

**CITROËN** 

**82**

N° MAN 008820

**VOITURES PARTICULIERES**

## PRESENTATION

**CE CARNET DE POCHE** est un document récapitulatif des caractéristiques, réglages, contrôles et points particuliers des véhicules **CITROEN**, sauf les véhicules **UTILITAIRES**, qui font l'objet d'un carnet de poche spécifique.

Il est découpé en huit groupes représentant les principales fonctions :

MOTEUR - ALLUMAGE - CARBURATION, INJECTION - EMBRAYAGE, B.V., TRANSMISSIONS - ESSIEUX, SUSPENSION, DIRECTION - FREINS - HYDRAULIQUE - ELECTRICITE.

Dans chaque groupe, les voitures particulières sont traitées dans l'ordre : A - LNA - VISA - GSA - CX - et TOUS TYPES s'il y a lieu.

En fin de carnet, sont répertoriées les Notes Techniques et d'Information relatives à l'Année Automobile ( soit du 10/80 → 9/81 ).

**Ce Carnet de Poche** ne concerne que les véhicules **FRANCE**.

## IMPORTANT

Chaque année nous rééditons le Carnet de Poche, duquel nous retirons les renseignements concernant les véhicules les plus anciens, afin d'ajouter les nouveautés.

Il est donc nécessaire de commander chaque année le nouveau Carnet de Poche et de **conserver les anciens**.

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  
Département Technique Après-Vente  
« Méthodes Réparation »  
163, avenue Georges Clémenceau  
92022 NANTERRE CEDEX



**SUGGESTIONS ET REMARQUES**

CONCESSION, SUCCURSALE OU AGENCE DE : .....

EMPLOI DANS L'ATELIER : .....

## SUGGESTIONS ET REMARQUES

CONCESSION, SUCCURSALE OU AGENCE DE : .....

EMPLOI DANS L'ATELIER : .....

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION  
INJECTIONEMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSIONESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

## CARACTERISTIQUES

A

Désignation courante	Désignation aux Mines	Symbole garantie	Appellation Commerciale	Indice plaque moteur	Type moteur
2 CV	AZ série KA	KA	2 CV 6	A 06/635	M 28/1 (602 cm <sup>3</sup> )
	9/78 → 7/79 7/79 →		2 CV 6 Spécial ou Club		
DYANE	AY série CB	CB	Dyane 6	AM 2	M 28 (602 cm <sup>3</sup> )
MEHARI	AY série CA	CA	Méhari	A 06/635	M 28/1 (602 cm <sup>3</sup> )
	AY série CE	CE	Méhari 4 × 4		
3 CV Fourgonnette	AY série CD	CD	Acadiane	AM 2 A	M 28/1 (602 cm <sup>3</sup> )
	AY série CD modifiée	CD	Acadiane fonctionnant au GPL	AM 2 A GPL	M 28/1 (602 cm <sup>3</sup> )

A

## CARACTERISTIQUES

Plaque moteur	AM 2	AM 2 A - A 06/635	AM 2 A GPL
Alésage	74	74	74
Course	70	70	70
Rapport volumétrique	9/1	8,5/1	8,5/1
Puissance maxi ISO	21,5 kW ( 30 ch DIN ) à 5750 tr/mn	21 kW ( 29 ch DIN ) à 5750 tr/mn	18 kW ( 25 ch DIN ) à 5000 tr/mn
Couple maxi ISO	4,1 m.daN ( 4,2 m.kg DIN ) à 3750 tr/mn	3,8 m.daN ( 4 m.kg DIN ) à 3500 tr/mn	3,6 m.daN ( 3,7 m.kg DIN ) à 2500 tr/mn

## POINTS PARTICULIERS

Latéral du vilebrequin : 0,07 à 0,14 mm ( non réglable )  
 Latéral des bielles : 0,08 à 0,13 mm ( non réglable )  
 Latéral arbre à cames : 0,04 à 0,09 mm ( non réglable )

Pour information :

Repères arbre à cames

Type moteur	Cylindrée	Repère	Arbre à cames
A 79/1	435 cc	39	perçé
M 28 - M 28/1	602 cc	42	perçé
M 28 - M 28/1	602 cc	sans	non perçé avec cartouche extér.

## Coussinets arrière de vilebrequin

1<sup>ère</sup> possibilité :  $\phi = 56$  mm  
 2<sup>e</sup> possibilité :  $\phi = 55,75$  mm \*

\* Repères : point rouge sur coussinets  
 et « R » sur vilebrequin.

**Poussoirs :** { 1<sup>re</sup> possibilité :  $\varnothing = 24$  mm  
 { 2<sup>e</sup> possibilité :  $\varnothing = 24,2$  mm (9/73  $\longrightarrow$  ) - Repère B sur le carter.

**Pistons :** Au montage, la flèche doit être dirigée côté distribution (avant du moteur).  
 Fournitures P.R. : Jeux de deux chemises-pistons.

**Segments :** Marque du fabricant ou repère 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 mano-contact, à 80 °C :**

— A 06/635 ..... 5,5 à 6,5 bars à 6 000 tr/mn  
 — AM 2, AM 2 A ..... 5,5 à 6,5 bars à 6 500 tr/mn

Pression incorrecte : Changer le ressort ou le clapet de décharge.

**Huile moteur :** TOTAL GTS 15 W 40 ou TOTAL GTI Route-Ville 10 W 30

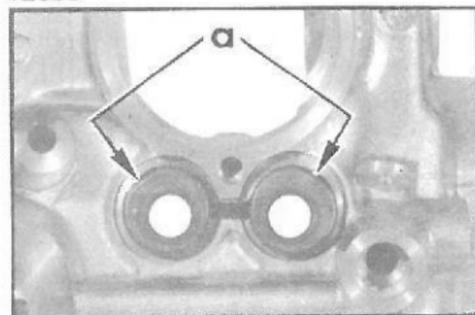
Contenance du carter : { Après vidange ..... 2,4 litres  
 { Après vidange et échange de la cartouche ..... 2,7 litres

9244

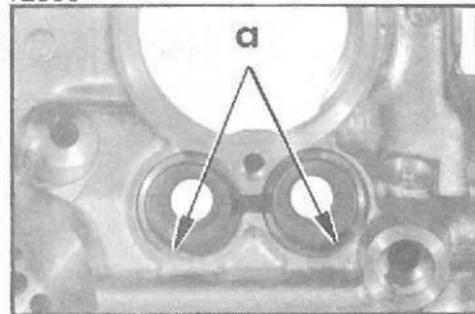


A

12059



12060



### Tubes enveloppes :

Depuis décembre 1972, les joints des tubes enveloppes sont sans talon de centrage dans le carter et leur positionnement est différent suivant le type du moteur (voir photos).

Le montage de ce type de joint n'est pas possible sur les moteurs sortis avant cette date.

Sur les moteurs AM 2, AK 2, AM 2 A, R 06/627 et A 06/635 (602 cm<sup>3</sup>), orienter les méplats « a » vers le haut.

Sur les moteurs AYA 2 (435 cm<sup>3</sup>), orienter les méplats « a » vers le bas.

Depuis décembre 1977, les joints sans talon de centrage sont à double lèvre. Ils peuvent équiper les moteurs sortis depuis décembre 1972.

Pour les différentes possibilités de montage voir page 5.

### Contrôle de la dépression dans le carter moteur :

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

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

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION  
INJECTION

EMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSION

ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

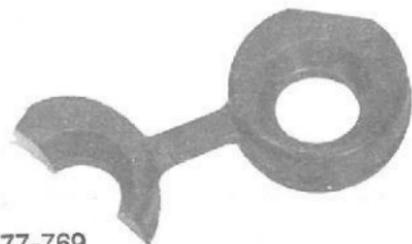
HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

### JOINTS DE TUBES ENVELOPPES

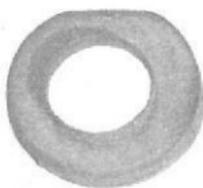
A

MONTAGES SERIE



77-769

+



77-769

Ancien joint

Ancienne coupelle



77-769

+



77-769

Nouveau joint

Nouvelle coupelle

PANACHAGES REPARATION

AUTORISE



77-769

+

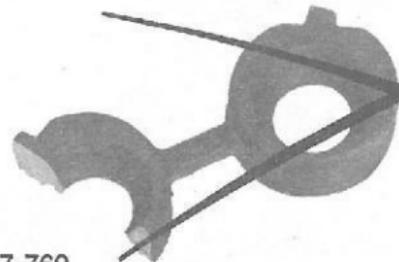


77-769

Ancien joint

Nouvelle coupelle

PROHIBE



77-769

+



77-769

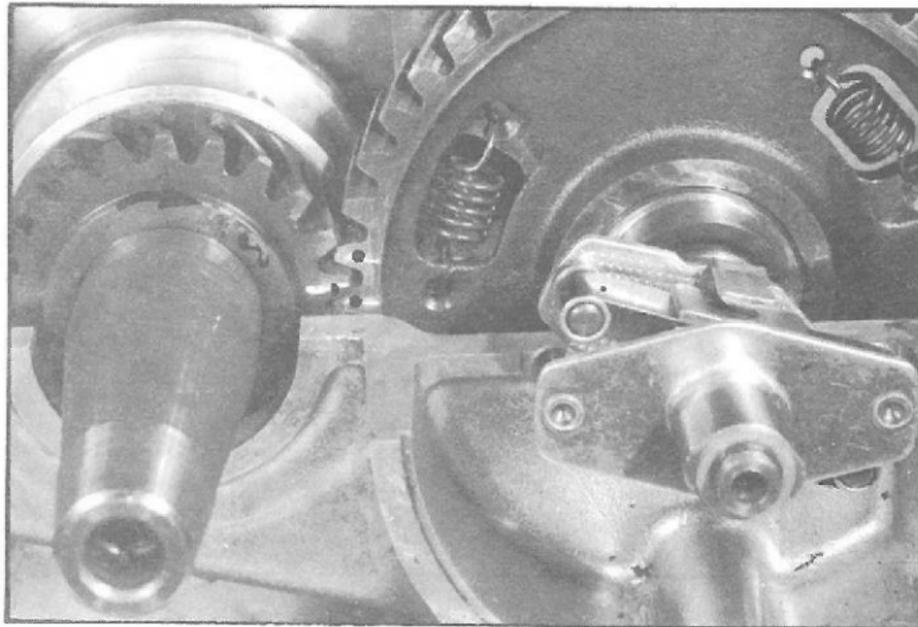
Nouveau joint

Ancienne coupelle

A

## DISTRIBUTION

4797

Sens de rotation : **Calage :**

Faire correspondre les repères des pignons (voir photo).

**Contrôle (moteur froid) :**

Mettre la soupape d'admission à son ouverture maximum.

Régler le jeu du culbuteur d'échappement à :

Moteurs 602 cm<sup>3</sup> : ..... 2 mmIntroduire une pige de  $\varnothing = 6$  mm dans le carter.**Tourner le moteur en sens inverse de la marche** jusqu'à pénétration de la pige dans le repère d'allumage du volant.

Mesurer le jeu au culbuteur d'échappement, on doit trouver : 0,03 à 0,75 mm.

## COUPLES DE SERRAGE

A

**Carter :**

Etanchéité : LOCTITE 572 ( FORMETANCH )

Ecrus de goujons de palier : ..... 3,5 à 4,5 m.daN

Vis de palier : ..... 3,5 à 4 m.daN

Bouchon de vidange : ..... 3,5 à 4,5 m.daN

**Culasse :**

1. Approcher sans les serrer, les écrous des culasses.

2. Positionner les culasses à l'aide de la tubulure, la serrer modérément.

3. Serrer les écrous des culasses } 1<sup>er</sup> serrage : 0,5 à 1 m.daN  
( à froid ) } 2<sup>eme</sup> serrage : 2 à 2,3 m.daNDesserrer et resserrer la tubulure **moteur chaud.****Couvre-culasse :**

Ecrus borgne : ..... 0,5 à 0,7 m.daN

**Volant :**

Vis de fixation du volant

( à remplacer à chaque dépose ) : ..... 4,2 à 4,5 m.daN

**Ordre de serrage :**

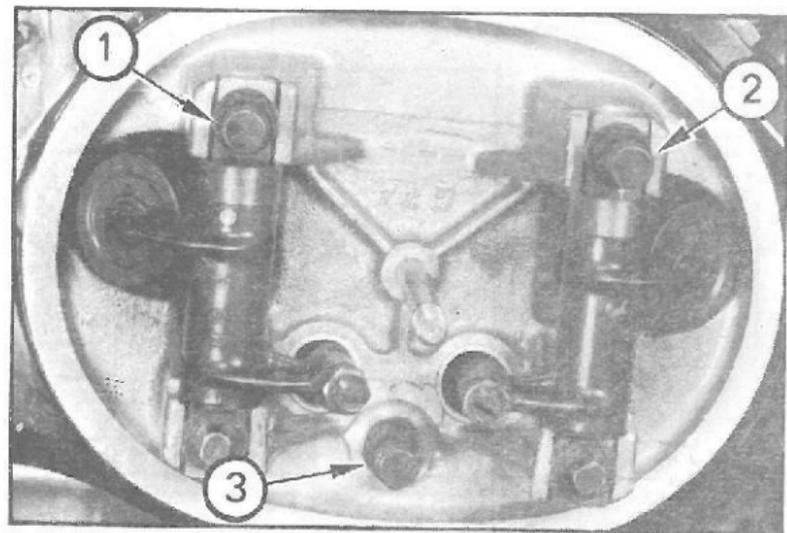
① Ecrus avant

② Ecrus arrière

③ Ecrus inférieurs

**Ecrus de culasse**

4124



## LNA - VISA TT

## IDENTIFICATION - CARACTERISTIQUES DES VEHICULES

	Désignation aux Mines	Appellation Commerciale	Symbole Garantie	Dates de sortie	Plaque moteur	Alésage	Course	Rapport volum.	Puissance maxi ISO	Couple maxi ISO
602 cm <sup>3</sup>	RB série RD	LNA	RD	11/78	V 06/630	77	70	9/1	25,2 kW ( 35 ch DIN ) à 5250 tr/mn	4,8 m.daN ( 5 m.kg DIN ) à 3500 tr/mn
	VD série VA	VISA Spécial VISA Club	VA	11/78 → 3/81						
	VD série VJ	VISA II Spécial VISA II Club	VJ	3/81						
1124 cm <sup>3</sup>	VS série VB	VISA Super	VB	11/78 → 7/80	109/5 XW 3	72	69	9,2/1	41,3 kW ( 57 ch DIN ) à 6000 tr/mn	7,9 m.daN ( 8,2 m.kg DIN ) à 3000 tr/mn
		VISA Super E		7/80 → 3/81	109/5 XW 5					
	VD série VG	VISA II Super E VISA II L	VG	3/81	109/5 E XW 7	72	69	10,2/1	36 kW ( 50 ch DIN ) à 5500 tr/mn	8,1 m.daN ( 8,4 m.kg DIN ) à 2500 tr/mn
	7/81									

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION  
INJECTIONEMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSIONESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

## IDENTIFICATION - CARACTERISTIQUES DES VEHICULES

VISA TT X

1219 cm <sup>3</sup>	Désignation aux Mines	Appellation Commerciale	Symbole Garantie	Dates de sortie	Plaque moteur	Alésage	Course	Rapport volum.	Puissance maxi ISO	Couple maxi ISO
	VD série VE	VISA Super X	VE	10/80 → 3/81	129/5 XZ 5 X	75	69	9.3/1	46 kW ( 64 ch DIN ) à 6000 tr/mn	9 m.daN ( 9.3 m.kg DIN ) à 3000 tr/mn
	VD série VH	VISA II Super X	VH	3/81						
	VD série VL	VISA II Super X	VL	7/81						

## LNA - VISA TT Spécial et Club

## POINTS PARTICULIERS

**Vilebrequin** : Latéral : 0,07 à 0,14 mm ( non réglable ). Ne jamais toiler les microturbinnes.

**Coussinets** : Avant :  $\phi = 30$  mm  
Arrière :  $\phi = 57,5$  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.

*Fournitures 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

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

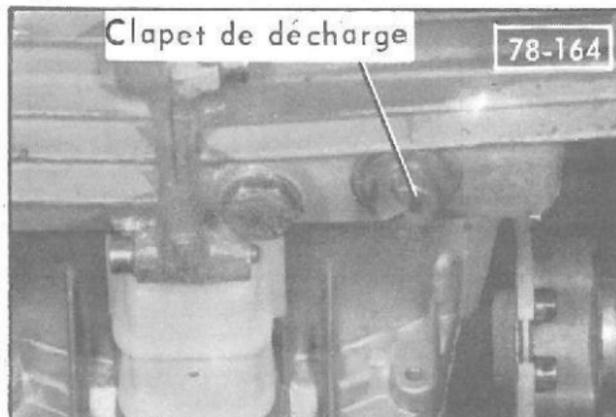
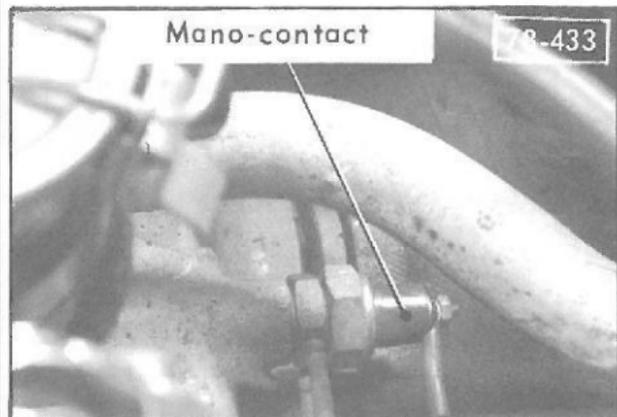
**Pression d'huile moteur prise au manoccontact à 80° C :**

5,5 à 6,5 bars à 6000 tr/mn.

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.  
Après échange de la cartouche : 3,5 litres.



## SUSPENSION MOTEUR - COUPLES DE SERRAGE

LNA - VISA

652 cm<sup>3</sup> QUATRE POINTS1124 - 1219 cm<sup>3</sup> TROIS POINTS

ARRIERE sur BOITE DE VITESSES

**6 à 6,5 m.daN**

AVANT sur MOTEUR

**7 à 7,5 m.daN**

AVANT et ARRIERE GAUCHE

**4,5 à 5 m.daN**

AVANT DROIT

**2 à 2,5 m.daN**

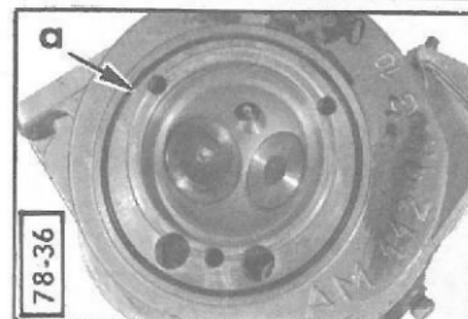
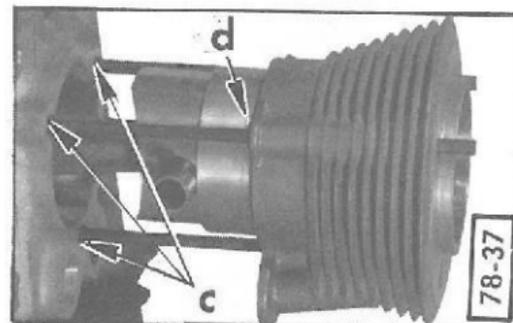
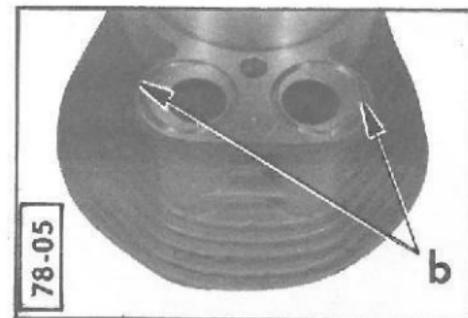
## ETANCHEITE CARTER - CYLINDRE - CULASSE

Par joints toriques : —&gt; 6/80.

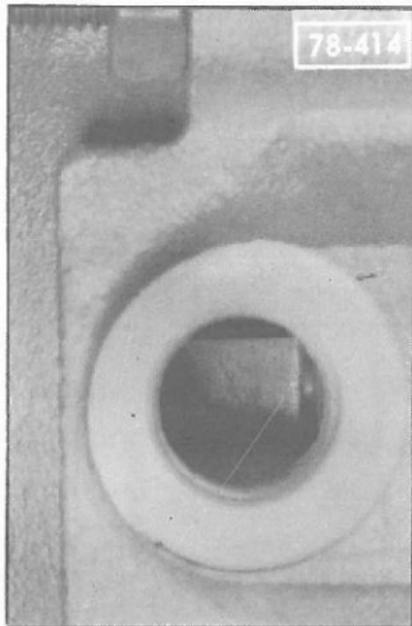
- à l'embase des goujons d'assemblage sur carter « c »,
- autour des orifices sur cylindre « b »,
- à l'assemblage cylindre culasse « a »,
- au bas de jupe cylindre « d ».

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 ).**



## LNA - VISA TT Spécial et Club

**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) :**

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 échappement, on doit trouver entre 0,03 et 0,75 mm.

## COUPLES DE SERRAGE

LNA - VISA TT Spécial et Club

**Carters :**

Étanchéité : LOCTITE 572 (FORMETANCH)

Vis du palier avant .....	1,6 à 1,8 m.daN
Vis de palier moteur (sauf palier avant) .....	3,5 à 4 m.daN
Bouchon de vidange .....	3,5 à 4,5 m.daN

**Culasse :**

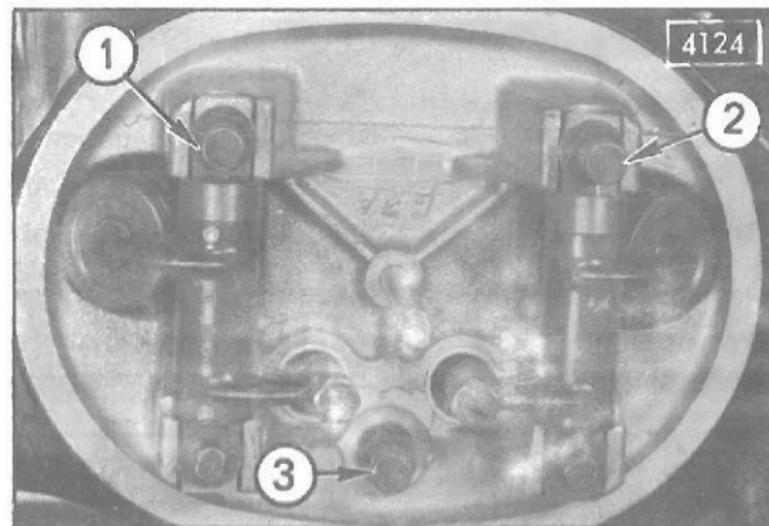
1 <sup>er</sup> serrage .....	0,5 à 1 m.daN
2 <sup>e</sup> serrage .....	1,9 m.daN

**Couvre-culasse :**

Ecrou borgne .....	0,5 à 0,7 m.daN
--------------------	-----------------

**Volant :**

Vis de fixation du volant (à remplacer à chaque dépose) ( <i>face et filets graissés</i> ) .....	6,4 à 6,9 m.daN
--	-----------------

**Ordre de serrage des écrous de culasse :**

①

Ecrou avant -

②

Ecrou arrière -

③

Ecrou inférieur

## VISA TT Super

## POINTS PARTICULIERS

**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.

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

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

**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 chemises-pistons appariés.

Sur moteur 1 124 cm<sup>3</sup>. Jusqu'au N° Moteur 44200 : Dépassement des chemises : 0,11 à 0,18 mm ; différence de dépassement entre deux chemises consécutives : 0,04 mm maxi.

Il existe quatre épaisseurs de joints d'embase.

BLEU	BLANC	ROUGE	JAUNE
0,07 à 0,105 mm	0,085 à 0,120 mm	0,105 à 0,140 mm	0,130 à 0,165 mm

Depuis le N° Moteur 44201 et sur moteur 1 219 cm<sup>3</sup>, l'étanchéité des chemises est assurée par des joints toriques. Dépassement (non réglable) : 0,10 à 0,17 mm (mesurée sans joint). Pour complément d'information, se reporter à la Note Technique N° 79 - 7 VD 2.

## VISA TT Super

**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 :

Moteur	Repère
109/5 XW 3 - 129/5 XW 5	B
109/5 E XW 7	A

**Culasse :** Aucune rectification du plan de joint n'est admise.

Défaut nominal de planéité = 0,05 mm.

**Jeu pratique aux culbuteurs (moteur froid) :** Admission = 0,10 à 0,15 mm.

Echappement = 0,25 mm

**Méthode de réglage :** ( voir page 46 ) Sens de rotation →

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

**Bougies :** Type à siège conique.

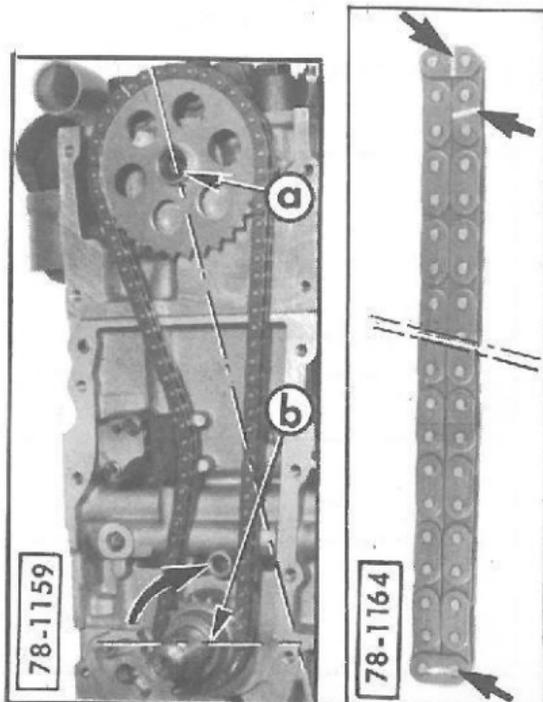
**Couple de serrage des bougies, culasse froide : 1 à 1,3 m.daN.**

**Pression d'huile moteur, prise au mano-contact, à 80° C :** 3 bars mini à 4000 tr/mn.

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

**Capacité :** Après remise en état du groupe moto-propulseur :

Avec BV.4 = 4,5 litres - Avec BV.5 = 5,5 litres



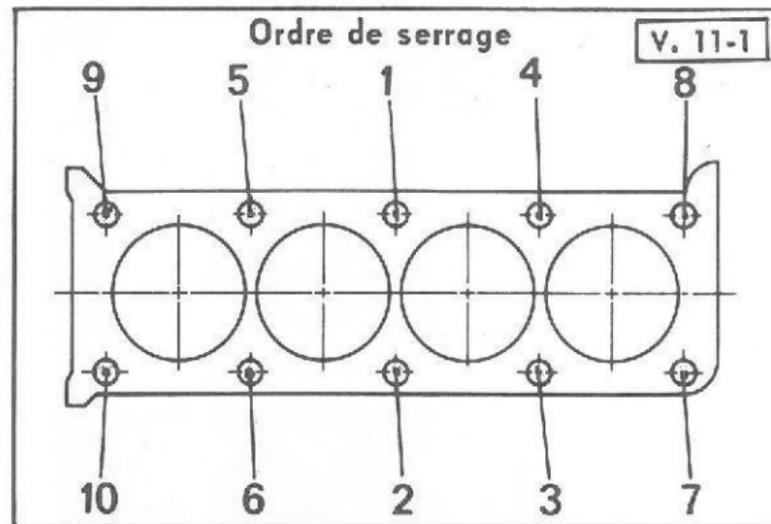
## VISA TT Super

## CIRCUIT D'EAU

**Remplissage :** a) Robinet de chauffage ouvert, faire le plein par la nourrice.

b) Fermer la nourrice et mettre en marche jusqu'à l'enclenchement du moto-ventilateur. Compléter si nécessaire.

**Ne jamais ouvrir le bouchon de la nourrice, lorsque le ventilateur est en fonctionnement** (*bouchon thermostatique taré à 0,800 bar*).



**SPECIFICATION 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**

Vis de serrage culasse :  $\rightarrow$  (moteur N° 44200) 6,5 à 7 m.daN  
 (moteur N° 44201  $\rightarrow$ ) 7,5 à 7,7 m.daN

Vis de chapeau de bielle ..... 3,5 à 4 m.daN

Vis de fixation du volant ..... 6,5 à 7 m.daN

Ecrou de la poulie de vilebrequin ..... 13 à 15 m.daN

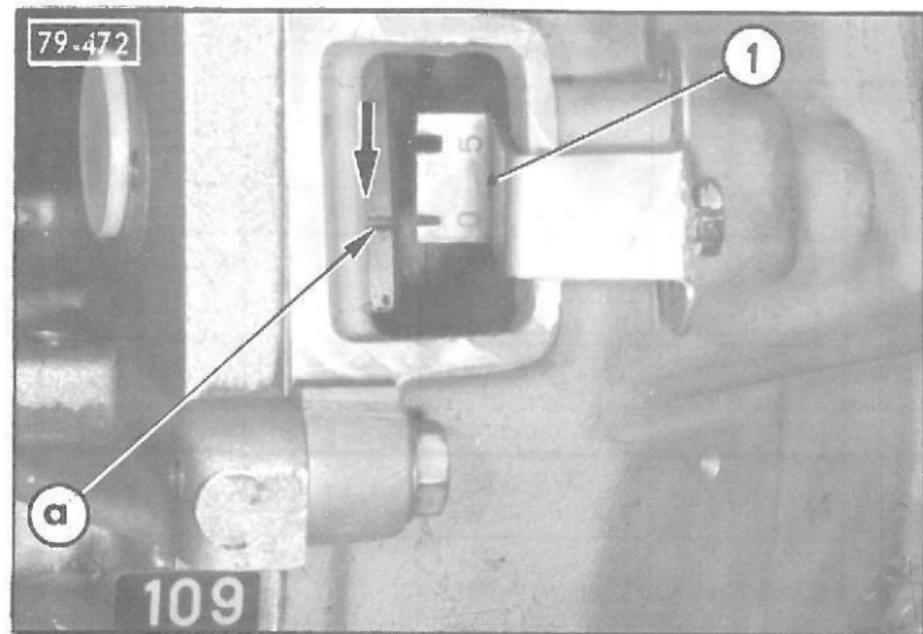
Vis du carter de chapeau de paliers ..... 5 à 5,5 m.daN

Vis de fixation de la roue d'arbre à cames et de l'excentrique de la pompe à essence ..... 7 à 8 m.daN

## CONTROLE DU CALAGE DE LA DISTRIBUTION

( Moteur froid )

- Amener le cylindre N° 1 ( côté volant moteur ) en compression soupapes 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**.
- 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 les moteurs XW 3, XW 5 ( Type 109/5 ) et moteurs XZ.5 X ( Type 129/5); **entre 0,5 et 0,75 mm** pour les moteurs XW 7 ( Type 109/5 E ).



GSA		IDENTIFICATION - CARACTERISTIQUES DES VEHICULES							
BERLINES				BREAKS					
	Désignation aux Mines	Appellation Commerciale	Symbole Garantie	Dates de sortie	Désignation aux Mines	Appellation Commerciale	Symbole Garantie	Dates de sortie	Type moteur
1130 cm <sup>3</sup>	GX série YA	GSA Spécial	YA	7/80 → 7/81	GX série YE	GSA Spécial	YE	7/80 → 7/81	G 11/631
		GSA		7/81 →		GSA		7/81 →	
						GSA Entreprise		YF	
1300 cm <sup>3</sup>	GX série YL	GSA Club - Pallas ou X 3	YL	7/79 → 7/81	GX série YS	GSA Club Break		7/79 → 7/81	G 13/625
	GX série YR	GSA C-Matic Club ou Pallas	YR	7/79 → 7/81	GX série YV	GSA Break C-Matic Club	YV	7/79 → 7/81	
1300 cm <sup>3</sup> ECO	GX série YL	GSA Spécial Club, Pallas, X3	YL	7/81 →	GX série YS	GSA Spécial-Club	YS	7/81 →	G 13/646
					GX série YM	GSA Spécial (Entr.)	YM	7/81 →	
		GSA C-Matic Club ou Pallas		YR	7/81 →	GX série YV	GSA Club C-Matic	YV	

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION  
INJECTIONEMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSIONESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

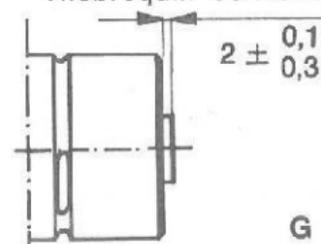
## CARACTERISTIQUES MOTEURS

GSA

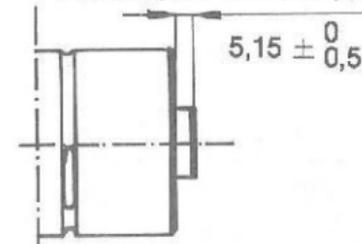
Type moteur	Cylindrée	Alésage	Course	Rapport volum.	Puissance maxi ISO	Couple maxi ISO	Puissance fiscale ( CV )	
G 11/631	1130 cm <sup>3</sup>	74	65.6	9/1	41 kW ( 56.5 ch DIN ) à 5750 tr/mn	7.9 m.daN ( 8.1 m.kg DIN ) à 3500 tr/mn	Boîte de vitesses 4 rapports = 6 CV Boîte de vitesses 5 rapports = 5 CV ( Option : → 7/81 )	
G 13/625	1300 cm <sup>3</sup>	79.4	65.6	8.7/1	47.8 kW ( 65 ch DIN ) à 5500 tr/mn	9.6 m.daN ( 9.8 m.kg DIN ) à 3500 tr/mn	Boîte de vitesses mécanique 7 CV	Boîte de vitesses C-Matic 8 CV
G 13/646					46.9 kW ( 63.8 ch DIN ) à 5500 tr/mn	9.4 m.daN ( 9.5 m.kg DIN ) à 3500 tr/mn		

**Nota :** Le moteur 1300 boîte de vitesses mécanique diffère du moteur 1300 boîte de vitesses C-Matic par le vilebrequin ( voir dessin ).

Vilebrequin convertisseur



Vilebrequin mécanique

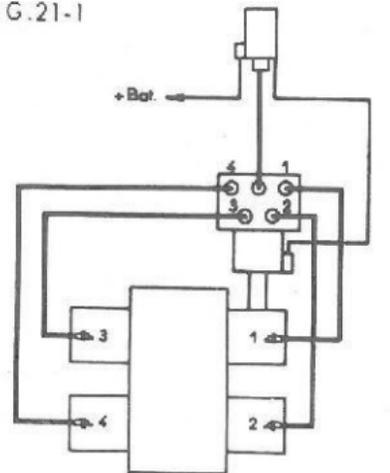


G 12-9

GSA

## POINTS PARTICULIERS

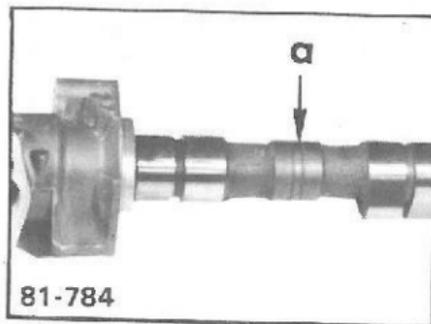
G.21-1



Avant du véhicule

ORDRE D'ALLUMAGE

1 - 4 - 3 - 2



81-784

Cylindres :  
( 2 classes de  
hauteur )

Cylindre	Moteurs G 11 - G 13	NOTA : D'un même côté, monter des cylindres repérés de même couleur
Repère rouge	86,88 à 86,90	
Repère vert	86,90 à 86,92	

**Pistons : Moteurs G 11 et G 13/625** : Les pistons sont repérés Droit et Gauche et la flèche doit être dirigée côté distribution. **Moteurs G 13/646** : S'ils sont équipés 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.

**Vilebrequin**  
**Coussinets**

: Latéral : 0,09 à 0,2 mm ( non réglable )

: Moteurs G 11 et G 13

*1<sup>ere</sup> possibilité* : 57,5 mm, sans repère*2<sup>eme</sup> possibilité* : 57,4 mm, repère rouge

( vilebrequin peinture rouge )

Un certain nombre de moteurs G 13/625, possèdent des coussinets particuliers, se reporter au MAN 006821, Op. G. 100-00.

**Bielles**

: Latéral : 0,13 à 0,18 mm

**Arbre à cames** : Latéral : 0,05 à 0,15 mm ( non réglable )**Les moteurs G 13/646**, possèdent des arbres à cames spécifiques, repérés par deux gorges circulaires « a ».

**Segments :** Marque ou 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/mn = 4,7 bars mini  
à 6000 tr/mn = 6,2 à 7 bars.

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

**Huile :** TOTAL GTS 10 W 40 ou TOTAL GTi Route-Ville 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 )

6 Mettre la soupape d'échappement du cylindre } 10° avant PMH pour 1130

N° 3 en « pleine ouverture »

} 15° avant PMH pour G 13/625 - 5° avant PMH pour G 13/646

- Tourner le moteur pour amener au repère } Sur convertisseur : repère « b » ( 10 dents avant encoche « A » la plus large.

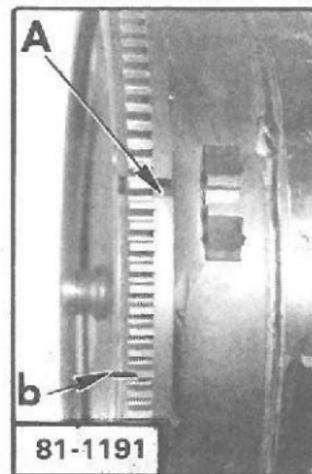
- Régler, sans jeu ni contrainte, la soupape d'admission du cylindre N° 3.

- 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.

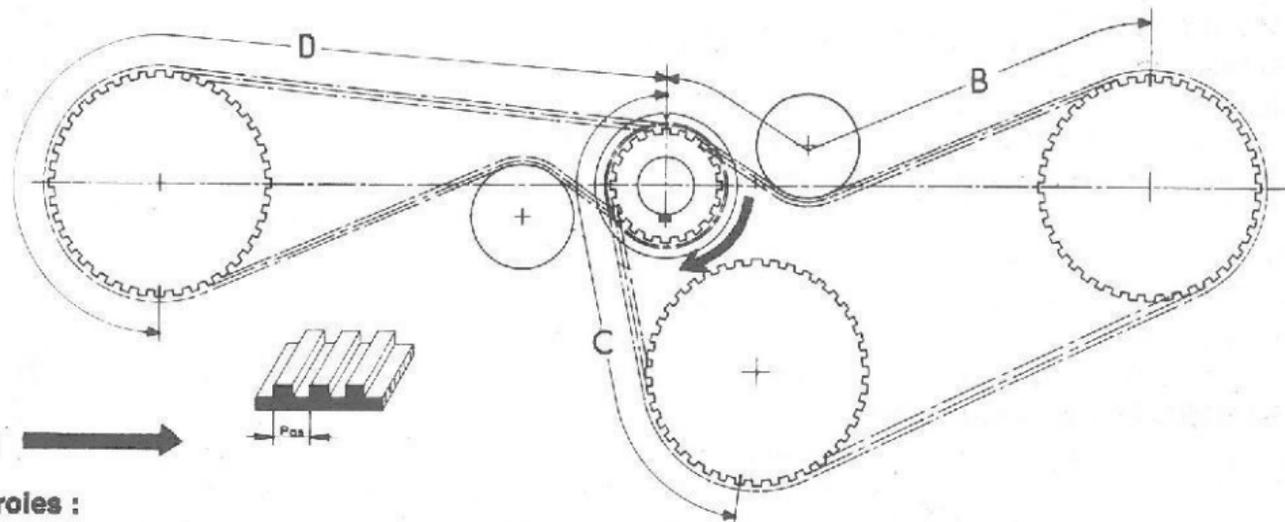
- Refaire la même opération pour le **côté gauche** ( cylindre N° 1 ) ..... etc.

GSA



GSA

DISTRIBUTION

Montage  
des courroies

G. 10-14 a

1130 - 1300

B = 33 pas

C = 25 pas

D = 50 pas

Sens de rotation :

**Tension des courroies :**

Déposer le ventilateur et le couvre-culbuteurs admission 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.

## COUPLES DE SERRAGE

GSA

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

**Culasses** : Ecrous de 9 x 1,25 (13 mm sur plats)  
 1<sup>er</sup> serrage ..... 0,8 à 1 m.daN  
 2<sup>e</sup> serrage ..... 2 à 2,5 m.daN

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

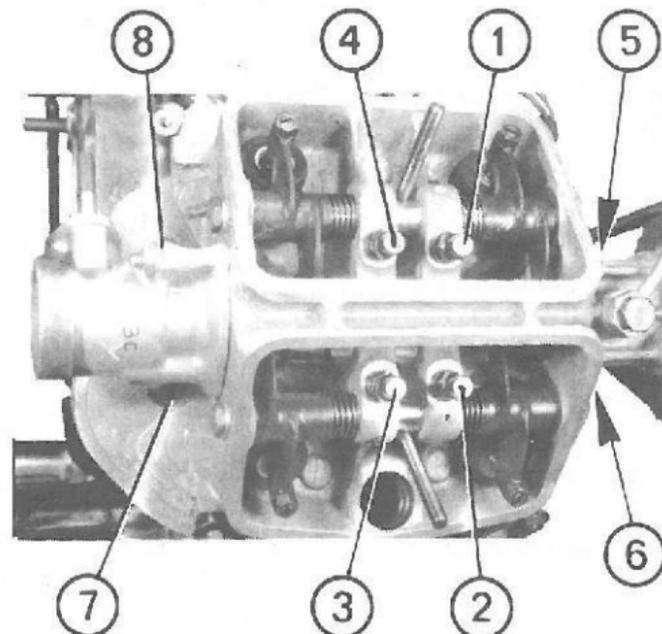
*Embrayage mécanique* : G 11 et G 13 : 6,4 m.daN (faces et filets graissés).

*Convertisseur de couple* : 10,5 à 11,5 m.daN (vis montées au LOCTITE SCELBLOC).

**Fixation du diaphragme sur convertisseur de couple :**

LOCTITE SCELBLOC : 2,7 à 2,9 m.daN.

## ORDRE DE SERRAGE DES CULASSES



## CX Essence

## CARACTERISTIQUES BERLINE ET BREAK ( Carburateur )

Modèle	CX 2 litres Berline	CX 2 litres Break	CX 2400 Berline	CX 2400 Berline	CX 2400 Break
Version	Reflex ou Athéna	Reflex	Pallas	Prestige	Super
Désignation aux Mines	MA série MP	MA série MR	MA série MY	MA série MZ	MA série MW
Symbole garantie	MP	MR	MY	MZ	MW
Puissance fiscale	10 CV			12 CV	
Date de sortie	7/1979			7/1980 → 7/1981	
Indice plaque moteur	829 A 5			M 23/639 *	
Alésage/Course	88 × 82			93,5 × 85,5	
Cylindrée	1995 cm <sup>3</sup>			2347 cm <sup>3</sup>	
Rapport volumétrique	9,2/1			8,75/1	
Puissance maxi ( ISO )	76,5 kW ( 106 ch DIN ) à 5500 tr/mn			86,5 kW ( 120 ch DIN ) à 5500 tr/mn	
Couple maxi ( ISO )	16,3 m.daN ( 16,9 m.kg DIN ) à 3250 tr/mn			19,2 m.daN ( 19,6 m.kg DIN ) à 2750 tr/mn	
B.V. disponibles	Reflex : 4 ou 5 vit. Athéna : 5 vit.	( 13 × 59 )	4 vit.(13 × 59 ) 5 vit.(14 × 61 ) Automatique	5 vit.(14 × 61 ) Automatique	4 vit. (13×59) 5 vit. Automatique

\* Diffère du M 23/623  
(moteur 2400 l Carbu → 7/80  
par augmentation de puissance  
et de couple)

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION  
INJECTIONEMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSIONESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

## CARACTERISTIQUES BERLINE ( Injection Electronique )

CX Essence

	CX 2400 Berline	CX 2400 Berline	CX 2400 Berline	CX 2400 Berline
<b>Modèle</b>	GTi	Pallas	Prestige	Prestige
<b>Version</b>				
<b>Désignation aux Mines</b>	MA série NA	MA série MT	MA série NE	MA série MV
<b>Symbole garantie</b>	NA	MT	NE	MV
<b>Puissance fiscale</b>	13CV	12 CV	13 CV	12 CV
<b>Date de sortie</b>	7/81	7/80	7/81	7/80
<b>Indice plaque moteur</b>			M 23/622	
<b>Alésage/Course</b>			93,5 X 85,5	
<b>Cylindrée</b>			2347 cm <sup>3</sup>	
<b>Rapport volumétrique</b>			8,75/1	
<b>Puissance maxi ( ISO )</b>			92 kW ( 128 ch DIN ) à 4800 tr/mn	
<b>Couple maxi ( ISO )</b>			19,3 m.daN ( 19,6 m.kg DIN ) à 3600 tr/mn	
<b>B.V. disponibles</b>	5 vitesses (13X 59)	5 vitesses (14 X 61) Automatique	5 vitesses (13 X 59)	Automatique

CX Diesel	CARACTERISTIQUES BERLINE ET BREAK ( Diesel )		
<b>Modèle</b>	<b>CX 2500 diesel berline</b>	<b>CX 2500 diesel break</b>	<b>CX 2500 diesel limousine</b>
<b>Version</b>	TT sauf Limousine	Confort - Super - Reflex	Limousine
<b>Désignation aux Mines</b>	MA série MM	MA série MN	MA série MS
<b>Symbole garantie</b>	MM	MN	MS
<b>Puissance fiscale</b>		10 CV	
<b>Date de sortie</b>		2/1978	12/1979
<b>Indice plaque moteur</b>		M 25/629	
<b>Alésage / Course</b>		93 × 92	
<b>Cylindrée</b>		2 500 cm <sup>3</sup>	
<b>Rapport volumétrique</b>		22,25/1	
<b>Puissance maxi (ISO)</b>		54 kW (75 ch DIN) à 4 250 tr/mn	
<b>Couple maxi (ISO)</b>		14,7 m.daN (14,9 m.kg DIN) à 2 000 tr/mn	
<b>B.V. disponibles</b>		4 ou 5 vitesses ( 13 × 59 )	5 vitesses ( 13 × 59 )

## SUSPENSION MOTEUR TROIS POINTS

CX Tous Types

## Couples de serrage des fixations

- Support sous moteur : **Fig. ①**
  - a) sans repère sur BV 4 et BV 5
  - b) repère jaune en « a » sur BV 3 à convertisseur et BV automatique
- Support latéral côté BV : **Fig. ②**  
*réglage par cale ( 1 ).*
- Bielle anti-couple : **Fig. ③**
  - a) Diesel TT ( repère noir en « b » )
  - b) Essence TT ( repère vert en « b » )

Largeur des biellettes = 42 mm

Sur cadre

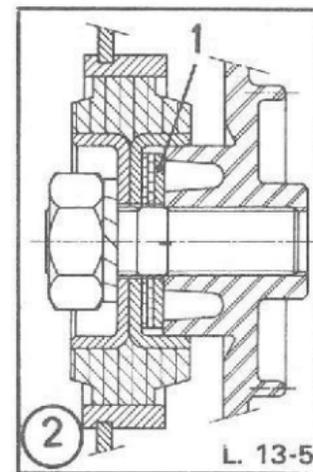
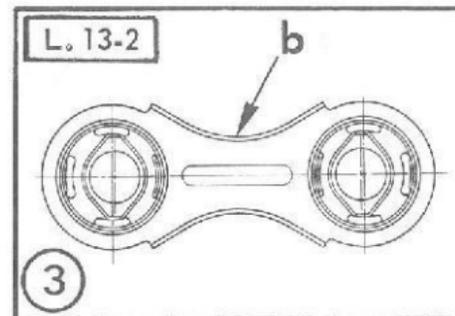
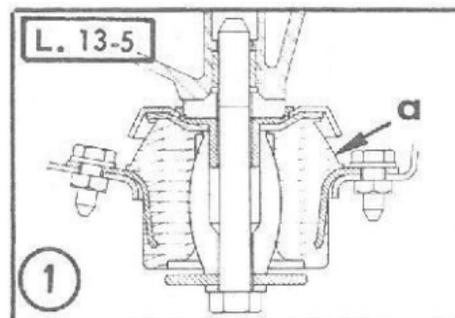
3 m.daN

Sur mot. ou BV

10 m.daN

16 à 17 m.daN

10 m.daN



CX TT

## RADIATEURS - MOTO-VENTILATEURS

Types	Particularités	Radiateurs	Moto-ventilateurs
<b>CX avec moteur type 829</b>	Modèle de base	16 dm <sup>2</sup>	1 moto-ventilateur
	Option climatiseur	23 dm <sup>2</sup>	2 moto-ventilateurs
<b>CX 2400 Tous Types ( carburateur et Injection )</b>	Modèle de base	23 dm <sup>2</sup>	1 moto-ventilateur
	Option : climatiseur ou B.V. convertisseur ou B.V. automatique	23 dm <sup>2</sup>	2 moto-ventilateurs
<b>CX Diesel Tous Types</b>	Tous modèles	23 dm <sup>2</sup>	2 moto-ventilateurs

NOTA : Les véhicules tractant une remorque de plus de 900 kg doivent être équipés de deux moto-ventilateurs sauf les CX avec moteur type 829. Les Berlines avec moteur type 829 nécessitent l'équipement d'un déflecteur sur la tôle d'habillage avant et d'une entretoise entre le moto-ventilateur et le radiateur. Les Breaks avec moteur type 829 ne nécessitent aucune modification.

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION  
INJECTIONEMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSIONESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

## POINTS PARTICULIERS

**Vilebrequin :** Latéral : 0,045 à 0,16 mm. Réglage par demi-joues ( faces anti-friction avec rainure de graissage ), côté vilebrequin, d'épaisseurs égales d'un même côté du palier.

**Bielles :** Latéral : 0,037 à 0,247 mm ( non réglable ).

Dépassement des chemises ( avec joint d'embase non écrasé ) :  
CX 2400 : 0,045 à 0,115 mm.

**Fournitures P.R :** Vilebrequin de classe AA - Bielles et ensembles chemise-piston par jeux de quatre.

**Position bielles-pistons :** La flèche ( sur tête du piston ) doit être dirigée vers le volant moteur et les encoches « a » de positionnement de coussinets ( sur la bielle ) côté arbre à cames.

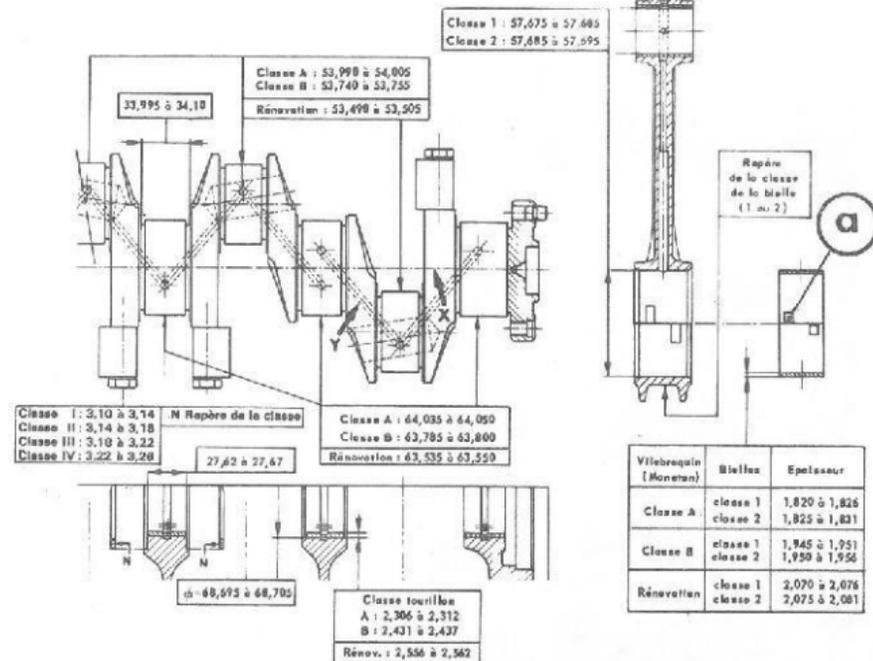
NOTA : Enduire d'une fine couche de LOCTITE FORMETANCH la partie arrière du chapeau de palier arrière.

**Arbre à cames :** Latéral : 0,05 à 0,30 mm ( une seule bride : 5,44 à 5,46 mm ).

**Culasse :** Hauteur d'origine ..... 90 mm  
Défaut de planéité générale maxi ..... 0,1 mm  
Défaut de planéité maxi entre trous de fixation ..... 0,025 mm

L. 12-6 et L. 12-5

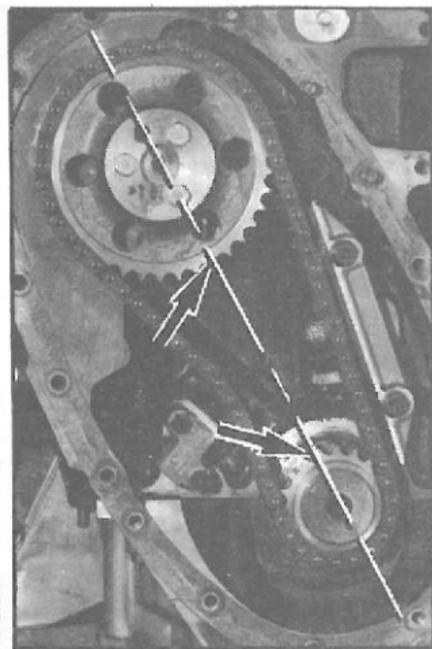
CX Essence Type M



Vilebrequin (Moneton)	Bielles	Epaisseur
Classe A	classe 1	1,820 à 1,825
	classe 2	1,825 à 1,831
Classe B	classe 1	1,945 à 1,951
	classe 2	1,950 à 1,956
Rénovation	classe 1	2,070 à 2,076
	classe 2	2,075 à 2,081

en y = repère classe maneton - en x = repère classe tourillon

## CX Essence Type M



13396

**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 :** 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 46.

**Pression d'huile moteur prise au thermo-contact à 100° C :**

3 bars mini à 2000 tr/mn

**Huile :** TOTAL GTS 15 W 40

4 à 5 bars à 4000 tr/mn

TOTAL GTi Route-Ville 10 W 30

**Contenance :** Après vidange = 4,65 litres - Après échange cartouche = 5,30 litres.

## POINTS PARTICULIERS

CX Essence Type 829

**Vilebrequin :** Latéral : 0,067 à 0,252 mm. Réglage par demi-joues ( faces anti-friction côté vilebrequin, d'épaisseurs égales d'un même côté du palier ).

**Bielles :** Latéral : 0,310 à 0,572 mm.

Joint torique d'embase de chemise :  $\phi = 1,25 \times 0,1$  mm.

Dépassement de la chemise = 0,08 à 0,15 mm.

**Position bielles-pistons :** La flèche ( sur la tête de piston ) doit être dirigée côté volant moteur et l'orifice de graissage de fond de piston ( sur la bielle ) côté filtre à huile.

**Arbre à cames :** Latéral : 0,05 à 0,13 mm.

Epaisseur de la bride : 3,97 à 4 mm.

**Culasse :** Hauteur d'origine :  $111,6 \pm 0,5$  mm.

Défaut de planéité générale maxi : 0,05 mm.

**Position de la rampe de culbuteurs :**

Les trous de graissage orientés vers les soupapes.

Serrer modérément le bouchon du filtre sur la rampe pour éviter la rupture de la goupille.

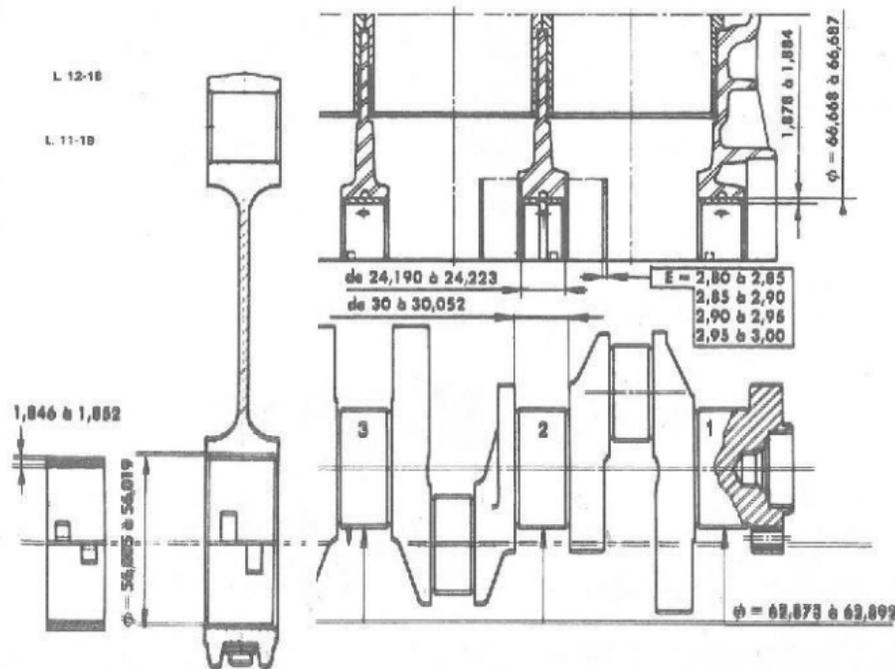
**Coussinets :** Paliers N° 1, 3 et 5 :

Demi-coussinet inférieur : lisse.

Demi-coussinet supérieur : rainuré.

Paliers N° 2 et 4 :

Demi-coussinets inférieur et supérieur : rainurés.



CX Essence Type 829

## DISTRIBUTION

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

## Calage de la distribution :

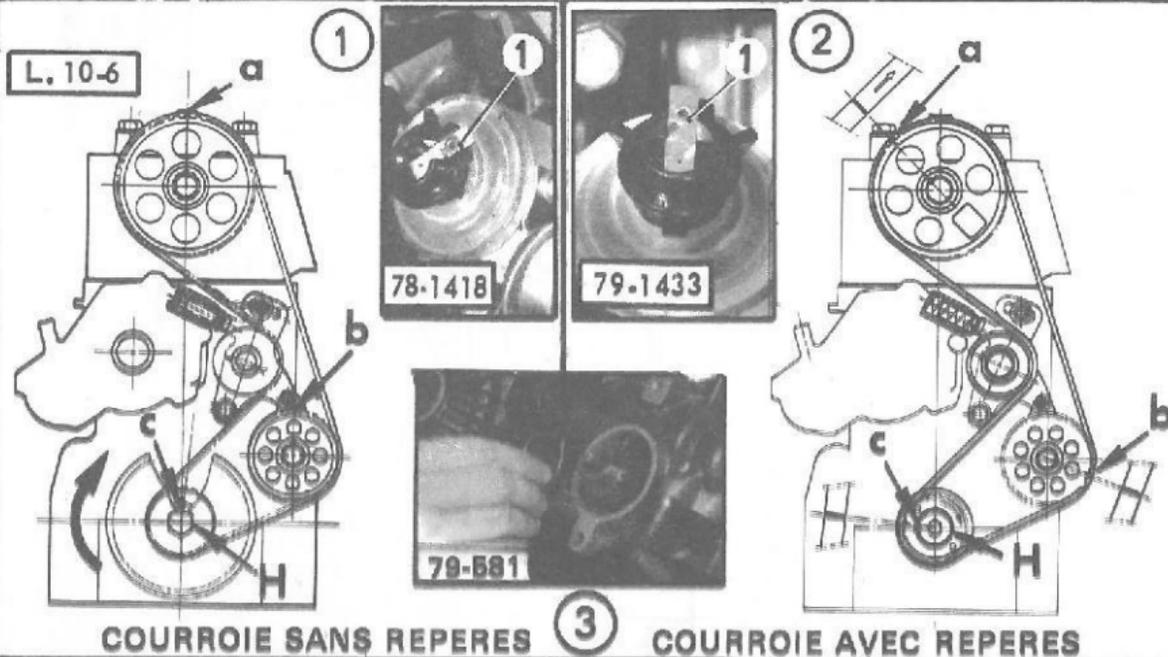
- Placer le vilebrequin à mi-course ( clavette à l'horizontale ).
- Régler le jeu aux culbuteurs.

a) **Courroie sans repères : Fig. ①**  
Placer les repères « a », « b », « c » en position verticale ( commencer par l'arbre à cames ).  
\* Position du rotor ( 1 ) d'allumeur à 45°.

b) **Courroie avec repères : Fig. ②**  
Faire correspondre les repères « a », « b », « c » avec ceux de la courroie.  
\* Position du rotor ( 1 ) d'allumeur : vertical.

**Allumeur sur carter moteur : Fig. ③**

S'il est nécessaire de déplacer le pignon d'entraînement de l'allumeur et de la pompe à huile, maintenir l'arbre d'entraînement de celle-ci, en place dans le carter en appuyant dessus avec un fil de fer.



COURROIE SANS REPERES ③

COURROIE AVEC REPERES

**Tension de la courroie :** Faire deux tours moteur et amener la clavette « c » à la position « H » ; libérer le tendeur et resserrer.

## CONTROLE DE LA DISTRIBUTION

**CX Essence Type 829**

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

**1<sup>ère</sup> méthode** (*sur véhicule*) : S'assurer que les repères (  ) sur roues d'arbre 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<sup>ème</sup> 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 46.

### Pression d'huile :

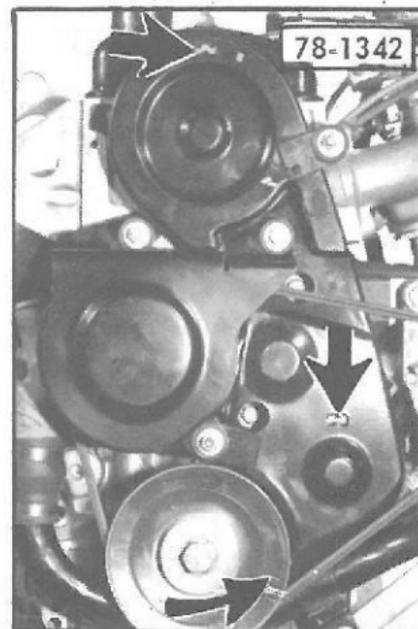
- à 800 tr/mn et à 90° C = 1,4 bar
- à 3000 tr/mn et à 100° C = 4,45 bars

### Huile :

- TOTAL GTS 15 W 40
- TOTAL GTi Route-Ville 10 W 30

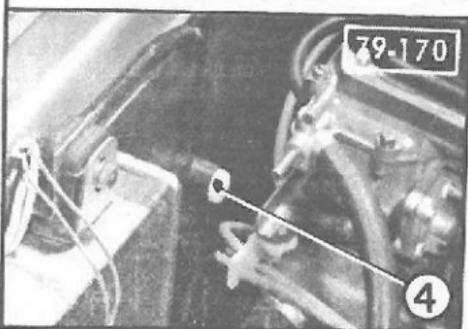
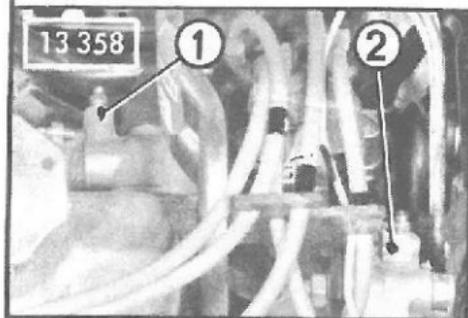
**Contenance** : Après vidange = 5 litres

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



CX Tous Types Essence

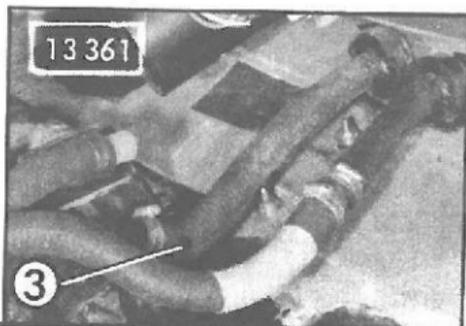
## CIRCUIT D'EAU - REMPLISSAGE TOTAL



Ouvrir le robinet de chauffage situé dans l'habitacle (→ 5/78).

Desserrer les vis de purge ( 1 ) et ( 2 ) et placer un tube transparent sur chaque vis (*moteur type M*) ou desserrer la vis ( 4 ) (*moteur type 829*).

Débrancher le tube ( 3 ) de départ de chauffage et y introduire 0,6 litre environ de liquide de refroidissement. Rebrancher le tube.



Remplir lentement le reste du circuit par la nourrice d'expansion et fermer les vis de purge ( 1 ) et ( 2 ) ou ( 4 ) ( **serrer modérément** ) lorsque le liquide est apparent dans les tubes.

Lorsque la nourrice d'expansion est pleine, poser le bouchon.

NOTA : 9/1979 → , les radiateurs SOFICA sont munis d'un bouchon métallique en remplacement de la vis de purge.

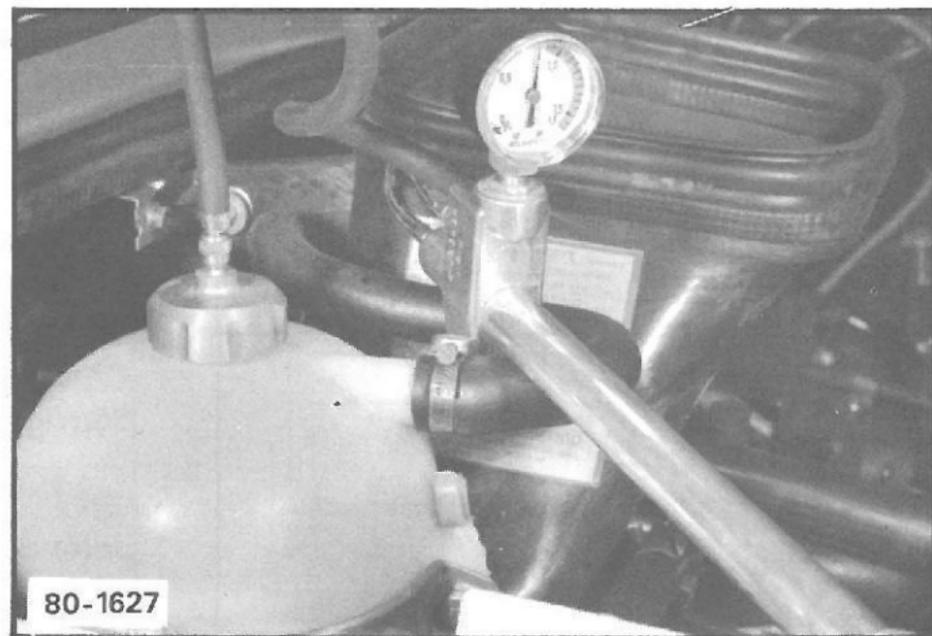
## CIRCUIT D'EAU - REMPLISSAGE TOTAL ( suite )

CX Tous Types Essence

- Favoriser l'amorçage de la pompe, par mise en pression du circuit de 0,5 à 1 bar, en utilisant l'appareil de contrôle des circuits de refroidissement WILMONDA type RWZ (voir photo).
- Faire tourner le moteur (2 000 tr/mn) jusqu'à l'enclenchement du (ou des) moto-ventilateur(s) et laisser tourner au ralenti pendant 10 minutes environ.

## ATTENTION :

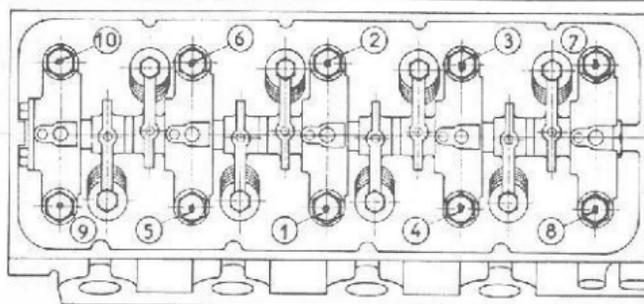
- **Ne jamais ouvrir le bouchon de la nourrice d'expansion lorsque le (ou les) moto-ventilateur(s) sont en fonctionnement.**
- **Ne pas ouvrir les vis de purge, moteur en marche.**
- Après dégazage, le niveau d'eau doit se stabiliser dans la nourrice d'expansion.
- **La vérification du niveau se fait, moteur froid.**



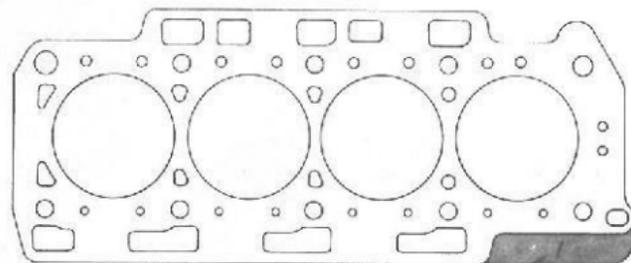
80-1627

## CX Essence type 829

## COUPLES DE SERRAGE



L 11-14



L 11-23

a

Vis de paliers .....	8,75 à 9,75 m.daN
Vis de bielles .....	4,5 à 5 m.daN
Vis de volant ( LOCTITE FRENETANCH ) ( à changer impérativement à chaque dépose ) .....	6 à 6,5 m.daN
Vis de culasse ( à froid ) :	
1 <sup>er</sup> serrage .....	5 m.daN
2 <sup>e</sup> serrage .....	8 m.daN
Desserrer chaque vis d'un quart de tour.	
<b>Serrage définitif</b> .....	<b>8,75 à 9,75 m.daN</b>

**Joint de culasse :** Repère « a » visible sur le moteur  
( valable tous moteurs 829 )

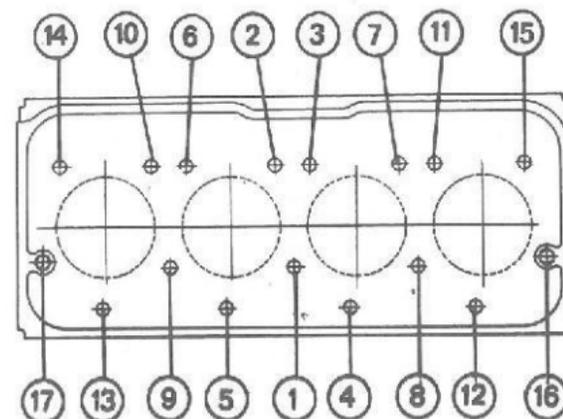
## COUPLES DE SERRAGE

CX Essence Type 829

## Moteurs Essence

Vis de paliers .....	9 à 10 m.daN
Bouchon de vidange .....	3,5 à 4,5 m.daN
Vis de bielles ( <i>à changer à chaque dépose</i> ) .....	7,2 à 8 m.daN
Vis de culasse (à froid) ( <i>faces et filets huilés</i> ):	
1 <sup>er</sup> serrage .....	3 m.daN
2 <sup>e</sup> serrage .....	6 à 6,5 m.daN
Vis de volant (LOCTITE FRENETANCH) ( <i>à changer à chaque dépose</i> ) .....	8,75 à 9,75 m.daN

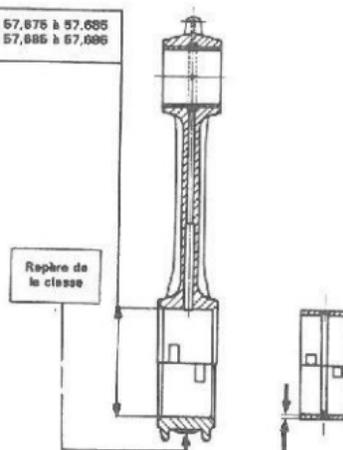
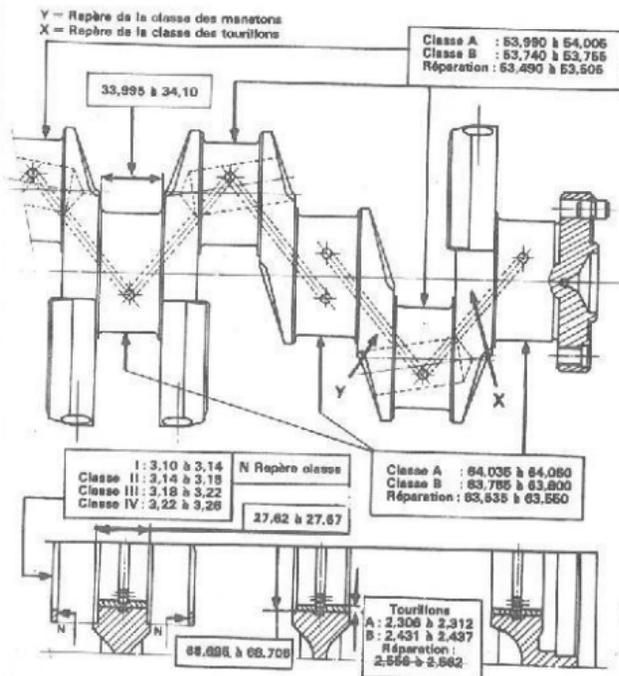
## ORDRE DE SERRAGE



B. 11-5

## CX DIESEL TT

## POINTS PARTICULIERS COTES SERIE



Vilebrequin	Bielles	Epaisseur
Classe A	Classe I	1,820 à 1,826
	Classe II	1,825 à 1,831
Classe B	Classe I	1,946 à 1,951
	Classe II	1,950 à 1,956
Rénov.	Classe I	2,070 à 2,076
	Classe II	2,076 à 2,081

**Vilebrequin :** Latéral = 0,07 à 0,17 mm. Réglable par demi-joues ( face antifriction avec rainure de graissage côté vilebrequin ) d'épaisseurs égales d'un même côté du palier. *Le vilebrequin du 2500 Diesel est spécifique par la micro-turbine sur la portée du joint SPI, côté volant moteur.*

**Bielles :** Latéral = 0,037 à 0,247 mm (non réglable).

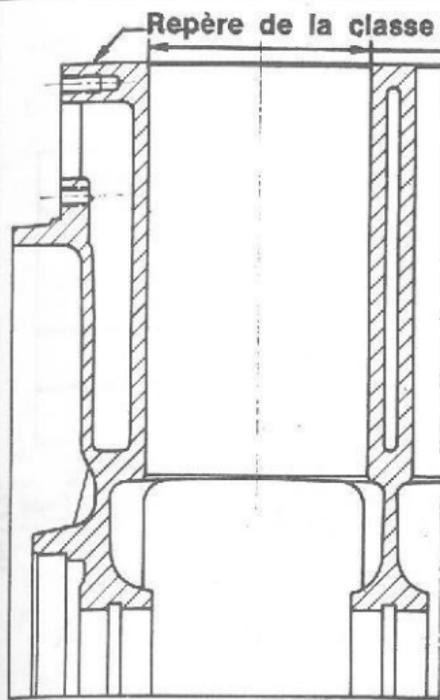
**Fournitures P.R. :** Vilebrequin de classe AA, Bielles et pistons par jeux de quatre.

**Arbre à cames :** Latéral = 0,05 à 0,36 mm ( épaisseur de la bride : 5,41 mm ).

**Position bielles-pistons :** Trou de graissage situé dans le pied de bielle, dirigé côté alvéole ( trèfle ) du piston. Alvéole ( trèfle ) du piston côté arbre à cames. Pour les caractéristiques réparation voir MR. 121-12.

## BLOCS-CYLINDRES - PISTONS - SEGMENTS

CX 2500 Diesel

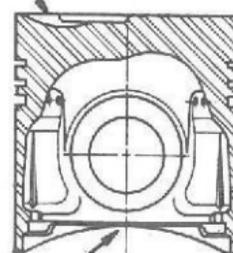


Repère de la classe du bloc-cylindres

		∅ nominal	Repère	∅ cylindre
Série	93		A 1	93,00 à 93,01
			A 2	93,01 à 93,02
			A 3	93,02 à 93,03
Réparation	93,25		B 1	93,25 à 93,26
			B 2	93,26 à 93,27
	93,50		C 1	93,50 à 93,51
			C 2	93,51 à 93,52
	93,75		D 1	93,75 à 93,76
			D 2	93,76 à 93,77

Segments		Repères couleur
Série	∅ 93	Sans ou Jaune
Réparation	∅ 93,25	Vert
	∅ 93,50	Blanc
	∅ 93,75	Violet

Dirigé côté arbre à cames

Repère de la classe correspondant  
à la classe du bloc-cylindres

		∅ nominal	Repère	∅ piston AEF	∅ piston PdC	Dépassement
Série	93		1 n	92,890 à 92,900	92,887 à 92,902	0,50 à 0,55
			2 n	92,900 à 92,910	92,897 à 92,912	
			3 n	92,910 à 92,920	92,907 à 92,922	
Réparation	93,25		B 1 n	93,150 à 93,160	93,137 à 93,152	0,47 à 0,52
			B 2 n	93,160 à 93,170	93,147 à 93,162	
	93,50		C 1 n	93,400 à 93,410	93,387 à 93,402	0,44 à 0,49
			C 2 n	93,410 à 93,420	93,397 à 93,412	
	93,75		D 1 n	93,650 à 93,660	93,637 à 93,652	0,41 à 0,46
			D 2 n	93,660 à 93,670	93,647 à 93,662	

**CX Diesel TT**

Culasse : Hauteur d'origine .....  $117 +_0^{0,5}$  mm  
 Hauteur minimum ..... 116,3 mm  
 Planéité générale ..... 0,1 mm

**CULASSE**

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

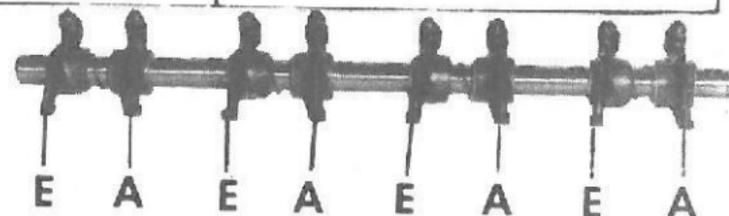
Chambre de précombustion	Epaisseur de la collerette	$\phi$ extérieur de la chambre	$\phi$ du logement de la chambre
Série	$4,5 \pm 0,05$	$35,950 \pm 0,05$ $36,065 \pm 0,05$ $36,365 \pm 0,05$	$35,9 +_0^{0,025}$ $36,3$
1 <sup>ère</sup> possibilité	$4,85 \pm 0,05$	$36,365 \pm 0,05$	$36,3 +_0^{0,025}$
2 <sup>ème</sup> possibilité	$5,05 \pm 0,05$	$36,465 \pm 0,05$	$36,4 +_0^{0,025}$

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 :  $0 +_0^{0,03}$  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.

**Joint de culasse :** Repérage : CX 2500 = **L 25** « REINZ », monté à sec.



**Rappel :** CX 2200 : OL 1 ; « CURTY » ; huile de lin sur les deux faces.

## DISTRIBUTION

CX Diesel TT

**Jeu pratique aux culbuteurs** Admission : 0,30 mm Méthode de réglage  
Echappement : 0,20 mm page 46

**Calage de la distribution :** sens de rotation : ➔

Après montage du pignon intermédiaire et du pignon d'arbre à cames :  
les repères sur pignons doivent coïncider ( voir photo ci-contre ).

**Pression d'huile :** ( prise au bouchon sur support filtre à huile )

Pression d'huile moteur à 95° C :

- à 1000 tr/mn = 1 bar mini

- à 3500 tr/mn = 3,7 à 4,5 bars.

Si la pression n'est pas conforme, remplacer le filtre avant toute intervention.

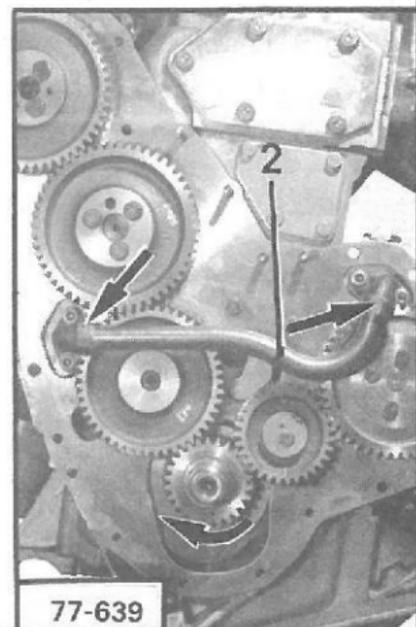
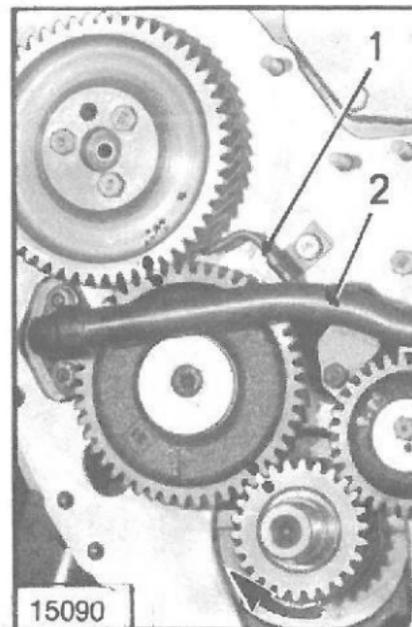
**Qualité d'huile :**

Jusqu'à - 15° C : TOTAL SUPER DIESEL 15 W 40.

**Toujours** en dessous de - 12° C : TOTAL RUBIA S 10 W.

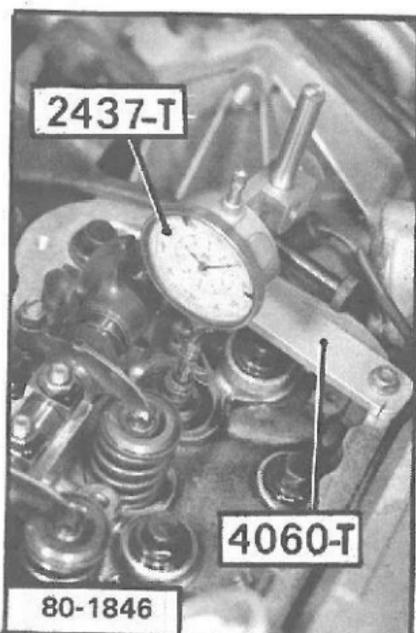
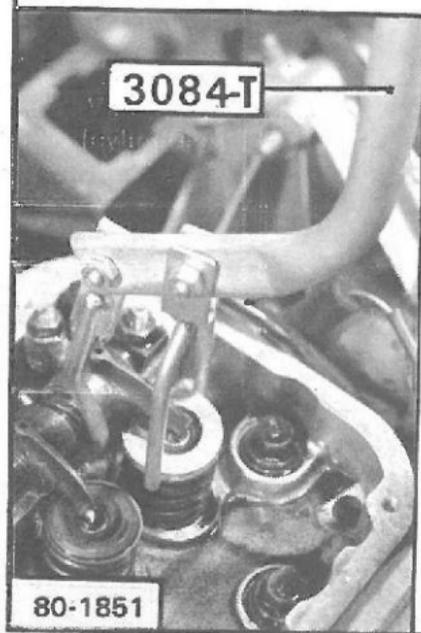
NOTA : Depuis le 11/1977, le tube de graissage ( 1 ) est remplacé par  
2 trous ( ➔ ) dans le tube de refoulement ( 2 ).

Les tubes de refoulement ( 2 ) ne sont pas interchangeables.



## CX Diesel TT

Moteur avec couvre-culasse 7 points 2/81 →



## DISTRIBUTION

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 :**

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 d'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.

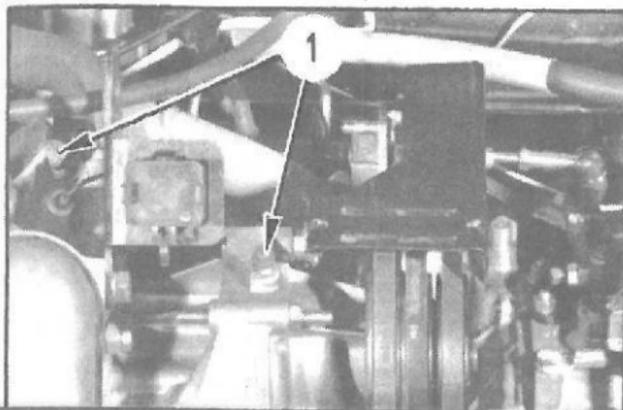
## CIRCUIT D'EAU

CX Diesel TT

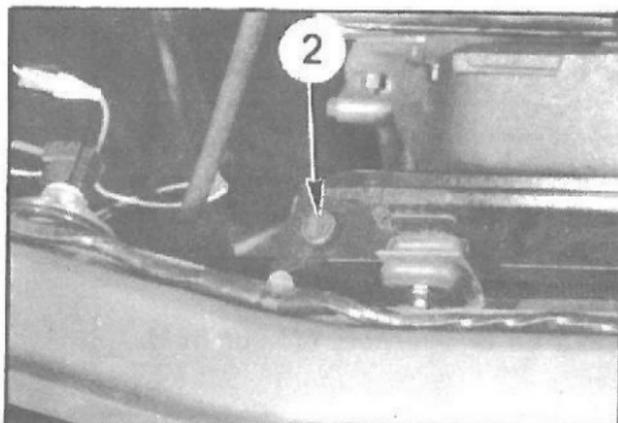
## Remplissage total

1. Ouvrir complètement le robinet de chauffage dans l'habitacle (remplissage total) ( → 5/78).
2. Déposer les obturateurs des vis de purge (1) et (2).  
Brancher sur la vis de purge (1) un tuyau transparent permettant d'obtenir un niveau de 400 mm supérieur à celui de la nourrice.  
Desserrer les vis de purge (1) et (2).

3. Faire lentement le plein du circuit par la nourrice.
4. Après évacuation de l'air, resserrer les vis de purge.  
Débrancher le tuyau transparent.  
Poser les obturateurs sur les vis de purge.



15087



15087

CX Diesel TT

## CIRCUIT D'EAU

## Remplissage total (suite)

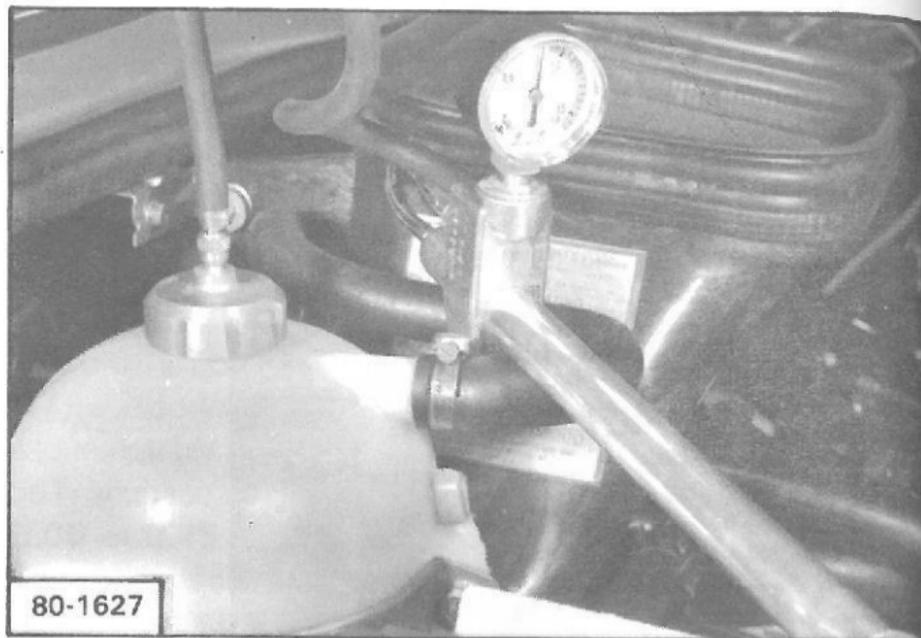
5. Fermer la nourrice : serrer le bouchon d'un quart de tour après la mise en contact du joint sur l'embase.
6. Mettre le moteur en marche.  
Laisser tourner 6 mn à 2 000 tr/mn.  
S'assurer que la circulation d'eau s'effectue normalement, sinon procéder à une nouvelle purge et favoriser l'amorçage de la pompe par mise en pression du circuit (0,5 bar) en utilisant l'appareil de contrôle de circuit de refroidissement WILMONDA type RWZ (voir photo).

**IMPORTANT**

**Ne pas ouvrir la vis de purge, moteur tournant.**

**Ne pas ouvrir la nourrice, ventilateurs tournants.**

**Vérifier le niveau de la nourrice, moteur froid.**



80-1627

## COUPLES DE SERRAGE

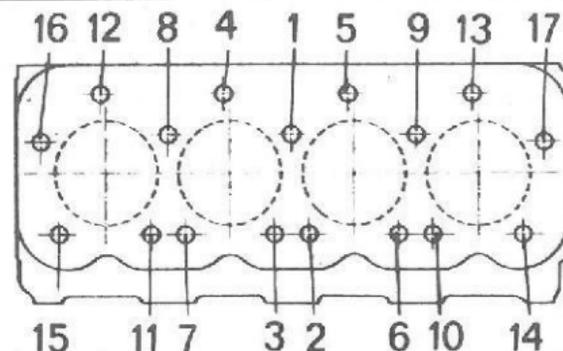
CX Diesel TT

## Moteurs Diesel

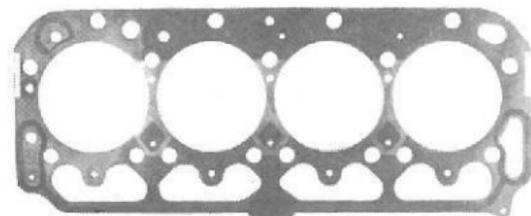
- Vis de paliers (à changer à chaque dépose) ... 9 à 10 m.daN  
 Bouchon de vidange ..... 3,5 à 4,5 m.daN  
 Vis de bielles (à changer à chaque dépose) ... 7,2 à 8 m.daN  
 Vis de culasse (à froid) (faces et filets  
 huilés) (rondelles à picots) .....  
 - 1<sup>er</sup> serrage ..... 5,5 à 6,5 m.daN  
 - 2<sup>eme</sup> serrage ..... 10 à 11 m.daN  
 Vis de volant ( LOCTITE FRENETANCH )  
 (à changer à chaque dépose) ..... 9 m.daN  
 Erou de fixation du damper ( —→ 02/79) ... 25 m.daN

## Joint de culasse :

- Repères CX 2500 = L 25 « REINZ », monté à sec.  
 CX 2200 = OL1 « CURTY », huile de lin sur les deux faces.



B 11-4



Repère L 25 : 2500

TOUS TYPES

## REGLAGE DES CULBUTEURS

sur Moteurs 4 cylindres en ligne ( 1 - 3 - 4 - 2 )

METHODES POSSIBLES :

**I. « Bascule » :**

(Soupape d'admission en début d'admission et soupape d'échappement en fin d'échappement).

Mettre le 1<sup>er</sup> en « bascule », régler le 4<sup>e</sup>

Mettre le 3<sup>e</sup> en « bascule », régler le 2<sup>e</sup>

Mettre le 4<sup>e</sup> en « bascule », régler le 1<sup>er</sup>

Mettre le 2<sup>e</sup> en « bascule », régler le 3<sup>e</sup>

**II. Pleine ouverture des soupapes d'échappement :**

Soupape à placer  
en pleine ouverture

Régler les culbuteurs

	Admission	Echappement
Echappement 1 <sup>er</sup> cyl.	3 <sup>e</sup> cylindre	4 <sup>e</sup> cylindre
Echappement 3 <sup>e</sup> cyl.	4 <sup>e</sup> cylindre	2 <sup>e</sup> cylindre
Echappement 4 <sup>e</sup> cyl.	2 <sup>e</sup> cylindre	1 <sup>er</sup> cylindre
Echappement 2 <sup>e</sup> cyl.	1 <sup>er</sup> cylindre	3 <sup>e</sup> cylindre

## MANO-CONTACT DE PRESSION D'HUILE MOTEUR

TOUS TYPES

Véhicule	Emplacement	Tarage	Couple de serrage
2 CV - Dyane 6 - Méhari Acadiane	Sous cylindre gauche	Pour une pression décroissante comprise entre 0,675 à 0,475 bar le témoin s'allume	2 à 2,5 m.daN
LNA - VISA TT Spécial et Club	Au-dessus du cylindre gauche		
VISA TT Super - VISA II L	Près du filtre à huile		4 à 5 m.daN
GSA TT	Près du filtre à huile		2 à 2,5 m.daN
CX Moteur type M	Sur le support de filtre à huile		
CX Moteur type 829 ( RMP ) 10/80 →	Près du filtre à huile		
CX Moteur type 829 → 10/80		0,3 à 0,4 bar	

TOUS TYPES

## THERMO-CONTACT DE TEMPERATURE CRITIQUE D'HUILE

	Véhicule	Emplacement	Tarage	Couple de serrage
MOTEUR	GSA 1300	Partie inférieure arrière du demi-carter droit	Le témoin s'allume entre 128,5 °C et 131,5 °C	2,5 à 3 m.daN
	CX Essence Type M → 1/79	Sur le support de filtre à huile	Le témoin s'allume entre 135 °C et 138 °C	3 à 3,5 m.daN
	CX Essence Type M ( RMP ) 1/79 →		Le témoin s'allume entre 143,5 °C et 146,5 °C	
B.V.	GSA convertisseur CX convertisseur	Sur le boîtier distributeur	Le témoin s'allume entre 132 °C et 138 °C	

TOUS TYPES

## THERMO-CONTACT DE TEMPERATURE CRITIQUE D'EAU

Véhicule	Emplacement	Tarage	Serrage
VISA TT Super - VISA II L	Sur culasse	S'allume entre 103 °C et 106 °C S'éteint entre 103 °C et 100 °C	4 à 5 m.daN
CX Essence Diesel 10/78 → CX moteur type 829 → 1/81 ( nouvelle culasse )	Sur culasse	S'allume entre 110,5° C et 113,5° C S'éteint entre 110° C et 107° C	2,5 à 3 m.daN
	Sur boîtier thermostatique		
CX Diesel → 10/78 CX moteur type 829 → 1/81 ( ancienne culasse )	Sur culasse	S'allume entre 103,5° C et 106,5° C S'éteint entre 103° C et 100° C	
	Sur boîtier thermostatique		
CX Injection Prestige Chauffage — 30 °C Diesel Climat.	Corps de pompe à eau	Sonde thermométrique d'eau avec indication sur cadran au tableau de bord	3 à 3,5 m.daN

## TOUS TYPES

## REGULATEUR THERMOSTATIQUE ET BOUCHON DE NOURRICE

Véhicule	Dans boîtier de sortie d'eau sur culasse	Référence	Début d'ouverture	Ouverture mini	Tarage du bouchon
VISA TT Super. - VISA II L		V 5348	82 °C $_{-3}^0$ °C	7,5 mm à 93 °C	0,8 bar
CX Essence sauf Moteur type 829		V 6322	84 °C $_{-3}^0$ °C	7,5 mm à 96 °C	1 bar
Moteur type 829 → 1/81 ( ancienne culasse )		V 6532	78 °C $_{-3}^0$ °C	7,5 mm à 90 °C	
Moteur type 829 1/81 → ( nouvelle culasse )		V 6755 ou V 6947	86 °C $_{-3}^0$ °C	7,5 mm à 98 °C	
CX Diesel → 10/78		V 6532	78 °C $_{-3}^0$ °C	7,5 mm à 90 °C	0,5 bar
CX Diesel 10/78 → sauf radiateur SOFICA		V 6322	84 °C $_{-3}^0$ °C	7,5 mm à 96 °C	1 bar
CX Diesel avec radiateur SOFICA 4/79 →		V 6755	86 °C $_{-3}^0$ °C	7,5 mm à 98 °C	

UR

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION  
INJECTIONEMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSIONESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

## THERMO-CONTACT D'EAU DE COMMANDE DES VENTILATEURS SUR RADIATEUR

TOUS TYPES

Véhicule	Repère	Fermeture des contacts	Ouverture des contacts	Serrage
VISA TT Super-VISA II L	86/81° C	84 °C à 89 °C	84 °C à 79 °C	1,8 à 2 m.daN (LOCTITE FRENE- TANCH)
CX 2000 → 1/75		101 °C à 103,5 °C	95 °C à 92 °C	
CX Essence 1/75 → 4/80 (thermo-contact en haut du radiateur) sauf rad. SOFICA 23 dm <sup>2</sup> sauf Réflex et Athéna	97/92° C	95 °C à 100 °C	95 °C à 90 °C	
CX Essence avec radiateur SOFICA 23 dm <sup>2</sup> → 2/79 sauf Réflex et Athéna	89/84° C	87 °C à 92 °C	87 °C à 82 °C	
CX Essence avec rad. SOFICA 23 dm <sup>2</sup> 2/79 → Tous rad. autre que SOFICA 4/80 → (thermo-contact en bas du radiateur) Réflex et Athéna 1/81 → (nouvelle culasse)	93/88° C	91 °C à 96 °C	91 °C à 86 °C	

TOUS TYPES

THERMO-CONTACT D'EAU DE COMMANDE DES VENTILATEURS SUR RADIATEURS ( suite )

Véhicule	Repère	Fermeture des contacts	Ouverture des contacts	Serrage
Réflex et Athéna → 1/81 (ancienne culasse)	86/81° C	84 °C à 89 °C	84 °C à 79 °C	1,8 à 2 m.daN (LOCTITE FRENETANCH)
CX Diesel → 10/78	89/84° C	87 °C à 92 °C	87 °C à 82 °C	
CX Diesel 10/78 → sauf rad. SOFICA	97/92° C	95 °C à 100 °C	95 °C à 90 °C	
CX Diesel avec rad. SOFICA 4/79 →	93/88° C	91 °C à 96 °C	91 °C à 86 °C	

THERMO-CONTACT D'AIR DE COMMANDE DES VENTILATEURS

CX TT	55/48° C	53 °C à 58 °C	51 °C à 46 °C	
-------	----------	---------------	---------------	--

## REFROIDISSEMENT - FONCTIONNEMENT DES MOTO-VENTILATEURS

CX Tous Types

## 1 ventilateur - 2 vitesses

Conditions normales : capot fermé.

- 1) Mise en marche en petite vitesse par l'intermédiaire de la sonde d'air ( environ 55° C ) *voir page 52.*
- 2) Mise en marche en grande vitesse par l'intermédiaire de la sonde d'eau ( environ 90° C ) *voir pages 51-52.*

NOTA :

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

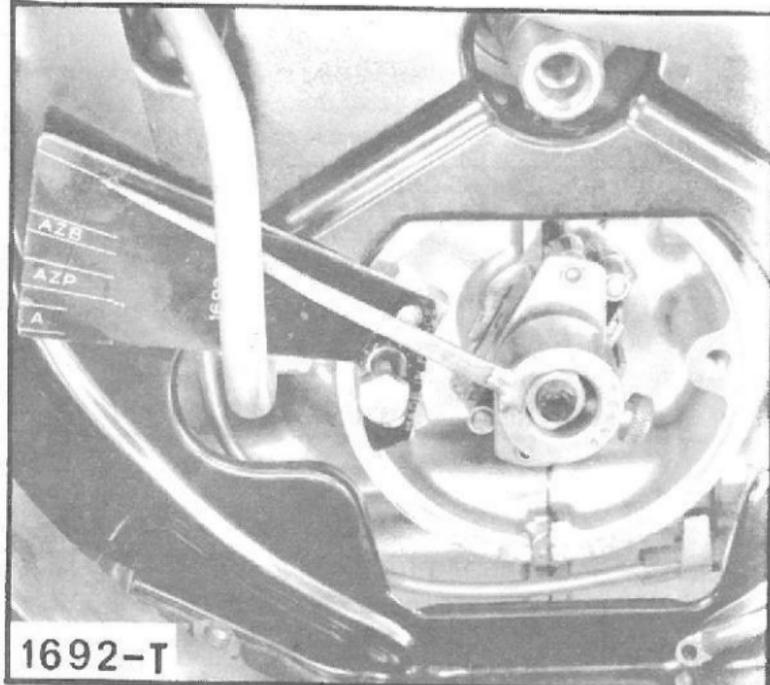
## 2 ventilateurs - 2 vitesses

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 52.*
  - 2) Mise en marche en grande vitesse des deux ventilateurs par l'intermédiaire des sondes d'air **ET** d'eau ( environ 90° C ) *voir pages 51-52.* Si la sonde d'air n'intervient pas ( capot ouvert ) seul le ventilateur droit 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 ».

A

4263

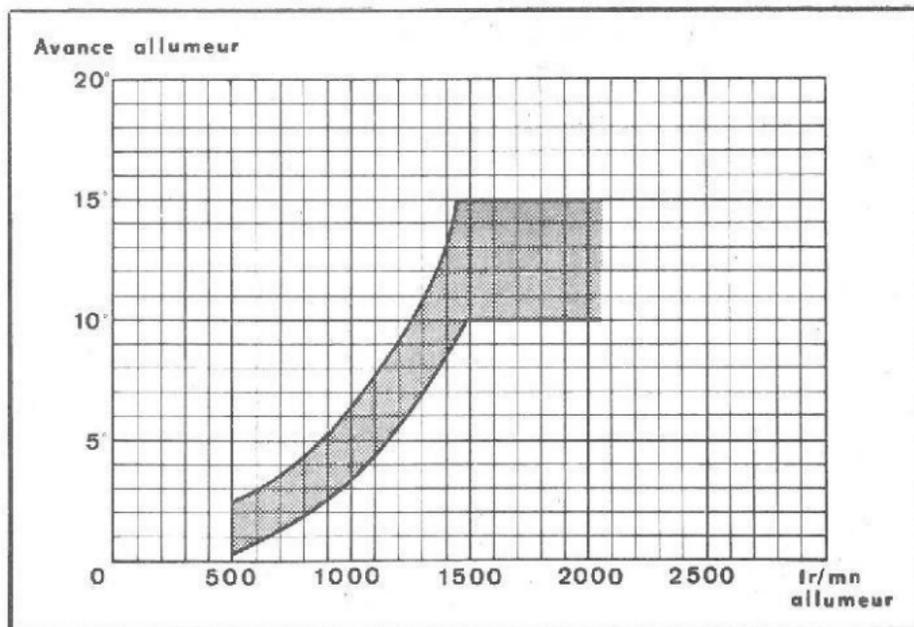


1692-T

Plaque moteur	Réglage du rupteur			Avance initiale trou de pige lampe témoin	Contrôle et réglage d'avance centrifuge maxi avec l'outil 1692-T Aiguille dans la zone
	Ouvert. des contacts	Angle de fermeture	Rapport DWELL		
A 06/635	0,35 mm	$109^\circ \pm 3^\circ$	$60\% \pm 2\%$	8°	AZP
AM 2	à				
AM 2 A	0,45 mm	(2/70 → )	(2/70 → )		

A

## Courbe d'avance centrifuge



A. 21-53

## VISA TT Spécial - Club - LNA

## ALLUMAGE ELECTRONIQUE INTEGRAL

Calculateur : THOMSON ou MOTOROLA

Capteurs de proximité : THOMSON ou DUCCELLIER

{ **Rondelle de 2 mm d'épaisseur IMPERATIVE** sous capteurs  
(à titre indicatif : entrefer entre capteurs et plot : 0,5 à 1,5 mm)

**Caractéristiques :**

- Capteur supérieur situé à 10° avant le PMH (avance initiale non réglable). Repère rouge sur câblerie pour branchement de ce capteur.
- Capteur inférieur situé à 35° avant le capteur supérieur (angle correspondant au développement maxi de la courbe d'avance, correction à dépression comprise).
- Développement de la courbe d'avance à partir de 1 000 tr/mn par calculateur *par rapport à l'avance initiale*.
- Correction par dépression : 10° supplémentaires (à partir de 1 000 tr/mn) lorsque la dépression dans la tubulure est supérieure à 120 mbars (correction par capsule interrupteur).
- Protection de la bobine d'allumage lors de mise sous tension prolongée : coupure du courant primaire après 2 secondes environ.

**Contrôles principaux :**

*Capteurs de proximité* (voltmètre branché entre sortie capteur et masse). (Voir dessin page suivante).

- 0,5 à 2 volts lorsque le plot du volant n'est pas sous le capteur considéré.
- 5 à 7 volts lorsque le plot est sous le capteur considéré.

*Développement de la courbe d'avance* (page suivante) avec lampe stroboscopique (à partir de 1 000 tr/mn).

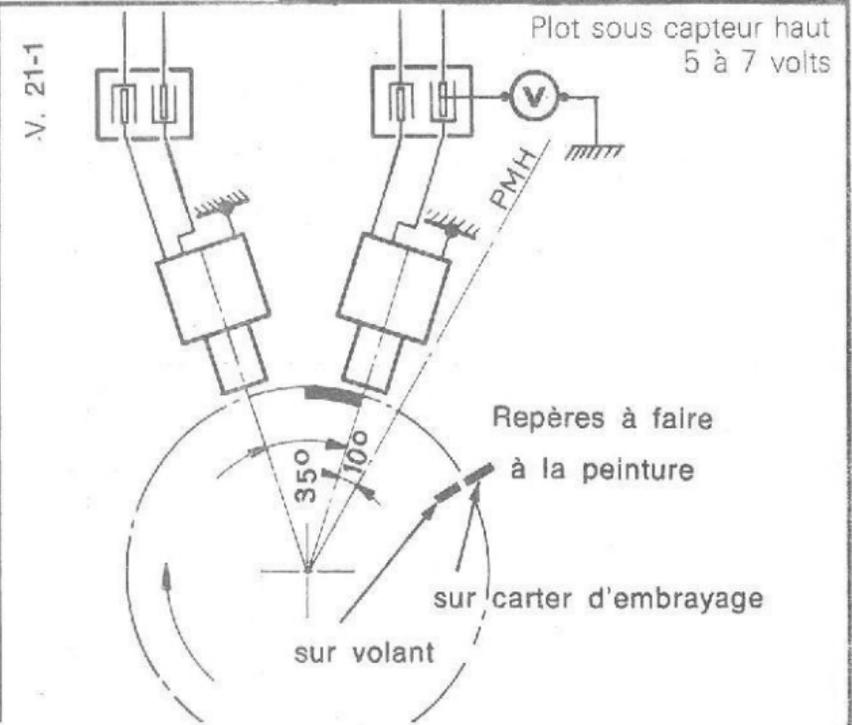
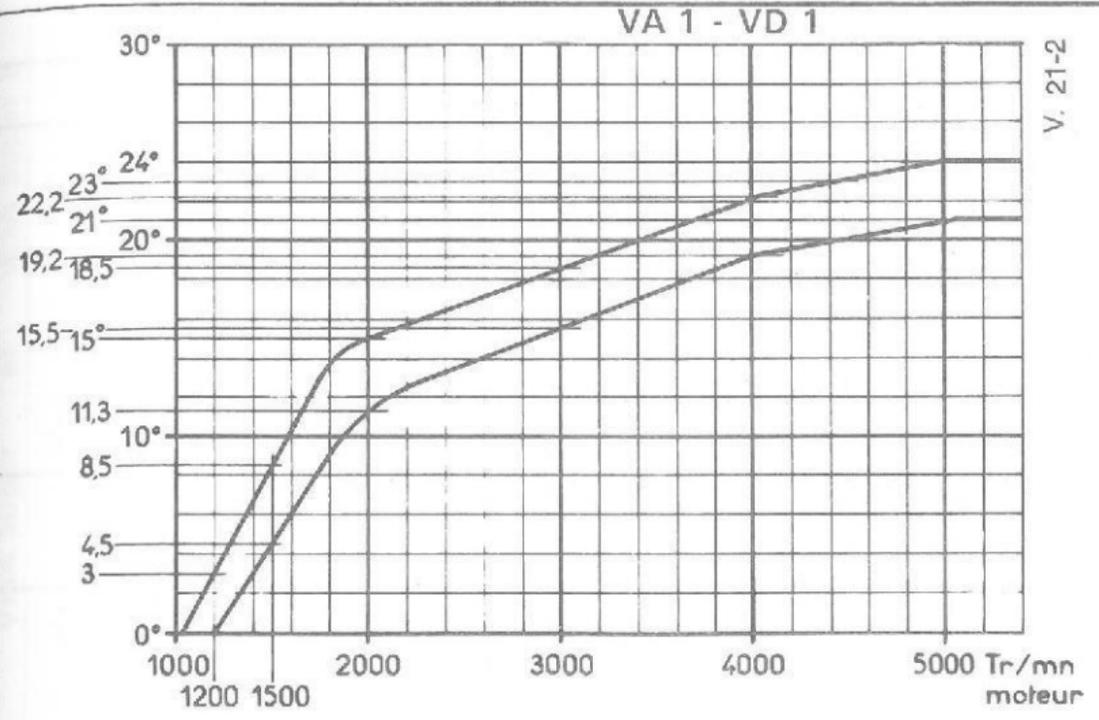
Plot volant sous capteur supérieur : tracer en vis-à-vis deux repères de peinture blanche sur carter et sur volant.

- *Capsule débranchée* : les points relevés doivent se situer dans le graphique de la courbe.
- *Capsule branchée* : les points relevés doivent être supérieurs de 10° à ceux relevés précédemment, capsule débranchée.

**Autres contrôles :** Se reporter au Manuel de Réparation MAN 008571 et à la Note 81-97 TT.

Développement de la courbe d'avance - Recherche du point d'avance initiale

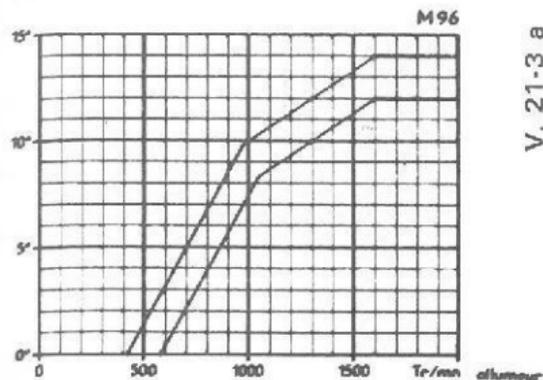
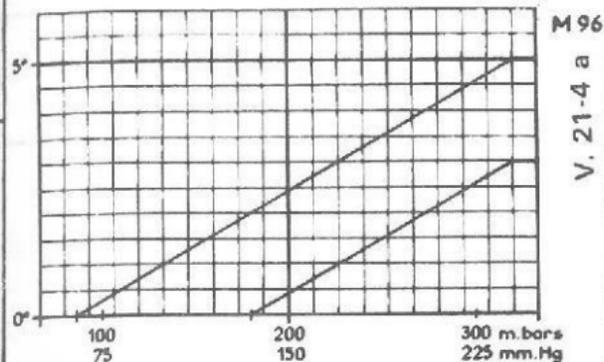
TT VISA Spécial et Club - LNA



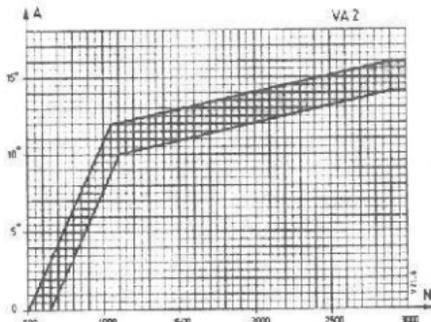
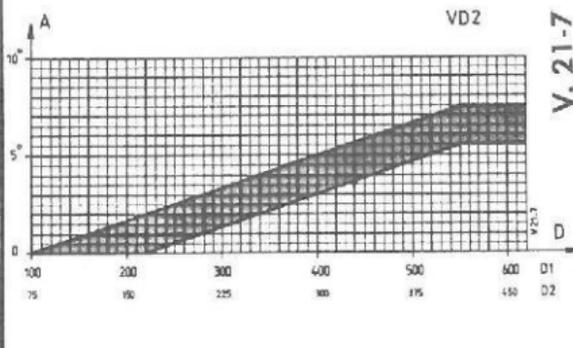
TT VISA Super - II L		ALLUMEUR						
Véhicules (cylindrée)	Plaque moteur	Allumeur		Réglage du rupteur			Avance ( sur secteur )	
		Répare courbes d'avance		Ouverture	Angle de fermeture	Rapport DWELL	Statique lampe témoin	Dynamique lampe stroboscopique ( Capsule dépression débranchée )
		Centrifuge	Dépression					
VISA Super VISA Super E 1124 cm <sup>3</sup>	109-5	M 96	M 96	0,35 mm à	57° ± 2°	63% ± 3%	5°	5° à 900 tr/mn ( ralenti )
TT Super X 1219 cm <sup>3</sup>	129-5	VA 2	VD 2	0,45 mm				
VISA II Super E VISA II L 1124 cm <sup>3</sup>	109-5 E	M 131 E	M 131 E	Module transistorisé				2° à 750 tr/mn ( ralenti )

Repères sur courbes ( page suivante ) : **A** : Avance en degrés - **N** : Vitesse en tr/mn  
**D** : Dépression - **D1** : Dépression en m.bars  
**D2** : Dépression en mm.Hg.

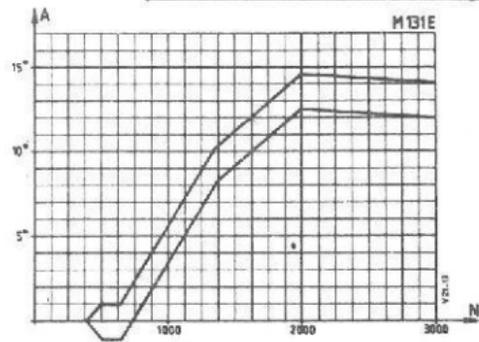
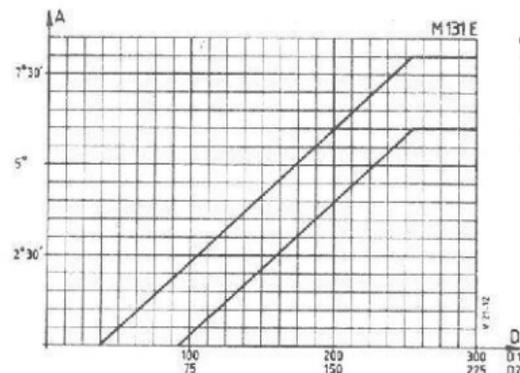
VISA Super et VISA Super E



TT Super X



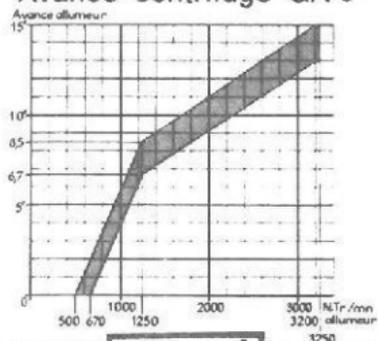
VISA II Super E - VISA III L



GSA		ALLUMEUR						
Véhicules (cylindrée)	Plaque moteur	Allumeur		Réglage du rupteur			Avance	
		Répère courbes d'avance		Ouverture	Angle de fermeture	Rapport DWELL	Statique lampe témoin	Dynamique lampe stroboscopique ( Capsule dépression débranchée )
		Centrifuge	Dépression					
1130 cm <sup>3</sup>	G 11/631	GA 9	GD 7	0,35 mm à	57° ± 3°	63% ± 3%	10° avant PMH (sur secteur)	27° à 3000 tr/mn
1300 cm <sup>3</sup>	G 13/625	GA 8	GD 4	0,45 mm				24° à 2500 tr/mn
	G 13/646	GA 10	GD 8	Module transistorisé			27° à 3000 tr/mn	

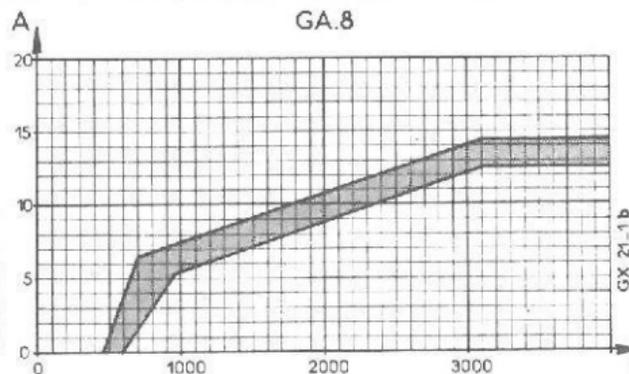
G. 21-25

Avance centrifuge GA 9



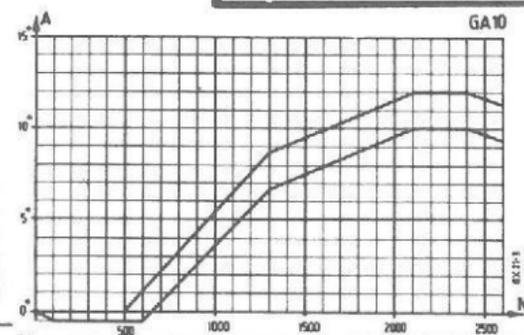
GX. 21-1 b

GA.8



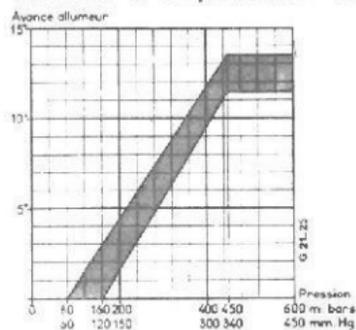
GX. 21-3

GSA



G. 21-26

Avance à dépression GD7



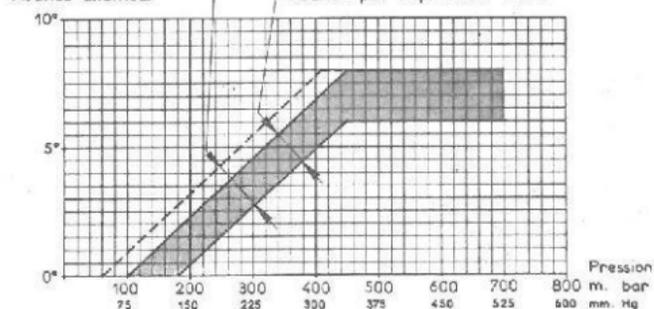
G. 21-11

Plage de tolérance pour le relevé à dépression décroissante

Plage de tolérance pour le relevé à dépression croissante

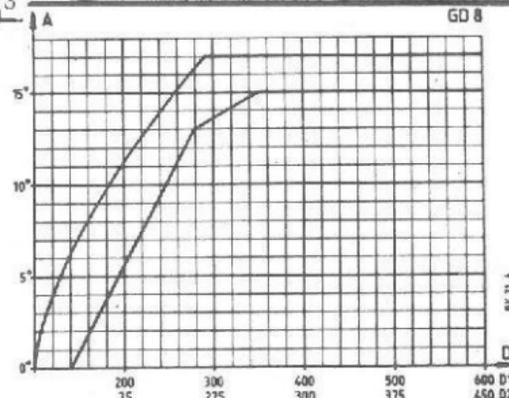
Avance allumeur

Avance par dépression GD4



GX. 21-4

GD 8



CX TT		ALLUMEUR							
Véhicules	Plaque moteur	Type (fournisseur)	Repère courbe d'avance		Réglage du rupteur			Avance	
			Centrifuge	Dépression	Ouverture	Angle de fermeture	Rapport DWELL	Statique lampe témoin	Dynamique lampe stroboscopique
<b>CX Moteur Type 829</b>	829 A 500 501 502	Ducellier 525 157	R 303	D 59	0,35 mm à 0,45 mm	$55^{\circ} \pm 4^{\circ}$	$61,5\% \pm 4,5\%$	$10^{\circ}$	$10^{\circ} \pm 1^{\circ}$ à $750^{+50}_0$ tr/mn <i>cap. à dépression débranchée</i>
<b>CX 2400 Carbu</b>	M.23/623 M 23/639	Ducellier 525 068 Mag-Marelli S 169 A SEV-Marchal 411 05 304	LA 4	LD 2	0,35 mm à 0,45 mm	$55^{\circ} \pm 2^{\circ}30'$	$61\% \pm 3\%$	$10^{\circ}$	$10^{\circ} \pm 1^{\circ}$ Moteur au ralenti $850^{+50}_0$ tr/mn <i>cap. à dépression débranchée</i>
<b>CX 2400 Injection</b>	M 23/622	Ducellier 525 100 SEV-Marchal	LA 5	LD 3	Entrefer capteur/Etoile : 0,3 à 0,5 mm  Non réglable				$25^{\circ} \pm 1^{\circ}$ à $2500 \pm 50$ tr/mn <i>cap. à dépression débranchée</i>

## MISE EN PLACE DE L'ALLUMEUR

CX 2400

CX 2400  
Injection

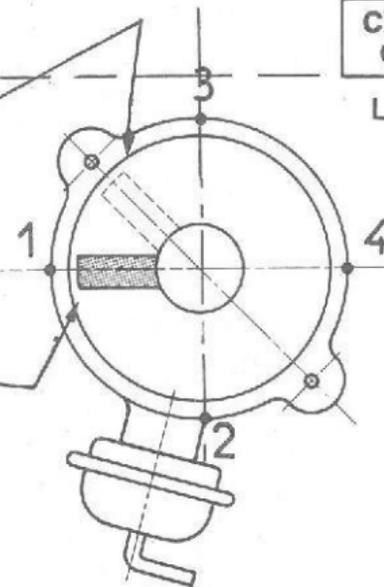
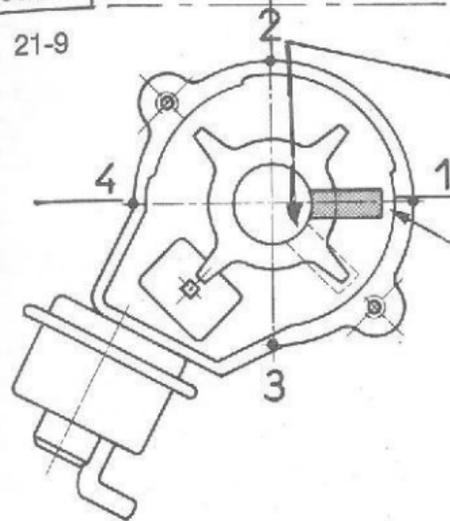
L. 21-9

← Pompe à eau

AXE LONGITUDINAL DU MOTEUR

CX 2400  
Carbu

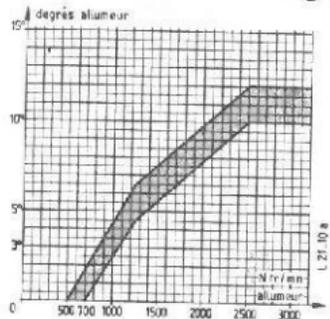
L. 21-8

Position du doigt distributeur **avant** mise  
en place de l'allumeur dans son support.Position du doigt **après** mise en place  
de l'allumeur dans son support.

Cylindre N° 1 au point d'allumage

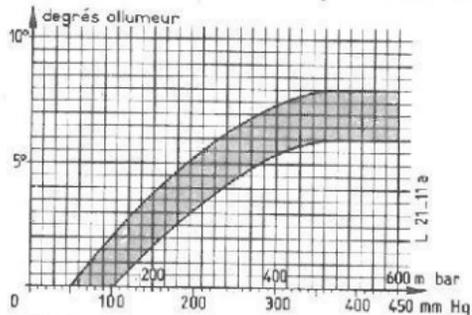
CX

Avance centrifuge R 303



CX Reflex - Athéna

Avance à dépression D 59

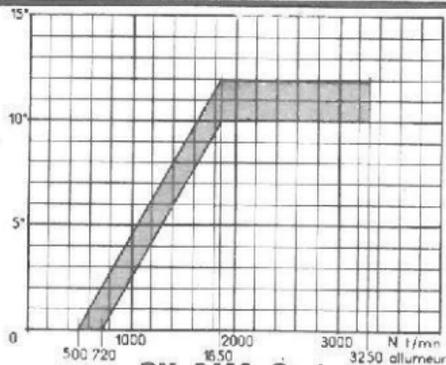


L. 21-10 a

L. 21-5

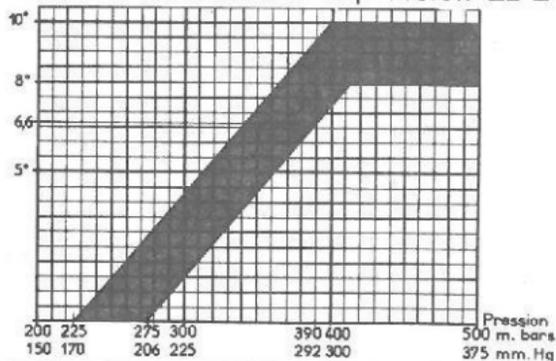
L. 21-11 a

L. 21-4



CX 2400 Carbu

Avance à dépression LD 2

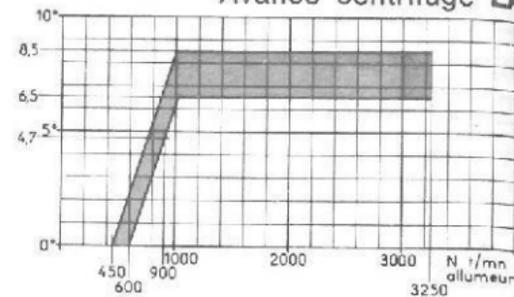


Avance centrifuge LA 4

L. 21-7

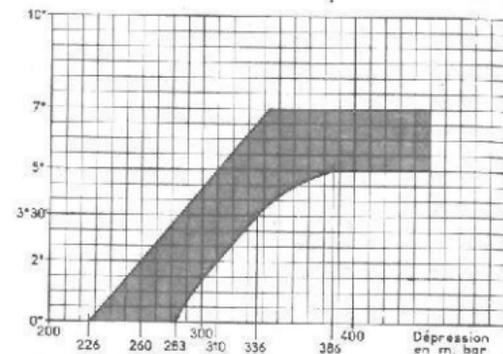
L. 21-6

Avance centrifuge LA 5



CX 2400 Injection

Avance à dépression LD 3



## BOUGIES ( Série )

## TOUS TYPES

Véhicules	AC	BERU	BOSCH	CHAMPION	EYQUEM	FIRESTONE	MARELLI	MARCHAL
2 CV 6 - Méhari	42 F		W 5 A	L 85	755	F 32 P	CW 7 N	35
Dyane	42 F		W 5 A		755	F 32 P	CW 7 N 07T	34 S
Acadiane	42 F		W 5 A		755	F 32 P	CW 8 N 07T	35-1
VISA TT Spécial ou Club-LNA	42 LTS			BN 6 Y				SG-GT 34-5H
VISA TT Super	42 LTS			BN 9 Y				SG-GT 34-5H
GSA 1130	42 XLS		W 6 D	N 7 Y	755 LS		CW 78 LP	GT 34-2H
GSA 1300	41,4 XLS		W 6 D	N 7 Y	800 LS			GT 34-2 H
CX Injection Electronique	42 FS	210-14	W 5 B	L 87 Y	705 S		CW 7 N	35-1
CX 2400 (Carbu 9/78 → 7/80)	43 FS	200-14 A	W 7 B	L 87 Y	705 S		CW 6 N	35-1
CX 2400 (Carbu 7/80 → )	42 FS		W 175 T 35 (W 7 B)	L 87 Y	705 S		CW 6 N	35
CX 2000 (7/79 → )	42 LTS			BN 9 Y	755 LJS			SG-GT 35-5H

**ATTENTION :** Sur LNA - VISA TT - CX 2000 (7/79 → ) - GSA 1130-1300 : *Allemagne de l'Ouest, Autriche, Danemark* ( AC 42 LTS ) : Les bougies sont à siège conique. Ne pas dépasser le couple de serrage : **1 à 1,3 m.daN**. Utiliser la poignée à déclenchement 28 301-T et les clés à bougies correspondantes.

A - LNA - VISA TT		CARBURATEURS	
VEHICULES	Embrayage normal	Embrayage centrifuge	
2 CV Spécial E ( AZ série KA )		SOLEX 26/35 SCIC <b>226</b> (7/81 →)	
2 CV 6 ( AZ série KA ) Dyane 6 ( AZ série CB ) Méhari ( AY série CA ) ( 4 × 2 ) Méhari ( AY série CE ) ( 4 × 4 ) Acadiane ( AY série CD )	SOLEX 26/35 CSIC <b>225</b> (7/80 →)	SOLEX 26/35 SCIC <b>226</b> (7/80 → 7/81)	
Acadiane GPL ( Gaz de Pétrole Liquéfié ) LNA GPL	CENTURY N° P.R. 95 556 163 CENTURY N° P.R. 95 560 366		
LNA-VISA - VISA II Spécial et Club	■ SOLEX 26/35 CSIC <b>238</b> (7/80 →)		
VISA Super E VISA II Super E - VISA II L	SOLEX 32 PBISA 11 <b>278-1</b> (7/80 → 3/81) { SOLEX 32 PBISA 12 <b>A-230</b> (3/81 → 6/81) { SOLEX 32 PBISA 12 <b>A-230/1</b> (6/81 →)		
VISA SUPER X- VISA II SUPER X	■ SOLEX 32 PBISA 11 <b>240</b> (7/80 →)		
■ Avec coupe-ralenti ( étouffoir )			

CARBURATEURS

GSA

<b>GSA 1130</b>	SOLEX 28 CIC 4 CIT <b>229</b> (7/80 →)	WEBER 30 DGS 17/250-W <b>97-50</b> (7/80 →)
<b>GSA 1300</b> (sauf C-Matic)	SOLEX 28 CIC 4 CIT <b>185</b> (7/78 → 3/80) SOLEX 28 CIC 4 CIT <b>230</b> (3/80 → 7/81) SOLEX 28 CIC 4 CIT <b>247</b> (7/81 →)	WEBER 30 DGS 12/250-W <b>92-50</b> (7/79 → 7/80) WEBER 30 DGS 16/250-W <b>96-50</b> (7/80 → 7/81) WEBER 30 DGS 16/250-W <b>115-50</b> (7/81 →)
<b>GSA 1300</b> (C-Matic)		WEBER 30 DGS 19/250-W <b>99-50</b> (7/79 → 7/80) WEBER 30 DGS 18/250-W <b>98-50</b> (7/80 → 7/81) WEBER 30 DGS 26/250-W <b>116-50</b> (7/81 →)

CX

CARBURATEURS

<b>Moteur type 829</b> <i>(sauf Climat)</i>	<b>WEBER 34 DMTR 46/250</b> <b>SOLEX 34 CIC F</b>	<b>W 88-50</b> (7/79 → ) <b>CIT 214</b> (10/80 → )	
<b>Moteur type 829</b> <i>(Climat)</i>	<b>WEBER 34 DMTR 46/150</b>	<b>W 89/50</b> (7/80 → )	<i>(avec dispositif de correction de ralenti)</i>
<b>Moteur type M</b> <i>(sauf Climat)</i>	<b>WEBER 34 DATC 1/200</b>	<b>W 106-50</b> (7/80 → 7/81)	<i>starter automatique</i>
<b>Moteur type M</b> <i>(Climat)</i>	<b>WEBER 34 DATC 1/100</b>	<b>W 105-50</b> (7/80 → 7/81)	<i>starter automatique (avec dispositif de correction de ralenti)</i>
<b>Moteur type M Injection</b>	<b>BOSCH</b> : Système d'injection d'essence à commande électronique type L « Jetronic ».		

A - GSA

**VEHICULES A équipés d'embrayage centrifuge :**

**Réglage du frein de ralenti :**

Après réglage du ralenti et de la teneur en CO - CO, vérifier le frein de ralenti.

Accélérer franchement et lâcher l'accélérateur. Le temps entre le moment où le levier de frein de ralenti est sollicité et celui où son action cesse, doit être de : 1,5 à 2 secondes, sinon, choisir le cran d'accrochage du ressort de rappel pour obtenir cette condition.

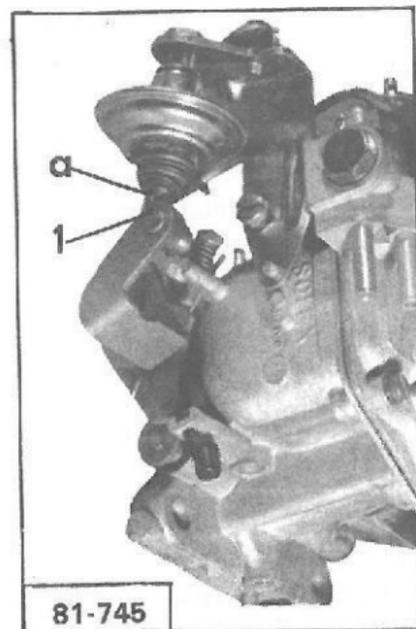
**VEHICULES GSA :**

**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.

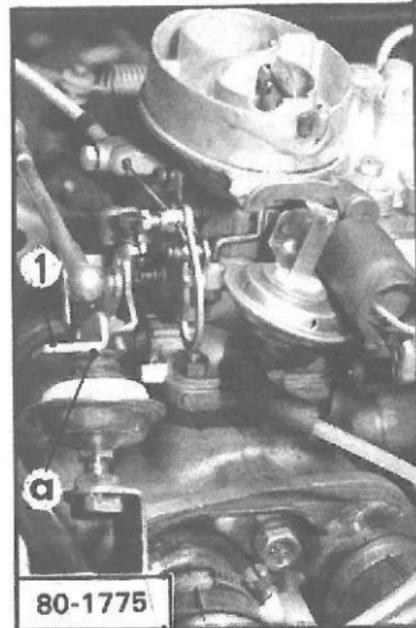
**Contrôle du frein de ralenti :**

Régime à 5 000 tr/mm, 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.



81-745

SOLEX



80-1775

WEBER

TOUS TYPES

ANTI-POLLUTION

### Réglage du ralenti et de la teneur en CO - CO<sub>2</sub>

**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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> corps **seulement**.

**( 2<sup>ème</sup> 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 - CO<sub>2</sub> aux valeurs données dans les tableaux pages 72 et 73 en conformité avec les normes anti-pollution en vigueur.

La **teneur résultante** (CO corrigé) doit toujours être **inférieure à 4,5%** (véhicules sortis → 1/10/81 )  
ou à **3,5%** ( véhicules sortis 1/10/81 → ) ( voir abaque page 74 ).

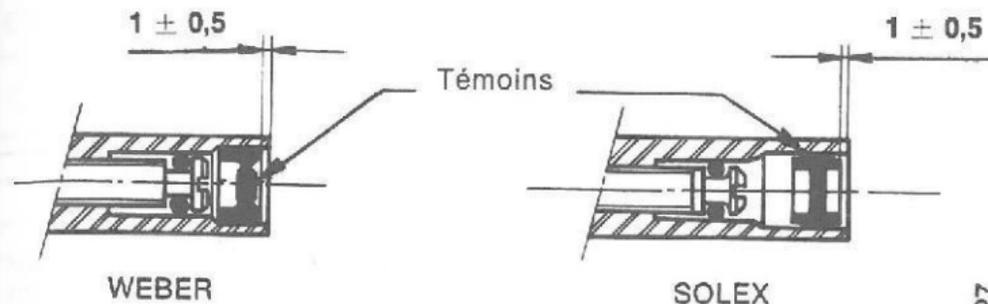
ANTI-POLLUTION

TOUS TYPES

NOTA : Depuis 9/1976 les carburateurs sont équipés de témoins d'inviolabilité sur les vis de richesse (SOLEX et WEBER) et sur les vis d'entrebâillement de (ou des) papillon(s) SOLEX (Coffret 4035-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

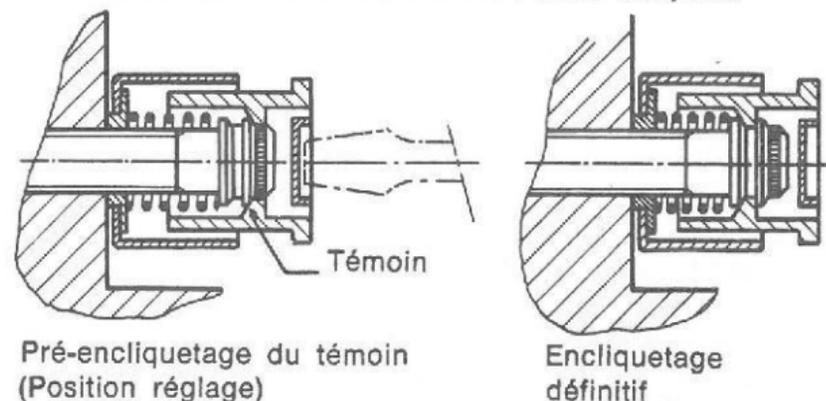


Position des témoins après mise en place définitive.

G. 14-27

A. 14-22

Carburateurs à vis de richesse avec coupelle



TOUS TYPES		ANTI-POLLUTION		
VEHICULES	RALENTI	REGLAGE ANTI-POLLUTION ( Valeurs lues sur analyseur )		OBSERVATIONS
		TENEUR CO	TENEUR CO <sub>2</sub>	
2 CV - Dyane - Méhari Acadiane	800 $\begin{smallmatrix} +50 \\ 0 \end{smallmatrix}$ tr/mn	→ 7/81 1 à 2%	7/81 → 0,8 à 1,6%	2 CV Spécial E (embrayage centrifuge) : Le tambour d'embrayage ne doit pas être entraîné ; l'amener au lèchage et faire chuter le régime de 50 tr/mn.
LNA - VISA - VISA II Spécial ou Club	850 $\begin{smallmatrix} +50 \\ 0 \end{smallmatrix}$ tr/mn	1 à 2%		
VISA Super E VISA X - VISA II X	900 $\begin{smallmatrix} +50 \\ 0 \end{smallmatrix}$ tr/mn	1,5 à 2,5%		
VISA II Super E	750 $\begin{smallmatrix} +50 \\ 0 \end{smallmatrix}$ tr/mn	1 à 2%		
GSA 1300 → 7/81 GSA 1130	850 $\begin{smallmatrix} +50 \\ 0 \end{smallmatrix}$ tr/mn	1 à 2,5%		Convertisseur de couple : Une vitesse engagée, véhicule calé, frein serré : Régler le ralenti «compensé» par la vis sur capsule du carburateur : 850 à 900 tr/mn
GSA 1300 ECO (7/81 → )	650 $\begin{smallmatrix} +50 \\ 0 \end{smallmatrix}$ tr/mn	0,5 à 1,5%		
Acadiane GPL	900 ± 50 tr/mn	0,2 à 0,8%		
LNA GPL		0,2 à 1%		

CARBURATION  
INJECTION

EMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSION

ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

**ANTI-POLLUTION**

**CX TOUS TYPES**

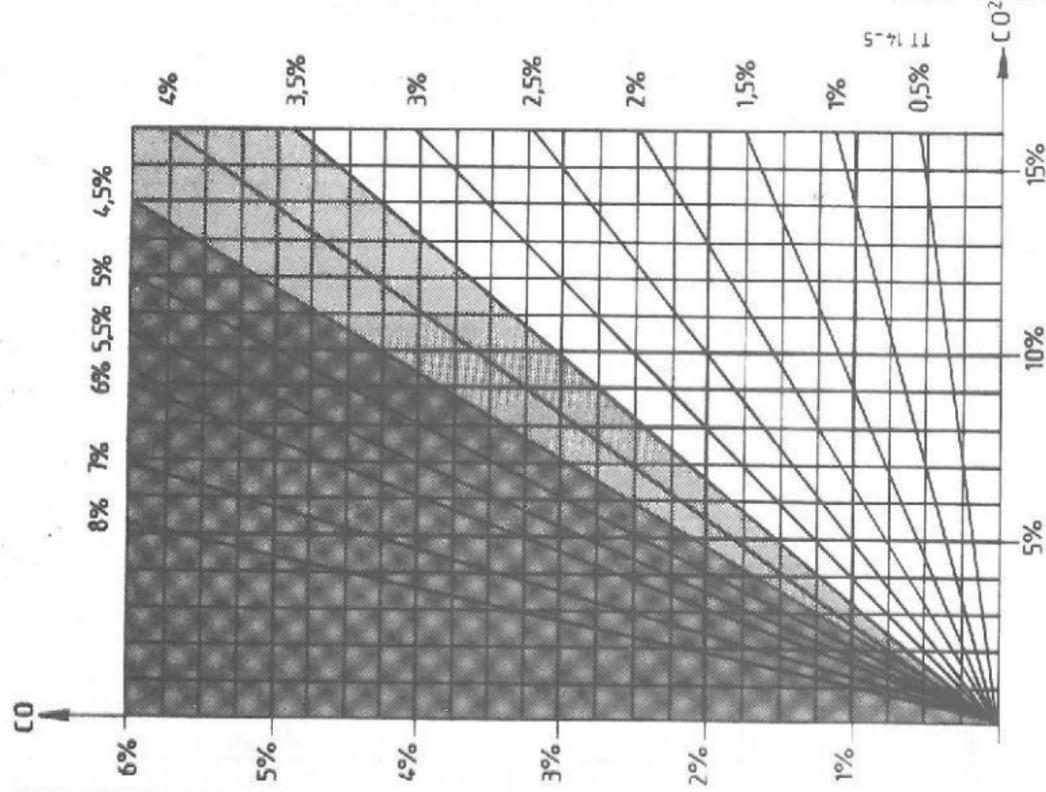
Condition générale de réglage : Sitôt l'arrêt du (ou des) moto-ventilateur(s) de refroidissement à grande vitesse.

Type		Ralenti tr/mn	Corrigé	Conditions particulières de réglage	TENEUR EN	
					CO	CO <sub>2</sub>
<b>CX moteur type 829</b>	Sans Climat.	750 à 800			1 à 2,5%	> 9%
<b>CX Injection B.V.M.</b>		800 à 900			0,8 à 1,5%	> 11%
<b>CX Injection B.V.A.</b>		750 à 850		Sélecteur position « N » ou « P »		
<b>CX moteur type 829</b>	Avec Climat.	750 à 800		Climatisation à l'arrêt	1,5 à 2,5%	> 9%
			900 à 950	Compresseur de climatisation en fonctionnement		
<b>CX Injection B.V.M.</b>		850 à 900		Climatisation à l'arrêt	0,8 à 1,5%	> 11%
			1000 à 1050	Compresseur de climatisation en fonctionnement		
<b>CX Injection B.V.A.</b>	800 à 850		Climatisation et vitesse non enclenchées			
			700 à 750	Climat. et vit. enclenchées-Action sur frein principal		
<b>CX 2400 Carburateur Année Modèle 81</b>						
<b>Carbu B.V.M.</b>	Sans Climat.	800 à 850			1,5 à 2,5%	9% mini
<b>Carbu B.V.A.</b>		700 à 750		Sélecteur B.V. en position «A».Action sur frein principal		
<b>Carbu B.V.M.</b>	Avec Climat.	800 à 850		Climatisation à l'arrêt		
			900 à 950	Climatisation en marche		
<b>Carbu B.V.A.</b>		700 à 750		Climatisation à l'arrêt		
			700 à 750	Climatisation en marche	Sélecteur B.V. en « A » Action sur frein principal	

TOUS TYPES

TENEUR EN CO  
(lue sur analyseur)

TENEUR RESULTANTE  
(CO corrigé)



TT. 14-5

TENEUR EN CO<sub>2</sub> (lue sur analyseur)

## NIVEAU DE CUVE

## TOUS TYPES

**Carburateurs : SOLEX.****Véhicules A - LNA - TT VISA Spécial et Club - GSA**

Couvercle retourné, la cote « H » relevée entre l'axe du flotteur et le plan de joint du couvercle ( joint en place ) doit être de :

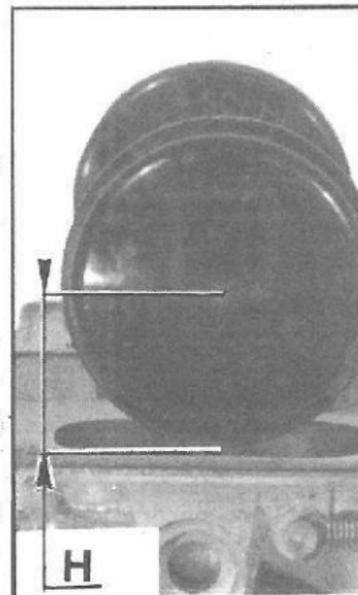
- Véhicules A : « H » =  $16 \pm 1$  mm
- Véhicules LNA - TT VISA 650 : « H » =  $15 \pm 1$  mm
- Véhicules GSA : « H » =  $19 \pm 1$  mm.

Ecart admis entre les deux côtés : 1 mm.

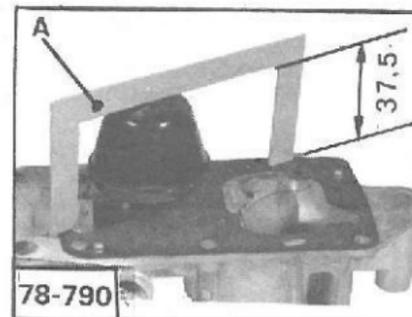
**TT VISA Super - II L :** Couvercle retourné avec joint : le flotteur doit être au contact du gabarit A ( MR. 630-71/9 ) ( bille du pointeau enfoncée ).

**CX moteur type 829 :** Couvercle déposé, la distance « b » entre la surface libre de l'essence et le plan de joint de la cuve ( joint déposé ) doit être de : « b » =  $20 \pm 2$  mm - Ecart admis entre les deux côtés : 1 mm.

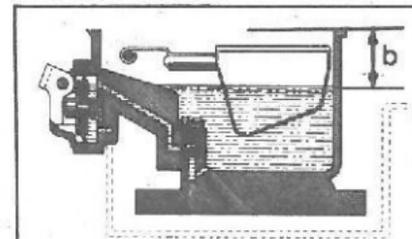
Ce contrôle peut être effectué à l'aide de calibres ( voir fiches carburateurs )



12148



78-790

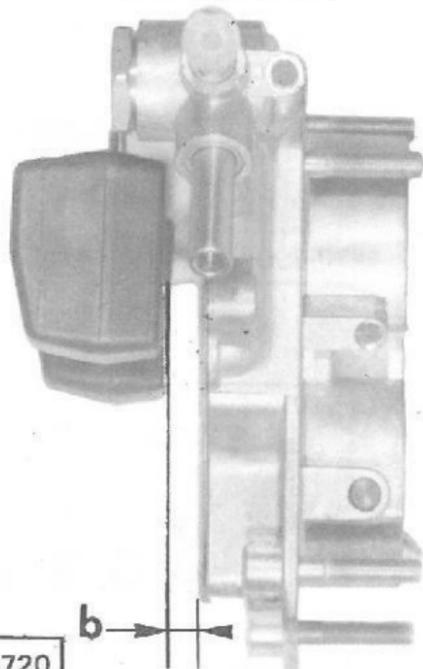


L. 14-31

TOUS TYPES

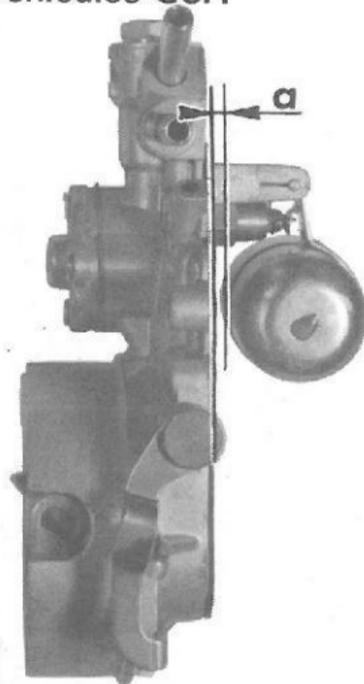
NIVEAU DE CUVE

Véhicules CX



13720

Véhicules GSA



81-533

**Carburateurs WEBER**

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

« a » =  $6,5 \pm 0,25$  mm

« b » =  $7 \pm 0,25$  mm

REGLAGE PAPILLONS ET VOLET DE DEPART

TOUS TYPES

Véhicules	Carburateur	Ouverture positive du 1 <sup>er</sup> Corps (volet de départ fermé)	Entrebâillement du volet de départ par capsule de dénoyage
A	SOLEX 225-226	Fonction réglage ralenti	Sous 400 m.bars : Pige de 1,5 à 2 mm
LNA - VISA 650	SOLEX 238	Fonction réglage ralenti	Sous 500 m.bars : Pige de $3,2 \pm 0,3$ mm
VISA Super E	SOLEX 278-1	Pige de 0,75 mm	
VISA II Super E	SOLEX A 230-230/1	Pige de 0,75 mm	
VISA TT Super X	SOLEX CIT 240	Pige de 0,90 mm	
GSA 1130	SOLEX 229 WEBER 97-50	Pige de 1,20 à 1,30 mm Pige de 1,10 à 1,20 mm	Sous 350 m.bars : Pige de $3,6 \pm 0,30$ mm Sous 530 m.bars : Pige de $3,5 \pm 0,25$ mm
GSA 1300 ( $\rightarrow$ 7/81)	SOLEX 230 WEBER { 96-50 98-50	Pige de 1,25 à 1,35 mm Pige de 1,30 à 1,40 mm	Sous 350 m.bars : Pige de $4 \pm 0,3$ mm Sous 530 m.bars : Pige de $3,25 \pm 0,25$ mm
GSA 1300 (7/81 $\rightarrow$ )	SOLEX 247 WEBER { 115-50 116-50	Pige de 1,25 à 1,35 mm Pige de 1,30 à 1,40 mm	Sous 350 m.bars : Pige de $2,5 \pm 0,3$ mm Sous 530 m.bars : Pige de $3,7 \pm 0,3$ mm

TOUS TYPES		REGLAGE PAPILLONS ET VOLET DE DEPART	
Véhicules	Carburateur	Ouverture positive du 1 <sup>er</sup> Corps ( volet de départ fermé )	Entrebâillement du volet de départ par capsule de dénoyage
<b>CX moteur type 829</b>	WEBER { 88-50	Pige de 1,35 à 1,40 mm	Sous 530 m.bars : Pige de $3,75 \pm 0,25$ mm
	89-50 SOLEX 214	Pige de 1,20 à 1,30 mm	Sous 530 m.bars : Pige de $4,2 \pm 0,5$ mm
<b>CX 2400</b> (7/80 → 7/81)	WEBER { 106-50	Pige de 1,30 mm ( au 4 <sup>eme</sup> cran de la came )	Sous 530 m.bars : Pige de $4,5 \begin{matrix} 0 \\ -0,5 \end{matrix}$ mm.
	105-50	Grand Froid : Pige de 1,50 mm (au 5 <sup>eme</sup> et dernier cran de la came)	

CARBURATION  
INJECTION

EMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSION

ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

**CARACTERISTIQUES**

**CX 2500 Diesel**

**Pompe d'injection**

Roto Diesel  
MA 220 Réf. R 34 43 430  
Sens de rotation à gauche, vu  
côté distribution moteur

**Calage statique**

$5,12 \pm 0,03$  mm  
ou  $24^\circ$  (sur volant moteur)  
avant le PMH

**Calage dynamique**

Moteur au ralenti :  $800 \pm 25$  tr/mn  
(huile moteur à  $80^\circ$  C)  
- avec capteur de levée d'aiguille :  
 $4^\circ \begin{matrix} +1 \\ 0 \end{matrix}$   
- avec capteur sur tube d'injecteur :  
 $12^\circ 5' \pm 5'$

**Régime de ralenti**

$800 \pm 25$  tr/mn  
anti-calage :  $800 \pm 50$  tr/mn  
Régulation à vide :  
 $4700 \pm 50$  tr/mn

**Injecteurs**

Roto Diesel  
RDNOSDC 6577

**Tarage**

$112 \begin{matrix} +5 \\ 0 \end{matrix}$  bars

**Tarage (pièces neuves)**

$122 \begin{matrix} +5 \\ 0 \end{matrix}$  bars

**Filtre à gazole**

Roto Diesel Réf. 71 11 296

**Réglage par vis**

**Couples de serrage :** Pompe sur moteur : 3 m.daN

Injecteurs sur culasse : 2,2 à 2,5 m.daN

Injecteur sur porte-injecteur : 6,5 m.daN - Raccord sur porte-injecteur : 6,5 m.daN - Chapeau du porte-injecteur : 2 m.daN

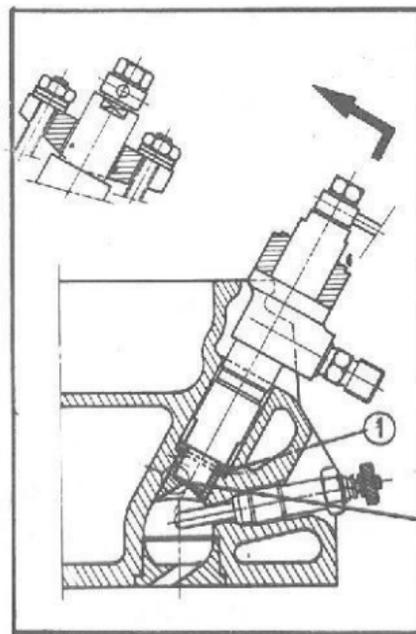
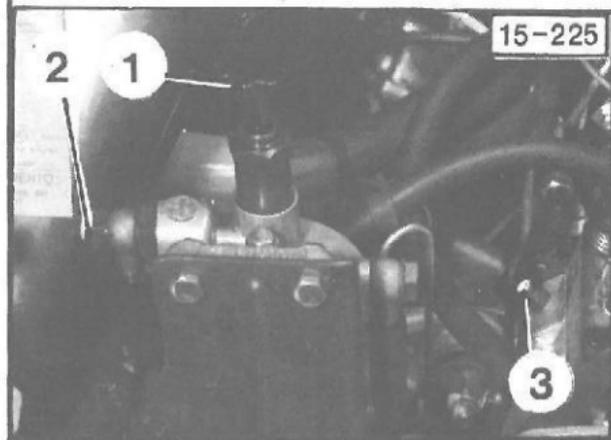
CX 2500 Diesel

**PURGE DU CIRCUIT DE GAZOLE**

Après intervention sur filtre ou circuit d'alimentation de la pompe :

- Desserrer les vis de purge ( 2 ) et ( 3 ).
- Actionner la pompe manuelle ( 1 ).
- Resserrer la vis ( 2 ) puis la vis ( 3 ) dès que le gazole coule sans bulle d'air.

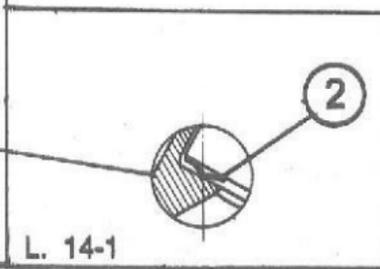
**Nota :** Sur ce type de pompe il est inutile de purger les injecteurs. Pour purger l'eau contenue dans le filtre agir sur la vis située sous celui-ci, ensuite faire une purge d'air du filtre uniquement ( vis ( 2 ) ).



**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 ( 2,2 à 2,5 m.daN ).



## REGLAGE DES COMMANDES DE POMPE

CX 2500 Diesel

**Réglage de la commande de ralenti accéléré :** **A froid** le câble ( 9 ) doit être tendu, le jeu  $J = 0$ , sinon agir sur le tendeur du câble ou sur le serre-câble ( 8 ). **A chaud** le câble ( 9 ) doit être libre et le piston ( 2 ) en appui sur le support ( 5 ) (  $J \simeq 6 \text{ mm}$  ). Si ces conditions ne peuvent être obtenues, remplacer la sonde de ralenti accéléré.

**Réglage de la butée anti-calage :** Placer la cale 6010 T-A sur la butée ( 4 ) ( *peut être remplacée par une cale de 2 mm* ). Dégager le levier de ralenti ( 1 ) puis limiter son retour en plaçant l'outil 6010 T-B. Régler le régime moteur à  $800 \pm 50 \text{ tr/mn}$  en agissant sur la butée ( 4 ), resserrer le contre-écrou ( 3 ).

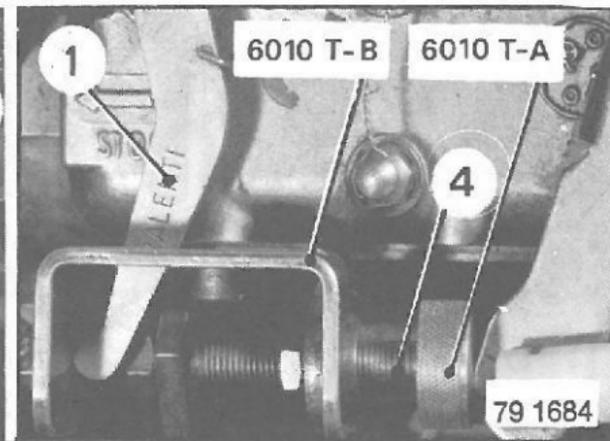
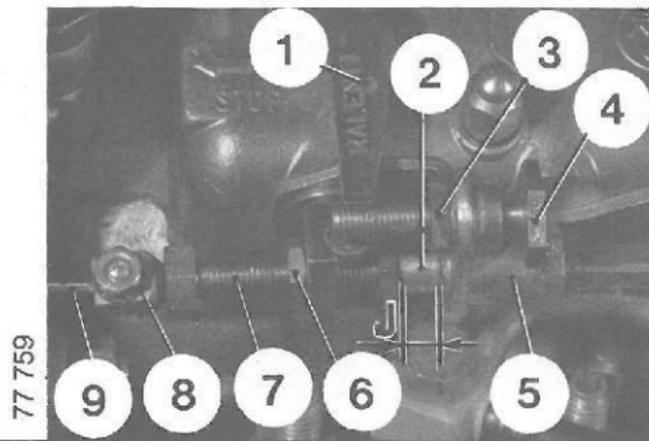
**Réglage du ralenti :** Enlever les outils, remettre en place le levier ( 1 ), régler le ralenti à  $800 \pm 25 \text{ tr/mn}$  en agissant sur la vis ( 7 ), serrer le contre-écrou ( 6 ).

**Contrôle de la décélération :**

Accélérer le moteur. Si la « plongée » est trop importante ou trop lente, refaire les réglages.

Si l'anomalie persiste, agir sur la vis ( 4 ) :

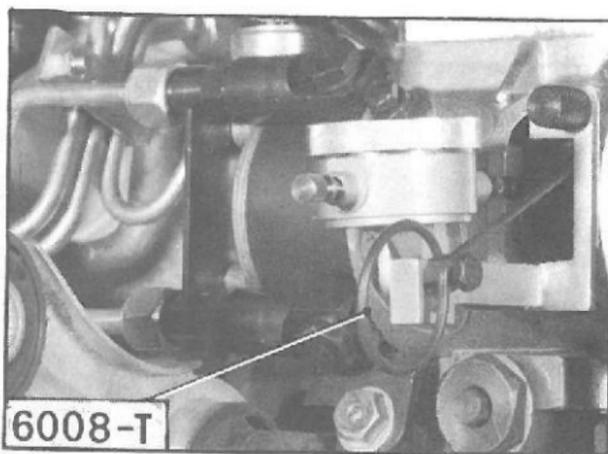
- Si la « plongée » est trop importante, visser 1/4 de tour.
- Si la « plongée » est trop lente, dévisser 1/4 de tour.



CX 2500 Diesel

CONTROLE DU CALAGE DE LA POMPE D'INJECTION coffret 5003 T bis

Mettre en place les comparateurs sur la culasse et sur la pompe d'injection.



- Rechercher le PMH du piston N° 1 (*côté volant*) temps « Compression ».
- Rechercher le point de calage **interne** de la pompe.
- Tourner le moteur en **sens inverse** d'un **quart de tour** et revenir en **sens normal** en s'arrêtant au point de calage  $5,12 \pm 0,03$  mm avant PMH.
- Le palpeur du comparateur sur la pompe **devra se trouver à fond de rainure en V** du rotor de distribution.
- Sinon tourner le corps de la pompe pour obtenir cette condition.

EMBAYAGE

A - LNA VISA TT Spécial ou Club

Butée à billes :

Mécanisme

Moteurs : AM 2 (2/70 → )	}	FERODO PKHB 4,5
: AM 2 A (2/78 → )		
: A 06/635 (9/78 → )		
: V 06/630 (10/78 → )		

**Hauteur de pédale en butée contre la patte « a » :**  $L = 130,5 \pm 5$  mm.

Le réglage se fait en griffant la patte « a ».

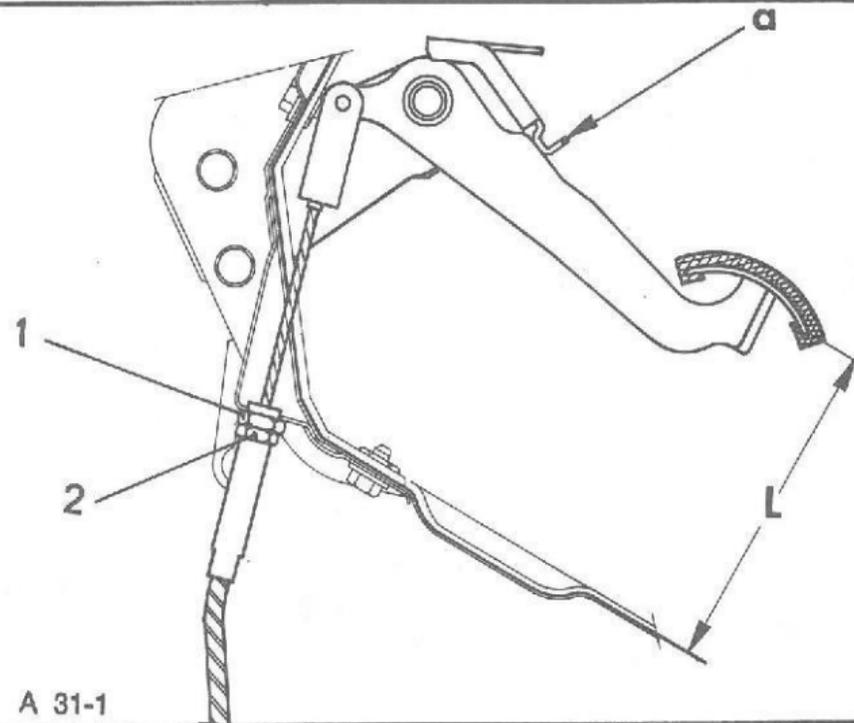
**LNA - VISA :** La hauteur de pédale n'est pas réglable.

**Réglage de la garde d'embrayage :** Garde à la pédale : 20 à 25 mm.

Jeu entre butée et linguets : 1 à 1,5 mm.

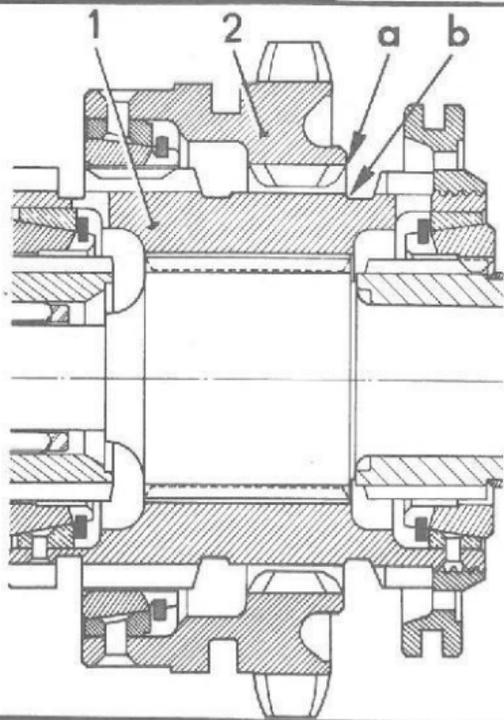
**Véhicules A :** Agir sur l'écrou (1) et le contre-écrou (2).

**LNA - VISA :** Réglage par écrou et contre-écrou au niveau de la fourchette.



BOITE DE VITESSES

A



A. 33-8 a

**Réglage du couple conique :** { 1. Distance conique : gravée sur pignon d'attaque.  
  { 2. Jeu d'entre-dents : 0,14 à 0,18 mm.

**Réglage des fourchettes :** Effectuer ce réglage dans l'ordre ci-dessous. Mettre les axes des fourchettes au point mort.

1. **Réglage de la fourchette 2<sup>e</sup>-3<sup>e</sup> :** Jeu : 1,8 mm entre l'extrémité du baladeur 2<sup>e</sup>-3<sup>e</sup> et les crabots de l'arbre de commande.
2. **Réglage de la fourchette de 1<sup>re</sup>-M. AR :** Desserrer les vis de la fourchette, et positionner le baladeur de 1<sup>re</sup>-M. AR (2), au milieu de sa course sur le baladeur de 2<sup>e</sup>-3<sup>e</sup> (1). Soit la face « a » en regard de « b » (partie rectifiée du baladeur 2<sup>e</sup>-3<sup>e</sup>) (*voir dessin*).
3. **Réglage de la fourchette de 4<sup>e</sup> :** Jeu entre l'extrémité du baladeur de 4<sup>e</sup> et les crabots de la roue de renvoi du réducteur : 2,70 mm.

EMBRAYAGE

VISA TT Super

**Mécanisme  
Disque  
Identification**

**Super** ( —→ 7/80 )

VERTO 180 DBR 255  
VERTO 180 A 35  
4 ressorts vert pâle  
1 ressort gris clair  
1 ressort jaune

**Super TT** ( 7/80 —→ )

VERTO 180 DBR 335  
VERTO 180 A 35  
2 ressorts brun - 2 ressorts rose  
1 ressort gris clair  
1 ressort jaune

**Dimensions  
de la garniture  
Moyeu**

181,5 × 127 × 3,2 mm  
27 dentelures

**Jeu entre butée  
et linguets  
Garde à la pédale**

1 à 1,5 mm  
15 mm

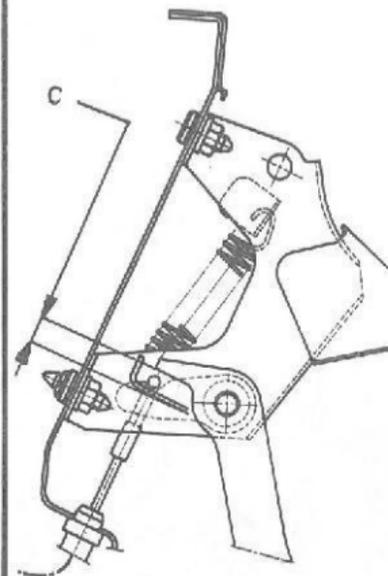
Butée en appui constant sur mécanisme  
intercaler une cale (C) de 10 mm entre  
l'extrémité de la pédale et la butée du  
pédalier (voir dessin)

**Réglage**

Agir sur la vis de  
la tige de commande  
(sur carter d'embrayage)

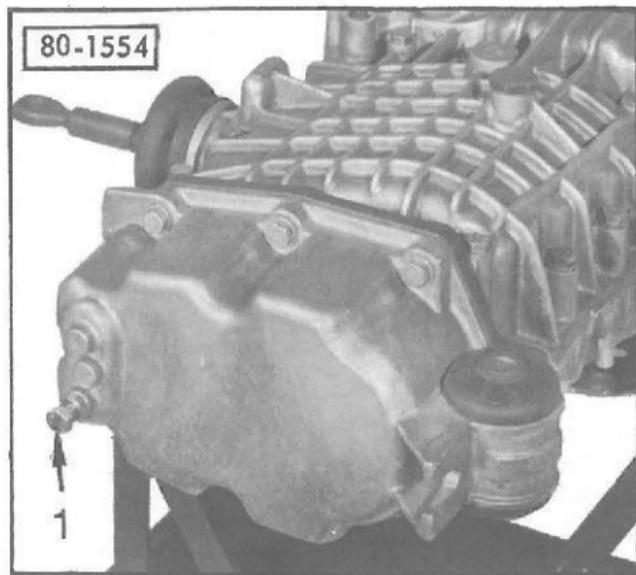
Agir sur la vis de la tige de commande  
(sur carter d'embrayage) pour mettre  
la pédale en appui sur la cale (C)  
relever la course à la pédale :  
120 mm minimum

V. 31-3



GSA

## EMBRAYAGE



**Mécanisme** : Type à diaphragme FERODO 180 DBR 285.

**Disque** : Moteurs TT ( 6/79 → ) : Ref. FERODO 63 988.

**Réglage de la garde d'embrayage** : 15 à 20 mm ( à la pédale ).

Le réglage s'effectue en agissant sur l'écrou et le contre-écrou du manchon fileté ( embout ) de la gaine du câble de débrayage.

**CONVERTISSEUR DE COUPLE** : Ecartement des contacts :  $1,45 \pm 0,2$  mm.

**Pression de fonctionnement** : Prise au distributeur à 70° C : 4 bars à 850  $\begin{matrix} +50 \\ -0 \end{matrix}$  tr/mn.  
5,5 à 6,5 bars à 5000  $\pm 100$  tr/mn.

**Régime de calage** : 3<sup>ème</sup> vitesse engagée ( action sur le frein principal ) 2100 à 2150 tr/mn.

**Remplissage** : ( huile TOTAL FLUIDE T ).

**Mise à niveau** : Moteur en marche, pendant l'opération actionner plusieurs fois l'électro-vanne.

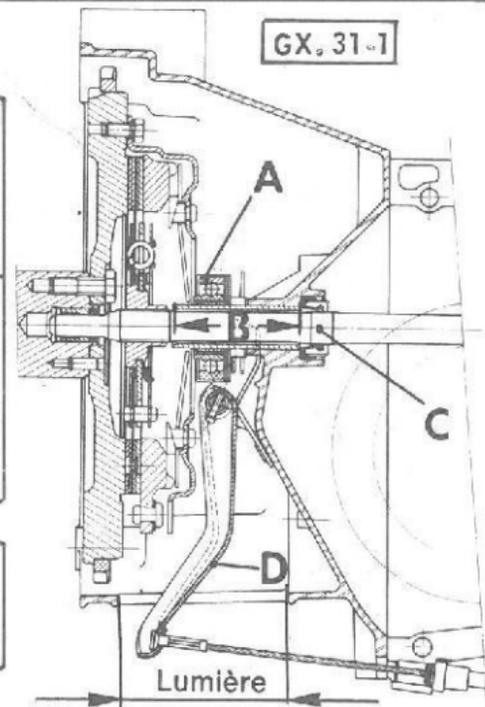
## BOITE DE VITESSES

**B.V. 5 vitesses** : Réglage de la butée de M.AR : **Passer la M.AR**, amener la vis ( 1 ) au contact de l'axe de fourchette, **desserrer la vis d'un quart de tour**, resserrer le contre-écrou.

CARACTERISTIQUES DE L'EMBRAYAGE

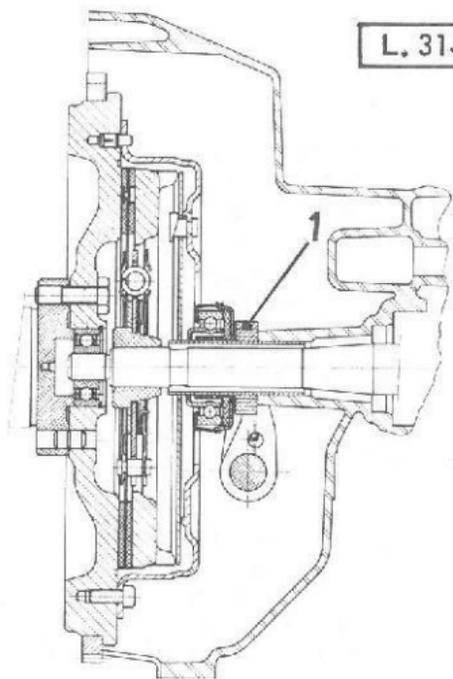
GSA

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			
G 11 (9/77 → ) G 13/625 (9/78 → 7/81)	lourd	42	96	32	très cambree	39
G 13/646 (7/81 → )	Léger					



De Juin 1979 à Juillet 1981 : Montage sur moteur Tous Types du volant et du disque d'embrayage du moteur G 13/626.

**CX Tous Types**



Véhicule	Mécanisme	Disque réf. « VERTO »
CX moteur type 829	215 CP 450	63788 ( $\phi = 215$ mm )
CX 2400 TT	235 DBR 490	63571 ( $\phi = 228,6$ mm )
CX 2500 Diesel	235 DBR 450	365525 ( $\phi = 228,6$ mm ) Inscription Jaune

**Butée embrayage tous types ( bague coulissante métallique et plastique ) : graisser impérativement le tube guide et le joint ( 1 ).**

CX Tous Types

**I. Réglage de la garante 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).

76-343

**II. Convertisseur de couple :** ( —→ 7/80)

Le jeu aux contacts de 2<sup>e</sup>-3<sup>e</sup> ne doit être effectué que lorsque les vis-butées de l'axe de fourchette sont réglées :

- Jeu aux contacts 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> ..... 0,8 à 1,1 mm
- Jeu aux contacts 1<sup>re</sup> et M. AR. .... 1,1 à 1,5 mm

Pression de fonctionnement (huile à 80 °C) : TOTAL FLUIDE T

- à 700 tr/mn ..... 3,5 bars mini
- à 2 000 +  $\frac{100}{0}$  tr/mn ..... 5,5 bars mini

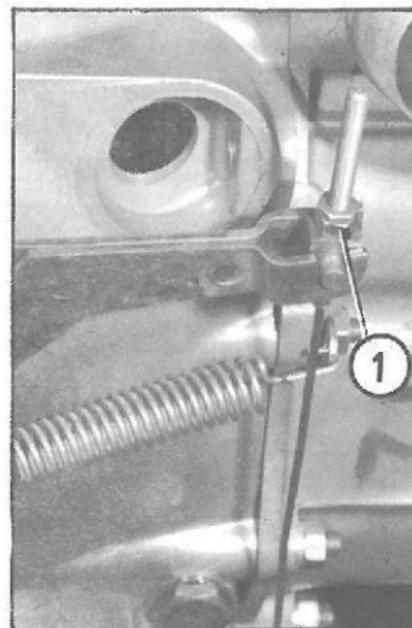
Régime de calage (3<sup>e</sup> vitesse engagée) :

- a) Véhicule à carburateur : 2 000 à 2 100 tr/mn.
- b) Véhicule à injection : 2 100 à 2 200 tr/mn.

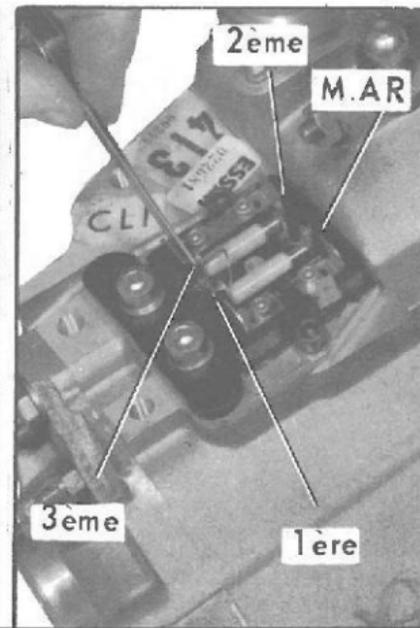
Remplissage : Pendant l'opération de remplissage, actionner plusieurs fois l'électro-vanne.

Convertisseur IE avec clapet anti-chocs, repère de peinture « point bleu ».

Tarage du thermo-contact de température critique d'huile :  
135 °C ± 3 °C.



13455

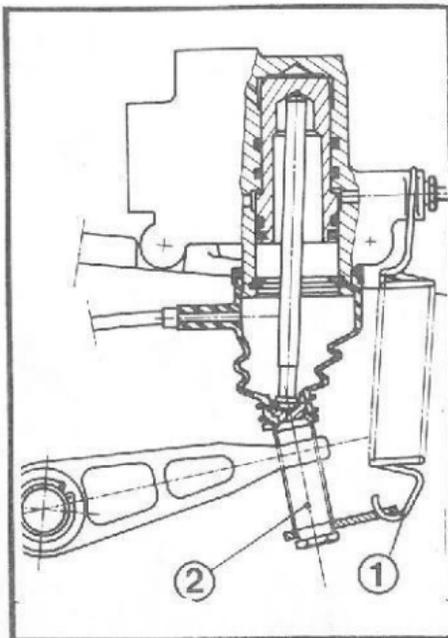


isser

CX Prestige

## COMMANDE HYDRAULIQUE DE DEBRAYAGE

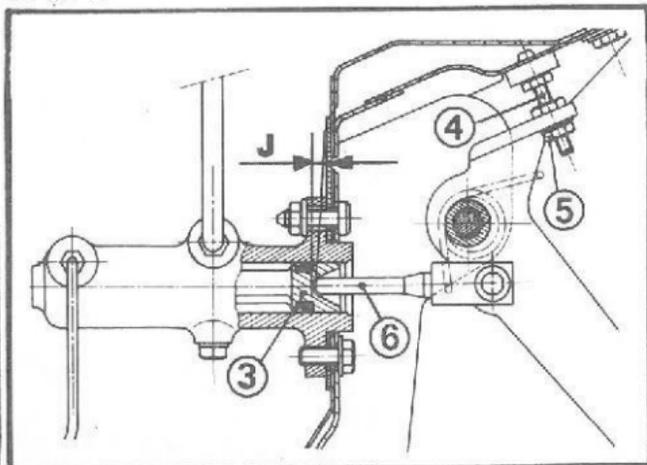
L. 31-6



**Réglage du jeu à la pédale :** Mettre la tige de poussée ( 6 ) au contact du piston ( 3 ) à l'aide de la vis ( 4 ). Desserrer cette vis ( 4 ) d'un demi-tour maximum. Serrer le contre-écrou ( 5 ) (  $J = 0,1$  à  $0,5$  mm ).

**Réglage de la garde d'embrayage :** ( dessin de gauche ).

L. 31-5



Déposer le ressort ( 1 ). Visser la vis de réglage ( 2 ) jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de garde.

Desserrer cette vis ( 2 ) de un tour à un tour et demi pour obtenir une garde entre butée et mécanisme de 1 à 1,5 mm.

Remettre le ressort en place.

**Purge :** Mettre le tube d'alimentation du maître-cylindre, sur le réservoir hydraulique, en charge ; et ouvrir la vis de purge sur B.V.

**BOITE DE VITESSES**

**CX Tous Types**

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

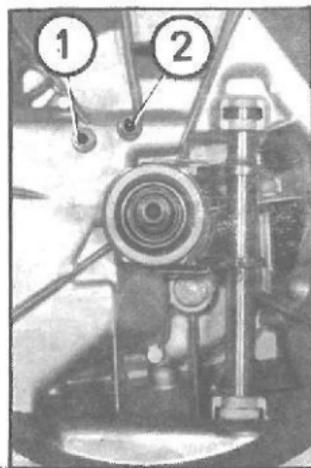
Amener la vis de réglage au contact de l'axe de fourchette et visser :  $\left\{ \begin{array}{l} 1 \text{ tour pour B.V. mécanique} \\ 1/2 \text{ tour pour B.V. à convertisseur} \end{array} \right.$

- (1) butée de 3<sup>e</sup> sur B.V. 4 ou 5
- (2) butée de 5<sup>e</sup> sur B.V. 5
- (3) butée de 4<sup>e</sup> sur B.V. 5
- (4) butée de 4<sup>e</sup> sur B.V. 4 ou  
butée de 3<sup>e</sup> sur B.V. convertisseur
- (5) butée de 2<sup>e</sup> sur B.V. convertisseur

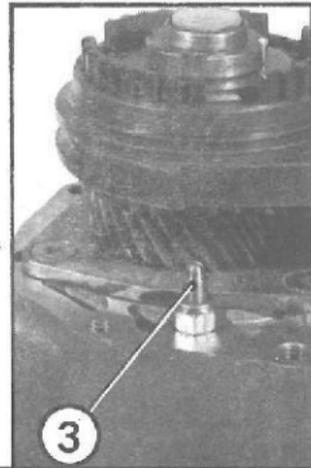
**SYNCHRONISATION**

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

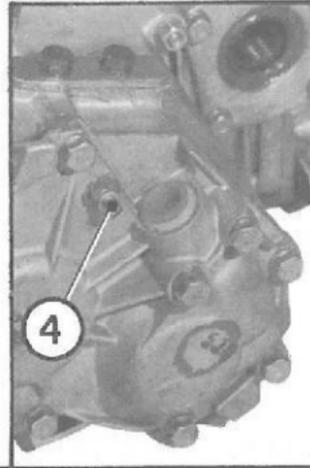
76-1407



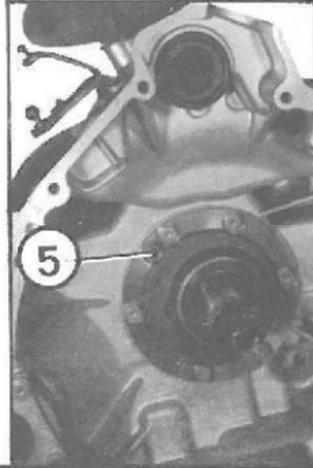
77-85



14714

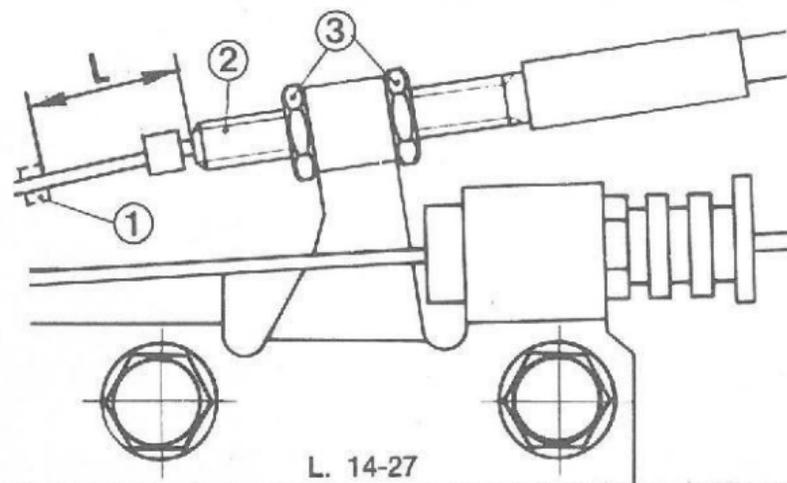
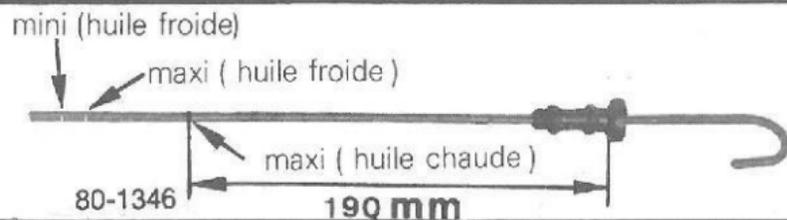


76-185



CX 2400

BOITE DE VITESSES AUTOMATIQUE



**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.

**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 ).

BOITE DE VITESSES AUTOMATIQUE

CX 2400

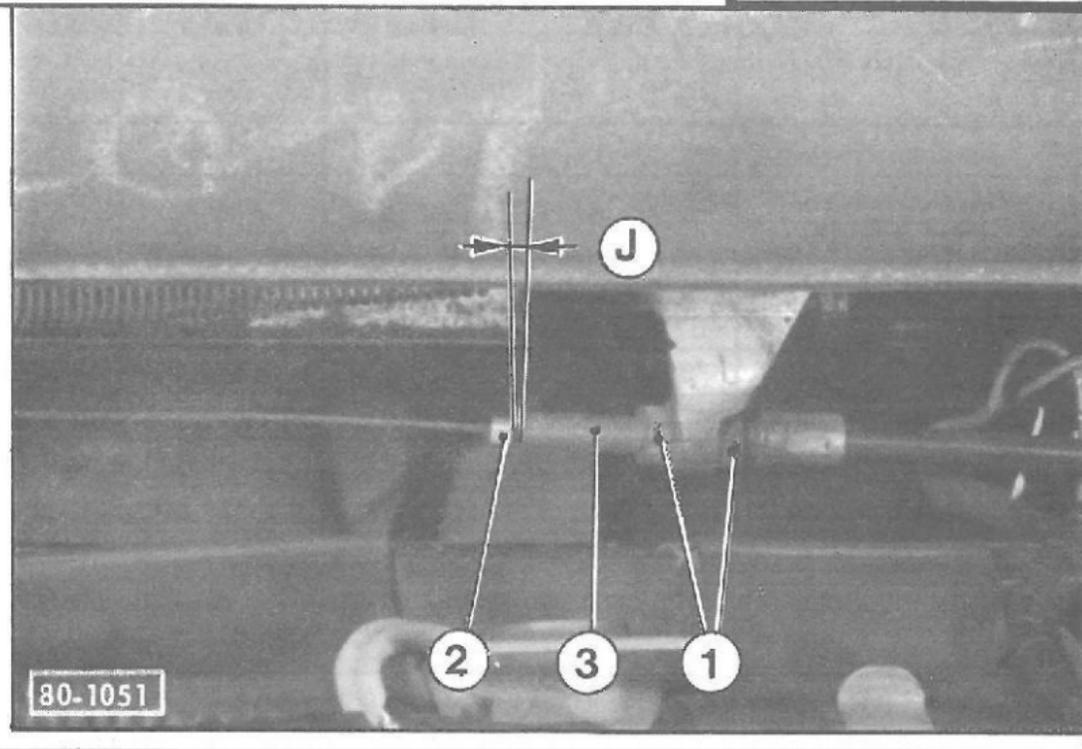
**Réglage du câble de correction de charge : Véhicules Injection.**

*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.



EMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSION

TOUS TYPES		GENERALITES					
VEHICULES	2 CV 6	Méhari	Dyane	Acadiane	Méhari 4 x 4 (12/79 →) : boîte et pont arrière		
	(2/70 →)	(9/78 →)	(2/70 →)	(2/78 →)	Marche « normale »	Marche avec réducteur	
Pneumatiques	125 - 15	135 - 15	125 - 15	135 - 15	135 - 15		
Développement sous charge	1,80 m	1,84 m	1,80 m	1,84 m	1,84 m		
Vitesse à 1 000 tr/mn moteur (en km/h)	1	5,033	4,708	4,848	4,956	4,70	1,77
	2	9,857	9,223	9,497	9,708	9,21	3,47
	3	14,667	14,816	14,494	14,816	14,80	5,59
	4	19,911	20,059	20,646	21,104	20,04	
	M. ar.	5,833	4,708	4,848	4,956	4,70	1,77
Couple conique	8/33	8/31					
Rapport compteur	4/16				10/21		
Jeu entre-dents	0,14 à 0,18 mm						
Hulle	TOTAL EP SAE 80 W/85 W						
Capacité (vidange)	0,9 litre				boîte = 1,3 litre - pont arrière = 0,5 litre		

GENERALITES

TOUS TYPES

VEHICULES		LNA et T.T. VISA Spécial et Club	VISA Super (9/78 → 7/80)	T.T. VISA Super E VISA II L	T.T. VISA Super X B.V. 4	VISA II Super X B.V. 5
Pneumatiques		135 SR 13 XZX	145 SR 123 XZX		155/70 SR 13 XZX	160/65 R 340 TRX
Développement sous charge		1,67 m	1,72 m		1,67 m	1,67 m
Vitesse à 1000 tr/mn moteur ( en km/h )	1	5,344	7,46	7,45	6,34	6,01
	2	9,716	12,62	13,96	11,87	11,29
	3	14,785	19,29	21,02	17,88	17,27
	4	21,176	27,80	30,67	26,08	22,18
	5					28,72
	M.AR	5,808	8,12	8,11	6,90	7,26
Couple conique		8/33	16/57 (cylindrique)	16/57(cylindrique)	15/61	15/68
Rapport compteur		5/12	22/38	22/38	22/38	22/37
Jeu entre-dents		0,13 à 0,27 mm				
Huile		TOTAL EP SAE 80 W/85 W		Commune avec moteur		
Capacité ( vidange )		1,4 litre	4,5 litres			5,5 litres

EMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSION

TOUS TYPES		GENERALITES						
VEHICULES	GSA Spécial (7/80 → 7/81) GSA Club Pallas (7/79 →) GSA Spécial (7/81 →) GSA		GSA X3 (9/79 →)	GSA C-Matic (9/79 →)	CX 2400 C-Matic ( → 7/80) Carburateur   Injection		CX 2400 TT sauf GTI (7/80 →)	
	B.V. 4	B.V. 5 (option)	B.V. 5 (série)	Convertisseur	Convertisseur		B.V. automatique	
Pneumatiques	145 SR 15 XZX				185 HR 14 XVS			
Développement sous charge	1,89 m				1,97 m			
Vitesse à 1 000 tr/mn moteur (en km/h)	1	7,2	7,2	6,788	10,058	12,746	11,387	13,66
	2	11,983	11,983	11,299	16,094	21,868	21,868	22,88
	3	18,328	18,328	17,281	26,663	30,98	33,045	33,86
	4	26,663	24,256	22,872				
	5		30,151	28,435				
	M. ar.	6,573	6,573	6,198	10,996	10,375	10,375	16,23
Couple conique	8/33	8/33	8/35	8/33	13/62		13/62	
Rapport compteur	6/13	12/23	12/23	6/13	5/12		10/20	
Huile	TOTAL EP SAE 80 W/85 W			Fluide T	TOTAL FLUIDE T		TOTAL DEXRON D 20 356	
Capacité (vidange)	1,4 litre				2,9 litres		2,5 litres	

EMBRAYAGE  
B.V.  
TRANSMISSION

ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

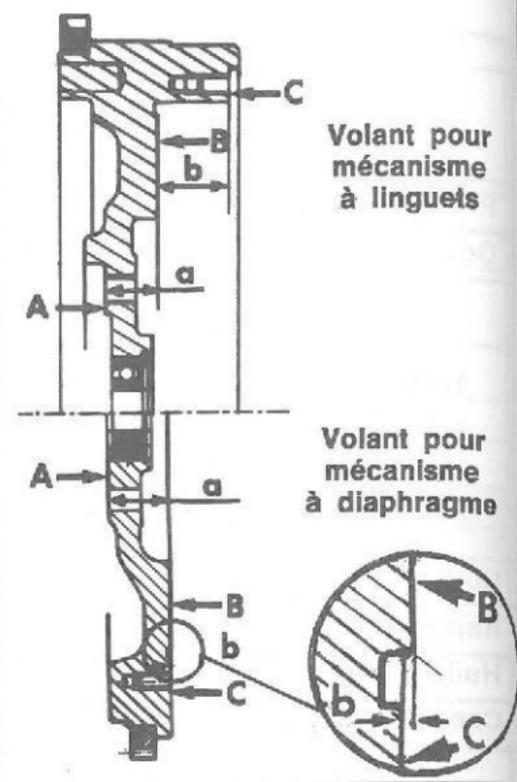
ELECTRICITE

GENERALITES

TOUS TYPES

VEHICULES (7/80 →)		CX TT Essence ou Diesel B.V. 4 vitesses	CX TT B.V. 5 courte		CX TT B.V 5 longue
			GTi		
Pneumatiques		185 HR/14 XVS	190/65 H 390 TRX		185 HR/14 XVS
Développement sous charge		1,97 m	1,91 m		1,97 m
Vitesse à 1000 tr/mn moteur ( en km/h )	1	8,22	8,22	7,974	8,56
	2	14,20	14,20	13,773	14,79
	3	22,98	20,83	20,200	21,72
	4	32,55	27,72	26,879	28,87
	5		35,51	34,433	36,99
	M.AR	8,25	8,25	8,006	8,60
Couple conique		13/59	13/59		14/61
Rapport compteur		16/7	20/10		20/10
Huile		TOTAL EP SAE 80 W/85 W			
Capacité ( vidange )		1,6 litre			

TOUS TYPES		RECTIFICATION DES VOLANTS MOTEUR	
<b>A : Face d'appui/vilebrequin</b> <b>B : Glace</b> <b>C : Face d'appui du mécanisme</b>		<b>a = cote entre A et B</b> Cote mini admise après rectification	<b>b = cote entre B et C</b> Cote à respecter impérativement
Véhicules	A - TT (mot. 435 et 602 cm <sup>3</sup> ) LNA - T.T. VISA (mot. 652 cm <sup>3</sup> )	21,56 mm	19,15 mm
	T.T. VISA Super - VISA II L	18 mm	0,5 mm
	GSA 1130 GSA 1300 (→ 7/81)	28,3 mm	0,35 mm
	GSA 1300 (7/81 → )	28,775 mm	
	CX TT sauf moteur type 829	27,7 mm	0,50 <sup>+0</sup> <sub>-0.15</sub> mm
	CX moteur type 829	19,85 mm	0,50 ± 0,1 mm



COUPLES DE SERRAGE ( m.daN )

TOUS TYPES

	A	LN	T.T. VISA		GSA BV. 3 et 4	GSA BV. 5	CX 3 et 4 vitesses	CX 5 vit.
			Spé.-Club	Super-II L				
Ecrou ou vis d'arbre primaire	7 à 8	7 à 8,5		0,75 à 1	6 à 7		13,5 à 15	25 à 28
Ecrou de pignon d'attaque	7 à 9	10 à 12		2 à 2,5	10 à 12	22 à 25	19,5 à 21,5	18 à 20
Vis de fixation de la couronne	7 à 8	8 à 9		5,5 à 7,5	φ 10 = 8 à 9 <i>(face et filets graissés)</i>		8 à 9	
Bouchon de vidange		3,5 à 4,5		2,5 à 3	3,5 à 4,5			
Ecrou de fixation des carters		1,4 à 1,5		voir Manuel 857-2 Op. VD2.330-3	1,3 à 1,5		2,8	
Vis de fixation de couvercle arrière	1,5 à 2	2,5 à 3			2,5 à 3		2,8	
Ecrou de fixation de l'arbre de sortie dans le roulement de palier	10 à 12				14 à 16			
Bague écrou de fixation du roulement et arbre de sortie dans le palier	10 à 14	6 à 7,5			6 à 7,5			
Vis de fixation des paliers d'arbre de sortie	3,8 à 4,2							
Vis de fixation d'arbre de sortie de boîte				1,1				

pour  
isme  
uets

pour  
isme  
ragme



A - LNA

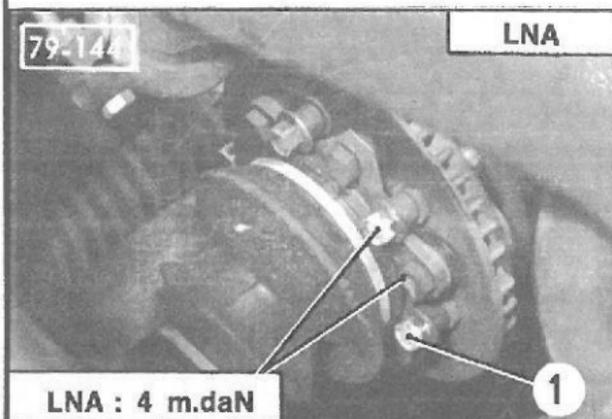
Côté B.V.

NOTA : Les transmissions de LNA diffèrent des transmissions de A par un usinage permettant le passage des vis (1). Graisse préconisée : GL 245 MO.

Fixation de la transmission sur la boîte de vitesses :

Méhari 4 x 4 : 5 à 6 m.daN

Véhicules A : 4,5 à 5 m.daN



TRANSMISSIONS

Côté roue

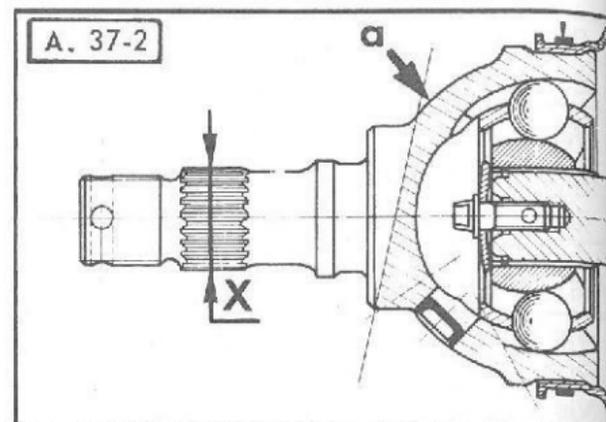
Ecrou de fixation sur le moyeu : Véhicules A : 35 à 40 m.daN

Véhicules LNA : 23 à 26 m.daN

Graisse préconisée : GL 245 MO.

NOTA : La transmission de la Méhari 4 x 4 diffère par l'adjonction d'un déflecteur soudé en « a ».

Véhicules	Ø des cannelures
A	X = 24,3 mm
LNA	X = 23 mm



TRANSMISSIONS

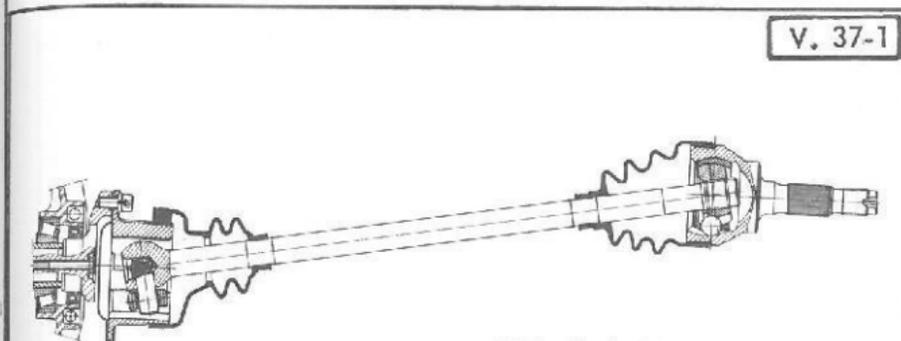
VISA Tous types

T.T. Spécial et Club

Graisse préconisée .....	GL 245 MO
Fixation sur moyeu .....	23 à 26 m.daN
Fixation sur B.V. ....	2,8 m.daN

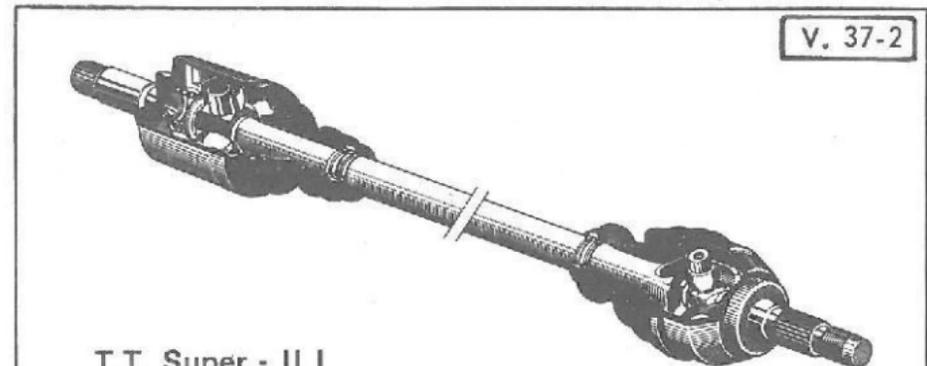
T.T. Super - II L

Ne pas blesser le joint d'étanchéité de sortie de boîte lors du montage de la transmission. Un joint détérioré peut provoquer la perte totale de l'huile moteur et boîte.



V. 37-1

T.T. Spécial et Club



V. 37-2

T.T. Super - II L

GSA

TRANSMISSIONS

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

Véhicules	Diamètre de la transmission	Etouffoir
1130	27 mm	sans
1300	27 mm	sans

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1980 les transmissions sont accouplées aux sorties de boîte par six goujons et écrous.

**Graisse : GL 245 MO.**

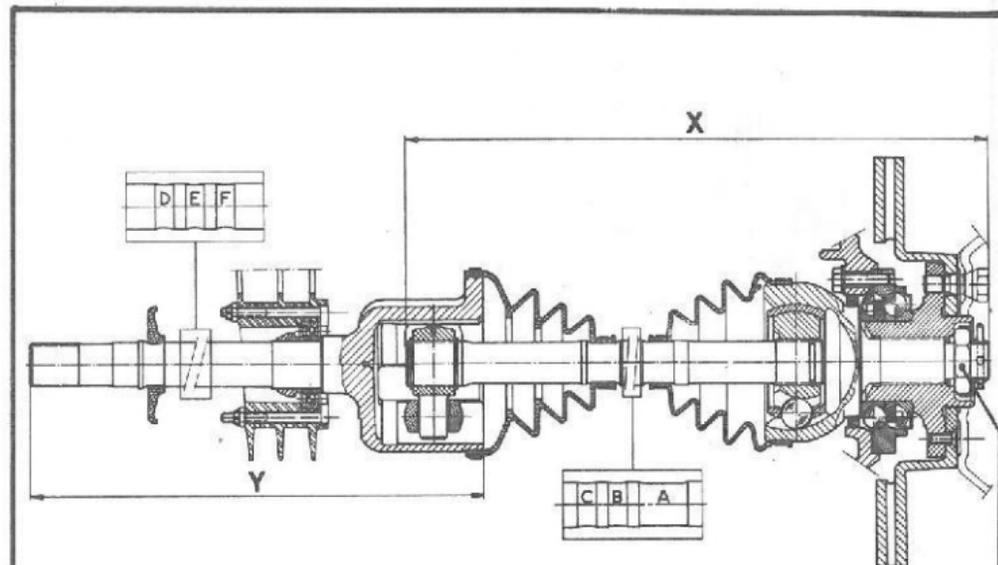
Quantité : 100 grammes dans le joint à billes et dans la gaine } *graisse livrée avec les gaines P.R.*  
200 grammes dans l'entraîneur et dans la gaine

TRANSMISSION DROITE

CX

Graisse préconisée : GL 245 MO

B.V.	Voie Avant	Arbre		Entraîneur	
		X =	Repère	Y =	Repère
3 vit. (Conv.) 4 vit. TT (sauf avec moteur 829)	normale 1,474 mm	496	sans	525,5	D
	élargie 1,514 m	516	A		
5 vit. TT 4 vit. (avec moteur 829)	normale 1,474 m	496	sans	490,5	DE
	élargie 1,514 m	516	A		
B.V. automatique	élargie 1,514 m	516	A	516	DEF

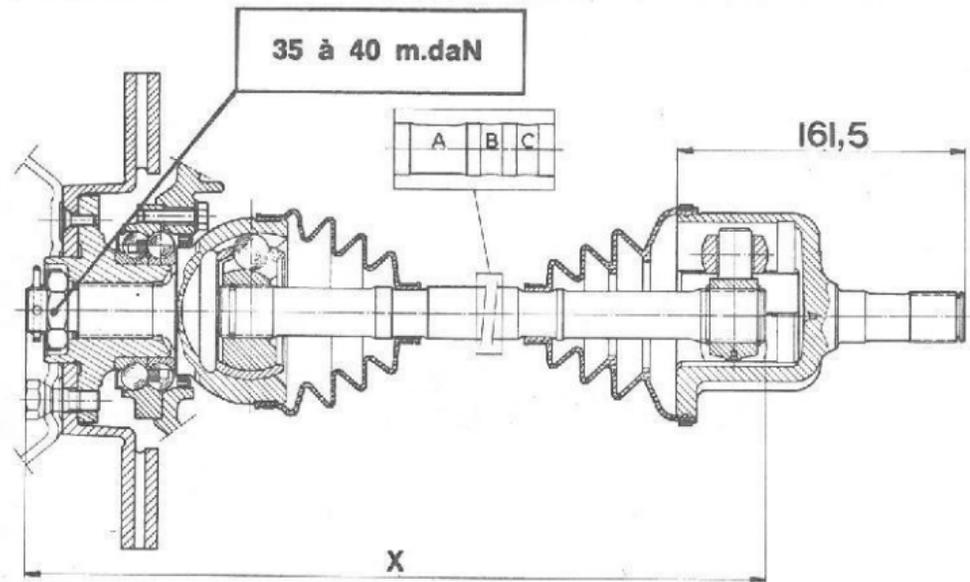


L. 37-2 b

35 à 40 m.daN

CX

TRANSMISSION GAUCHE



L: 37-1 b

Graisse préconisée : GL 245 MO

B.V.	Voie Avant	Arbre		Entraîn.
		X =	Repère	
3 vit. (convert.) 4 vit. TT (sauf moteur 829)	normale 1,474 m	496	sans	161,5
	élargie 1,514 m	516	A	
5 vit. TT 4 vit. avec moteur 829	normale 1,474 m	531	B	
	élargie 1,514 m	551	AB	
B.V. automatique	élargie 1,514 mm	526,8	ABC	

ESSIEU AVANT

**Carrossage :** ( non réglable ) :

- Roues en ligne droite .....
- Roues braquées .....

**Chasse ( non réglable ) :** .....

**Parallélisme :** ouverture des roues vers l'avant

Réglages :

**Jeu entre pivot et bras :** 0,1 à 0,4 mm.

**Contrôle du carrossage :** Contrôle sur véhicule avec l'appareil 2313-T;

**Contrôle de la chasse :** Ne peut se faire que sur bras déposé.

**Contrôle du parallélisme :** Hauteurs avant et arrière étant bien réglées, agir sur les manchons droit et gauche. Un tour effectué sur le manchon fait varier la position des roues de 6 à 7 mm.

ATTENTION : S'assurer que les parties vissées de la barre et des embouts dans les manchons sont égales.  
**Réglages du braquage :** Un jeu de 5 mm doit exister entre le pneu et le bras, sinon agir sur les vis de butée de braquage.

**A Tous Types, sauf 4 × 4**

**4 × 4**

$1^{\circ} +45'$   
 $-25'$

$1^{\circ}30' \pm 30'$

$9^{\circ}30' \pm 1^{\circ} 20'$

$7^{\circ} \pm 1^{\circ} 20'$

$15^{\circ}$

$7^{\circ}$

1 à 3 mm ( 9' à 27' )

ESSIEU ARRIERE

**Carrossage ( non réglable ) :** A Tous Types, sauf 4 × 4 :  $0^{\circ}$  à  $0^{\circ}30'$  } contrôler sur véhicule avec

4 × 4 :  $1^{\circ} +30'$  } l'appareil 2313-T  
0

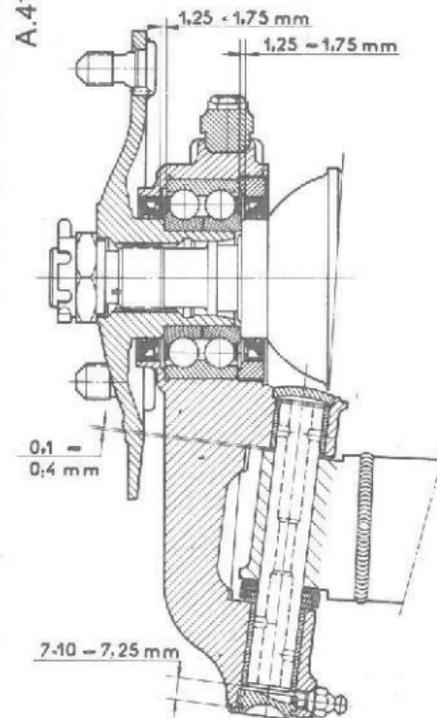
**Parallélisme ( pincement ou ouverture ) :**  $0 \pm 4$  mm (  $0 \pm 36'$  ) ( non réglable ).

**Réglage :** retrait du joint d'étanchéité de moyeu par rapport à la collerette d'appui du roulement :

$1 +0,5$   
0 mm

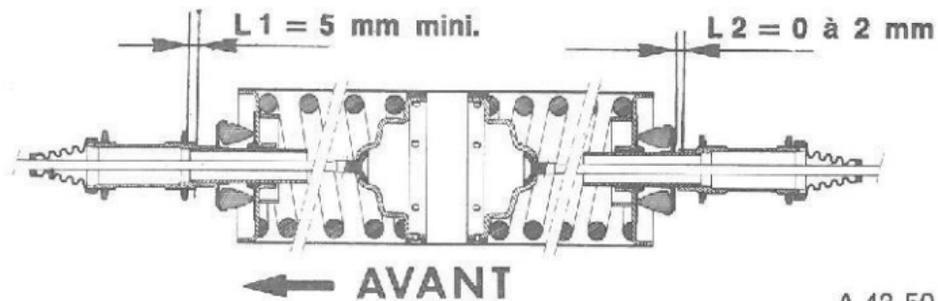
A.41-6

A

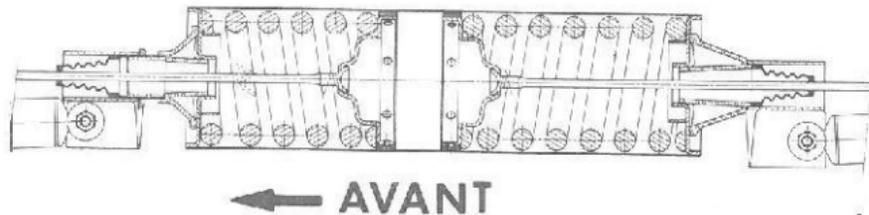


A

## SUSPENSION



A.43-50



A.43-56

**Pot de suspension avec interaction :**

**Montage :** Repère (AV) sur enveloppe dirigé vers l'avant.

**Réglage :** Positionnement de l'embout avant :  $L1 = 5 \text{ mm mini.}$   
Positionnement de l'embout arrière :  $L2 = 0 \text{ à } 2 \text{ mm.}$

Jeu entre butée de débattement et bras de suspension avant :  
 $3 \text{ à } 6 \text{ mm.}$

**Couple de serrage des écrous d'embouts :**  $18 \text{ à } 22 \text{ m.daN.}$

**Pot de suspension sans interaction :**

**Montage :** Repère (AV) sur le carter dirigé vers l'avant. L'entretoise la plus longue est située à l'arrière du pot de suspension.

**Couple de serrage :**

Ecrou de l'embout de réglage avant :  $3,4 \text{ à } 4 \text{ m.daN.}$

SUSPENSION

A

**Amortisseurs :** Hydrauliques sur les quatre roues pour les véhicules Tous Types (9/75 →).

**Montage des amortisseurs hydrauliques :**

**Amortisseurs BOGE :** Corps d'amortisseur, côté pot de suspension, repère (billage) dirigé vers le haut et les trous d'évacuation de la jupe dirigés vers le bas.

**Amortisseurs ALLINQUANT ou LIPMESA :** Corps d'amortisseur, côté bras de suspension, repère dirigé vers le haut.

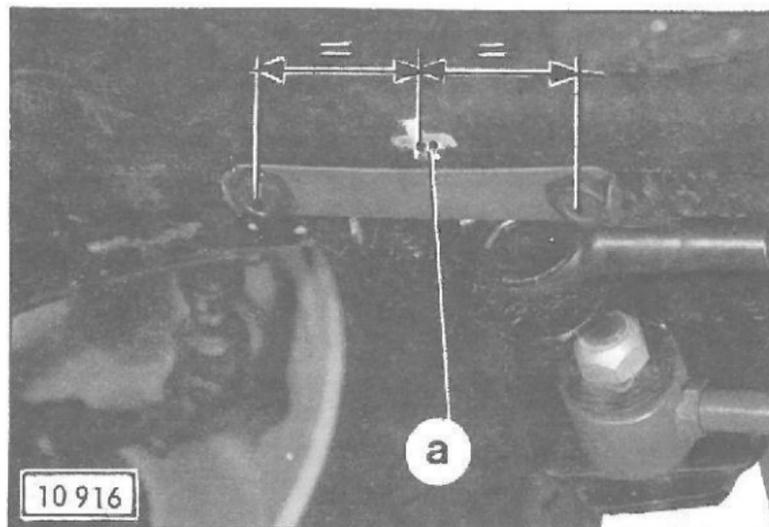
**Longueur entre axes d'un amortisseur arrière comprimé :**  
2 CV - Dyane - Méhari - Acadiane = 526 mm.

**Longueur entre axes d'un amortisseur avant comprimé :**  
Véhicules A Tous Types sauf Acadiane et Méhari 4 × 4 = 349 mm.  
Acadiane = 354 mm.

**Longueur entre axes des amortisseurs avant et arrière « Méhari 4 × 4 » comprimés :**  
Avant = 354 mm (couleur noire) — Arrière = 354 mm (couleur verte)

A

SUSPENSION ( hauteurs )



ATTENTION : Les hauteurs du véhicule doivent être mesurées à l'avant et à l'arrière en « a » entre les deux vis de fixation de traverse, à côté de l'arrêtoir.  
Réglage : Véhicule à vide, pression des pneus correcte, agir sur les tirants de pots de suspension.

Véhicules	Pneumatiques	Hauteurs AV (en mm)	Hauteurs AR (en mm)
2 CV 6 - Dyane	{ 125 - 15	195 ± 2,5	280 ± 2,5
	{ 135 - 15	208 ± 2,5	291 ± 2,5
Méhari	{ 135 - 15	236 ± 5	346 ± 5
	{ 135 - 15 M+S		
Méhari 4 × 4	135 - 15 M+S	248 + 10 0	333 + 10 0
Acadlane	135 - 15	212 ± 5	317 ± 5

## ESSIEU AVANT

### LNA

#### Conditions de contrôle et de réglage :

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

- la hauteur avant qui doit être de  $200 \pm 10$  mm prise dans la zone « A », sous le véhicule, au plan d'appui des roues au sol ;
- la hauteur arrière ( voir page 110 ).

**Parallélisme** ( réglable ) : pincement des roues vers l'avant : 0 à 2 mm ( 0 à 20' ).

**Chasse** ( non réglable ) :  $2^{\circ} 48' \pm 30'$ .

**Inclinaison des pivots** ( non réglable ) :  $9^{\circ} 04' \pm 40'$ .

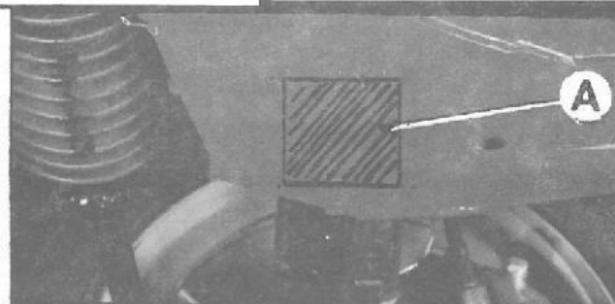
**Carrossage** ( non réglable ) :  $0^{\circ} 48' \pm 30'$ .

#### Conditions de montage de la barre anti-dévers :

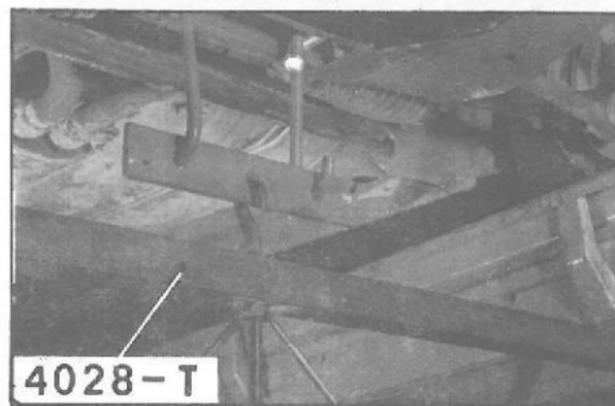
La barre anti-dévers a un sens de montage IMPERATIF ( voir Manuel 856-1 Op. RB. 430-00 ).

Briquer la suspension jusqu'à l'alignement des bras de suspension avec le berceau ( appareil 4028-T ).

76.907

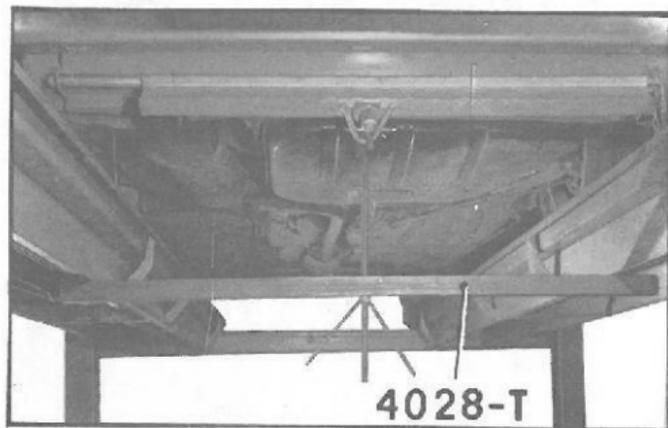


76.593



LNA

ESSIEU ARRIERE



**Conditions de contrôle et de réglage :**

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

- la hauteur arrière qui doit être de  $286 \pm 10$  mm du centre de l'articulation extérieure du bras sur la caisse au plan d'appui des roues au sol ;
- la hauteur avant :

**Parallélisme** ( réglable ) : pincement des roues vers l'avant : 1 à 3 mm ( 11' à 31' ).

**Carrossage** ( non réglable ) : contre carrossage ;  $1^\circ \pm 30'$ .

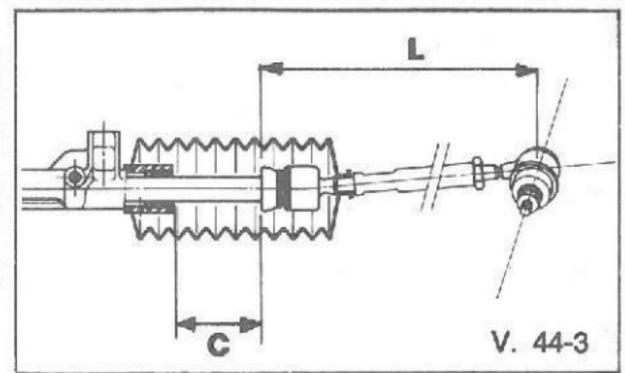
**Conditions de serrage des écrous d'axes d'articulation de bras et d'amortisseur :**  
A l'aide de l'outil 4028-T, brider la suspension afin d'obtenir une cote de 214 mm entre l'axe d'articulation de l'essieu arrière et le plan d'appui des roues au sol.

**Réglage des roulements de moyeu :** serrer l'écrou du moyeu 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.

DIRECTION

A - LNA

Véhicules	Diamètre du volant	Angle de braquage	Rapport de démultiplication
<b>A Tous Types</b>	390	34° à 35°	1/17
<b>LNA</b>	380	32° 30'	1/18,38



**Réglages véhicules A :**

Garantie entre pneu et bras (côté braquage) : 5 mm.

Jeu au poussoir de crémaillère (au point le plus dur) : 0,1 à 0,25 mm.

Jeu aux rotules (côté levier et côté crémaillère) : visser l'écrou à fond, puis revenir en arrière de 1/6 de tour et goupiller.

**Réglages véhicule LNA :**

Jeu au poussoir de crémaillère : 0,01 à 0,06 mm.

Jeu latéral du pignon de crémaillère : 0,01 à 0,06 mm.

**Cote de pré réglage des biellettes pour le parallélisme :**

L = 316 mm.

**Position ligne droite de la direction :** C = 74 mm.

Orientation de la branche du volant vers le bas.

ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

LNA

SUSPENSION

AVANT

Type « Mac-Pherson ».

Barre stabilisatrice  $\phi = 20$  mm.

Amortisseurs non renouvelables.

Ressorts : Les deux côtés doivent être équipés de ressorts identiques (même repère de couleur).

**Couples de serrage :**

Ecrou de fixation de la transmission sur le moyeu .....	23 à 26 m.daN
Ecrou de fixation de rotule inférieure .....	4 à 5 m.daN
Ecrou de biellette de direction .....	4 à 5 m.daN
Ecrou de fixation de roue .....	6 à 8 m.daN

ARRIERE

Type télescopique intégrée à roues indépendantes.

Amortisseurs non renouvelables.

Ressorts : Les deux côtés doivent être équipés de ressorts identiques (même repère de couleur).

Pas de barre stabilisatrice.

**Couples de serrage :**

Ecrou d'axe d'articulation du bras .....	7 à 8 m.daN
Ecrou 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

Toutes les fixation de suspension comportant des silentblochs doivent être **SERREES**, suspension bridée ( voir pages 109 et 110 )

ESSIEU AVANT

**Conditions de contrôle et de réglage :**

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

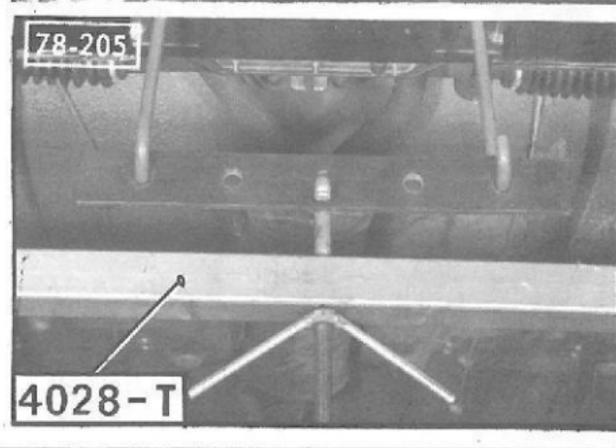
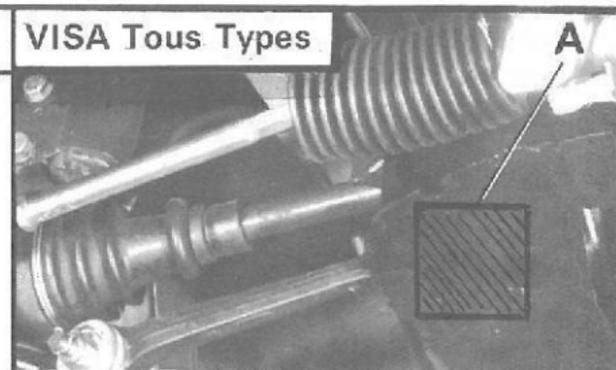
	Spécial ou Club	Super Super E-II L	Super X
<b>La hauteur avant</b> doit être prise dans la zone « A » sous le véhicule, au plan d'appui des roues du sol :	177 ± 10 mm	200 ± 10 mm <i>( voir page 114 )</i>	192 ± 10 mm
<b>Hauteur arrière :</b>	0 à 3 mm ( 0 à 31' )		
<b>Parallélisme</b> (réglable) : pincement des roues vers l'avant :	0 à 3 mm ( 0 à 31' )		
<b>Chasse</b> (non réglable) :	2° 37' ± 30'	1° 33' ± 30'	2° 29' ± 30'
<b>Inclinaison des pivots</b> (non réglable) :	9° 05' ± 40'	9° 20' ± 40'	9° 30' ± 40'
<b>Carrossage</b> (non réglable) :	0° 45' ± 30'	0° 34' ± 30'	0° 26' ± 30'

**Conditions de montage de la barre anti-dévers :**

La barre anti-dévers de la **VISA Super** a un sens de montage IMPERATIF (voir Manuel 857-2, Op. VD. 430-00).

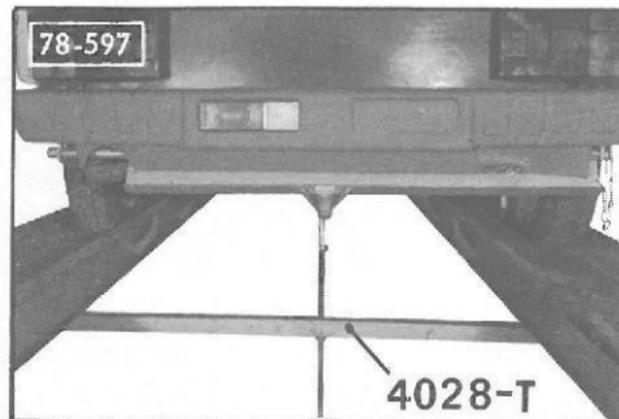
Briquer la suspension jusqu'à l'alignement des bras de suspension avec le berceau (appareil 4028-T).

VISA Tous Types



VISA Tous Types

ESSIEU ARRIERE



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

	Spécial ou Club	Super Super E-II L	Super X
<b>La hauteur arrière :</b> Elle doit être prise du centre de l'articulation extérieure du bras sur la caisse au plan d'appui des roues au sol.	303 ± 10 mm	306 ± 10 mm	284 ± 10 mm
<b>Hauteur avant :</b>	<i>( voir page 113 )</i>		
<b>Parallélisme</b> (réglable) : Pincement des roues vers l'avant	1 à 4 mm ( 11' à 42' )		
<b>Carrossage</b> (non réglable) :	1° ± 30' (contre-carrossage)		

**Condition de serrage des écrous d'axes d'articulation de bras et d'amortisseur :** *(voir photo)*

A l'aide de l'outil 4028-T brider la suspension afin d'obtenir une cote de :

Spécial ou Club : 194 mm	} entre l'axe d'articulation de l'essieu arrière et le plan d'appui des roues au sol.
Super TT - II L : 196 mm	

**Réglage des roulements de moyeu :** Serrer l'écrou du moyeu 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.

DIRECTION

VISA Tous Types

Véhicule :

Diamètre du volant :  
Rapport de démultiplication :  
Angle de braquage (non réglable - roue extérieure) :  
Jeu au poussoir de crémaillère :  
Jeu latéral du pignon de crémaillère (non réglable) :  
Cote de pré réglage des biellettes - L (voir dessin) :  
Position ligne droite de la direction (voir dessin) :  
Orientation du volant ligne droite (branche vers le bas) :

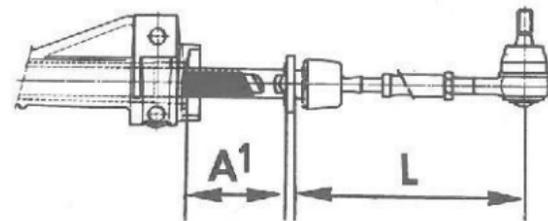
Spécial - Club

380  
1/19,3  
32° 34'  
0,10 à 0,25 mm  
0,02 à 0,03 mm  
304,5 mm  
A<sup>1</sup> = 67 mm

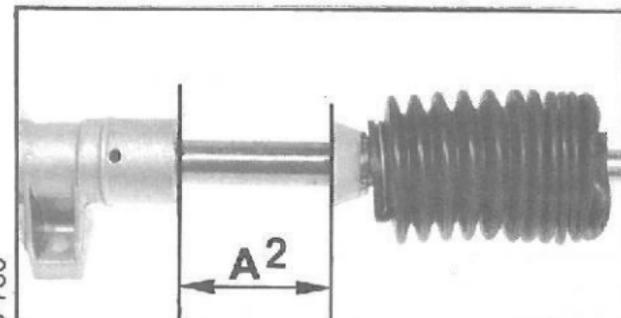
Super TT - II L

380  
1/18,38  
32° 51'  
0,01 à 0,06 mm  
0,01 à 0,06 mm  
316,4 mm  
A<sup>2</sup> = 74 mm

V. 44-4



78-780



VISA Tous Types

SUSPENSION

AVANT

Barre stabilisatrice :  $\phi = 23$  mm (**Spécial, Club et Super X**)  
 $\phi = 22$  mm (**Super et Super E - II L**)

Amortisseurs non rénovables.

**Couples de serrage :**

Ecrou de fixation de la transmission sur le moyeu .....	<b>23 à 26 m.daN</b>
Ecrou de fixation de rotule inférieure .....	<b>4 à 5 m.daN</b>
Ecrou de biellette de direction .....	<b>4 à 5 m.daN</b>
Ecrou de fixation de roue .....	<b>6 à 8 m.daN</b>

ARRIERE

Type télescopique intégrée à roues indépendantes.  
Amortisseurs non rénovables.

Barre stabilisatrice :  $\phi = 14$  mm (**Super et Super E - II L**)  
 $\phi = 16$  mm (**Super X**)

Pas de barre stabilisatrice sur **Spécial et Club**

**Couples de serrage :**

Ecrou d'axe d'articulation du bras .....	7 à 8 m.daN
Ecrou 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

Toutes les fixations de suspension comportant des silentblochs doivent être **SERREES** suspension bridée ( voir pages 113 et 114 ).

ESSIEU AVANT

GSA

**Carrossage** (non réglable) :  $0 \pm 1^\circ$

**Chasse** (non réglable) :  $1^\circ 15' + 1^\circ 25'$   
 $1^\circ 15'$

**Parallélisme** : Pincement des roues vers l'avant : 0 à 2 mm (0 à 18').

*Contrôle de la chasse* : Se fait, moteur tournant, le véhicule étant en position « route » et il est **impératif** que le véhicule soit à une hauteur de 189 mm à l'avant et de 272 mm à l'arrière.

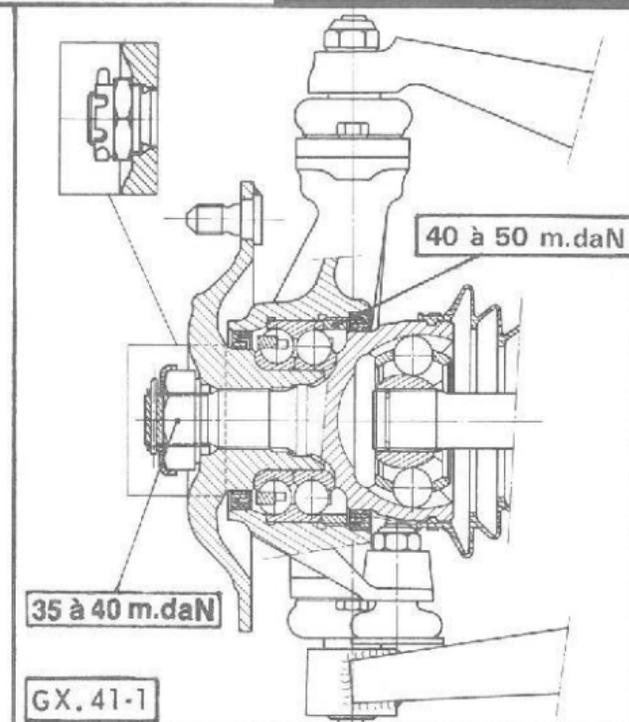
*Contrôle du carrossage, du braquage et du parallélisme* : Se fait moteur tournant au ralenti en position « route », les hauteurs réglées.

Pour le contrôle du carrossage et de la chasse, utiliser l'appareil 2311-T ou un appareil optique.

Pour régler le pincement des roues, agir sur les manchons droit et gauche.

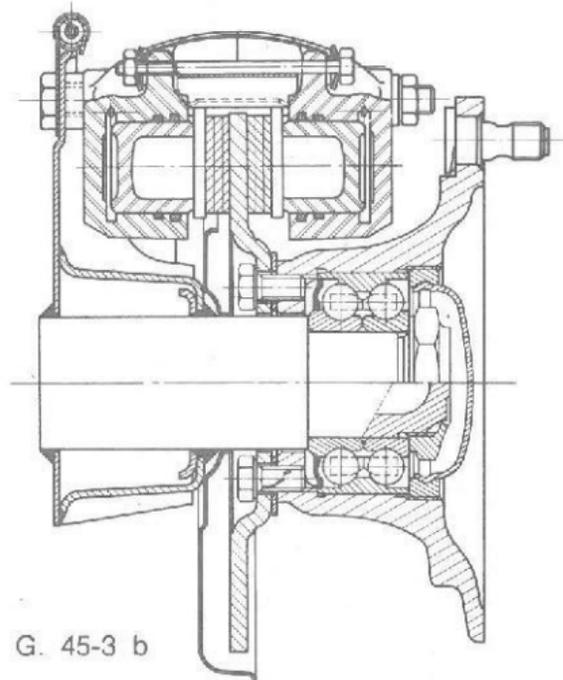
Un tour de chaque embout fait varier le réglage de 4 mm environ.

**Important** : En position ligne droite le dépassement de la crémaillère doit être égal de chaque côté. Les longueurs des filetages apparents des biellettes de direction gauche et droite doivent être sensiblement égales.

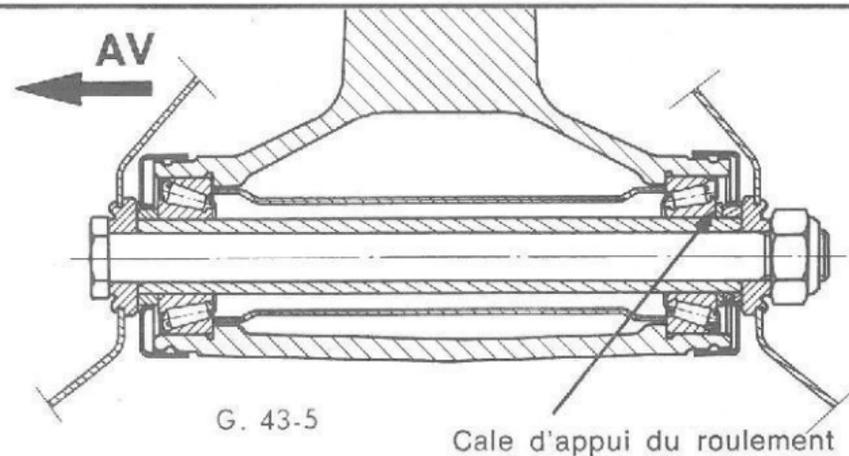


ESSIEUX.  
SUSPENSION  
DIRECTION

GSA



G. 45-3 b



**ESSIEU AVANT**

**Fixation du bras supérieur de l'essieu avant :**

Il est impératif de monter la cale d'appui du roulement sur la partie arrière de l'axe de fixation du bras supérieur.

**ESSIEU ARRIERE**

**Carrossage** (non réglable) :  $0^\circ \pm 40'$ .

**Parallélisme** : 9/72  $\rightarrow$  : 0 à 5 mm (pincement vers l'avant) (non réglable) (0 à 45')

Serrage de l'écrou de fusée }  
Serrage du bouchon de fusée } 35 à 40 m.daN (*faces et filets graissés*).

SUSPENSION

GSA

**Blocs pneumatiques et amortisseurs**( voir page 141 ).

**Hauteurs :** (position « normale route », moteur tournant).

Les hauteurs avant sont mesurées du milieu de la barre anti-roulis entre le dessous de celle-ci et le plan d'appui des roues.

Les hauteurs arrière sont mesurées entre le dessous du point milieu du bord tombé arrière de l'unit d'essieu et le plan d'appui des roues.

Hauteur avant .....	189 ± 10 mm
Hauteur arrière .....	272 ± 10 mm

**Barre anti-roulis (à l'avant) :** Position latérale : dépassement égal des deux côtés à 2 mm près.

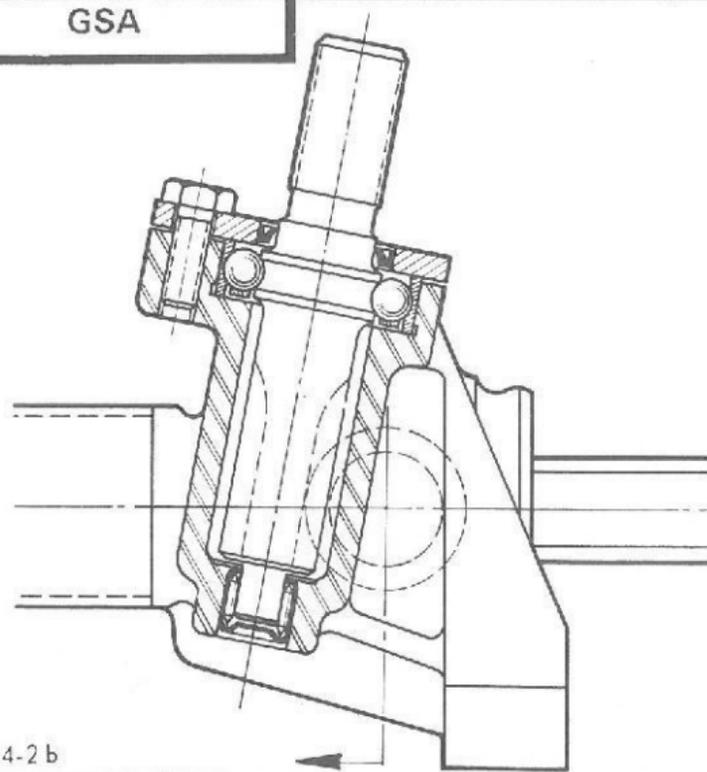
Jeu latéral nul : montage des paliers sous une contrainte de : 35 à 40 kg (outil 2067-T).

**Cylindres de suspension :** Afin d'améliorer la lubrification du grain de suspension, les pare-poussière des cylindres de suspension avant et arrière contiennent du liquide LHM à raison de :

- 7 cm<sup>3</sup> dans chaque pare-poussière avant
- 25 cm<sup>3</sup> dans chaque pare-poussière arrière

**Vérification ou réglage de la commande manuelle des hauteurs :** Placer la commande manuelle des hauteurs en position « route ». Contrôler les hauteurs avant et arrière et les régler si nécessaire. Placer la commande manuelle des hauteurs en position « intermédiaire » la variation des hauteurs doit être de 30 à 40 mm.

GSA



G. 44-2 b

DIRECTION

**Réglage :**

Angle de braquage { Roue extérieure : 34° à 37°  
                          { Roue intérieure : 40° à 45° 30'

Rapport de démultiplication : 1/19.

Jeu au poussoir de crémaillère : 0,1 à 0,25 mm (*au point dur*).

Longueur des gaines d'étanchéité de crémaillère en position ligne droite :  
155 ± 3 mm.

Positionnement du volant : la branche du volant doit être placée verticalement vers le bas

**Particularités :**

En position milieu, le dépassement de la crémaillère doit être égal de chaque côté.

Jeu entre la rondelle de butée du cardan supérieur et le tube support volant :  
1 à 1,5 mm.

ESSIEU AVANT

CX

**Préréglage et contrôle de la chasse** ( outil 6309-T ) dans le cas de l'habillage d'un cadre :  
L = de 51,5 à 55 mm.

1 mm d'écart sur les cales entraîne 1 mm d'écart sur la cote L.

**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.

**Carrossage** (non réglable) :  $0^{\circ} + 13'$   
 $- 29'$

**Chasse** (réglable par déplacement des rondelles du bras inférieur).

**Angle de chasse** :  $- 0^{\circ} 25'$  à  $- 1^{\circ} 15'$  (différence entre D et G =  $0^{\circ} 25'$  maxi).

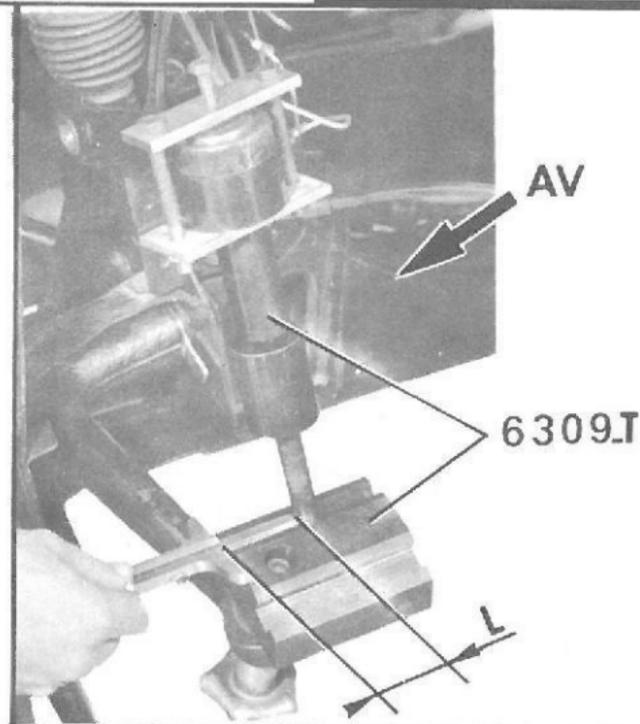
1 mm de cales = variation de 15'.

**Parallélisme** : Pincement des roues vers l'avant : 1 à 4 mm.

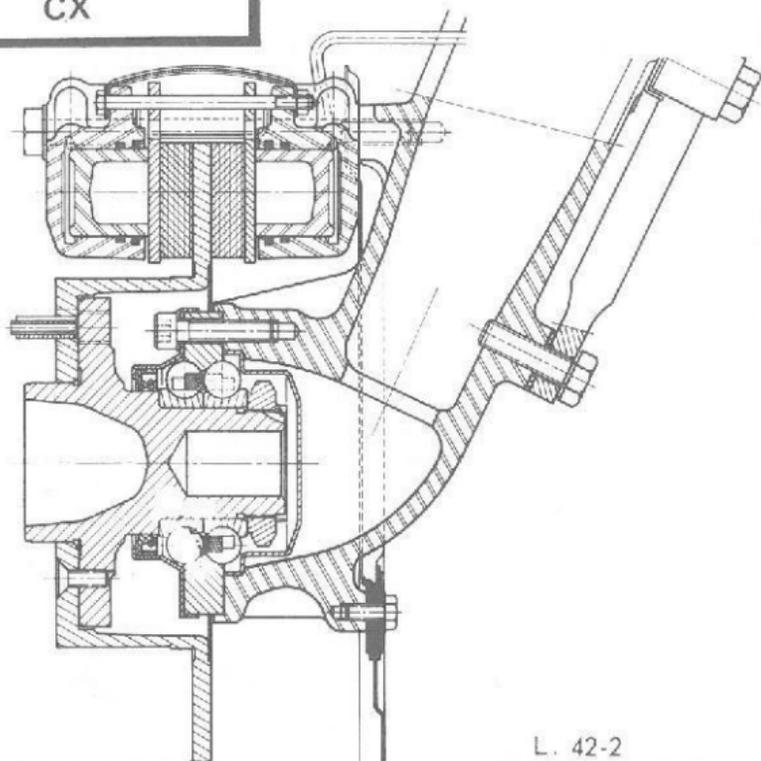
**Réglage parallélisme** : Un quart de tour sur embout de barre = 1 mm.

**Couples de serrage**

Ecrou de la rotule supérieure de pivot .....	7 m.daN
Ecrou de la rotule inférieure de pivot .....	5 m.daN
Vis de fixation de rotule inférieure sur pivot .....	2,7 m.daN
Vis de fixation du roulement .....	2,7 m.daN
Ecrou de fusée (faces et filets graissés) : .....	35 à 45 m.daN



CX



L. 42-2

## ESSIEU ARRIERE

**Carrossage** (*non réglable*) :  $0^{\circ} \begin{matrix} 0 \\ -24' \end{matrix}$  (écart maxi 12' entre côté droit et gauche)

**Parallélisme** (*non réglable*) : Pincement vers l'avant : 1 à 4 mm (10' à 39').

Le contrôle de ces valeurs s'effectue moteur tournant, les hauteurs étant réglées.

### Bras d'essieu arrière :

Les roulements et les coupelles de réglage de l'articulation des bras arrière sont identiques à ceux de l'articulation des bras supérieurs avant, pour les Berlins, et d'un diamètre extérieur supérieur à l'arrière, pour les Breaks.

### Couples de serrage :

Ecrou d'articulation des bras ( <i>faces et filets graissés</i> )	12 à 13 m.daN
Ecrou de fusée ( <i>faces et filets graissés</i> )	35 à 45 m.daN
Vis de fixation du moyeu sur le bras	3,4 m.daN
Vis de fixation de la roue	7 à 9 m.daN

SUSPENSION

CX

**Blocs pneumatiques et amortisseurs :** ( voir pages 142 à 144 ).

**Hauteurs :** Le réglage des hauteurs doit s'effectuer véhicule en position « route » et moteur tournant au ralenti.

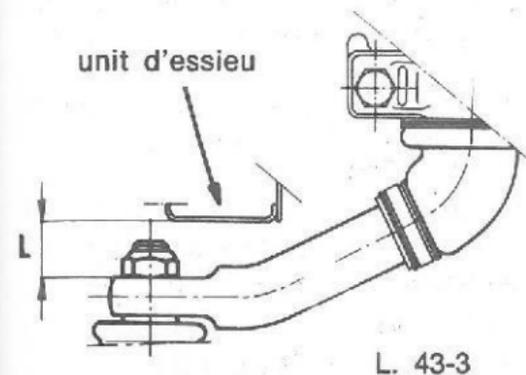
*Les hauteurs avant* sont mesurées entre le dessous du point « a » de l'unité d'essieu et le plan d'appui des roues.

*Les hauteurs arrière* sont mesurées entre le dessous du point « b » de l'unité d'essieu et le plan d'appui des roues.

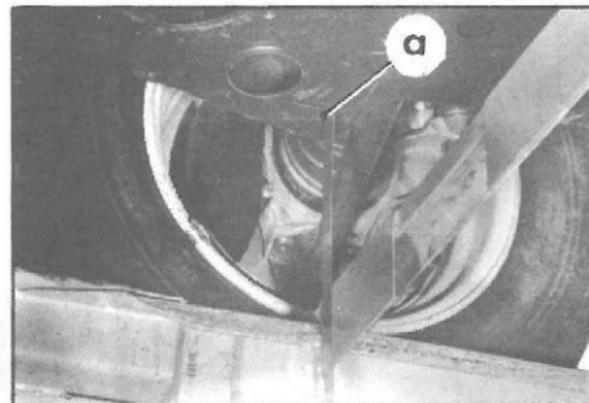
	Hauteurs avant	Hauteurs arrière
<b>Berlines</b>	165 ± 8 mm	215 ± 5 mm
<b>Breaks</b>		210 ± 8 mm
<b>Berlines (Pneus TRX)</b>	155 ± 8 mm	205 ± 5 mm

**Réglage latéral de la barre anti-roulis :**

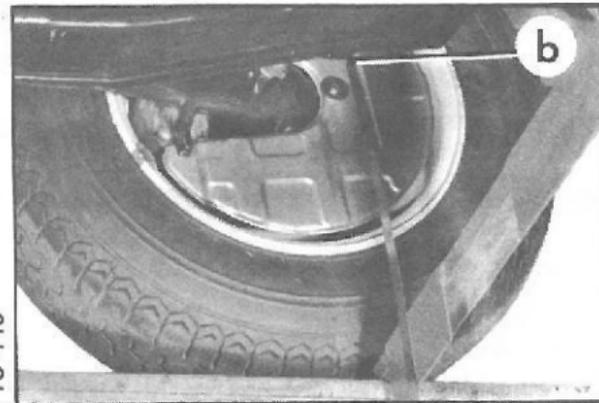
La cote L doit être identique de chaque côté à ± 2 mm.



13 447

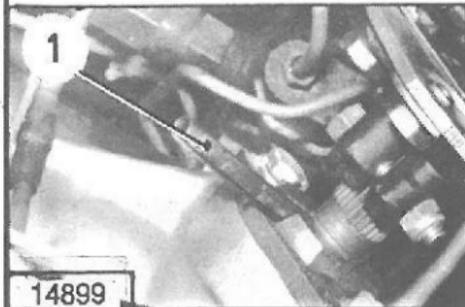


13 449



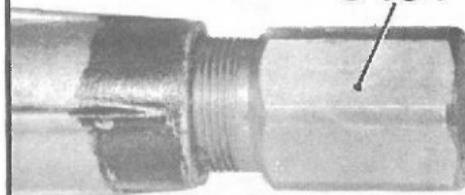
ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

CX		DIRECTION	
Rapport de démultiplication : Direction mécanique : 1/24,5 - Direction à rappel asservi : 1/13,5			
Direction mécanique - DIRAVI ( ← 7/81 )		DIRAVI ( 7/81 → )	
Braquage	Roue intérieure : 43° 30' Roue extérieure : 33° 30'	Braquage à gauche Roue intérieure : 43° 30' Roue extérieure : 33° 30'	Braquage à droite Roue intérieure : 39° 30' Roue extérieure : 31° 30'



14899

6454-T

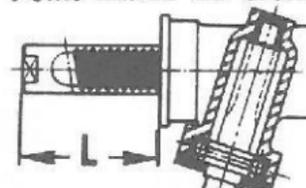


14871

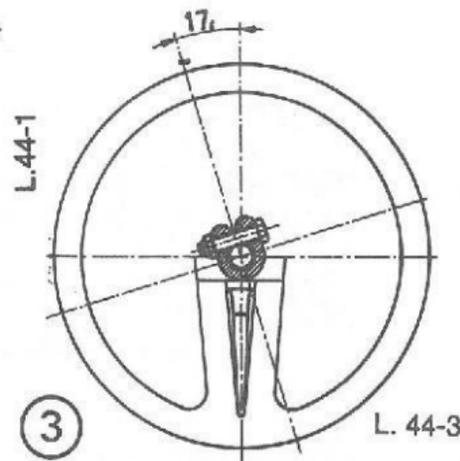
Emploi IMPERATIF SERRAGE MODERE

- ① ATTENTION : Lors d'une intervention sur la direction, ne jamais déposer la traverse de direction, sous peine de dérégler l'épure de direction.

Point milieu de crémallière



L gauche = L droite



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

1. La goupille ( 1 )  $\phi = 6,5$  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**.

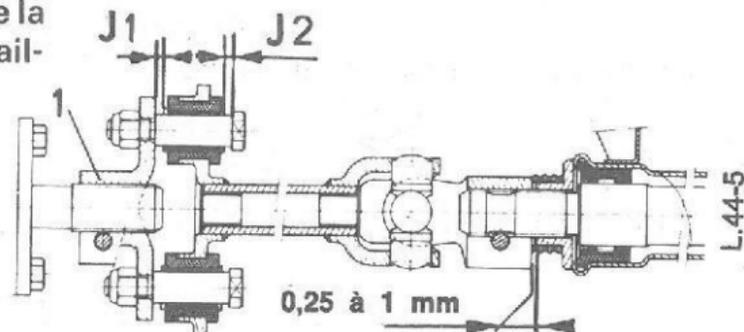
Orientation du cardan : 17°, environ, à gauche : **Fig. ③**

DIRECTION

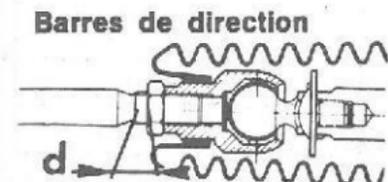
CX

**Boîtier de commande :** En cas de rotation involontaire des arbres de commande, utiliser la pige 6455-T. La rainure antivol de l'arbre de commande face à l'ouverture du carter, la pige doit s'engager jusqu'au moletage, sinon tourner l'arbre de commande et essayer à chaque tour complet. (voir N.I. 55 MA).

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

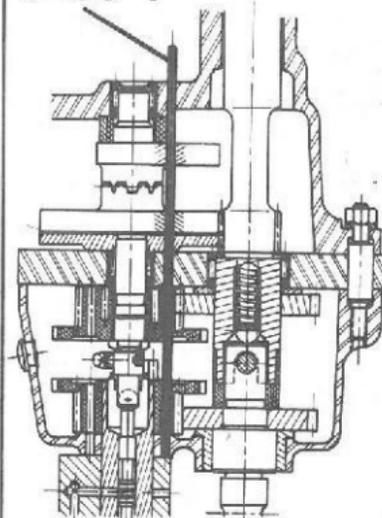


Direction mécanique seulement  
Jeu entre cardan et entretoise de tube fixe



d gauche = d droite à 2 mm près

6455-T

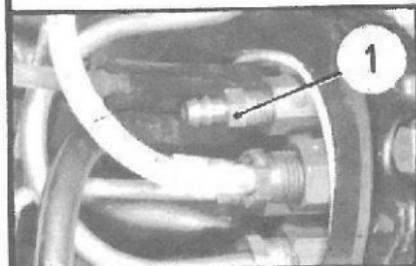


L. 44-28

ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

CX

DIRECTION



14 901

**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 ).

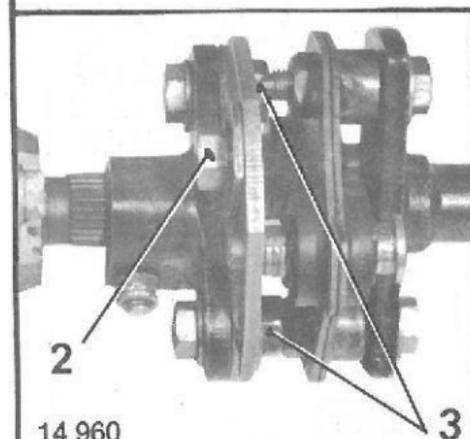
*Déport à gauche* : tourner l'excentrique ( 2 ) vers la droite après desserrage des vis ( 3 ).

**EPURE DE DIRECTION**

**I. Variation du parallélisme à obtenir ROUE PAR ROUE :**

De la position  à la position « haute » : 0 à 1 mm de pincement  
« normale route »  à la position « basse » : 0 à 1 mm d'ouverture

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



14 960

Pour un déplacement de la traverse 	vers le haut	on obtient	de «NORMALE ROUTE» à position «haute» de l'OUVERTURE	de «NORMALE ROUTE» à position «basse» 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 à la roue de 0,8 mm ( sur règlette ).

COUPLES DE SERRAGE DES ROUES

TOUS TYPES

VEHICULES	COUPLES DE SERRAGE (en m.daN)
A	4,5 à 6
LNA	6 à 8
VISA	6 à 8 jante acier 7,5 à 8,5 jante aluminium
GS-GSA	5,5 à 7,5 jante acier 7,5 à 8,5 jante aluminium
CX	7 à 9 } Jante acier (vis à tête conique) · Jante aluminium (vis à tête plate avec rondelle élastique). Enduire l'alésage de centrage de la roue sur le moyeu avec de la graisse « TOTAL MULTIS »

FREINS

A		MAITRE-CYLINDRE - CYLINDRES DE ROUE		
Véhicules	Dates	Diamètre du maître-cylindre ( en mm )	Diamètre des cylindres de roues (en mm)	
			AVANT	ARRIERE
2 CV 6	( 10/76 → 7/81 )	Double circuit 20,6	28,57	17,5
Dyane 6 - Méhari	( 10/76 → 7/77 )			
FREINS A DISQUES ( avant )			φ des pistons avant	
Dyane 6 - Méhari	( 7/77 → )	Double circuit 17,5	42	16
2 CV 6	( 7/81 → )			
Acadiane	( 2/78 → 10/79 )			
	( 10/79 → )			17,5
Méhari 4 × 4	( 12/79 → )	Double circuit 20,6	42	19
				Freins à disque à l'arrière φ des pistons = 30

**Liquide de frein :** Règle générale sur véhicules A :

Utilisation du LMH pour tous modèles avec **freins à disques** à l'avant.

Utilisation du TOTAL FLUIDE SY ( norme SAE J 1703 ) pour tous les modèles avec **freins à tambours** à l'avant.

## FREINAGE A TAMBOUR A DOUBLE CIRCUIT

A

2 CV 6 (10/76 → 7/81)

Dyane 6 - Méhari (10/76 → 7/77).

**Hauteur de pédale :** La pédale en butée contre la tôle « a »,  
 $H = 131,5 \pm 2,5$  mm sinon, griffer la tôle « a ».

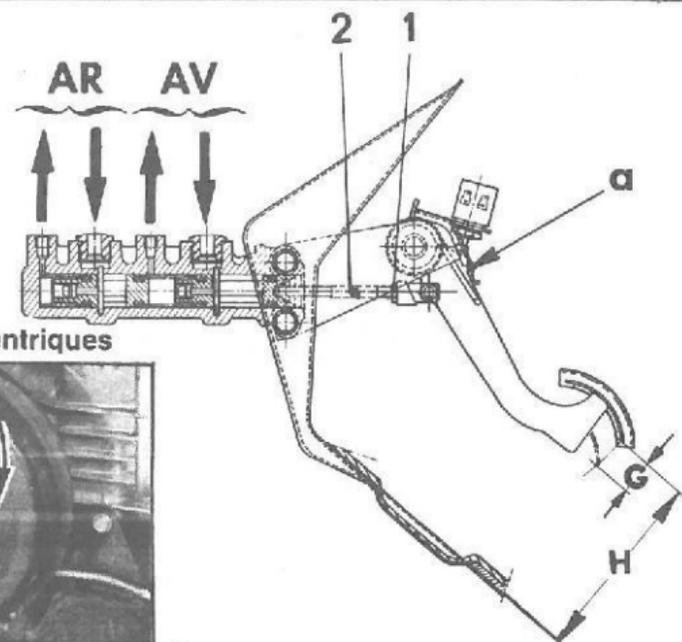
**Garde à la pédale :** Agir sur le contre-écrou ( 1 ) et le  
 poussoir ( 2 ) pour obtenir  $G = 1$  à 5 mm.

**Liquide utilisé :** Suivant Norme SAE J 1703.

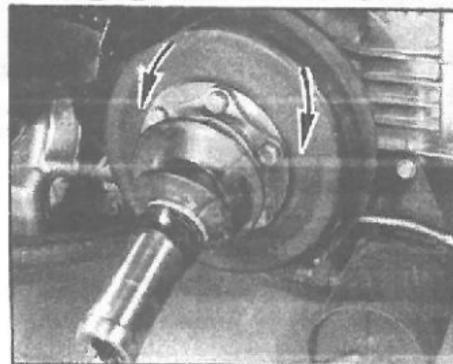
TOTAL FLUIDE SY

Véhicules	φ des tambours	
	Avant	Arrière
2 CV 6 (10/76 → 7/81)	200 mm	180 mm
Dyane 6 - Méhari (10/76 → 7/77)	220 mm	
Acadiane (2/78 → ) Dyane 6 - Méhari (7/77 → )		
<b>Rectification :</b> 2 mm maxi au diamètre.		

A. 45-72



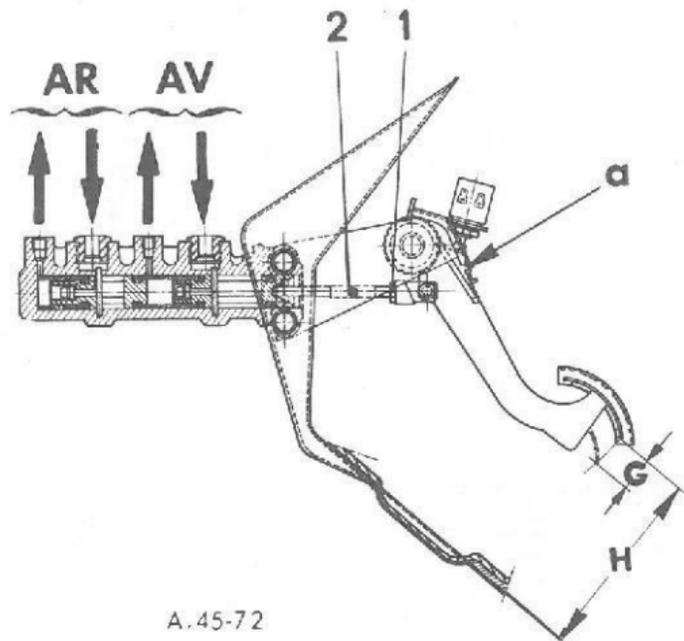
Réglage des excentriques



3352

A

## FREINS A DISQUE A DOUBLE CIRCUIT



A.45-72

Dyane 6, Méhari (7/77 → )  
 Méhari 4 × 4  
 Acadiane (2/78 → 10/79 ) } voir  
 2 CV 6 (7/81) → } dessin

## NOTA :

**Acadiane** (10/79 → ) les circuits avant et arrière sur maître-cylindre sont inversés.

**Epaisseur des disques :** Tous Types : 7 mm ( 5 mm min ).

**Hauteur de pédale H** Tous Types :  $143 \pm 4$  mm - **Réglage :** griffer la tôle en « a ».

**Garde à la pédale G :** 1 à 5 mm, agir sur le contre-écrou ( 1 ) et le poussoir ( 2 ).

**Liquide utilisé :** TOTAL LHM.

**Purge :** commencer par les roues avant sur **Acadiane** ( équipée d'un limiteur de freinage ). Les freins arrière doivent être purgés roues au sol.

## FREINS

## LNA - VISA Tous Types

Véhicules	∅ du maître-cylindre	∅ des pistons des étriers AV	Epaisseur du disque	∅ des cylindres de frein AR	∅ des tambours	Correcteur de freinage AR
LNA TT VISA Cb et Sp. VISA Super et Super E VISA II L	17,5 mm (CITROEN)	45 mm (CITROEN) 2 pistons	9 mm 7 mm minimum	20,6 mm (DBA ou Girling)	180 mm (181 mm maximum après rectification)	non asservi à la suspension <b>LNA</b> : repère J <b>VISA</b> : repère K
	19 mm (DBA)	48 mm (DBA) 1 piston	10 mm 8 mm minimum	22 mm (DBA ou Girling)		
VISA Super X VISA II Super X et Super E	19 mm + Master-VAC (DBA)	45 mm (CITROEN) 2 pistons	9 mm 7 mm minimum	22 mm (DBA ou Girling)		asservi à la suspension repère P

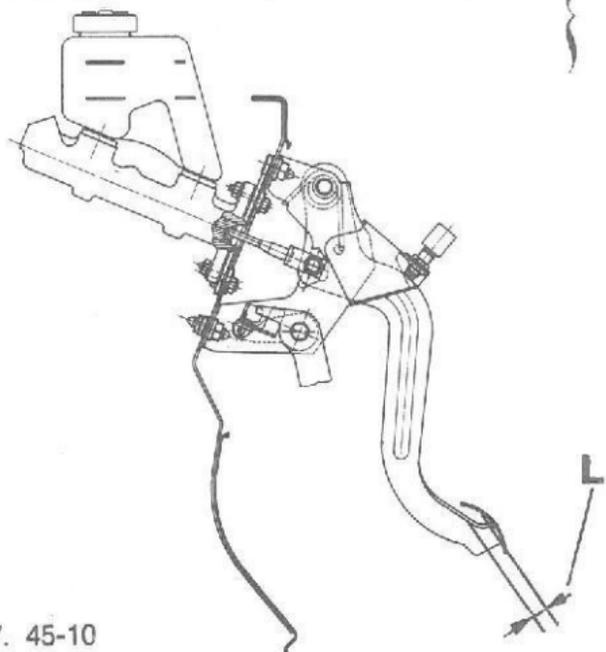
**Liquide de frein** : Suivant norme NFR 12640 S TOTAL SY.

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

## LNA - VISA

Pédalier VISA TT (7/80 → ) sauf

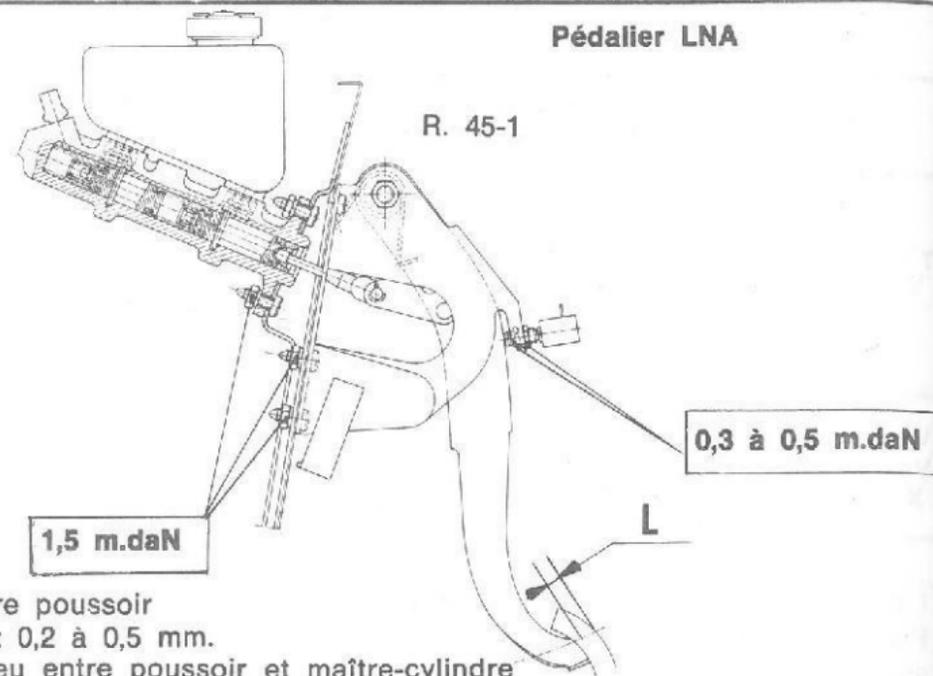
Super X  
 VISA II Super E  
 VISA II Super X



V. 45-10

## FREINS

Pédalier LNA



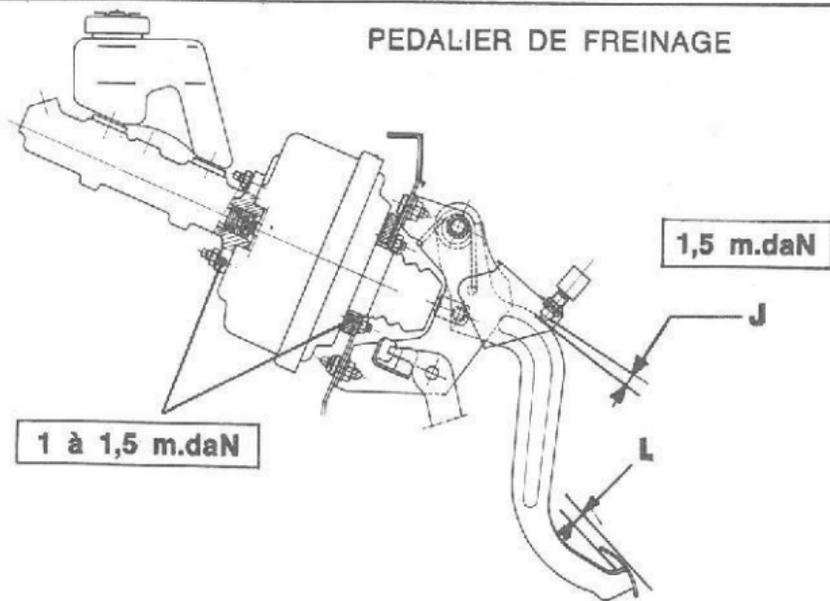
**Pédalier :** Jeu entre poussoir  
 et maître-cylindre : 0,2 à 0,5 mm.  
 NOTA : Pour un jeu entre poussoir et maître-cylindre  
 de 0,5 mm : L = 2,5 mm.

## PEDALIER DE FREINAGE - LIMITATEUR DE FREINAGE

VISA Super X - VISA II Super E et Super X

V. 45-11

## PEDALIER DE FREINAGE

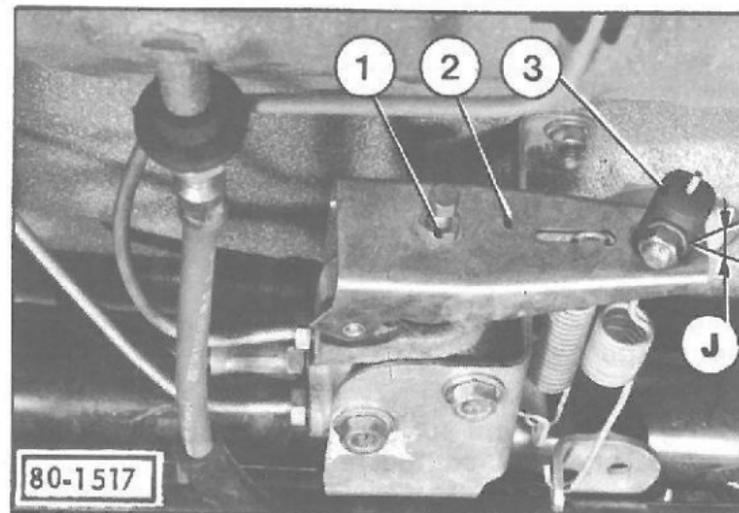


Jeu  $J = 3$  à  $5$  mm réglable par la position du contacteur.  
A titre indicatif lorsque  $J = 3$  mm,  $L = 9,3$  mm.

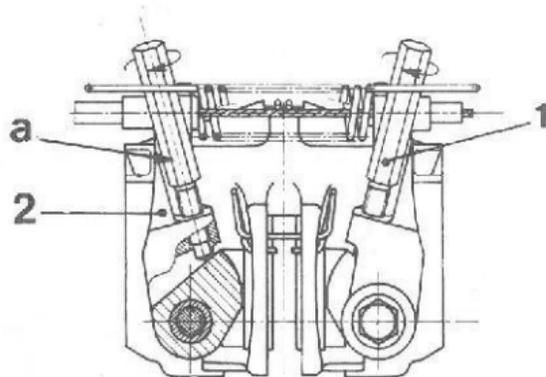
## REGLAGE DU LIMITATEUR DE FREINAGE

Appuyer énergiquement sur la pédale de frein pour fermer le limiteur. Régler le serre-câble (3) de façon à obtenir un jeu  $J = 1$  à  $1,5$  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.



GSA



**Epaisseur des disques de frein GS Tous Types (7/79 → )**

Avant	Arrière	Epaisseur mini :	Avant	Arrière
9 mm	7 mm		7 mm	5 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.

**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 les 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 de leviers (2) serrer les contre-écrous. Les longueurs libres des embouts filetés doivent être sensiblement égales.

## FREINAGE

GSA

## MONTAGE DU DOSEUR DE FREIN :

Les raccords (3) et (4) les plus éloignés du pédalier doivent être situés à gauche du doseur.

(7/81 → ) : Diamètre du tiroir : 7,5 mm au lieu de 8,5 mm ( point de peinture bleu sur bouchon ).

## REGLAGE DE LA GARDE DE LA PEDALE DE FREIN :

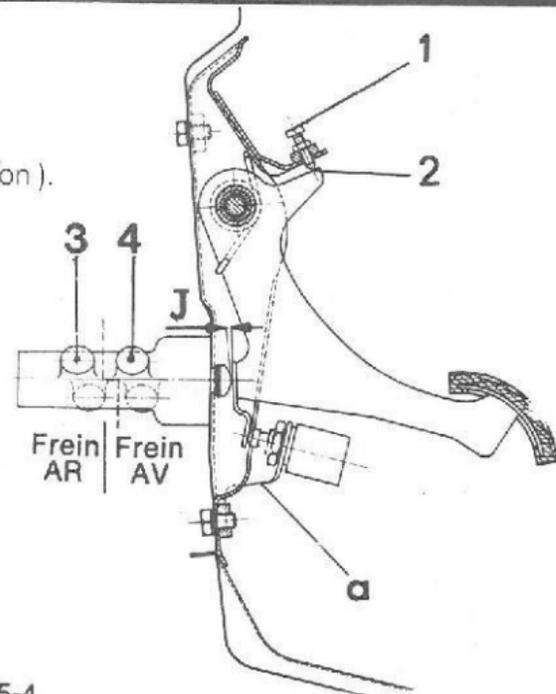
- a) **Pédalier équipé d'une vis de réglage** : agir sur la vis (1) pour obtenir entre pédale et doseur, un jeu  $J = 0,1$  à  $0,5$  mm.
- b) **Pédalier sans vis de réglage** : griffer la tôle (2) pour obtenir entre pédale et doseur un jeu  $J = 0,1$  à  $0,5$  mm.

## REGLAGE DU CONTACTEUR DE STOP :

Les lampes de stop doivent s'allumer dès que la pédale arrive au contact du doseur.

Griffer la patte support « a » pour réaliser cette condition.

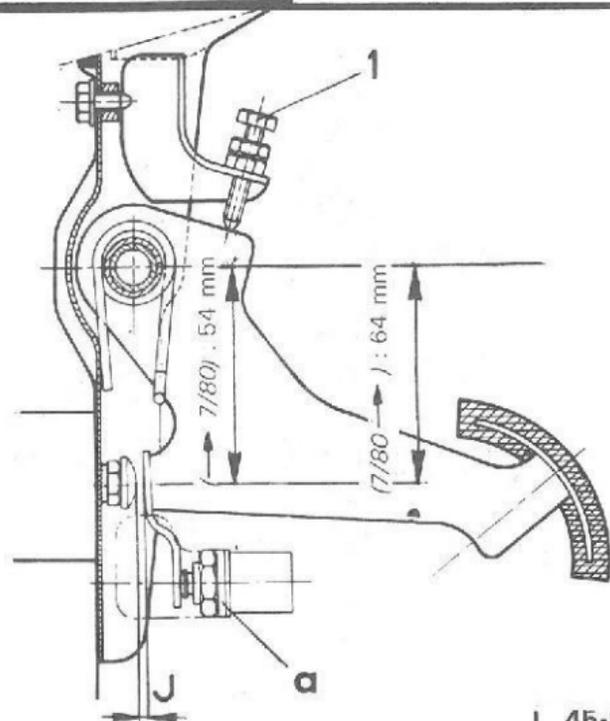
PURGE DE FREINS : ( voir pages 138 et 139 ).



G. 45-4

CX

## FREINAGE



L. 45-2

Frein	AVANT	ARRIERE	
	Tous Types	Berlines (9/77 → )	Breaks
ϕ 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 <sup>2</sup>	18,5 cm <sup>2</sup>	36 cm <sup>2</sup>
Plaquettes ( → 7/80 )	TEXTAR T 254 FERODO 748	TEXTAR T 254 FERODO 748	
Plaquettes (7/80 → )	TEXTAR T 288	TEXTAR T 288	

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

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

## FREINAGE

CX

Limiteur de freinage arrière sur véhicules TT sauf Berlins avec moteur 829.

Respecter une monte identique de disques sur un même essieu (NT. 79-106 MA).

### Réglage de la pédale de frein :

Agir sur la vis ( 1 ) pour obtenir un jeu J de : 0,05 à 3 mm ( page 136 ).

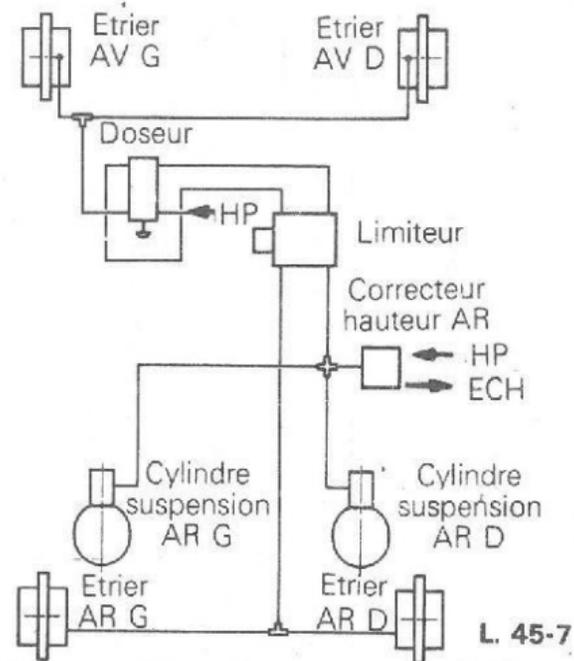
**Réglage du contacteur de « stop » :** les lampes doivent s'allumer dès que la pédale arrive au contact du doseur. Sinon, orienter la patte « a » ( page 136 ).

**Frein de sécurité :** Réglage des plaquettes : Cellès-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 )				

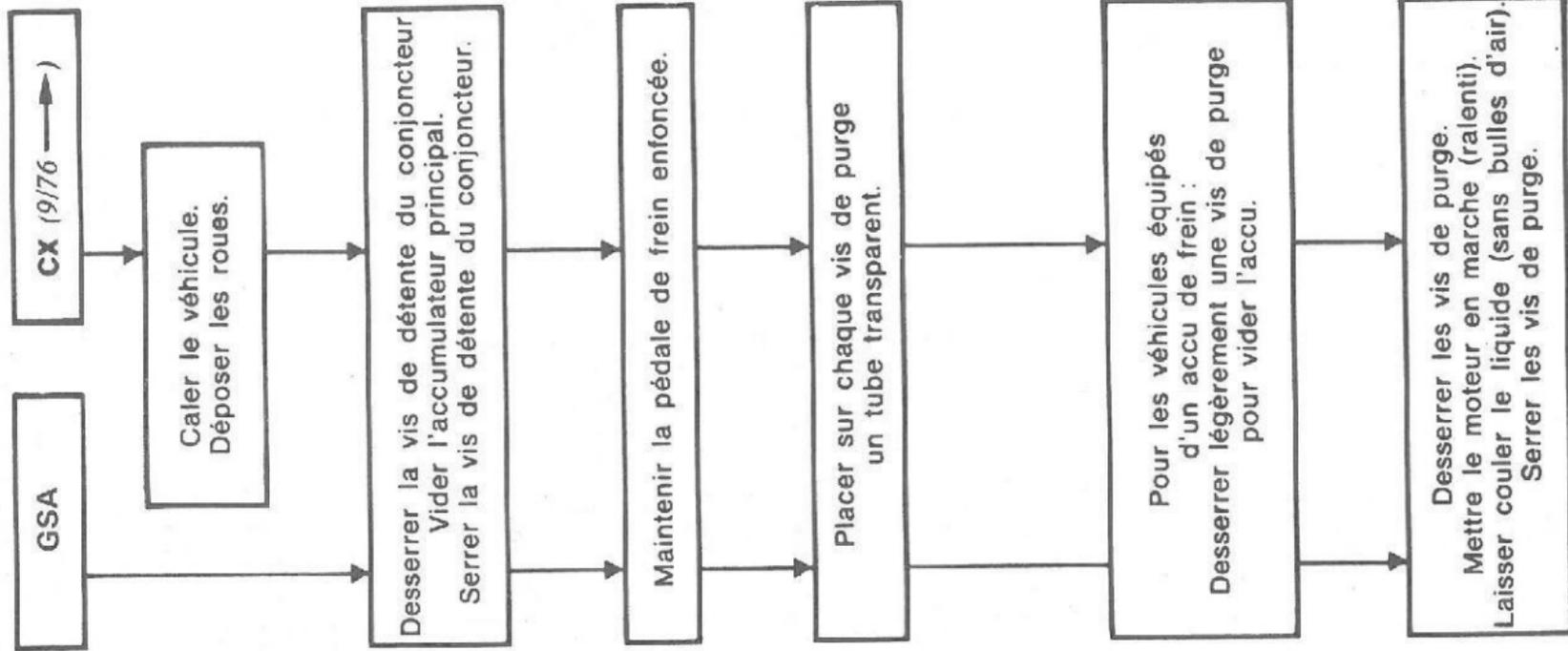


L. 45-7

GSA - CX

## PURGE DES FREINS

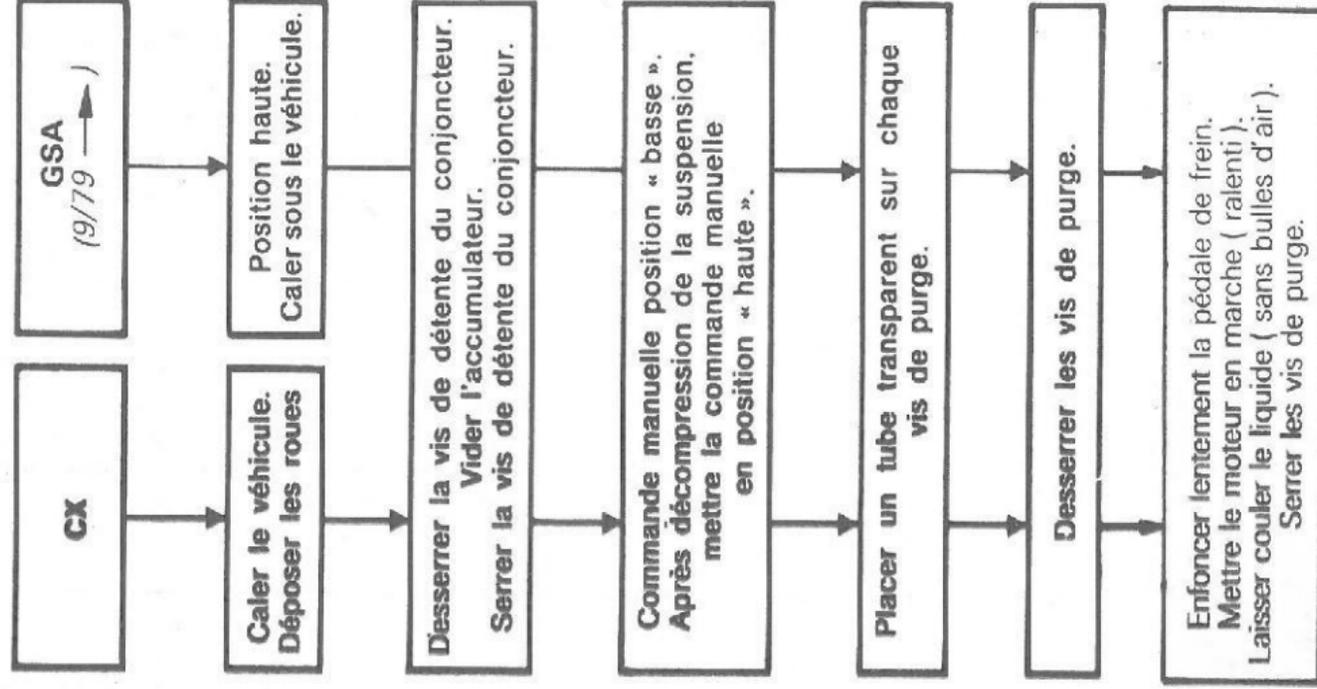
## Freins avant



## PURGE DES FREINS

GSA - CX

## Freins arrière

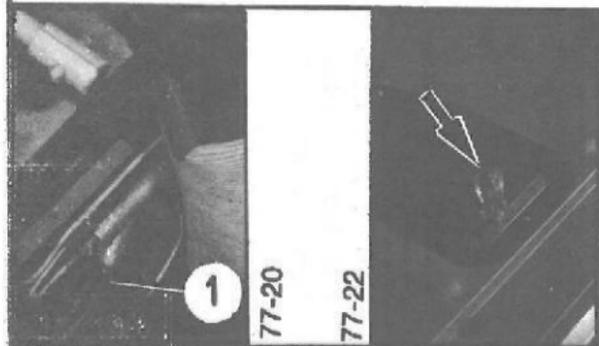


**NOTA :** Dans certains cas, il est nécessaire de lever légèrement une roue arrière, pour permettre l'alimentation de la suspension arrière.

**REMARQUE :** Sur les véhicules « G » équipés d'une vanne de sécurité, la purge des freins arrière s'effectue sous pression.

TOUS TYPES		TABLEAU DE TARAGE DES ORGANES				
Véhicules	Conjoncteur-Disjoncteur		* Accu principal	Mano-contact	Vanne de sécurité	Accu de freins
	Conjonction	Disjonction				
GSA	140 à 150 bars	165 à 175 bars	$62 \begin{smallmatrix} +2 \\ -32 \end{smallmatrix}$ bars	75 à 95 bars	70 à 90 bars	$62 \begin{smallmatrix} +2 \\ -32 \end{smallmatrix}$ bars
CX TT sauf embrayage assisté					110 à 130 bars	
CX embrayage assisté					70 à 90 bars	

\* Il est impératif d'adapter le mano-contact adéquat, lors du remplacement d'accu principal.



MISE HORS-PRESSION DES CIRCUITS HYDRAULIQUES DE SUSPENSION			
Véhicules G TT	Position du véhicule	Vis de détente du conjonct./dis.	Position de la commande des hauteurs
Avec vanne de sécurité	Haute Véhicule calé	Desserrée	Route - Le véhicule repose sur les cales
Avec vanne de sécurité et vis de purge	Route	Desserrée	Route - Ouvrir la vis de purge ( 1 ) Agir sur le correcteur ( → ) pour vider le circuit arrière

## BLOCS PNEUMATIQUES - AMORTISSEURS

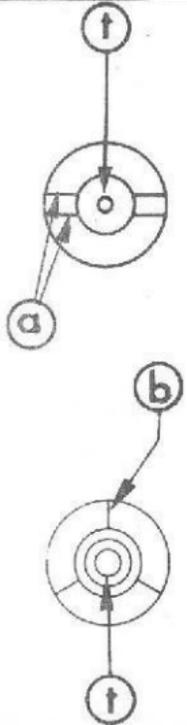
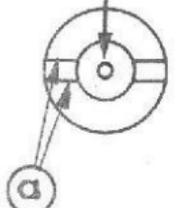
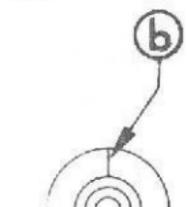
GSA

	Véhicules	Type	Tarage ( bar )	Repères			
				Couleur sur étiquette	Sur amortisseur		
Avant	GSA Tous Types	Tôle emboutie 400 cm <sup>3</sup>	55 <sup>+5</sup> -10	Pays froids et Grande-Export. :			
				vert	marron	vert	Sans repère  φ t = 1,5 mm
Autres pays :							
vert	vert		vert				
Arrière	GSA Tous Types sauf Entreprise		35 <sup>+5</sup> -10	Pays froids et Grande Export. :			
				bleu	marron	blanc	1 rainure (a) ( voir schéma )  φ t = 1,1 mm
	Autre pays :						
bleu	bleu	blanc					
	GSA Break Entreprise			bleu	marron	violet	Sans repère  φ t = 1,1 mm



CX TT

## BLOCS PNEUMATIQUES AVANT - AMORTISSEURS

	Véhicules		$\phi$ pistons avant (mm)	Blocs pneumatiques avant			
	Type	Voie AV (mètre)		Tarage (bar)	Repères sur amortisseur	Repères couleur sur étiquette	Type volume
	Berlines avec moteur Type 829	normale 1,474	35	70 <sup>+2</sup> <sub>-25</sub>	2 rainures « a » $\phi t = 1,8$	* Vert - Vert - Blanc Vert - Marron - Blanc	Emboutie 500 cm <sup>3</sup>
		élargie 1,514		75 <sup>+2</sup> <sub>-27</sub>	2 rainures « b » $\phi t = 2$	* Vert - Blanc - Blanc * Marron - Marron - Blanc	
	Berlines avec moteur Type M sauf GTi	normale 1,474	35	75 <sup>-2</sup> <sub>+27</sub>	2 rainures « a » $\phi t = 1,8$	* Vert - Vert - Vert * Vert - Marron - Vert	
		élargie 1,514	37		3 rainures « b » $\phi t = 2$	* Vert - Blanc - Blanc * Marron-Marron-Blanc	
	Berlines GTi	normale 1,474	35	75 <sup>+2</sup> <sub>-27</sub>	Sans rainure $\phi t = 1,5$	* Vert - Vert - Gris * Vert - Marron - Gris	
		élargie 1,514	37		3 rainures « b » $\phi t = 1,65$	* Vert - Vert - Orange * Vert - Marron - Orange	
	Berlines Prestige	normale 1,474	35	75 <sup>+2</sup> <sub>-27</sub>	2 rainures « a » $\phi t = 1,8$	Vert - Marron - Vert	
		élargie 1,514	37		3 rainures « b » $\phi t = 2$	Marron - Marron - Violet	

\* Véhicules équipés de chauffage - 30°, et, éventuellement Export et Pièces de Rechange.

## BLOCS PNEUMATIQUES AVANT - AMORTISSEURS

CX TT

Véhicules		φ pistons avant (mm)	Blocs pneumatiques avant				Type volume
Type	Voie AV (mètre)		Tarage (bar)	Repères sur amortisseur	Repères couleur sur étiquette		
<b>Breaks Tous Types</b>	normale 1,474	35	75 <sup>+2</sup> <sub>-27</sub>	1 rainure « c » φ t = 1,8	Vert - Vert - Violet * Vert - Marron - Violet	Emboutie 500 cm <sup>3</sup>	
<b>Breaks avec moteur Type 829</b>	élargie 1,514	35	75 <sup>+2</sup> <sub>-27</sub>	3 rainures « b » φ t = 2	Vert - Vert - Rose * Vert - Marron - Rose		
<b>Breaks avec moteur Type M</b>	élargie 1,514	37	75 <sup>+2</sup> <sub>-27</sub>	3 rainures « b » φ t = 2	Vert - Vert - Rose * Vert - Marron - Rose		

\* Véhicules équipés de chauffage - 30°, et, éventuellement, Export et Pièces de Rechange.

NOTA : Avec la monte de pneus TRX, la voie avant ( élargie ) mesure 1,522 m.



CX TT

## BLOCS PNEUMATIQUES ARRIERE - AMORTISSEURS

	Véhicules	$\phi$ pistons arrière (mm)	Blocs pneumatiques arrière			Type volume
	Type		Tarage (bar)	Repères sur amortisseur	Repères couleur sur étiquette	
	Berlines sauf GTi et Prestige	35	40 <sup>+2</sup> <sub>-15</sub>	2 rainures « a » $\phi t = 1,4$	Bleu - Bleu - Bleu * Bleu - Marron - Bleu	Emboutie 500 cm <sup>3</sup>
	Berlines GTi	35	40 <sup>+2</sup> <sub>-15</sub>	Sans rainure $\phi t = 1,25$	Bleu - Bleu - Gris * Bleu - Marron - Gris	
	Berlines Prestige	35	40 <sup>+2</sup> <sub>-15</sub>	2 rainures « a » $\phi t = 1,4$	Bleu - Marron - Bleu	
	Breaks Tous Types	42	35 <sup>+2</sup> <sub>-10</sub>	2 rainures « d » $\phi t = 1,65$	Cercle de peinture noire	Vissée 700 cm <sup>3</sup>

\* Véhicules équipés de chauffage - 30°, et, éventuellement, Export et Pièces de Rechange.

## MANO-CONTACT DE CIRCUIT HYDRAULIQUE

TOUS TYPES

Véhicules	Emplacement	Tarage	Couple de serrage
<b>GSA TT</b>	Vanne de sécurité	Le témoin s'allume entre : 95 et 75 bars	1,1 à 1,2 m.daN
<b>CX TT</b>	Vanne de sécurité		

## A - LNA - VISA

## ALTERNATEURS - REGULATEURS

Vehicules	Alternateur	Regulateur	Vitesse Alt./Mot.	Débit tr/mn moteur	Régulation
A TT	DUCELLIER 7532 PARIS-RHÔNE A 11 M 12 FEMSA ALN 12-1 ISKRA AAG 0702	DUCELLIER 8366 (2 CV) DUCELLIER 8347 (Dyane) PARIS-RHÔNE AYC 213 FEMSA GRO 12-4	1,8/1	Sous 14 volts 6 A à 1050 tr/mn 22 A à 2350 tr/mn 28 A à 4450 tr/mn	13.6 à 14.2 volts à 22° C à 2800 tr/mn moteur
TT VISA 4 CV LNA	DUCELLIER 512 008 PARIS-RHÔNE A 12 M 11 (→ 7/80) PARIS-RHÔNE A 12 M 17 (7/80 →)	DUCELLIER 511 004 PARIS-RHÔNE YL 123 (→ 7/80) PARIS-RHÔNE YL 143 (7/80 →)	2/1	Sous 13,5 volts 14 A à 900 tr/mn 26 A à 1500 tr/mn 31 A à 4000 tr/mn	13.8 à 14,5 volts à 22° C à 3000 tr/mn moteur
TT VISA Super VISA II L	DUCELLIER 512 010 PARIS-RHÔNE A 12 M 9 (→ 7/80) PARIS-RHÔNE A 12 M 16 (7/80 →)	DUCELLIER 511 004 PARIS-RHÔNE YL 123 (→ 7/80) PARIS-RHÔNE YL 143 (7/80 →)	2/1	Sous 13,5 volts 14 A à 900 tr/mn 26 A à 1500 tr/mn 31 A à 4000 tr/mn	

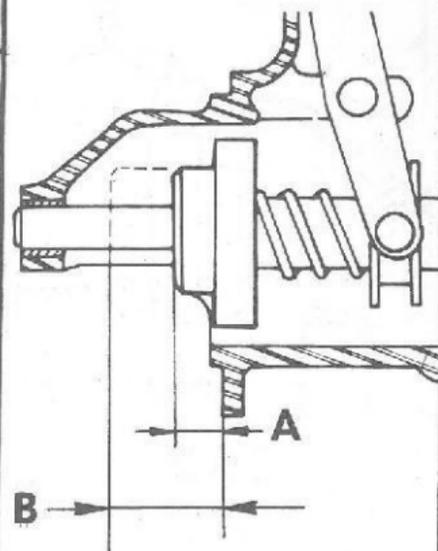
- NOTE : 1. Véhicules **A TT sauf Méhari** : Régulateur électromagnétique - Voltmètre thermique.  
 Véhicules **Méhari** : Régulateur électromagnétique - Voyant de charge avec système électronique incorporé.  
 Véhicules **VISA TT - LNA** : Régulateur électronique incorporé à l'alternateur - Voyant de charge.
2. **Voyant de charge** : S'allume pour un manque ou un excès de charge. ( Voir page 155 ).
3. **Alternateur avec REI** (7/80 →) : Connecteur sur régulateur avec fiche de 5 mm ( + ) et fiche de 6,3 mm ( lampe ).

## DEMARREURS

A - LNA - TT VISA Spécial ou Club

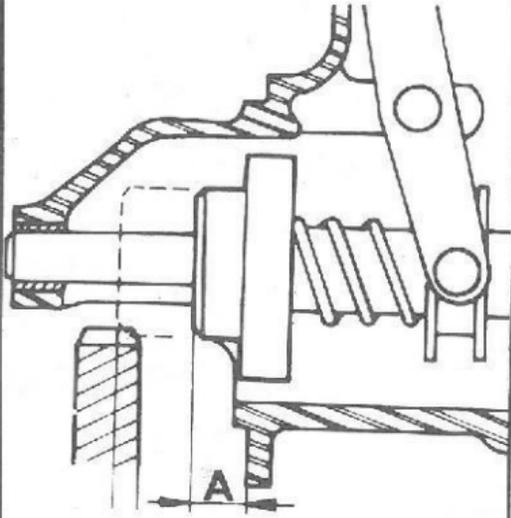
Véhicules	Démarreur	φ mini collecteur	I absorbée couple bloqué	Réglage lanceur	
				A mm maxi	B mm mini
A TT	DUCELLIER 6202	collecteur plat	310 A	21,5 ± 0,5	31 ± 0,5
	PARIS-RHONE D 8 E 148	34,5	340 A	21,8	31
	ISKRA ZB 4 12/06/9	31	280 A	22	
	FEMSA MTA 12-30			21,5	
LNA	FEMSA MTA 12-40		325 A	21,5	
	MAGNETI MARELLI 63 220 505			19,2	31,1
VISA et VISA II Club Spécial	DUCELLIER 532 012		310 A	21,5 ± 0,5	32 ± 0,5
	PARIS-RHONE D 8 E 154		340 A	21,8	31
	ISKRA AZE 308			22	33
	FEMSA MTA 12-40		325 A	21,5	
	MAGNETI MARELLI 63 220 505			19,2	31,1

A. 53-27



## TT VISA Super

## DEMARREURS

	Véhicules	Démarreur	$\phi$ mini collecteur	I absorbée couple bloqué	Réglage lanceur	
					A mm maxi	B mm mini
	TT VISA Super sauf X ( $\rightarrow$ 4/81)	DUCELLIER 6216 } Pays		350 A	$16 \pm 0,5$	$26,5 \pm 0,5$
		PARIS-RHONE D 8 E 107 } tempérés		350 A	$15 \pm 0,8$	16
		DUCELLIER 6220 } Pays		400 A	16	$27 \pm 0,5$
		PARIS-RHONE D 8 E 117 } froids		320 A	$15 \pm 0,8$	$27,2 \pm 0,5$
	VISA II Super E II L	DUCELLIER 6220		400 A	16	$27 \pm 0,5$
		PARIS-RHONE D 8 E 117		320 A	$15 \pm 0,8$	$27,2 \pm 0,5$
	VISA et VISA II Super X	DUCELLIER 532 014		360 A	16	$27 \pm 0,5$
		PARIS-RHONE D 8 E 151		360 A	15,75	26,64

A. 53-27

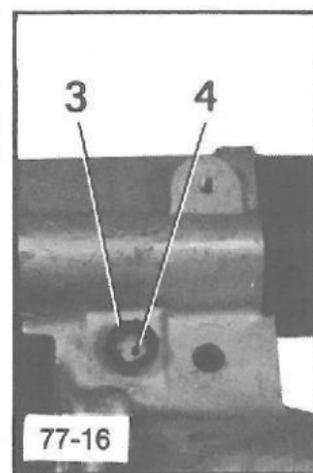
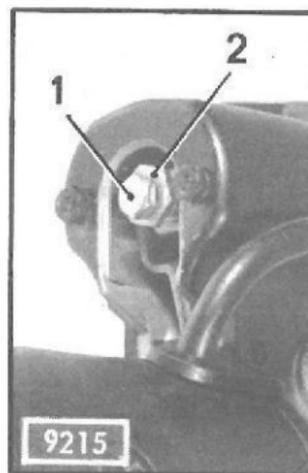
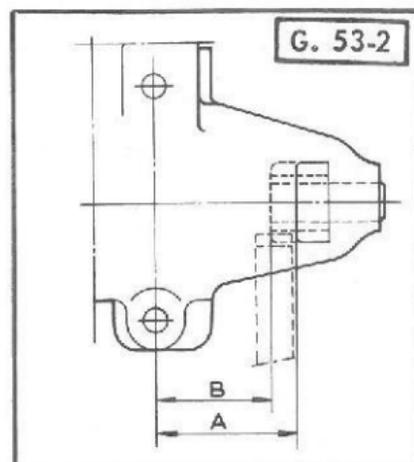
## ALTERNATEURS A REGULATEUR INCORPORE

GSA

Véhicules	Alternateur Type 40 ampères	Rapport vitesse alt./mot.: 1,77/1	Régulateur Incorporé à l'alternateur	Régulation
<b>GSA 1300</b> (←→ 7/80)	DUCELLIER 514 006 PARIS-RHONE A 12 R 38 ou A 12 RP 73 A MOTOROLA 9 AR 2748	Sous 13,5 volts 20,5 A à 1000 tr/mn moteur 30 A à 1840 tr/mn moteur 37 A à 3670 tr/mn moteur 38,5 A à 4900 tr/mn moteur	DUCELLIER 511 007 PARIS-RHONE YL 131 MOTOROLA 9 RC 7053	A 3670 tr/mn moteur en intensité croissante de 5 à 32 A 13,8 à 14,5 volts à 22° C
<b>GSA TT</b> (7/80 → 7/81)	DUCELLIER 514 006 PARIS-RHONE A 12 R 46 MOTOROLA 9 AR 2828		DUCELLIER 511 007 PARIS-RHONE YN 141 MOTOROLA 9 RC 7074	
		<b>Rapport vitesse alt./mot. : 2/1</b>		
<b>GSA TT</b> (7/81 → )	DUCELLIER 514 006 PARIS-RHONE A 12 R 46 MOTOROLA FEMSA ALP 12 X-17	Sous 13,5 volts 20,5 A à 900 tr/mn moteur 30 A à 1650 tr/mn moteur 37 A à 3250 tr/mn moteur 38,5 A à 4350 tr/mn moteur	DUCELLIER 511 007 PARIS-RHONE YL 141 MOTOROLA FEMSA 335 44-2	A 3250 tr/mn moteur en intensité croissante de 5 à 32 A : 13,8 à 14,5 volts à 22° C

GSA

DEMARREURS ( Position lanceur )



	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.

## ALTERNATEURS A REGULATEUR INCORPORE

CX TOUS TYPES

Véhicule	Type	Alternateur	Régul.	Vit. Alt/mot	Débit tr/mn moteur sous 13,5 volts			
<b>CX moteur 829</b> <i>(sauf Climat)</i>	72 A	SEV PARIS-RHONE A14 N22 <i>(7/80 →)</i>	YL 139	2,12/1	35 A	62 A	70 A	72 A
<b>CX moteur 829</b> <i>(Climat 7/80 →)</i>	80 A	PARIS-RHONE A14 N10	YL 139		750 tr/mn	1420 tr/mn	2840 tr/mn	3790 tr/mn
<b>CX 2400 Carbu base</b>	72 A	DUCELLIER 516 013 <i>(7/80 →)</i>	511008	2,18/1	930 tr/mn	1375 tr/mn	2750 tr/mn	3670 tr/mn
<b>CX 2500 Di sauf BV 5</b>				2,54/1	39 A 800 tr/mn	59 A 1180 tr/mn	66,5 A 2360 tr/mn	68 A 3150 tr/mn
<b>CX 2400 I.E</b>	80 A	PARIS-RHONE A 14 N 2 <i>(7/80 →)</i>	YL 140	2,03/1	920 tr/mn	1480 tr/mn	2960 tr/mn	3950 tr/mn
<b>CX 2400 Carbu-Climat</b>				2,18/1	860 tr/mn	39 A 1380 tr/mn	66 A 2750 tr/mn	75 A 3680 tr/mn
<b>CX 2500 BV 5-Climat</b>				2,35/1	800 tr/mn	1280 tr/mn	2550 tr/mn	3400 tr/mn
<b>CX 2400 Super Climat.</b>	100 A	PARIS-RHONE A14 R46	YL 142	2,18/1	900 tr/mn 56 A	1850 tr/mn 85 A	2750 tr/mn 95 A	3700 tr/mn 100A
<b>CX 2400 Super Climat.</b> 2 × 80 A	2 <sup>e</sup> Alt 80 A	PARIS-RHONE A14 R43	YL 417	2,18/1	1375 tr/mn 66 A	2750 tr/mn 75 A	3670 tr/mn 77 A	

Tension régulée : 13,8 à 14,5 volts de 8 à 65 A ( type 72 A ), de 8 à 72 A ( type 80 A ), de 8 à 90 A ( type 100 A ) à 6000 tr/mn alternateur.

## CX Tous Types

## DEMARREURS

## Réglage du lanceur

Véhicule	Démarreur	Réglage du lanceur			
		A (mm)	B (mm)	CX 2400-2500	CX moteur type 829
<b>CX moteur type 829</b>	DUCELLIER 532 004 PARIS-RHONE D 8 E 140	4,7 mini	6,1 mini		
<b>CX 2400</b> <i>(sauf I.E)</i>	DUCELLIER 6236 PARIS-RHONE D 9 E 21 A REDUCTEUR M 002 T 50 481	30,5 maxi	43,7 mini		
<b>CX 2400</b> <i>I.E.</i>	DUCELLIER 534 009 (1/80 →) PARIS-RHONE D 9 E 21 (1/80 →) A REDUCTEUR M 002 T 50 481				
<b>CX 2500 Diesel</b>	PARIS-RHONE D 11 E 177 (5/80 →) DUCELLIER 538 006	29,9 maxi	39,5 mini		

## CIRCUIT DE CHARGE

Tous types sans régulateur incorporé

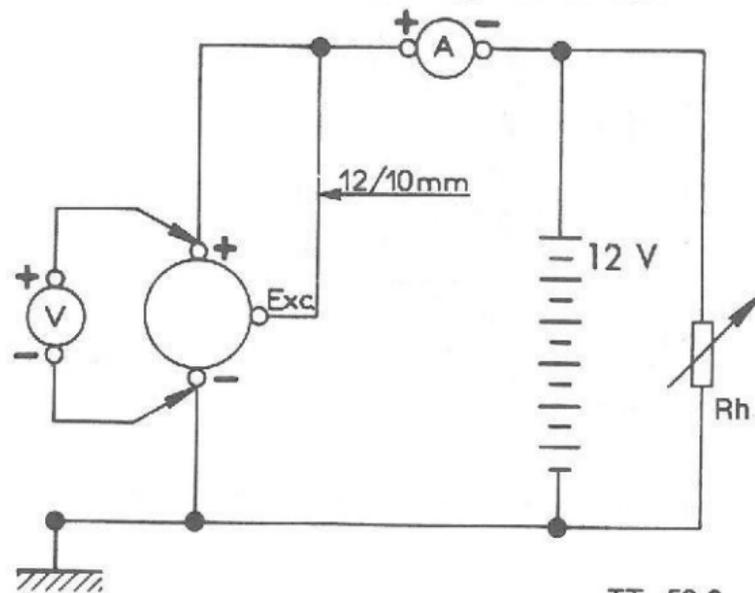
## CONTROLE DU DEBIT D'UN ALTERNATEUR

Réaliser le branchement ci-contre, à l'aide d'un voltmètre **V**, d'un ampèremètre **A** et d'un rhéostat **Rh**.

**Sur véhicule : Contrôle du débit, (batterie bien chargée).**

Pour mesurer le débit de l'alternateur, en fonction des références pour chaque véhicule, faire croître progressivement le régime moteur et agir sur le rhéostat pour maintenir la tension à 14 volts.

Schéma de montage de contrôle

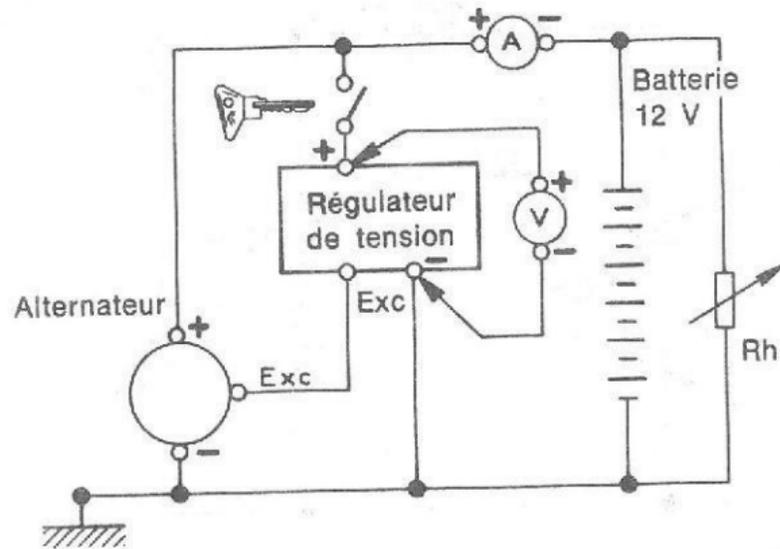


TT. 53-2

## Tous types sans régulateur incorporé

## CIRCUIT DE CHARGE

Schéma de montage de contrôle



TT. 53-1

## CONTROLE D'UN REGULATEUR DE TENSION

Réaliser le branchement ci-contre, à l'aide d'un ampèremètre **A**, d'un voltmètre **V** et d'un rhéostat **Rh**.

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

## CIRCUIT DE CHARGE

Tous Types avec régulateur incorporé

**CONTROLES ( Batterie bien chargée ) :**

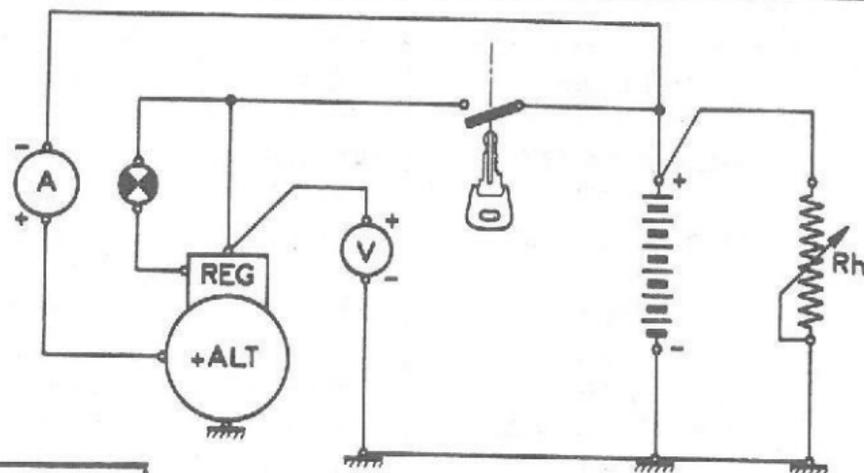
Réaliser le branchement des appareils de contrôles : voltmètre, ampèremètre, rhéostat.

**Débit :**

Faire croître le régime et mesurer les points en maintenant la tension à 13,5 volts par le rhéostat.

**Régulation :**

Régler le régime moteur et agir sur le rhéostat pour faire croître le débit.

**Voyant de charge :**

			12,8	13,3	15	15,5
Tension ↗	Témoin	allumé			éteint	allumé
Tension ↘	Témoin	allumé		éteint		allumé
		11,4	11,9	14,5	15,5	

V. 53-1

**NOTES TECHNIQUES ET D'INFORMATION 10/80 → 9/81**

<b>Véhicules</b>	<b>Date</b>	<b>Numéro</b>	<b>Note</b>	<b>Objet</b>
<b>Acadiane GPL</b>	<i>06/09/80</i>	<b>80-212 A</b>	<b>NT</b>	Acadiane GPL
<b>2 CV</b>	<i>01/07/81</i>	<b>81-213 A</b>	<b>NT</b>	Année Modèle 1982
<b>Dyane-Acadiane</b>	<i>01/07/81</i>	<b>81-214 A</b>	<b>NT</b>	Année Modèle 1982
<b>LNA</b>	<i>03/11/80</i>	<b>80-18 RB</b>	<b>NT</b>	Roulements de roue arrière
<b>LNA</b>	<i>17/11/80</i>	<b>80-19 RB</b>	<b>NT</b>	Segmentation - Pistons
<b>LNA</b>	<i>19/12/80</i>	<b>80-20 RB</b>	<b>NT</b>	Roulements de boîte de vitesses
<b>LNA Entreprise</b>	<i>09/03/81</i>	<b>81-21 RB</b>	<b>NT</b>	Nouveau véhicule ( caractéristiques )
<b>LNA</b>	<i>25/05/81</i>	<b>81-22 RB</b>	<b>NT</b>	Étanchéité du carter moteur
<b>LNA</b>	<i>01/07/81</i>	<b>81-23 RB</b>	<b>NT</b>	Année Modèle 1982
<b>LNA</b>	<i>09/02/81</i>	<b>81-06 RB</b>	<b>NI</b>	Carburateur avec surpresseur de cuve
<b>VISA Spéc. et Club</b>	<i>03/11/80</i>	<b>80-09 VD 1</b>	<b>NT</b>	Roulements de roue arrière
<b>VISA Spéc. et Club</b>	<i>17/11/80</i>	<b>80-10 VD 1</b>	<b>NT</b>	Segmentation - Pistons
<b>VISA Spéc. et Club</b>	<i>19/12/80</i>	<b>80-11 VD 1</b>	<b>NT</b>	Roulements de boîte de vitesses
<b>VISA II Spéc. et Club</b>	<i>02/04/81</i>	<b>81-12 VD 1</b>	<b>NT</b>	Nouveaux véhicules

VISA II Spéc. et Club	25/05/81	81-13 VD 1	NT	Etanchéité du carter moteur
VISA II Spéc. et Club	01/07/81	81-14 VD 1	NT	Année Modèle 1982
VISA II Spéc. et Club	29/01/81	81-04 VD 1	NI	Schémas électriques
VISA Super	03/11/80	80-12 VD 2	NT	Roulements de roue arrière
VISA II Super E-X	02/04/81	81-13 VD 2	NT	Nouveaux véhicules
VISA II Super E-X	06/04/81	81-14 VD 2	NT	Travaux à la révision des 1000 kms
VISA II TT	01/07/81	81-15 VD 2	NT	Année Modèle 1982
VISA II Super X	15/09/81	81-16 VD 2	NT	Boîte de vitesses à 5 rapports
VISA II Super E-X	22/07/81	81-03 VD 2	IR	Placage des bandeaux latéraux
GSA	19/11/80	80-09 GX	NT	Boîte de vitesses
GSA	23/03/81	81-10 GX	NT	Transmissions
GSA	01/07/81	81-11 GX	NT	Modèles 1982
GSA	01/07/81	81-12 GX	NT	Travaux à la révision des 1000 kms
GSA	22/07/81	81-13 GX	NT	Roulement de moyeu avant
GSA	15/09/81	81-14 GX	NT	Butée de débrayage
GSA	23/02/81	81-04 GX	NI	Remise en état rideau de tablette arrière
GSA	21/04/81	81-05 GX	IR	Commande de vitesses bruyante

CX BV. 4	17/11/80	80-153 MA	NT	Modifications
CX BV. 5	17/11/80	80-154 MA	NT	Modifications
CX TT	06/10/80	80-155 MA	NT	Pivot - Etriers avant
CX TT D à G	06/10/80	80-156 MA	NT	Doseur de freinage
CX Réf.-Ath.-Bk	20/10/80	80-157 MA	NT	Etanchéité du vilebrequin
CX 2500 DI	20/10/80	80-158 MA	NT	Ressorts de rappel de soupapes
CX TT	29/01/81	81-159 MA	NT	Nouvel habillage fixe de caisse
CX BV. 5	19/12/80	80-160 MA	NT	5 <sup>eme</sup> rapport ( 2 <sup>eme</sup> possibilité )
CX 2500 Di	19/12/80	80-161 MA	NT	Disque d'embrayage
CX TT sf. Réf.-Ath.	14/01/81	81-162 MA	NT	Groupe moteur
CX 2400 Carbu	19/12/80	80-163 MA	NT	Travaux à la révision des 1000 kms
CX Réf.-Ath.-Bk	19/12/80	80-164 MA	NT	Culasse et joint de culasse
CX Réf.-Ath. Bk	14/01/81	81-165 MA	NT	Carter inférieur renforcé
CX 2500 Di	29/01/81	81-166 MA	NT	Joint de culasse REINZ
CX Berl. TT	09/03/81	81-167 MA	NT	Carrosserie
CX 2500 Di	21/04/81	81-169 MA	NT	Moteur
CX cli.-BV. Auto.	21/04/81	81-170 MA	NT	Pompe HP. 5 pistons
CX TT	01/07/81	81-171 MA	NT	Année Modèle 1982

CX IE	01/07/81	81-172 MA	NT	Régulateur de vitesses
CX 2400 TT	22/07/81	81-173 MA	NT	Démarrreur
CX Réf.-Ath. Bk	22/07/81	81-174 MA	NT	Coussinets de ligne de vilebrequin
CX Réf.-Ath. Bk	15/09/81	81-175 MA	NT	Fixation et embrayage de compresseur
CX 2400 BV.A	15/09/81	81-176 MA	NT	Nouvelle fixation de diaphragme
CX TT	17/11/80	80- 59 MA	NI	Peinture
CX Di	17/11/80	80- 60 MA	NI	Schémas élect.-Caractéristiques-Contrôles
CX 2400 Carbu	17/11/80	80- 61 MA	NI	Carburateur à starter automatique
CX TT	19/12/80	80- 62 MA	NI	Conseils réparation moteur
CX Di	23/02/81	81- 63 MA	NI	Conseils réparation moteur
CX TT	14/01/81	81- 64 MA	NI	Conseils réparation carrosserie
CX TT	14/01/81	81- 65 MA	NI	Conseils réparation carrosserie
CX TT	09/03/81	81- 66 MA	NI	Conseils rép.-Tableau récap. radiateur refroid.
CX 2400 TT	14/01/81	81- 67 MA	NI	Boîte de vitesses automatique
CX Ess. TT	21/04/81	81- 68 MA	IR	Incident après coupure contact allumage
CX TT	05/05/81	81- 69 MA	IR	Isolation habitacle
CX TT	15/06/81	81- 70 MA	IR	Mauvaise tenue du becquet arrière
CX TT	15/06/81	81- 71 MA	IR	Difficulté remontage siège conducteur
CX TT	15/09/81	81- 73 MA	IR	Repérage difficile prise double sur BV.

TT	03/11/80	80- 93 TT	NI	AM. 81 Appellations commerciales et techniques
TT	19/12/80	80- 94 TT	NI	Carrosserie
TT	01/12/80	80- 95 TT	NI	Préconisations TOTAL
LNA-VISA Sp. et Cl.	01/12/80	80- 97 TT	IR	Pannes d'allumage
CX-GSA-VISA	01/07/81	81- 98 TT	IR	Bris d'une glace neuve
CX 2500 Di	22/07/81	81- 99 TT	IR	Incident voyant de préchauffage
TT	26/10/81	81-101 TT	IR	AM. 82 Appellations commerciales et techniques