{+ 50} ₀ tr/min
CX 25 RI - 25 GTi - 25 TRI. Bk	750 → 800	0,8 → 1,2	> 10	Climat en fonctionnement 1000 ^{+ 50} ₀ tr/min
+ Climat				Vitesse engagée 700 → 750 tr/min. clim. en fonct.
Prestige BVA + Climat	800 ± 50	0,5 → 1,3	> 10	Climat en fonctionnement 950 ± 50 tr/min
CX25 GTI Turbo 2	750 → 800			Climat en fonctionnement 1000 ^{+ 50} ₀ tr/min
+ Climat				Vit. engagée + climat. en fonct. 900 → 1000 tr/min
Prestige 25 Turbo 2	800 → 850			
+ BVA				

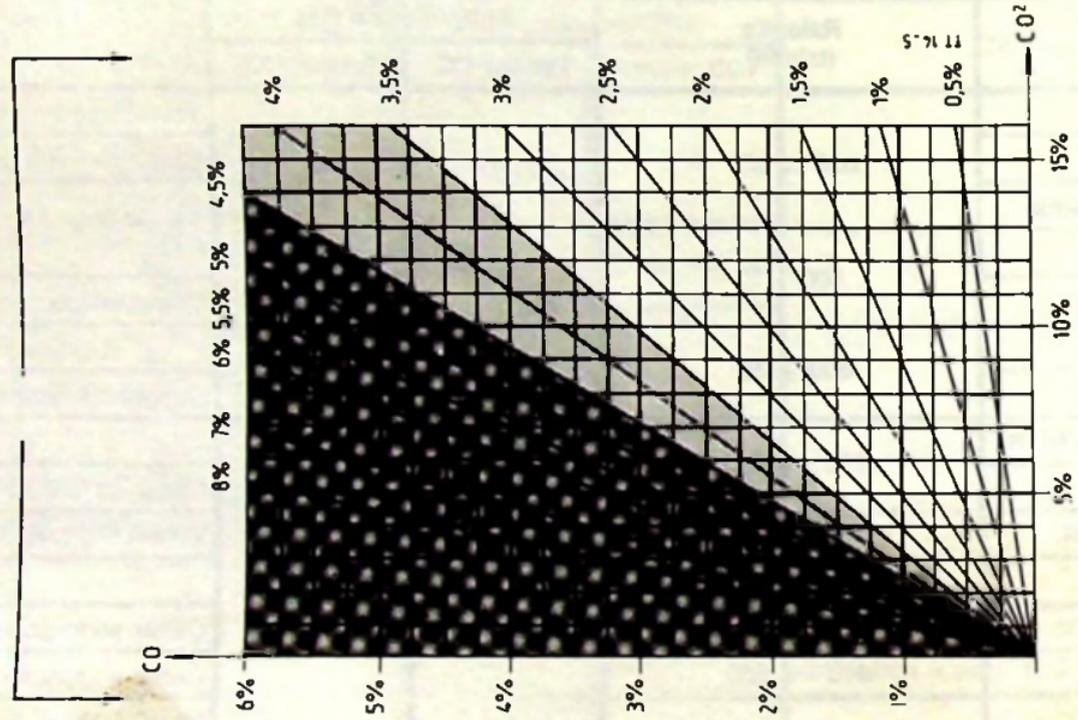
CARBURATION
INJECTION

TT.14-5

TOUS TYPES

TENEUR EN CO
(lue sur analyseur)

TENEUR RESULTANTE
(CO corrigé)

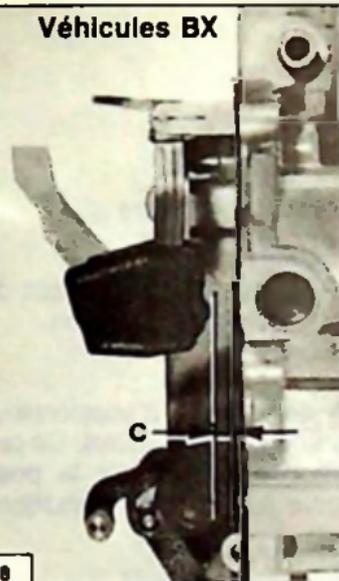


TENEUR EN CO₂ (lue sur analyseur)

NIVEAU DE CUVE

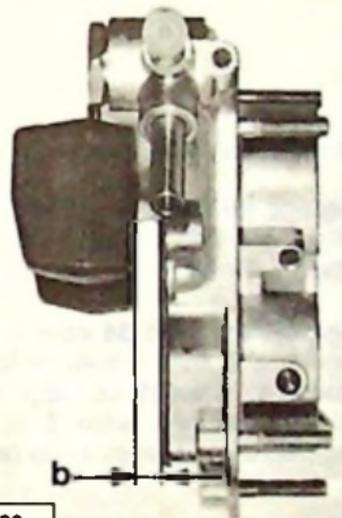
TOUS TYPES

Véhicules BX



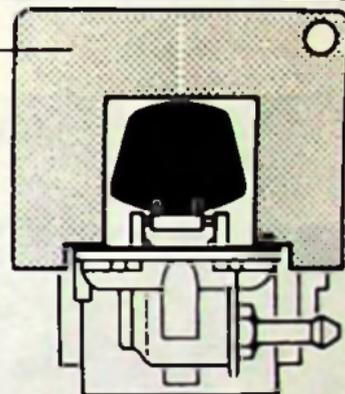
82-1758

Véhicules CX et VISA



13720

OUT 10 4066-T



TT 144

Carburateurs SOLEX :

Le réglage du niveau de cuve s'effectue à l'aide d'un ensemble de calibres de contrôle SOLEX disponible au Département des pièces de rechange sous la référence

OUT 10 4066-T

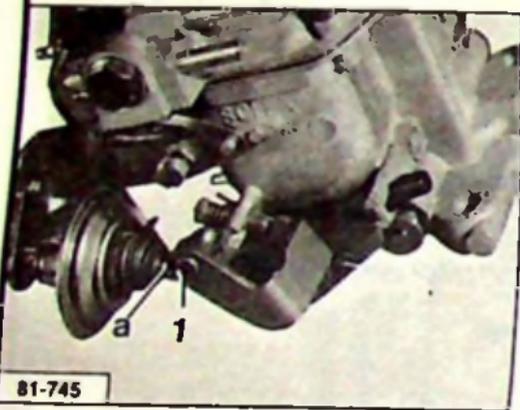
Dessus de cuve déposé et retourné, joint en place, présenter le calibre sur le flotteur.

Tolérance entre calibre et flotteur : ± 1 mm.

Carburateurs WEBER : Maintenir le couvercle verticalement, languette au contact de la bille du pointeau, sans enfoncer celle-ci, et joint en place.

VISA - CX « b » = $7 \pm 0,25$ mm

BX « c » = $7,5 \pm 0,25$ mm



81-745

SOLEX



80-1775

WEBER

VEHICULES AXEL :

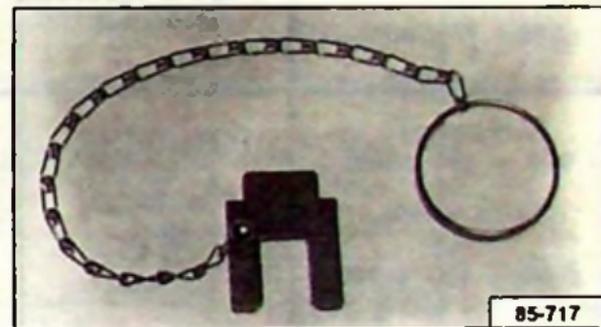
Réglage du frein de ralenti : (voir photo).

Moteur à **4 250 tr/mn**, l'extrémité « a » doit être au contact de la patte (1). Sinon, positionner la capsule pour cette condition.

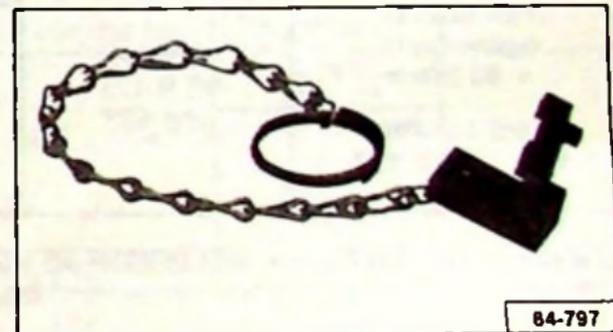
Contrôle du frein de ralenti :

Régime à **5 000 tr/mn**, relâcher la commande d'accélérateur et mesurer le temps de passage entre **4 500** et **1 200 tr/mn**. Ce temps doit être compris entre **2** et **4,5** secondes. Agir sur la position d'accrochage du ressort de rappel pour obtenir cette condition.

CARBURATEUR WEBER
voir MAN 008890 - (BX ① - N° 31)
Utiliser **OUT 104 089 T**



CARBURATEUR SOLEX
voir MAN 008890 - (BX ① - N° 13)
Utiliser **OUT 180 143 T**



Réglages (ralenti 750 + 50 tr/min - 0)	Pompe à injection Référence	Calage statique Avance initiale (cylindre N° 4)	Contrôle dynamique du calage (au ralenti)	Filtre	Porte injecteur Référence	Injecteur		
						Référence	Tarage	
Anti-calage : 900 ± 100 tr/min Régime régulation tr/min : à vide 5 100 ± 100 en charge 4 600 ± 150	ROTO-DIESEL ou CONDIESEL DPC R 844 3261 type 052	2,26 ± 0,05 mm soit 16° avant le P.M.H.	14° ± 1°	ROTO DIESEL CAV Réf. 7111-296		→ 12/84 LCR 6730 705 RDNOSDC 6850		115 ± 5 bars
						→ 9/85 LCR 6730 705 B RDNOSDC 6850 B		
						9/85 → LCR 6730 705 C RDNOSDC 6850 C		
Débit résiduel : régime ralenti + 50 tr/min ralenti accéléré : 950 ± 50 tr/min	BOSCH VE R 171 type 523	0,80 ± 0,03 mm soit 9°30' avant le P.M.H. Levée du piston de pompe 0,30 mm après son P.M.B.	14° + 1° 0	PURFLUX C112	KC 17-S-42	→ 4/85 DNOSD 256		130 + 5 bars 0
						4/85 → DNOSD 256/		

Le panachage des équipements BOSCH est interdit avec les équipements ROTO-DIESEL ou CONDIESEL.
Le panachage injecteurs, porte-injecteurs d'une même marque est toléré à condition d'être de même référence.

CARACTERISTIQUES

BX 19 D

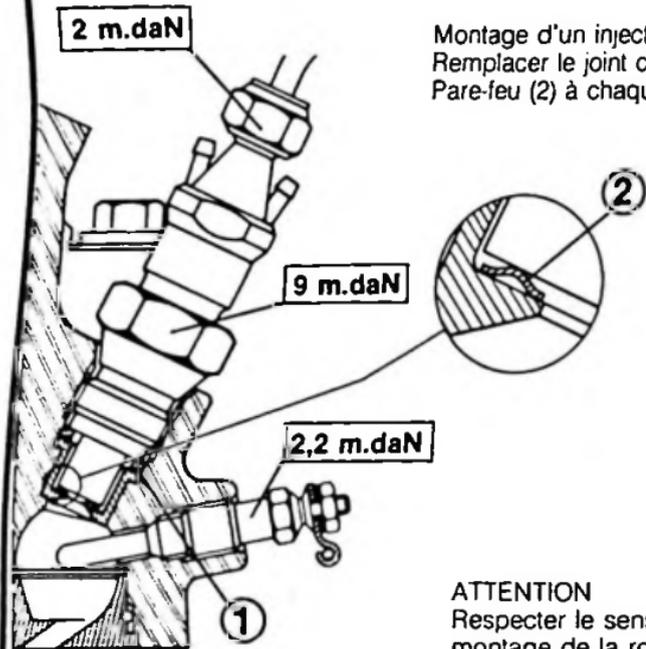
Réglages (ralenti 750 + 50 tr/min - 0)	Pompe à injection Référence	Calage statique Avance initiale (cylindre N° 4)	Contrôle dynamique du calage (au ralenti)	Filtre	Porte injecteur Référence	Injecteur	
						Référence	Tarage
Anti-calage : 900 ± 100 tr/min Régime régulation tr/min . à vide 5 100 ± 100 en charge 4 600 ± 150	ROTO-DIESEL ou CONDIESEL type 047 DPCR 844 3161 A	2,26 ± 0,05 mm soit 16° avant le P.M.H.	17° ± 1°	ROTO DIESEL CAV Réf. : 7 111 796	LCR 6730 702	RDNOSDC 6751	(en bar) 115 ± 5
	ROTO DIESEL ou CONDIESEL type 047 DÇPR 844 3261 C		14° ± 1°		→ 12/84 LCR 6730 705 RDNOSDC 6850		
					→ 9/85 LCR 6730 705 B RDNOSDC 6850 B		
					9/85 → LCR 6730 705 C RDNOSDC 6850 C		
Débit résiduel : régime ralenti + 50 tr/min ralenti accéléré 950 ± 50 tr/min	BOSH type 162 → 9/86	0,57 ± 0,03 mm soit 8° avant le P.M.H. - Levée de piston de pompe 0,30 mm après son P.M.B.	13° ± 1°	PURFLUX C180	KCA 17-S-42	→ 4/85 DNOSC 256	130 + 5 0
	9/86 → BOSCH type 162-1					4/85 → 9/86 DNOSC 256/	
						9/86 → DNOSC 256/- Repère pont rose	

Le panachage des équipements BOSCH est interdit avec les équipements ROTODIESEL ou CONDIESEL.

Le panachage injecteurs, porte injecteurs d'une même marque est toléré à condition d'être de même référence.

* Sur BX 19 TRD, déconnecter le capteur de compte-tours et le brancher à la prise diagnostic.*

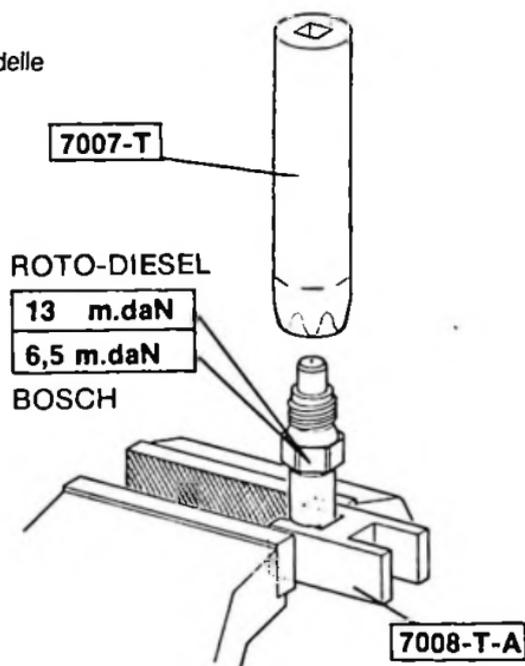
Le montage des anciens injecteurs avec une nouvelle pompe et le montage de nouveaux injecteurs avec une ancienne pompe sont prohibés.



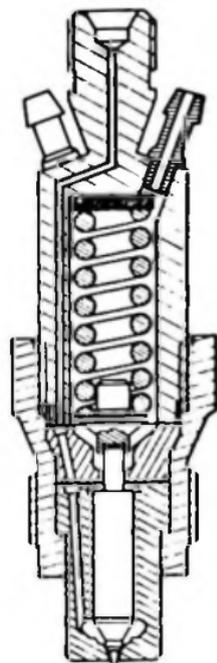
Montage d'un injecteur :
Remplacer le joint cuivre (1) et la rondelle
Pare-feu (2) à chaque démontage.

ATTENTION
Respecter le sens de
montage de la rondelle (2)

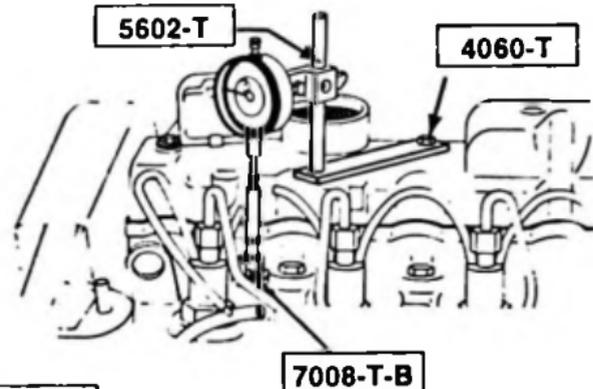
BX 14-20 ■



BX 14-24

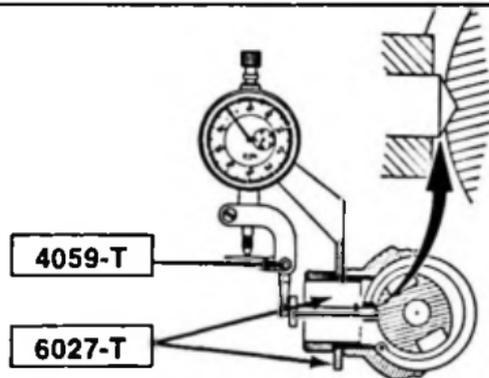


BX 14-10



BX. 14-B

L. 14-41

**Moteur 161 A (VISA) et 162 (BX)****Calage du moteur :** (cyl. n° 4) temps compression.

Placer la pige 7008-T.B sur la culasse.

Placer le support 4060-T sur le couvre-culasse et y fixer le comparateur avec le support 5602-T.
Rechercher le P.M.H. Tourner le moteur en **sens inverse** d'un quart de tour puis revenir en **sens normal** jusqu'à $2,26 \pm 0,05$ mm avant le P.M.H.

Calage de la pompe

Monter l'outillage calage de pompe (figure ci-contre).

Placer la pompe au point d'injection. Mettre le comparateur au « 0 ».

Serrer les fixations de pompe, l'aiguille ne devant pas bouger.

Contrôle du calage :

Tourner le moteur en sens inverse de rotation (environ 4 mm au comparateur moteur), puis dans le sens de marche.

Lorsque le comparateur sur corps de pompe remonte de $0,01$ à $0,02$ le moteur doit être à $2,26 \pm 0,05$ mm avant le P.M.H. Sinon reprendre le calage.

Moteur 161 A (VISA) et Moteur 162 (BX)

Calage du moteur : (Cyl. n° 4) temps compression :

Placer la pige **7008-T-B** sur la culasse.

Mettre le comparateur en place à l'aide des supports **4060-T** et **5602-T**.

Rechercher le P.M.H. puis tourner le moteur en sens inverse et revenir en sens normal à : **0,72 mm** (Moteur 161 A) - **0,57 mm** (Moteur 162).

Calage de la pompe :

Monter l'outillage de calage de pompe (figure ci-dessous).

Rechercher le P.M.B. du piston puis de la pompe (tourner la pompe vers l'extérieur) et mettre le comparateur à « 0 ».

Amener le piston à **0,30 mm** après le P.M.B. (tourner la pompe vers l'intérieur du moteur). Serrer les fixations de la pompe, l'aiguille du comparateur ne devant pas bouger.

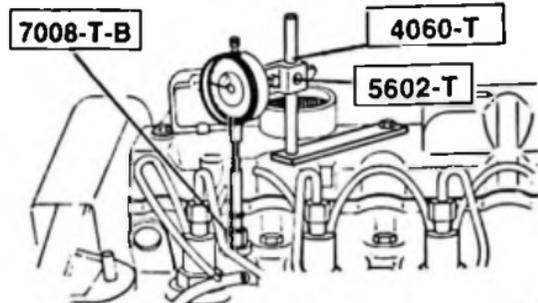
Contrôle du calage :

Tourner le vilebrequin en sens inverse de rotation.

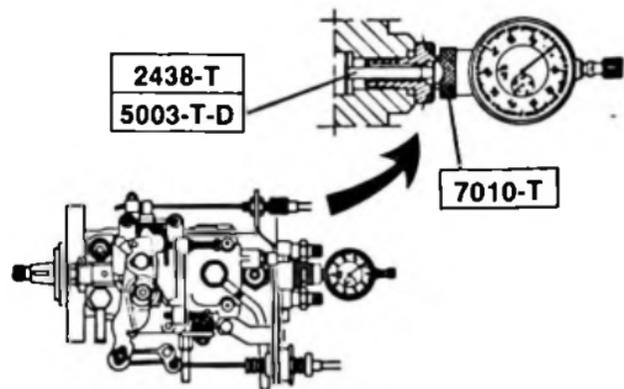
Contrôler la position du comparateur sur la pompe (aiguille à « 0 »).

Ramener le moteur dans le sens de rotation jusqu'au point où le comparateur sur pompe indique **0,30 mm**.

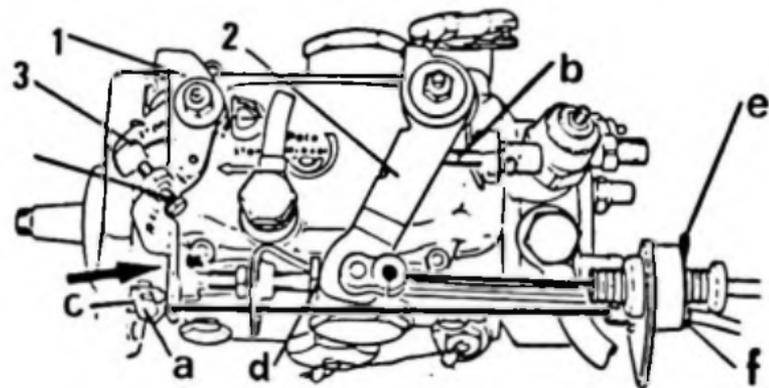
Dans cette position, le comparateur sur culasse doit indiquer : **0,72 ± 0,03 mm** (Moteur 161 A) - **0,57 ± 0,03 mm** (Moteur 162) sinon reprendre le calage.



BX-14-



V.14-31



Moteur froid : Contrôle du ralenti accéléré.

Vérifier que le levier (1) est en butée (suivant →), sinon le régler par « a » et le tendeur « f ».

Moteur chaud : Le levier (1) doit être **en appui** et le câble **détendu**.

Tendre le câble d'accélérateur à fond (moteur stoppé) et vérifier que le levier (2) est en butée sur « b », sinon modifier la position de l'épingle « e ».

Débit résiduel (anti-calage), moteur tournant.

Mettre une cale de 3 mm entre le levier (2) et « d ».

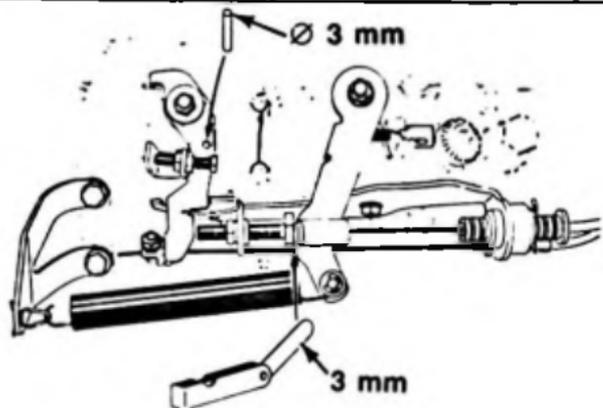
Engager une pige de $\varnothing = 3 \text{ mm}$ dans le levier (1) en poussant le levier de stop (3), puis régler à $900 \pm 100 \text{ tr/mn}$ par « d ». Déposer la pige et la cale.

Ralenti : $750 \begin{matrix} + 50 \\ 0 \end{matrix} \text{ tr/mn}$ en agissant sur « c ».

Décélération du moteur : de 3000 tr/mn vers « 0 ».

. décélération trop rapide (calage) : desserrer « d » de 1/4 de tour.

. décélération trop lente : serrer « d » de 1/4 de tour.



Moteur froid :

Contrôle du ralenti accéléré.

Vérifier que le levier (1) est en butée (suivant \rightarrow) sur la vis (2) sinon régler par le tendeur a la tension du câble b.

Moteur chaud :

Le câble b doit être détendu.

Moteur arrêté : appuyer à fond sur la pédale d'accélérateur, vérifier que le levier (3) est en butée sur la vis (4), sinon modifier la position de l'épingle c.

Réglage du ralenti :

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

Agir sur la vis (6) pour obtenir un régime de rotation : 750 ± 50 tr/mn.

Réglage du débit résiduel :

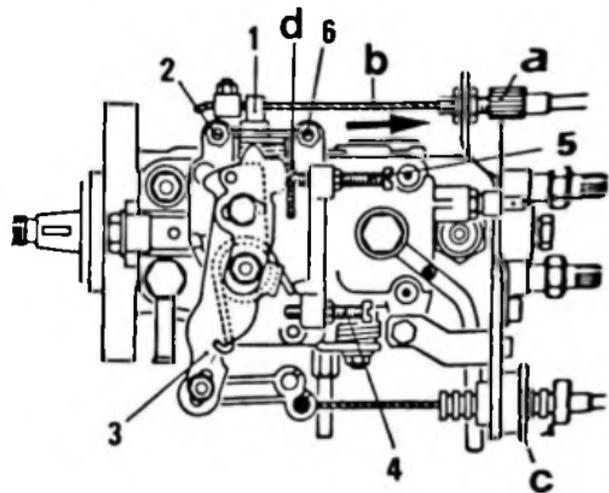
Engager une cale d de 1 mm entre le levier (3) et la vis (5).

Régler celle-ci (5) pour obtenir un régime supérieur de 50 tr/mn au régime ralenti.

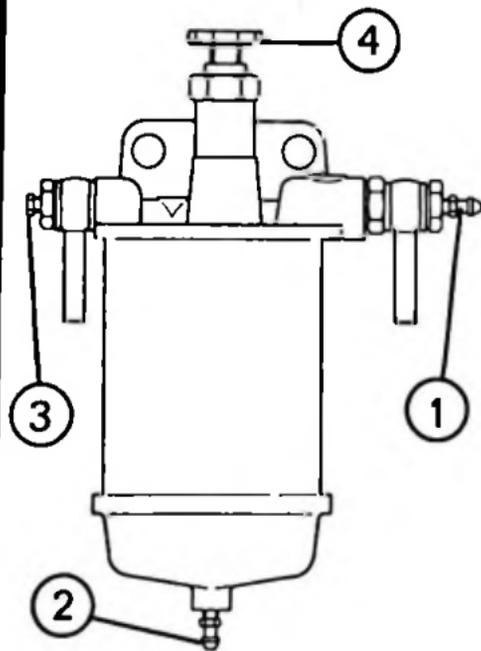
Réglage du ralenti accéléré :

Amener le levier (1) en butée sur la vis (2) et agir sur cette vis pour obtenir un régime de rotation de 950 ± 50 tr/mn.

Vérifier l'efficacité de la commande manuelle de STOP.



V.14-30



BX. 17-4

Purge du circuit de gazole

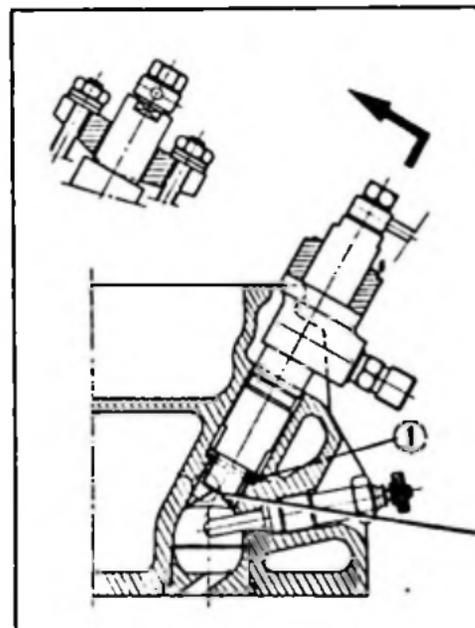
Placer un tube et desserrer la vis de purge (1). Desserrer et actionner la pompe manuelle (4) jusqu'à ce que le gazole s'écoule sans bulle d'air. Resserrer la vis (1) et la pompe (4).

NOTA : Ce type de pompe d'injection ne possède pas de vis de purge. Elle est remplacée par un circuit interne de dégazage. La purge se fait automatiquement.

Purge de l'eau

Desserrer la vis (2) et la vis (3). Dès qu'il n'y a plus d'eau, resserrer ces vis. Amorcer et purger le filtre.

Montage d'un injecteur



Remplacer le joint (1) et la rondelle (2) à chaque dépose, les monter légèrement graissés.

Attention au sens de montage de la rondelle (2) (voir dessin). Serrer l'injecteur sur la culasse après le montage des tuyauteries (2,3 m.daN).

L. 14-1

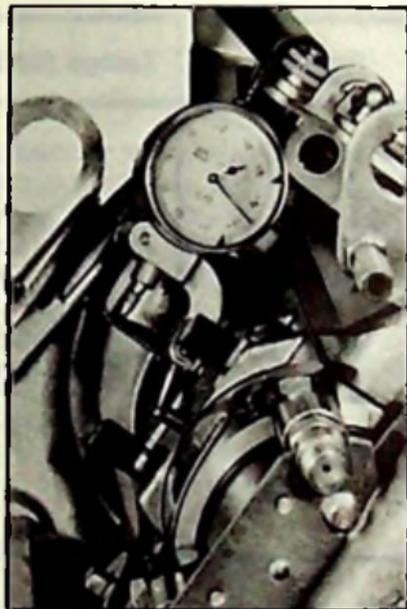
CX 25 D Courroies crantées
CARACTERISTIQUES

Réglages (tr/min)	Pompe d'injection (référence)	Calage statique	Calage dynamique	Filtre	Porte injecteur (référence)	Injecteur	
						Référence	Tarage (bars)
Ralenti : 800 ± 25 Anti-calage 800 ± 25 Régime de régulation à vide : 4 625 ± 125	ROTO-DIESEL D.P.A. type MA 300 Réf. : R 3 449 F011 Sens de rotation à droite vu côté distribution	Par repère sur bloc et volant moteur ou 4,32 ± 0,05 mm avant le P.M.H. ou 22° avant le P.M.H.	Déconnecter le capteur de compte-tours et le brancher à la prise diagnostic avant opération moteur en température au régime de 800 ± 25 tr/min 11,1° ± 1°	ROTO DIESEL Réf. : 7111796	RKB 45 SD 5422 Repère peinture : orange	ROTO DIESEL RDNOSDC 6577 B	Réglage par vis 112 + 5 bars - 0 (Pièce neuve) 137 + 5 bars - 0

Couples de serrage : Pompe sur moteur : **2,4 m.daN**

Injecteur sur porte-injecteur : **6,5 m.daN** - Raccord sur porte-injecteur : **2,3 m.daN**

Chapeau de porte-injecteur : **2,5 m.daN** - Vis de retour de fuite : **0,9 m.daN**.



83-1156

Identique à celui du **2,5 litres Diesel Turbo**, mais outillage sur la pompe différent :

- support de comparateur : **6030-T**
- pige de pompe : **3089-T**
- vis moletées de fixation support } venant du coffret **5003-T bis**

Réglage des commandes de pompe :

Même procédure que le 2,5 litres Diesel Turbo avec pige de $\varnothing = 3 \text{ mm}$, mais avec une cale de **2 mm** au lieu de **1,5 mm** (voir page 104).

CX 25 Diesel Turbo

CARACTERISTIQUES

Réglages (tr/min)	Pompe d'injection (référence)	Calage statique	Calage dynamique	Filtre	Porte injecteur (référence)	Injecteur	
						Référence	Tarage (bars)
Ralenti : 800 ± 25 Anti-calage 800 ± 50 Régime de régulation à vide : 4 350 à 4 750	ROTO-DIESEL D.P.C. type MAS 100 Réf. : R 8 443 120 A Sens de rotation à droite vu côté distribution	Par repère sur bloc et volant moteur ou 3,24 ± 0,05 mm avant le P.M.H. ou 19° avant le P.M.H.	Déconnecter le capteur de compte-tours et le brancher à la prise diagnostic avant opération moteur en température au régime de 800 ± 25 tr/min 10,3° ± 1°	ROTO DIESEL Réf. ; 7 111 796	RKB 45 SD 5422 Repère peinture : blanc	ROTO DIESEL RDNOSDC 6751	Réglage par vis 127 + 5 - 0 (Pièce neuve) 137 + 5 - 0

Couples de serrage : Pompe sur moteur : **2,4 m.daN** - Bride de porte-injecteur : **2,3 m.daN**
 Injecteurs sur porte-injecteur : **6,5 m.daN** - Raccord sur porte-injecteur : **2,3 m.daN**
 Chapeau du porte-injecteur : **2 m.daN** - Vis de retour de fuite : **0,9 m.daN**.

Rechercher le point de calage Initial :

Mettre le moteur au point d'injection (cyl. N° 1).

Amener les repères 1 et 2 en vis-à-vis, les soupapes du cylindre N° 1 étant en bascule (regarder par le bouchon de remplissage).

Effectuer un tour moteur et revenir aux repères 1 et 2.

Pompe

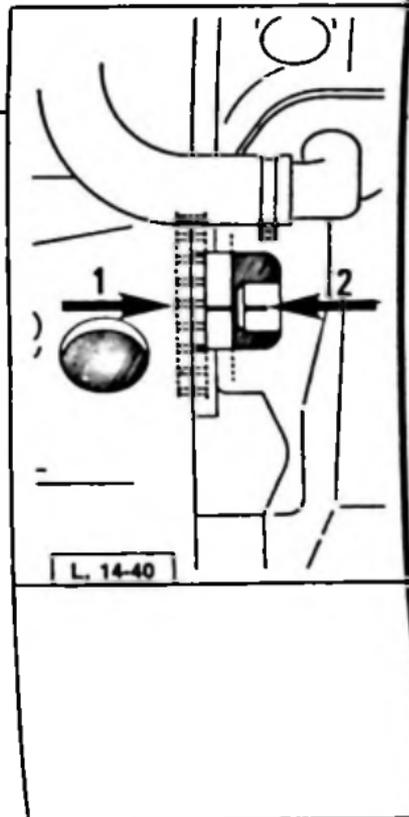
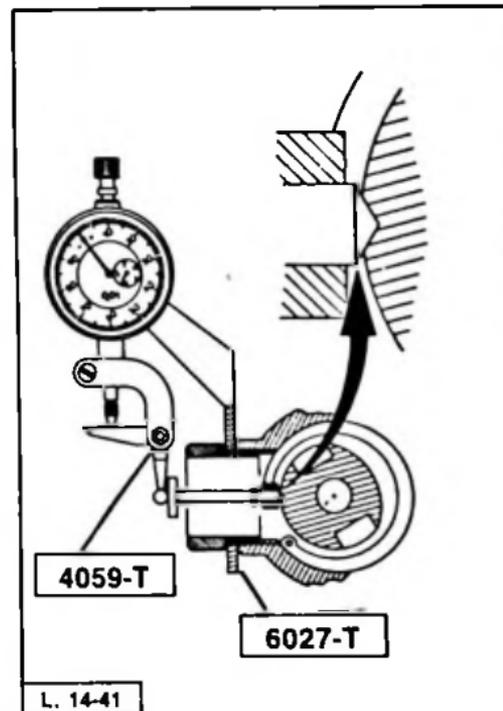
Monter l'outillage de calage (Fig. ci-contre). Tourner la pompe vers le moteur puis l'amener en sens inverse au point de calage (point de rebroussement ou comparateur).

Mettre l'aiguille du comparateur face au « 0 ».

Serrer les fixations : l'aiguille ne doit pas bouger.

Contrôle du calage :

Tourner le moteur d'un quart de tour en sens inverse, puis revenir au « 0 » du comparateur : les repères doivent être face à face. Sinon reprendre le calage.



Moteur froid ralenti accéléré.

Vérifier que le levier (1) est en butée (suivant \rightarrow), sinon le régler par « a » et le tendeur « f ».

Moteur chaud :

Le levier (1) doit être **en appui** et le câble **détendu**.

Tendre le câble d'accélérateur à fond (moteur stoppé) et vérifier que le levier (2) est en butée sur « b », sinon modifier la position de l'épingle « e ».

Débit résiduel (anti-calage), moteur tournant :

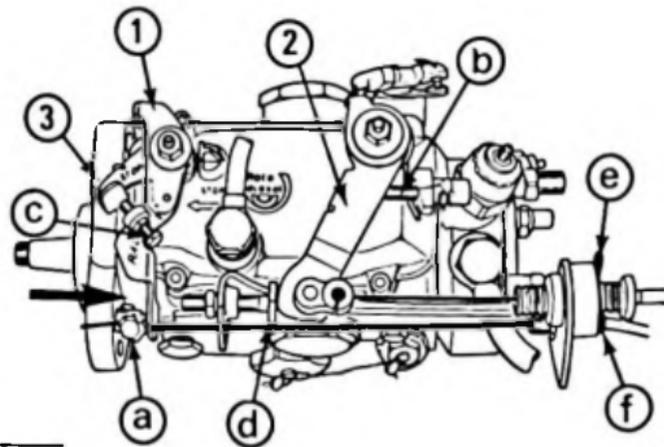
Mettre une cale de 1,5 mm entre le levier (2) et « d ».

Engager un pige de $\varnothing = 3$ mm dans le levier (1) en poussant le levier de stop (3), puis régler le régime à 800 ± 50 tr/mn par « d ». Déposer la pige et la cale.

Ralenti : 800 ± 25 tr/mn en agissant sur « c ».

Décélération du moteur : de 3000 tr/mn vers « 0 ».

- Décélération trop rapide (calage) : desserrer « d » de 1/4 de tour.
- Décélération trop lente : serrer « d » de 1/4 de tour.



BX. 14-7

GENERALITES TRANSMISSION

AX

AX 10 E
AX 10 RE

AX 11 RE

AX 11 TRE

AX 14 TRS
AX 14 TZS

AX SPORT

		4 B13 FH 320		4,5 B13 FH 325	5,5 B13 FH 9	
Dimension des roues		4 B13 FH 320		4,5 B13 FH 325	5,5 B13 FH 9	
Pneumatiques		135/70 R13 MXL		155/70 R13 MXL	175/60 R13 MXV	
Développement		1,59		1,67	1,650	
Couple réducteur		17 x 64	18 x 62		14 x 60	
Vitesse en Km/h pour 1000 tr/min du moteur	1	7,34	8,10		8,51	6,75
	2	13,92	15,30	14,20	14,91	11,84
	3	22,32	24,52	20,40	21,43	17,01
	4	31	34,02	26,27	27,59	21,91
	5			32,44	34,07	27,05
	M.AR	6,96	7,72		8,11	6,44
Rapport compteur		19 x 19		19 x 18		
Qualité huile		TOTAL TRANSMISSION BV 75 W 80 W				
Capacité		2 litres				

EMBRAYAGE
RV

VISA

GENERALITES TRANSMISSION

	VISA VISA Club	VISA 10E	VISA 11 E VISA 11 RE VISA 11 E Entreprise	VISA 11 Administration	VISA 11 E VISA 11 RE	VISA GT	
Dimension des roues	4,5 B13 FH 3.30						
Pneumatiques	135 R13 MX	145 R13 MX				160 x 65 R340 TRX	
Développement	1,67	1,72	1,72	1,72	1,72	1,67	
Couple réducteur	9x35	15x58	16x57	17x57	15x58	15x58	
Vitesse en Km/h pour 1000 tr/min du moteur	1	5,66	6,88	7,45	7,70	6,86	6,66
	2	10,30	12,89	13,96	14,42	11,62	11,28
	3	15,67	19,42	21,02	23,73	17,77	17,25
	4	22,45	28,33	30,67	31,66	23,73	23,04
	5					29,51	28,65
M.AR	6,15	7,49	8,11	8,38	7,47	7,25	
Rapport compteur	7 x 16	26 x 29				22 x 37	
Qualité huile	TOTAL TRANS. TM Multigrade	Commune avec le moteur					
Capacité (L)	1,4	4,5 ≈				5 ≈	

GENERALITES TRANSMISSION

VISA

VISA 14 TRS

VISA 14 TRS

VISA GTI

VISA 17 D
VISA 17 RD

VISA 17 RD

VISA 17 D
Entreprise

Dimension des roues		4,5 B13 FH 3.30		5,5 J13 FH 4.25	4,5 B13 FH 4.35		
Pneumatiques		155×70 R13 MXL		185×60 R13 MXV	145 R13 MX		
Développement		1,67	1,67	1,67	1,72	1,72	1,72
Couple réducteur		17×54	17×54	16×63	17×61	16×63	17×61
Vitesse en Km/h pour 1000 tr/min du moteur	1	8,12	8,12	7,70	8,72	7,95	8,72
	2	15,20	23,73	13,55	15,32	13,96	15,32
	3	22,90	21,00	18,76	25,12	20,54	25,12
	4	33,40	28,05	23,86	36,06	27,31	36,06
	5		34,87	29,50		34,73	
	M.AR	8,84	8,84	7,64	8,65	7,89	8,65
Rapport compteur		27×29		19×18	22×20		
Qualité huile		Commune avec le moteur		TOTAL TRANS. BV (SAE 75 W 80)	TOTAL TRANSMISSION TM MULTIGRADE TOTAL EP 80/85 W		
Capacité (L)		4,5 ≈	5 ≈	1,4			

EMBRAYAGE
BV

AXEL - BX
GENERALITES TRANSMISSION

		AXEL AXEL 11 R AXEL Entreprise	AXEL 12 TRS AXEL 12 TRS Entreprise	BX	BX 14 E BX 14 RE BX 14 E Entreprise (BI et BK)	BX 15 RE BX 16 S - TRS BX D - TRS BX 16 RS BX 19 TRS BK BX 16 RS - S Entreprise	BX 16 S - RS TRS - RS 19 RD - TRD
Dimension des roues		400 B13 FH BM 335	TRX 120 TR 340 FH	4,50 B14 FH 4.30		5.00 B14 FH 4.25	
Pneumatiques		145 R13 ou 145 R13 MX	160/65 HR 340 TRX	145 R14 MX		165 R14 MXL	
Développement		1,72	1,67	1,80			
Couple réducteur		9x35		15x58		16x67	16x59
Vitesse en Km/h pour 1000 tr/mln du moteur	1	6,96	6,76	7,18	7,18	7,76	10,50
	2	11,59	11,25	13,45	12,15	13,65	18,50
	3	17,73	17,22	20,27	18,59	20,08	25,32
	4	25,80	22,79	29,57	24,82	26,53	34,27
	5		28,34		30,88	33,97	
	M.AR	8,35	6,17	7,81	7,81	7,71	8,95
Rapport compteur		5x11	13x23	25x29	25x29	22x19	22x19
Qualité huile		TOTAL TRANSMISSION TM Multigrade 80/85 W		Commune avec le moteur		Total Transm. BV 75/80 W	Total DEXRON D20 356
Capacité		1,4	1,5	≈ 5	≈ 5,5	2	≈ 6,5

GENERALITES TRANSMISSION

BX

		<i>BX 19 TRS Berline et Break</i>	<i>BX 19 TRS BX 19 GT</i>	<i>BX 19 GTI</i>	<i>BX SPORT</i>	<i>BX 19 RD BX 19 TRD BX 19 D Entreprise</i>	<i>Break BX 19 D BX 19 RD BX 19 D Entreprise</i>
Dimension des roues		5.00 B14 FH 4.25		5,5 J14 FH 4.18	5,5 J14 CH 4.20	5.00 B14 FH 4.25	
Pneumatiques		165/70 R14 MXL		185x60 R14 MXV	185/60 HR 14 MX2	165/70 R14 MXL	
Développement		1,80		1,76	1,76	1,80	1,80
Couple réducteur		20x63	16x59	17x61	16x59	16x63	16x65
Vitesse en Km/h pour 1000 tr/min du moteur	1	12,33	8,84	8,89	8,64	8,26	8,03
	2	21,73	15,55	15,90	15,19	14,52	14,11
	3	29,75	21,52	21,62	21,04	21,36	20,75
	4	40,27	27,38	27,51	26,76	28,22	27,43
	5	40,27	33,85	34,01	33,08	36,13	35,12
	M.AR	10,52	8,78	8,82	8,58	8,20	7,97
Rapport compteur		22x19	22x19	22x19	19x17	22x19	
Qualité huile		TOTAL DEXRON D 20 356		TOTAL TRANSMISSION BV 75 W 80 W			
Capacité		2 litres					

EMBRAYAGE RV

CX

GENERALITES TRANSMISSION

	CX 20 E - RE TRE CX 25 D - RD		CX 20 E - RE CX 22 TRS CX 25 RD - TRD		CX 25 RI	CX 25 GTI	CX 25 Pallas IE CX 25 GTI CX 25 Prestige		CX 25 GTI CX 25 Prestige	CX 25 GTI Turbo 2 CX 25 Prestige Turbo 2		CX 25 RD - TRD Turbo CX 25 Limousine Turbo		
Dimension des roues	5,5 J14			5,5 J14 FHA 5.45		150 TR 390	J6 14		150 TR 390	5,5 J14 FHA 5.45				
Pneumatiques	AV : 195/70 R14 MXL AR : 185/70 R14 MXL			195/70 R14 MXL		210/55 VR 390 TRX	195/70 R14 MXV		210/55 VR 390 TRX	195/70 R14 MXV				
Développement	1,93				1,92		1,93		1,92		1,93			
Couple réducteur	14 x 61			14 x 59			15 x 61	13 x 62	15 x 59	16 x 61				
Vitesse en Km/h pour 1000 tr/min du moteur	1	8,38	8,38	8,67	8,62	8,98	14,17	8,56	9,58					
	2	14,48	14,48	14,98	14,90	15,52	23,76	15,05	16,55					
	3	23,43	21,26	21,97	22,63	22,77	35,15	23,42	25,16					
	4	33,41	28,28	29,23	30,97	30,30		33,18	34,41					
	5		36,23	37,46	40,55	38,82		43,45	45,05					
	M.AR	8,41	8,41	8,70	8,66	9,02	16,84	9,28	9,62					
Rapport compteur	15 x 29													
Qualité huile	TOTAL TRANSMISSION BV 75 W/80 W						Total DEXRON D20 356	TOTAL TRANSMISSION BV 75 W/80 W						
Capacité	1,6 litre						2,5 litres	1,6 litre						

COUPLES DE SERRAGE (m.daN)
TOUS TYPES

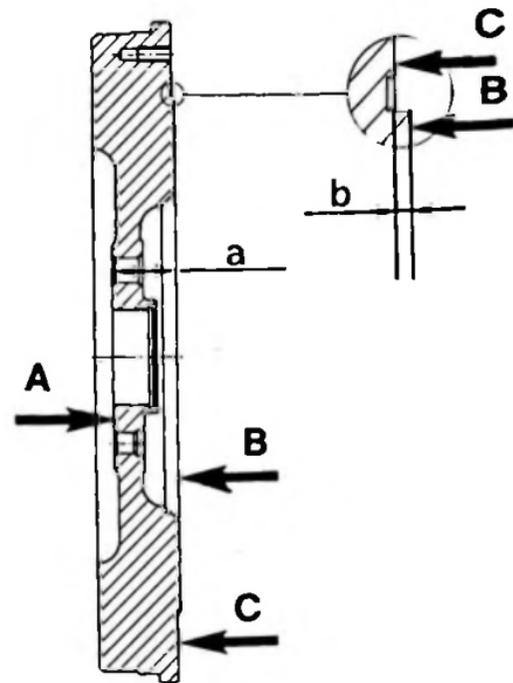
* Sur carter, presserrage : 2
Desserrer et serrer à 0,9

	VISA	VISA Club	AXEL	BV.4	AXEL	BV.5	CX 3 et 4 vitesses	CX	BV.5	VISA 11	VISA 14 - BX	BV.4	BX 14	VISA 11 - 14	VISA GT	BV.5	VISA DI - GTI	BX 16 - 19 TT	BX SPORT	BV.4 - BV.5		
Ecrou ou vis d'arbre primaire	7 à 8,5	6 à 7		13,5 à 15		25 à 28		*	4,5	5												
Ecrou de pignon d'attaque	10 à 12	10 à 12	22 à 25	19,5 à 21,5		18 à 20		9,5	9,5	5												
Vis de fixation de la couronne	8 à 9	Ø 10 = 8 à 9 face et filets graissés		8 à 9		6		6														
Bouchon de vidange	3,5 à 4,5		2,8		3																	
Ecrou ou vis de fixation des carters	1,4 à 1,5	1,3 à 1,5		2,8		1,25		1,2														
Vis de fixation de couvercle arrière	2,5 à 3	2,5 à 3		2,8																		
Ecrou de fixation de l'arbre de sortie dans le roulement de paller		14 à 16																				
Bague écrou de fixation du roulement et arbre de sortie dans le paller		6 à 7,5																				
Vis de fixation d'arbre de sortie de boîte	1,1																					
Vis de fixation de paller de pont						4,5		4														
Vis de fixation de couvercle en tôle						1		1,2														

TOUS TYPES

RECTIFICATION DES VOLANTS MOTEUR

A : Face d'appui vilebrequin B : Glace C : Face d'appui du mécanisme	a = cote entre A et B Cote mini admise après rectification	b = cote entre B et C Cote à respecter impérativement
AX TT	18,50 ± 0,15 mm	0,50 ± 0,1 mm
VISA - VISA CLUB	22,87 mm	0,35 $^0_{-0,2}$ mm
BX 14 TT - VISA 11 TT VISA 14 TRS - VISA GT	18,00 mm	0,50 mm
VISA GTI - VISA D - BX DI BX 15 - 16 - 19 Essence - BX 19 D	18,50 mm	0,50 mm
CX TT sauf CX 20 et CX 22	27,70 mm	0,50 $^0_{-0,15}$ mm
CX 20 - CX 22	19,85 mm	0,50 ± 0,1 mm

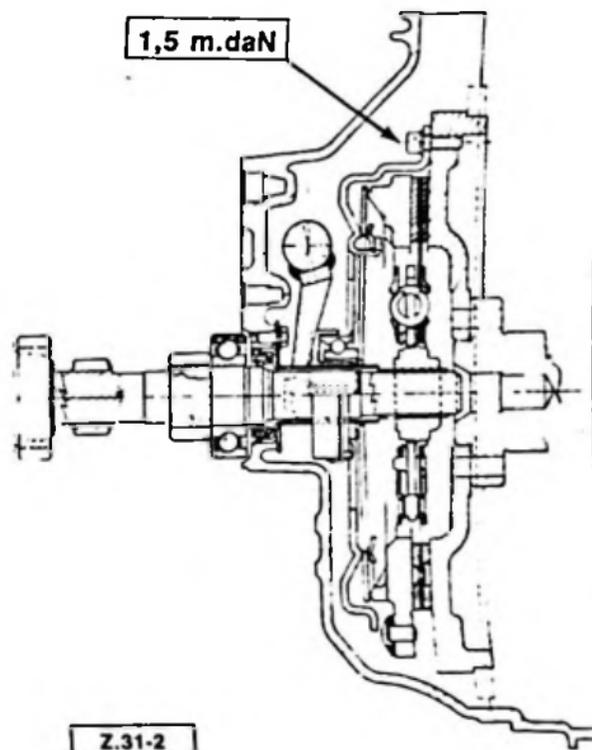


B12-24

EMBRAYAGE

AX

	AX 10 - AX 11	AX 14 - SPORT
Mécanisme	VERTO 160 CPM 355	VERTO 180 CP 355
Disque	VERTO	VERTO
Qualité garniture	F202	F202
Epaisseur sous charge	7,4 ± 0,3 mm	7,7 ± 0,3 mm
Moyeu	18 cannelures	18 cannelures
Identification des ressorts	1 (vert) 1 (blanc) 1 (gris bleu)	1 (gris bleu) 2 (marron)



EMBRAYAGE
R.V.

Garde à la pédale :

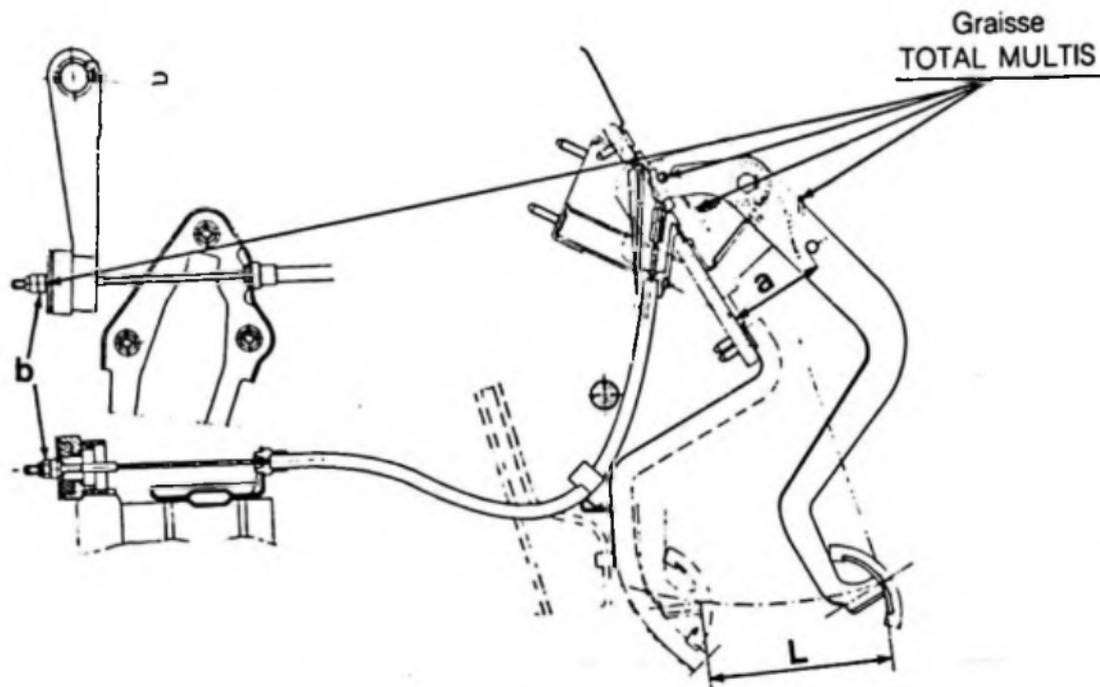
Garde nulle. Butée en appui constant.

Réglage de la hauteur de la pédale :

Agir sur l'écrou **b** de façon à obtenir la cote **a** = 71 mm maxi entre le tablier et le bord du trou de la pédale.

Course de la pédale.

L = 130 mm mini.



Z 31-1

V06/644 7/82 ↗

VERTO 160 DBR 210 (diaphragme)

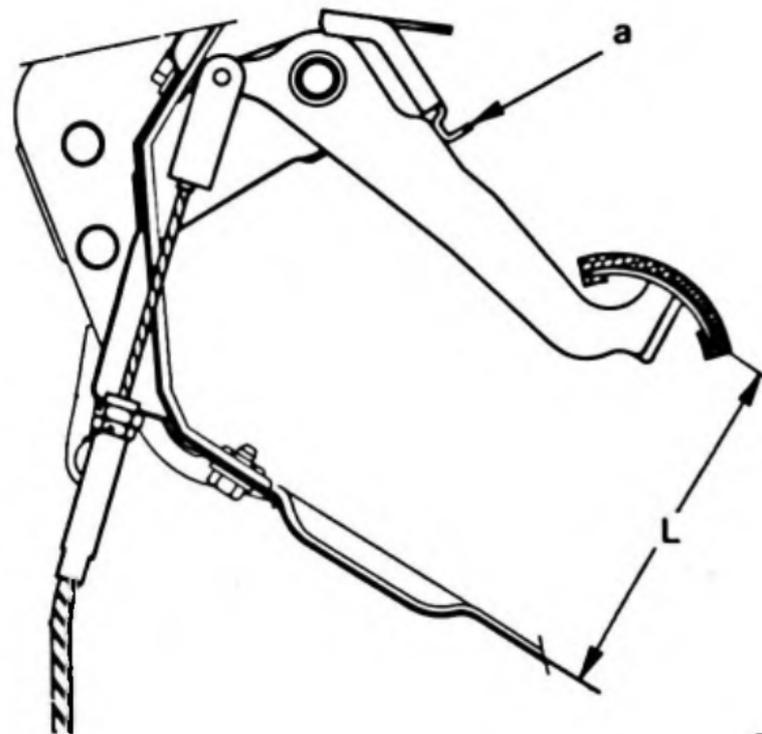
Hauteur de pédale (en butée contre la patte **a**.
L = 130,5 ± 5 mm. Le réglage se fait en griffant la patte **a**.

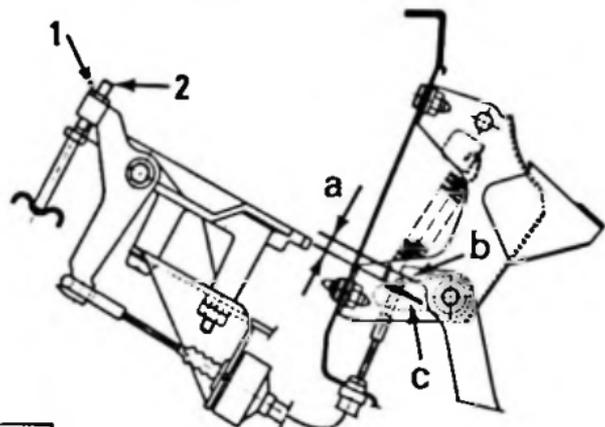
VISA : La hauteur de pédale n'est pas réglable.

Réglage de la garde d'embrayage : garde à la pédale : **20 à 25 mm.** Jeu entre butée et linguets : **1 à 1,5 mm.**

Réglage par écrou et contre-écrou au niveau de la fourchette.

NOTA : L'équipement d'un mécanisme à diaphragme implique le montage de nouvelles pièces (disque, butée, volant moteur, agrafe, arbre primaire) (voir note technique N° 215 A - 18 VD1 - 26 RB).





V.31-3

Garde à la pédale : garde nulle. Butée en appui constant.
Réglage : Agir sur la vis (2) et l'écrou (1) de la tige de poussée de façon à obtenir une cote « a » = 10 mm entre l'extrémité « b » de la pédale et « c » de la butée du pédalier.
Course de la pédale : 120 mm minimum entre position haute et position basse de la pédale.

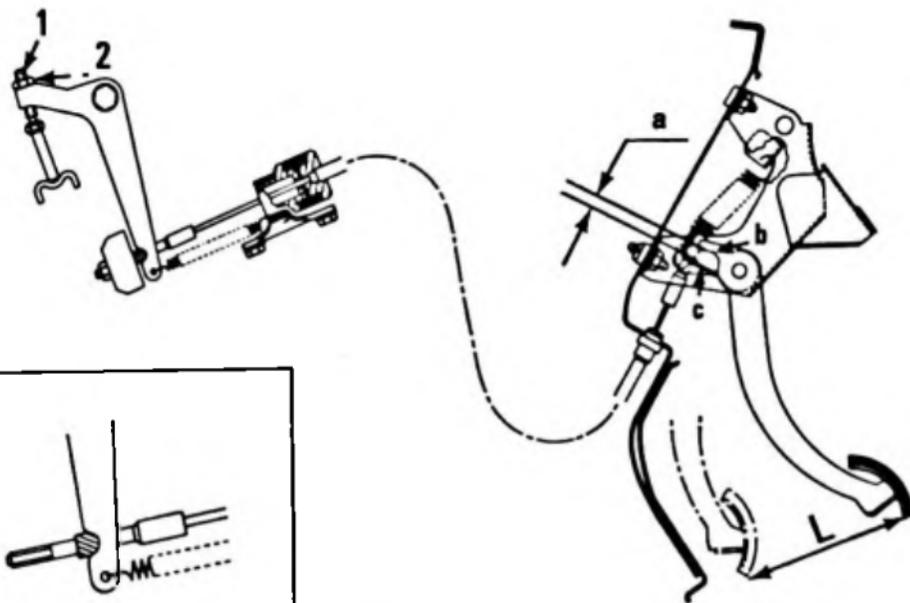
Véhicules	VISA 10 - VISA 11 (7/83 →) - VISA GT - VISA 14 TRS		
Mécanismes	VERTO 180 DBR 335 → 10/83		
	VERTO 180 DBR 355 10/83 → 9/84		
	VERTO 180 CP 355 9/84 → LUK.A 10-1804704 11/84 →		
Disque Qualité de la garniture	VERTO → 11/84	VERTO 11/84 →	LUK 11/84 →
	F 201	F 202	TEXTAR 356
Epaisseur du disque	8 ± 0,3 mm	7,7 ± 0,3 mm	
Dimensions de la garniture	181,5 x 127		
Moyeu	20 cannelures		
Ressorts (nombre et repère couleur)	2 (brun)	2 (noir)	6
	2 (rose)	2 (blanc)	
	1 (rouge)	1 (jaune)	
	1 (jaune)	1 (rouge)	

EMBRAYAGE

VISA 17 D - VISA GTI

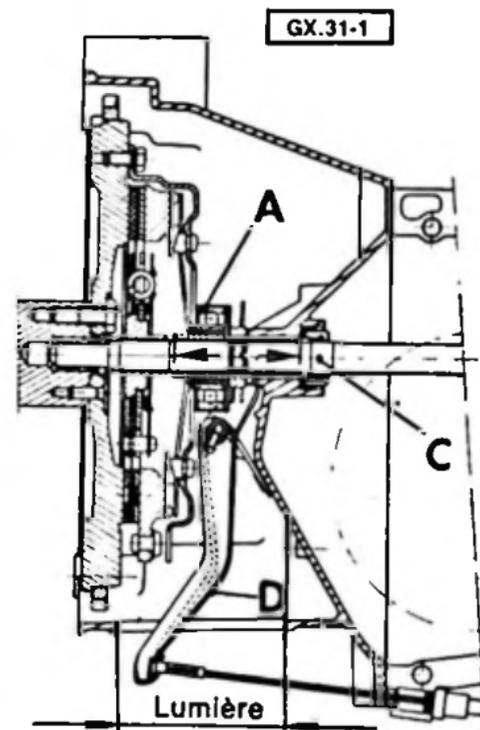
Véhicules	VISA GTI	VISA 17 Di
Mécanisme	200 CP 450	LUK A.319042300
Disque	VERTO 200 R33 AX	LUK A.302008905
Qualité de la garniture	755	
Épaisseur du disque	7,7	
Dimensions de la garniture	200 x 137	200 x 133
Moyeu	18	
Ressorts : nombre et repère de couleurs	6 (rose)	6

Garde à la pédale : garde nulle. Butée en appui constant.
Réglage : Agir sur la vis (1) et l'écrou (2) de la tige de poussée de façon à obtenir une cote « a » = 10 mm entre l'extrémité « b » de la pédale et « c » de la butée du pédalier.
Course de la pédale : L = 120 mm mini.



V.31-9

Moteur	Volant	Carter		Butée A Longueur en mm	Fourchette D	Arbre de Cde : C Longueur des cannelures en mm
		Manchon B Longueur en mm	Lumière Longueur en mm			
AXEL - AXEL 11 R AXEL Entreprise	Léger	42	96	32	très cambrée	39
AXEL 12 TRS et Entreprise		60,75	84			35

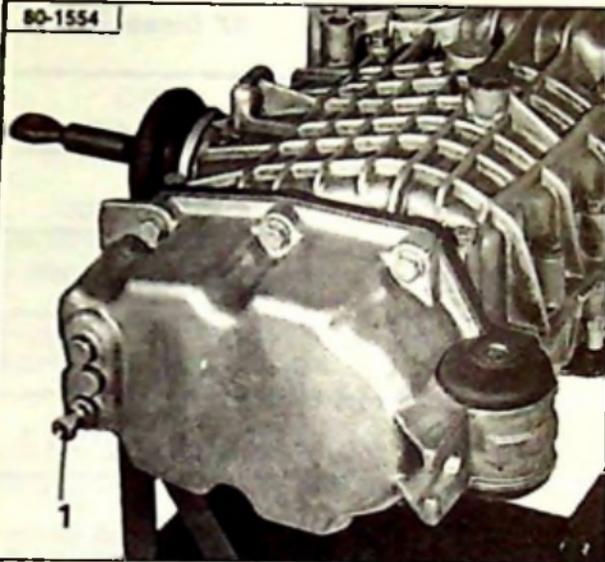


La butée à manchon plastique doit être montée graissée sur le manchon-guide (TOTAL MULTIS).

EMBRAYAGE - BOITE DE VITESSES

AXEL

80-1554



Véhicules	AXEL - AXEL 11 R AXEL Entreprise	AXEL 12 TRS AXEL 12 TRS Entreprise
Mécanisme	Type a diaphragme FERODO 180 DBR 285	
Disque	TT 7/82 → FERODO 366550	
Qualité garniture	F 201	
Epaisseur du disque	7,7 ± 0,15 mm	
Moyeu	21 cannelures	
Identification des ressorts	3 (noir) 3 (rouge)	

BOITE DE VITESSES

BV5 : Réglage de la butée de M.A.R. : **Passer la M.A.R.**, amener la vis (1) au contact de l'axe de fourchette, **desserrer la vis d'un quart de tour**, resserrer le contre-écrou.

	BX BX 14	BX 15 BX 16	BX 19 Essence sauf GTi	BX GTi	BX Diesel TT	
Mécanisme	VERTO	VERTO 200 CP 425	VERTO	VERTO	VERTO 200 CP 425	
	180 CP 330	LUK A 102 008 800	200 CP 425	200 CP 425	LUK A 102 008 800	
Disque	VERTO	VERTO	VERTO	VERTO	VERTO	LUK
Qualité garniture	F 202	F 202	F 202	F 202	F 755	F 755
Epaisseur sous charge	7,7 ^{+ 0,15} - 0,3	7,7 ± 0,3	7,7 ± 0,3	7,7 ± 0,3	7,7 ± 0,3	7,7 ± 0,3
Moyeu	20 cannelures	18 cannelures	18 cannelures	18 cannelures	18 cannelures	18 cannelures
Identification des ressorts	2 noir 2 blanc 1 jaune 1 rouge	2 bleu 2 jaune 2 vert	6			
	Montage rondelle ressort différent					

NOTA : le panachage disque LUK mécanisme VERTO est prohibé (montage impossible)

Garde à pédale :

C'est une garde nulle : butée en appui constant.

Réglage de la hauteur de la pédale :

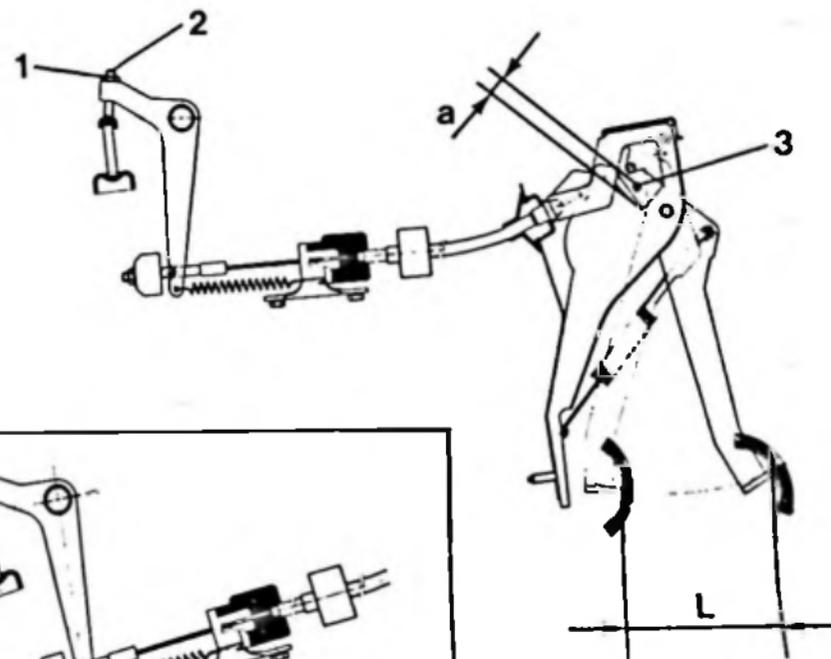
Agir sur la vis (2) et l'écrou (1).

• a • = 8 mm mini (entre téton (3) et le bas de la lumière du pédalier).

Course de pédale :

Course L = 130 à 150 mm.

(7/83 →) : Nouveau câble d'embrayage avec masse d'accrochage (Fig. I).



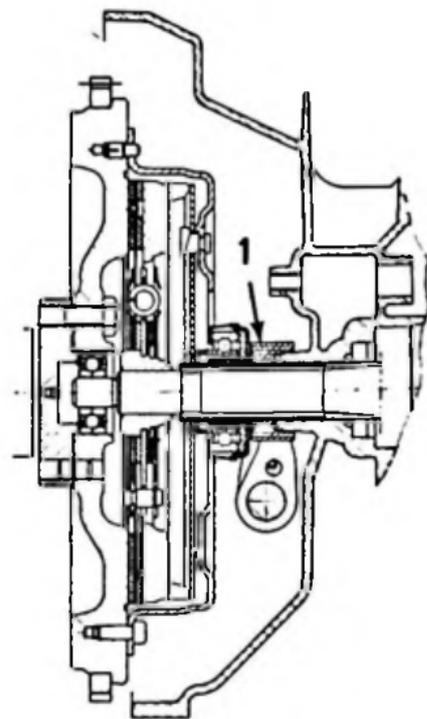
BX. 31-6 b

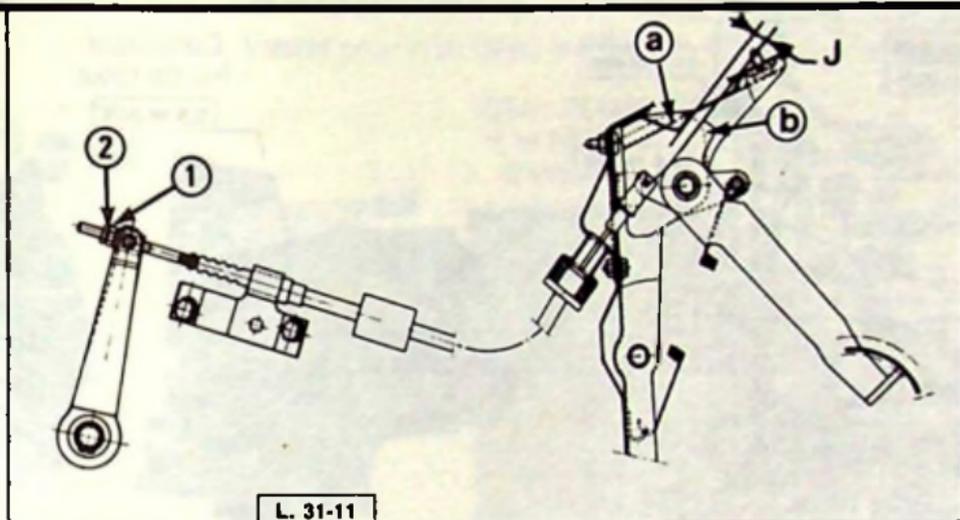
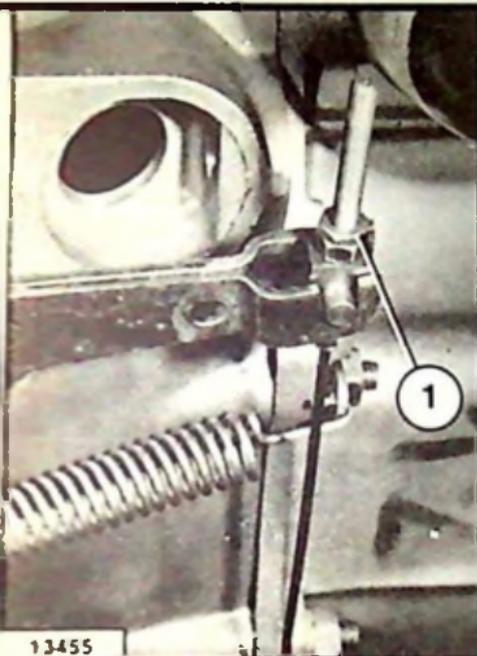
BX. 31-6b

fig1

Véhicule	Mécanisme	Disque réf. « VERTO »
CX 20	215 CP 450 → 10/85 10/85 → 215 CP 510	63788 (Ø = 215 mm)
CX 22	215 CP 510	
CX 25 Essence Turbo	235 DBR 575	379548 UO (Ø = 228,6 mm)
CX 25 Essence	235 DBR 525	367016 CO (Ø = 228,6 mm)
CX 25 Diesel Turbo		366944 UO (Ø = 228,6 mm)
CX 25 Diesel	235 DBR 450	365525 (Ø = 228,6 mm) inscription jaune

Butée d'embrayage tous types (bague coulissante métallique et plastique) : graisser IMPÉRATIVEMENT le tube guide et le joint (1).





L. 31-11

I. Réglage de la garantie d'embrayage : Jeu de 1 à 1,5 mm entre butée et diaphragme, soit un jeu de 2,2 à 3,3 mm à l'écrou (1).

II. Réglage de l'embrayage en appui constant (garde nulle) sur Diesel Turbo et 25 Essence TT.

La butée en appui sur le diaphragme, il faut obtenir un jeu **J** entre « a » et « b ».

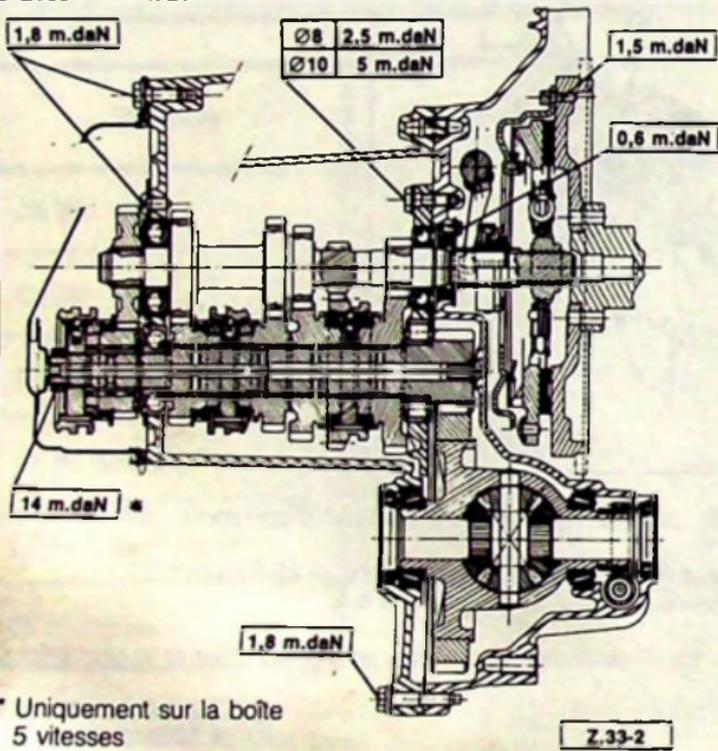
Placer une cale de 5,5 mm en J.

Desserrer le contre-écrou (2) et agir sur l'écrou (1) afin de mettre en appui la butée sur le diaphragme et supprimer les jeux. Serrer le contre-écrou. Vérifier la course de la pédale : **135 mm mini.**

NOTA : (7/83 →) les véhicules Prestige sont dotés du même type d'embrayage.

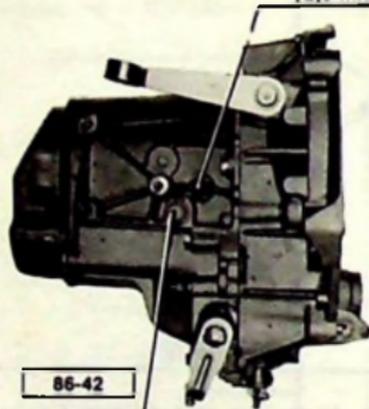
AX

BOITE DE VITESSES



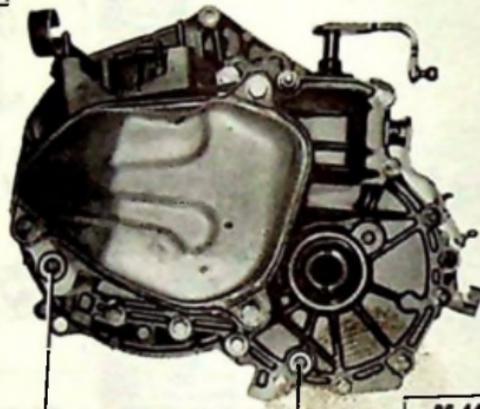
* Uniquement sur la boîte 5 vitesses

Contacteur feu de recul
2,5 m.daN



Event

TOTAL TRANSMISSION
75 W/80 W
2 Litres



Remplissage
2,5 m.daN

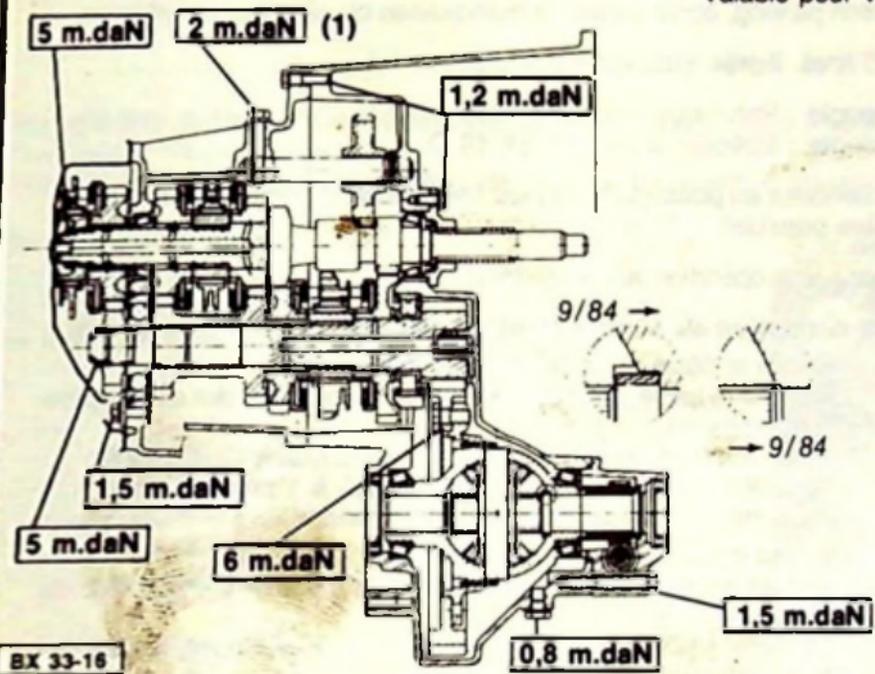
Vidange
2,5 m.daN

EMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSION

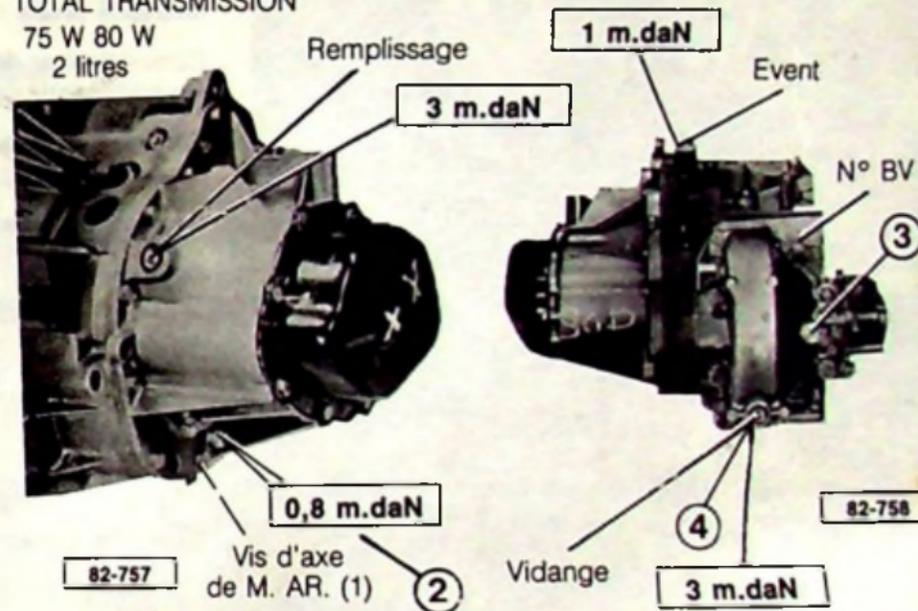
BOITE DE VITESSES

BX 16 - BX 19

Valable pour VISA Diesel et VISA GTi



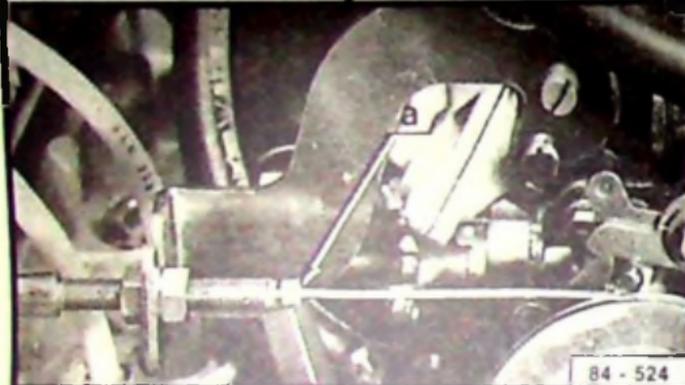
TOTAL TRANSMISSION
75 W 80 W
2 litres



NOTA : Depuis n° Org. 3452. Les bouchons de vidange (2) sur carter de B.V. et de niveau (3) sur carter de différentiel sont supprimés.

La vidange totale s'effectue dorénavant, par le seul bouchon (4) sur carter de différentiel.

EMBRAYAGE
B.V.



Contrôle du niveau d'huile à la jauge : il s'effectue à chaud (80°C environ). Moteur tournant, position parking, après plusieurs manœuvres du sélecteur de vitesses.

Capacité totale : 6,5 litres. **Après vidange :** 2,5 litres.

Convertisseur de couple : Spécifique moteur BX 16.

Convertisseur de couple : Spécifique moteur BX 19 D.

Régime de calage : Sélecteur en position D, pied sur frein principal, 2200 tr/mn environ. (Opération la plus brève possible).

Réglage du sélecteur : Voir opération XB Auto 350.0.

Réglage du câble de correction de charge (moteur chaud).



- BX 16 :**
- Ralenti et câble d'accélérateur réglés.
 - Tirer sur le câble, se mettre en appui sur le point dur de la came (Kick-down), régler l'embout de gaine à **40 mm** du cavalier.
 - Au ralenti, il doit subsister un jeu de **0,5 à 1 mm** en « a ».
 - S'assurer de l'ouverture totale des papillons.

- BX 19 D :**
- Moteur chaud, système injection réglé.
 - Agir sur les écrous de réglage gaine, le jeu en « b » doit être de **0,5 à 1 mm**.
 - Accélérer jusqu'au point dur de la came (Kick-down), le cavalier doit effectuer une course de **39 mm**.
 - Accélérer à fond, le cavalier doit se déplacer de **47 mm**, régler si nécessaire en déplaçant le tourillon « c » dans sa lumière de réglage.

Réglage des butées d'axe de fourchette (pâte d'étanchéité sur la vis butée).

- Engager la vitesse à régler.
- Amener la vis de réglage au contact de l'axe de fourchette et visser de 1 tour pour B.V. mécanique.

- (1) butée de 3° sur B.V. 4 ou 5
- (2) butée de 5° sur B.V. 5
- (3) butée de 4° sur B.V. 5
- (4) butée de 4° sur B.V. 4

SYNCHRONISATION

(7/80 →) nouvelle synchronisation avec cônes de bagues à 6° (pour complément d'information voir N.T. N° 80-153 et 154)

76-1407



77-85



14714



Contrôle du niveau d'huile : Moteur au ralenti après 1 mn de fonctionnement. sélecteur en position « P », après plusieurs passages des vitesses. Compléter jusqu'à maxi froid (voir dessin).

Capacité : Totale : **6,5 litres**. Après vidange : **2,5 litres**. Entre mini et maxi froid : **0,5 litre**.

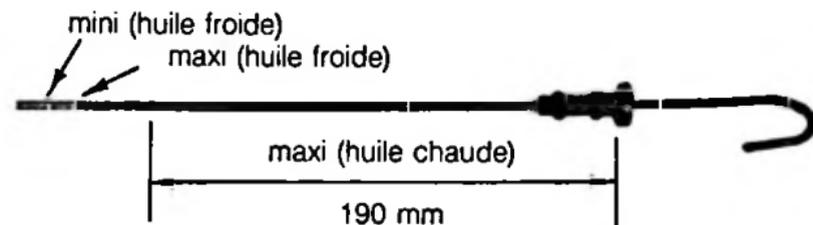
Huile : TOTAL DEXRON D 20 356.

Régime de calage : Rapport de vitesse avant, action sur le frein principal : **2000 à 2100 tr/mn** (temps de l'opération le plus bref possible).

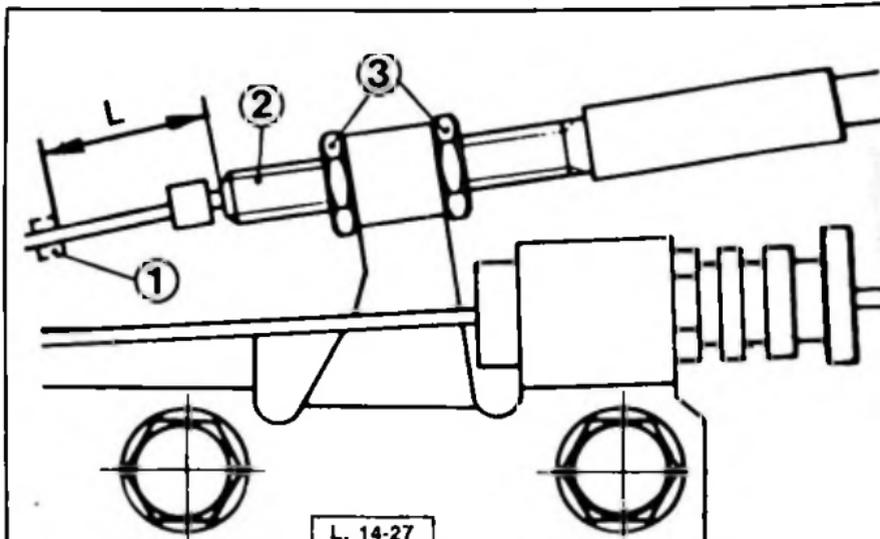
Réglage du câble de correction de charge :

Véhicules à carburateur :

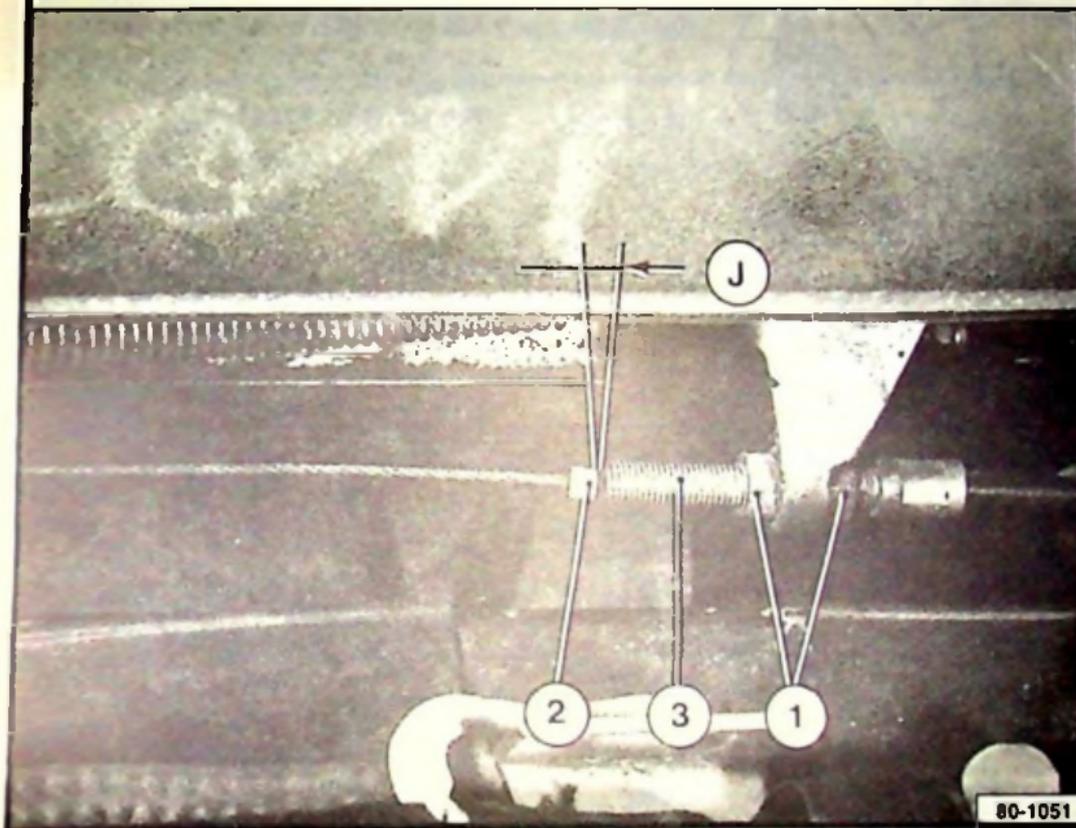
Ralenti moteur réglé : Moteur à l'arrêt, appuyer sur la pédale d'accélérateur, contrôler l'ouverture maxi du volet des gaz ; si nécessaire, régler le câble d'accélérateur. Dans cette position, régler **cote L = 50 mm**, entre le sertissage (1) et l'embout de gaine (2), agir sur l'embout (2) et les écrous (3).



80-1346



L. 14-27



Réglage du câble de correction de charge :

Véhicules injection :

Moteur à l'arrêt. Contrôler l'ouverture maxi du volet d'air en appuyant sur la pédale, sinon régler le câble d'accélérateur.
Accélérateur en position repos : Le câble de correction de charge doit être libre mais entraîné dès l'action sur le volet d'air. Le jeu **J** entre le sertissage (2) du câble et l'embout de gaine (3) doit être compris entre 0 et 2 mm. Régler par les écrous (1).

Réglage du sélecteur :

Voir l'Opération MA. 350-0 du MAN 008507.

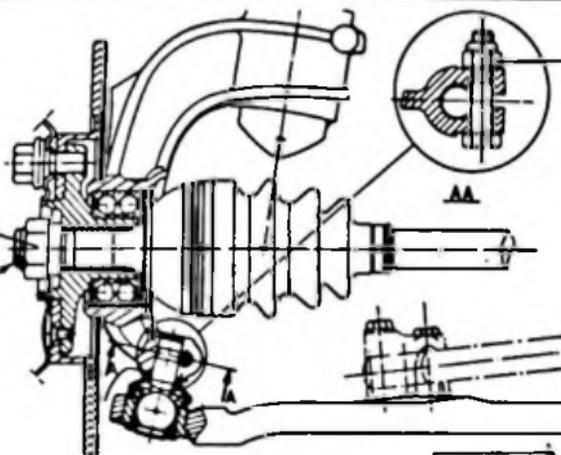
Convertisseur - Vilebrequin 9/82 → (N° P.R. 2132) :
 Bague nylon dans le vilebrequin, pour centreur du convertisseur $\varnothing = 31$ mm au lieu de $\varnothing = 35$ mm.
 Montage avec graisse GL 245 MO au bysulfure de molybdène.
 Voir N.T. 82-195MA.

Écrous ① et ② à remplacer par un écrou NEUF à près chaque dépose.

Freiner l'écrou à l'aide d'un outil non coupant

25 m.daN

①



2,8 m.daN

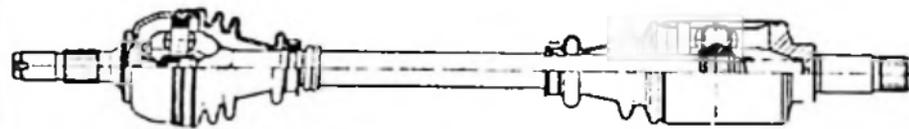
② *

Avant de poser les transmissions, changer les joints de sortie de boîte de vitesses, utiliser les outils : 7001-T.O et 7101-T.G.

*** IMPORTANT :**
S'assurer de la bonne mise en place de l'axe de la rotule avant d'appliquer le couple de serrage.

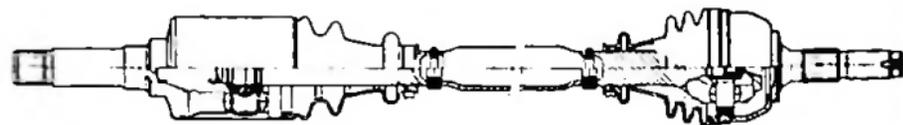
Z.41-1

Graisse préconisée : GL 245 MO - Quantité pour chaque joint : 160 g



Gauche

Z.37-1



Droite

Z.37-1

TRANSMISSIONS

VIS

VISA - VISA Club (652 cm³)

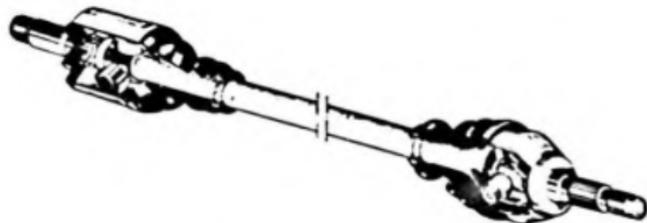
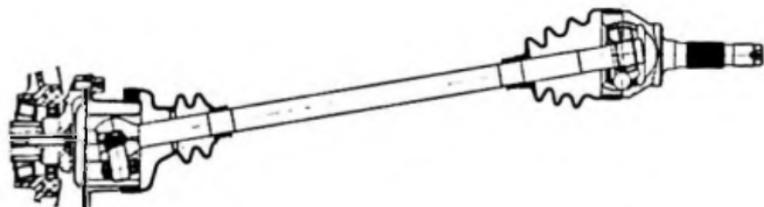
VISA TT (4 cylindres)
sauf VISA Diesel et VISA GTI (Voir BX page 133)

Graisse préconisée
Fixation sur moyeu

GL 245 MO
25 m.daN

Fixation sur B.V. 3,4 m.daN

Ne pas blesser le joint d'étanchéité de sortie de boîte k
du montage de la transmission. Un joint détérioré pe
provoquer la perte totale de l'huile moteur-BV.



V. 37-1

V.37-2

Ecrou de blocage de la transmission sur le moyeu 35 à 40 m.daN
 Vis et écrous de fixation de la transmission sur sortie de boîte de vitesses 5 à 5,5 m.daN
 Nombre d'aiguilles par rotule de joint tripode 28

Cylindrée	Diamètre de la transmission	Etouffoir
1130 1300	22 mm	Sans

Graisse : GL 245 MO.

Quantité : 100 grammes dans le joint à billes et dans la gaine } graisse livrée avec
 200 grammes dans l'entraîneur et dans la gaine } les gaines P.R.

TRANSMISSION

BX TT

BX - BX 14

BX 15 - BX 16 - BX 19 Essence - BX 17 D - BX 19 D

- Graisse préconisée**
- Quantité au joint à bille
 - Quantité au joint homocinétique **165 grammes**

GL 245 MO : fournie avec gaines livrées aux P.R.
100 grammes

150 grammes

Fixation sur moyeu

27 m.daN

Faire attention, lors du montage de la transmission, à ne pas blesser le joint d'étanchéité de sortie BV : Un mauvais état de ce joint risque de provoquer la perte totale de l'huile moteur - BV.

Placer les outils **M** et **N** du coffret **7 101 T** pour maintenir en place les planétaires lors de la dépose de la 2^e transmission (BV : → 7/84).

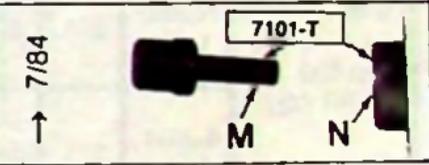
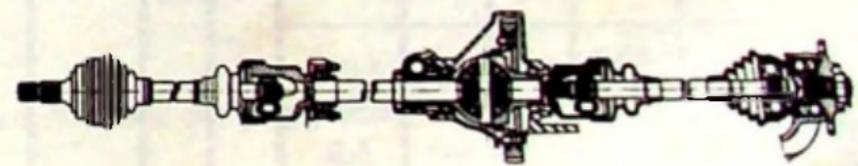
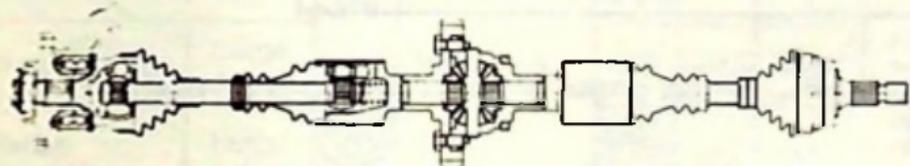
Remettre dans la BV une quantité d'huile identique à celle écoulee lors de la dépose des transmissions.

Le panachage des transmissions FRANCE avec transmissions RDA est admis (*entre droite et gauche*). Les lots d'organes de remise en état sont **spécifiques** aux deux fabrications.

BX.37-2

BX.37-1

81-1544



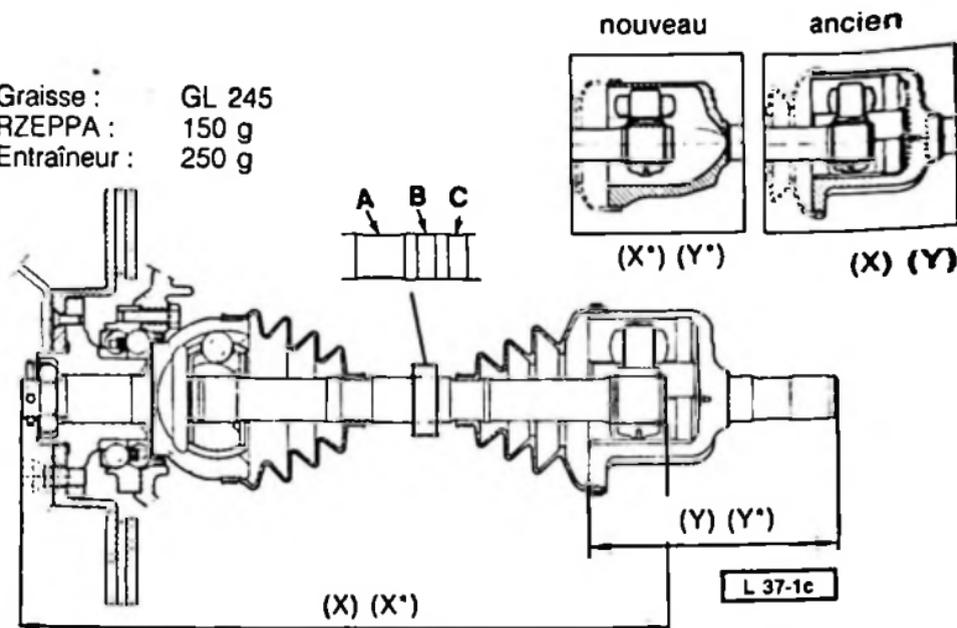
**EMBRAYAGE
 B.V.
 TRANSMISSION**

CX TT

TRANSMISSION GAUCHE

Type B.V.	Vole Avant	RZEPPA + arbre			Entraîneur		
		Longueur		Repère	Longueur		Repère
		Anc. X	Nou. X*		Anc. Y	Nou. Y*	
3 vit. 4 vit. → 6/84 Sauf mot. 829 J6 RA 500	Norm. 1,474	496	488	SANS	161,5	174	SANS
	Large 1,514	516	508	A			
4 vit. 6/84 → mot. 829 J6 RA 500	Norm. 1,474	531	523	B	161,5	174	SANS
	Large 1,514	551	543	A.B.			
5 vit.	Large 1,514	551	543	A.B.			
AUTO- MATIQUE	Large 1,514	527	519	A.B.C.			
TURBO ESSENCE	Large 1,514		543	A.B.			

Graisse : GL 245
RZEPPA : 150 g
Entraîneur : 250 g

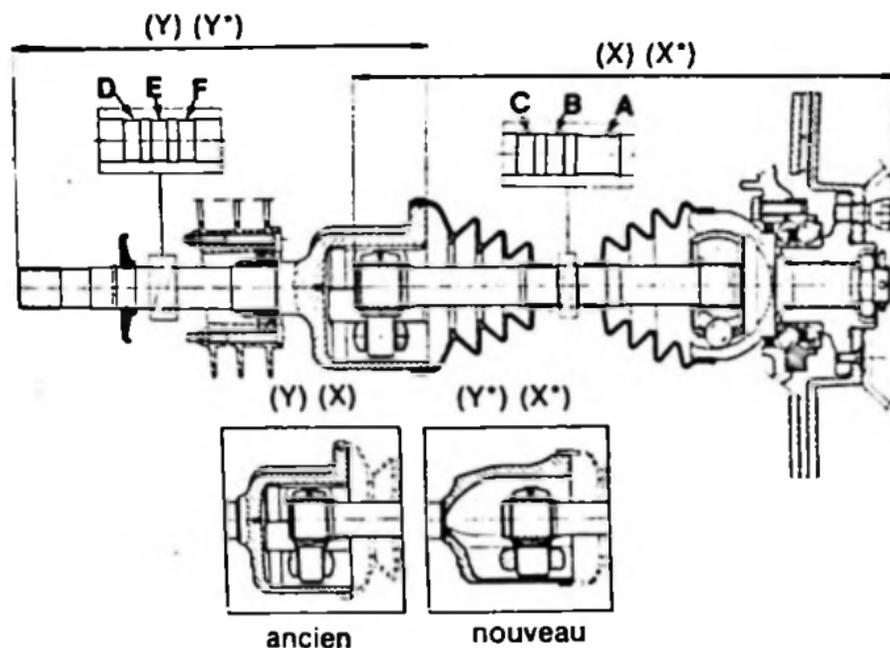


Les repères A.B.... sont des gorges usinées sur les arbres et visibles sous le véhicule.

TRANSMISSION DROITE

CX TT

Type B.V.	Vole Avant	RZEPPA + arbre			Entraîneur		
		Longueur		Repère	Longueur		Repère
		Anc. X	Nou. X*		Anc. Y	Nou. Y*	
3 vit. 4 vit. → 6/84 sauf mot. 829 J6 R A 500	Norm. 1,474	496	488	Sans	525,5	538	D
	Large 1,514	516	508	A			
4 vit. 6/84 → mot. 829 J6 R A 500 5 vit.	Norm. 1,474	496	488	Sans	490,5	503	D.E.
	Large 1,514	516	508	A			
Automatique	Large 1,514						
Turbo Essence	Large 1,514					503	D.E.



L 37-3

L 37-2C

Les repères A.B... sont des gorges usinées sur les arbres et visibles sous le véhicule.

AX

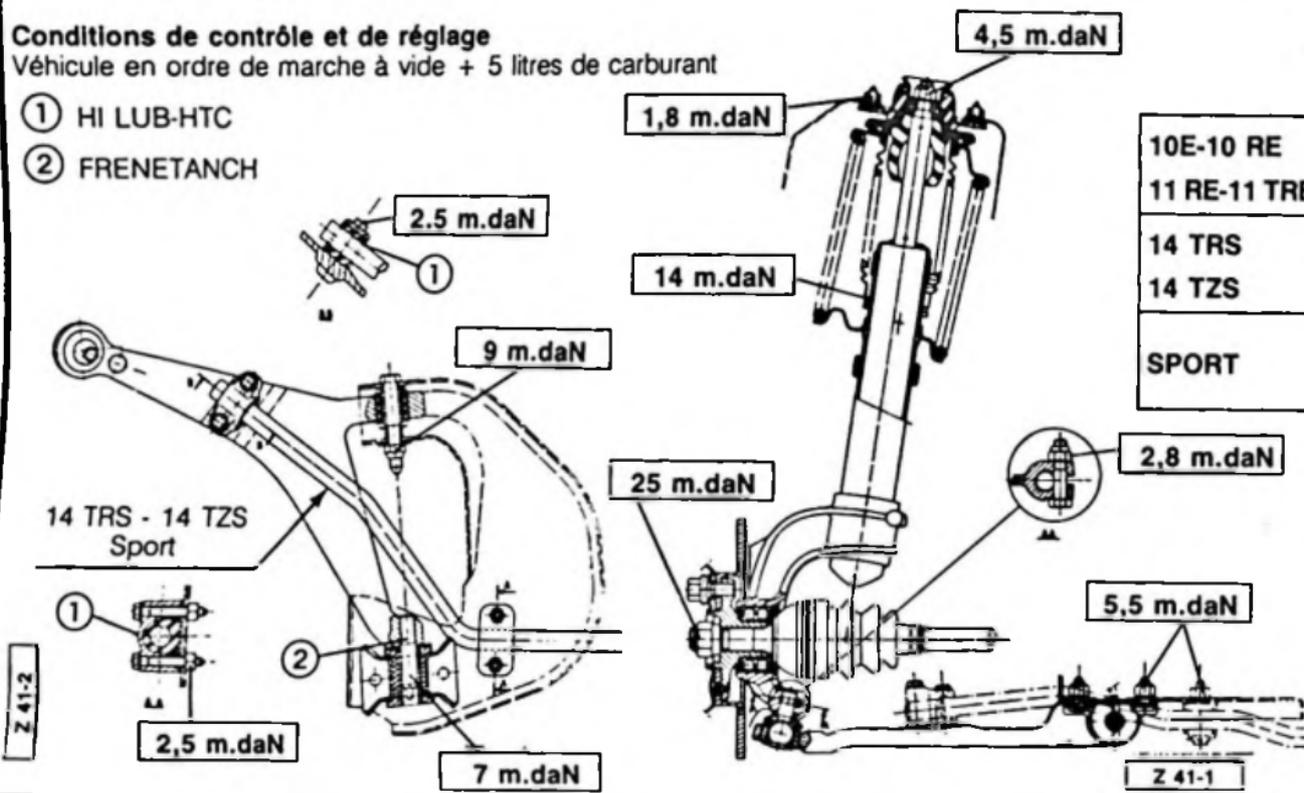
ESSIEU AVANT

Conditions de contrôle et de réglage

Véhicule en ordre de marche à vide + 5 litres de carburant

- ① HI LUB-HTC
- ② FRENETANCH

	Parallélisme (ouverture)	Chasse	Carrossage
		Non réglable	
10E-10 RE 11 RE-11 TRE	2 ± 1 mm	9' ± 30'	25' ± 30'
14 TRS 14 TZS			
SPORT		29' ± 30'	



*** IMPORTANT**
S'assurer de la bonne mise en place de l'axe de la rotule avant d'appliquer le couple de serrage.

ESSIEUX
 SUSPENSION
 DIRECTION

ESSIEU ARRIERE

AX

Conditions de contrôle et de réglage

Véhicule en ordre de marche à vide + 5 litres de carburant

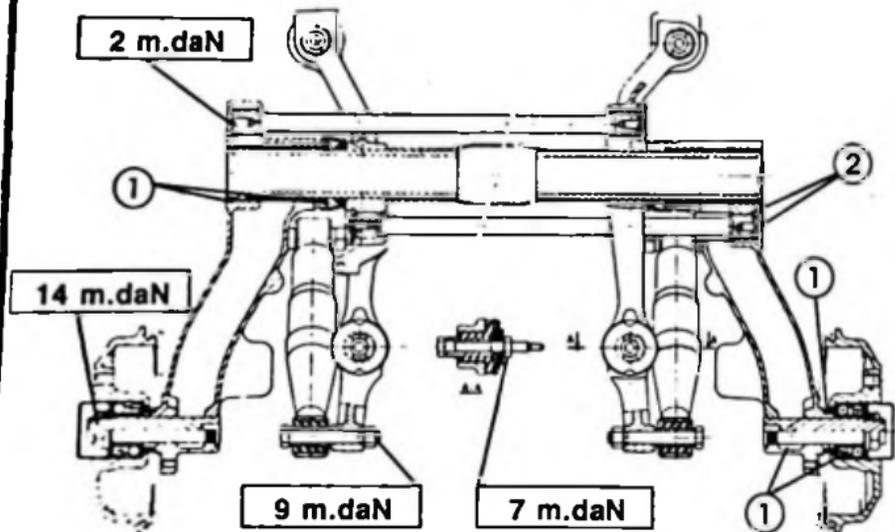
- ① TOTAL MULTIS
- ② MOBIL. TEMP N° 1

Parallélisme
(ouverture)

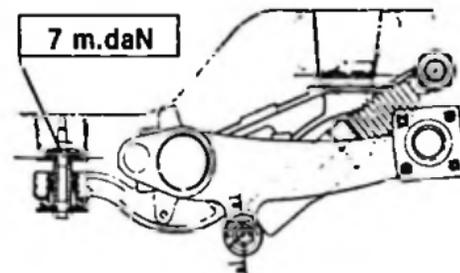
Contre-
carrossage

Non réglable

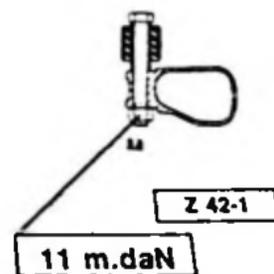
AX 10 AX 11	2 ± 1 mm	1° ± 20'
AX 14	1 ± 1 mm	
SPORT		



Z 42-1



Z 42-1



11 m.daN

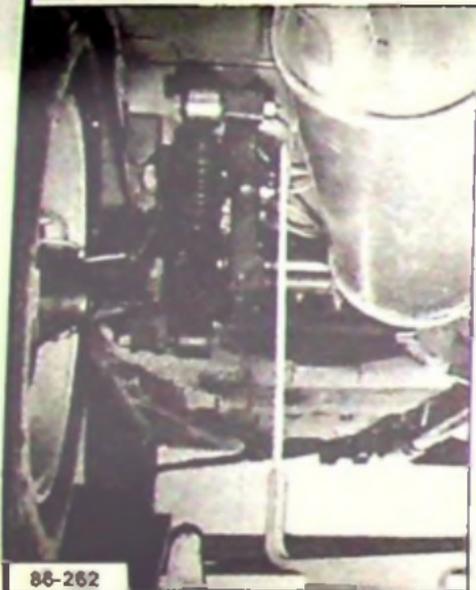
Z 42-1

AX

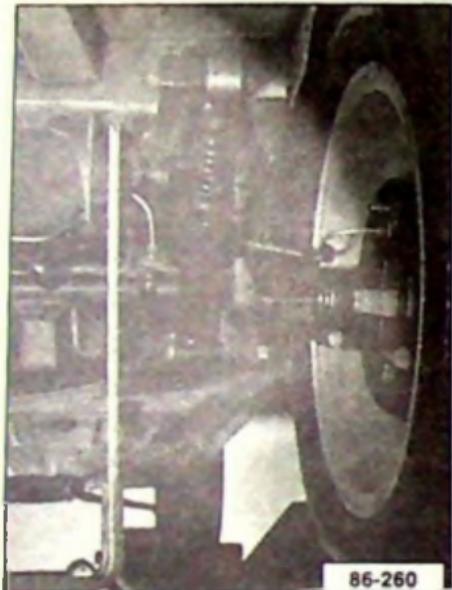
SUSPENSION

Conditions de contrôle et de réglage

Véhicule en ordre de marche à vide + 5 litres de carburant



86-262



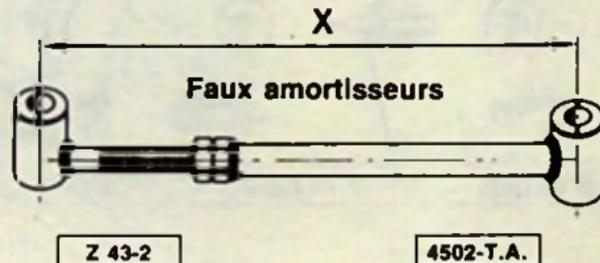
86-260

La différence entre les deux côtés de la hauteur AR doit être inférieure à 7,5 mm.

La hauteur AV se mesure sous la tôle support de palier AV au niveau du sol.

	Hauteur		Barres		Préréglage de l'outil 4502-T-A
	AV (mm)	AR (mm)	anti-devers AV	de torsion AR	
10E-10 RE	214 ± 10	418 ± 10		Bleu D G I II	(X) 317 mm
11 RE-11 TRE				Ø 17,1 mm	
14 TRS	227 ± 10	413 ± 10	Ø 19 mm	Blanc I II	(X) 312 mm
14 TZS				Ø 17,9 mm	
SPORT			Ø 21 mm	Voir NT AX ① n° 3	

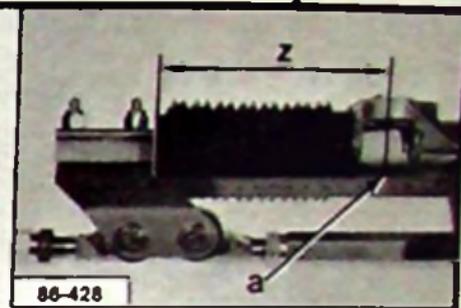
Le décalage d'une cannelure fait varier la hauteur de 3 mm.



DIRECTION

AX

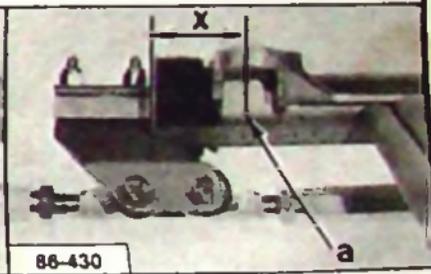
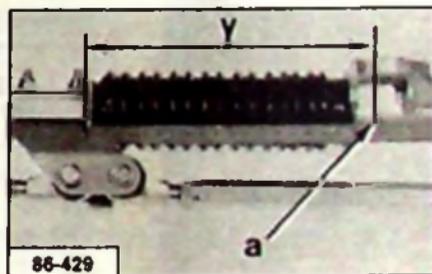
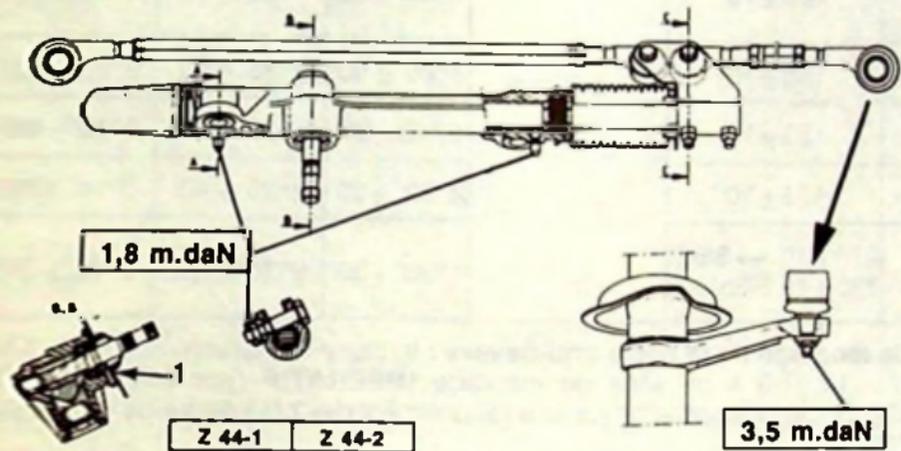
	10 E - 10 RE 11 RE - 11 TRE	14 TRS 14 TZS - Sport
Rapport de démultiplication	7/28	
Angle de braquage roue intérieure	44°30'	37°10'
Angle de braquage roue extérieure	32°36'	29°10'
Nombre de tours de volant de butée à butée	3,5	3,15



S'assurer du bon état et de la position du joint (1)

Position de montage de la direction ligne droite
 — faire un repère sur le boîtier en "a"
 — mesurer le déplacement maxi Y et mini X
 — déterminer la position "ligne droite" A qui sera :

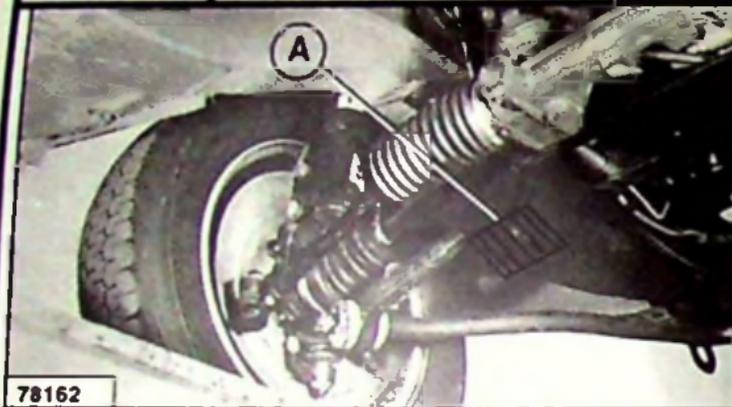
$$Z = X + \frac{Y - X}{2}$$



ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

VISA TT

ESSIEU AVANT



78162

La hauteur avant doit être prise dans la zone A sous le véhicule au plan d'appui des roues.



78205

4028-T

Conditions de contrôle et de réglage : le véhicule étant à vide en ordre de marche, 5 litres d'essence dans le réservoir.

	Hauteur avant (mm)	Parallélisme (pincement)	Chasse	Inclinaison des pivots	Carrossage
			Non réglable		
VISA et VISA Club	177 ± 10	0 à 2 mm	2°37' ± 30'	9°05' ± 40'	0°45' ± 30'
10-11E 11 RE	200 ± 10		1°54' ± 30'	9°20' ± 40'	0°34' ± 30'
GT	185 ± 10		3°06' ± 30'	9°35' ± 40'	0°22' ± 30'
14 TRS	183 ± 10		2°10' ± 30'	9°38' ± 40'	0°19' ± 30'
GTI	171 ± 10		2°22' ± 30'	9°20' ± 40'	0°14' ± 30'
17 D et 17 RD	176 ± 10 → 8/85' 190 ± 10 8/85' →		1°33' ± 30'	9°16' ± 40'	0°16' ± 30'

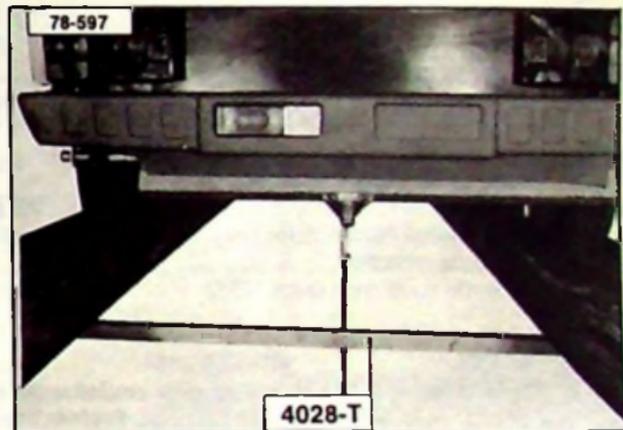
Condition de montage de la barre anti-devers : la barre anti-devers des VISA 11E 11 RE - GT - 14 TRS a un sens de montage **IMPERATIF** (voir MAN 008572 OP VD 430-00). Bider la suspension jusqu'à l'alignement des bras de suspension avec le berceau (4048-T).

ESSIEU ARRIERE

VISA TT

Conditions de contrôle et de réglage : le véhicule étant à vide en ordre de marche, 5 litres d'essence dans le réservoir.

	Hauteur arrière (mm)	Parallélisme (pincement)	Carrossage	Conditions de serrage des écrous d'axes d'articulation de bras d'amortisseur : (voir photo). A l'aide de l'outil 4028-T brider la suspension afin d'obtenir une cote de :
			Non réglable	
VISA et VISA Club	303 ± 10 → 3/84 288 ± 10 3/84 →	1 à 4 mm	-1° ± 30'	194 mm → 3/84 179 mm 3/84 →
10 E - 11 E 11 RE	306 ± 10 → 3/84 291 ± 10 3/84 →			196 mm → 3/84 181 mm 3/84 →
GT	254 ± 10			190 mm
14 TRS	285 ± 10			202 mm
GTI	294 ± 10	3 à 5 mm		195 mm
17 D et 17 RD	251 ± 10	1 à 4 mm		180 mm



Cotes mesurées
entre l'axe d'articulation de l'essieu arrière et le plan d'appui
des roues au sol.

ESSIEUX
SUSPENSION

AVANT

Barre anti-devers : $\varnothing = 23$ mm (VISA - VISA Club - 14 TRS - GT)
 $\varnothing = 22$ mm (11 E - 11 RE - 17 D - 17 RD)
 $\varnothing = 18$ mm (GTI)

Amortisseurs non remplaçables.

Couples de serrage :

Écrou de fixation de la transmission sur le
moyeu : **23 à 26 m.daN**
Écrou de fixation de rotule inférieure : **4 à 5 m.daN**
Écrou de biellette de direction : **4 m.daN**
Écrou de fixation de roue (voir page 158)

ARRIERE

Type télescopique intégrée à roues indépendantes.
Amortisseurs non remplaçables.

Barre anti-devers : $\varnothing = 14$ mm (11 E - RE)
 $\varnothing = 17$ mm (GT - 17 D - 17 RD)
 $\varnothing = 16$ mm (14 TRS)
 $\varnothing = 21$ mm (GTI)

Pas de barre anti-devers sur VISA et VISA Club.

Couples de serrage :

Écrou d'axe d'articulation du bras : **7 à 8 m.daN**
Écrou d'axe d'amortisseur : **3 à 4 m.daN**
Vis d'arrêt de l'écrou d'axe d'amortisseur : **3,5 à 4 m.daN**

VISA TT sauf Diesel et GTI : Réglage des roulements de moyeu : Serrer l'écrou de 3 à 4 m.daN en entraînant le tambour en rotation. Desserrer l'écrou, puis le resserrer à la main. Freiner l'écrou dans cette position. Jeu entre l'écrou et la rondelle d'appui = 0,01 à 0,04 mm.
VISA Diesel et GTI : Serrage de l'écrou de moyeu = 21,5 m.daN.

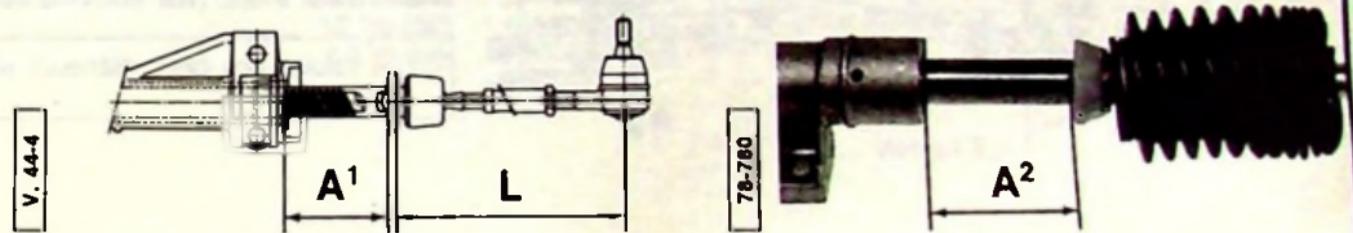
Toutes les fixations de suspension comportant des silentblochs doivent être SERRÉES, suspension bridée (voir pages 140 et 141).

DIRECTION

VISA TT

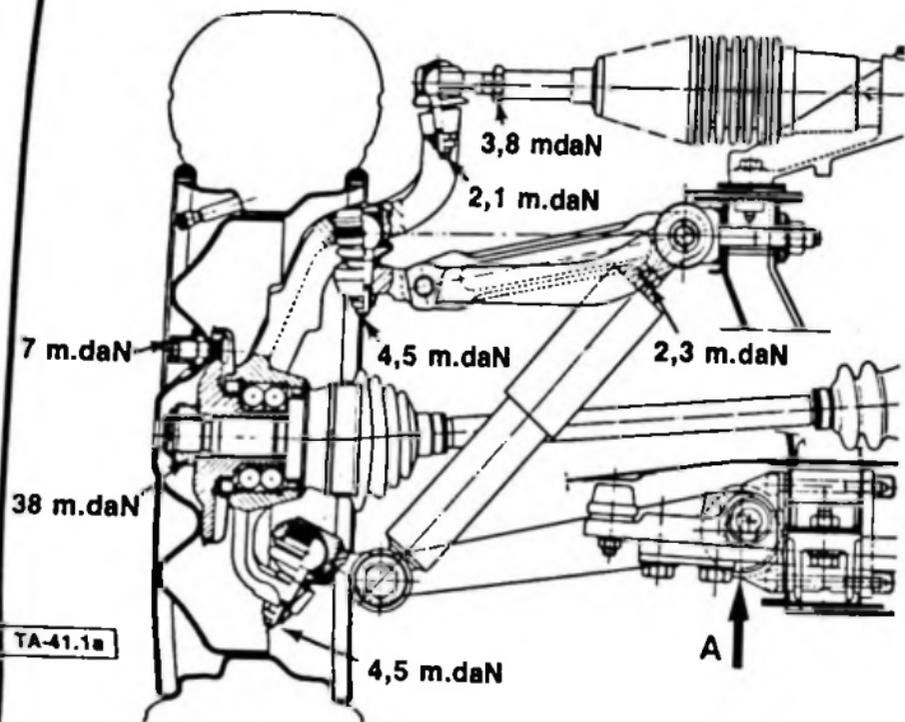
	VISA VISA Club	10 E - 11 E 11 RE	GT	14 TRS	GTI	17 D 17 RD
Diamètre du volant :	380	380	380	380	370	380
Rapport de démultiplication :	1/19,3	1/21,21	1/21,21	1/21,21	1/18,85	1/22
Angle de braquage (non réglable - roue extérieure) :	32°34'	32°51'	32°19'	33°05'	31°30'	31°30'
Jeu au poussoir de crémaillère :	0,10 à 0,25 mm	0,01 à 0,06 mm	0,01 à 0,06 mm			
Cote de préévalge des biellettes - L (voir dessin) :	394,5 mm	316 mm	316 mm	316 mm	365 mm	365 mm
Position ligne droite de la direction (voir dessin) :	A ¹ = 67 mm	A ² = 74 mm	A ² = 74 mm	A ² = 74 mm	A ² = 72,5 mm	A ² = 72,5 mm

Orientation du volant ligne droite
(branche vers le bas)



AXEL

ESSIEU AVANT



TA-41.1a

Conditions de contrôle et de réglage :

Le véhicule étant à vide, en ordre de marche, 5 litres d'essence dans le réservoir.

Carrossage : (non réglable) $0^{\circ}26' \pm 30'$

Chasse : (réglable) $1^{\circ}52' + 30'$
 0

Parallélisme : (réglable)
 ouverture des roues vers l'avant 0 à 3 mm

Hauteur avant : 210 ± 10 mm, doit être pris dans la Zone A sous la bobine de fixation du bras, au plan d'appui des roues au sol.

Hauteur arrière : voir page 145

Réglage de la chasse : s'obtient par déplacement de l'ensemble palier bras inférieur avant. (voir MAN 00 8911, Op. TA 410-00).

Les rotules des bras inférieurs et des biellettes de connexion sont démontables.

ESSIEU ARRIERE

AXEL

ESSIEUX
SUSPENSION

Conditions de contrôle et de réglage :

Le véhicule étant à vide, en ordre de marche, 5 litres d'essence dans le réservoir.

Carrossage : (non réglable) - contre carrossage $10' \pm 20'$

Parallélisme : (non réglable)

Précision des roues vers l'avant 2 à 5,6 mm

Hauteur arrière : 324 ± 10 mm, doit être prise sous la traverse tubulaire d'essieu au plan d'appui des roues au sol.

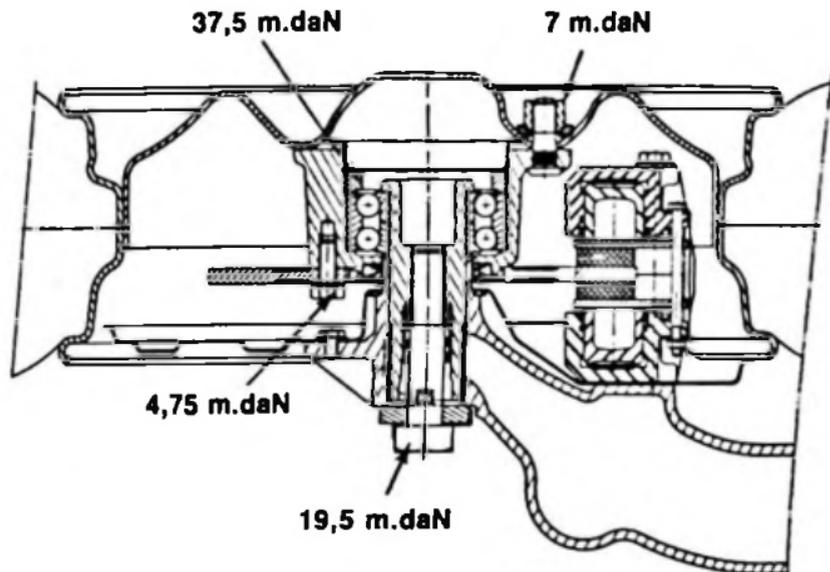
Hauteur réglable : par rotation des barres de torsion dans leur ancrage (voir MAN 008911 - Op. TA 420-00).

Jeu latéral des bras : 2 mm

Serrage des écrous sup. et inf. d'amortisseur : 11,3 m.daN

Serrage des écrous avant d'essieu : 10,5 m.daN

arrière d'essieu : 4,8 m.daN



TA 45-1a

AXEL

SUSPENSION

AVANT

Barres de torsion :

Côté de fixation	Nbre dentelures
Bras	30
Culbuteur	32

Repères de couleur	Côté	Diamètre
1 trait jaune	droit	20,6 mm
2 traits jaunes	gauche	20,6 mm

Lame de flexion : épaisseur 10 mm.

Amortisseurs : non renouvelables.

A double effet avec butée de débattement et de contre-débattement.

Repère couleur	Bleu

Paliers avant de bras inférieur et ancrage arrière des barres de torsion : montage par lumière pour réglage de la chasse.

ARRIERE

Barres de torsion :

Repères de couleur	Côté bras	Diamètre
1 trait blanc	droit	17,5 mm
2 traits blancs	gauche	17,5 mm

Amortisseurs : non réglables.

A double effet avec butée de débattement et de contre-débattement. Fixation sur la traverse d'essieu à la partie supérieure et sur le bras à la partie inférieure.

COUPLES DE SERRAGE (m.daN)

SUSPENSION AVANT	SUSPENSION ARRIERE
Vis de paliers :3,2	Vis des barres sur bras :2,4
Vis des culbuteurs :12,8	Ecrous amortisseurs :11,3
Ecrous amortisseur inf. :11	Ecrous de barre sur unit. : ...1,5
Ecrous amortisseurs sup. : ...2,3	

DIRECTION

AXEL

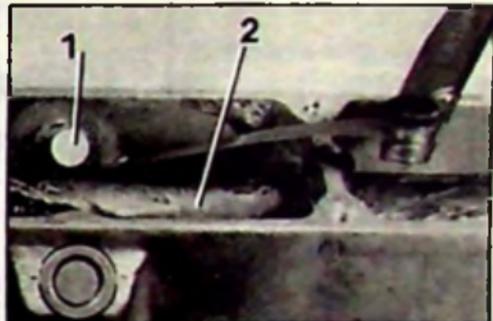
Rapport de démultiplication 1/18,7

Angle de braquage (non réglable)
 } roue extérieure 36°
 } roue inférieure 44°

Jeu « J » entre la vis excentrique (1) et la crémaillère (2) 0,03 à 0,08 mm

Cote de pré réglage des biellettes « B » 230 mm

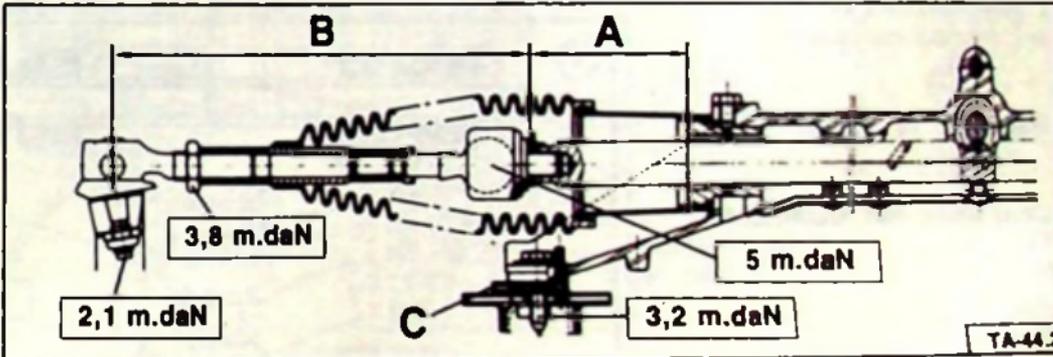
Position ligne droite « A » 76 mm



79-1454

Position de montage de la direction en ligne droite :
 Branche volant verticale vers le bas.

Epure de direction :
 Les cales « C » sous le carter de direction sont de deux épaisseurs 1 ou 2 mm.
 Une cale de 1 mm fait varier le parallélisme sur une roue de 1,5 mm ; on obtient :
 - de l'ouverture en ajoutant des cales
 - du pincement en enlevant des cales.



ESSIEUX

BX

ESSIEU AVANT - ARRIERE

Articulation des bras avant.

N.T. BX ⑦ 4

9/85 → Fig. ①

Articulation élastique sans roulements.
Serrer l'axe en position « route », soit
à la cote de 545 mm.

Voir fig. ③.

→ 9/85 Fig. ②

Articulation élastique et roulements
coniques.

Articulation des bras arrière.

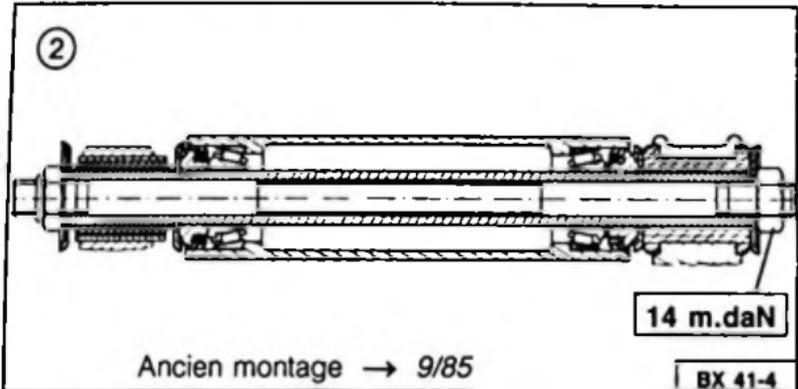
L'articulation est du type :
à roulement coniques.

Serrage : 13 m.daN.

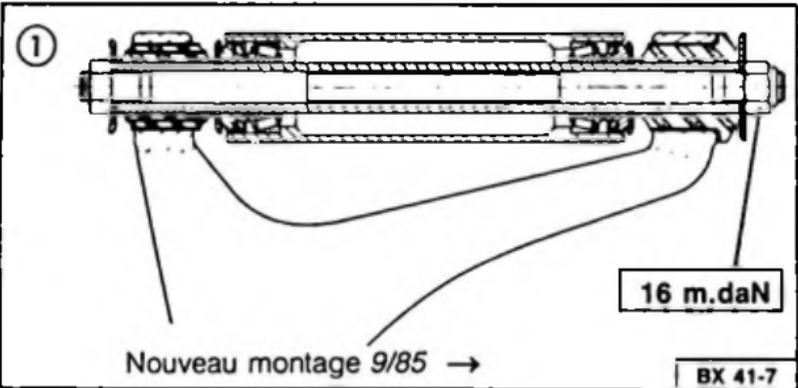
Contrainte des roulements :

AV : 0,14 à 0,22 mm

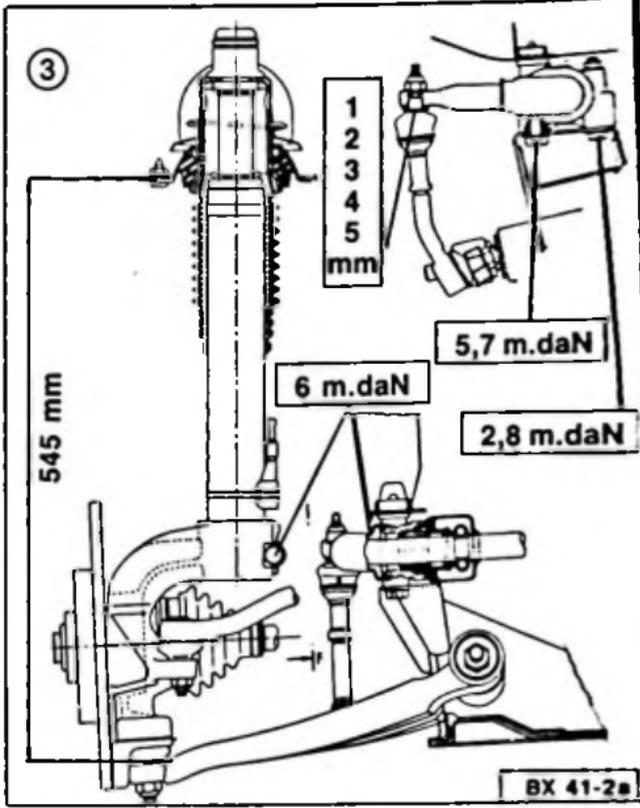
AR : 0,17 à 0,30 mm



Ancien montage → 9/85



Nouveau montage 9/85 →



ESSIEUX AVANT-ARRIERE

BX

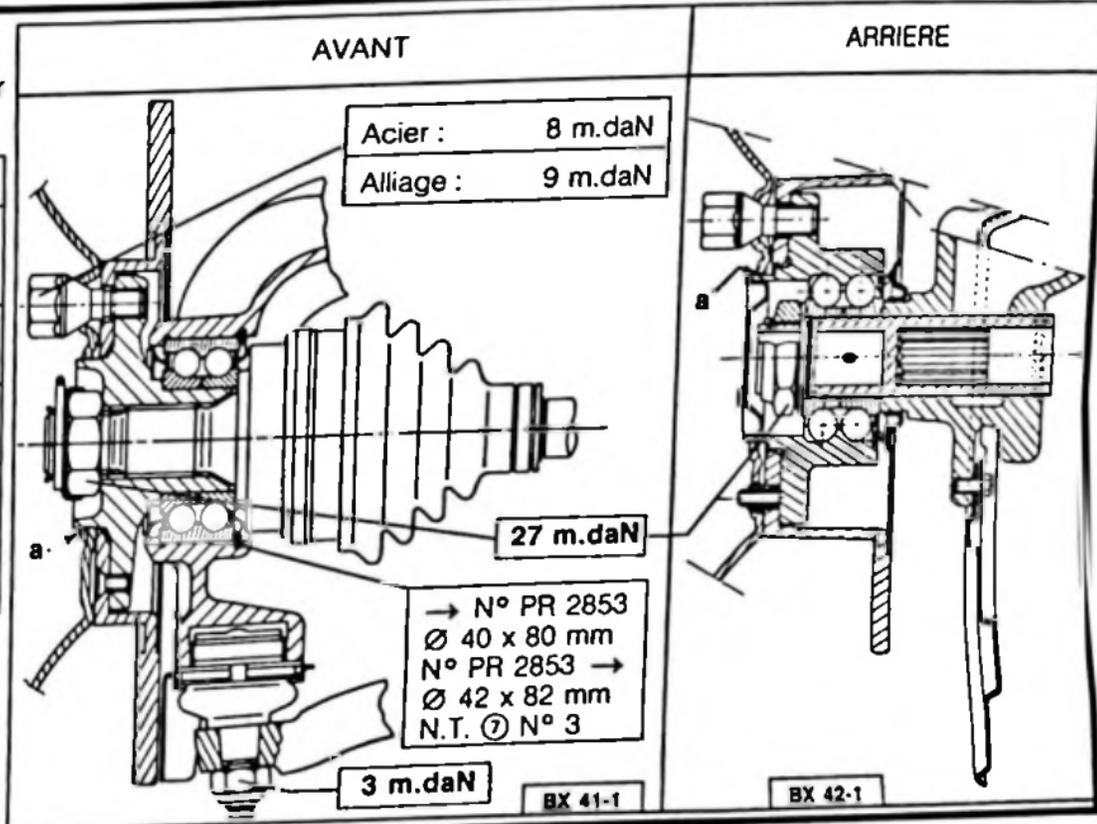
Valeurs pour contrôle avec appareils optiques :

Le contrôle des valeurs ci-dessous doit s'effectuer moteur tournant en position « route », les hauteurs étant réglées.

	AV	AR	
Parallélisme	Ouverture 0 à 3 mm (0° à 29')	Pincement 0 à 5 mm (0° à 48') (non réglable)	
Chasse (non réglable)	2° ± 35'		
Carrossage (non réglable)	0° ± 30'	contre-carrossage 1° ± 20'	
Angle de braquage		Direction mécanique	Direction assistée
	Roue intérieure : Roue extérieure :	42° 33,7°	40° 32,6°

Roues alliage : Graisser l'alésage de centrage « a » de la roue.

Il est **INTERDIT** de monter des chambres à air sur des roues en alliage léger équipées de pneumatiques « TUBELESS ».



BX

SUSPENSION

Blocs pneumatiques et amortisseurs (voir page 176)

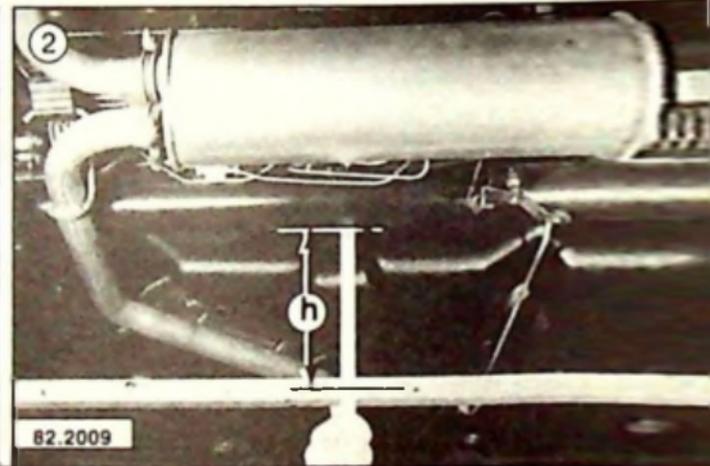
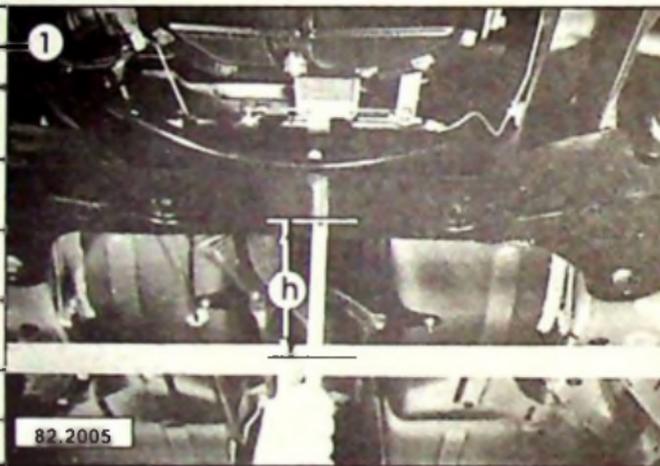
Hauteurs : Le réglage des hauteurs doit s'effectuer véhicule en position « route » et moteur tournant au ralenti. (Frein de sécurité desserré).

Conditions de contrôle des hauteurs avant : Après chaque mouvement de caisse et avant chaque mesure, effectuer de petits déplacements d'avant en arrière, en agissant sur une roue, de façon à éliminer les contraintes du train avant. (Ou roues AV. sur plateaux à billes.)

Hauteur avant : $166 \pm \frac{10}{7}$ mm mesurée sous la traverse arrière de l'unit d'essieu avant et le plan d'appui des roues. **Fig. ①**

Hauteur arrière : $223 \pm \frac{10}{7}$ mm mesurée sous le tube de traverse de l'unit d'essieu arrière et le plan d'appui des roues. **Fig. ②**

	BX	Ø BARRES ANTI-DEVERS	
		AV	AR
Berlines	14 TT	22,5 mm	→ AM87 → 16,5 mm 17
	16 TT 19 Diesel	22,5 mm	17 mm
	19 Ess. Sport → AM87	23 mm	18 mm
	BX GTI Sport AM87	23 mm	19 mm
	Breaks 14	22,5 mm	18 mm
Breaks 16-19	23 mm	18 mm	



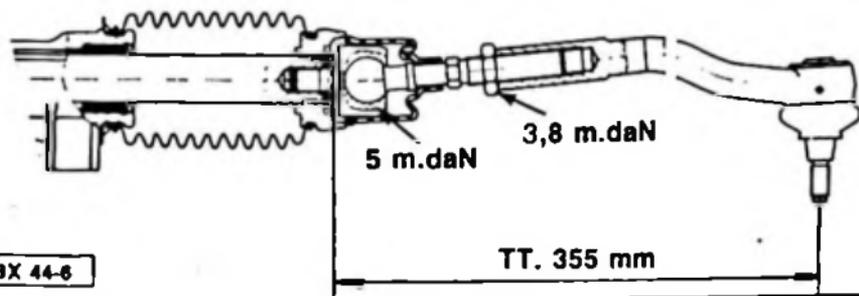
DIRECTION

BX

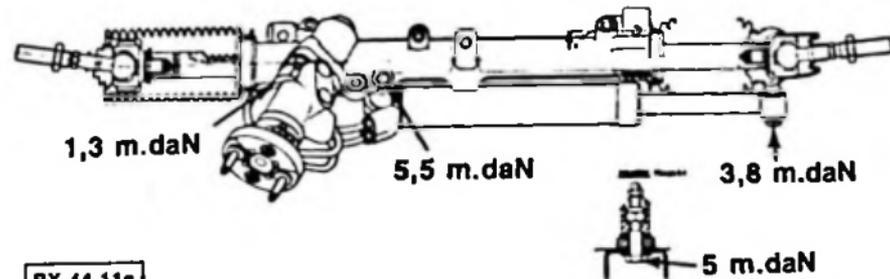
Rapport de démultiplication
 Nombre de tours de volant, d'une butée à l'autre
 Nombre de dents du pignon
 Nombre de dents de la crémaillère
 Jeu du pousoir de crémaillère
 Jeu du pousoir de crémaillère (au point de jeu mini)
Position de montage de la direction en ligne droite :
 Branche du volant
 Bride du pignon (par rapport au carter de direction)
 sous accouplement élastique

BX 14 - 15 - 16 - 19	BX D TT	BX Dir. Assistée
1/20	1/23	1/15,5
3,76	4,38	2,83
7	6	9
34	34	34
0,05 mm	0,05 mm	0,05 mm
verticale - basse		
parallèle au carter		perpendiculaire au carter

Epure de direction : Variation de parallélisme par roue entre position normale route et position haute : de 1,5 mm à 2,5 mm de pincement (+ cale de 1 mm = 1 mm d'ouverture).



BX 44-6



BX 44.11a

CX

ESSIEUX AVANT-ARRIERE

Valeurs pour contrôle avec appareils optiques :

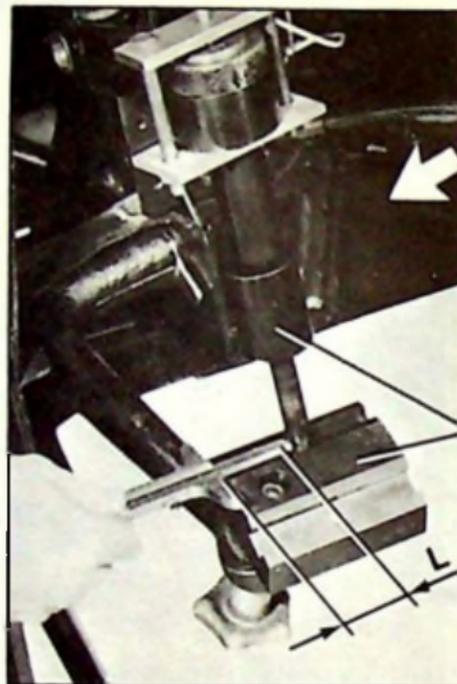
Le contrôle des valeurs ci-dessous doit s'effectuer moteur tournant en position « normale route », les hauteurs étant réglées.

Chasse : - 0°25' à - 1°15'
différence entre D et G = 0°25' maxi
(1) 1 mm de cales = variation de 15'

	AV	AR
Carrossage (non réglable)	0° + 13' - 29'	0° + 0° - 24' écart maxi 12' entre côté D et G
Parallélisme	Pincement vers l'avant 1 à 4 mm (10 à 39')	
	1/4 de tour = 1 mm = 10'	non réglable

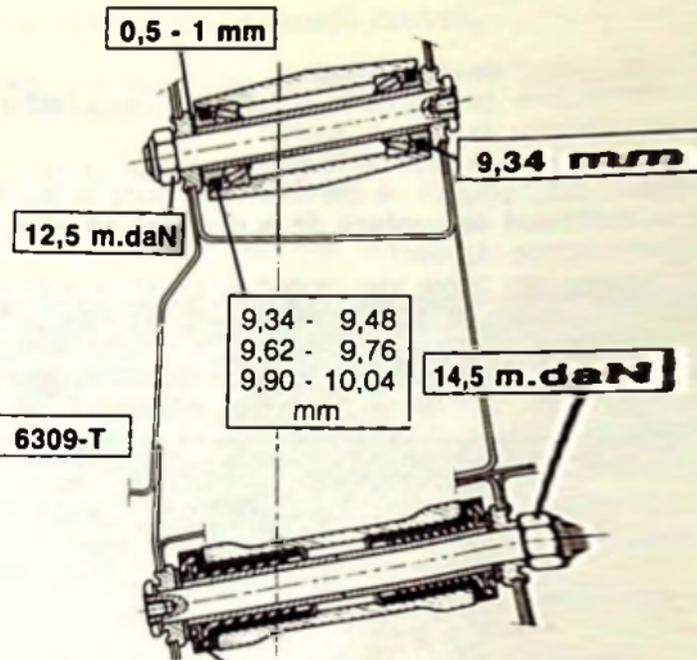
Préréglage et contrôle de la chasse : outil 6309-T. Après la pose du bras inférieur, L = 51,5 à 55 mm.
Avec fluid-blocs neuf : se placer vers 55 mm.

← AV du véhicule



13822

← AV du véhicule



Chasse : 0,5 à 11 mm
(1) de 0,5 en 0,5 mm

L-41-2

ESSIEUX AVANT-ARRIERE

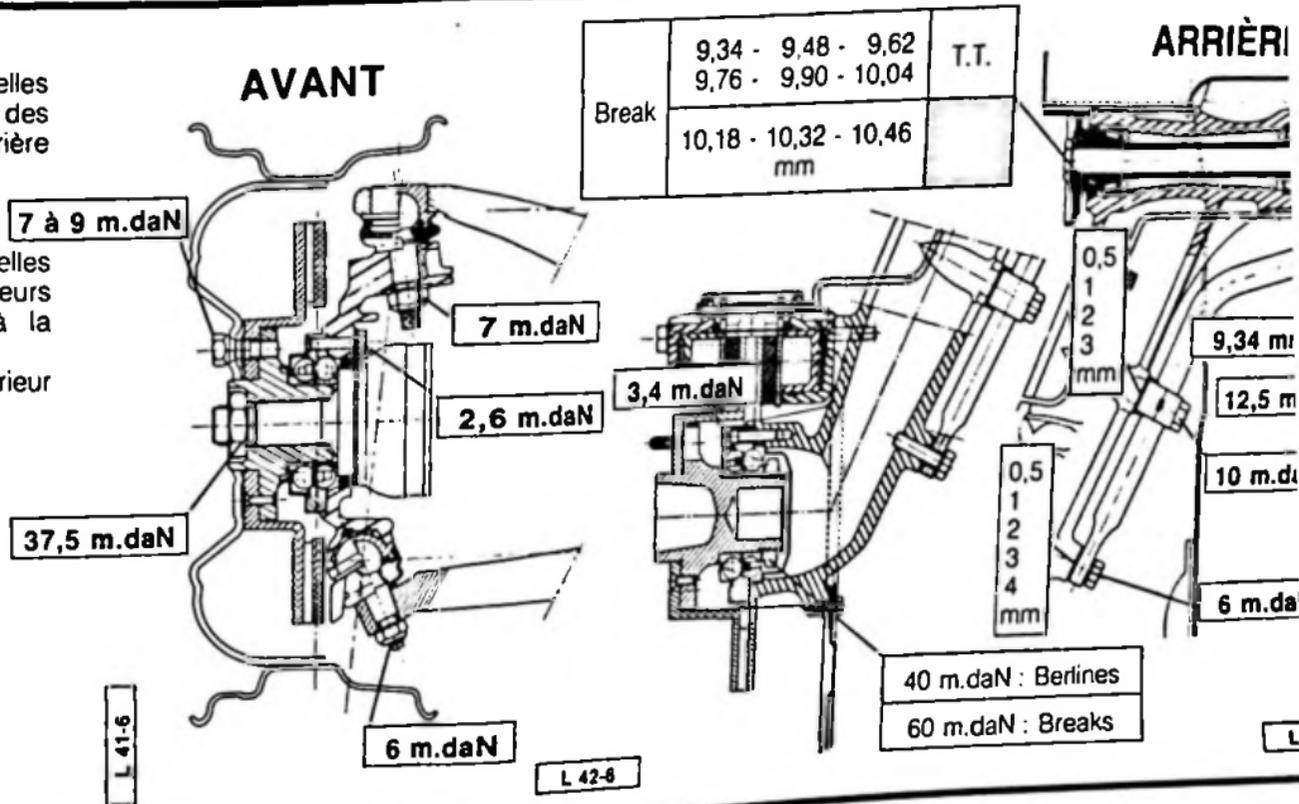
Berlines :

Les roulements et les coupelles de réglage de l'articulation des bras supérieurs avant et arrière sont identiques.

Breaks :

Les roulements et les coupelles de réglage des bras supérieurs avant sont identiques à la berline.

Ils sont d'un diamètre supérieur pour les bras arrière.



CX

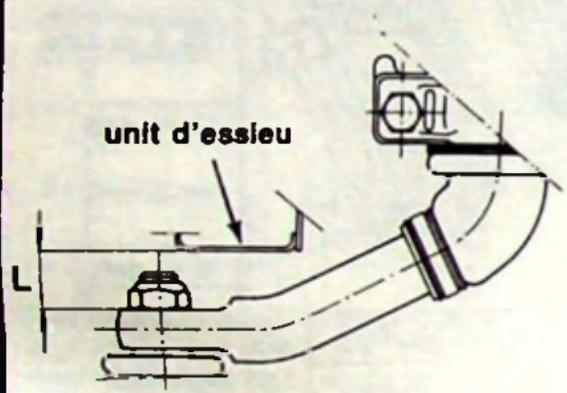
SUSPENSION

Blocs pneumatiques et amortisseurs : (voir page 177)

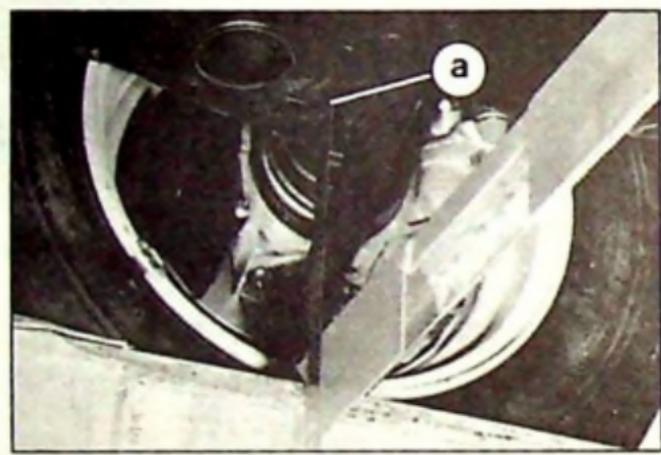
Hauteurs : Le réglage des hauteurs doit s'effectuer véhicule en position « route » et moteur tournant au ralenti, roues gonflées.
 Les hauteurs avant sont mesurées entre le dessous du point « a » de l'unité d'essieu et le plan d'appui des roues.
 Les hauteurs arrière sont mesurées entre les dessous du point « b » de l'unité d'essieu et le plan d'appui des roues.

	Hauteurs avant	Hauteurs arrière
Berlines	165 ± 8 mm	215 ± 5 mm
Breaks		210 ± 8 mm

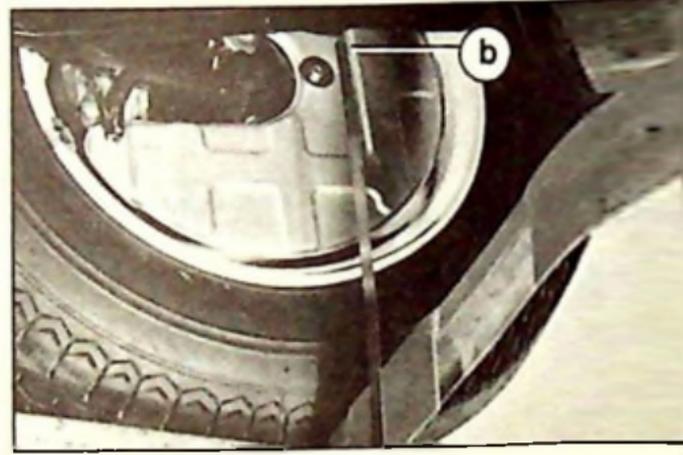
Réglage latéral de la barre anti-devers :
 La cote L doit être identique de chaque côté à ± 2 mm.



L 43-3



13447



13449

DIRECTION

CX

Rapport de démultiplication : Direction mécanique : 1/24,5 - Direction à rappel asservi : 1/13,5

Direction mécanique

DIRAVI

Braquage
à gauche et à droite

Roue intérieur : 39°30'
Roue extérieure : 31° 30'

Braquage à gauche
Roue intérieure : 43°30'
Roue extérieure : 33°30'

Braquage à droite
Roue intérieure : 39°30'
Roue extérieure : 31°30'

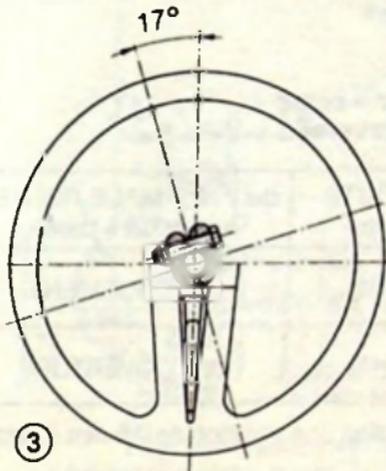
ATTENTION : Lors d'une intervention sur la direction, ne jamais déposer la traverse de direction, sous peine de dérégler l'épure de direction.

Avant de déposer une direction assistée, la placer en position « ligne droite » :

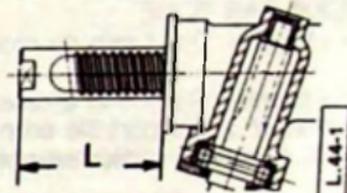
1. La goupille (1) $\varnothing = 6,5$ mm dans le pignon de crémaillère, **Fig. (1)**.
2. L'écrou 6454-T sur le boîtier de commande, à la place du volant, **Fig. (2)**.

Position de la branche de volant en position « ligne droite » : branche verticale vers le bas, **Fig. (3)**.

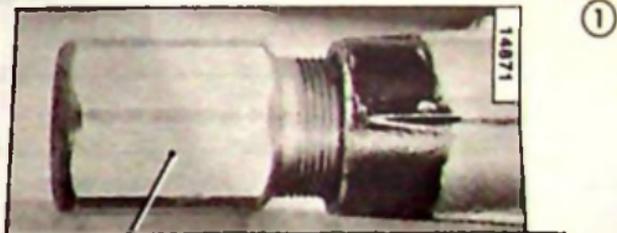
Orientation du cardan : 17°, environ à gauche : **Fig. (3)**



Point milieu de crémaillère



L gauche = L droite



Emploi impératif (serrage modéré)

6454-T

Purge du cylindre de came :

Relier la vis de purge (1) au réservoir.

Mettre le moteur en marche et braquer lentement à gauche et à droite jusqu'à évacuation de l'air.

Réglage de la dérive (sur route) :

Déport à droite : tourner l'excentrique (2) vers la gauche après desserrage des vis (3).

Déport à gauche : tourner l'excentrique (2) vers la droite après desserrage des vis (3).

ÉPURE DE DIRECTION**I. Variation du parallélisme à obtenir ROUE PAR ROUE :**

De la position « normale route » → à la position « haute » : 0 à 1 mm de pincement

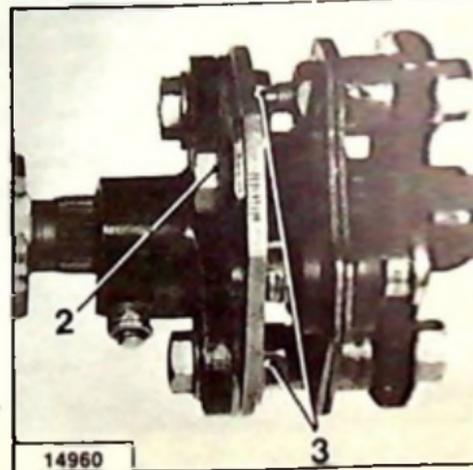
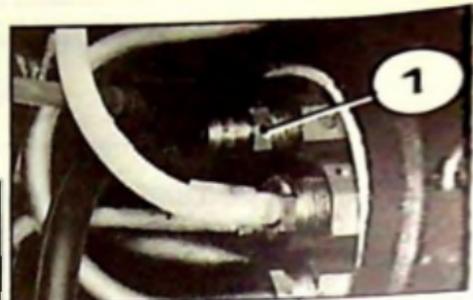
« normale route » → à la position « basse » : 0 à 1 mm d'ouverture

Nota : Certains types d'appareils ne permettent pas le contrôle en position « basse ».

II. En fonction des résultats obtenus en I, déplacer verticalement la traverse :

		de « NORMALE ROUTE » à position « haute »	de « NORMALE ROUTE » à position « basse »
Pour un déplacement de la traverse →	vers le haut, on obtient	de l'OUVERTURE	du PINCEMENT
	vers le bas, on obtient	du PINCEMENT	de l'OUVERTURE

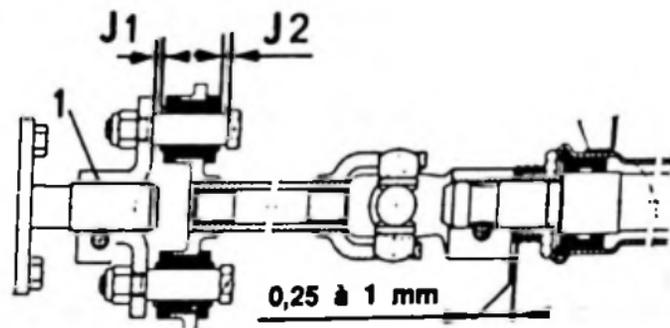
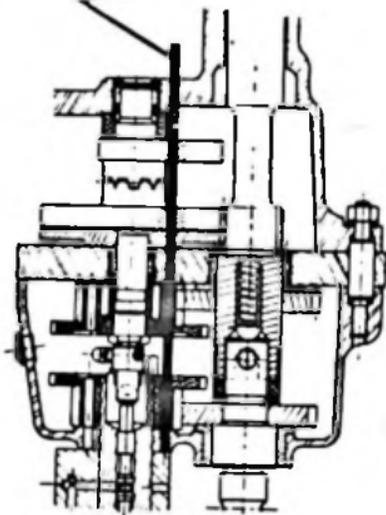
ATTENTION : Un déplacement vertical de la traverse de direction de 1 mm entraîne une variation de 0,8 mm à la roue.



Boîtier de commande : En cas de rotation involontaire des arbres de commande, utiliser la pige 6455-T. Placer la rainure antivolt de l'arbre de commande face à l'ouverture du carter, la pige doit s'engager jusqu'au moutage, sinon tourner l'arbre de commande (toujours dans le même sens) et essayer à chaque tour. (voir N.I. 55 MA.)

6455-T

L.44-28

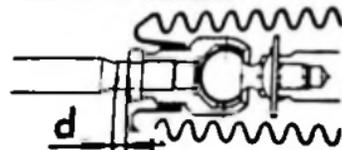


Direction mécanique seulement
Jeu entre cadran et entretoise de tube fixe

L.44-5

$J1 = J2$ obtenu par déplacement de la bride (1) sur le pignon de la crémaillère.

Barres de direction



d gauche = d droite à 2 mm près

L.44-2

TT

COUPLES DE SERRAGE DES ROUES

VÉHICULES	Couples de serrage en m.daN	
	Jantes acier	Jantes aluminium
AX	7,5	9
VISA	6 à 8	7,5 à 8,5
AXEL	6 à 8	7,5 à 8,5
BX	Vis à tête conique 8	Vis à tête plate 9
CX	Vis à tête conique 9	Vis à tête plate avec rondelle élastique 9

Pour jante aluminium : **enduire l'alésage du centrage** de la roue sur le moyeu avec de la graisse « TOTAL MULTIS »

FREINS

AX

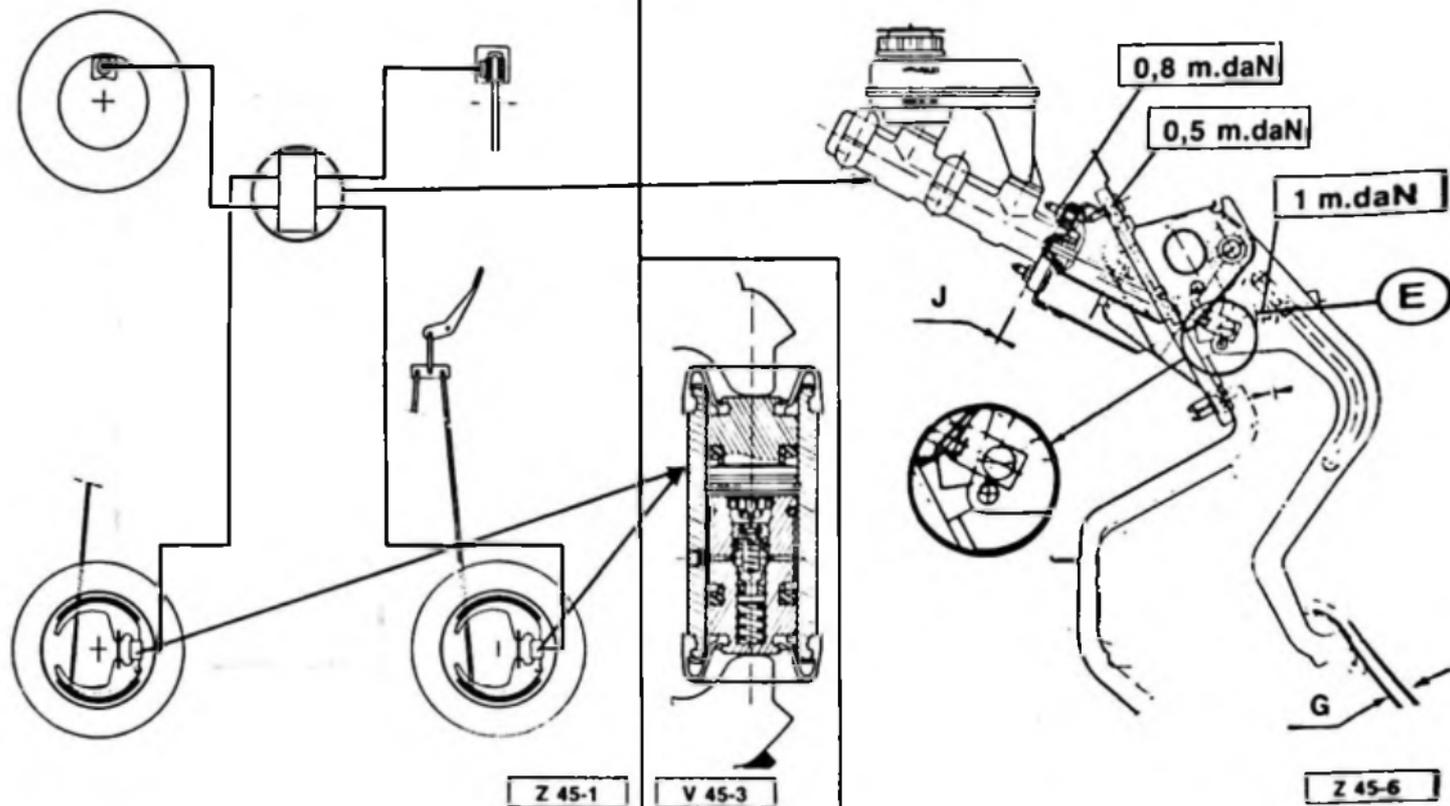
Véhicules	Ø du maître cylindre	Ø des pistons des étriers AV	Épaisseur du disque	Ø des cylindres de frein AR	Ø des tambours	Limiteur de freinage AR	
AX 10 E AX 10 RE	Ø 19 mm	Ø 45 mm	8 mm	Ø 19 mm	Ø 165 mm	Non asservi à la charge	
AX 11 RE AX 11 TRE AX 14 TRS AX 14 TZS	Ø 20,6 mm + MASTER-VAC	épaisseur des plaquettes : 12 mm épaisseur mini : 2 mm	6 mm mini	épaisseur garniture : 4,55 mm épaisseur mini : 1 mm		Ø 166 mm maxi (après rectification)	Asservi à la charge
AX Sport			10 mm 8 mm mini				

Voile des disques de frein AV : **0,1 mm MAXI**

Liquide de frein : suivant norme NFR 12640 S TOTAL SY

Pour conserver une bonne répartition du freinage, il faut toujours remplacer les quatre plaquettes en même temps.

Jeu J = 0,2 à 0,5 mm
réglage par la position
du contacteur de stop.
Après réglage, serrer le
contre-écrou E à 1 m.daN.
A titre indicatif, un jeu de
0,5 mm en « J » corres-
pond à un jeu de 2,6 mm
en « G ».



NOTA : le compensateur est
intégré au cylindre de roue.

Z 45-1

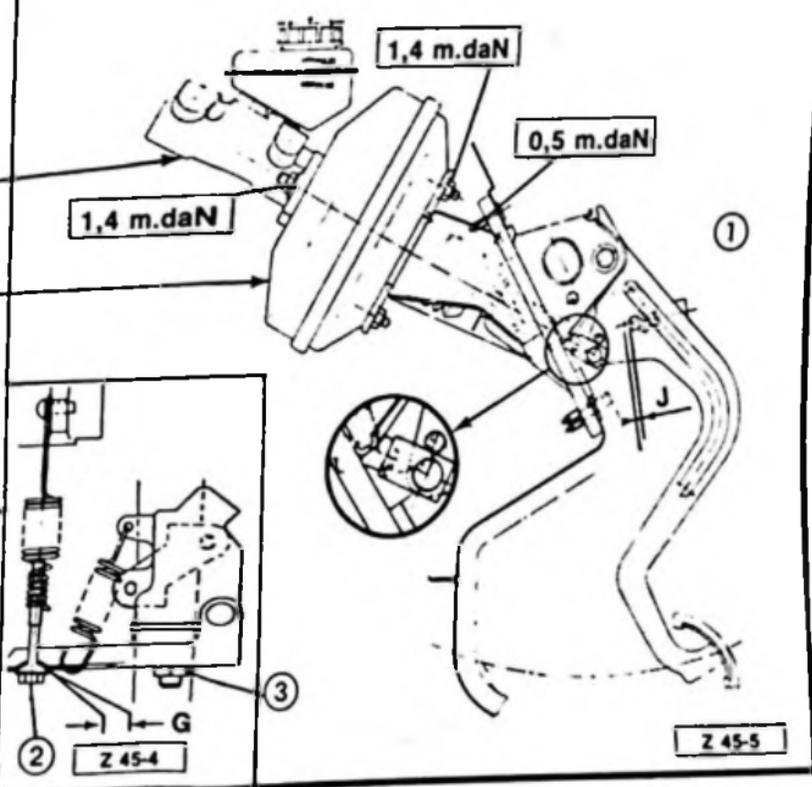
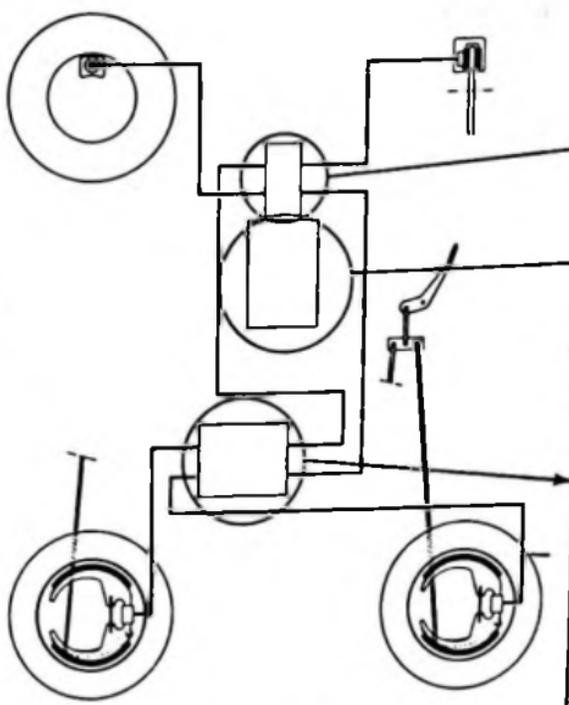
V 45-3

Z 45-6

FREINS

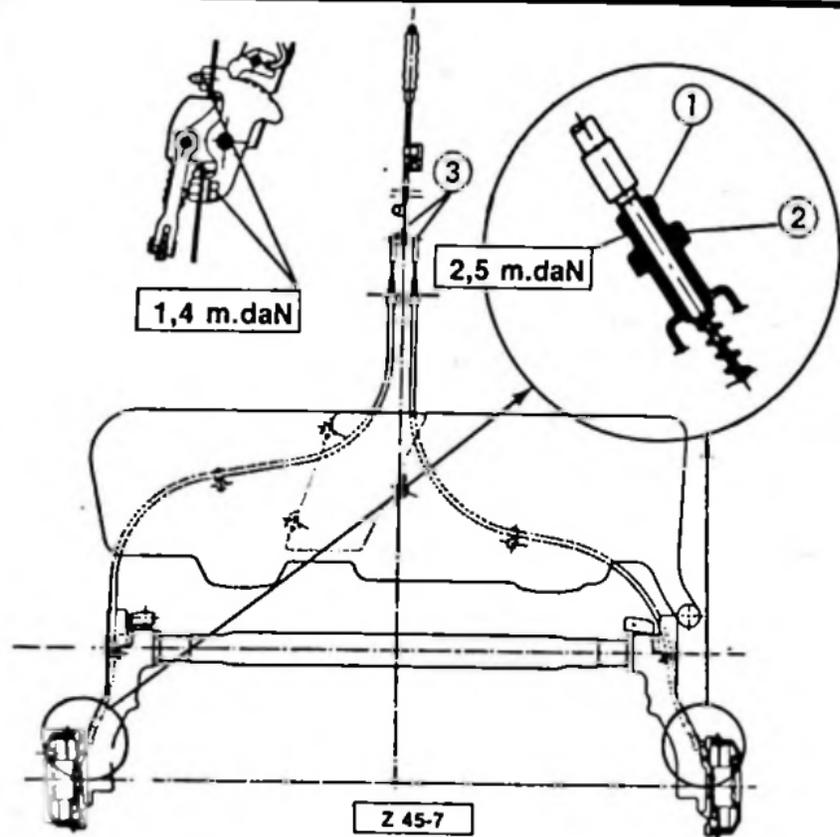
AX 11 - 14 - Sport

Jeu J = 4 à 5 mm
 réglable par la position du Contacteur de stop.
 Après réglage serrer le contre-écrou (1) à 1 m.daN.
Réglage du limiteur de freinage
 Appuyer énergiquement sur la pédale de frein pour fermer le limiteur. Régler à l'aide de la vis (2) pour obtenir un jeu G de 0,5 à 1,5 mm.



NOTA : Ne pas intervenir sur le réglage (3) qui est réglé en usine.

FREINS



Frein de sécurité : il agit sur les roues AR.

Réglage :

- desserrer les contre-écrous (1)
agir sur les écrous (2) pour obtenir un déplacement du levier de 4 crans.
- Resserrer les contre-écrous (1) à 2,5 m.daN.

Axes d'articulation (3) du palonnier, à graisser avec graisse TOTAL MULTIS.

FREINS

VISA TT

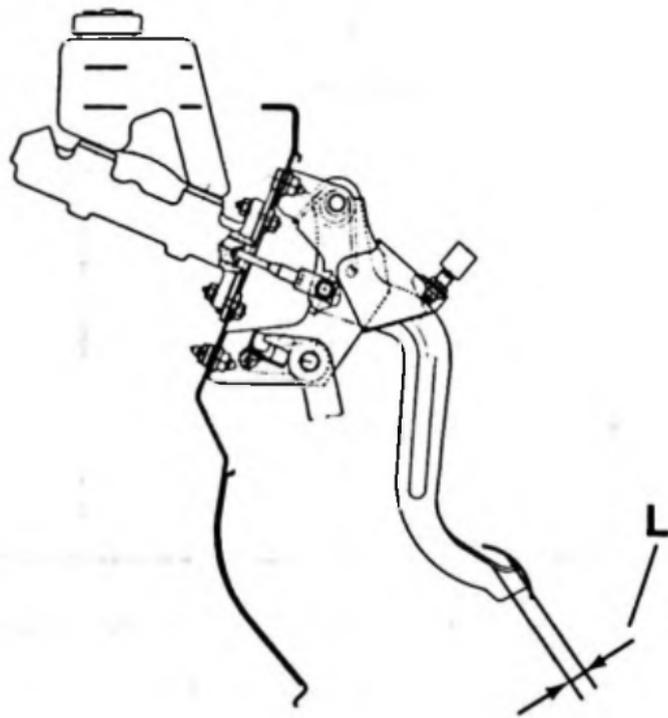
Véhicules	Ø du maître cylindre	Ø des pistons des étriers AV	Épaisseur du disque	Ø des cylindres de frein AR	Ø des tambours	Limiteur de freinage AR
VISA Club VISA 10E VISA 11E	17,5 mm (CITROEN)	45 mm	9 mm	20,6 mm (DBA ou GIRLING)	180 mm	Non asservi à la charge Repère K
VISA 11 RE VISA 14 TRS	19 mm + MASTER-VAC (DBA)	(CITROEN) 2 pistons	7 mm mini	22 mm (DBA ou GIRLING)		Asservi à la charge
VISA VISA GT	20,6 mm + MASTER-VAC (DBA)	48 mm (TEVES)	10 mm		182 mm maxi (après rectification)	Repère P
VISA GTI VISA 17D et RD		48 mm (GIRLING)	8 mm min 20,4 mm (ventilés)			

Liquide de frein : Suivant norme NFR 12460 S TOTAL SY.

Purge : Elle peut être facilitée en utilisant un appareil du commerce (exemple ARC 50). Commercer par les roues avant. Sur véhicules à freinage assisté, purger les freins, roues au sol.

NOTA : (11/81 →) : L'étanchéité à la poussière de chaque piston d'étrier est assurée par une membrane. Les nouveaux pistons ne peuvent pas se monter dans les anciens étriers.

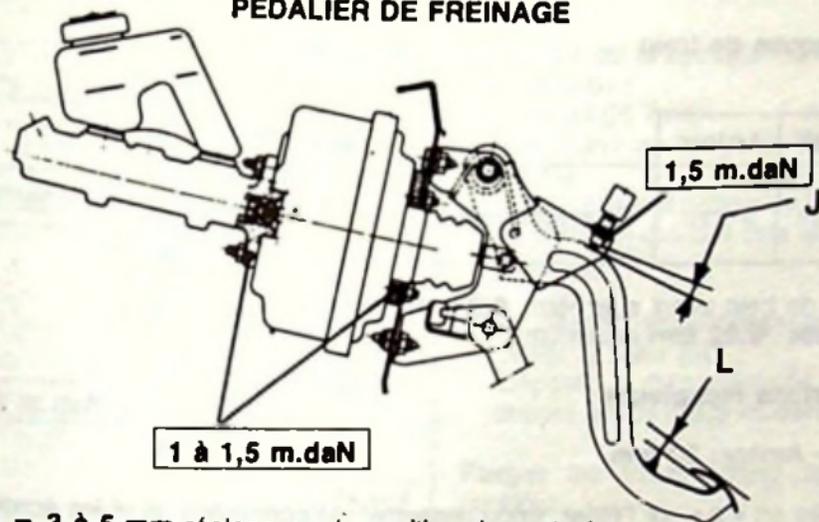
Pédalier VISA TT 652 cm³ (7/80 →)



Pédalier : Jeu entre poussoir
et maître-cylindre : **0,2 à 0,5 mm**
NOTA : Pour un jeu entre poussoir et maître-cylindre
de 0,5 mm : L = 2,5 mm.

V. 45-11

PEDALIER DE FREINAGE

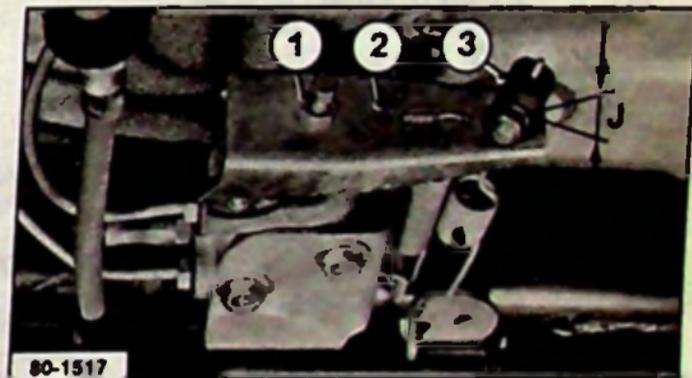


Jeu $J = 3 \text{ à } 5 \text{ mm}$ réglage par la position du contacteur.
A titre indicatif lorsque $J = 3 \text{ mm}$. $L = 9,3 \text{ mm}$.

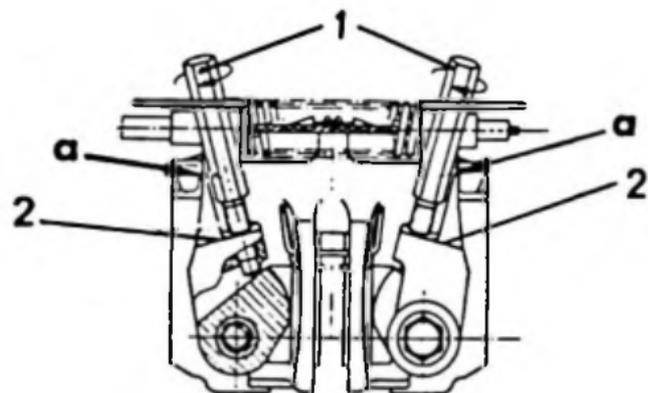
REGLAGE DU LIMITEUR DE FREINAGE

Appuyer énergiquement sur la pédale de frein pour fermer le limiteur.
Régler le serre-câble (3) de façon à obtenir un jeu $J = 1 \text{ à } 1,5 \text{ mm}$ entre la face d'appui du serre-câble et le levier (2).

NOTA :
Ne pas intervenir sur la vis (1) celle-ci étant réglée en usine.



Contrôle de la dépression : le manomètre 4073-T intercalé entre la source de dépression et le MASTER-VAC doit indiquer une dépression égale ou supérieure à 500 mm/Hg ou 700 mbar lors de la chute de régime de 4500 tr/mm au ralenti (moteur chaud).



Epaisseur des disques de frein

Avant	Arrière		Avant	Arrière
18 mm	7 mm	Epaisseur mini :	15 mm	4 mm

Voile des disques de frein avant et arrière : **0,2 mm maximum.**
Planéité des disques : **0,02 mm maximum.**

Diamètre des pistons récepteurs :

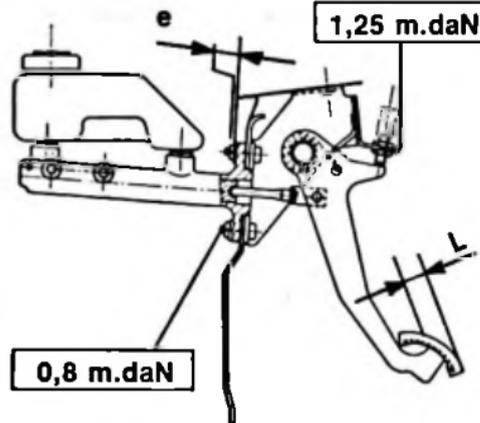
Avant : **45 mm** — Arrière : **30 mm.**

GX 45-4b

Réglage des freins de sécurité : S'assurer que les leviers (2) sont en butée en « a » sur l'étrier, sinon desserrer les contre-écrous et les écrous de réglage des câbles.

- Agir **uniquement** sur la vis (1) pour amener les plaquettes à la limite du léchage, au point de voile maxi du disque.
- Amener les écrous de réglage des câbles au **contact des leviers** (2), serrer les contre-écrous. Les longueurs libres des embouts filetés doivent être sensiblement égales.

PEDALIER DE FREINAGE



TA.45-4

Jeu entre pédale et maître cylindre « e » = 0,1 à 0,5 mm ce qui correspond au jeu L = 5 mm.

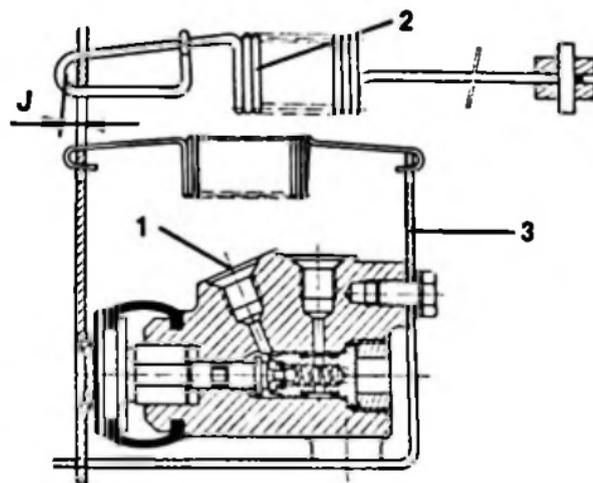
Contrôle de la pression de coupure du limiteur :

- Le ressort (2) libre.
- Relier un manomètre de 0 à 100 bars en (1)
 - Appuyer sur la pédale de frein, et lire la pression qui doit être entre 24 et 26 bars.

Pour obtenir cette pression :

- Griffier la patte (3).
- Déposer la manomètre et serrer le raccord en (1) à 0,9 m.daN.

Purger les freins arrière après ce contrôle.

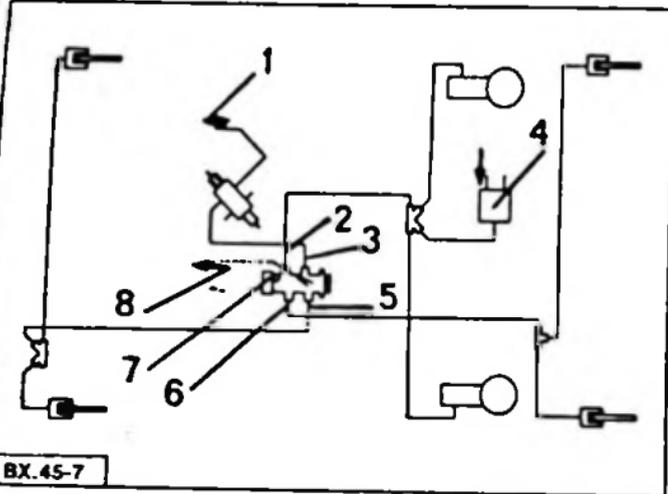


TA.45-2

Réglage du limiteur de freinage

Véhicule à une hauteur arrière de 310 mm prise sous la traverse d'essieu arrière. Le jeu J = 3 mm se règle en déplaçant le limiteur (pédale de frein enfoncée).

ABS - Voir N.T. BX (11) n° 5



BX.45-7

SCHEMA DE PRINCIPE DU CIRCUIT DE FREINAGE

LEGENDE :

1. Source de haute pression
2. Pression de la suspension arrière
3. Alimentation haute pression des freins avant
4. Correcteur de hauteur suspension arrière

5. Freins avant
6. Freins arrière
7. Vis de purge du compensateur
8. Retours au réservoir.

FREINS	AVANT	ARRIERE
Ø Piston	50 mm	30 mm
Epaisseur du disque	10 mm	7 mm
Epaisseur mini du disque	7 mm	4 mm
Surface d'une plaquette	35 cm ²	17 cm ²
Plaquettes	ABEX PAGID 349 FG	FERODO 2430

Plaquettes avant équipées de témoins d'usure.

Echange des plaquettes de freins avant : Frein de parc desserré.

Pour permettre le retrait du piston, il faut lui faire subir un mouvement de rotation (vissage) tout en lui appliquant un effort axial (voir Manuel MAN 008882, Op. (11) XB. 453-1). Utiliser la pince FACOM D60 ou deux tournevis dont l'un de section carrée (7 mm).

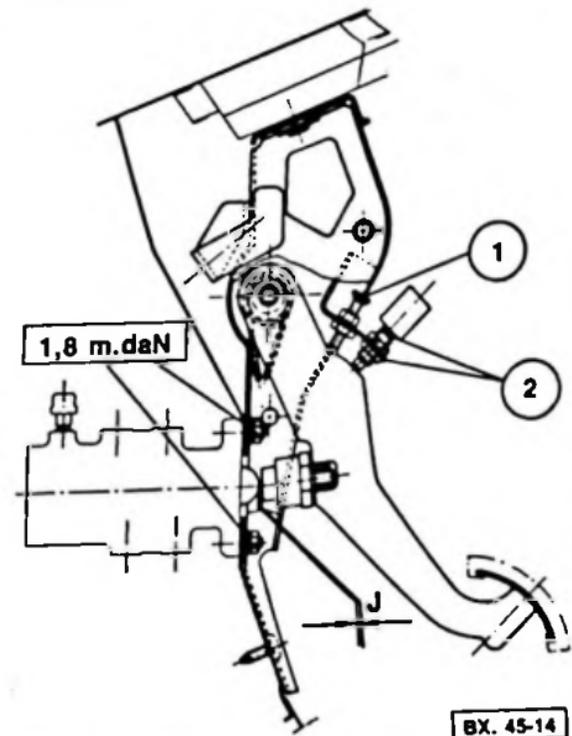
Après la pose des plaquettes neuves, un jeu minimum de 1 mm doit exister entre le disque et la plaquette, Fig. III. Sinon, repousser le piston.

Réglage de la garde de la pédale :

Régler la vis (1) de façon à obtenir un jeu $J = 0,1 \text{ à } 1 \text{ mm}$ entre la pédale et le doseur.

Réglage du contacteur de stop :

Les lampes de stop doivent s'allumer dès que la pédale arrive au contact du doseur.
Agir sur les écrous (2) pour réaliser cette condition.



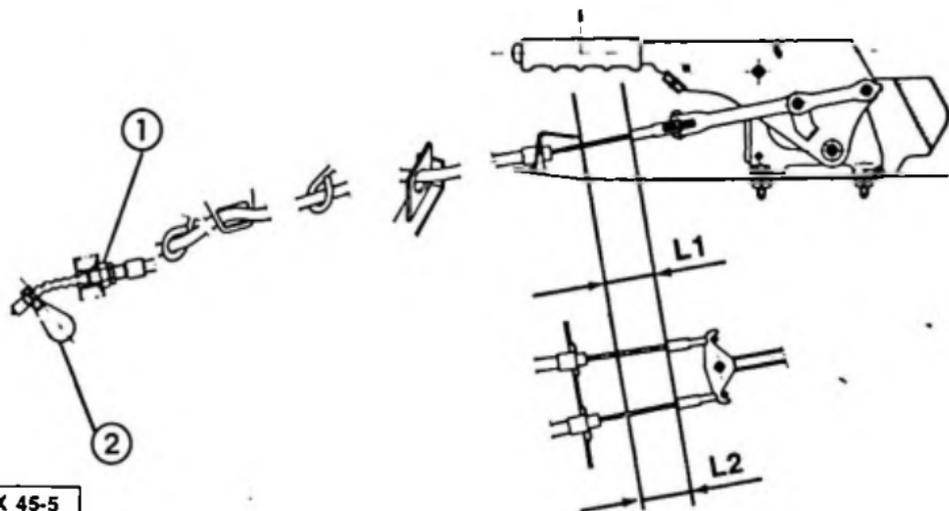
Frein de sécurité :

Il agit sur les roues avant par l'intermédiaire d'un mécanisme incorporé dans le piston de l'étrier.

Ce mécanisme permet le rattrapage automatique de la course de la commande manuelle de freinage.

En cas de course longue, plus de **10 crans**, procéder comme suit :

- Moteur tournant
- Levier de frein de parking au repos.
- Appuyer à fond sur la pédale de frein, 2 à 3 actions (la pression hydraulique assure le rattrapage automatique).
- Pédale de frein relâchée :
- Contrôler la course du levier de frein de parking.



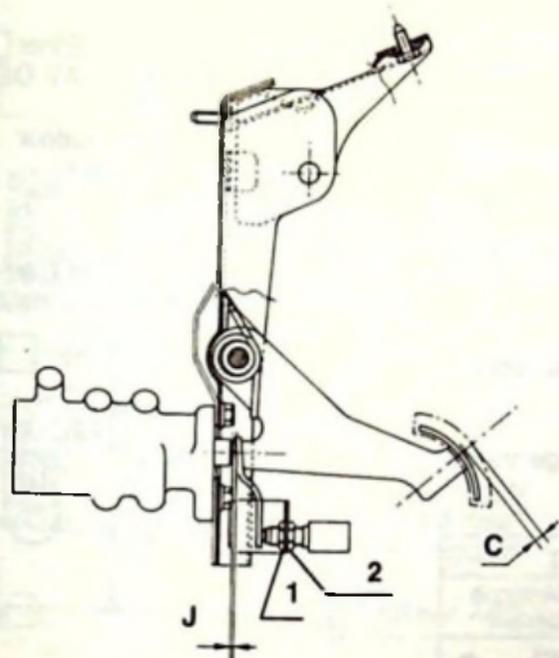
BX 45-5

Lors de cette dernière opération, s'il est constaté une course molle au levier de frein de parking ou la nécessité de repousser le levier pour éteindre le témoin au tableau, régler les câbles.

Réglage des câbles : Levier de frein de parking au repos, agir sur les écrous (1) de telle manière que l'extrémité des câbles viennent au contact des leviers (2) (sans tension, ni jeu) tout en respectant $L1 = L2$ à **1,5 mm près MAXI**. Effectuer deux à trois manœuvres par le levier et serrer les contre-écrous.

FREINS

CX TT



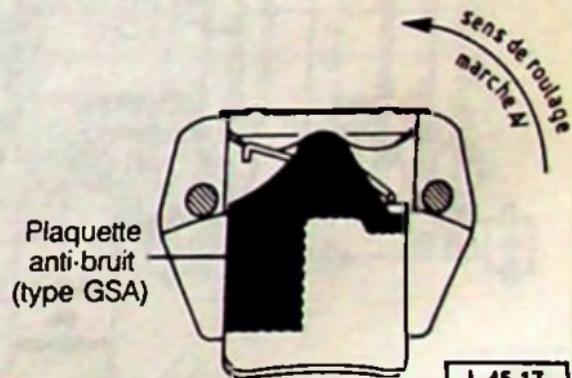
L.45-35

Frein	AVANT Tous types	ARRIERE	
		Berlines (9/77 →)	Breaks
Ø du Piston	42 mm	30 mm	40 mm
Epaisseur du disque	20 mm	7 mm	18 mm
Epaisseur mini disque	18 mm	5 mm	16 mm
Surface d'une plaquette	55 cm ²	18,5 cm ²	36 cm ²

Plaquettes de frein :
Voir NT 82-79 MA.

**Ne pas monter des plaquettes
TEXTAR 288 à l'avant avec des
plaquettes TEXTAR 254 ou
FERODO 748 à l'arrière.**

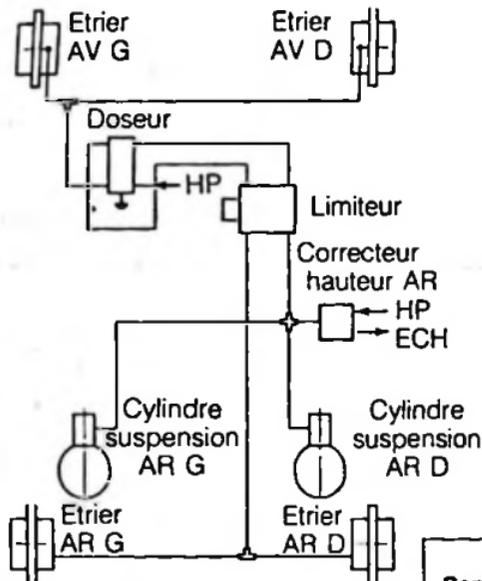
Doseur de frein (7/81 →)
Ø du tiroir = 7,5 mm au lieu de
8,5 mm.
Repère : point de peinture bleu sur le
bouchon.
Peut remplacer le doseur
Ø = 8,5 mm.



L.45-17

FREINS

Réglage de la pédale de frein et du contacteur de stop : agir sur l'écrou (1) pour obtenir un jeu « J » de 0,7 à 3,5 mm (contacteur de stop enfoncé). Bloquer l'écrou (2). On doit obtenir l'allumage des feux AR de stop pour une course « C » de 7 mm MAXI.



L.45-7

Ancien circuit

A partir de 7/83 pour les berlines et à partir de 3/85 pour les breaks, le circuit de freinage est équipé d'un doseur compensateur.

Sur un même essieu, monter des disques de matière identique (N.T. 79 - 106 MA).

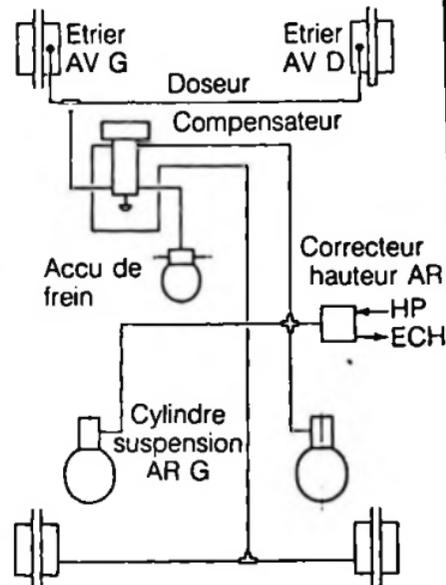
Frein de sécurité : Réglage des plaquettes : celles-ci doivent être au « léchage » sur le disque de frein au point de voile maximum du disque.

Les leviers de commande du frein de sécurité « au repos » doivent être en butée sur leur appui.

Tourner chaque excentrique dans le sens horloge vu de l'arrière du pivot.

	PIVOT GAUCHE		PIVOT DROIT	
	Excentrique extérieur	Excentrique intérieur	Excentrique intérieur	Excentrique extérieur
Sens de rotation	↻ vers le haut	↻ vers le bas	↻ vers le haut	↻ vers le bas

(Sens horloge vu de l'arrière du pivot)

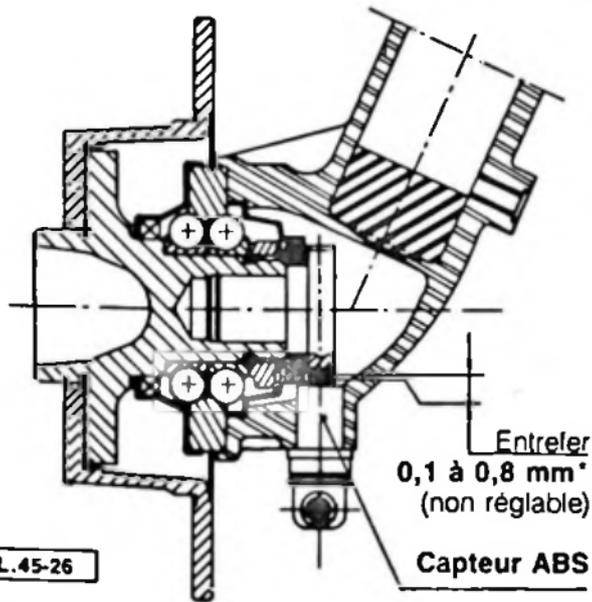


L.45-32

Nouveau circuit

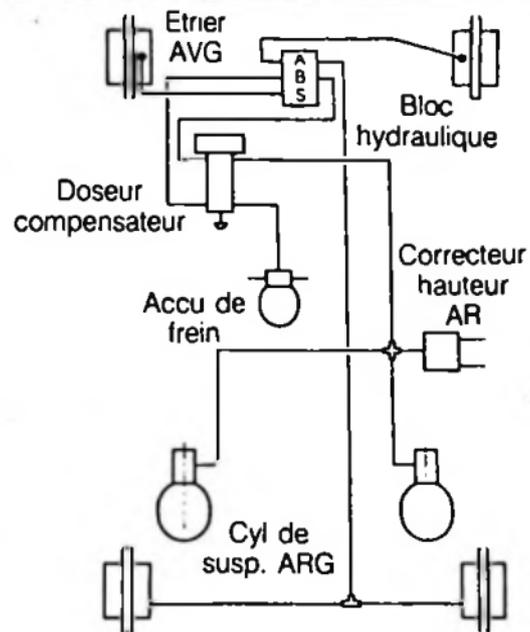
FREINS ABS

CX



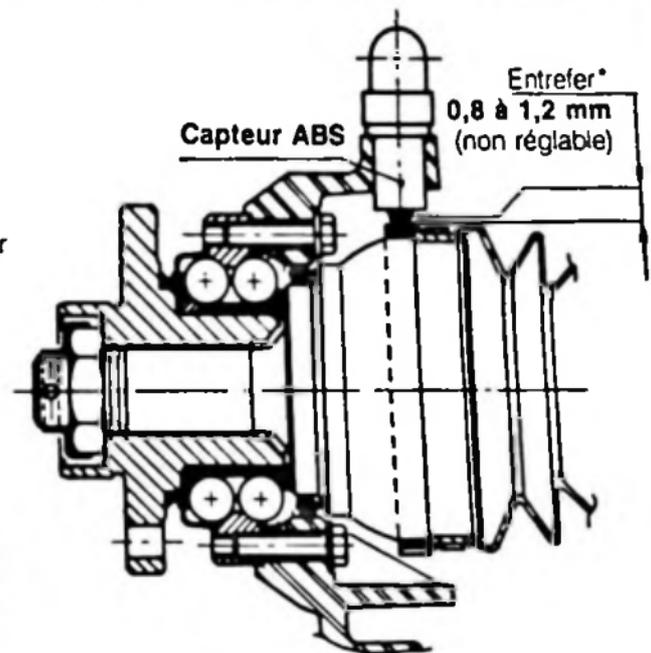
L.45-26

* Valeur mini et maxi sur un tour complet du moyeu



L.45-33

Gamme de contrôle du système ABS voir N.T. CX ⑪ n° 3



L.45-25

Les 4 capteurs doivent être montés avec la graisse ESSO NORVA 275

FREINS
HYDRAULIQUE
ELECTRICITE
CARROSSERIE

BX - CX

PURGE DES FREINS

Freins avant

BX

CX

Caler le véhicule.
Déposer les roues.

Desserrer la vis de détente du conjoncteur.
Vider l'accumulateur principal.

Placer sur chaque vis de purge
un tube transparent.

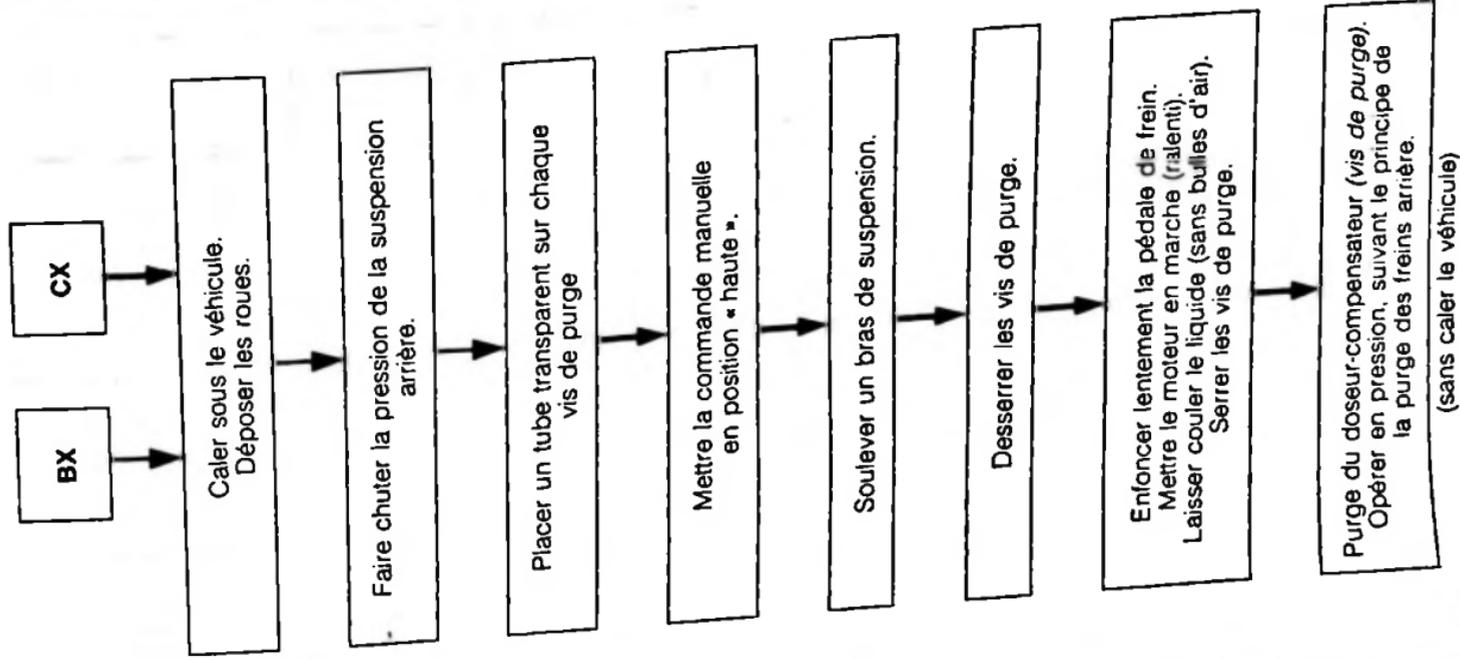
Pour les véhicules équipés
d'un accu de frein :
Desserrer légèrement une vis de purge
et appuyer sur la pédale
pour vider l'accu.

Maintenir la pédale de frein enfoncée.

Desserrer les vis de purge.
Mettre le moteur en marche (ralenti).
Serrer la vis de détente du conjoncteur.
Laisser couler le liquide (sans bulles d'air).
Serrer les vis de purge.

PURGE DES FREINS

Freins arrière
La purge des freins s'effectue sous pression.



BX

BLOCS PNEUMATIQUES - AMORTISSEURS

	REPERES	BERLINES				BREAKS	
		BX - BX 14 BX 16 } BX 19 } → 9/85	BX 16 BX 19 sauf Sport-GTI	BX 15 9/85 →	BX GTI	BX Sport	BX 14
AVANT	Volume (cm ³)	400	500	400		500	
	Pression (bar)	55 ± 5/10					
	Etiquette France Export	Vert-vert-or Vert-marron-or	Vert-vert-marron Vert-marron-marron	Vert-vert-gris Vert-marron-gris		Vert-vert-or Vert-marron-or	Vert-vert-marron Vert-marron-marron
	∅ du piston (mm)	22					
	Amortisseur ∅ du trou central (mm)	TT 43-1a  ∅ 1,8	 ∅ 1,65		 ∅ 1,8		
ARRIERE	Volume (cm ³)	400				500	
	Pression (bar)	40 ± 5/10			30 ± 5/10		40 ± 5/10
	Etiquette France Export	Bleu-bleu-or Bleu-marron-or			Bleu-bleu-gris		Bleu-bleu-brun Bleumarron-brun
	∅ du piston	35				37	
	Amortisseur ∅ du trou central (mm)	 ∅ 1,1			 ∅ 1,1		 ∅ 1,25

BLOCS PNEUMATIQUES - AMORTISSEURS

CX

	REPERES	BERLINES		BREAKS
		CX 20 CX 22	25 RI 25 GTI 25 Prestige 25 RD et TRD 25 RD et TRD Turbo	25 GTI Turbo 25 Prestige Turbo
AVANT	Volume (cm ³)	500		
	Pression (bar)	75 ± $\frac{2}{27}$		
	Etiquette	Vert-vert-bleu		Vert-vert-bleu
	Ø du piston (mm)	35	37 (35 → break 20 RE)	
	Amortisseur Ø du trou central (mm)	 Ø 1,9		 Ø 1,65
ARRIERE	Volume (cm ³)	500		700
	Pression (bar)	40 ± $\frac{2}{15}$		35 ± $\frac{2}{10}$
	Etiquette	Bleu-bleu-brun		Jaune-jaune-jaune
	Ø du piston (mm)	35		42
	Amortisseur Ø du trou central (mm)	 Ø 1,25		 Ø 1,5

TT

TABLEAU DE TARAGE DES ORGANES

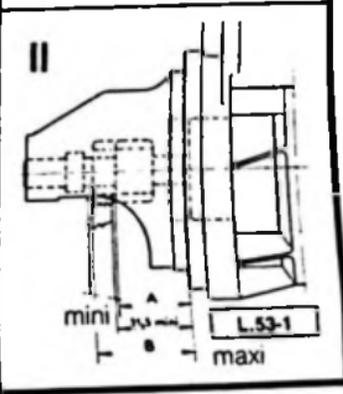
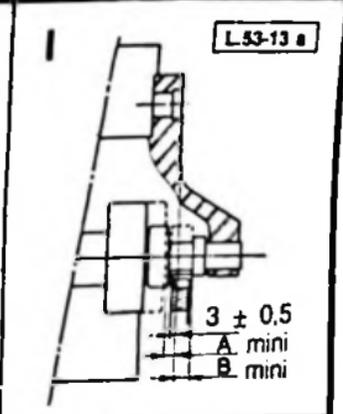
	Vanne de sécurité (bar)	Accu de freins (bar)	Mano-contact sur vanne de sécurité (bar)	Accu principal (bar)	Conjoncteur-disjoncteur (bar)	
					Conjonction	Disjonction
BX	80 à 100					
CX embrayage assisté → 7/83		$62 \pm \frac{2}{32}$	85 ± 10	$62 \pm \frac{2}{32}$	145 ± 5	170 ± 5
CX TT sauf embrayage assisté	110 à 130		(serrage 1,2 m.daN)			

BX Direction assistée : Conjoncteur-disjoncteur spécifique (alimentation répartiteur de débit).

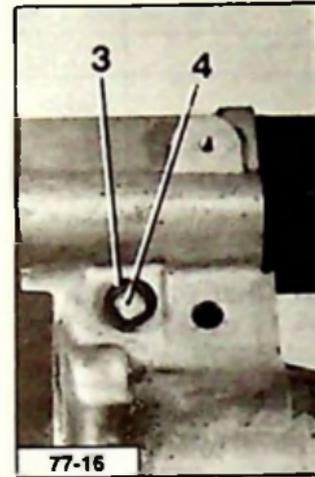
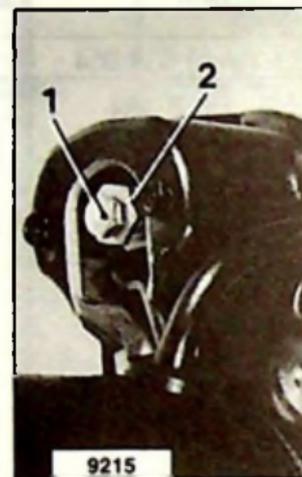
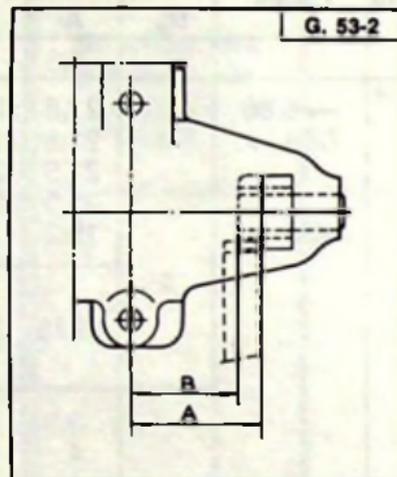
DEMARREUR

TOUS TYPES

Véhicule	Démarreur	Classe	Dates	Réglages		
				fig.	A	B
AX T.T.	DUCELLIER (Valeo) 534 054			I	4,3	5,4
VISA VISA Club	PARIS RHONE D8 E 154	2	→ 6/86	II	21,8	31
	PARIS RHONE D9 E 94		7/86 →		21,8	31
	FEMSA MTA 1240				21,5	31
	FEMSA 000 F15 002				21,5	31
	MAGNETI MARELLI 63 220 535		6/86 →		19,2	31,1
VISA 10 et 11 VISA 14 et GT BX et BX 14	DUCELLIER 534 048A PARIS RHONE D9 E 64 BOSCH 0 001 208 518	2			15,75	26,7
VISA GTI BX 15 et 16 BX 19 Essence	DUCELLIER 534 039A PARIS RHONE D9 E 48 BOSCH 0 001 208 516				3,8 4 4	5,9 8 5,4
VISA } Diesel BX }	BOSCH 0 001 117 302 MELCO M 001 A 50 172 PARIS RHONE D9 E 84	5	11/85 →	I	5	8,5
					5,3	7,5
CX 20 et 22	PARIS RHONE D9 E 70				7	4,8
CX 25 IE T.T.	MELCO M 002 A 50 485	5				
CX 25 Diesel T.T.	PARIS RHONE D9 R 90 BOSCH 0 001 218 020	6	1/86 →	II	30	41



	DUCELLIER 532 016 A	FEMSA MOB 12-2	PARIS-RHONE D 8 E 155
A	46,8 mini	46,8 mini	46,8 mini
B	37,3 maxi	37,3 maxi	37,3 maxi



REMARQUES : **Démarreurs DUCELLIER** : Le réglage du pignon s'effectue en agissant sur le manchon (2) pour obtenir un jeu de 0,5 mm mini à 1 mm maxi entre le manchon (2) et la tête de vis (1), ce qui doit correspondre aux positions de pignon ci-dessus.

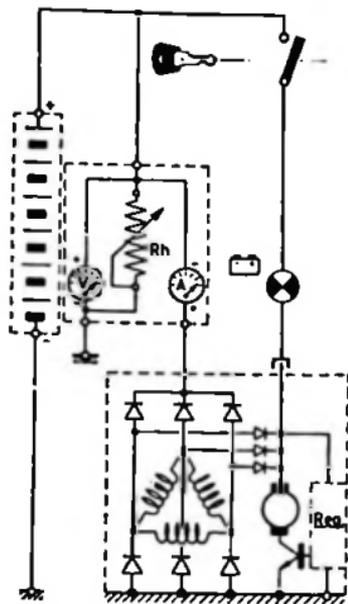
Démarreurs PARIS-RHONE : Le réglage du pignon s'effectue en tournant le manchon excentrique (3) après avoir chassé l'axe (4) et dégagé légèrement le manchon des cannelures de l'alésage.

ALTERNATEUR

AX - VISA - AXEL - BX

Véhicule	Alternateur	Classe	Dates	Régulateur seul	Vitesse Alt./mot.	Débits sous 13,5 V Intensité (A) Vitesse Moteur			Tension régulée à chaud 13,8 à 14,5 V	
						16 A à 670 tr/min	32 A à 900	47 A à 1800		
AX 10, 11 et 14	PARIS RHONE A13 N 129	5		YV 1925	2,23/1	16 A à 670 tr/min	32 A à 900	47 A à 1800	5 à 42 A à 1800 tr/min	
AXEL 11 et 12	FEMSA ALP 12X17 EP (ELeCtro Precizia) Sacele	3		335 44 2	2/1	20,5 A à 900 tr/min	30 A à 1650	37 A à 3250	5 à 32 A à 3250 tr/min	
VISA et VISA Club	LUCAS 17 ACR FEMSA ALT 12 N 43 MOTOROLA 9 AR 5096 G		4/84 → 7/85 12/84 →	37669 18 TR 9 RC 7056		18 A à 1000 tr/min	33 A à 2000	38 A à 4000	4 à 30 A à 2000 tr/min	
VISA 10 VISA 11 VISA 14 VISA GT	DUCELLIER 514 005 PARIS RHONE A 12 R 53 MOTOROLA 2 941 097 BOSCH B 120 427 391 VALEO 2 523 351		7/86 →	511 023 YL 1933 9 RC 7056						
VISA Diesel BX 17 et 19 Diesel	BOSCH 0 120 489 259 MELCO A 002 T 27 091	5		YV 1925	2,45/1	32 A à 820 tr/min	47 A à 1640	50 a 3280	5 à 32 A à 1640 tr/min	
VISA GTI	PARIS RHONE A13 N 95					2,2/1	32 A à 910 tr/min	47 A à 1820	50 A à 3640	5 à 32 A à 1820 tr/min
BX BX 14	PARIS RHONE A 13 N 38 BOSCH B 120 427 315									

Véhicule	Alternateur	Classe	Dates	Régulateur seul	Vitesse Alt./mot.	Débits sous 13,5 V			Tension régulée à chaud 13,8 à 14,5 V
						Intensité (A)/Vitesse moteur			
BX 15 et 16 BX 19 (Ess.) BX Sport	BOSCH 0 120 489 259 PARIS RHONE A13 N 95	5		YV 1925	2,2/1	32 A à 910 tr/min	47 A à 1820	50 A à 3640	5 à 42 A à 1820 tr/min
BX Climat	Ess. MELCO A 003 T 45 291 Diesel MELCO A 003 T 45 298	8		A866 T08370		54 A à 910 tr/min	75 A à 1820	80 A à 3640	8 à 72 A 1820 tr/min
CX 20	Sauf Climat PARIS RHONE A 14 N 93 MOTOROLA 9 AR 2672 MOTOROLA 2 940 426	7	→ 7/85 → 1/86 1/86 →	YV 1925	2,12/1	46 A à 950 tr/min	66 A à 1900	69 A à 3800	7 à 63 A à 3800 tr/min
CX 22 Climat	PARIS RHONE A 14 N 92	8		YV 1925		54 A à 900	75 A à 1900	80 A à 3880	8 à 72 A à 3800 tr/min
	Super Climat PARIS RHONE A 14 N 49 + Pont de diodes BR 4	100 A		YL 418 séparé		56 A	82 A	94 A	10 à 90 A
CX 25 GTI GTI Turbo Diesel Dies. Turbo	PARIS RHONE A 14 N 91	8		YV 1925	2,35/1	54 A à 800 tr/min	75 A à 1600	80 A à 3200	8 à 72 A 3200 tr/min
CX 25 IE Super climat	PARIS RHONE A 14 N 25 + Pont de diodes BR5	100 A		YL 418 séparé		56 A à 800 tr/min	82 A à 1600	94 A à 3200	10 à 90 A 3200 tr/min
CX 25 IE. BVA Super Climat	PARIS RHONE A 14 N 120 + Pont de diodes BR5								



CONTRÔLE DU DÉBIT D'UN ALTERNATEUR
 et
 CONTRÔLE D'UN RÉGULATEUR DE TENSION
 (Batterie bien chargée)

Réaliser le branchement ci-contre, à l'aide d'un ampèremètre **A**, d'un voltmètre **V** et d'un rhéostat **Rh** ou d'un combiné Volt/Ampèremètre/Rhéostat (*schéma*).

Suivant les références des appareils du véhicule, régler le régime moteur et agir sur le rhéostat pour obtenir l'intensité.

Le courant d'amorçage de l'excitation traversant le voyant, s'assurer que le voyant s'allume à la mise sous tension.

La mise en tension de l'alternateur éteint le voyant par tension en opposition.

Echange par un alternateur à régulateur monofonction d'un alternateur avec :

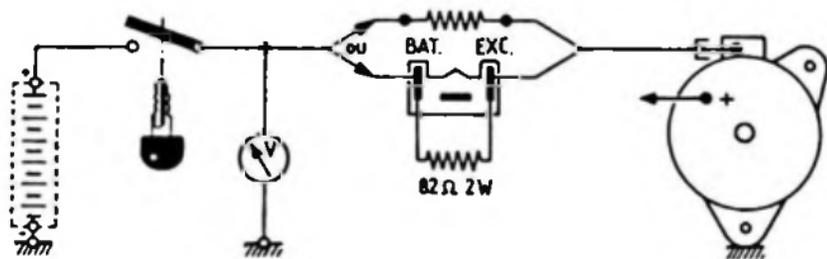
Régulateur Electro Mécanique

Dépose le régulateur.

Entre les fils BAT et EXC du régulateur, intercaler une résistance 82Ω 2W (ou une lampe 12 V 3W) et isoler l'ensemble.

Connecter l'alternateur (excitation) comme précédemment.

La détection de charge par le voltmètre thermique reste efficace.

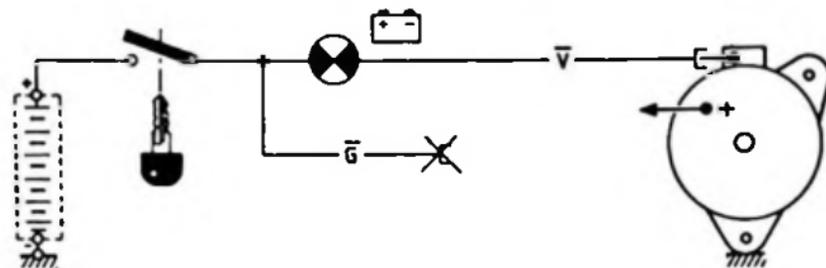


TT.53-6

Régulateur Electronique incorporé avec détection de charge (2 fiches)

Si le connecteur 2 Voies se branche sur le régulateur, aucune intervention n'est nécessaire ; sinon, sortir le fil du voyant (clip de 6,35 mm), le munir d'un embout isolant et le connecter sur la languette du régulateur de l'alternateur et isoler l'autre clip (5 mm) « + » après contact.

L'alternateur s'amorçant par le courant traversant le voyant, s'assurer qu'il s'allume en mettant le contact. Le voyant doit s'éteindre après démarrage (accélérer légèrement).



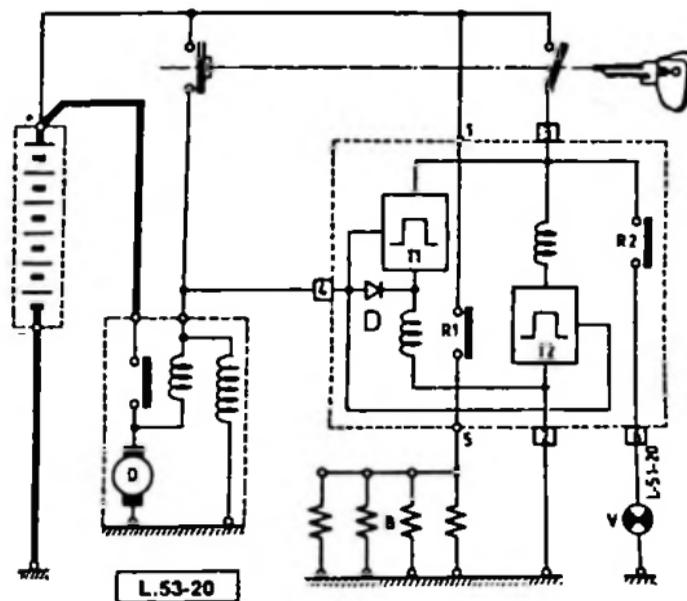
TT.53-6

Véhicules	Bougies de préchauffage	Temps	Boîtiers
VISA D	Bosch : 0250 201 554 → 5/85	7 à 15 sec.	BOSCH 0333 402 509 ou BITRON 204 4015 ou SEV 73 100 202
	Beru : 0100 221 118 → 5/85 0100 221 133 5/85 →		
BX D	Bosch : 0250 501 326 → 5/85 0250 201 019 5/85 →		
CX D	Bosch : 0250 200 059	25 à 40 sec.	Cartier 02386
	Beru : 0100 221 106		

Démarrage avec préchauffage : A la mise sous tension :

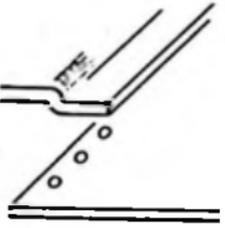
- le temporisateur **T1** excite le relais **R1**, les bougies chauffent ;
- le temporisateur **T2** excite le relais **R2**, le voyant s'allume.

Après un temps variable avec la température, le temporisateur **T2** coupe le relais **R2** éteignant le voyant, puis si le démarreur n'est pas sollicité, le relais **R1** coupe les bougies un moment plus tard.

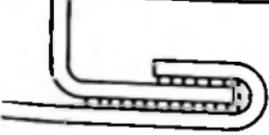


Action sur le démarreur : la diode **D** laisse établir le courant sur **R1**, et **R2** par **T2** : les bougies chauffent, le voyant s'allume ; cette action verrouille **T1**, interdisant l'alimentation des bougies avant la coupure du contact.

DEGRAFAGE DES TOLES ET PREPARATION DES ASSEMBLAGES

			REFERENCE	FOURNISSEUR
TT 80-79	 <p>Forêt à dégraffer : Utiliser avec perceuse pneumatique permettant de moduler la vitesse de rotation. Percer seulement la tôle à déposer. Evite la déformation des tôles et le meulage des points de soudure.</p> 	<p>2 forêts Ø 6 2 forêts Ø 8 2 forêts Ø 10 3 forêts Ø 6 - 8 - 10</p>	<p>225.6J 2 225.8J 2 225.10.J 2 225.J 3</p>	FACOM
TT 80-11	 <p>Fraise à dégraffer : Utiliser avec perceuse pneumatique permettant de moduler la vitesse de rotation. Evite la détérioration de la tôle inférieure. Surfacer par meulage après dégrafage.</p> 	<p>(Porte fraise + 10 fraises) (5 fraises) (Rechange)</p>	<p>230J 1 230A1J 5</p>	FACOM
TT 80-99	 <p>Soyage : peut être réalisé soit : — à l'aide d'une pince manuelle — à l'aide d'une pince pneumatique (soyage et poinçonnage). Poinçonnage : (en cas de soudage par points « bouchon ») — pince manuelle (Ø 4 et 6 mm) — pince pneumatique (Ø 4 - 5 et 6 mm) — perceuse portable</p>		<p>D62 V800 D63 V800</p>	FACOM

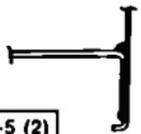
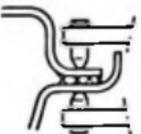
ASSEMBLAGE DES TOLES PAR COLLAGE

SYMBOLE	INDICE	PRODUIT : UTILISATION CARACTERISTIQUES	REFERENCE	FOURNISSEUR
 <p data-bbox="49 336 168 372">TT 80-5</p>	<p data-bbox="367 274 417 305">B3</p>	<p data-bbox="467 212 1252 367">Colle TEROKAL 6015 : (bi-composant) Collage des panneaux extérieurs de portes sur leur doublure. Appliquer sur tôle non revêtue ou sur cathaphorèse. Dégraisser avant application. Application avec pistolet S3DR + adaptation A315 (TEROSON)</p>	<p data-bbox="1471 227 1630 347">ZC 9 867 672 U (cartouche de 150 cc)</p>	<p data-bbox="1729 274 1789 305">DPR</p>
 <p data-bbox="188 647 298 673">TT 80-17</p>		<p data-bbox="467 414 1431 714">Colle époxy bi-composant « ARALDITE 5300 » Cet adhésif est destiné au collage des tôles entre elles, revêtues ou non de cathaphorèse. Il autorise à l'état frais, le soudage par point, ce qui permet un accostage immédiat des tôles et améliore la qualité de l'assemblage. Ce système d'assemblage est particulièrement recommandé dans le cas de remplacements partiels d'éléments (planchers de coffres, ailes...) permet de réduire d'environ 2/3 le nombre de points de soudure et assure étanchéité et protection de la ligne d'assemblage. Ne permet pas le soudage par bouchonnage.</p>	<p data-bbox="1491 414 1600 471">ZCP 830.009</p>	<p data-bbox="1729 440 1789 471">DPR</p>
 <p data-bbox="39 911 159 937">TT 80-17</p>				

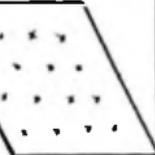
DECAPAGE - PROTECTION ET SURFAÇAGE DES LIAISONS SOUDÉES

SYMBOLE	MATERIEL DU PRODUIT - UTILISATION	REFERENCE	FOURNISSEUR
 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content; margin-left: 100px;">TT 80-19</div>	<p>Pistolet thermique : Chauffage des revêtements de protection (avant broissage). Dépose d'éléments adhésifs (enjolveurs, monogrammes, films plastique...) Remise en forme d'éléments en polypropylène (parc-chocs).</p>	<p>JUMBOTHERM (3000 W) E 2002 (2000 W)</p>	<p>CEPAC FACOM</p>
 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content; margin-left: 100px;">TT 80-19</div>	<p>Brosse métallique : Ø = 60 mm - alésage 10 mm. Décapage des tôles. S'utilise avec meuleuse droite.</p>	<p>V450-A3</p>	<p>FACOM</p>
	<p>Impression conductrice : Protection interne des lignes d'assemblage soudée par points. Appliquer sur tôles décapées.</p>	<p>ZR 93 (Aérosol)</p>	<p>FRAMET CORONA DUCO</p>
	<p>Rechargement d'une liaison soudée Résine époxyde bi-composant (chargée aluminium).</p>	<p>POXYCOMET F</p>	<p>FRAMET</p>

ETANCHEITE ET PROTECTION DES LIAISONS DE TOLES

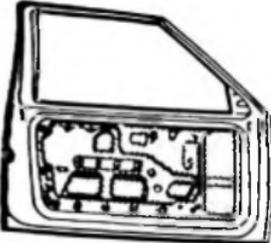
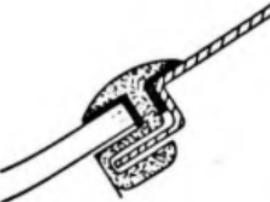
SYMBOLE	INDICE	PRODUIT : UTILISATION CARACTERISTIQUES	REFERENCE	FOURNISSEUR
	A1	<p>Mastic d'étanchéité des liaisons de tôles Appliquer sur surfaces dégraissées à l'aide du pistolet S3DR (TEROSON) Séchage à l'air. Laisser sécher avant de peindre. Cartouches 320 cc.</p> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-right: 5px;">Z 80-5 (2)</div>  </div>	6051 TEROSON 91 M150	BOSTIK TEROSON CEPAC
	A2	<p>Mastic d'étanchéité soudable (ne sèche pas) Application avant assemblage sur la ligne de points de soudure avec pistolet S3DR. Assure protection et étanchéité. Ne peut être peint. Cartouche 320 cc.</p> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-right: 5px;">TT 80-19</div>  </div>	1605 TEROSTAT 94	BOSTIK TEROSON
	A4	<p>Protection des sertis : (portes, capot...)</p> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;">A4</div> </div> <p>Mastic d'étanchéité à séchage « rapide » pouvant être peint environ deux heures après application. Cartouches de 320 cc applicables avec pistolet S3DR (TEROSON)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-top: 5px;">TT 80-4</div> <p>(Assemblage panneau - doublure : voir page 187)</p>	TEROSON 91	TEROSON

ETANCHEITE DES LIAISONS NON SOUDEES - INSONORISATION

YMBOLE	PRODUIT	CARACTERISTIQUES - UTILISATION	REFERENCE	FOURNISSEUR
	Mastic de bourrage pour étanchéité et insonorisation	Ø 6 mm : calage vitres, tôles... Ø 14 mm : calage - étanchéité entre ailes et passages de roue (BX - VISA - GSA...) Ø 20 mm : étanchéité entre ailes et passages de roues avant de CX	TEROSON B22 (Ø 6 et 14 mm) CEPACTOL Ø : 6-14-20 mm	TEROSON CEPAC
	Mastic pour étanchéité des liaisons vissées (ailes...)	Extruder un cordon aux dimensions souhaitées suivant taillage de la buse spéciale	TEROSON 23 (cartouche 320 cc)	TEROSON
	Plaques insonorisantes auto-adhésives pour panneaux en tôle (planchers, panneaux de portes...)	Dimension 500 x 250 Collage : à froid sur surfaces dégraissées et prérevêtues (apprêts, cataphorèse)	TEROSON SPI 1040	TEROSON CEPAC

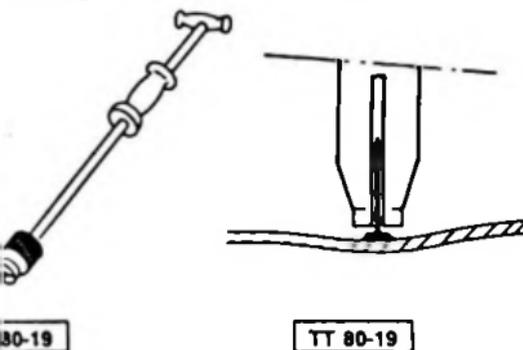
80-19

ETANCHEITE GLACES - PORTES

SYMBOLE	PRODUIT - UTILISATION	REFERENCE	FOURNISSEUR
<div style="text-align: right; border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content; margin-bottom: 5px;">TT 80-19</div> 	<p>Obturation ajours (portes, montants...) Rouleau de mousse auto-adhésive (à découper à la demande) Epaisseur 4 mm (6 mm x 0,580) Epaisseur 1 mm (10 mm x 0,580)</p>	<p>ZC 9 867 458 U ZC 9 867 459 U</p>	<p>DPR DPR</p>
 <div style="text-align: right; border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content; margin-top: 5px;">TT 80-19</div>	<p>Etanchéité des glaces fixées par un scellement en caoutchouc Mastic en cartouche de 320 cc Ne sèche pas. Appliquer avec pistolet S3DR (TEROSON) entre glace et caoutchouc et, entre tôle et caoutchouc.</p>	<p>1605 94</p>	<p>BOSTIK TEROSON</p>

REDRESSAGE DES TOLES

ressage à l'aide du tire-clous :



A l'aide du pistolet, souder le clou dans la zone déformée et procéder au « tirage de la tôle » avec l'appareil tire-clous.

Ensemble pour soudage pions et clous avec outil tire-clou :
FACOM Réf. UM35 - SCIACKY : Réf. SCIACKYDRESSE 28927 AL

REMARQUE : La plupart des opérations de redressage entraîne une destruction partielle des protections internes, ces protections doivent dans tous les cas être refaites (voir gamme correspondante).

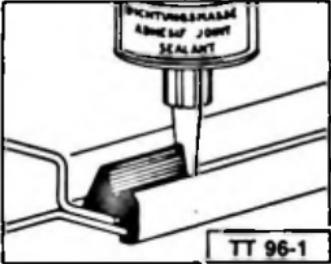
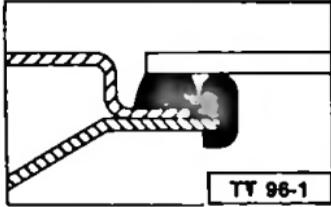
signes de réparation (travaux sur banc) :

Toutes les opérations de verinage doivent être effectuées lorsque le soubassement est fixé par au moins deux pinces de bas de caisse situées aussi près que possible de la zone à redresser. Il est indispensable de retirer les piges et éléments de contrôle qui sont susceptibles de subir des efforts pendant le verinage. Avant dépose des éléments à remplacer, il est recommandé de procéder à une opération de verinage afin de supprimer les contraintes et mettre dans leur forme d'origine les éléments voisins non remplacés.

PROTECTION SOUBASSEMENT - ANTIGRAVILLONNAGE - CORPS CREUX

SYMBOLE	INDICE	PRODUIT - CARACTERISTIQUES - APPLICATION	REFERENCE	FOURNISSEUR
	C1	Revêtement de protection des dessous de caisse. Peut être peint - Couleur : noir. Application : avec pistolet. Type : F15 (CEPAC) ; PCR (TEROSON).	ZCP 830 029	DPR
	C2	Revêtement antigraivillonnage et protecteur pour : bas de caisse, entrée de coffre, bas d'ailes AR de CX... Produit bi-composant pouvant être peint 1 h après application. Application sur surfaces revêtues (peinture ou apprêt) avec pistolet type « PIPO 2 » Antigrave (KREMELIN). ATTENTION : Nettoyer le pistolet immédiatement après utilisation. Antigrave mono composant (cartouche 1 L). Application avec pistolet F15 (CEPAC) ou PCR (TEROSON)	ZC 9 867 264 U (Conditionnement en boîtes de 1 L) ZCP 830 031	DPR DPR
		Protection des corps creux : Pulvérisation à l'intérieur des corps creux avec pistolet spécial « GODET SP » Réf. 9798-42 (TEROSON)	ZCP 830 030	DPR

COLLAGE DES GLACES - CUSTODES BX - PAVILLONS EN POLYESTER

SYMBOLE	INDICE	PRODUITS	UTILISATION	CARACTERISTIQUES	REFERENCE	FOURNISSEUR
	A3	<p>Mastic polyuréthane avec primaires.</p> <p>Application avec pistolet pneumatique « TEROSON » S3DR ».</p>	 <p style="text-align: right;">TT 96-1</p>  <p style="text-align: right;">TY 96-1</p>	<p>Sèche avec l'humidité de l'air.</p> <p>Délai de séchage avec mise en circulation du véhicule : 2 à 3 h (suivant conditions atmosphériques)</p>	<p>Kit complet GURIT : ZC 9 867 511 U BOSTICK ZCP 830-002</p> <p>Cartouche avec buse GURIT : ZC 9 867 447 U BOSTICK : ZCP 830.003</p>	DPR
<p>REPARATION CIRCUIT DE LUNETTE CHAUFFANTE Collage d'une fiche d'alimentation arrachée : Nettoyer soigneusement et coller avec colle spéciale. Rétablir le circuit conducteur entre patte et lunette à l'aide du produit à base d'argent.</p>					<p>ZC 9 865 561 U ZC 9 875 405 U</p>	DPR DPR

REPARATION DES MATERIAUX COMPOSITES CHARGES DE FIBRE DE VERRE

PRODUITS - UTILISATION	REFERENCE	FOURNISSEUR
<p>Mastic polyester chargé de fibre de verre « V11 » Surfaçage. Réparation de cassures légères hors des zones à efforts intenses. Couche d'adhérence pour réparation importantes sur matériaux OCF et CDF (couleur blanc crème).</p>	ZCP 830 004	DPR
<p>Mastic polyester chargé de fibre de verre « FERRO-GLASS » Couche d'adhérence pour réparation sur capot en matière « PPG » (couleur gris clair). Concerne les véhicules BX sortis avant 9-84. Surfaçage. Réparation de cassures légères.</p>	ZCP 830 005	DPR
<p>Trousse réparation comprenant : — la résine liquide avec durcisseur, le mat de verre (2 m² à 225 gr/m² et 1 m² à 25 gr/m², un pinceau, deux bols, une spatule, 1 L de solvant et 1 flacon de cire de démoulage.</p>		
<p>Mat de verre Colle époxy (bi-composant) Collage des matériaux composites entre eux et avec renforts métalliques.</p>	225 gr/m ² 25 gr/m ²	ZCP 830 007 ZCP 830 008 ZCP 830 009 DPR

REMARQUE : Les opérations de disquage, tronçonnage, surfaçage doivent toujours être effectuées avec les outils préconisés équipés d'aspiration des poussières.

REPERTOIRE DES NOTES TECHNIQUES

VEHICULES	DATE	NUMERO		TYPE	OBJET
A Tous Types	12/86	86-226A		NT	Antipollution - Insonorisation - CH
AX	9/86	0	n° 1	NT	Nouveaux véhicules
AX	9/86	E	n° 1	NT	Travaux à la révision des 1500 km
VISA 11 RE - VISA 14 TRS	2/86	0	n° 20	NT	Antipollution - D - NL - A
VISA 10 E	4/86	0	n° 21	NT	Nouveau véhicule
VISA 14 RS - VISA 14 TRS	7/86	0	n° 22	NT	Antipollution - A - CH
VISA Tous Types	7/86	0	n° 23	NT	Année Modèle 1987
VISA 4 cylindres	5/86	1	n° 17	NT	Evolutions moteurs
VISA 4 cylindres	5/86	1	n° 18	NT	Allumage
VISA GT	7/86	1	n° 19	NT	Carburateur
VISA Diesel - VISA GTI	11/86	5	n° 8	NT	Nouvelles fourchettes
VISA TT sauf 14-GT - GTI	3/86	9	n° 3	NT	Pneumatiques MX 145 R 13
BX 14 E Break	2/86	0	n° 16	NT	Nouveau véhicule
BX Break Entreprise	2/86	0	n° 17	NT	Nouveaux véhicules
BX	2/86	0	n° 18	NT	Nouveau véhicule - I - GR
BX 14 Tous Types	2/86	0	n° 19	NT	Antipollution - D - NL
BX 16 TRI Berline - Break	2/86	0	n° 20	NT	Antipollution - D - NL
BX 19 Tous Types	2/86	0	n° 21	NT	Antipollution - NL - CH - D - A
BX 19 GTI	7/86	0	n° 22	NT	Nouveau véhicule
BX 19 Diesel	7/86	0	n° 23	NT	Antipollution - S - CH
BX Tous Types	7/86	0	n° 24	NT	Année Modèle 1987

REPERTOIRE DES NOTES TECHNIQUES

VEHICULES	DATE	NUMERO		TYPE	OBJET
BX Tous Types	9/86	0	n° 24a	NT	Schémas électriques Année Modèle 1987
BX 14 - BX 16 Tous Types	7/86	0	n° 25	NT	Antipollution - Insonorisation - A - CH
BX 19 TRI	12/86	0	n° 26	NT	Antipollution - S
BX 16 - BX 19 Essence	3/86	1	n° 34	NT	Nouveau circuit de refroidissement
BX 16 - BX 19 Essence	4/86	1	n° 37	NT	Demi-coussinets de palier de vilebrequin
BX 16 - BX 19 Ess. sauf BX Sport	4/86	1	n° 38	NT	Nouvelle réaspiration des gaz de carter
BX - BX 14 Tous Types	5/86	1	n° 41	NT	Evolutions moteur
BX 19 GT	5/86	1	n° 42	NT	Allumage
BX 16 - BX 19 Essence	5/86	1	n° 43	NT	Alimentation d'essence
BX Essence TT	6/86	1	n° 44	NT	Allumage
BX 19 TRS	7/86	1	n° 45	NT	Nouveau moteur
BX Diesel Tous Types	7/86	1	n° 48	NT	Porte-injecteurs ROTO-DIESEL - Bougies
BX 19 Diesel	3/86	5	n° 17	NT	Boîte de vitesses automatique
BX 16 - 19 - BX Diesel	11/86	5	n° 20	NT	Nouvelles fourchettes
BX 19 GTI - BX 19 TRI	11/86	11	n° 5	NT	Dispositifs anti-bloqueur de freinage (ABS)
BX Tous Types	3/85	14	n° 19	NT	Réparation : capot moteur, volet arrière
BX Tous Types	4/86	14	n° 20	NT	Doublure d'aile avant gauche
BX T.T. BX Berline	3/86	14	n° 21	NT	Enjoliveur de pare-brise - custode
CX 2500 IE	7/86	0	n° 10	NT	Antipollution - D - A - S - CH - NL
CX 25 I.E Turbo 2	7/86	0	n° 11	NT	Nouveaux véhicules
CX Tous Types	7/86	0	n° 12	NT	Année Modèle 1987

REPERTOIRE DES NOTES TECHNIQUES

VEHICULES	DATE	NUMERO		TYPE	OBJET
CX Tous Types	9/86	0	n° 12a	NT	Schémas électriques
CX 25 I.E Turbo 2	12/86	0	n° 14	NT	Antipollution - D - A - S - CH - NL
CX 25 Turbo Diesel	2/86	1	n° 36	NT	Echappement avec tube flexible
CX 25 Essence Diesel	7/86	1	n° 39	NT	Evolutions moteurs
CX Tous Types	7/86	1	n° 40	NT	Sondes eau et huile
CX 20 - CX 22	11/86	1	n° 44	NT	Carburateurs
CX 25 I.E Tous Types	12/86	1	n° 45	NT	Pièces constitutives Injection - Allumage
CX 20 - CX 22	2/86	4	n° 4	NT	Mécanisme d'embrayage
CX Tous Types	3/86	5	n° 7	NT	Modifications boîte de vitesses mécanique
CX Tous Types	2/86	5	n° 8	NT	Evolutions des entraîneurs
CX Tous Types	6/86	7	n° 1	NT	Fluidblocs de bras inférieur
CX Tous Types	4/86	12	n° 14	NT	Electricité Année Modèle 1986
CX Tous Types	11/86	12	n° 15	NT	Climatisation : module de puissance
Tous Types	4/86	n° 86-132		NT	Alternateurs
Tous Types	4/86	n° 86-133		NT	Huile pour boîte de vitesses BE1
Tous Types	7/86	n° 86-135		NT	Répartition des teintes 1986-1987
Tous Types	9/86	n° 86-137		NT	AM 87 - Appellations Commerciales et Techniques