

CITROËN 

83

N° MAN 008830

VOITURES PARTICULIERES

TRES IMPORTANT

Chaque année, nous rééditons le Carnet de Poche, duquel nous retirons
les renseignements concernant les véhicules les plus anciens.

Il est donc nécessaire de commander chaque année le nouveau Carnet
de Poche et de CONSERVER LES ANCIENS.

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 - BX - 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.

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

IMPORTANT

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

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

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

Automobiles CITROËN
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.ESSIEUX
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 7/79 →	KA	2 CV 6 Spécial ou Club	A 06/635	M 28/1 (602 cm ³)
DYANE	AY série CB 2/70 →	CB	Dyane 6	AM 2	M 28 (602 cm ³)
MEHARI	AY série CA 9/78 →	CA	Méhari	A 06/635	M 28/1 (602 cm ³)
	AY série CE 12/79 →	CE	Méhari 4 × 4		
3 CV Fourgonnette	AY série CD 2/78 →	CD	Acadiane	AM 2 A	M 28/1 (602 cm ³)
	AY série CD modifiée 8/80 →	CD	Acadiane fonctionnant au GPL	AM 2 A GPL	M 28/1 (602 cm ³)

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					Coussinets arrière de vilebrequin <i>1^{ère} possibilité : $\phi = 56$ mm</i> <i>2^e possibilité : $\phi = 55,75$ mm *</i>
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 :	Type moteur	Cylindrée	Repère	Arbre à cames	
	A 79/1	435 cc	39	perçé	
	M 28 - M 28/1	602 cc	42	perçé	
Repères arbre à cames	M 28 - M 28/1	602 cc	sans	non perçé avec cartouche extér.	
					* Repères : point rouge sur coussinets et « R » sur vilebrequin.

A

Poussoirs : { 1^{re} possibilité : $\varnothing = 24$ mm
 { 2^e 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 :

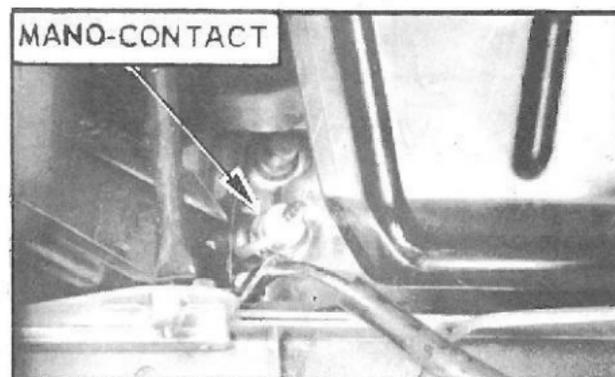
— A 06/635 5,5 à 6,5 bars à 6 000 tr/mn
 — AM 2, AM 2 A 5,5 à 6,5 bars à 6 500 tr/mn

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

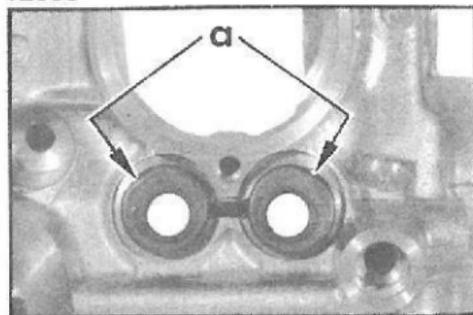
Contenance du carter : { Après vidange 2,4 litres
 { Après vidange et échange de la cartouche 2,7 litres

9244

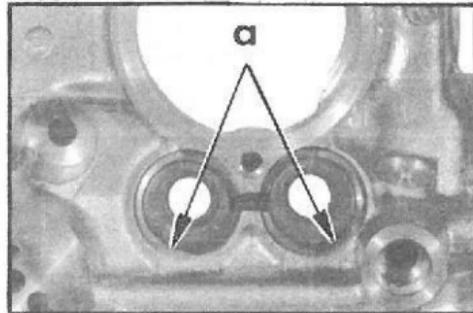


A

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 cm³), orienter les méplats « a » vers le haut.

Sur les moteurs AYA 2 (435 cm³), 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.

UR

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

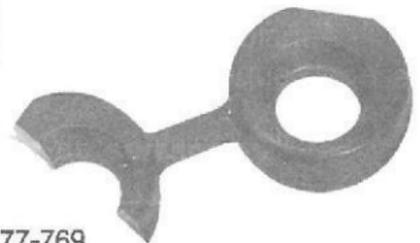
HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

JOINTS DE TUBES ENVELOPPES

A

MONTAGES SERIE



77-769

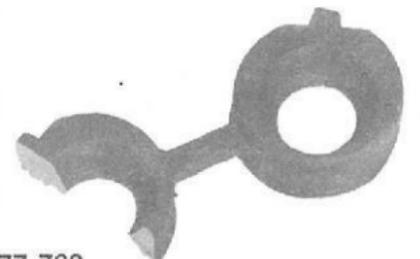
+



77-769

Ancien joint

Ancienne coupelle



77-769

+



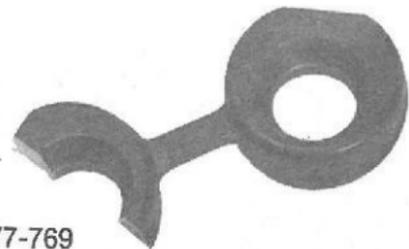
77-769

Nouveau joint

Nouvelle coupelle

PANACHAGES REPARATION

AUTORISE



77-769

+

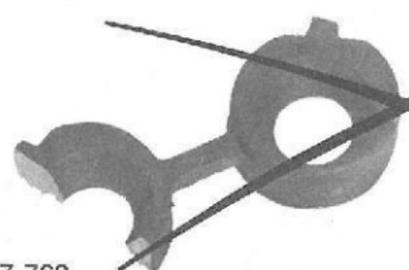


77-769

Ancien joint

Nouvelle coupelle

PROHIBE



77-769

+



77-769

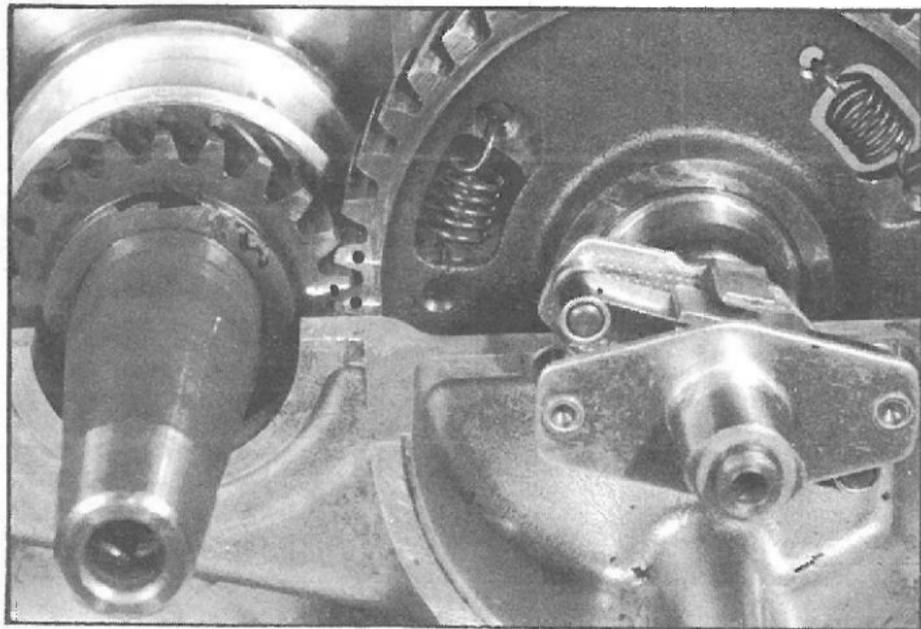
Nouveau joint

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 cm³ : 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.

LNA TT - VISA SUPER « E » et « L »

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
652 cm ³	RB série RD	LNA	RD	11/78 → 7/82	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 VJ	VISA II Spécial VISA II Club	VJ	3/81 → 7/82						
	RB série RF	LNA	RF	7/82	V 06/644	77	70	9.5/1	24,8 kW (34,5 ch DIN) à 5500 tr/mn	
	VD série VF	VISA VISA Club	VF	7/82						
1124 cm ³	RB série RG	LNA 11 E LNA 11 RE	RG	7/82	109/5 F XW 7	72	69	9,7/1	36 kW (50 ch DIN) à 5500 tr/mn	8,3 m.daN (8,6 m.kg DIN) à 2500 tr/mn
	VD série VG	VISA II Super E	VG	3/81 → 7/82	109/5 E XW 7	72	69	10,2/1 → 1/82	36 kW (50 ch DIN) à 5500 tr/mn	8,1 m.daN (8,4 m.kg DIN) à 2500 tr/mn
		VISA II L		7/81 → 7/82	→ 1/82					
VISA Super E VISA L	7/82	109/5 F XW 7 1/82 →		9,7/1 1/82 →	36 kW (50 ch DIN) à 5500 tr/mn					

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

IDENTIFICATION - CARACTERISTIQUES DES VEHICULES

VISA SUPER X - GT - CHRONO

	Designation aux Mines	Appellation Commerciale	Symbole Garantie	Dates de sortie	Plaque moteur	Alésage	Course	Rapport volum.	Puissance maxi ISO	Couple maxi ISO
1219 cm ³	VD série V I	VISA II Super X	VH	3/81 → 7/82	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 VL	VISA II Super X	VL	7/81 → 7/82						
1360 cm ³	VD série VS	VISA GT	VS	7/82	150 B XY 8	75	77	9,3/1	58 kW (80 ch DIN) à 5800 tr/mn	10,8 m.daN (11,2 m.kg DIN) à 2800 tr/mn
	VD série VR	VISA T CHRONO	VR	7/82	156 A XYR	75	77	10,2/1	67 kW (93 ch DIN) à 5800 tr/mn	12,2 m.daN (12,7 m.kg DIN) à 4500 tr/mn

LNA 652 cm² - VISA et VISA Club

POINTS PARTICULIERS

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

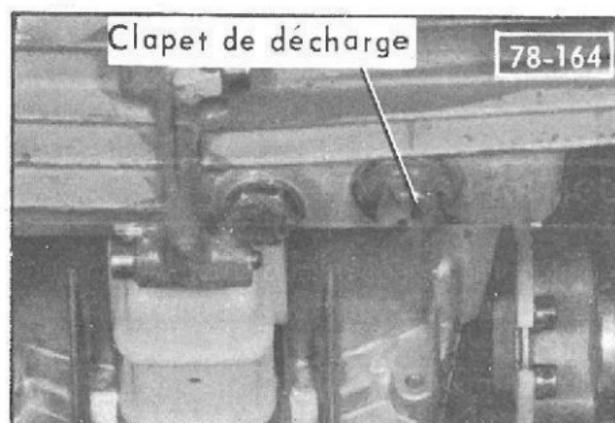
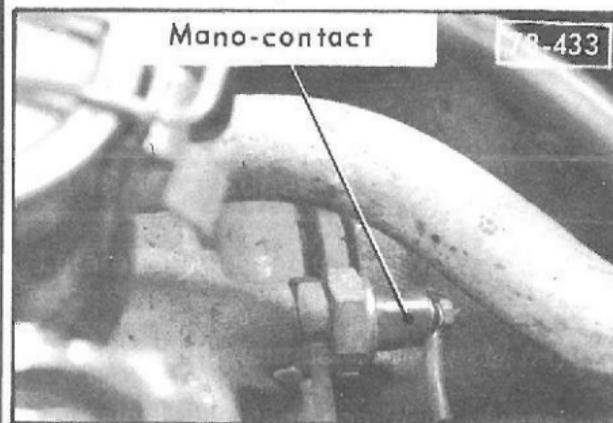
Pression d'huile moteur prise au mano-contact à 80° C :

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.



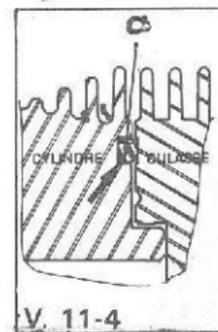
SUSPENSION MOTEUR - COUPLES DE SERRAGE - ETANCHEITE

LNA TT - VISA TT

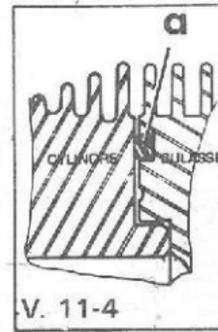
652 cm³ QUATRE POINTS1124 - 1219 - 1360 cm³ TROIS POINTS

ARRIERE sur BOITE DE VITESSES
LNA : 4,5 m.daN - VISA : 6,3 m.daN
AVANT sur MOTEUR
LNA : 4,2 m.daN - VISA : 5,3 m.daN

AVANT et ARRIERE GAUCHE
4,8 m.daN
AVANT DROIT
2,3 m.daN



NOUVELLE DISPOSITION



ANCIENNE DISPOSITION

ETANCHEITE CARTER - CYLINDRE : Moteur 652 cm³.

Par joints toriques : —→ 6/80.

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

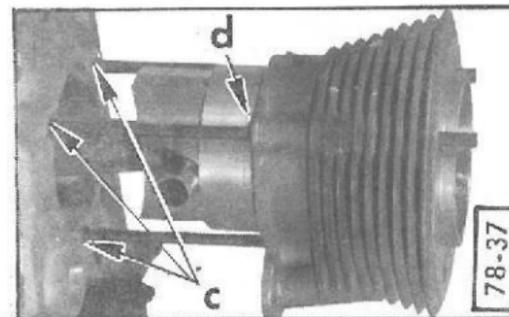
6/80 —→ : l'étanchéité entre carter et cylindre est assurée par un joint métaloplastique.

(Ce montage est prohibé sur carter prévu avec étanchéité par joints toriques).

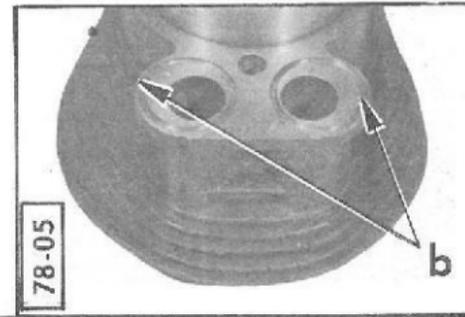
ETANCHEITE CYLINDRE - CULASSE.

Par joint torique « a » —→ 4/82 côté cylindre,

4/82 —→ côté culasse (nouvelle disposition).

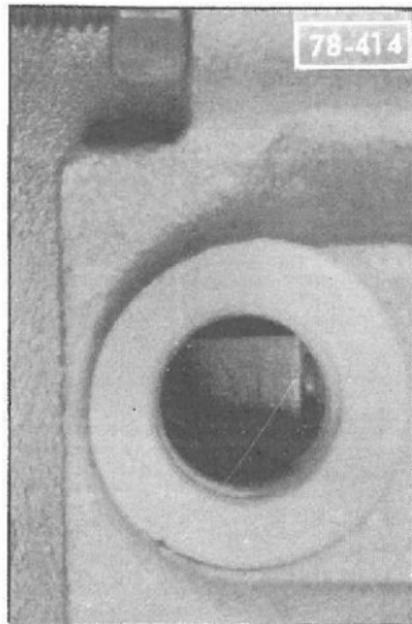
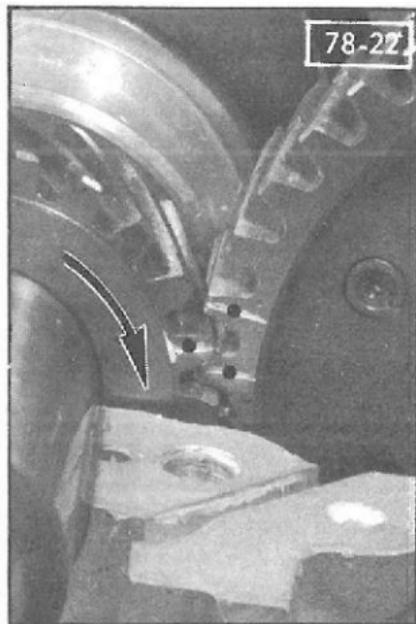


78-37



78-05

LNA 652 cm² - VISA et VISA Club



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

Contrôle de la dépression dans le carter :

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

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

DISTRIBUTION

Sens de rotation : →

Calage :

Faire correspondre les repères des pignons (voir photo).

Contrôle (moteur froid) :

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 652 cm³ - VISA et VISA Club**Carter :**

Etanchéité : LOCTITE 572 (FORMETANCH)

Vis de palier avant	1,7 m.daN
Vis de palier moteur (sauf palier avant)	3,7 m.daN
Bouchon de vidange	4 m.daN

Culasse :

1 ^{er} serrage	1 m.daN
2 ^{eme} serrage	1,9 m.daN

Couvre-culasse :

Ecrou borgne	0,6 m.daN
--------------------	-----------

Volant :

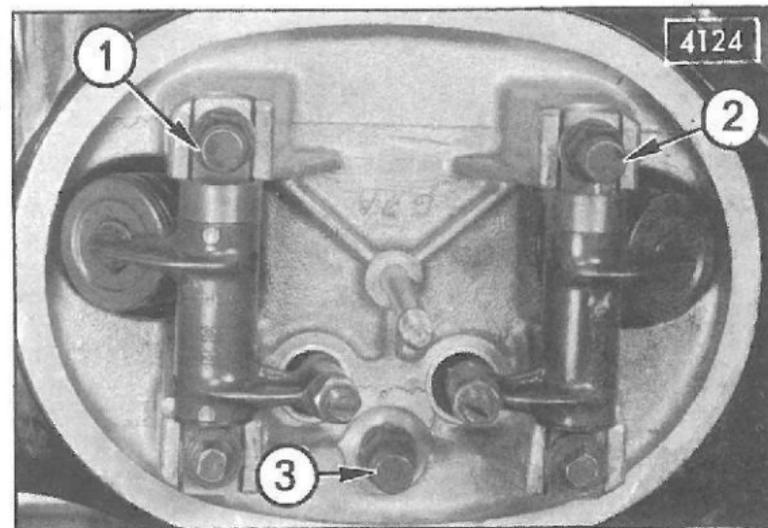
Vis de fixation du volant (à remplacer à chaque dépose (faces et filets graissés)	6,6 m.daN
---	-----------

Ordre de serrage des écrous de culasse :

① 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 - 2,55 mm - 2,60 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 cm³. 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 1219 cm³ et 1360 cm³, 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 VD2.

LNA 11 - VISA SUPER - GT - CHRONO

Pistons : Flèche repère orientée côté distribution.

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

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

Repère : Frappé côté allumeur :

Culasse : 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 : (Repère **A - B - K**) 0,20 mm : (Repère **C**).

Méthode de réglage : (voir page 54) Sens de rotation →

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

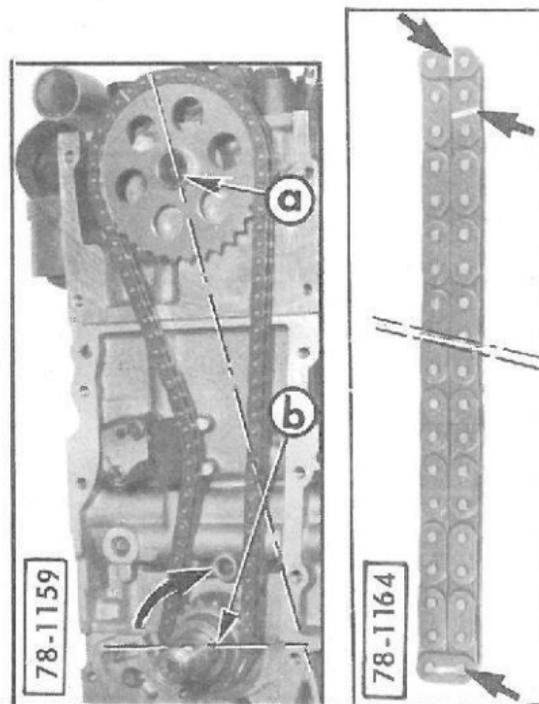
Huile : TOTAL GTS 15 W 40 ou TOTAL GTi Route-Ville 10 W 30.

Capacité : Après remise en état du groupe moto-propulseur : Avec BV4 = 4,5 litres

BV5 = 5,5 litres

Cartouche : Avec clapet by-pass incorporé 4/82 →

Moteur	Repère
109/5 XW 3 - 129/5 XW 5	B
109/5 E - 109/5 F XW 7	A
150 B XY 8	C
156 A XYR	K



LNA 11 - VISA SUPER - GT - CHRONO

CIRCUIT D'EAU

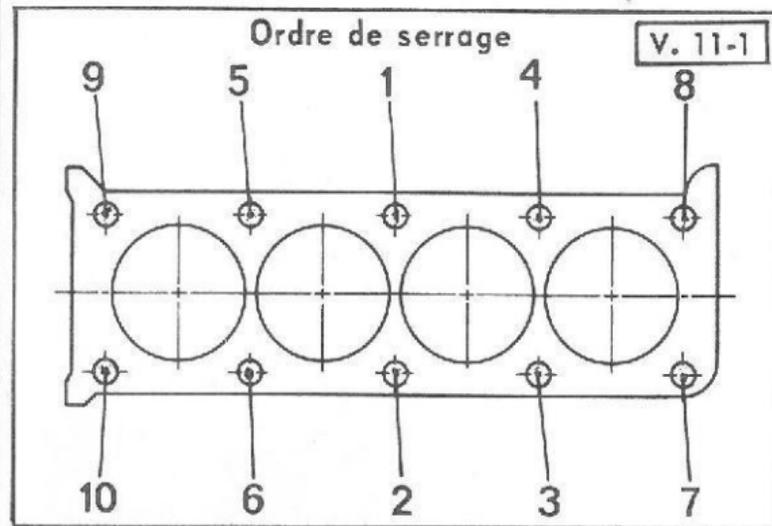
- Remplissage :** a) Robinet de chauffage ouvert, « LNA 11 » déposer les 2 bouchons de purge, faire le plein part la nourrice.
 b) Fermer la nourrice, poser et serrer les purges et, mettre en marche jusqu'à l'enclenchement du moto-ventilateur.
 Compléter si nécessaire.

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

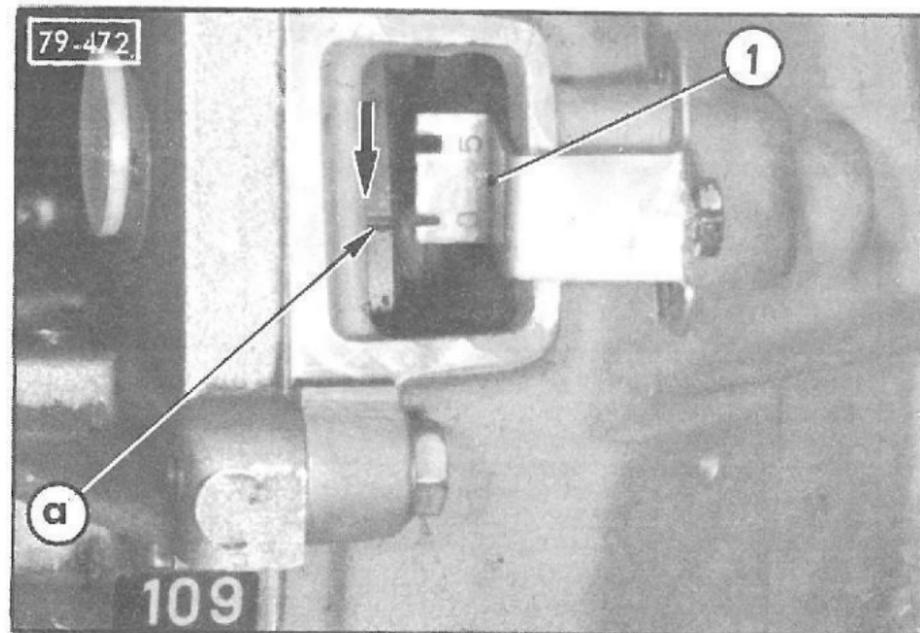
Vis de serrage culasse : → (moteur N° 44200)	6,8 m.daN
(moteur N° 44201 →)	7,6 m.daN
Vis de chapeau de bielle	3,8 m.daN
Vis de fixation du volant	6,8 m.daN
Ecrou de la poulie de vilebrequin	14 m.daN
Vis du carter de chapeau de paliers	5,3 m.daN
Vis de fixation de la roue d'arbre à cames et de l'excentrique de la pompe à essence	7,5 m.daN



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) et (Type 109/5 F).



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 ³	GX série YA	GSA	YA	7/81 →	GX série YE	GSA	YE	7/81 →	G 11/631
1300 cm ³	GX série YL	GSA Club - Pallas ou X 3	YL	7/79 → 7/81	GX série YS	GSA Club Break	YS	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 ³ ECO	GX série YL	GSA Spécial Pallas X1 X3	YL	7/81 →	GX série YS	GSA Spécial-Club	YS	7/81 →	G 13/646
	GX série YR	GSA C-Matic Club ou Pallas	YR	7/81 →	GX série YM	GSA Spécial (Entr.)	YM	7/81 →	
					GX série YV	GSA Club C-Matic	YV	7/81 →	

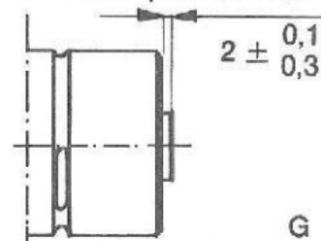
CARACTERISTIQUES MOTEURS

GSA

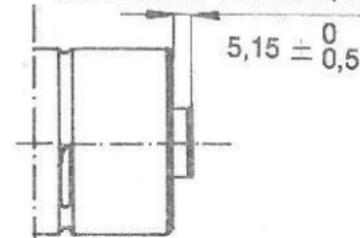
Type moteur	Cylindrée	Alésage	Course	Rapport volum.	Puissance maxi ISO	Couple maxi ISO	Puissance fiscale (CV)	
G 11/631	1130 cm ³	74	65,6	9/1	41 kW (56,5 ch DIN) à 5750 tr/mn	7,9 m. daN (8,1 m. kg DIN) à 3500 tr/mn	Boîte de vitesses 4 rapports = 6 CV	
G 13/625	1300 cm ³	79,4	65,6	8,7/1	47,8 kW (65 ch 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					47 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

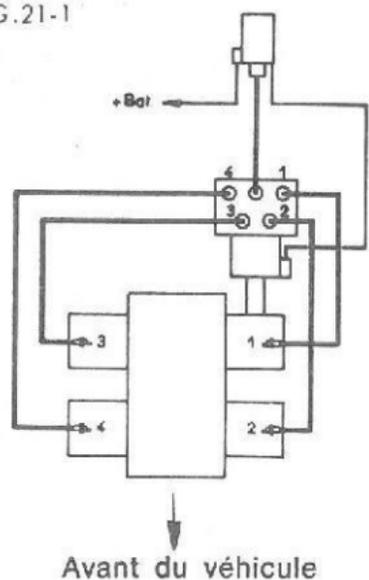


G 12-9

GSA

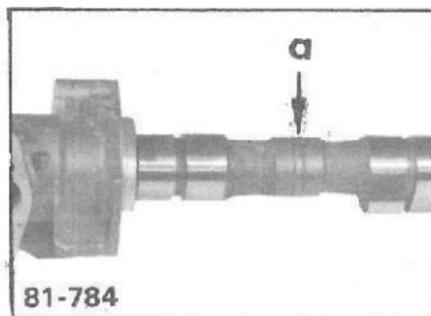
POINTS PARTICULIERS

G.21-1



ORDRE D'ALLUMAGE

1 - 4 - 3 - 2



81-784

**Vilebrequin
Coussinets**

: Latéral : 0,09 à 0,2 mm (non réglable)
 : Moteurs G 11 et G 13
 1^{ère} possibilité : 57,5 mm, sans repère
 2^{ème} 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
Arbre à cames**

: Latéral : 0,13 à 0,18 mm
 : Latéral : 0,05 à 0,15 mm (non réglable)

Moteurs G 13/646, possèdent des arbres à cames spécifiques, repérés par deux gorges circulaires « a ».

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. Les pistons sans désaxage peuvent être montés sur 1300 TT.

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)

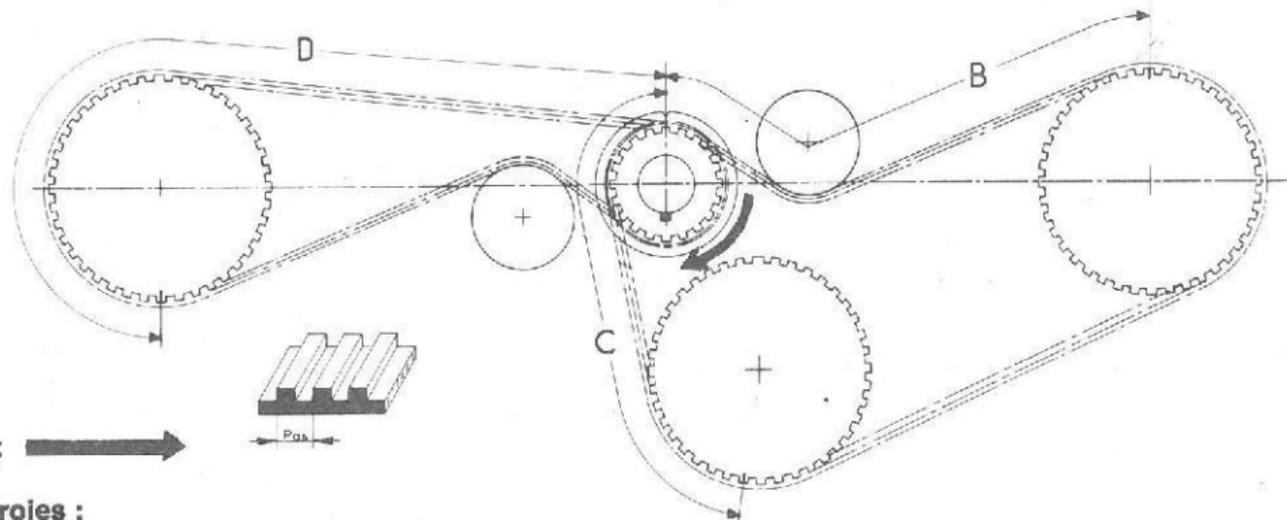
- 6 Mettre la soupape d'échappement du cylindre } 10° avant PMH pour 1130
N° 3 en « pleine ouverture » } 15° avant PMH pour G 13/625 - 5° avant PMH pour G 13/646
- Tourner le moteur pour amener au repère  Sur convertisseur : repère « b » (10 dents avant encoche « A » la plus large.
 - Régler, sans jeu 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 □

1130 - 1300

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.

B = 33 pas

C = 25 pas

D = 50 pas

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^{er} serrage 0,8 à 1 m.daN
 2^e serrage 2 à 2,5 m.daN

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

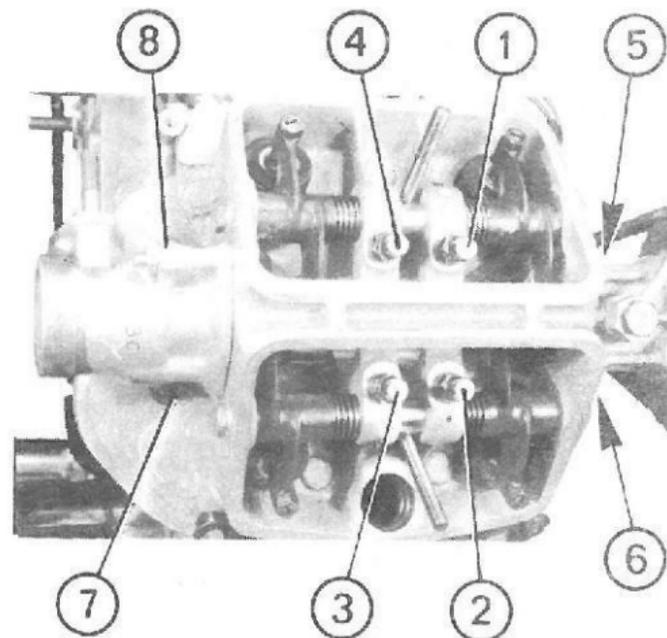
Embrayage mécanique : G 11 et G 13 : 6,4 m.daN (faces et filets graissés).

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

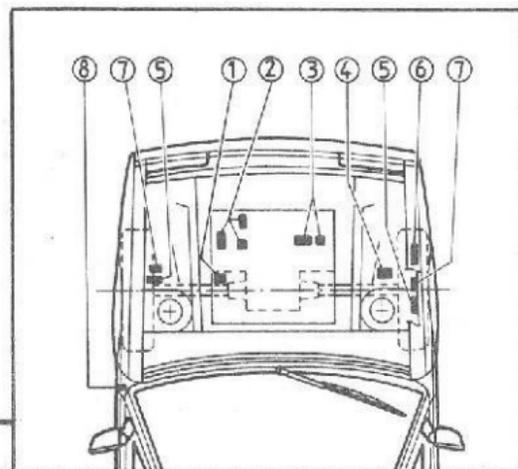
Fixation du diaphragme sur convertisseur de couple :

LOCTITE SCELBLOC : 2,7 à 2,9 m.daN.

ORDRE DE SERRAGE DES CULASSES



BX TT	IDENTIFICATIONS				
Appellation	BX	BX 14 E	BX 14 RE	BX 16 RS	BX 16 TRS
Désignation aux Mines Symbole garantie Puissance administrative Date de sortie	XB série XA XA 6 CV 9/82	XB série XD XD 7 CV 9/82		XB série XB XB 7 CV 9/82	



BX. 001 a

- ① N° de la BV
- ② N° du moteur (BX 14 TT)
- ③ N° du moteur (BX 16 TT)
- ④ Plaque constructeur
- ⑤ N° Organisation P.R.
- ⑥ Marquage à froid (n° chassis)
- ⑦ Référence peinture
- ⑧ Année Modèle (AM)

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

CARACTERISTIQUES

BX TT

Appellation

BX

BX 14 E

BX 14 RE

BX 16 RS

BX 16 TRS

Indice plaque moteur

150 A

150 C

171 A

Cylindrée

Alésage/Course

Rapport volumétrique

1360 cm³

75/77

9,3/1

1580 cm³

83/73

9,5/1

Puissance ISO (DIN)

44,6 kW (62 ch)
à 5500 tr/mn51,8 kW (72 ch)
à 5750 tr/mn64,8 kW (90 ch)
à 6000 tr/mn

Couple ISO (DIN)

10,8 m.daN (11 m.kg)
à 2500 tr/mn10,8 m.daN (11 m.kg)
à 3000 tr/mn12,7 m.daN (13 m.kg)
à 3500 tr/mn

Régime maxi

6200 tr/mn

BX TT

POINTS PARTICULIERS

Vilebrequin : Jeu latéral
 (Deux demi-flasques d'épaisseur identique:face rainurée côté vilebrequin)
 Epaisseur des demi-flasques de réglage

Coussinets de tourillons (deux classes) : Série
 Réparation

Coussinets de manetons (deux classes) : Série
 Réparation

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

BX 14	BX 16
0,07 à 0,27 mm	
2,40 - 2,50 - 2,55 - 2,60 mm	2,30 - 2,35 - 2,40 - 2,45 2,50 mm
$\phi = 49,97$ mm $\phi = 49,67$ mm	$\phi = 60$ mm $\phi = 59,70$ mm
$\phi = 44,98$ mm $\phi = 44,68$ mm	

BX TT

Pistons : Repère (**DT**) dirigé vers côté distribution.



Appariement piston/axe

PISTON	AXE
Classe	Touche peinte
1	Bleu
2	Blanc
3	Rouge

- 2,45

Appariement piston/chemise

PISTON	CHEMISE
Classe	Repère
A	
B	
C	

BX. 12-4

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

BX TT

POINTS PARTICULIERS

Chemises :

Etanchéité de l'embase par joint torique.

Dépassement des chemises (**sans joint**) :

Différence de hauteur entre deux chemises :

Culasse :

- Aucune rectification du plan de joint n'est admise.
- Défaut de planéité admissible :

Arbre à cames :

Jeu latéral (une seule épaisseur de bride) :

Repère sur arbre à cames :

BX 14		BX 16
Moteur 150 A	Moteur 150 C	
0,10 à 0,17 mm		0,08 à 0,15 mm
0,05 mm <i>maxi</i>		
0,05 mm <i>maxi</i>		
0,07 à 0,17 mm		
A	S	

BX 14

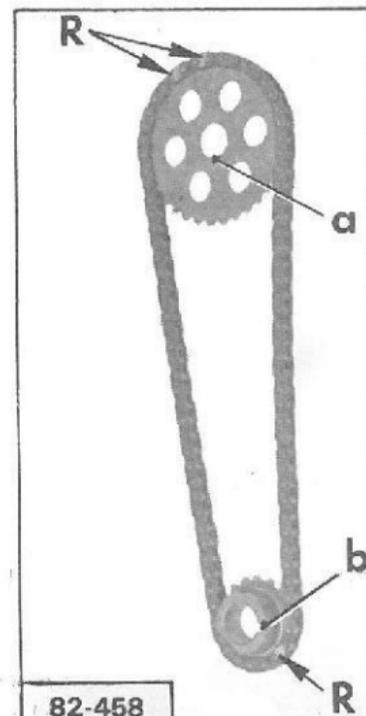
Calage de la distribution :

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

Culbuteurs :

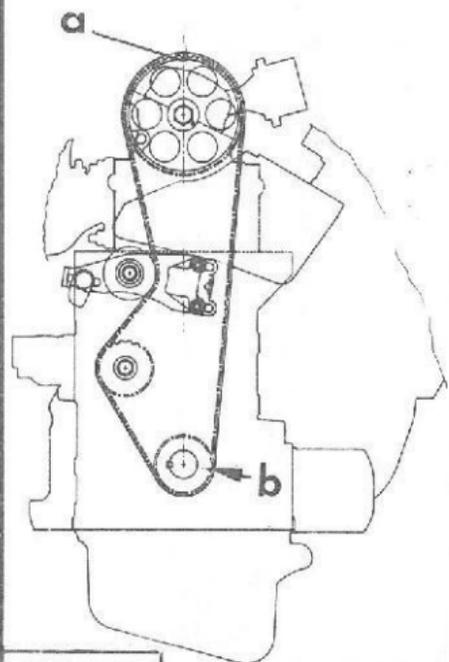
Méthode de réglage (voir page 54).
Jeu de fonctionnement (**Moteur froid**).

Admission	Echappement
0,10 à 0,15 mm	0,20 à 0,30 mm



BX 16

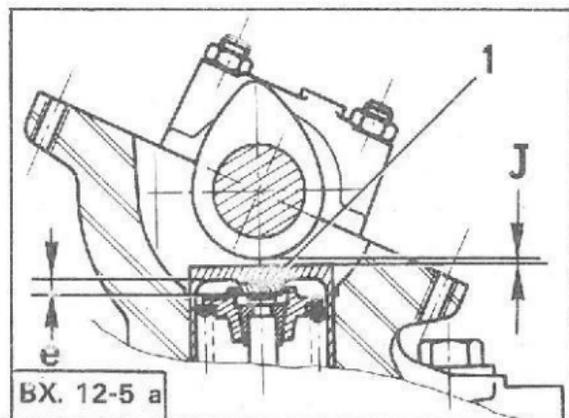
POINTS PARTICULIERS



BX. 10-3

Calage de la distribution :

Positionner les poulies de vilebrequin et d'arbre à cames (pige **7004-T.G**).
Poser la courroie crantée en faisant correspondre les repères « **a** » et « **b** » des pignons avec les repères de la courroie.
Les flèches sur la courroie indiquent le sens de rotation.



BX. 12-5 a

Culbuteurs :

Méthode de réglage (voir § II page 54).

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

Admission	Echappement
0,15 à 0,25 mm	0,35 à 0,45 mm

Epaisseur « **e** » des grains (1) :

- de **2,225 à 3,025 mm** (de 0,025 en 0,025 mm),
- de **3,100 à 3,550 mm** (de 0,075 en 0,075 mm).

BX TT

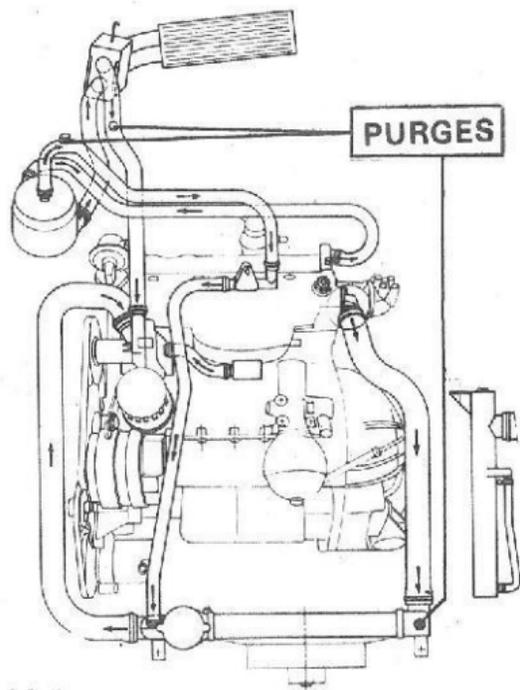
-Bougies :Type à siège conique - **Couple de serrage :**Utiliser la poignée à déclenchement **OUT 128 301 T****- Pression d'huile moteur** (prise au mano-contact à 80° C) :**- Tarage du mano-contact :** Clapet de by-pass incorporé dans la cartouche :**- Huile :****- Contenance du carter :**

- Après vidange :
- Moteur neuf :
- Entre mini et maxi :

BX 14		BX 16
150 A	150 C	
1,5 à 2 m.daN		
3 bars à 4000 tr/mn		3,5 bars à 4000 tr/mn
0,6 bar		0,8 bar
TOTAL GTS 15 W 40 ou TOTAL GTi Route-Ville 10 W 30		
4,5 litres	5 litres	5 litres
5 litres	5,5 litres	5,2 litres
1 litre	1 litre	1,5 litre

BX 14

CIRCUIT D'EAU



A.S. 23-1

Remplissage - Purge - Niveau

Moteur froid - Commande de chauffage pleine ouverture :

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

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

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

Niveau minimum **moteur froid : 200 mm** (*voir page 33*).

Attention au sens de montage (voir photo) du contacteur de niveau.

Remplissage - Purge :

Même opération que la BX 14 (voir page 32).

Thermo-contact :

- d'alerte d'eau (bleu) (105° C) clignotement du voyant.
- critique d'eau (jaune) (112° C) allumage du voyant.

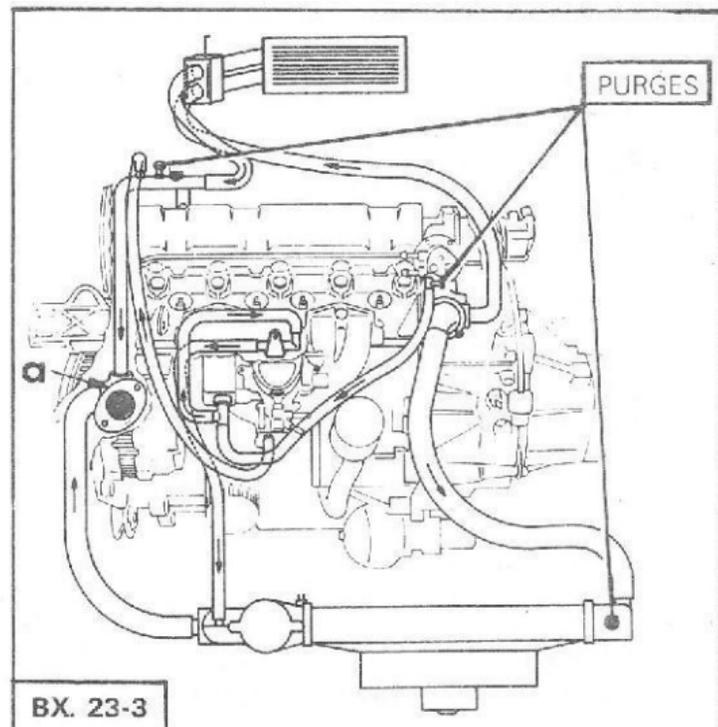
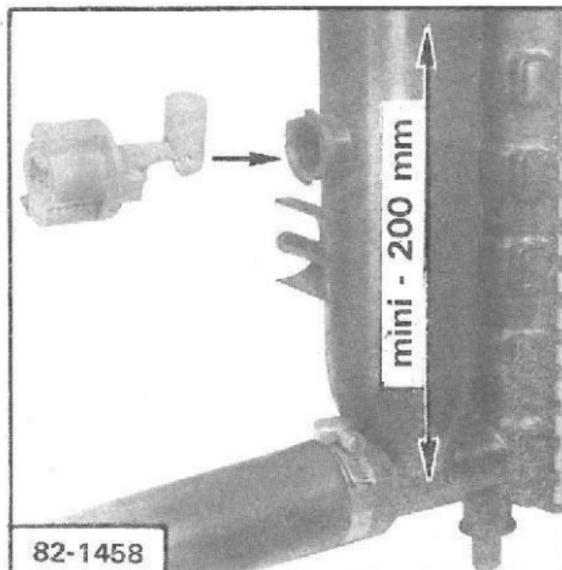
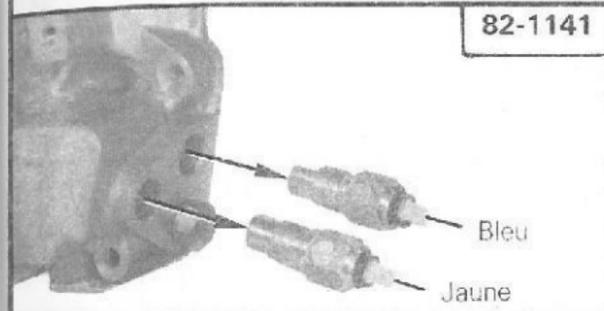
Vidange :

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

Niveau (à froid) :

- Dans la nourrice : niveau mini : 200 mm.
- Respecter le sens de montage du contacteur de niveau (voir photo)

BX 16



CARACTERISTIQUES BERLINE ET BREAK (Carburateur)

CX Essence

Modèle	CX 2 litres Berline	CX 2 litres Break	CX 2400 Berline	CX 2400 Berline	CX 2400 Break
Version	Reflex ou Athéna	7/82 CX 20	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 ³			2347 cm ³	
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	4 ou 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 Carbu → 7/80
par augmentation de puissance
et de couple)

CX Essence	CARACTERISTIQUES BERLINE ET BREAK (Injection Electronique)				
Modèle Version Désignation aux Mines Symbole garantie Puissance fiscale Date de sortie Indice plaque moteur Alésage/Course Cylindrée Rapport volumétrique Puissance maxi (ISO) Couple maxi (ISO) B.V. disponibles	CX 2400 Berline GTi MA série NA NA 13CV 7/81	CX 2400 Berline Pallas MA série MT MT 12 CV 7/80	CX 2400 Berline Prestige MA série NE NE 13 CV 7/81 M 23/622 93,5 × 85,5 2347 cm ³ 8,75/1 92 kW (128 ch DIN) à 4800 tr/mn 19,3 m.daN (19,6 m.kg DIN) à 3600 tr/mn	CX 2400 Berline Prestige MA série MV MV 12 CV 7/80 Automatique	CX 2400 Break Break MA série MX MX 12 CV 1/82 5 vitesses (13 × 59) Automatique

TEUR

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

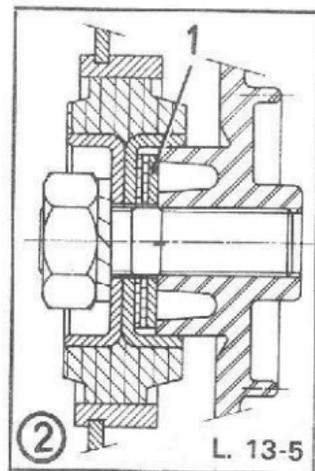
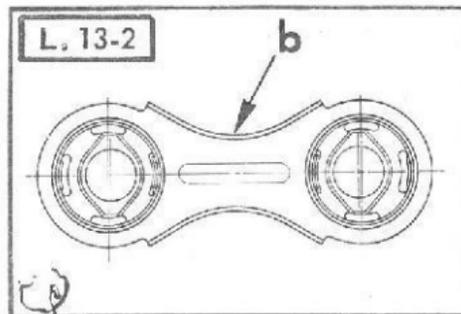
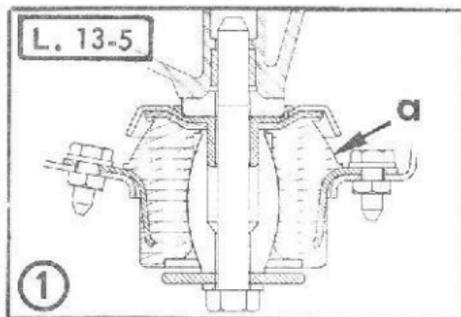
CARACTERISTIQUES BERLINE ET BREAK (Diesel)

CX Diesel

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

CX Tous Types

SUSPENSION MOTEUR TROIS POINTS



Support MOTEUR

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

Largeur des bielletes = 42 mm

Couple de serrage	
Sur cadre	Sur mot. ou BV
3 m.daN	10 m.daN
3 m.daN	16 à 17 m.daN
} 10 m.daN	

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

CX Essence Type M

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 54.

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

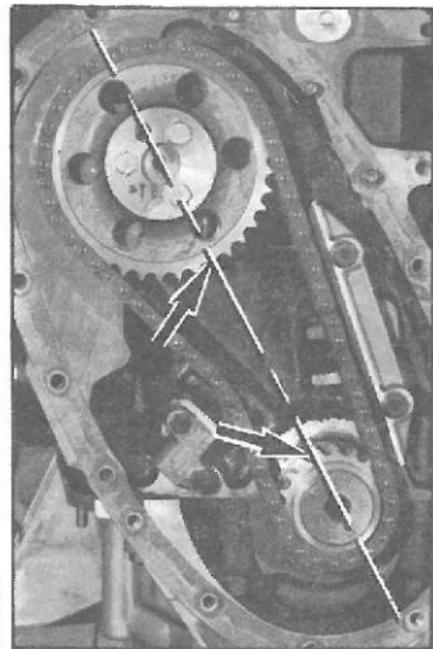
3 bars mini à 2000 tr/mn

Huile : TOTAL GTS 15 W 40

4 à 5 bars à 4000 tr/mn

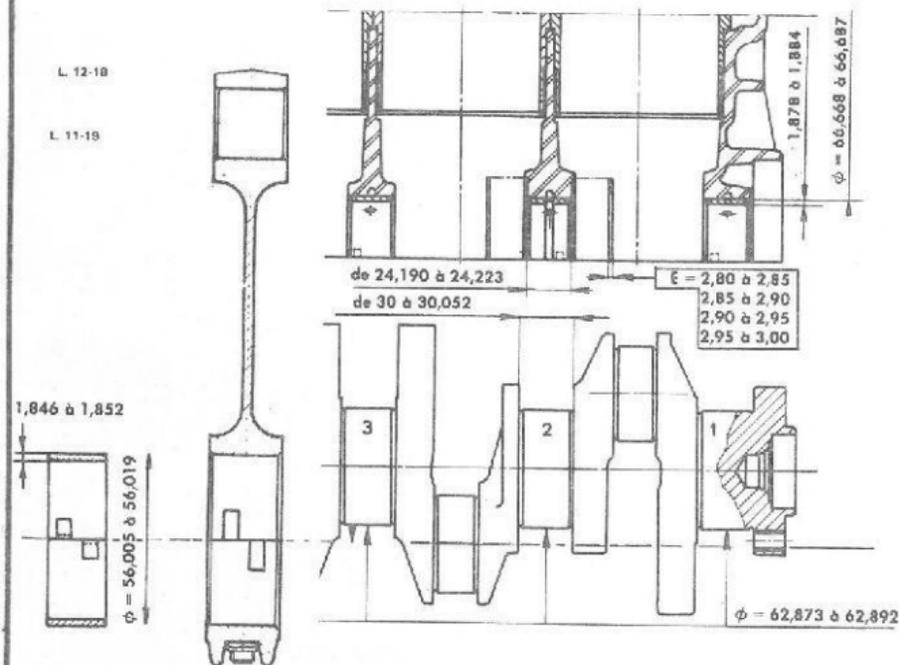
TOTAL GTi Route-Ville 10 W 30

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



13396

CX Essence Type 829



POINTS PARTICULIERS

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.

Tous les demi-coussinets **supérieurs** sont rainurés

Réparation Coussinets de paliers	Demi-coussinets inférieurs					10/81 →	L. 12-13 a
	1	2	3	4	5		
→ 10/81	L	R	L	R	L	→ 10/81	N.T. 179 MA
	L	L	L	L	L		

R : Rainuré
L : Lisse

Dépassement des chemises : 0,08 à 0,15 mm (sans joint torique)

Joint torique d'embase de chemise : $\phi = 1,25 \pm 0,1$ 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. Bride : 3,97 à 4 mm.

Culasse : Hauteur d'origine : $111,6 \pm 0,5$ mm (non rectifiable).

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 de positionnement (**2 m.daN maxi**).

DISTRIBUTION

CX Essence Type 829

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°.

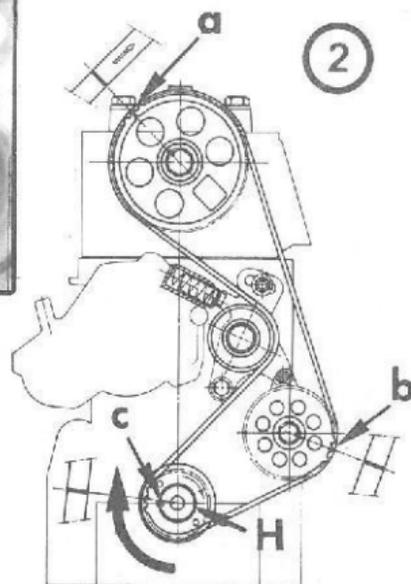
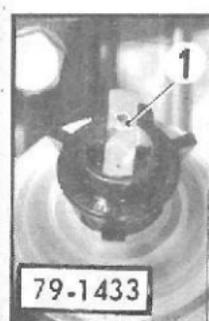
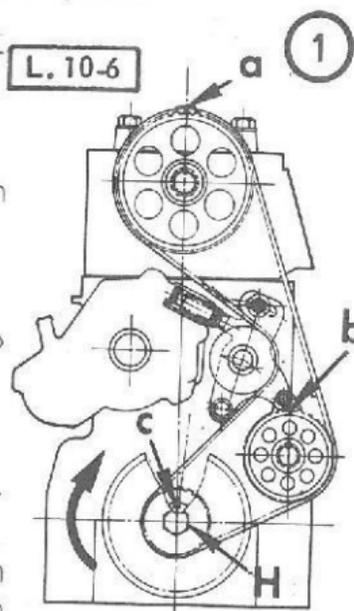
b) Courroie avec repères : Fig. ②

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****COURROIE AVEC REPERES**

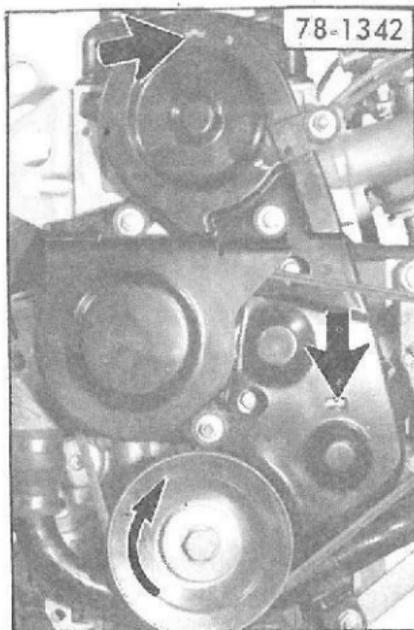
Tension de la courroie : Faire deux tours moteur et amener la clavette « c » à la position « H » ; libérer le tendeur et resserrer.

CX Essence Type 829

CONTROLE DE LA DISTRIBUTION

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

1^{ère} 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^{ème} 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 54.

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.

CIRCUIT D'EAU

CX Tous Types

Remplissage :

- Ouvrir le robinet de chauffage (Véhicules → 5/78).
- Placer un tube transparent sur les vis de purge (1), pour éviter l'écoulement du liquide et desserrer ces vis.
- Déposer la vis de purge (2) du radiateur.
- Remplir lentement le circuit, par la nourrice d'expansion.
- Après évacuation de l'air, fermer les vis de purge.
- Remplir la nourrice d'expansion et poser le bouchon. Serrer d'un quart de tour après mise en contact du joint sur l'embase.

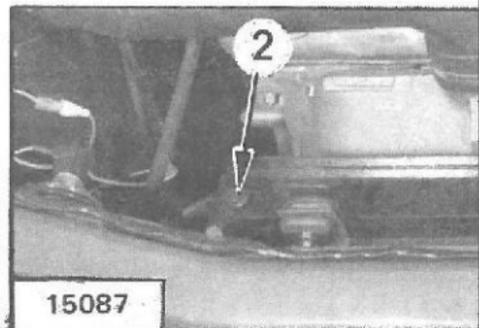
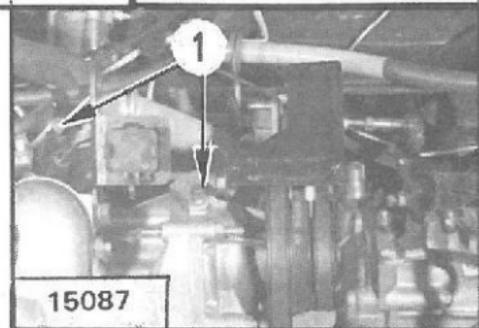
Mise en route :

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

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

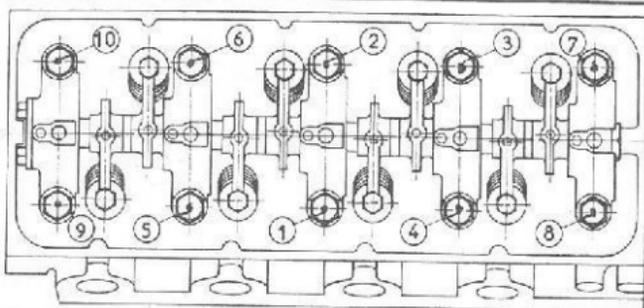
IMPORTANT :

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

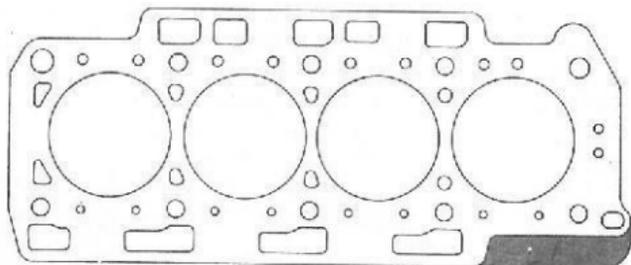


CX Essence type 829

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 ^{er} serrage	5 m.daN
2 ^e serrage	8 m.daN

Desserrer chaque vis d'un quart de tour.

Serrage définitif **8,75 à 9,75 m.daN**

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

Resserrage : Faire tourner jusqu'à l'enclenchement du moto-ventilateur et
laisser refroidir deux heures minimum.

COUPLES DE SERRAGE

CX Essence Type M

Vis de paliers 9 à 10 m.daN
 Vis de bielles 7,2 à 8 m.daN
 Vis de volant (LOCTITE FRENETANCH)
 (à changer impérativement à chaque
 dépose) 9 m.daN

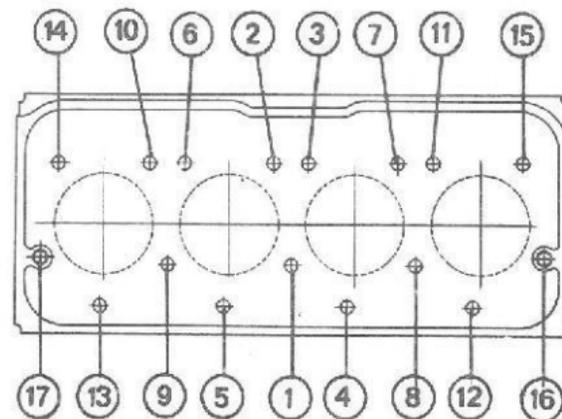
Vis de culasse (à froid) :

1^{er} serrage 3 m.daN
 2^e serrage 6 à 6,5 m.daN

Resserrage aux 1000 km :

Desserrer chaque vis d'un quart de tour
 et resserrer à 6 à 6,5 m.daN

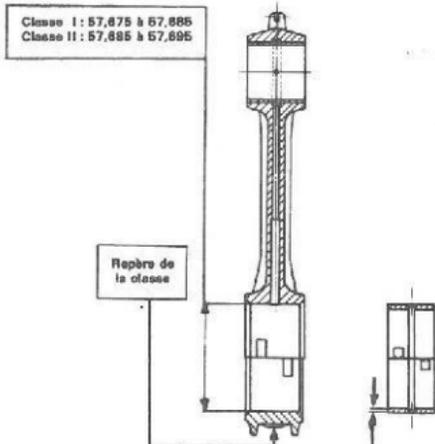
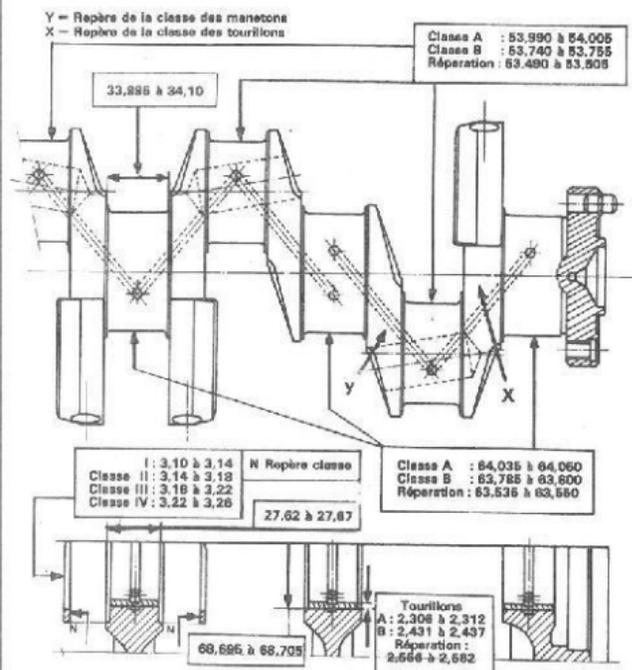
ORDRE DE SERRAGE



B. 11-5

CX DIESEL TT

POINTS PARTICULIERS



Vilebrequin	Bielles	Epaisseur
Classe A	Classe I	1,820 à 1,826
	Classe II	1,825 à 1,831
Classe B	Classe I	1,945 à 1,951
	Classe II	1,950 à 1,956
Rénov.	Classe I	2,070 à 2,076
	Classe II	2,075 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).

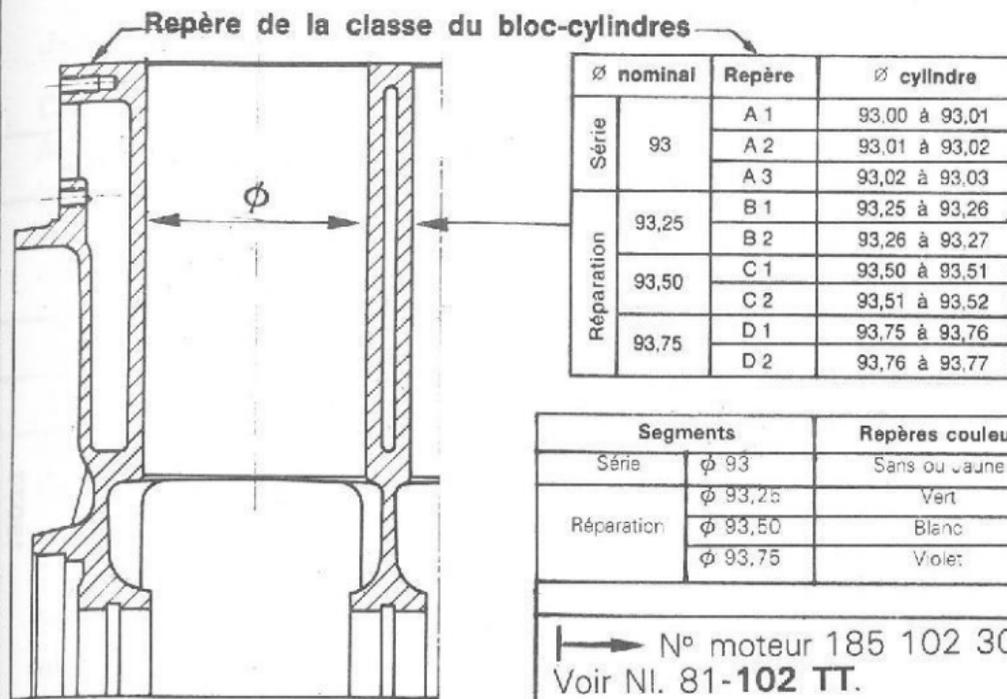
Fournitures P.R. : Vilebrequin de classe AA, Bielles et pistons par jeux de quatre.

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

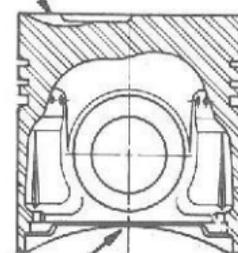
CX 2500 Diesel



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

→ N° moteur 185 102 3070
Voir Nl. 81-102 TT.

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	
Réparation	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	
Réparation	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

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

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

Chambre de précombustion	Epaisseur de la collerette	ϕ extérieur de la chambre	ϕ 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 $36,3$
1 ^{ère} possibilité	$4,85 \pm 0,05$	$36,365 \pm 0,05$	$36,3 +_{0}^{0,025}$
2 ^{ème} 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.

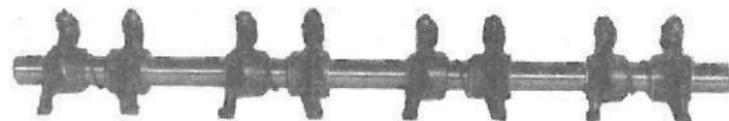
Retrait des soupapes par rapport au plan de joint de culasse : 0,7 à 0,9 mm.

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 52

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.

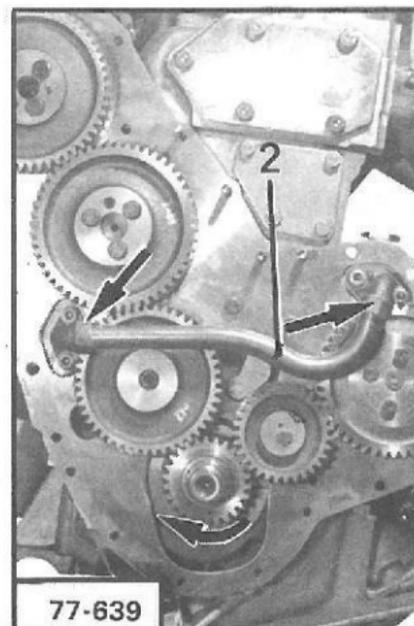
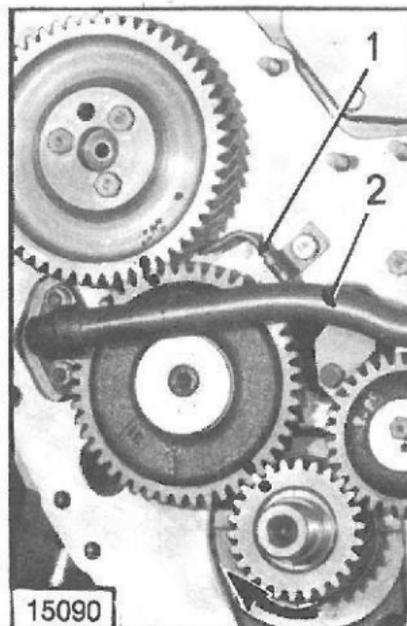
Qualité d'huile :

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).

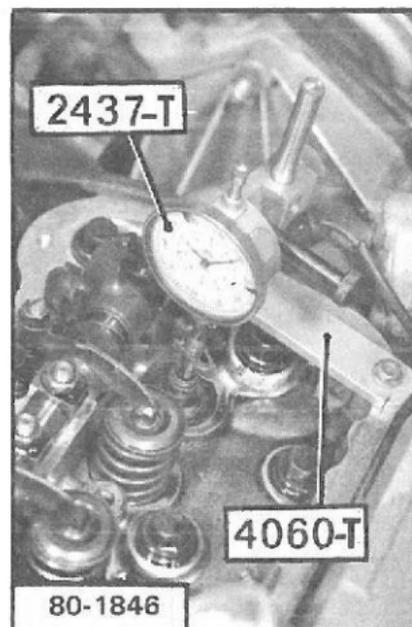
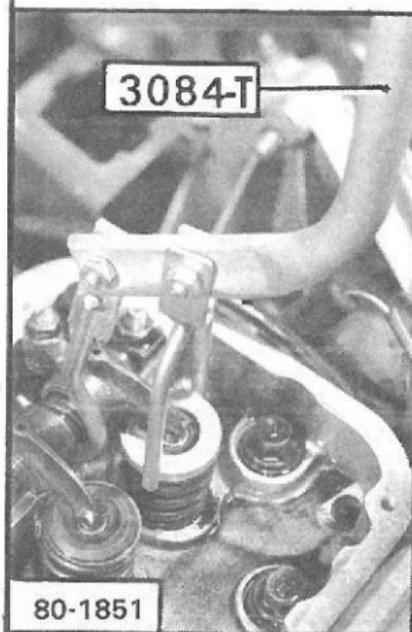
Les tubes de refoulement (2) ne sont pas interchangeables.



CX Diesel TT

DISTRIBUTION

Moteur avec couvre-culasse 7 points 2/81 →



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

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

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

Contrôle :

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.

COUPLES DE SERRAGE

CX Diesel TT

Moteurs Diesel

Vis de paliers (à changer à chaque dépose) ... 9 à 10 m.daN

Vis de bielles (à changer à chaque dépose) ... 7,2 à 8 m.daN

Vis de volant (LOCTITE FRENETANCH)
(à changer à chaque dépose) ... 9 m.daN

Ecrou de fixation du damper (→ 02/79) ... 25 m.daN

Vis de culasse (à froid) (faces et filets
huilés) (rondelles à picots) :

- 1^{er} serrage ... 5,5 à 6,5 m.daN

- 2^{eme} serrage ... 10 à 11 m.daN

Resserrage aux 1000 km :

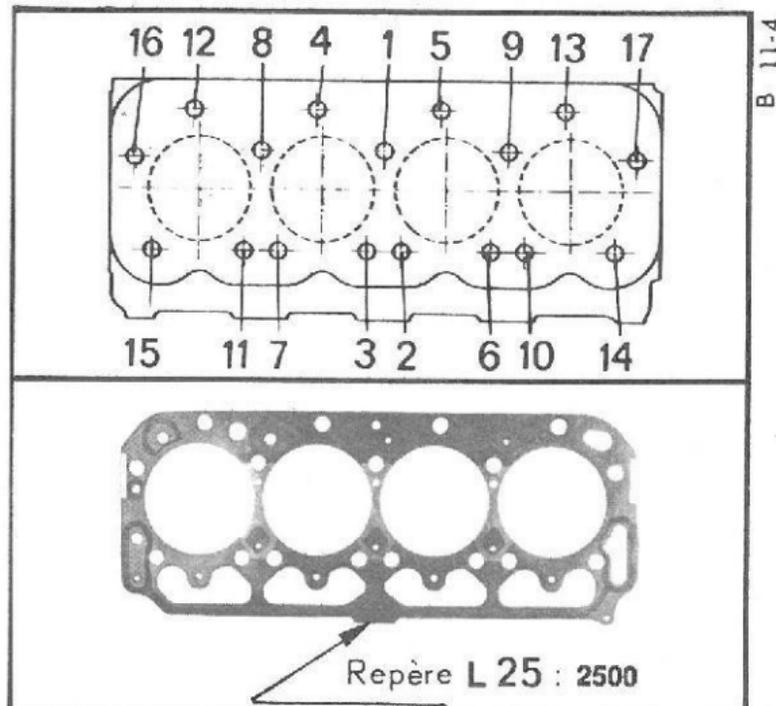
Desserrer chaque vis d'un quart de tour et

resserrer à ... 10 à 11 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.



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^{er} en « bascule », régler le 4^e

Mettre le 3^e en « bascule », régler le 2^e

Mettre le 4^e en « bascule », régler le 1^{er}

Mettre le 2^e en « bascule », régler le 3^e

II. Pleine ouverture des soupapes d'échappement :

Soupape à placer
en pleine ouverture

Régler les culbuteurs

	Admission	Echappement
Echappement 1 ^{er} cyl.	3 ^e cylindre	4 ^e cylindre
Echappement 3 ^e cyl.	4 ^e cylindre	2 ^e cylindre
Echappement 4 ^e cyl.	2 ^e cylindre	1 ^{er} cylindre
Echappement 2 ^e cyl.	1 ^{er} cylindre	3 ^e cylindre

MANO-CONTACT DE PRESSION D'HUILE MOTEUR

TOUS TYPES

Véhicule	Emplacement	Allumage du témoin pour une pression décroissante	Couple de serrage
2 CV - Dyane 6 - Méhari Acadiane	Sous cylindre gauche	0,675 à 0,475 bar	2 à 2,5 m.daN
LNA 652 cm ³ - VISA	Au-dessus du cylindre gauche		
LNA 11 - VISA SUPER « E » - « L » « GT » - « CHRONO »	Près du filtre à huile		0,58 et 0,44 bar
GSA TT		2 à 2,5 m.daN	
BX 14 TT		4,5 m.daN	
BX 16 TT		2 m.daN	
CX Moteur type M Essence - Diesel	Sur le support de filtre à huile	0,675 à 0,475 bar	2 à 2,5 m.daN
CX Moteur type 829 (RMP) 10/80 →	Près du filtre à huile		
CX Moteur type 829 → 10/80			

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 Moteur type M Essence → 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 Moteur type M Essence 1/79 → RMP Diesel 7/81 →		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	

THERMO-CONTACT DE TEMPERATURE CRITIQUE D'EAU TT ET D'ALERTE EN BX 16

TOUS TYPES

Véhicule	Emplacement		Tarage	Serrage
LNA 11 - VISA « SUPER E » - « L » « GT » - « CHRONO »	Sur culasse		S'allume entre 103° C et 106° C S'éteint entre 103° C et 100° C	4 à 5 m.daN
BX 14 TT	Sur culasse	Critique	S'allume entre 110° C et 113° C	3 m.daN
BX 16 TT		Alerte	Clignote entre 103° C et 107° C (fiche Bleue)	2 m.daN
		Critique	S'allume entre 110° C et 114° C (fiche jaune)	
CX moteur type M : Essence Diesel 10/78 →	Sur culasse		S'allume entre 110° C et 113° C S'éteint entre 110° C et 107° C	2,5 à 3 m.daN
CX moteur type 829 avec nouvelle culasse 1/81 →	Sur boîtier thermostatique			
CX moteur type M Diesel → 10/78	Sur culasse			
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 le boîtier de sortie d'eau sur culasse	Référence du régulateur	Début d'ouverture	Ouverture mini	Tarage du bouchon
LNA 11 - VISA SUPER « E » - « L »		V 5348	82° C $_{-3}^0$ C	7,5 mm à 93° C	0,8 bar
VISA GT		V 5348	82° C $_{-3}^0$ C	7,5 mm à 93° C	
VISA CHRONO - BX TT		V 6322	84° C $_{-3}^0$ C	7,5 mm à 96° C	1 bar
CX moteur type M Essence		V 6532	78° C $_{-3}^0$ C	7,5 mm à 90° C	
CX moteur type 829 avec ancienne culasse → 1/81		V 6755 ou V 6947	86° C $_{-3}^0$ C	7,5 mm à 98° C	
CX moteur type 829 avec nouvelle culasse 1/81 →		V 6532	78° C $_{-3}^0$ C	7,5 mm à 90° C	0,5 bar
CX moteur type M Diesel → 10/78		V 6322	84° C $_{-3}^0$ C	7,5 mm à 96° C	1 bar
Diesel 10/78 → Sauf radiateur SOFICA		V 6755	86° C $_{-3}^0$ C	7,5 mm à 98° C	
Diesel avec radiateur SOFICA 4/79 →					

MOTEUR

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.ESSIEUX
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 SUPER « E » - « L » - GT - CHRONO	81/86° C	84° C à 89° C	84° C à 79° C	1,8 à 2 m.daN LOCTITE FRENETANCH
BX 14 TT				
BX 16 TT (2 vitesses)	88°-83° C 92°-87° C	86° C à 90° C 90° C à 94° C	81° C à 85° C 85° C à 89° C	
CX 2000 → 1/75		101° C à 103,5° C	95° C à 92° C	
CX moteur type M Essence 1/75 → 4/80 avec thermo-contact en haut du radiateur sauf radiateur SOFICA 23 dm ²	92/97° C	95° C à 100° C	95° C à 90° C	
CX moteur type M Essence Tout radiateur autre que SOFICA 4/80 → avec radiateur SOFICA 23 dm ² 2/79 → (avec thermo-contact en bas du radiateur)	88/93° C	91° C à 96° C	91° C à 86° C	
CX moteur type M Essence avec radiateur SOFICA 23 dm ² → 2/79	84/89° C	87° C à 92° C	87° C à 82° C	

TOUS TYPES

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

Véhicule	Repère	Fermeture des contacts	Ouverture des contacts	Serrage
CX moteur type 829 avec ancienne culasse → 1/81	81/86° C	84° C à 89° C	84° C à 79° C	1,8 à 2 m.daN LOCTITE FRENETANCH
CX moteur type 829 avec nouvelle culasse 1/81 →	88/93° C	91° C à 96° C	91° C à 86° C	
CX moteur type M Diesel → 10/78	84/89° C	87° C à 92° C	87° C à 82° C	
CX moteur type M Diesel 10/78 → sauf radiateur SOFICA	92/97° C	95° C à 100° C	95° C à 90° C	
CX moteur type M Diesel avec radiateur SOFICA 4/79 →	88/93° 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
-------	----------	---------------	---------------

(suite)

REFROIDISSEMENT - FONCTIONNEMENT DES MOTO-VENTILATEURS

CX Tous Types

rrage

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 60.*
- 2) Mise en marche en grande vitesse par l'intermédiaire de la sonde d'eau (environ 90° C) *voir pages 59-60.*

NOTA :

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

2 m. daN

CTITE
TANCH

2 ventilateurs - 2 vitesses

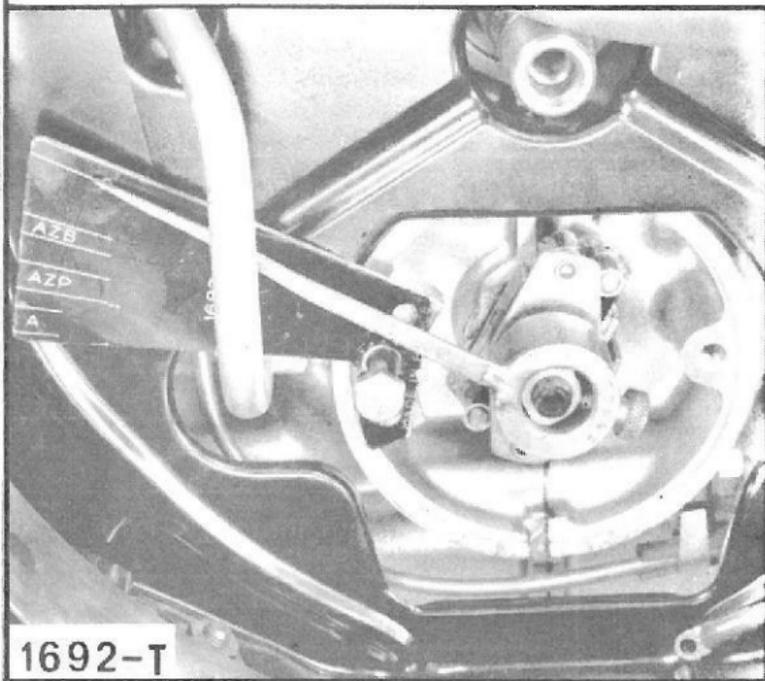
Conditions normales : capot fermé.

- 1) Mise en marche en petite vitesse des deux ventilateurs par l'intermédiaire de la sonde d'air (environ 55° C) *voir page 60.*
- 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 59-60.* 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

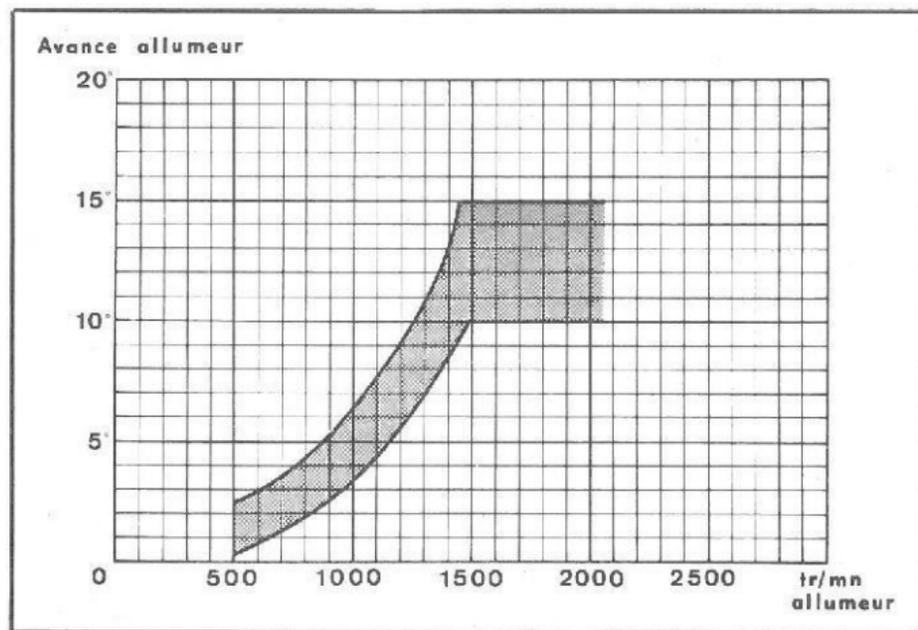


1692-T

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 →)		

Courbe d'avance centrifuge

A



A. 21-53

LNA - VISA (652 cm³)

ALLUMAGE ELECTRONIQUE INTEGRAL

- **Calculateur** : THOMSON et MOTOROLA **VA 1-VD 1** (→ 6/82) - **VA 4-VD 4** (7/82 →) .
- **Capteurs de proximité** : THOMSON et DUCELLIER (→ 6/82) } **Rondelle de 2 mm** d'épaisseur **IMPERATIVE** sous capteurs.
 THOMSON (7/82 →) } Entrefer entre capteurs et plot : 0,5 à 1,5 mm (à titre indicatif).

Caractéristiques :

- Capteur *haut* situé à 10° avant le PHM (avance initiale non réglable) Repère rouge sur câblerie pour branchement de ce capteur.
- Capteur *bas* 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 1000 tr/mn par calculateur *par rapport à l'avance initiale*.
- Correction par dépression : 10° supplémentaires (à partir de 1000 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 la mise sous tension prolongée : coupure du circuit primaire après 2 secondes environ.

Contrôles principaux :

Capteurs de proximité (voltmètre branché entre sortie capteur et masse). (Voir dessins pages suivantes) :

- 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.

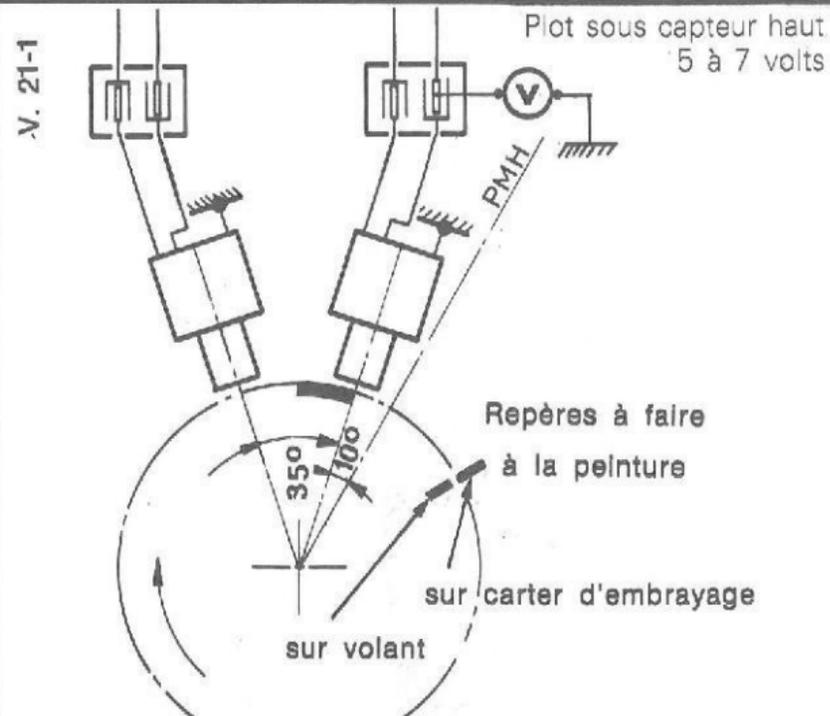
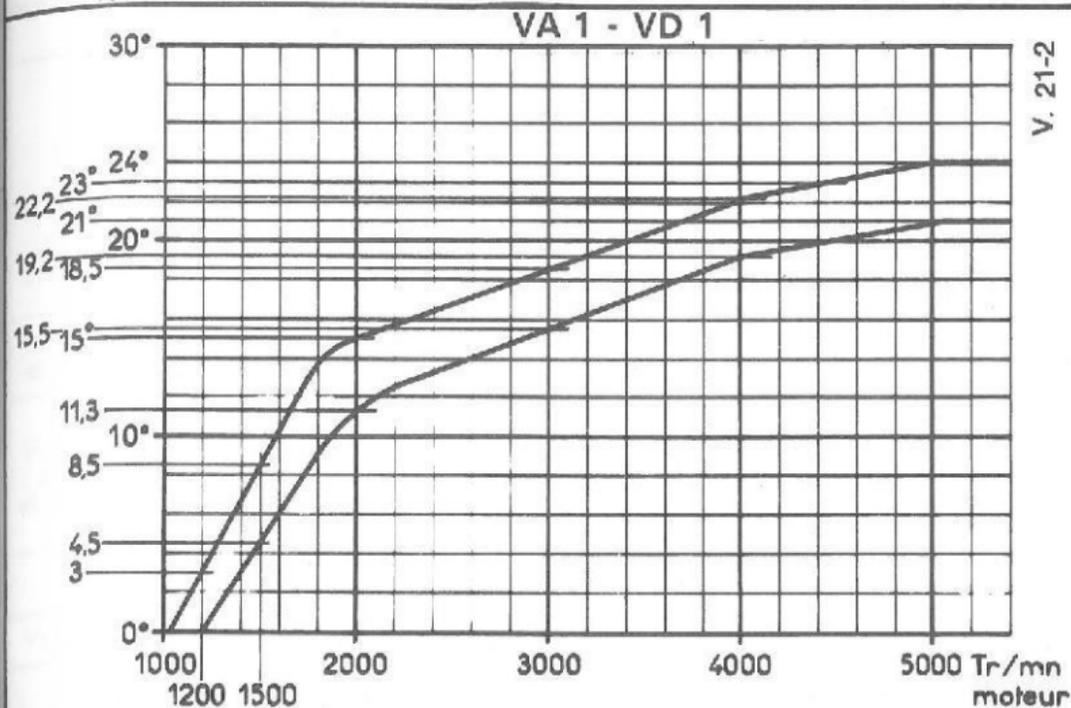
Développement de la courbe d'avance (pages suivantes) avec lampe stroboscopique (à partir de 1000 tr/mn).

Plot du volant sous capteur haut : 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.

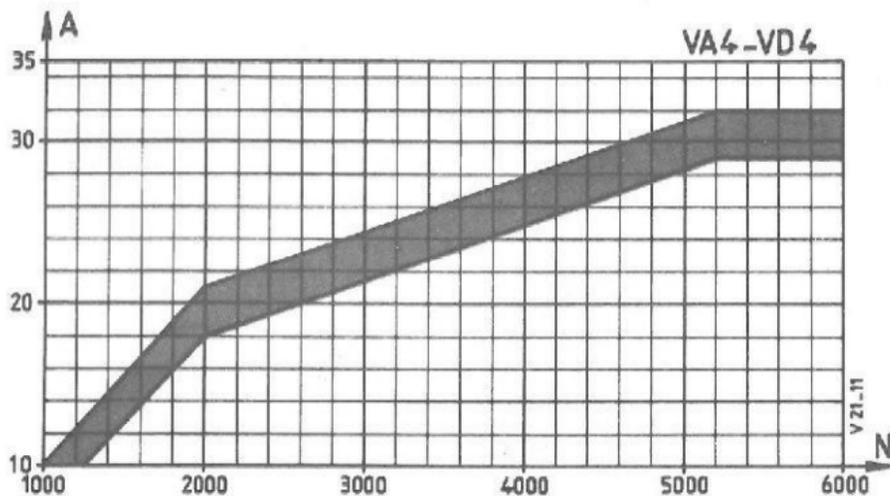
Autres contrôles : Se reporter aux Manuels de Réparation MAN 008571, MAN 008861 et à la Note IR 81-97 TT.

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

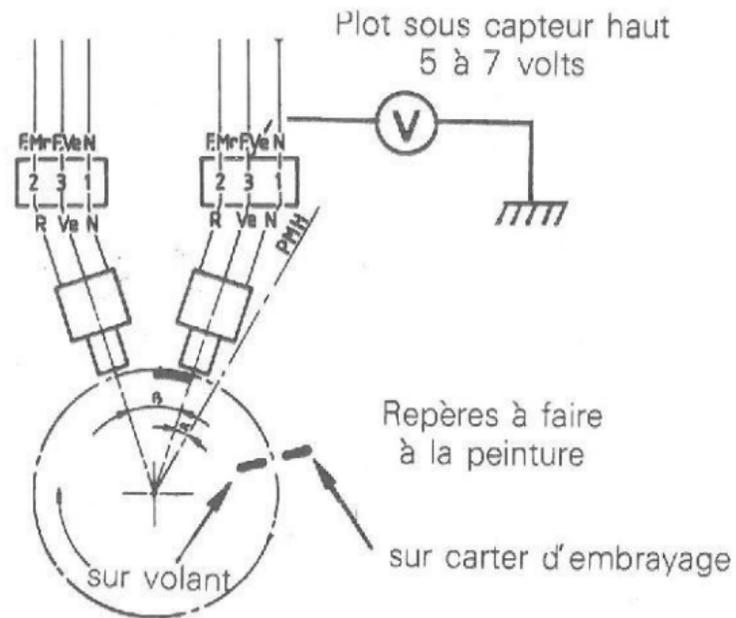
LNA et VISA (652 cm³) → 7/82

LNA - VISA (652 cm³) 7/82 →

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



V. 21-25



ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

ce initial

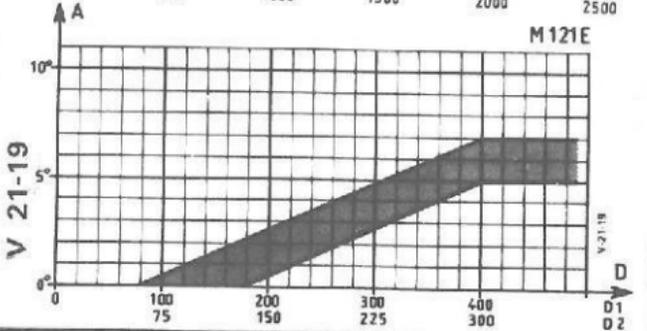
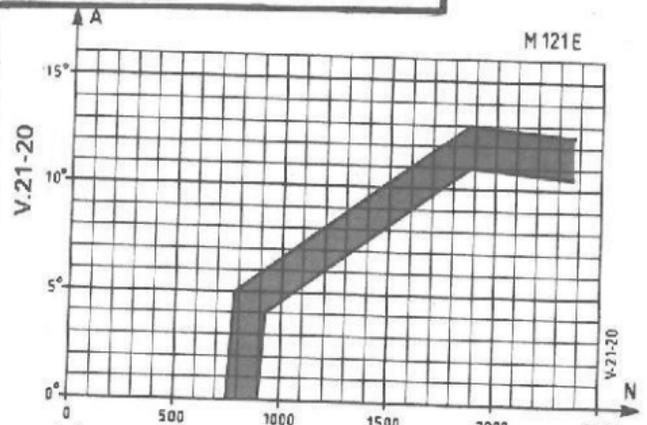
ALLUMEUR

LNA 11 - VISA TT SAUF 652 cm³

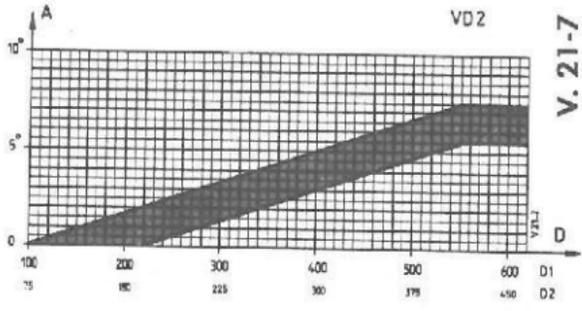
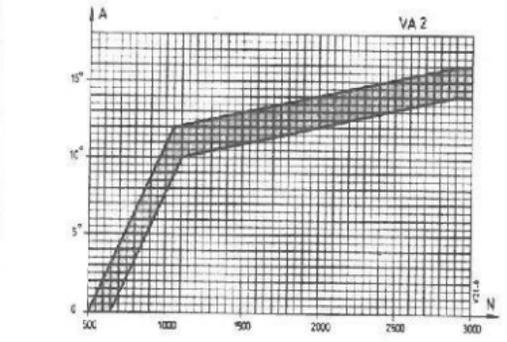
Véhicules (cylindrée)	Plaque moteur	Allumeur		Réglage du rupteur			Avance (sur secteur)	
		Répère courbes d'avance		Ouverture	Angle de fermeture	Rapport DWELL	Statique lampe témoin	Dynamique lampe stroboscopique (Capsule dépression débranchée)
		Centrifuge	Dépression					
VISA Super X VISA II Super X	129-5	VA 2	VD 2	0,35 mm à 0,45 mm	57° ± 2°	63% ± 3%	5°	5° à 900 tr/mn (ralenti)
VISA II Super E et L (→ 1/82)	109-5 E	M 131 E	M 131 E	Module transistorisé				2° à 750 tr/mn (ralenti)
LNA 11 VISA II Super E et L - VISA L et VISA Super E (1/82 →)	109-5 F	VA 5	VD 5					6° à 700 tr/mn (ralenti)
VISA GT	150 B	M 152 E	M 152 E					0° à 1000 tr/mn
VISA CHRONO	156 A	M 121 E	M 121 E					3° à 1100 tr/mn

VISA TT sauf (652 cm³)

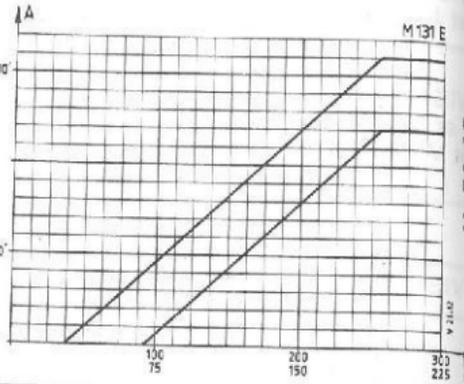
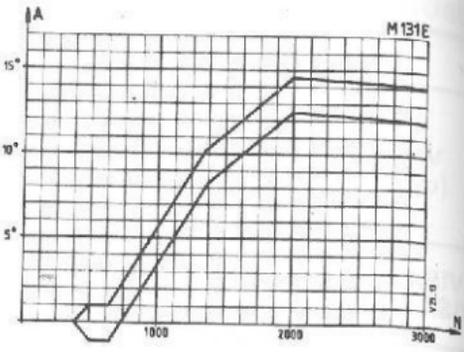
VISA CHRONO



TT Super X

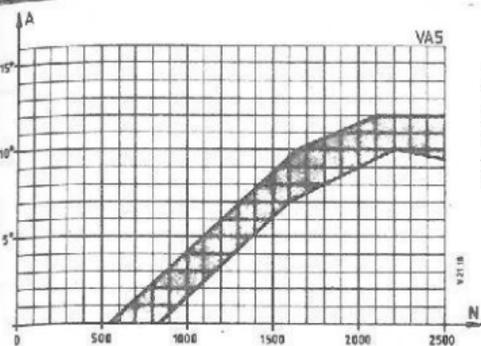


VISA II Super E - VISA III L

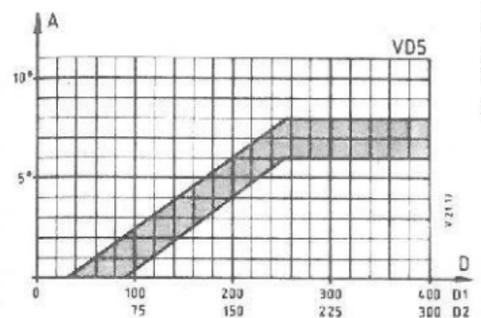


LNA 11 - VISA SUPER E - VISA GT

LNA 11 - VISA L et Super E

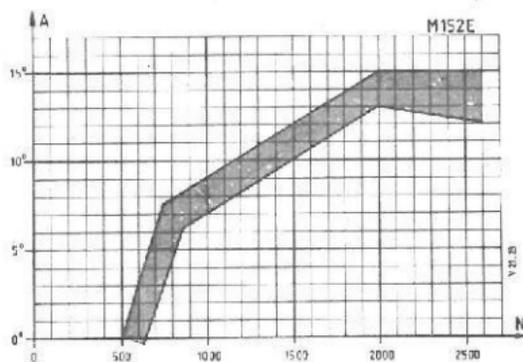


V. 21-18

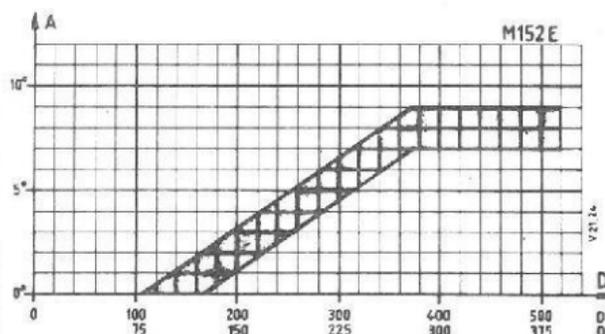


V. 21-17

VISA GT



V. 21-23



V. 21-24

Repères sur courbes

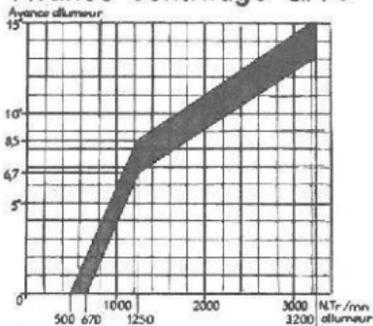
- A** : Avance en degrés
- N** : Vitesse en tr/mn
- D** : Dépression
- D1** : Dépression en m.bars
- D2** : Dépression en mm.Hg.

GSA - BX

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					
GSA 1130 cm ³	G 11/631	GA 9	GD 7	0,35 mm à 0,45 mm	57° ± 3°	63% ± 3%	10° avant PMH (sur secteur)	27° à 3000 tr/mn
GSA 1300 cm ³	G 13/625	GA 8	GD 4					Module transistorisé
	G 13/646	GA 10	GD 8	27° à 3000 tr/mn				
BX	150 A	XA 1	XD 1	8° à 850 tr/mn				
BX 14 E - RE	150 C	XA 2	XD 2	10° à 850 tr/mn				
BX 16 RS - TRS	171 A	M 148 E	M 148 E	10° à 850 tr/mn				

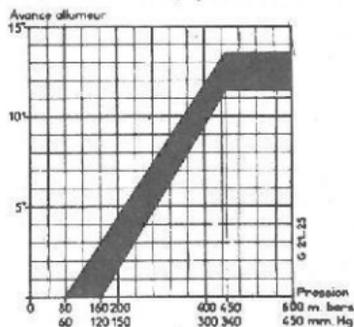
Avance centrifuge GA 9



G. 21-25

1130 cm³

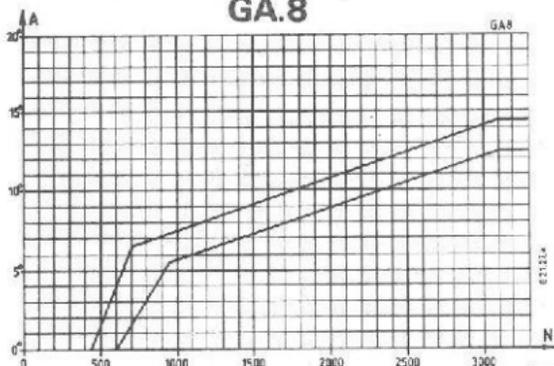
Avance à dépression GD7



G. 21-26

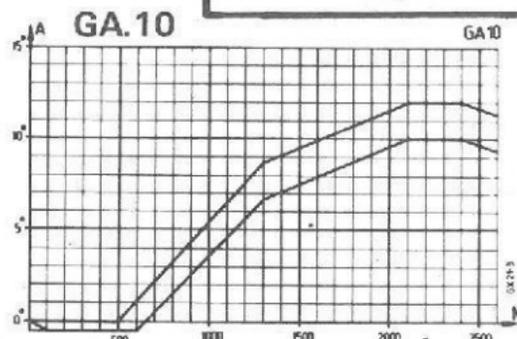
G 21-27 a

GA.8



1300 cm³

GSA



GX. 21-3

Plage de tolérance
pour le relevé à
dépression décroissante

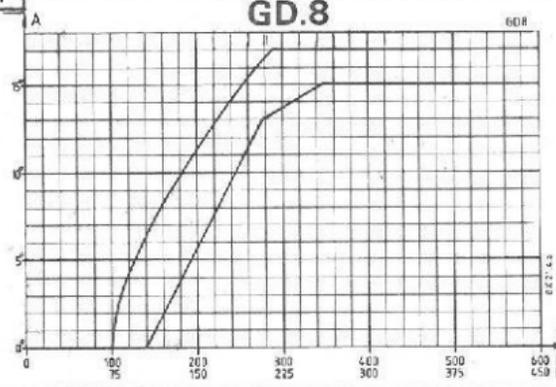
Plage de tolérance
pour le relevé à
dépression croissante

G. 21-11 a

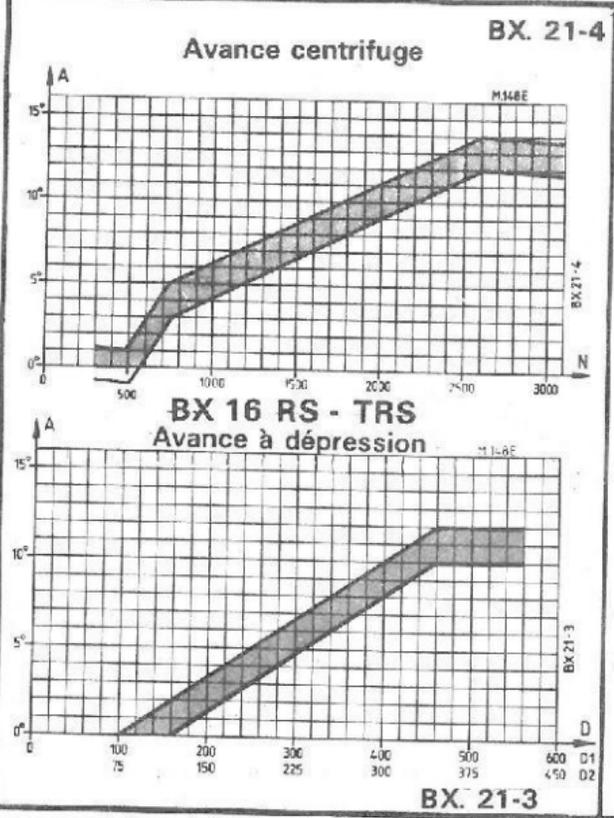
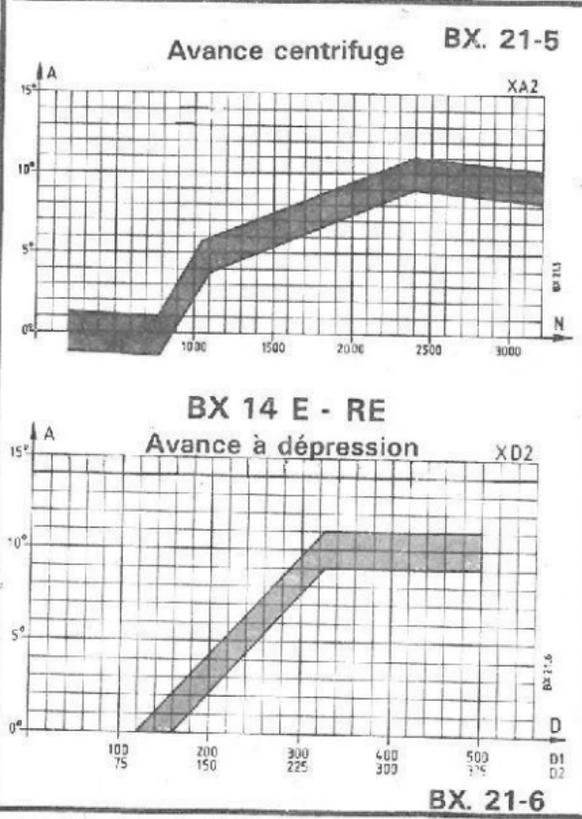
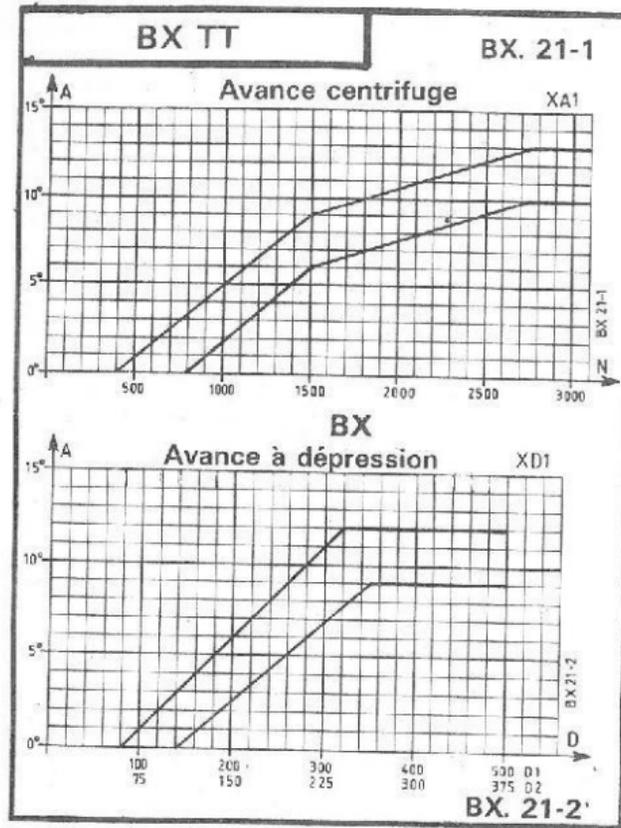
GD.4



GD.8



GX. 21-4 a



A : Avance allumeur
N : Tours/minute allumeur
D1 : Avance à dépression en m.bar
D2 : Avance à dépression en mmHg.

ALLUMEUR

CX TT

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
CX Moteur Type 829	829 A 500 501 502	Ducellier 525 157 (→ 06/82)	R 303	D 59	0,35 mm à 0,45 mm	55° ± 4°	61,5% ± 4,5%	10°	10° ± 1° à 750 ⁺⁵⁰ ₀ tr/mn <i>cap. à dépression débranchée</i>
		Module transistorisé							
CX 2400 Carbu	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° ± 2°30'	61% ± 3%	10°	10° ± 1° Moteur au ralenti 850 ⁺⁵⁰ ₀ tr/mn <i>cap. à dépression débranchée</i>
CX 2400 Injection	M 23/622	Ducellier 525 100	LA 5	LD 3	Entrefer capteur/Etoile : 0,3 à 0,5 mm			25° ± 1° à 2500 ± 50 tr/mn <i>cap. à dépression débranchée</i>	
		SEV-Marchal			Non réglable				

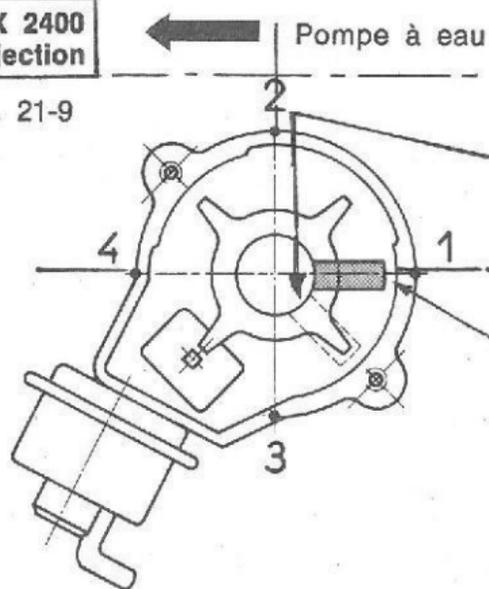
D1 : Avance à dépression en m.bar
D2 : Avance à dépression en mmHg.

CX 2400

MISE EN PLACE DE L'ALLUMEUR

CX 2400
Injection

L. 21-9



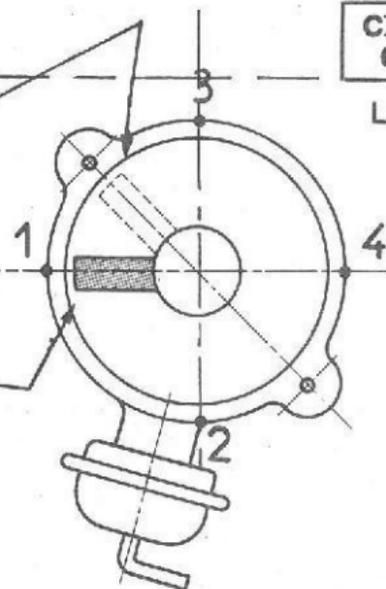
AXE LONGITUDINAL DU MOTEUR

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

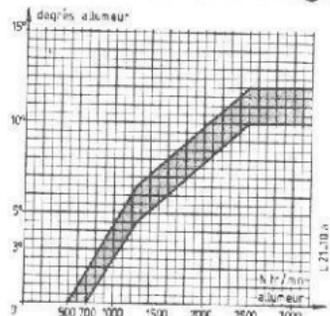
CX 2400
Carbu

L. 21-8

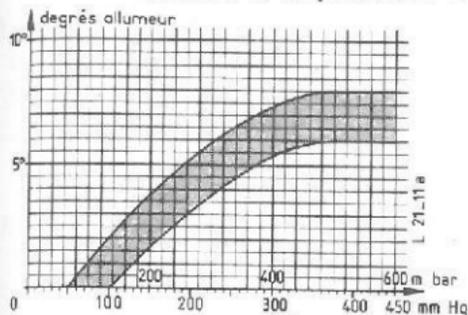


CX 2400
Carbu
21-8

Avance centrifuge R 303



CX 2 litres (moteur type 829)
Avance à dépression D 59

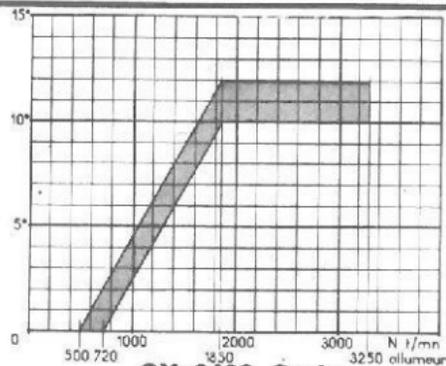


L. 21-10 a

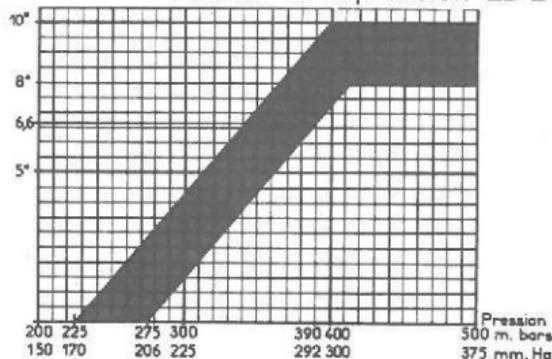
L. 21-5

L. 21-11 a

L. 21-4



CX 2400 Carbu
Avance à dépression LD 2

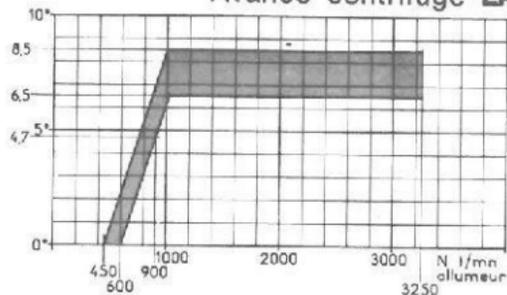


Avance centrifuge LA 4

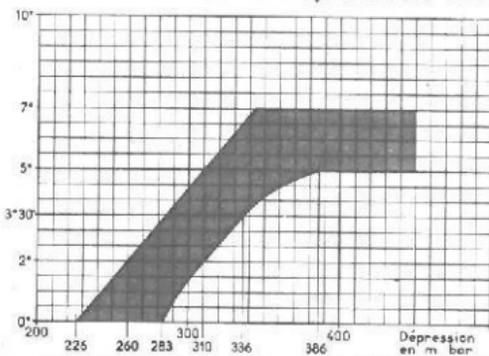
L. 21-7

L. 21-6

Avance centrifuge LA 5



CX 2400 Injection
Avance à dépression LD 3



CX

TOUS TYPES		BOUGIES (Série)						
Véhicules	AC	BERU	BOSCH	CHAMPION	EYQUEM	FIRESTONE	MARELLI	MARCHAL
2 CV 6 - Méhari	42 F		W225 T1-W 5 A	L 85	755	F 32 P	CW 7 N	35-1
Dyane	42 F		W225 T1-W 5 A		755	F 32 P	CW 8 N 07T	34 S
Acadiane	42 F		W225 T1-W 5 A		755	F 32 P	CW 8 N 07T	35-1
VISA TT Spécial ou Club-LNA	42 LTS			BN 6 Y				SCGT 34-5H
VISA TT Super-GT-L-LNA 11	42 LTS			BN 9 Y				SCGT 34-5H
VISA CHRONO				BN 6 Y-BN 2				
GSA 1130	42 XLS		W200 T30-W 6 D	N 7 Y	755 LS		CW 78 LP	GT 34-2H
GSA 1300	41,4 XLS		W200 T30-W 6 D	N 7 Y	800 LS		CW 8 LP	GT 34-2 H
BX - BX 14	42 LTS			BN 9 Y				SCGT 34-5H
BX 16	42 LTS			BN 7 Y				
CX 2000 (7/79 →)	42 LTS			BN 9 Y	755 LJS			SCGT 34-5H
CX 2400 (Carbu 7/80 → 6/81)	42 FS		W175 T35-W 7 B	L 87 Y	705 S		CW 6 N	35-1 B
CX Injection Electronique	42 FS	240-14	W225 T35-W 5 B	L 87 Y	705 S		CW 7 N	35-1 B

ATTENTION : Sur LNA TT- VISA TT - BX 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 OUT 128 301-T et les clés à bougies correspondantes.

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSION

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

CARBURATEURS

A TT - LNA TT - VISA TT sauf GT et CHRONO

ARCHAL

35-1
34 S
35-1
GT 34-5H
GT 34-5H
T 34-2H
34-2 H
GT 34-5H
GT 34-5H
35-1 B
35-1 B

ark
chement

VEHICULES	Embrayage normal	Embrayage centrifuge
2 CV Spécial E (AZ série KA)		SOLEX 26/35 SCIC 226 (7/81 →)
2 CV 6 (AZ série KA) Dyane 6 (AZ série CB) Méhari (AY série CA) { 4 X 2 } Méhari (AY série CE) { 4 X 4 } Acadiane (AY série CD)	SOLEX 26/35 CSIC 225 (7/80 →)	SOLEX 26/35 SCIC 226 (7/80 → 7/81)
Acadiane GPL (Gaz de Pétrole Liquéfié) LNA GPL - VISA Spécial et Club GPL	CENTURY N° P.R. 95 556 163 CENTURY N° P.R. 95 560 566	
LNA-VISA - VISA II Spécial et Club	■ SOLEX 26/35 CSIC 238 (7/80 → 7/82)	
LNA - VISA Spécial et Club	■ SOLEX 26/35 CSIC 244 (7/82 →)	
VISA	■ WEBER 32/34 DMTC - W 120-50 (7/82 →)	
VISA TT Super E - VISA TT L - LNA 11	SOLEX 32 PBISA 12 A-230 (3/81 → 6/81) SOLEX 32 PBISA 12 A-230/1 (6/81 → 1/82) SOLEX 32 PBISA 12 CIT 341 (1/82 →)	
VISA SUPER X- VISA II SUPER X	■ SOLEX 32 PBISA 11 240 (7/80 → 7/82)	

■ Avec coupe-ralenti (étouffoir)

CARBURATION
INJECTION

VISA GT - CHRONO - GSA TT - BX TT		CARBURATEURS
VISA CHRONO	SOLEX 35 PHHE 10 CIT 358-359	
VISA GT	SOLEX 35 BISA 8 346-347 (7/82 →)	
GSA 1130	SOLEX 28 CIC 4 CIT 229 (7/80 →)	WEBER 30 DGS 17/250-W 97-50 (7/80 →)
GSA 1300 (sauf C-Matic)	SOLEX 28 CIC 4 CIT 185 (7/78 → 3/80) SOLEX 28 CIC 4 CIT 230 (3/80 → 7/81) SOLEX 28 CIC 5 CIT 247 (7/81 →)	WEBER 30 DGS 12/250-W 92-50 (7/79 → 7/80) WEBER 30 DGS 16/250-W 96-50 (7/80 → 7/81) WEBER 30 DGS 25/250-W 115-50 (7/81 →)
GSA 1300 (C-Matic)		WEBER 30 DGS 19/250-W 99-50 (7/79 → 7/80) WEBER 30 DGS 18/250-W 98-50 (7/80 → 7/81) WEBER 30 DGS 26/250-W 116-50 (7/81 →)
BX	SOLEX 30-30 Z 2 CIT 329 (9/82 →)	
BX 14 E - RE	SOLEX 32-34 Z 2 CIT 348 (9/82 →)	
BX 16 RS - TRS		WEBER 32-34 DRTC/100 W 121-50 (9/82 →)

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSION

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

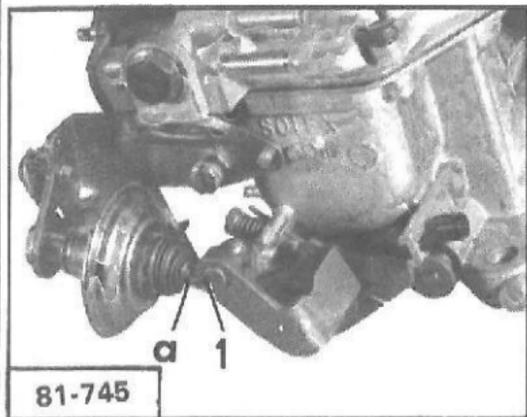
ELECTRICITE

CARBURATEURS

CX

Moteur type 829 (sauf Climat)	WEBER 34 DMTR 46/250 SOLEX 34 CIC F SOLEX 34 CIC F	W 88-50 (7/79 →) CIT 214 (10/80 → 7/82) CIT 214-1 (7/82 →)	
Moteur type 829 (Climat)	WEBER 34 DMTR 46/150	W 89-50 (7/80 →)	(avec dispositif de correction de ralenti)
Moteur type M (sauf Climat)	WEBER 34 DATC 1/200	W 106-50 (7/80 → 7/81)	starter automatique
Moteur type M (Climat)	WEBER 34 DATC 1/100	W 105-50 (7/80 → 7/81)	starter automatique (avec dispositif de correction de ralenti)
Moteur type M Injection	BOSCH : Système d'injection d'essence à commande électronique type L « Jetronic ».		

A - GSA



SOLEX



WEBER

VEHICULES A équipés d'embrayage centrifuge :

Réglage du frein de ralenti :

Après réglage du ralenti et de la teneur en CO-CO₂, 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/mn, relâcher la commande d'accélérateur et mesurer le temps de passage entre 4 500 et 1 200 tr/mn. Ce temps doit être compris entre 2 et 4,5 secondes. Agir sur la position d'accrochage du ressort de rappel pour obtenir cette condition.

ANTI-POLLUTION

TOUS TYPES

Réglage du ralenti et de la teneur en CO - CO₂

- Conditions de réglage** : Tirette de starter repoussée.
Culbuteurs et allumage bien réglés.
Bougies conformes et en bon état.
Filtre à air : cartouche en bon état
Température d'huile : 80° C
Température de l'air ambiant : entre 15° C et 30° C
Retour parfait du (ou des) papillon (s).
- Réglage (1^{er} cas)** : Carburateur sans vis de volume d'air de ralenti (vis d'air carburateur SOLEX).
Régler à l'aide de la vis de richesse et de la vis de butée de papillon, du 1^{er} corps **seulement**.
- (2^{eme} cas)** : Carburateur avec vis de volume d'air de ralenti. Régler à l'aide de la vis de volume et de la vis de richesse.
Régler le régime de ralenti et la teneur en CO - CO₂ aux valeurs données dans les tableaux pages 83 et 84 en conformité avec les normes anti-pollution en vigueur.
La **teneur résultante** (CO corrigé) doit toujours être **inférieure à 4,5%** (voir abaque page 86).

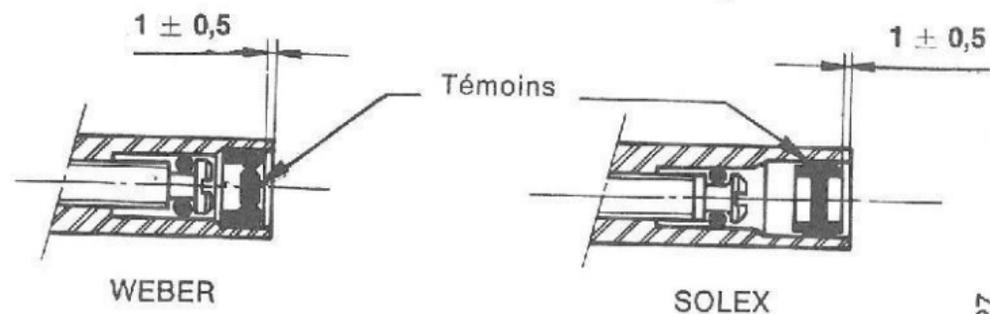
TOUS TYPES

ANTI-POLLUTION

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

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

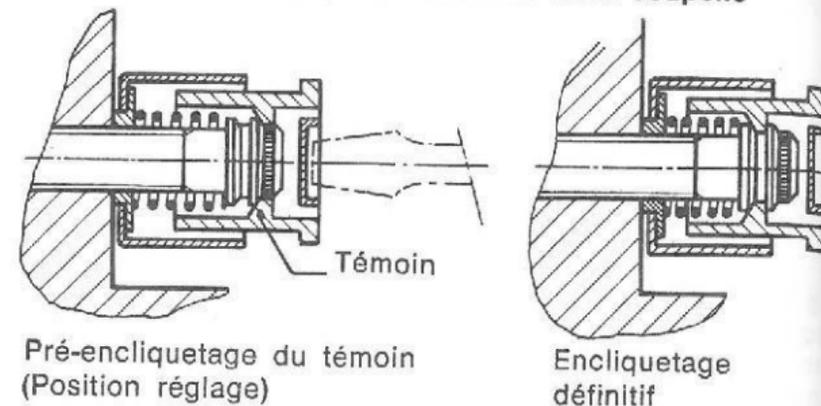
Carburateurs à vis de richesse noyée



Position des témoins après mise en place définitive.

G. 14-27
A. 14-22

Carburateurs à vis de richesse avec coupelle



CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSION

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

ANTI-POLLUTION

TOUS TYPES

VEHICULES	RALENTI	REGLAGE ANTI-POLLUTION (Valeurs lues sur analyseur)		OBSERVATIONS
		TENEUR CO	TENEUR CO2	
2 CV - Dyane - Méhari Acadiane	800 $^{+50}_0$ 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 léchage et faire chuter le régime de 50 tr/mn.
LNA - VISA - VISA II Spécial ou Club (→7/82)	850 $^{+50}_0$ tr/mn	1 à 2%		
LNA-VISA-VISA Club (7/82 →)	800 ± 50 tr/mn	0.8 à 1.2%		
VISA X - VISA II X	900 $^{+50}_0$ tr/mn	1.5 à 2.5%		
VISA II Super E (→7/82)	750 $^{+50}_0$ tr/mn	1 à 2%		
LNA 11 - VISA TT Super E-L (1/82→)	700 $^{+50}_0$ tr/mn	0.8 à 1.2%		
VISA GT	950 $^{+50}_0$ tr/mn	1.5 à 2.5%		
VISA CHRONO	1100 $^{+50}_0$ tr/mn	2 à 3%		

TOUS TYPES		ANTI-POLLUTION		
VEHICULES	RALENTI	REGLAGE ANTI-POLLUTION (Valeurs lues sur analyseur)		OBSERVATIONS
		TENEUR CO	TENEUR CO ₂	
GSA 1300 → 7/81 GSA 1130	850 $\begin{smallmatrix} +50 \\ 0 \end{smallmatrix}$ tr/mn	1 à 2,5%	> 10%	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%	> 9%	
VISA - LNA (GPL)		0,2 à 1%		
BX	750 ± 50 tr/mn	0,8 à 1,5%	> 10%	
BX 14 E - RE	800 $\begin{smallmatrix} +50 \\ 0 \end{smallmatrix}$ tr/mn			
BX 16	650 $\begin{smallmatrix} +50 \\ 0 \end{smallmatrix}$ tr/mn			

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSION

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

ANTI-POLLUTION

CX TOUS TYPES

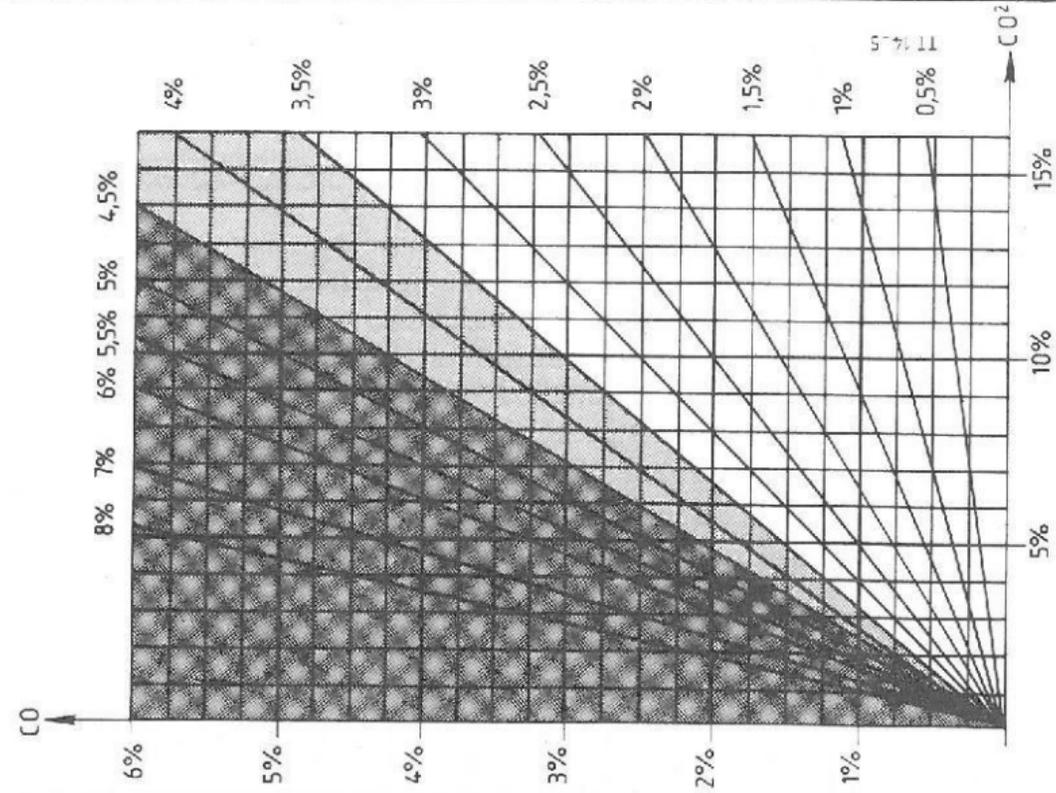
Condition générale de réglage : Sitôt l'arrêt du (ou des) moto-ventilateur(s) de refroidissement à grande vitesse.

Type		Ralenti tr/mn	Corrigé	Conditions particulières de réglage	TENEUR EN	
					CO	CO ₂
CX moteur type 829	Sans Climat.	750 à 800			1 à 2,5%	> 9%
CX Injection 3.V.M.		800 à 900			0,8 à 1,5%	> 11%
CX Injection P.V.A.		750 à 850				
CX moteur type 829	Avec Climat.	750 à 800	900 à 950	Climatisation à l'arrêt	1,5 à 2,5%	> 9%
CX Injection B.V.M.		850 à 900	1000 à 1050	Compresseur de climatisation en fonctionnement	0,8 à 1,5%	> 11%
		CX Injection B.V.A.		800 à 850		
700 à 750			Compresseur de climatisation en fonctionnement			
			Climatisation et vitesse non enclenchées			
		Climat. et vit. enclenchées-Action sur frein principal				
CX 2400 Carburateur Année Modèle 81						
Carbu B.V.M.	Sans Climat.	800 à 850			1,5 à 2,5%	9% mini
Carbu B.V.A.		700 à 750				
Carbu B.V.M.	Avec Climat.	800 à 850	900 à 950	Climatisation à l'arrêt		
		700 à 750		Climatisation en marche		
Carbu B.V.A.		700 à 750	Climatisation à l'arrêt	Sélecteur B.V. en « A » Action sur frein principal		
		700 à 750	Climatisation en marche			

TOUS TYPES

TENEUR RESULTANTE
(CO corrigé)

TENEUR EN CO
(lue sur analyseur)



TENEUR EN CO² (lue sur analyseur)

TT. 14-5

NIVEAU DE CUVE

Carburateurs : SOLEX.

Véhicules A - LNA - TT VISA Spécial et Club - GSA

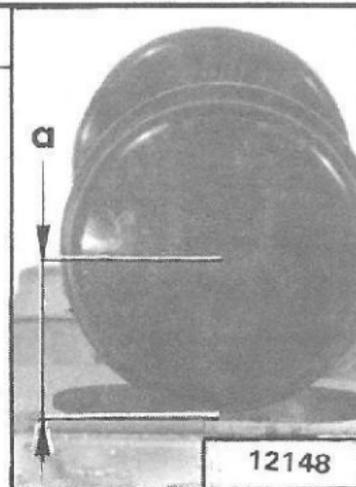
Couvercle retourné, la cote « a » relevée entre l'axe du flotteur et le plan de joint du couvercle (joint en place) doit être de :

- Véhicules A : « a » = 16 ± 1 mm
- Véhicules LNA - TT VISA 650 : « a » = 15 ± 1 mm
- Véhicules GSA : « a » = 19 ± 1 mm.
- Véhicules BX : « c » = 33 ± 1 mm.

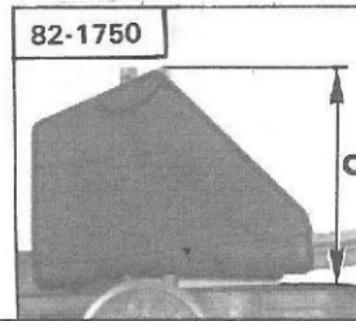
Ecart admis entre les deux côtés : 1 mm.

TT VISA Super - LNA 11 : 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 ± 2 mm - Ecart admis entre les deux côtés : 1 mm. Ce contrôle peut être effectué à l'aide de calibres (voir fiches carburateurs).

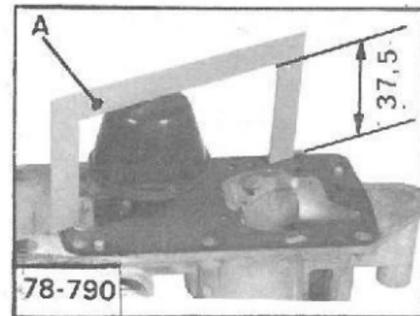


12148

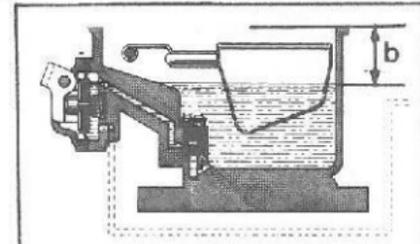


82-1750

TOUS TYPES



78-790



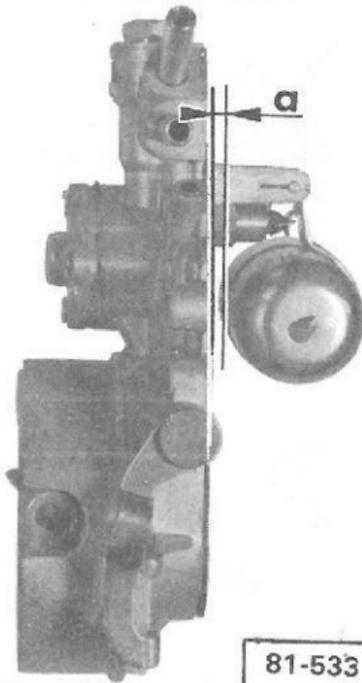
L. 14-31

TENEUR EN CO₂ (lue sur analyseur)

TOUS TYPES

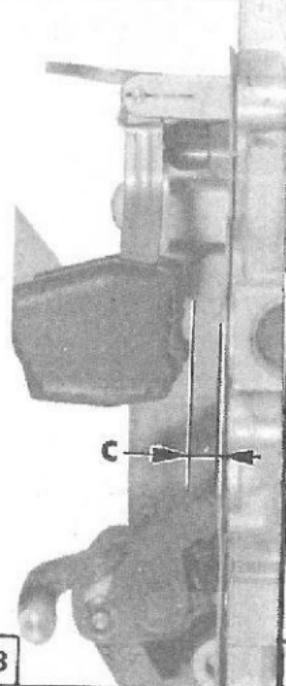
NIVEAU DE CUVE

Véhicules GSA



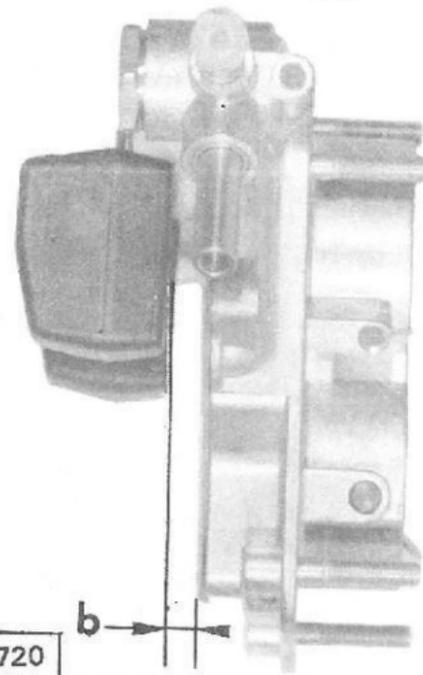
81-533

Véhicules BX



82-1758

Véhicules CX



13720

Carburateurs WEBER

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

- GSA : « a » = $6,5 \pm 0,25$ mm
- VISA - CX : « b » = $7 \pm 0,25$ mm
- BX : « c » = $7,5 \pm 0,25$ mm

REGLAGE PAPILLONS ET VOLET DE DEPART

TOUS TYPES

Véhicules	Carburateur	Ouverture positive du 1 ^{er} 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 (652)	SOLEX 244	Fonction réglage ralenti	Sous 500 m.bars : Pige de $3,2 \pm 0,5$ mm
VISA (652)	WEBER W 120-50	Pige de 0,75 mm	Sous 530 m.bars : Pige de $3,5 \pm 0,3$ mm
VISA Super E	SOLEX A 230-230/1	Pige de 0,75 mm	Sous 530 m.bars : Pige de $3,5 \pm 0,3$ mm
VISA TT Super X	SOLEX CIT 240	Pige de 0,90 mm	
LNA 11 VISA Super - L	SOLEX CIT 341	Pige de 0,75 mm	
VISA GT	SOLEX 346-347	Pige de 0,40 mm	Sous 630 m.bars : Pige de $2,5 \pm 0,3$ mm
BX	SOLEX CIT 329	Pige de 0,90 mm	Sous 350 m.bars : Pige de $3,2 \pm 0,5$ mm
BX 14 E - RE	SOLEX CIT 348	Pige de 0,75 mm	Sous 350 m.bars : Pige de $3,7 \pm 0,5$ mm
BX 16 RS - TRS	WEBER W 121-50	A 20° C - Pige de 0,50 mm	Sous 530 bars : Pige de 4,5 mm

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

CARACTERISTIQUES

CX 2500 Diesel

POMPE D'INJECTION	Calage statique	Calage dynamique	Réglages
Roto Diesel MA 220 Réf. R 34 43 430 ou Réf. R 34 43 F 432 Sens de rotation à gauche, vu côté distribution moteur	$5,12 \pm 0,03$ mm ou 24° (sur volant moteur) avant le PMH	Moteur au ralenti : 800 ± 25 tr/mn (huile moteur à 80° C) - avec capteur de levée d'aiguille : $4^\circ \begin{matrix} +1 \\ 0 \end{matrix}$ - avec capteur sur tube d'injecteur : $12^\circ 30' \pm 1^\circ$ selon matériel préconisé	Ralenti : 800 ± 25 tr/mn Anti-calage : 800 ± 50 tr/mn Régulation à vide : 4700 ± 50 tr/mn
INJECTEURS	Tarage	Tarage (pièces neuves)	Filtre à gazole
Roto Diesel : RDNOSDC 6577	$112 \begin{matrix} +5 \\ 0 \end{matrix}$ bars	$122 \begin{matrix} +5 \\ 0 \end{matrix}$ bars	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			

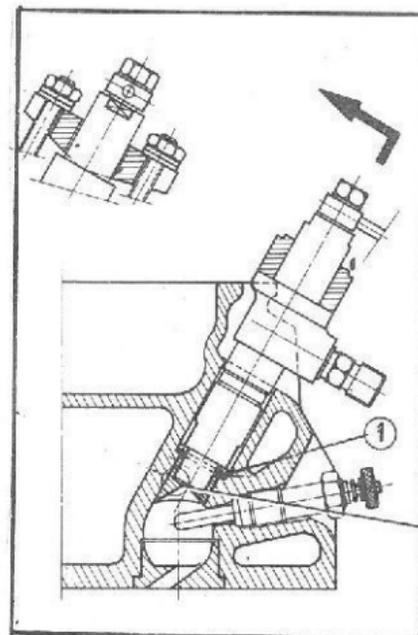
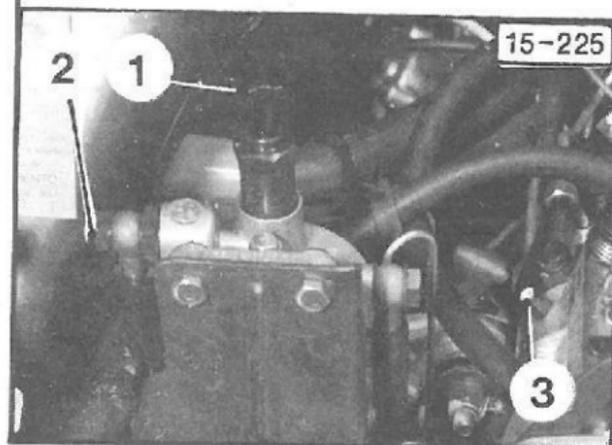
CX 2500 Diesel

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.

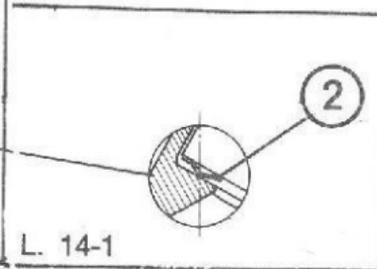
Nota : Sur ce type de pompe il est inutile de purger les injecteurs. Pour purger l'eau contenue dans le filtre, agir sur la vis située sous celui-ci, ensuite faire une purge d'air du filtre uniquement (vis (2)).



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) ($J \approx 6 \text{ mm}$). Si ces conditions ne peuvent être obtenues, remplacer la sonde thermostatique de ralenti accéléré, sur la culasse.

Réglage de la butée anti-calage : Placer la cale OUT 10 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 OUT 10 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).

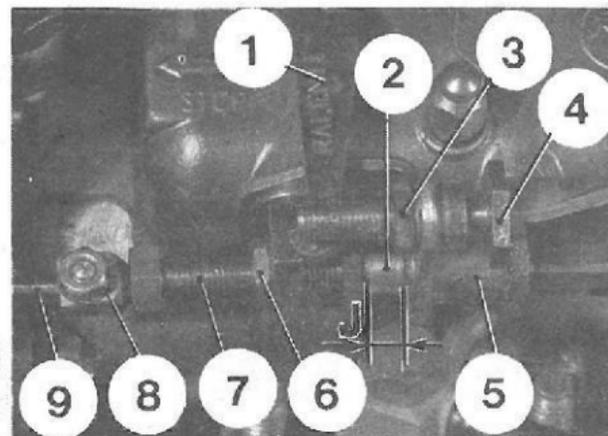
Réglage du ralenti : Enlever les outils, remettre en place le levier de ralenti (1), régler le ralenti à $800 \pm 25 \text{ tr/mn}$ en agissant sur la vis (7), serrer le contre-écrou (6).

Contrôle de la décélération :

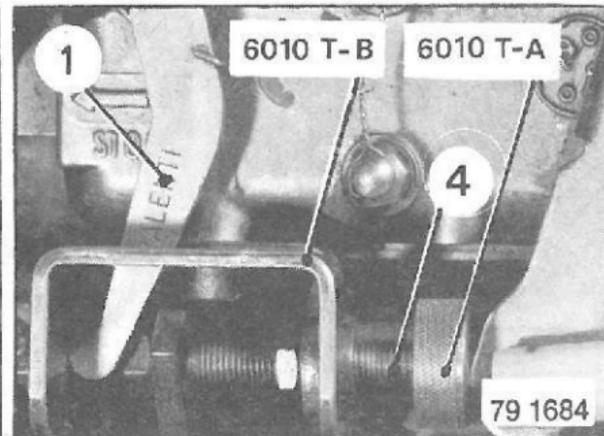
Accélérer le moteur. Si la « plongée » est trop importante ou trop lente, refaire les réglages. Si l'anomalie persiste, agir sur la vis (4) :

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

(Vu du côté distribution).



77 759

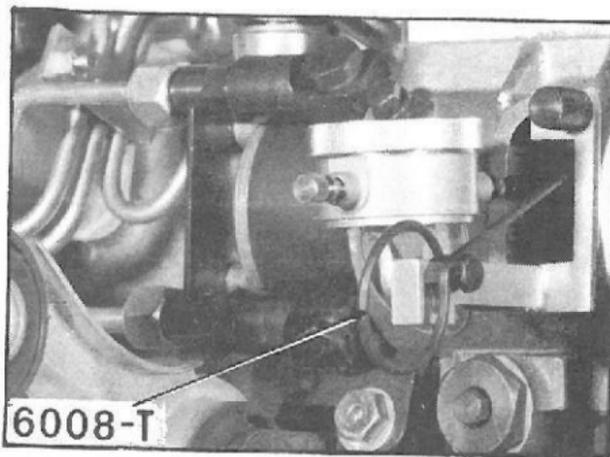


79 1684

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.

EMBRAYAGE

A - LNA 652 cm³ - VISA et VISA Club

Butée à billes :

Moteurs :

AM 2 (2/70 →)

AM 2 A (9/78 →)

A 06/635 (9/78 →)

V 06/630 (10/78 → 2/82)

V 06/630 (2/82 → 7/82)

V 06/644 (7/82 →)

Mécanisme :

FERODO PKHB 4,5 → 2/82

VERTO 160 DBR 210

(à diaphragme) 2/82 →

FERODO PKHB 5

VERTO 160 DBR 210

(à diaphragme)

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.

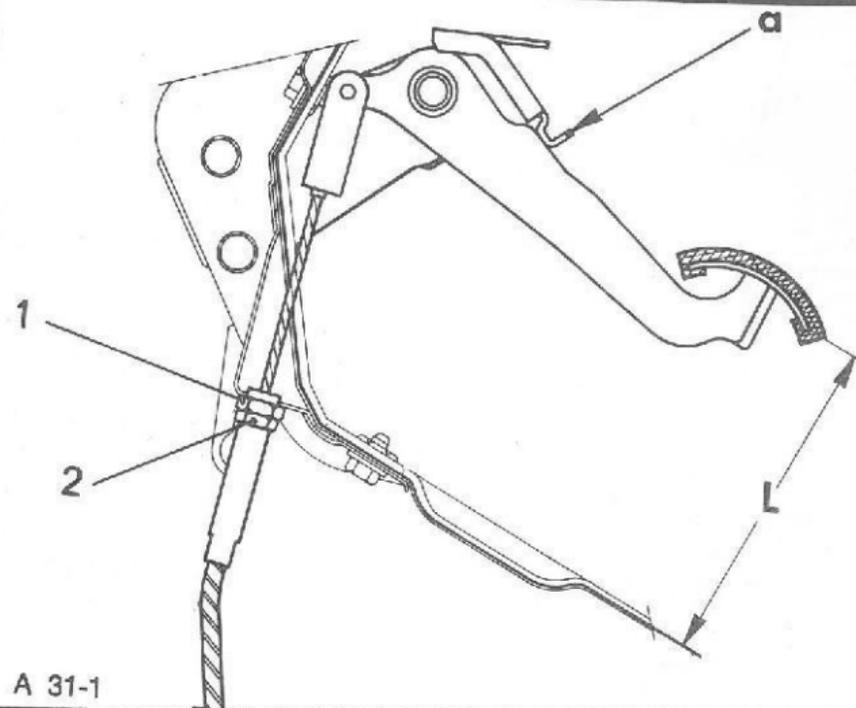
Réglage de la garde d'embrayage : Garde à la pédale : 20 à 25 mm

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

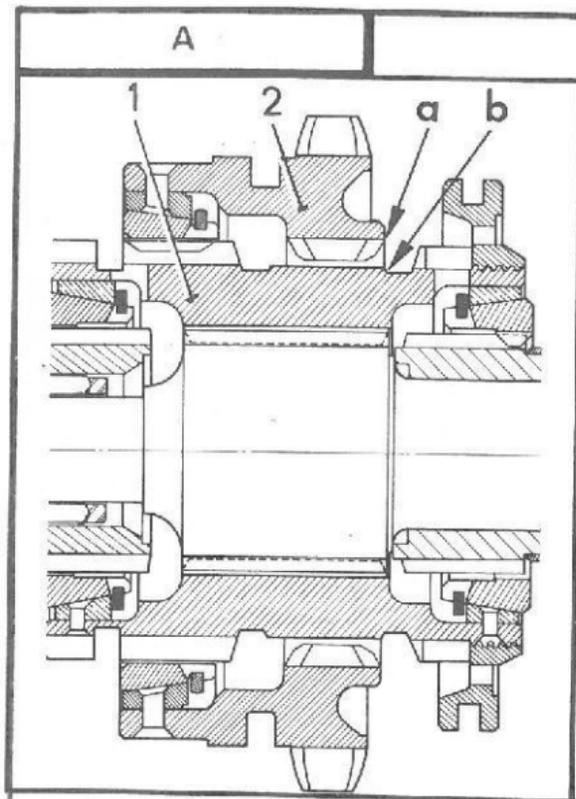
Véhicules A : Agir sur l'écrou (1) et le contre-écrou (2).

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

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



BOITE DE VITESSES



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.

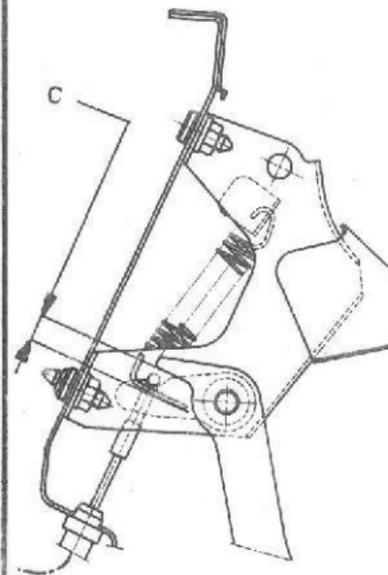
- 1. Réglage de la fourchette 2^e-3^e :** Jeu : 1,8 mm entre l'extrémité du baladeur 2^e-3^e et les crabots de l'arbre de commande.
- 2. Réglage de la fourchette de 1^{re}-M. AR :** Desserrer les vis de la fourchette, et positionner le baladeur de 1^{re}-M. AR (2), au milieu de sa course sur le baladeur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

EMBRAYAGE

LNA 11 - VISA « Super E » « L » - GT - CHRONO

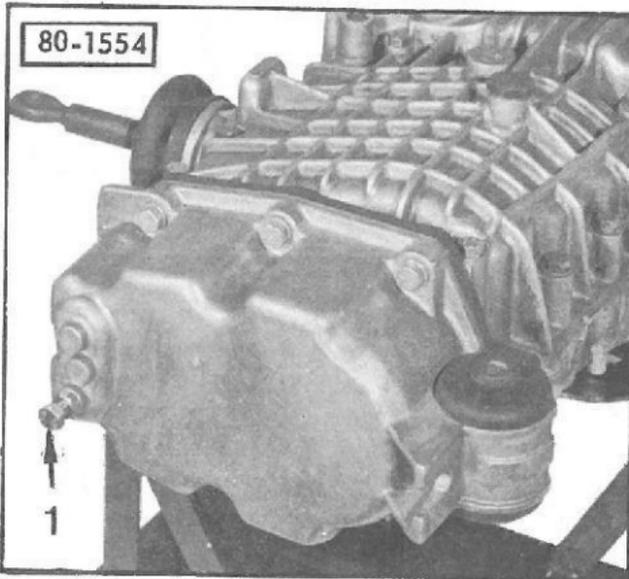
	Super (→ 7/80)	Super TT (7/80 →) LNA 11 - VISA GT	CHRONO
Mécanisme	VERTO 180 DBR 255	VERTO 180 DBR 335	VERTO 180 CP 355
Disque	VERTO 180 A 35	VERTO 180 A 35	
Identification	4 ressorts vert pâle 1 ressort gris clair 1 ressort jaune	2 ressorts brun - 2 ressorts rose 1 ressort gris clair 1 ressort jaune	
Dimensions de la garniture	181,5 × 127 × 3,2 mm		
Moyeu	27 dentelures		
Jeu entre butée et linguets	1 à 1,5 mm	Butée en appui constant sur mécanisme	
Garde à la pédale	15 mm	Intercaler une cale (C) de 10 mm l'extrémité de la pédale et la butée du pédalier (<i>voir dessin</i>).	
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

EMBAYAGE



Mécanisme : Type à diaphragme FERODO 180 DBR 285.

Disque : Moteurs TT (7/82 →) : Ref. FERODO 366550

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^{ère}/M.AR : $1,45 \pm 0,2$ mm - 2^{ème}/3^{ème} : $1,6 \pm 0,2$ 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 ± 100 tr/mn.

Régime de calage : 3^{ème} 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.

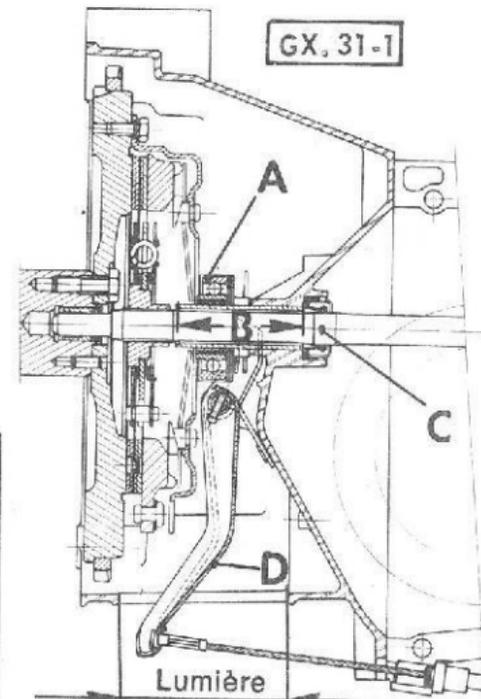
CARACTERISTIQUES DE L'EMBRAYAGE

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 (→ 7/82) G 13/625 (9/78 → 7/81)	lourd	42	96	32	très cambrée	39
G 13/646 (7/81 →) G 11 (7/82 →)	Léger					

De Juin 1979 à Juillet 1981 : Montage sur moteurs Tous Types, du volant et du disque d'embrayage du moteur G 13/625.

Depuis Septembre 1981 : La butée à manchon plastique doit être montée graissée sur le manchon-guide (TOTAL MULTIS). Peut équiper les modèles GS - GSA sortis antérieurement avec une butée de 32 mm.



BX TT

EMBAYAGE

- **Mécanisme :**

- **Disque :** - Qualité de la garniture

- Epaisseur du disque

- Moyeu

- Ressorts : nombre et repères de couleur

BX 14

BX 16

VERTO 100 DBR 335	VERTO 200 DBR 410 LUKA 102 008 800
A 3 S	FERODO 755
$7,7 \pm 0,3$ mm	
27 dents	18 dents
2 brun - 2 rose 1 jaune - 1 gris clair	6 bleu

EMBRAYAGE

BX TT

Garde à la pédale :

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

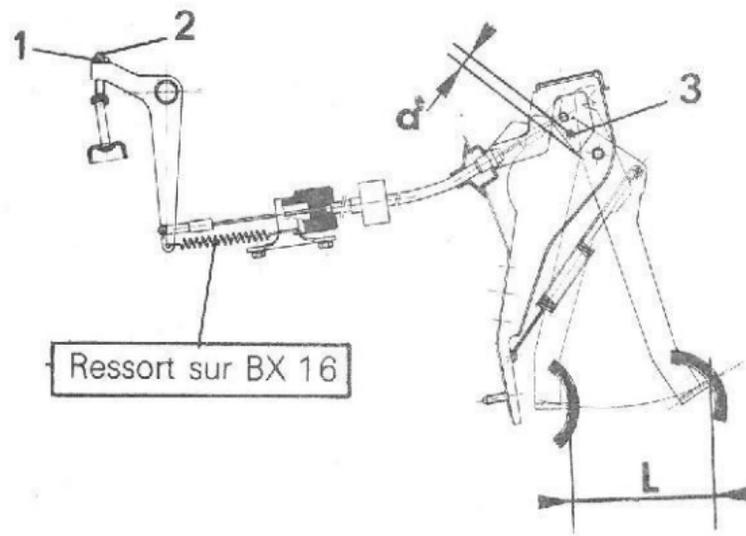
Réglage de la hauteur de pédale :

Agir sur la vis (2) et l'écrou (1).

« a » = 8 mm mini (entre têtou (3) et le bas de la lumière du pédalier).

Course de pédale :

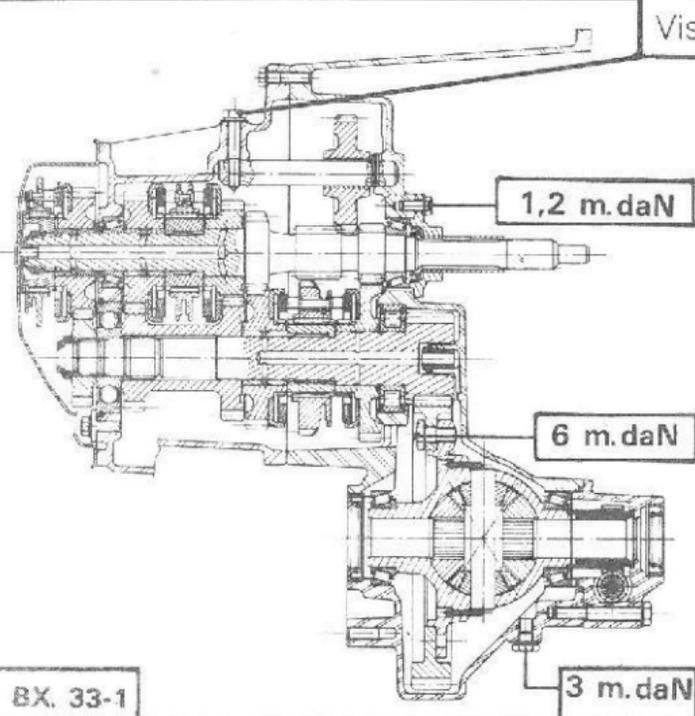
Course L = 130 à 150 mm



BX. 31-6

BX 16

BOITE DE VITESSES



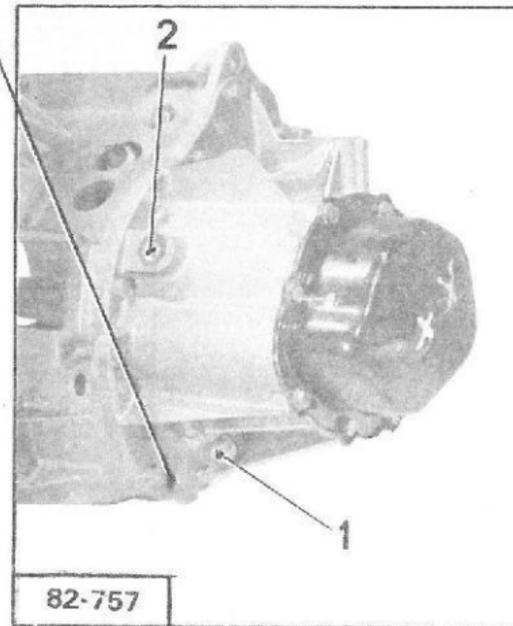
BX. 33-1

Vis d'axe de M.AR

1,2 m.daN

6 m.daN

3 m.daN



82-757

Vidange (2 bouchons) :
- sous le pont (différentiel),
- sur la boîte de vitesses (1).

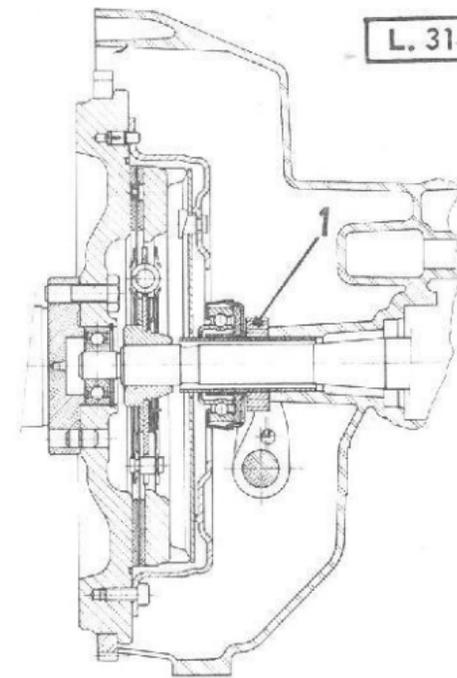
Remplissage :
1,4 litre d'huile par le bou-
chon (2).
Pas de bouchon de niveau.

TOTAL TRANSMISSION
TM MULTIGRADE
=
TOTAL EP SAE 80W/85W

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

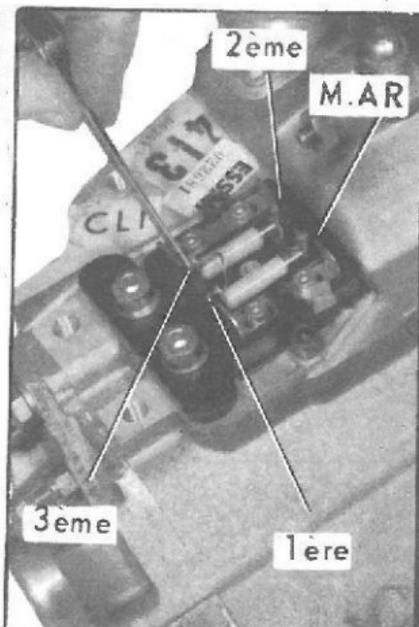
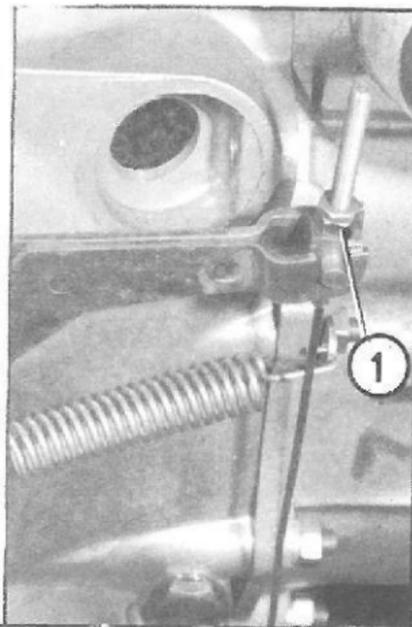
Butée embrayage tous types (bague coulissante métallique et plastique) : graisser impérativement le tube guide et le joint (1).



L. 31-4

CX Tous Types

76-343



13455

I. Réglage de la garantie d'embrayage :

Jeu de 1 à 1,5 mm entre butée et diaphragme, soit un jeu de 2,2 à 3,3 mm à l'écrou (1).

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

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

- Jeu aux contacts 2^e et 3^e 0,8 à 1,1 mm
- Jeu aux contacts 1^{re} et M.A.R 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 2000 + ¹⁰⁰₀ tr/mn 5, 5 bars mini

Régime de calage (3^e vitesse engagée) :

- a) Véhicule à carburateur : 2000 à 2100 tr/mn
- b) Véhicule à injection : 2100 à 2200 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.

COMMANDE HYDRAULIQUE DE DEBRAYAGE

CX Prestige

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 droite).

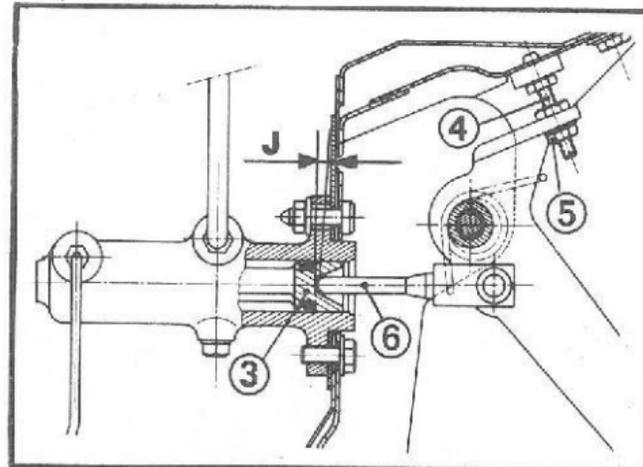
Déposer le ressort (1). Visser la vis de réglage (2) jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de garde.

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.

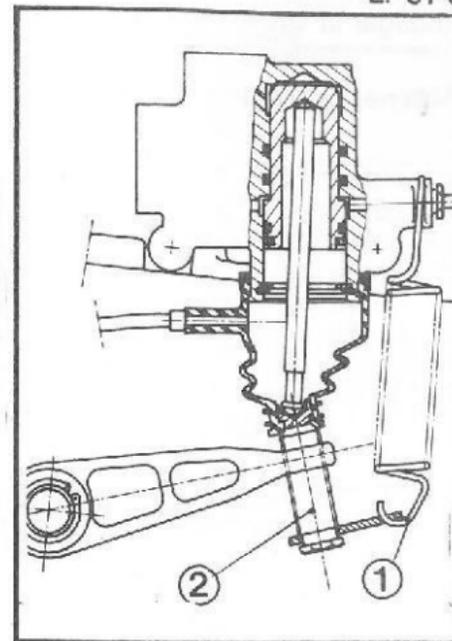
Remettre le ressort en place.

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

L. 31-5



L. 31-6



CX TOUS TYPES

BOITE DE VITESSES

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

Engager la vitesse à régler.

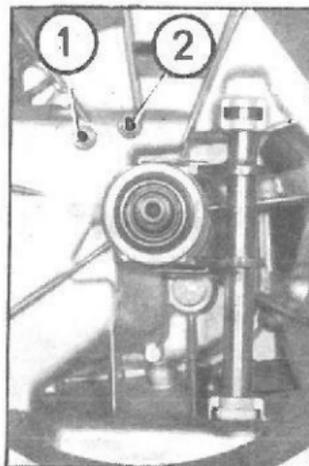
Amener la vis de réglage au contact de l'axe de fourchette et visser : { 1 tour pour B.V. mécanique
1/2 tour pour B.V. à convertisseur

- (1) butée de 3^e sur B.V. 4 ou 5
- (2) butée de 5^e sur B.V. 5
- (3) butée de 4^e sur B.V. 5
- (4) butée de 4^e sur B.V. 4 ou
butée de 3^e sur B.V. convertisseur
- (5) butée de 2^e sur B.V. convertisseur

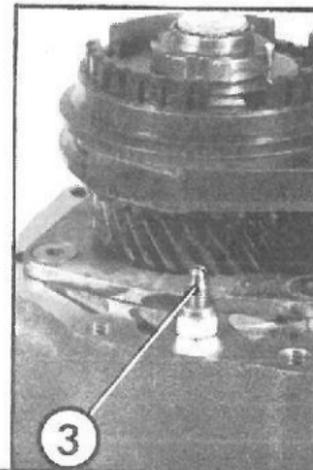
SYNCHRONISATION

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

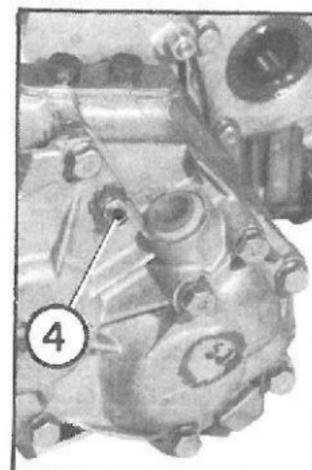
76-1407



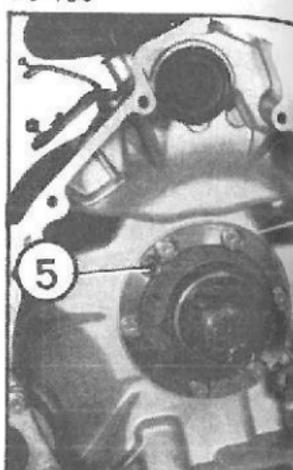
77-85



14714



76-185



BOITE DE VITESSES AUTOMATIQUE

CX 2400

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.

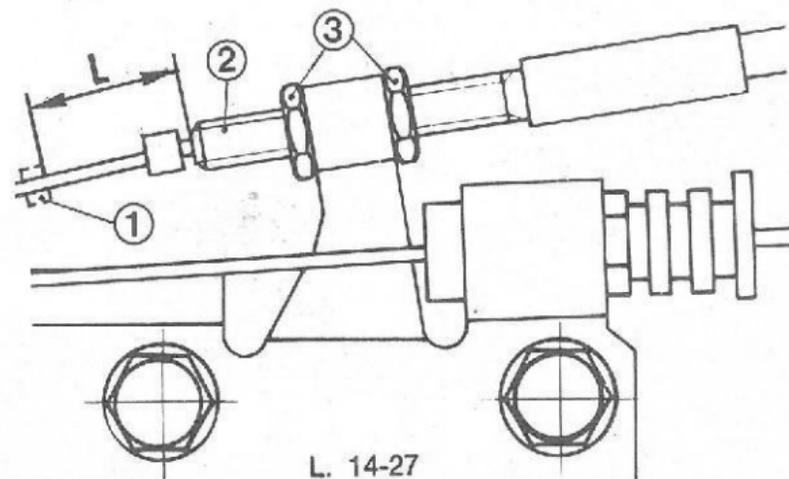
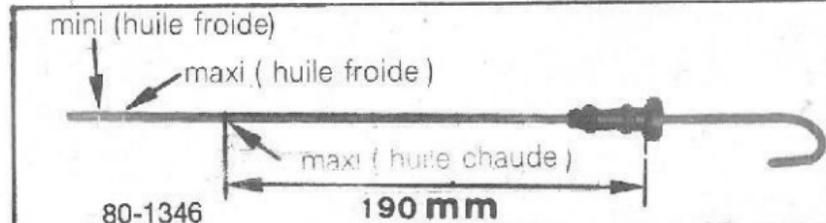
Huile : TOTAL DEXRON D 20 356.

Régime de calage : Rapport de vitesse avant, action sur le frein principal : 2000 à 2100 tr/mn.

Réglage du câble de correction de charge :

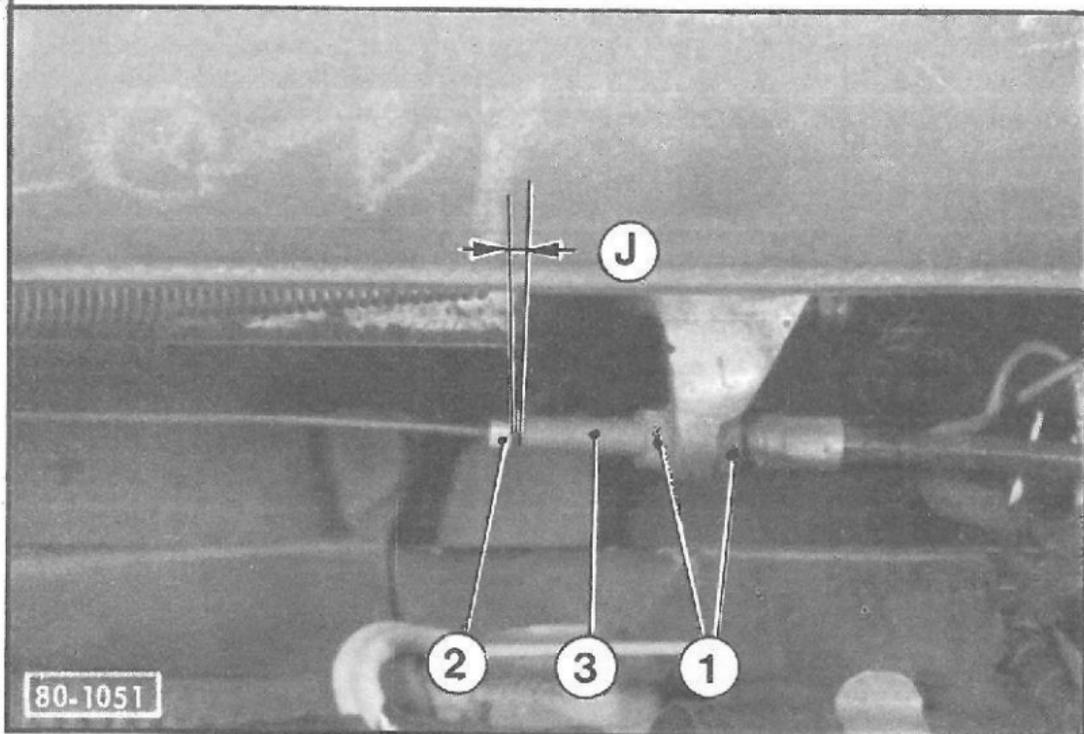
Véhicules à carburateur :

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).



CX 2400

BOITE DE VITESSES AUTOMATIQUE



Réglage du câble de correction de charge : Véhicules Injection :

Moteur à l'arrêt : Contrôler l'ouverture maxi du volet d'air en appuyant sur la pédale, sinon régler le câble d'accélérateur.

Accélérateur en position repos : Le câble de correction de charge doit être libre mais entraîné dès l'action sur le volet d'air. Le jeu **J** entre le sertissage (2) du câble et l'embout de gaine (3) doit être compris entre 0 et 2 mm. Régler par les écrous (1).

Réglage du sélecteur :

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

Convertisseur - Vilebrequin 9/82 → (N° P.R. 2132) :

Bague nylon dans le vilebrequin, pour centreur du convertisseur $\phi = 31$ mm au lieu de $\phi = 35$ mm. Montage avec graisse GL 245 MO au bysulfure de molybdène Voir NT. 82-195MA.

GENERALITES

TOUS TYPES

VEHICULES	2 CV 6	Méhari	Dyane	Acadiane	Méhari 4 × 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 1000 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						
Huile	TOTAL TRANSMISSION TM MULTIGRADE : TOTAL EP SAE 80 W/85 W						
Capacité (vidange)	0,9 litre				boîte = 1,3 litre - pont arrière = 0,5 litre		

EMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSION

TOUS TYPES		GENERALITES				
VEHICULES		LNA et VISA Club (ECO)	LNA 11	VISA Super E VISA L	VISA Super X B.V. 4	VISA II Super X B.V. 5
Pneumatiques		135 SR 13 XZX	135 SR 13	145 SR 123 XZX	155/70 SR 13 XZX	160/65 R 340 TRX
Développement sous charge		1,67 m	1,67 m	1,72 m	1,67 m	1,67 m
Vitesse à 1000 tr/mn (moteur) (en km/h)	1	5,66	8,11	7,45	6,34	6,01
	2	10,30	15,20	13,96	11,87	11,29
	3	15,67	22,89	21,02	17,88	17,27
	4	22,45	33,39	30,67	26,08	22,18
	5					28,72
	M.AR	6,15	8,83	8,11	6,90	7,26
Couple conique ou cylindrique *		9/35	17/54 *	16/57 *	15/61 *	15/68 *
Rapport compteur		7/16	27/34	21/37	22/37	22/37
Jeu entre-dents		0,13 à 0,27 mm				
Huile		TOTAL TRANSMISSION TM MULTIGRADE: TOTAL EP SAE 80 W/85 W			Commune avec moteur	
Capacité		1,4 litre	5 litres après remise en état 4,5 litres environ après vidange		5,5 litres : après remise en état 5 litres environ : après vidange	

GENERALITES

VISA GT - VISA II CHRONO

VEHICULES		VISA GT	VISA II CHRONO
Pneumatiques		160/65 R 340 TRX	175/70 HR 13
Développement sous charge		1,67 m	1,766 m
Vitesse à 1000 tr/mn (moteur) (en km/h)	1	6,66	7,04
	2	11,28	11,93
	3	17,25	18,24
	4	23,04	24,37
	5	28,65	30,30
	M.AR	7,25	7,67
Couple conique		15/58	15/58
Rapport compteur		22/37	21/38
Huile		Commune avec moteur	
Capacité (vidange)		5,5 litres	

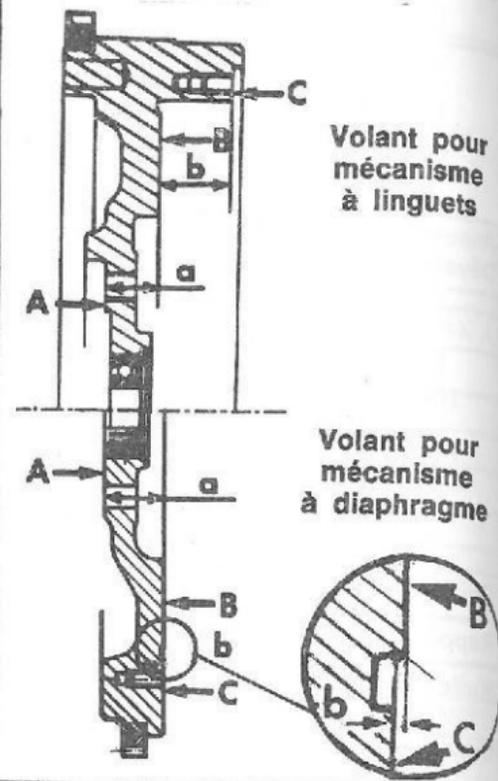
TOUS TYPES - GSA TT - BX TT			GENERALITES					
VEHICULES	GSA Pallas (7/79 →) GSA Spécial (7/81 →) GSA X1 (7/82 →) GSA (7/81 →)		Série GSA X3 (9/79 →) Option GSA X1 (7/82 →)	GSA C-Matic (9/79 →)	BX	BX 14 E BX 14 RE	BX 16 RS BX 16 TRS	
	BV 4	BV 5 (option) sauf X1	BV 5	Convertisseur	BV 4	BV 5	BV 5	
Pneumatiques	145 SR 15 XZX				145 SR 14 MX ou XZX		170/65 R 365 TRX AS	
Développement sous charge	1,89 m				1,80 m		1,795 m	
Vitesse à 1000 tr/mn (moteur) (en km/h)	1	7,2	7,2	6,788	10,058	7,182	7,182	7,765
	2	11,983	11,983	11,299	16,094	13,466	12,150	13,656
	3	18,328	18,328	17,281	26,663	20,279	18,597	20,086
	4	26,663	24,256	22,872		29,570	24,829	26,537
	5		30,151	28,435			30,888	33,979
	M.AR	6,573	6,573	6,198	10,996	7,819	7,819	7,711
Couple conique	8/33	8/33	8/35	8/33	15/58	15/58	16/67	
Rapport compteur	6/13	12/23	12/23	6/13	25/29	25/29	22/19	
Huile	TOTAL EP SAE 80 W/85 W			Fluide T	Commune avec le moteur		TOTAL EP SAE 80W/85W	
Capacité (vidange)	1,4 litre	1,5 litre		1,4 litre	4,5 litres	5 litres	1,4 litre	

GENERALITES

CX Tous Types

VEHICULES	CX 2400 C-Matic (→ 7/80) Carburateur Injection		GTi (→ 7/80)	CX 2400 TT (7/80 →)	CX TT Essence Diesel		GTi (7/80 →)	CX 2400 Pallas (7/80 →)	
	Convertisseur		BV 5	BV automatique	BV 4	BV 5	BV 5	BV 5	
Pneumatiques Développement sous charge	185 HR/14 XVS = 1,97 m - 185 SR/14 XZX = 1,97 m * 190/65 H 390 TRX = 1,91 mm								
Vitesse à 1000 tr/mn moteur (en km/h)	1	12,746	11,387	7,826	13,66	8,22	8,22	7,974	8,56
	2	21,868	21,868	13,518	22,88	14,20	14,20	13,773	14,79
	3	30,98	33,045	19,827	33,86	22,98	20,83	20,200	21,72
	4			26,383		32,55	27,72	26,879	28,87
	5			33,796			35,51	34,433	36,99
	M.AR	10,375	10,375	7,858	16,23	8,25	8,25	8,006	8,60
Couple conique	13/62		13/62	13/62	13/59	13/59	13/59	14/61	
Rapport compteur	5/12		10/20	10/20	7/16	10/20	* 15/29	10/20	
Huile	TOTAL FLUIDE T		TOTAL EP	TOTAL DEXRON	TOTAL TRANSMISSION TM MULTIGRADE				
Capacité (vidange)	2,9 litres		80/85 W 1,6 litre	D 20 356 2,5 litres	ou TOTAL EP 80/85 W 1,6 litre				

TOUS TYPES		RECTIFICATION DES VOLANTS MOTEUR			
A : Face d'appui/vilebrequin B : Glace C : Face d'appui du mécanisme		a = cote entre A et B Cote mini admise après rectification		b = cote entre B et C Cote à respecter impérativement	
Véhicules	A - TT (mot. 435 et 602 cm ³) LNA - VISA (mot. 652 cm ³)	à linguets 21,56 mm	à diaphragme 22,87 mm	à linguets 19,15 ± 01 mm	à diaphragme 0,35 - 0,2 mm
	LNA 11 - BX 14 TT VISA Super « E » - « L » - « GT » « CHRONO »	18 mm		0,5 mm	
	GSA 1130 (→ 7/82) GSA 1300 (→ 7/81)	28,3 mm		0,35 mm	
	GSA 1130 (7/82 →) GSA 1300 (7/81 →)	28,775 mm			
	BX 16 TT	18,5 mm		0,5 mm	
	CX moteur type 829	19,85 mm		0,50 ± 0,1 mm	
	CX TT sauf moteur type 829	27,7 mm		0,50 ⁺⁰ / _{-0,15} mm	



EMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSION

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

COUPLES DE SERRAGE (m.daN)

TOUS TYPES

	A	LNA	VISA VISA Club	GSA BV. 3 et 4	GSA BV. 5	CX 3 et 4 vitesses	CX 5 vit.
Ecrou ou vis d'arbre primaire	7 à 8	7 à 8,5		6 à 7		13,5 à 15	25 à 28
Ecrou de pignon d'attaque	7 à 9	10 à 12		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		$\phi 10 = 8 \text{ à } 9$ (face et filets graissés)		8 à 9	
Bouchon de vidange		3,5 à 4,5		3,5 à 4,5			
Ecrou de fixation des carters		1,4 à 1,5		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				

TOUS TYPES	COUPLES DE SERRAGE (m.daN)		
	LNA 11 - BX VISA L - Super	VISA Super - GT - CHRONO BX 14	BX 16
	BV 4 vitesses	BV 5 vitesses	
Ecrou ou vis d'arbre primaire	Presserrage : 2 Desserrer et serrer à 0,9	4,5	5
Ecrou de pignon d'attaque	2,2	9,5	5
Vis de fixation de la couronne	6,5		6
Bouchon de vidange	2,8		3
Vis de fixation des carters	1,25		1,2
Vis de fixation de palier de pont	5		4
Vis de fixation de couvercle en tôle	1		1,5

TRANSMISSIONS

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

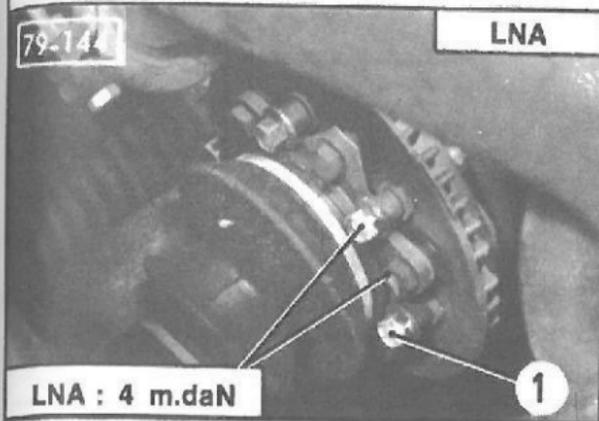
Côté roue

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

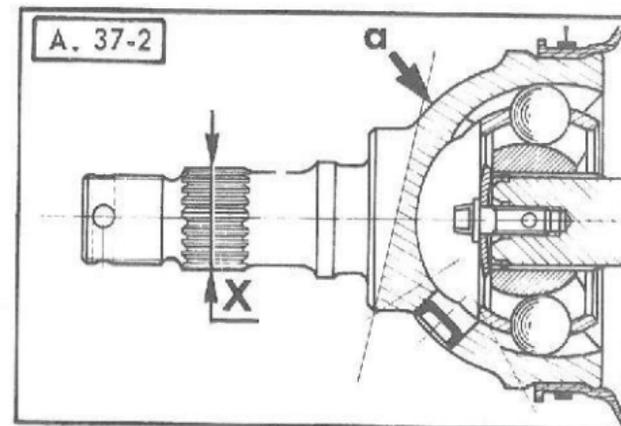
Véhicules LNA : 25 m.daN

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	∅ des cannelures
A	X = 24,3 mm
LNA	X = 23 mm



LNA 11 - VISA Tous Types

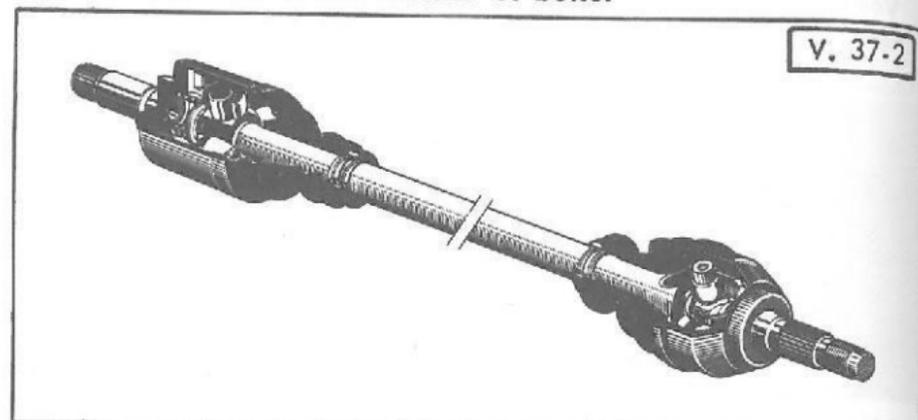
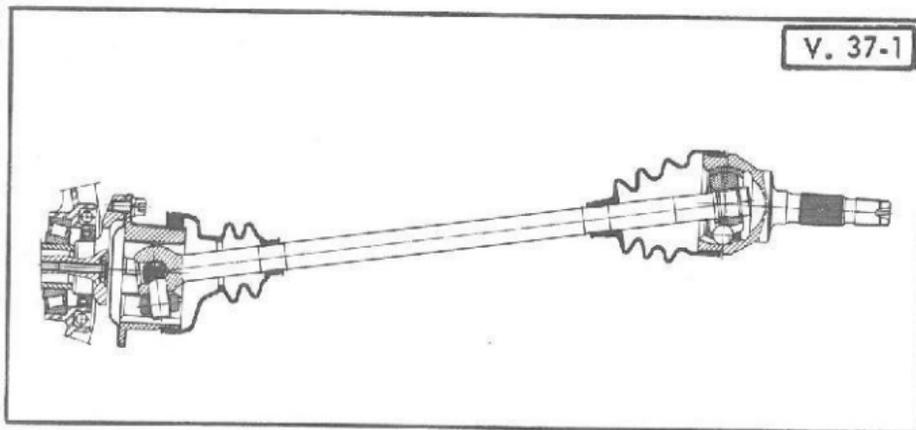
TRANSMISSIONS

VISA et VISA Club (652 cm³)

Graisse préconisée	GL 245 MO
Fixation sur moyeu	25 m.daN
Fixation sur B.V.	3,4 m.daN

LNA 11 et VISA TT (4 cylindres)

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.



TRANSMISSIONS

GSA

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^{er} 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

BX TT	TRANSMISSIONS	
BX 14	BX 16	
<p>Graisse préconisée :</p> <p>- Quantité au joint à bille :</p> <p>- Quantité au joint homocinétique : 185 grammes</p> <p>Fixation sur moyeu :</p>	<p>GL 245 MO : fournie avec gaines livrées aux P.R. 100 grammes</p> <p>27 m.daN</p>	<p>150 grammes</p>
<p>Faire attention, lors du montage de la transmission, à ne pas blesser le joint d'étanchéité de sortie de BV :</p> <p>Un mauvais état de ce joint risque de provoquer la perte totale de l'huile moteur - BV.</p>		<p>Placer les outils M et N du coffret OUT 307 101 T pour maintenir en place les planétaires lors de la dépose de la 2^{ème} transmission.</p> <p>Remettre dans la BV une quantité d'huile identique à celle écoulee lors de la dépose des transmissions.</p>
<p>Le panachage des transmissions France avec transmissions RDA est admis (<i>entre droite et gauche</i>). Les lots d'organes de remise en état sont spécifiques aux deux fabrications.</p>		
		<p>81-1544</p>
<p>BX. 37-2</p>	<p>BX. 37-1</p>	

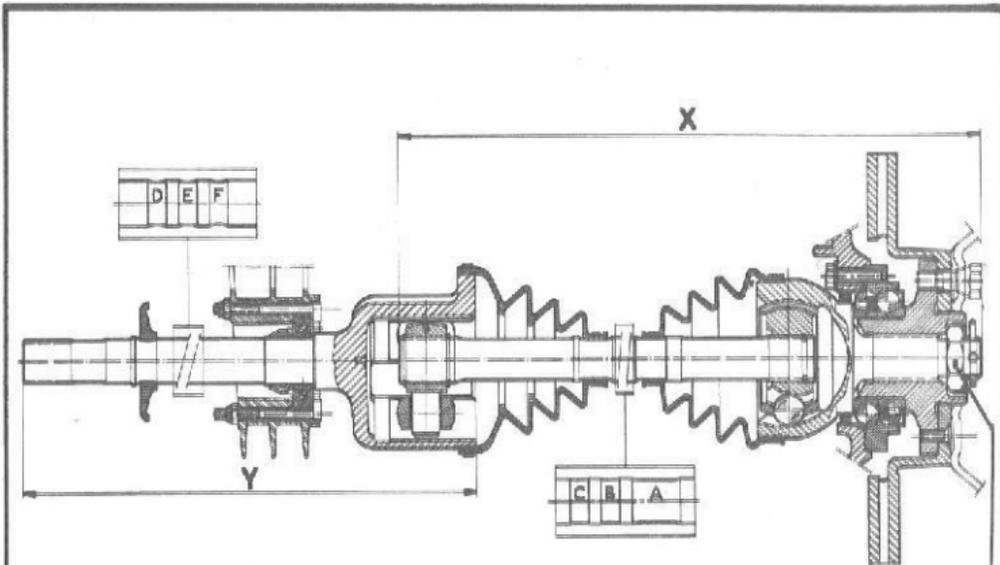
TRANSMISSION DROITE

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

Les repères, usinés sur les arbres, sont visibles sous le véhicule.



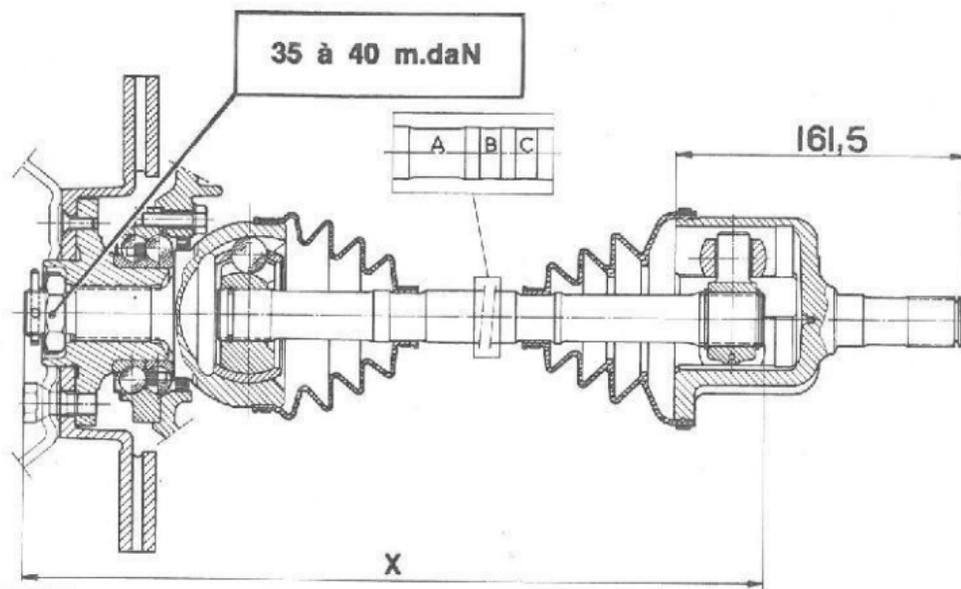
L. 37-2 b

35 à 40 m.daN

CX

TRANSMISSION GAUCHE

Graisse préconisée : GL 245 MO



L. 37-1 b

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 m	526,8	ABC	

Les repères, usinés sur les arbres, sont visibles sous le véhicule.

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 x 4

4 x 4

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

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

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

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

15°

7°

1 à 3 mm (9' à 27')

ESSIEU ARRIERE

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

4 x 4 : $1^{\circ} \pm 30'$ } l'appareil 2313-T

0

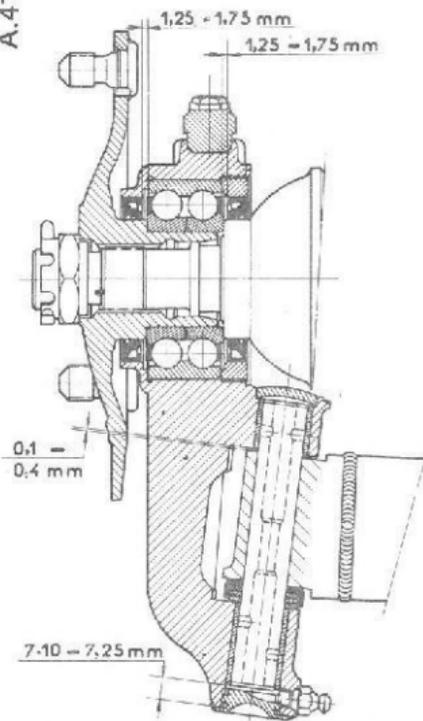
Parallélisme (pincement ou ouverture) : 0 ± 4 mm ($0 \pm 36'$) (non réglable).

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

$1 \pm 0,5$ mm
0

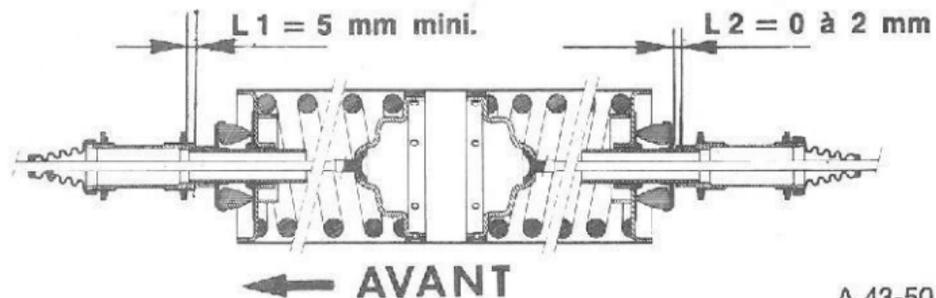
A.41-6

A

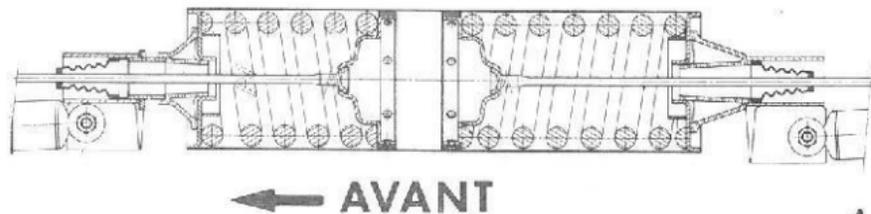


A

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 à 6 mm.

Couple de serrage des écrous d'embouts : 18 à 22 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 à 4 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 = 450 mm - Acadiane = 526 mm

Longueur entre axes d'un amortisseur avant comprimé :

Véhicules A Tous Types sauf Acadiane et Méhari 4 × 4 = 349 mm.

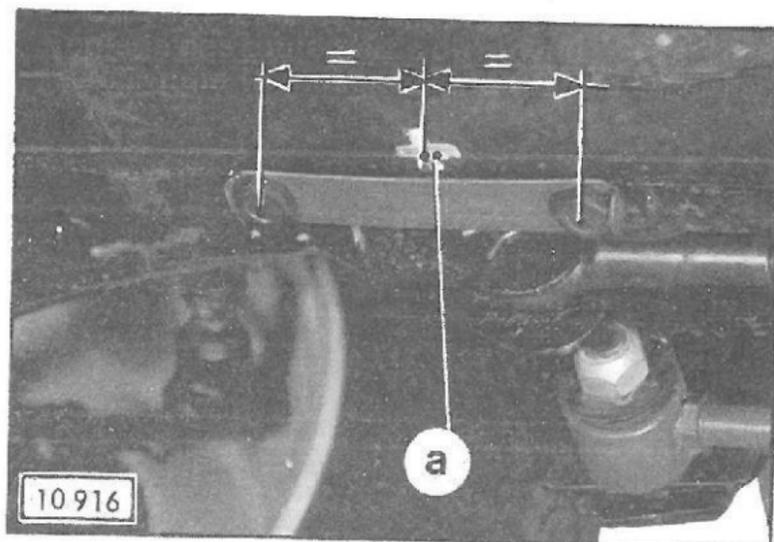
Acadiane = 354 mm.

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
Acadiane	135 - 15	212 ± 5	317 ± 5

ESSIEU AVANT

LNA TT

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 prise dans la zone A sous le véhicule au plan d'appui des roues au sol doit être de :

200 ± 10 mm	LNA
190 ± 10 mm	LNA 11

- la hauteur arrière (voir page 128).

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

Chasse (non réglable) : 2°48' ± 30'

Inclinaison des pivots (non réglable) : 9°04' ± 40'

Carrossage (non réglable) : 0°48' ± 30'

Conditions de montage de la barre anti-dévers :

La barre anti-dévers a un sens de montage IMPERATIF (voir MAN 008862, Op. RBC. 430-00).

Briquer la suspension jusqu'à l'alignement des bras de suspension avec le berceau (appareil OUT 20 4028 T).

76.907

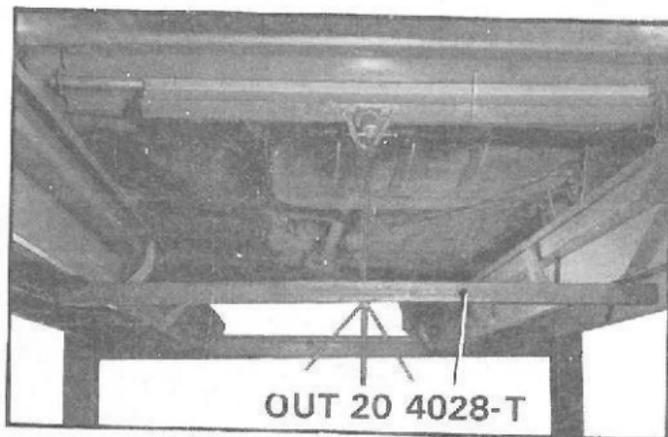


76.593



LNA TT

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 du centre de l'articulation extérieure du bras sur la caisse, au plan d'appui des roues au sol doit être de :

286 ± 10 mm	LNA
288 ± 10 mm	LNA 11

- la hauteur avant (voir page 127).

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

Carrossage (non réglable) :
contre carrossage :

1° ± 30'	LNA
1° 40' ± 30'	LNA 11

Conditions de serrage des écrous d'axes d'articulation de bras et d'amortisseurs :

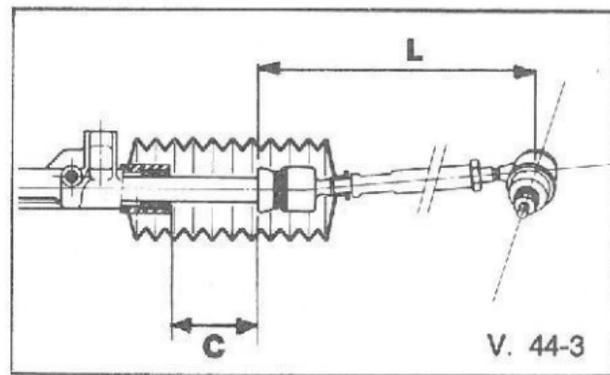
A l'aide de l'outil OUT 20 4028 T, brider la suspension afin d'obtenir une cote de 214 mm entre l'axe d'articulation de l'essieu arrière et le plan d'appui des roues au sol.

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 TT

Véhicules	Diamètre du volant	Angle de braquage	Rapport de démultiplication
A Tous Types	390	34° à 35°	1/17
LNA	380	32° 30'	1/18,4
LNA 11	380	32°	1/21,45



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 TT :

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.

ESSIEU AVANT

VISA Tous Types

Conditions de contrôle et de réglage :

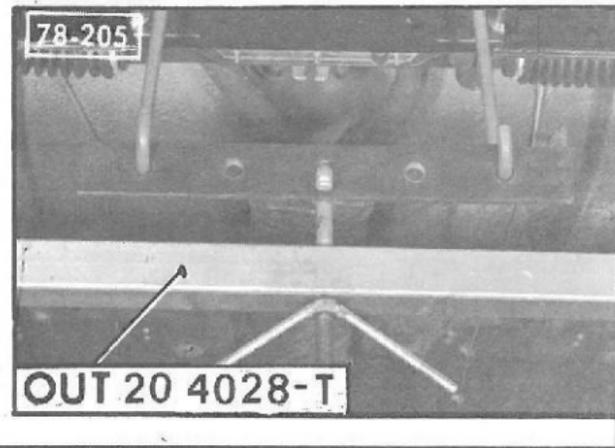
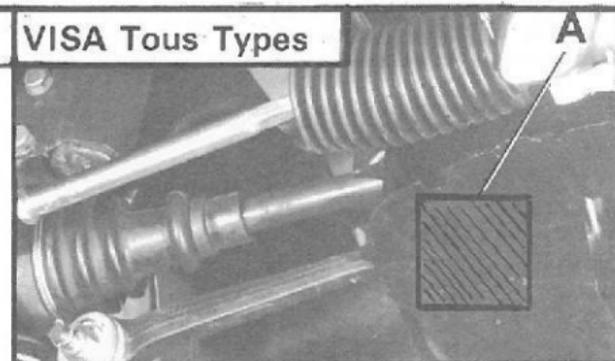
Le véhicule étant à vide en ordre de marche, 5 litres d'essence dans le réservoir, vérifier :

	VISA VISA Club	Super E - L	Super X	GT	CHRONO
La hauteur avant doit être prise dans la zone « A » sous le véhicule au plan d'appui des roues du sol :	177 ± 10 mm	200 ± 10 mm	192 ± 10 mm	185 ± 10 mm	215 ± 10 mm
Hauteur arrière :	(voir page 132)				
Parallélisme (réglable)	0 à 3 mm (0 à 31')				
Pincement :	0 à 3 mm (0 à 31')				
Chasse (non réglable)	2°37' ± 30'	1°33' ± 30'	2°29' ± 30'	3°06' ± 30'	3°39' ± 30'
Inclinaison des pivots (non réglable) :	9°05' ± 40'	9°20' ± 40'	9°30' ± 40'	9°35' ± 40'	9°20' ± 40'
Carrossage (non réglable) :	0°45' ± 30'	0° 34' ± 30'	0°26' ± 30'	0°22' ± 30'	0°35' ± 30'

Conditions de montage de la barre anti-dévers :

La barre anti-dévers de la **VISA Super** a un sens de montage IMPERATIF (voir MAN 008572, Op. VD. 430-00).

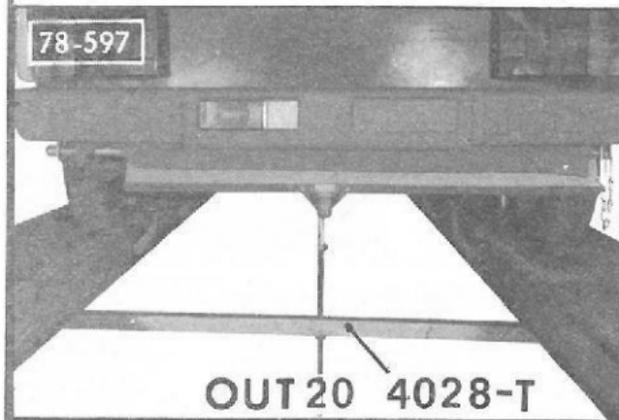
Brider la suspension jusqu'à l'alignement des bras de suspension avec le berceau (appareil **OUT 20 4028-T**).



VISA Tous Types

ESSIEU ARRIERE

78-597



OUT 20 4028-T

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

Hauteur arrière :
Doit être prise du centre de l'articulation extérieure du bras sur la caisse au plan d'appui des roues au sol :

Hauteur avant :
Parallélisme (réglable) :
Pincement :
Carrossage (non réglable) :

Club	Super E - L	Super X	GT	CHRONO
303 ± 10 mm	306 ± 10 mm	284 ± 10 mm	254 ± 10 mm	272 ± 10 mm
(Voir page 131)				
1 à 4 mm (11' à 42')				
1° 30' ± 30' (contre-carrossage)				

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

A l'aide de l'outil OUT 20 4028-T brider la suspension afin d'obtenir une cote de :

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

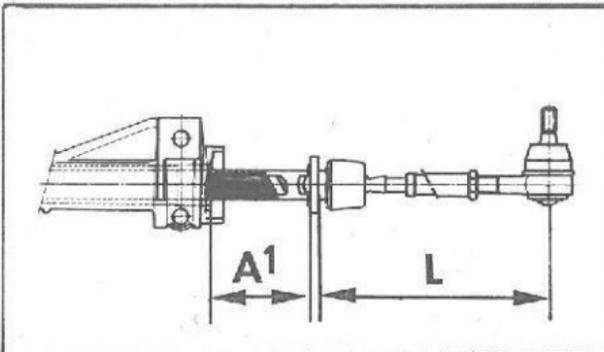
Réglage des roulements de moyeu : Serrer l'écrou de 3 à 4 m. daN en entraînant le tambour en rotation. Desserrer l'écrou, puis le resserrer à la main. Freiner l'écrou dans cette position. Jeu entre l'écrou et la rondelle d'appui = 0,01 à 0,04 mm.

DIRECTION

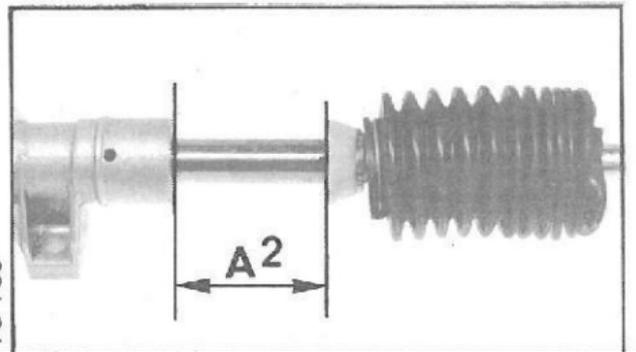
VISA Tous Types

Véhicule :	VISA VISA Club	Super X - E - L	GT	CHRONO
Diamètre du volant :	380	380	380	370
Rapport de démultiplication :	1/19,3	1/18,38	1/21,21	1/18,3
Angle de braquage (non réglable - roue extérieure) :	32° 34'	32° 51'	32° 19'	32° 16'
Jeu au poussoir de crémaillère :	0,10 à 0,25 mm	0,01 à 0,06 mm	0,01 à 0,06 mm	0,01 à 0,06 mm
Jeu latéral du pignon de crémaillère (non réglable) :	0,02 à 0,03 mm	0,01 à 0,06 mm	0,01 à 0,06 mm	0,01 à 0,06 mm
Cote de pré réglage des biellettes - L (voir dessin) :	304,5 mm	316,4 mm	316 mm	316 mm
Position ligne droite de la direction (voir dessin) :	A¹ = 67 mm	A² = 74 mm	A² = 74 mm	A² = 74 mm
Orientation du volant ligne droite (branche vers le bas)				

V. 44-4



78-780



VISA Tous Types

SUSPENSION

AVANT

Barre stabilisatrice : $\phi = 23$ mm (VISA - VISA Club - Super,
GT et CHRONO)
 $\phi = 22$ mm (Super E - L)

Amortisseurs non remplaçables.

Couples de serrage :

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

ARRIÈRE

Type télescopique intégrée à roues indépendantes.
Amortisseurs non remplaçables.

Barre stabilisatrice : $\phi = 14$ mm (Super E - L)
 $\phi = 16$ mm (Super X)
 $\phi = 17$ mm (GT et CHRONO)

Pas de barre stabilisatrice sur VISA et VISA Club.

Couples de serrage :

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

Toutes les fixations de suspension comportant des silentblochs doivent être SERRÉS, suspension bridée (voir pages 131 et 132).

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.

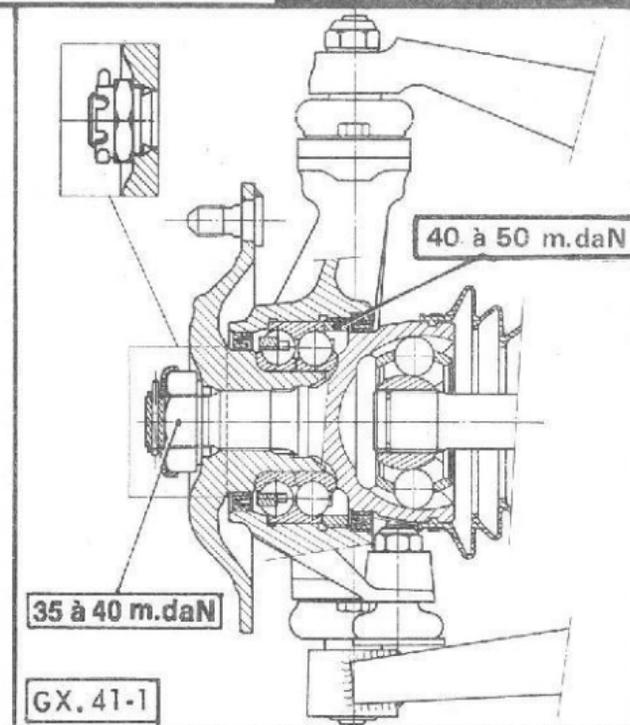
Contrôle du carrossage, du braquage et du parallélisme : Se fait moteur tournant au ralenti en position « route », les hauteurs réglées.

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

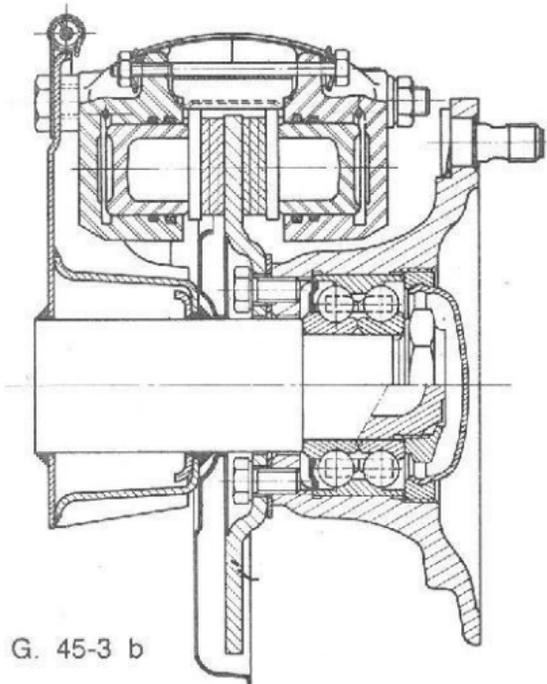
Pour régler le pincement des roues, agir sur les manchons droit et gauche.

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

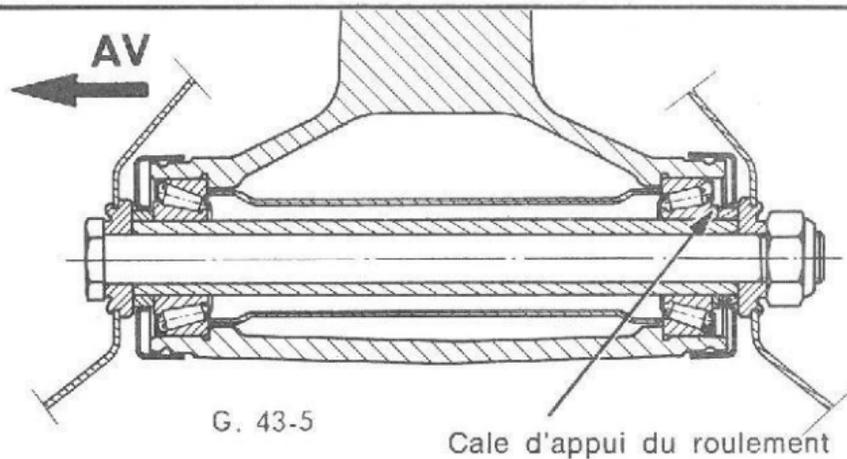
Important : En position ligne droite le dépassement de la crémaillère doit être égal de chaque côté. Les longueurs des filetages apparents des biellettes de direction gauche et droite doivent être sensiblement égales.



GSA



G. 45-3 b



G. 43-5

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 \longrightarrow : 0 à 5 mm (0 à 45') pincement vers l'avant, non réglable

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 166).

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.

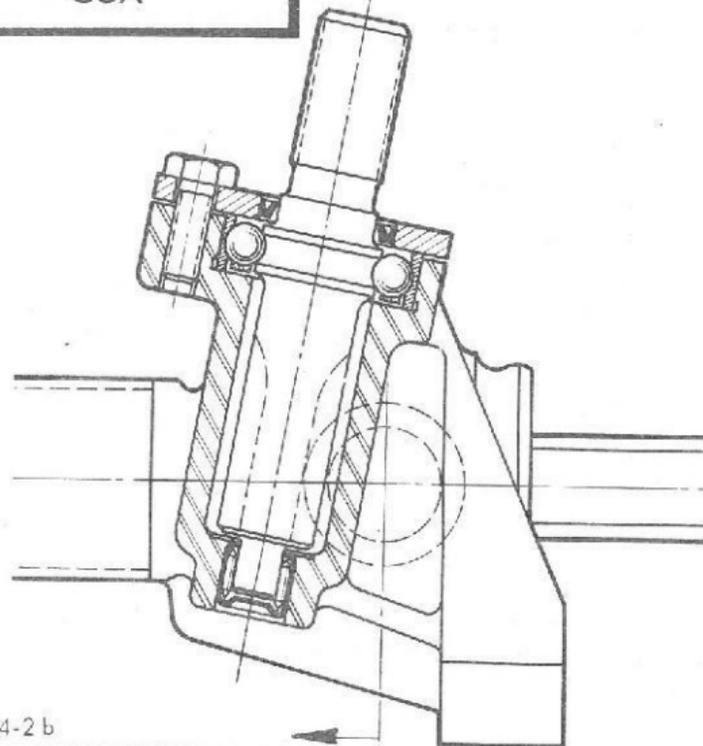
Jeu latéral nul : montage des paliers sous une contrainte de : 35 à 40 kg (outil 2067-T).

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 cm³ dans chaque pare-poussière avant
- 25 cm³ 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

BX TT

- Carrossage** (non réglable) : $0^{\circ} \pm 30'$
Chasse (non réglable) : $2^{\circ} \pm 35'$
Parallélisme (réglable) : Ouverture de : ... 0 à 3 mm (0 à 29')
Inclinaison de pivot (non réglable) : ... 12°
Angle de braquage / Roue intérieure : ... 42°
 / Roue extérieure : ... $33,7^{\circ}$

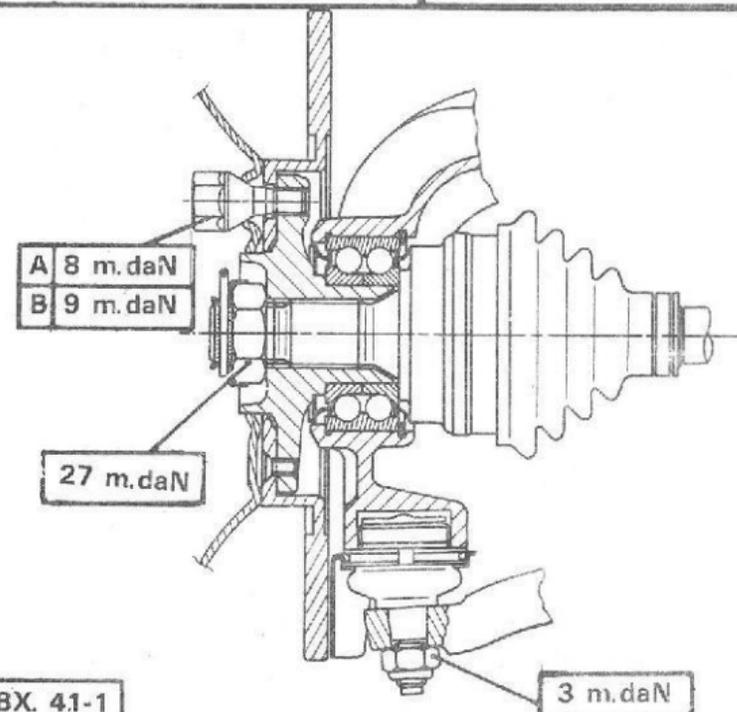
Le contrôle de la chasse, du carrossage, du braquage et du parallélisme, se fait moteur tournant au ralenti, le véhicule étant en position « route » et les hauteurs réglées : soit 160 ± 8 mm à l'avant et 214 ± 8 mm à l'arrière.

Serrage des écrous de roue :

- A** : Jante acier : 8 m.daN
B : Jante en alliage léger : 9 m.daN

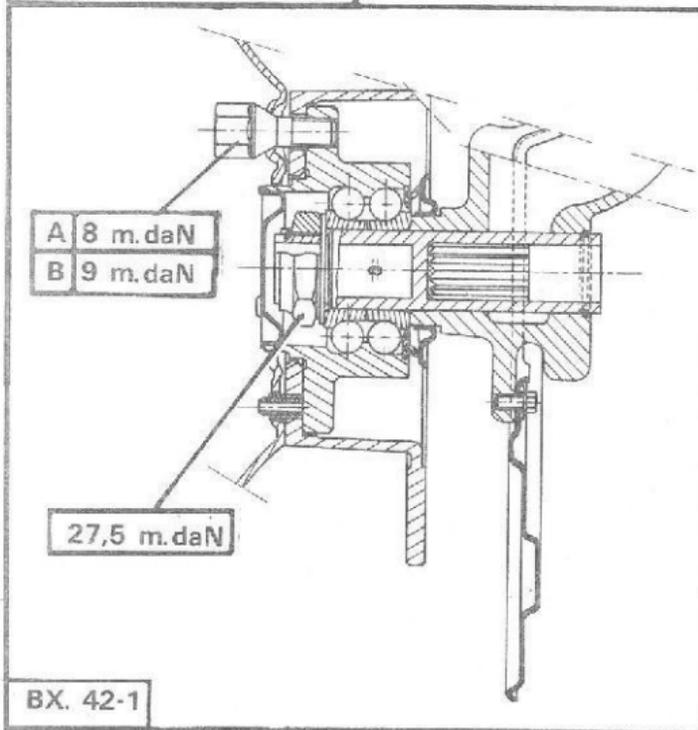
Lors du montage de roues en **alliage léger**, **enduire** l'alésage de centrage de la roue sur le moyeu avec de la **graisse TOTAL MULTIS**.

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



BX TT

ESSIEU ARRIERE



Parallélisme (non réglable) : Pincement : ... 0 à 4 mm (0 à 39')

Carrossage (non réglable) : - 9' ± 20'

Le contrôle du parallélisme et du carrossage se fait moteur tournant au ralenti, le véhicule étant en position « route » et les hauteurs réglées soit : **160 ± 8 mm à l'avant** et **214 ± 8 mm à l'arrière**.

Serrage des écrous de roue :

A : Jante acier : **8 m.daN**

B : Jante en alliage léger : **9 m.daN**

Lors du montage des roues en **alliage léger**, enduire l'alésage de centrage de la roue sur le moyeu avec de la **graisse TOTAL MULTIS**.

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

SUSPENSION

BX TT

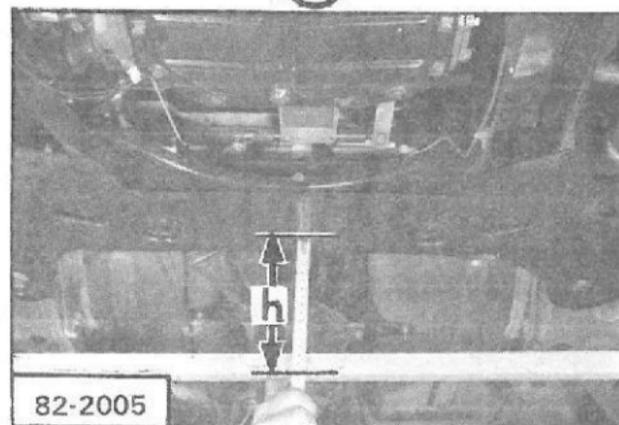
Blocs pneumatiques et amortisseurs (voir page 167).

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

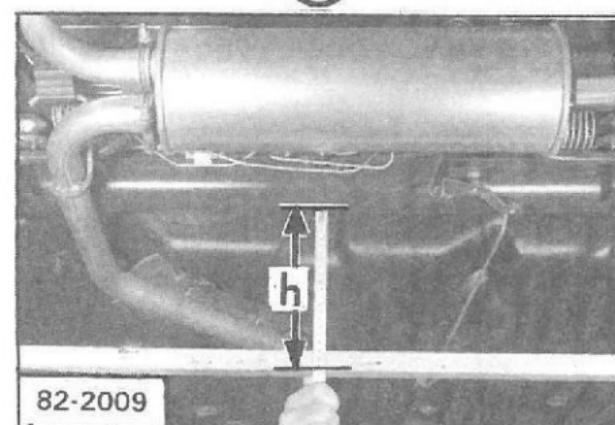
Hauteur avant : 160 ± 8 mm mesurée sous la traverse arrière de l'unit d'essieu avant et le plan d'appui des roues. Fig. ①

Hauteur arrière : 214 ± 8 mm mesurée sous le tube de traverse de l'unit d'essieu arrière et le plan d'appui des roues. Fig. ②

①



②



BX TT

DIRECTION

Angle de braquage { Roue extérieure : 33,7°
Roue intérieure : 42°

Rapport de démultiplication : 1/20.

Jeu du poussoir de crémaillère : 0,05 mm (au point de jeu mini).

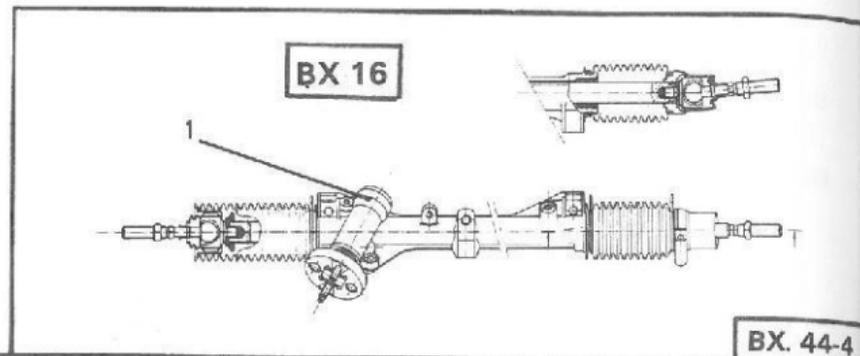
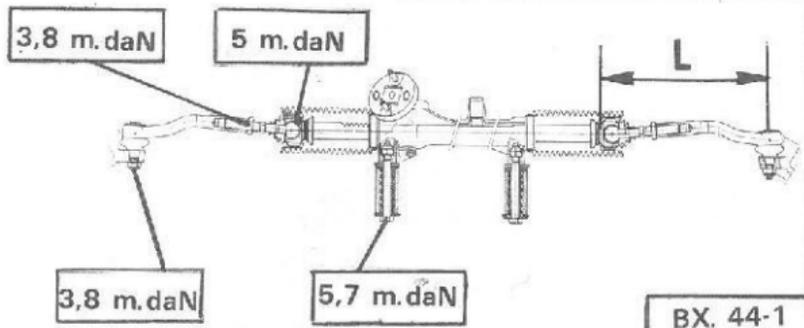
Position de montage de la direction en ligne droite :

Branche du volant verticale vers le bas

Bride du pignon parallèle au carter de direction

Cote de pré réglage des biellettes : $L = 355$ mm (environ) entre l'axe de rotule du pivot et la face d'appui de la rotule sur la crémaillère

Couple de serrage : Erou (1) du pignon de direction : **3,9 m.daN.**



ESSIEU AVANT

CX

Préréglage et contrôle de la chasse (outil 6309-T). Après la pose d'un bras inférieur : L = de 51,5 à 55 mm. Avec fluid-blocs neufs : se placer vers 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).

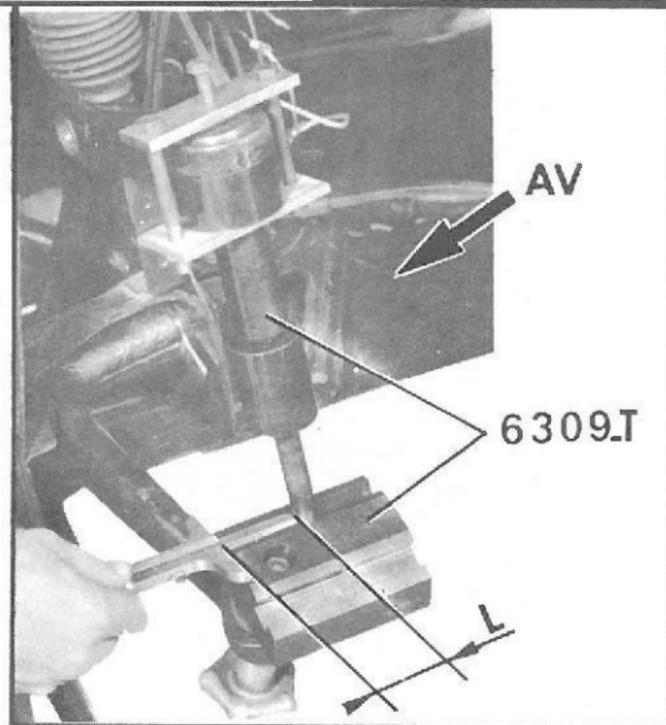
Angle de chasse : - $0^{\circ} 25'$ à - $1^{\circ} 15'$ (différence entre D et G = $0^{\circ} 25'$ maxi).
1 mm de cales = variation de $15'$.

Parallélisme : Pincement des roues vers l'avant : 1 à 4 mm ($10'$ à $39'$).

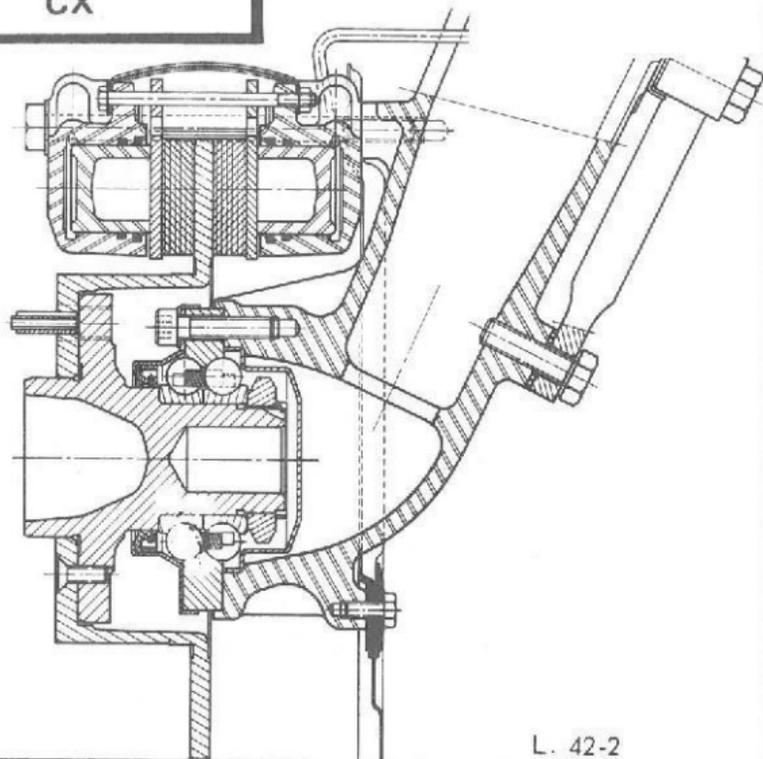
Réglage parallélisme : Un quart de tour sur embout de barre = 1 mm ($10'$).

Couples de serrage

Ecrou d'axe de bras	12 à 13 m.daN
Ecrou de rotule supérieure de pivot	7 m.daN
Ecrou de rotule inférieure de pivot	6 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 40 m.daN



CX



L. 42-2

ESSIEU ARRIERE

Carrossage (*non réglable*) : 0° $\begin{matrix} 0 \\ -24' \end{matrix}$ (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

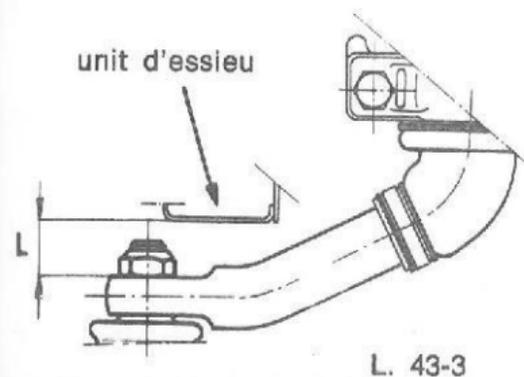
Blocs pneumatiques et amortisseurs : (voir pages 168 à 170).

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

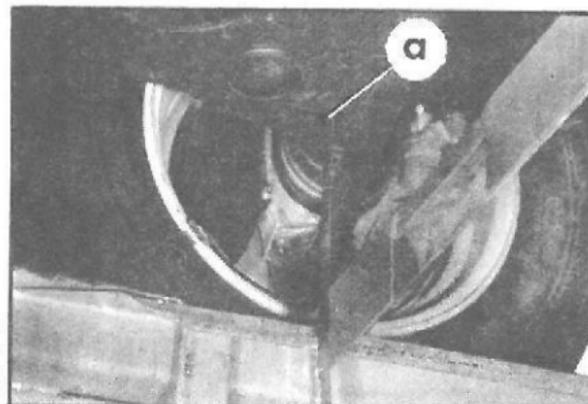
	Hauteurs avant	Hauteurs arrière
Berlines Breaks	165 ± 8 mm	215 ± 5 mm 210 ± 8 mm
Berlines (Pneus TRX)	155 ± 8 mm	205 ± 5 mm

Réglage latéral de la barre anti-roulis :

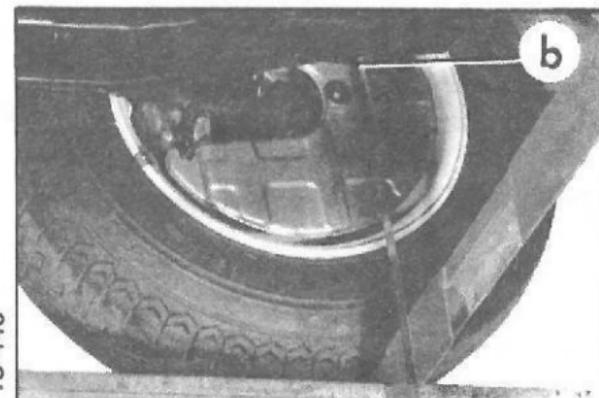
La cote L doit être identique de chaque côté à ± 2 mm.



13 447

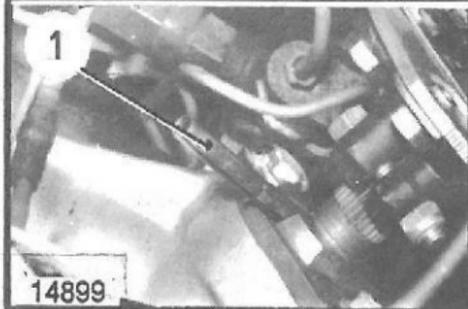


13 449



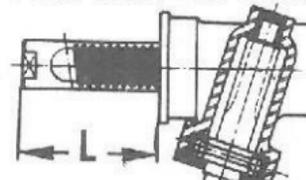
ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

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'

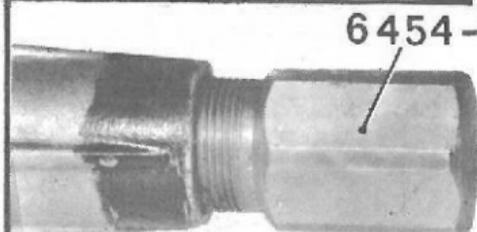


① **ATTENTION :** Lors d'une intervention sur la direction, ne jamais déposer la traverse de direction, sous peine de dérégler l'épure de direction.

Point milieu de crémaillère

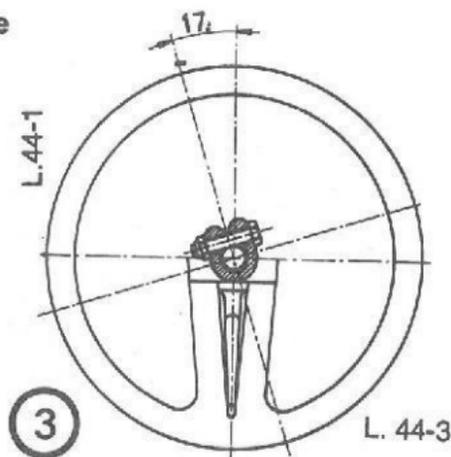


L gauche = L droite



②

Emploi IMPERATIF SERRAGE MODERE



③

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 **Montage :**

Position de la branche de volant en position « ligne droite » ; branche verticale vers le bas, Fig. ③

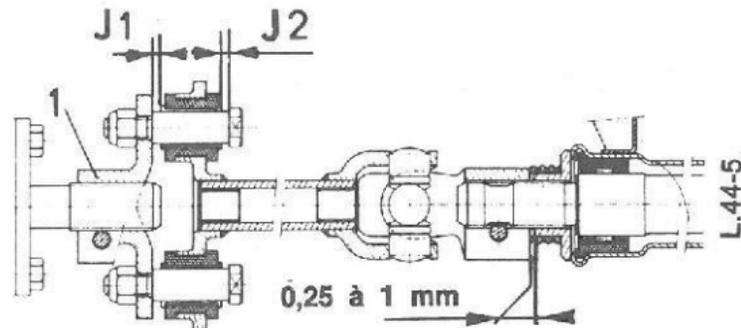
Orientation du cardan : 17°, environ, à gauche : Fig. ③

DIRECTION

CX

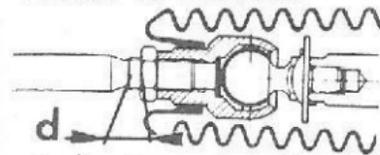
Boîtier de commande : En cas de rotation involontaire des arbres de commande, utiliser la pige 6455-T. La rainure antivol de l'arbre de commande face à l'ouverture du carter, la pige doit s'engager jusqu'au moletage, sinon tourner l'arbre de commande et essayer à chaque tour complet. (voir N.1. 55 MA).

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

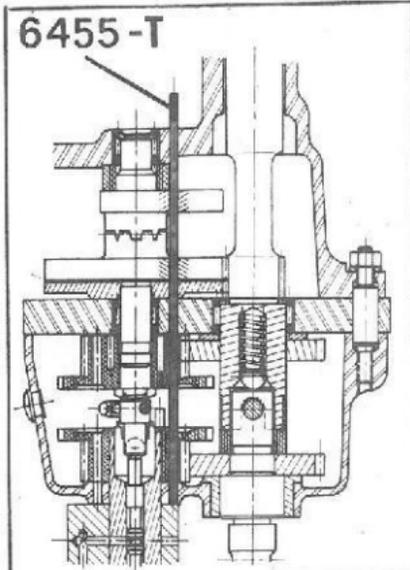


Direction mécanique seulement
Jeu entre cardan et entretoise de tube fixe

Barres de direction



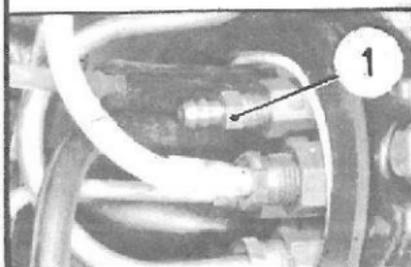
d gauche = d droite à 2 mm près



L.44-28

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).

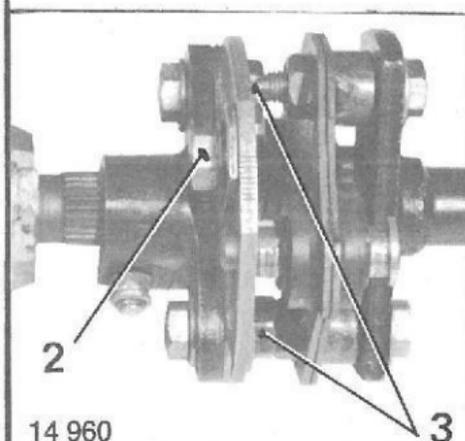
EPURE DE DIRECTION

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

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

ATTENTION : Un déplacement vertical de la traverse de direction de 1 mm entraîne une variation 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	7	
LNA 11	7	(jante acier)
	8	(jante aluminium)
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)
BX	8	(jante acier)
	9	(jante aluminium)
CX	7 à 9	{ Jante acier (vis à tête conique)
		{ Jante aluminium (vis à tête plate avec rondelle élastique)

Pour jante aluminium : **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)			∅ des pistons avant	
Dyane 6 - Méhari	(7/77 →)	Double circuit 17,5	42	16
2 CV 6	(7/81 →)			
Acadiane	(2/78 → 10/79)			17,5
	(10/79 →)			19
Méhari 4 × 4	(12/79 →)	Double circuit 20,6	42	Freins à disque à l'arrière ∅ 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 : DISQUES A L'AVANT ET TAMBOURS A L'ARRIERE (DOUBLE CIRCUIT)

A

Véhicules	ϕ des disques	ϕ des tambours
2 CV 6 (7/81 →)	244 mm	180 mm
Dyane 6-Méhari (7/77 →)		
Acadiane (2/78 →)		
Méhari 4 × 4		

Rectification des tambours : 2 mm maxi au diamètre.

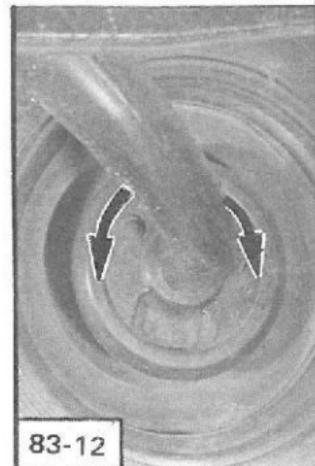
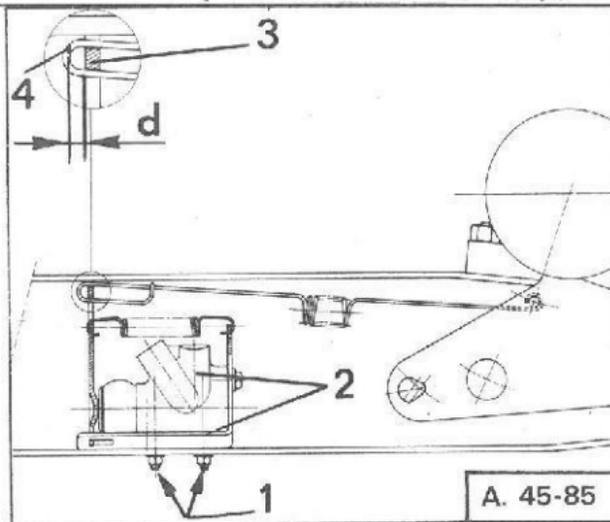
Réglage de limiteur :

Acadiane : (d)	} = 5 à 5,5 mm = 0 à 1 mm (→ 11/81) avec indicateur de chute de pression
Méhari 4 × 4 : (d)	

Actionner la pédale de frein. La maintenir enfoncée.

Desserrer les fixations ① et déplacer l'ensemble ② limiteur et support pour obtenir la distance (d) entre le levier de commande ③ et le ressort ④ . Serrer les fixations.

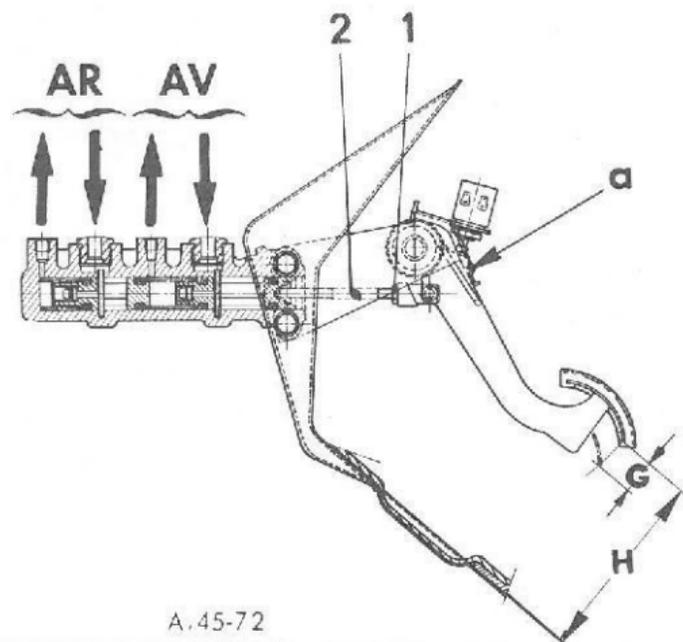
IMPORTANT : Le limiteur doit être réglé après toute intervention modifiant les hauteurs. *Conditions de réglage :* plein d'essence effectué, et charge de 70 kg à la place conducteur.



Réglage des excentriques

A

FREINS A DISQUE A DOUBLE CIRCUIT



A.45-72

Dyane 6, Méhari (7/77 →)

Méhari 4 × 4

Acadiane (2/78 → 10/79)

Acadiane (10/79 →) avec limiteur (voir page 151)

2 CV 6 (7/81 →)

} Voir 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 ± 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

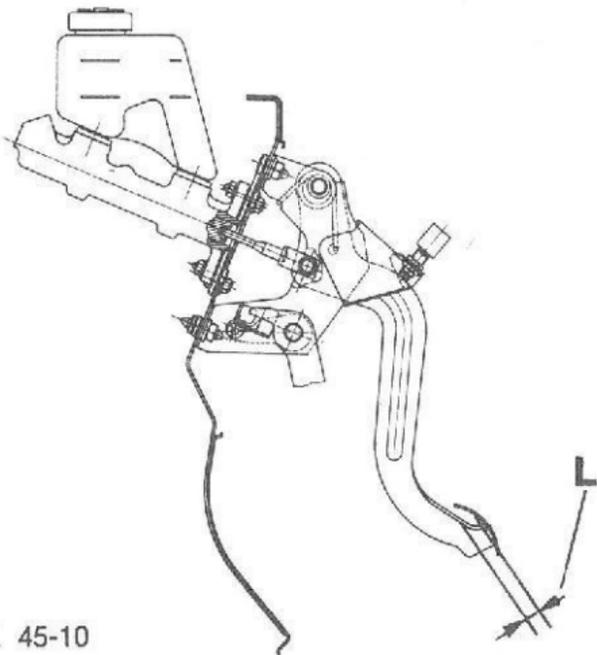
LNA - VISA Tous Types

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 CHRONO	17,5 mm (CITROËN)	45 mm (CITROËN) 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 LNA : repère J VISA : repère K
	19 mm (DBA)	48 mm (DBA) 1 piston	10 mm 8 mm minimum	22 mm (DBA ou Girling)		
GT		48 mm (TEVES)				asservi à la suspension repère P
VISA Super X VISA II Super X et Super E	19 mm + Master-VAC (DBA)	45 mm (CITROËN) 2 pistons	9 mm 7 mm minimum	22 mm (DBA ou Girling)		

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

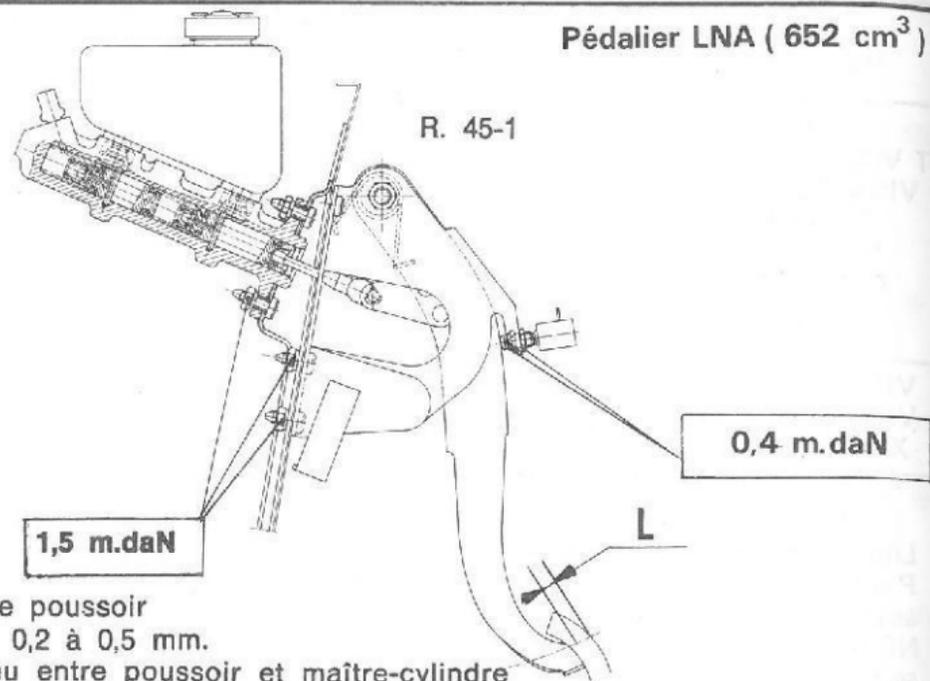
Purge : Elle peut être facilitée en utilisant un appareil du commerce (exemple ARC 50). Commencer par les roues avant. Sur véhicules à freinage assisté, purger les freins arrière, roues au sol.

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

LNA et VISA 652 cm³Pédalier VISA TT 652 cm³ (7/80 →)

V. 45-10

FREINS

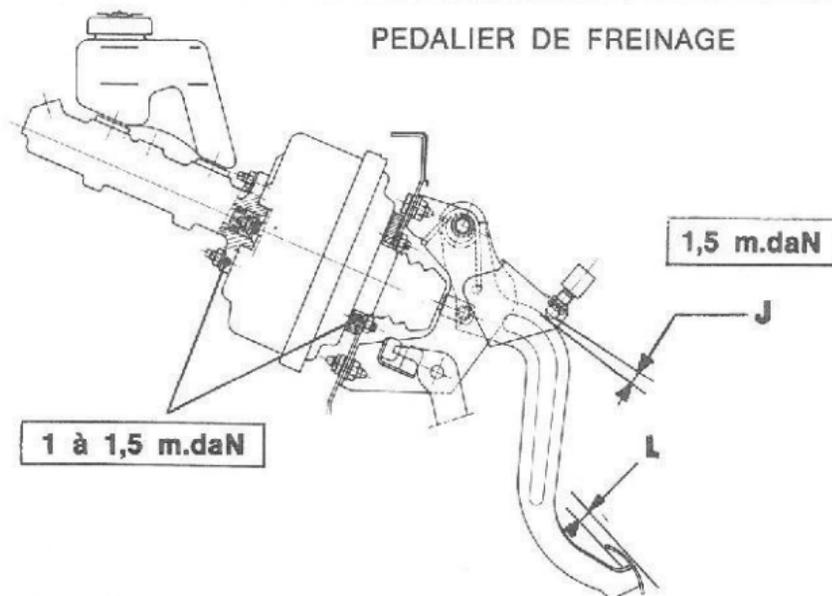
Pédalier LNA (652 cm³)

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 - LIMITEUR DE FREINAGE

LNA 11 - VISA SUPER - GT - CHRONO

PEDALIER DE FREINAGE



Jeu $J = 3$ à 5 mm réglable par la position du contacteur.

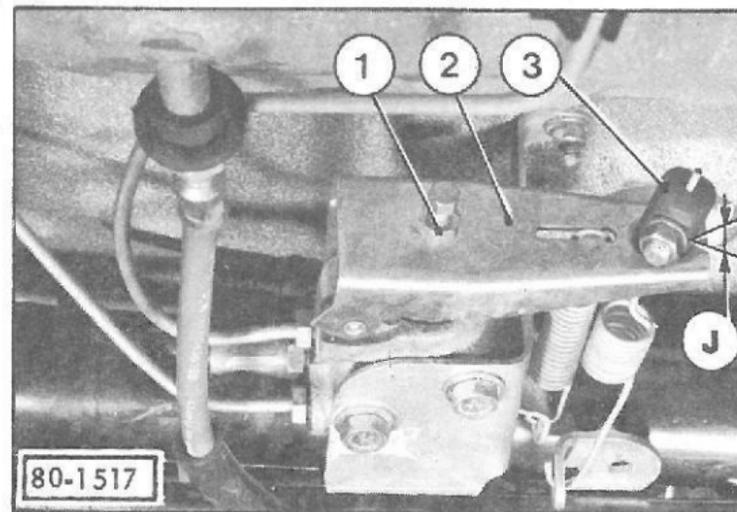
A titre indicatif lorsque $J = 3$ mm, $L = 9,3$ mm.

LNA 11 : L'ensemble maître-cylindre-système à dépression est en position horizontale; le réservoir de liquide de frein est fixé par le passage de roue.

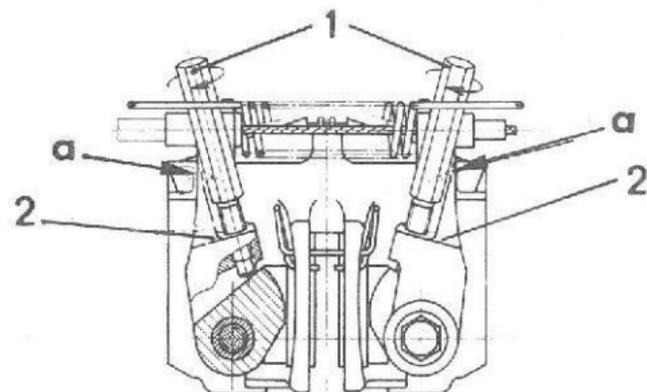
REGLAGE DU LIMITEUR DE FREINAGE

Appuyer énergiquement sur la pédale de frein pour fermer le limiteur. Régler le serre-câble (3) de façon à obtenir un jeu $J = 1$ 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 la vis (1) pour amener les plaquettes à la limite du léchage, au point de voile maxi du disque.
- Amener les écrous de réglage des câbles au **contact des leviers** (2), serrer les contre-écrous. Les longueurs libres des embouts filetés doivent être sensiblement égales.

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 :

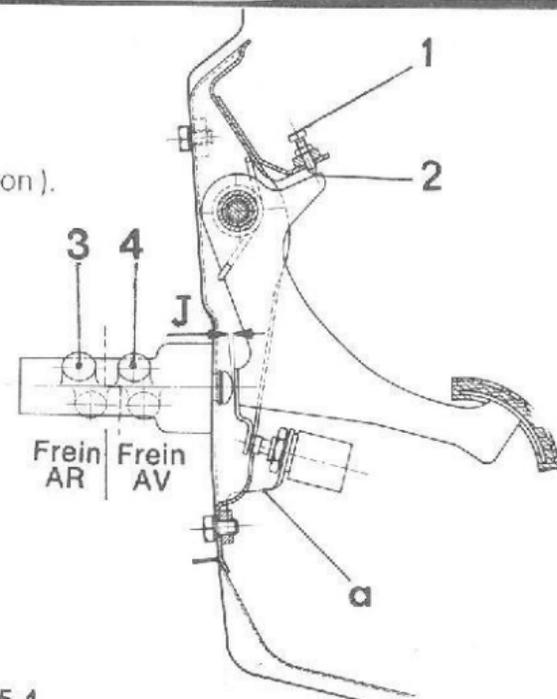
- a) **Pédalier équipé d'une vis de réglage** : agir sur la vis (1) pour obtenir entre pédale et doseur, un jeu $J = 0,1$ à $0,5$ mm.
- b) **Pédalier sans vis de réglage** : griffer la tôle (2) pour obtenir entre pédale et doseur un jeu $J = 0,1$ à $0,5$ mm.

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.

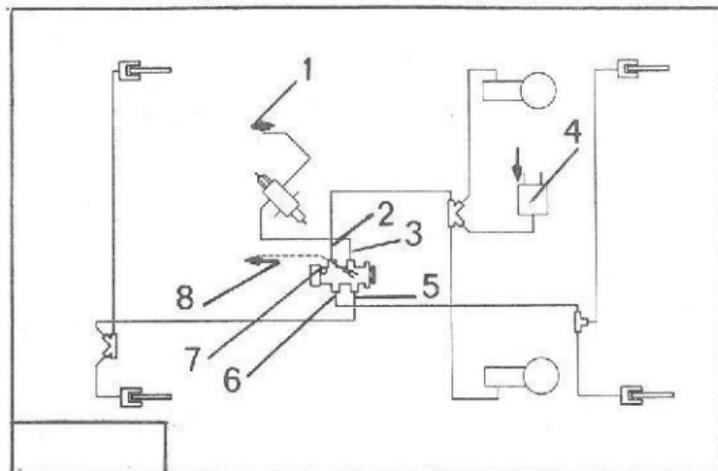
PURGE DE FREINS : (voir pages 163 et 164)



G. 45-4

BX TT

FREINAGE



SCHEMA DE PRINCIPE DU CIRCUIT DE FREINAGE.

LEGENDE

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

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

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

Plaquettes avant équipées de témoins d'usure.

Echange des plaquettes de freins avant :

Pour permettre le retrait du piston, il faut lui faire subir un mouvement de rotation (vissage) tout en lui appliquant un effort axial (voir Manuel MAN 008882, Op. XB. 453-1)

FREINAGE

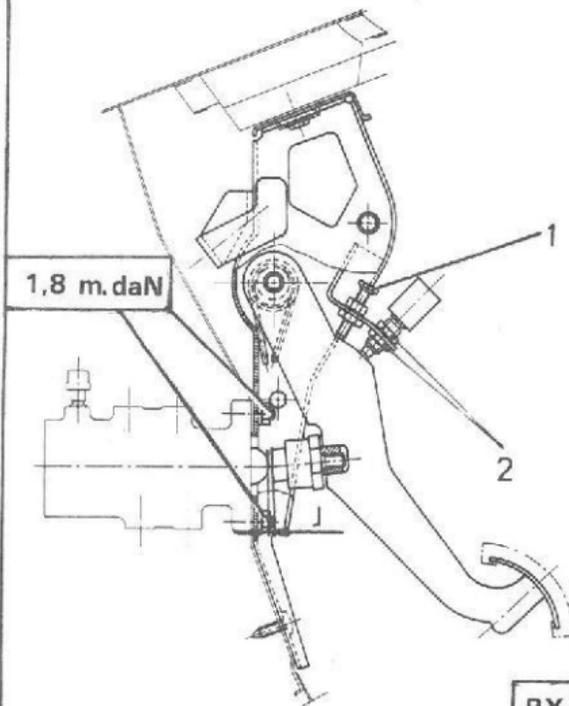
BX TT

Réglage de la garde de la pédale :

Régler la vis (1) de façon à obtenir un jeu $J = 1$ à 3 mm entre la pédale et le doseur.

Réglage du contacteur de stop :

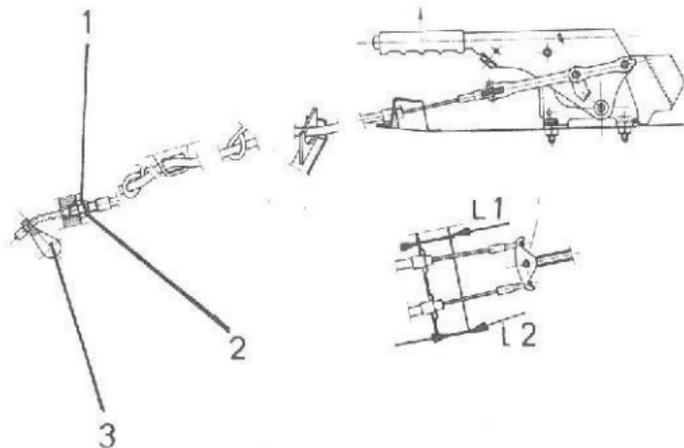
Les lampes de stop doivent s'allumer dès que la pédale arrive au contact du doseur ;
Agir sur les écrous (2) pour réaliser cette condition.



BX. 45-14

BX TT

FREINAGE



BX. 45-5

Frein de sécurité :

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

Ce mécanisme permet un rattrapage automatique de la course de la commande manuelle de freinage à partir de **12 à 15 crans de course.**

En aucun cas la course du levier du frein à main ne doit être réglée par les câbles.

En cas d'échange de câble, appliquer la gamme ci-dessous :

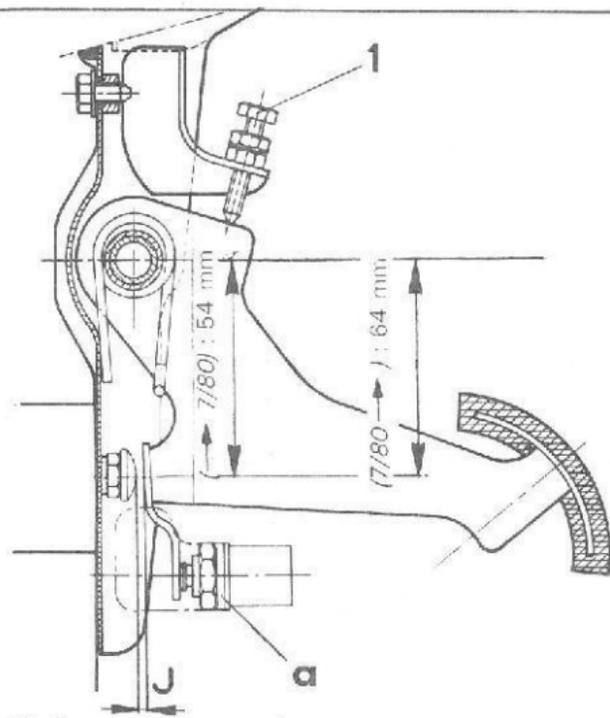
Réglage du frein de sécurité :

Actionner la pédale du frein pour mettre les plaquettes en contact avec les disques, puis relâcher la pression. Mettre la poignée du frein à main au 4^{ème} cran et agir sur les écrous (1) pour amener les leviers (3) au contact de la came de commande, en s'assurant que **L1 = L2** à 1,5 mm près maxi. Bloquer les contre-écrous (2).

La poignée étant au repos, en aucun cas les plaquettes ne doivent être sollicitées quel que soit l'angle de braquage des roues. Après quelques manœuvres de la poignée, vérifier que les conditions ci-dessus sont toujours respectées.

FREINAGE

CX



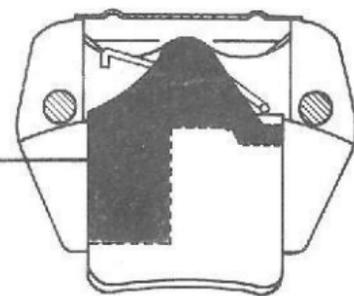
L. 45-2

Plaquettes de frein :
Voir N.I. 82-79 MA.

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

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

Plaquette
anti-
bruit
(type GSA)

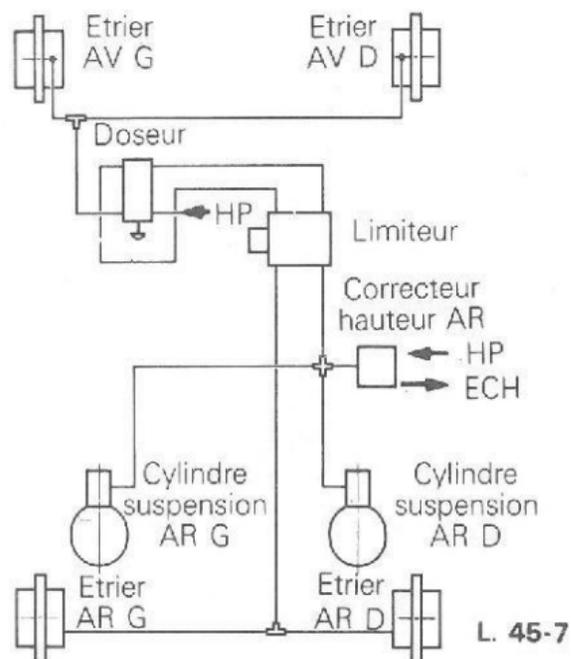


L. 45-17

Frein	ARRIERE		
	AVANT 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 ²	18,5 cm ²	36 cm ²

CX

FREINAGE



Limiteur de freinage arrière sur véhicules TT, sauf Berlins avec moteur 829.
(7/1982 →) : La CX GTi est équipée d'un doseur-limiteur de frein, ce qui supprime le montage du limiteur dans le circuit de frein arrière.

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 161).

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 161).

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

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

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

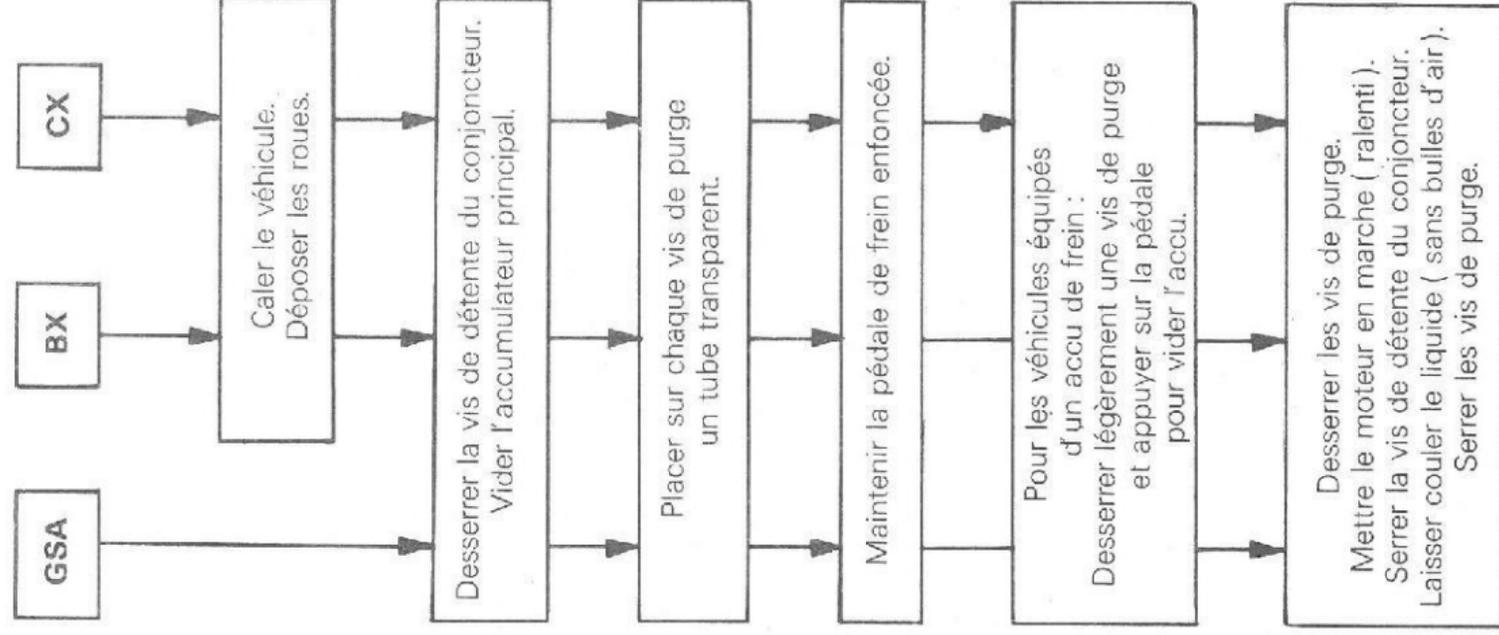
	PIVOT GAUCHE		PIVOT DROIT	
	Excentrique extérieur	Excentrique intérieur	Excentrique intérieur	Excentrique extérieur
Sens de rotation	 vers le haut	 vers le bas	 vers le haut	 vers le bas

(Sens horloge vu de l'arrière du pivot)

PURGE DES FREINS

GSA - BX - CX

Freins avant



GSA - BX - CX

PURGE DES FREINS

Freins arrière

La purge des freins arrière s'effectue sous pression.

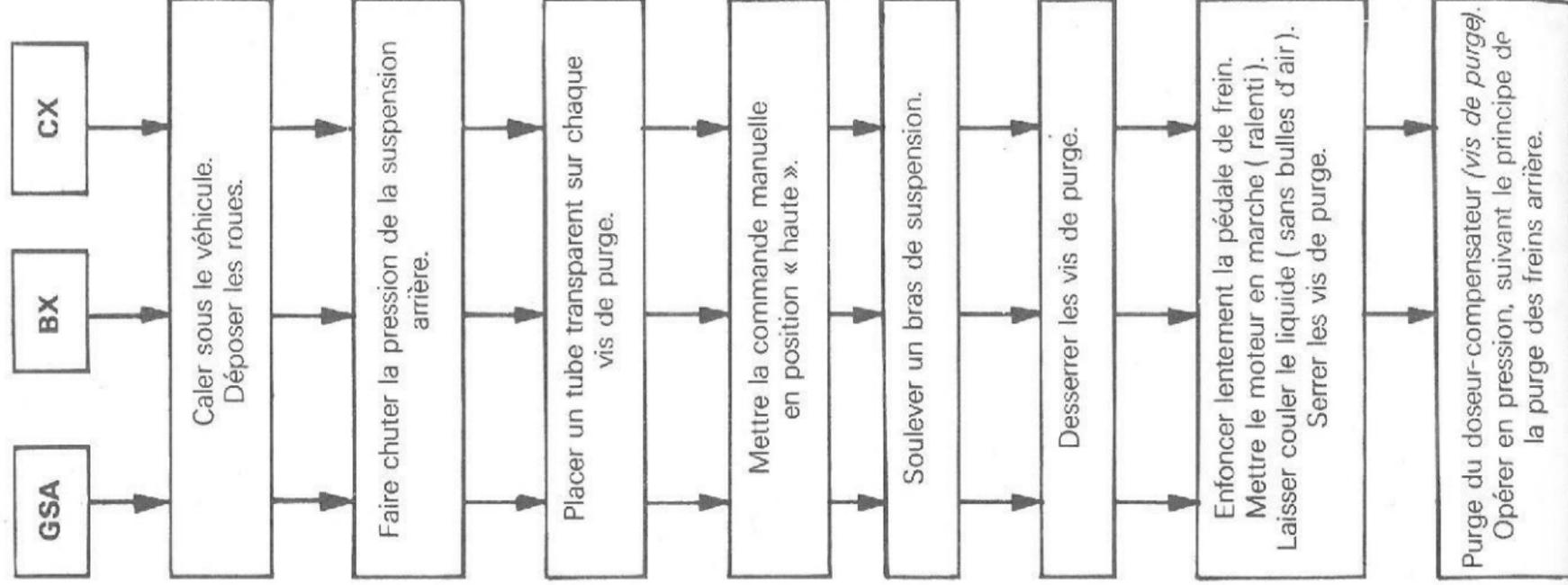


TABLEAU DE TARAGE DES ORGANES

TOUS TYPES

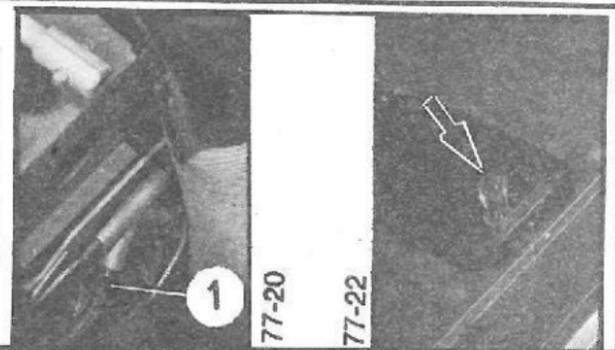
Véhicules	Conjoncteur-Disjoncteur		Accu principal	Mano-contact sur vanne de sécurité	Vanne de sécurité	Accu de freins
	Conjonction	Disjonction				
GSA	145 ± 5 bars	170 ± 5 bars	62 $\begin{smallmatrix} +2 \\ -32 \end{smallmatrix}$ bars	85 ± 10 bars	70 à 90 bars	
BX						
CX Embrayage assisté						
CX TT sauf embrayage assisté						62 $\begin{smallmatrix} +2 \\ -32 \end{smallmatrix}$ bars
				Serrage mano 1,1 à 1,2 m.daN	110 à 130 bars	

GSA - MISE HORS PRESSION DES CIRCUITS HYDRAULIQUES DE SUSPENSION

- Desserrer la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur.
- Placer la commande manuelle des hauteurs en position normale route.

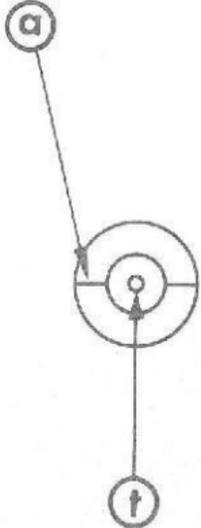
Suspension avant : - Desserrer la vis (1) du raccord quatre voies.

Suspension arrière : - Dégager l'orifice de la trappe. Agir sur la commande de correcteur (→) à l'aide d'un tournevis.



77-20

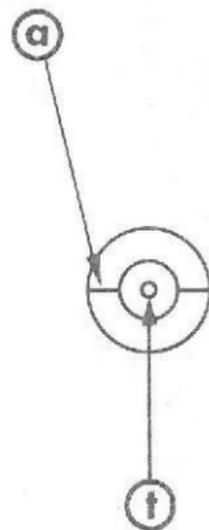
77-22

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

BLOCS PNEUMATIQUES - AMORTISSEURS

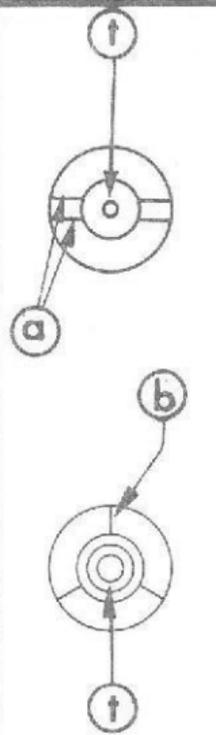
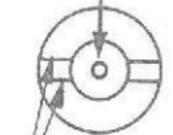
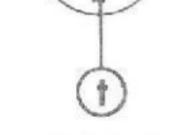
BX TT

	Type Volume	Tarage	ϕ Piston	Repères		
				Couleur sur étiquette	Sur amortisseur	
Avant	Tôle emboutie avec amortisseur serti	$55 \begin{smallmatrix} +5 \\ -10 \end{smallmatrix}$ bars	22 mm	Vert	Vert	1 rainure (a) (voir schéma) $\phi t = 1,8$ mm
				Vert	Marron	
Arrière	400 cm ³	$40 \begin{smallmatrix} +5 \\ -10 \end{smallmatrix}$ bars	35 mm	Bleu	Bleu	Sans repère
				Bleu	Marron	
				Pays froids et Grande Export		
				Pays froids et Grande Export		



CX TT

BLOCS PNEUMATIQUES AVANT - AMORTISSEURS

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

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

BLOCS PNEUMATIQUES AVANT - AMORTISSEURS

CX TT

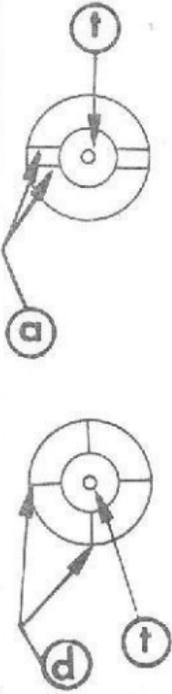
Véhicules		ϕ pistons avant (mm)	Blocs pneumatiques avant				Type volume
Type	Voie AV (mètre)		Tarage (bar)	Repères sur amortisseur	Repères couleur sur étiquette	Emboutie	
Breaks Tous Types	normale 1,474	35	75^{+2}_{-27}	1 rainure « c » $\phi t = 1,8$	Vert - Vert - Violet * Vert - Marron - Violet	500 cm ³	
Breaks avec moteur Type 829	élargie 1,514	35	75^{+2}_{-27}	3 rainures « b » $\phi t = 2$	Vert - Vert - Rose * Vert - Marron - Rose		
Breaks avec moteur Type M	élargie 1,514	37	75^{+2}_{-27}	3 rainures « b » $\phi t = 2$	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	ϕ 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 $\begin{smallmatrix} +2 \\ -15 \end{smallmatrix}$	2 rainures « a » $\phi t = 1,4$	Bleu - Bleu - Bleu * Bleu - Marron - Bleu	Emboutie 500 cm ³
	Berlines GTi	35	40 $\begin{smallmatrix} +2 \\ -15 \end{smallmatrix}$	Sans rainure $\phi t = 1,25$	Bleu - Bleu - Gris * Bleu - Marron - Gris	
	Berlines Prestige	35	40 $\begin{smallmatrix} +2 \\ -15 \end{smallmatrix}$	2 rainures « a » $\phi t = 1,4$	Bleu - Marron - Bleu	
	Breaks Tous Types	42	35 $\begin{smallmatrix} +2 \\ -10 \end{smallmatrix}$	2 rainures « d » $\phi t = 1,65$	Cercle de peinture noire	Vissée ₃ 700 cm ³

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

ALTERNATEURS - REGULATEURS

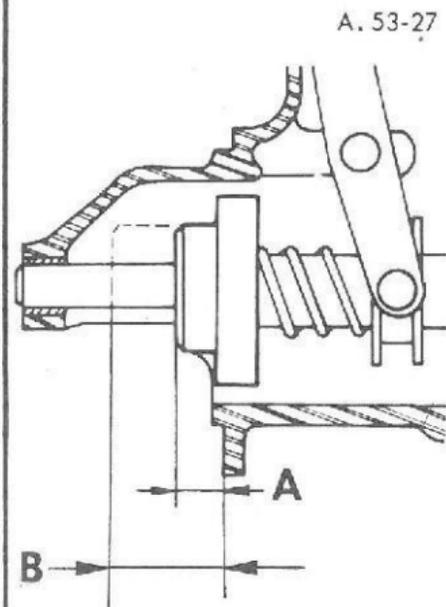
A - LNA - VISA

Véhicules	Alternateur	Régulateur	Vitesse Alt./Mot.	Débit tr/mn moteur	Régulation (à chaud)
A TT	DUCELLIER 7532 E 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 17 (7/80 →)	DUCELLIER 511 004 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
VISA 4 CV	LUCAS 17 ACR				
TT VISA Super VISA II L LNA 11 VISA GT-CHRONO	DUCELLIER 512 010 PARIS-RHÔNE A 12 M 16 (7/80 →) PARIS-RHÔNE A 12 R 45 ■	DUCELLIER 511 004 PARIS-RHÔNE YL 143 (7/80 →) PARIS-RHÔNE YL 149	2/1	Sous 13,5 volts 20 A 14 A à 900 tr/mn 28 A 26 A à 1500 tr/mn 38 A 31 A à 4000 tr/mn ■	

- NOTA : 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 180).
3. **Alternateur avec REI (7/80 →)** : Connecteur sur régulateur avec fiche de 5 mm (+) et fiche de 6,3 mm (lampe).

A - LNA - TT VISA Spécial ou Club

DEMARREURS

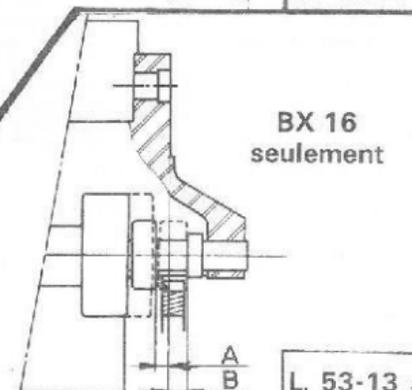
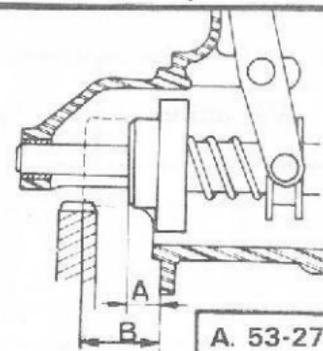


Véhicules	Démarreur	φ mini collecteur	I absorbée couple bloqué	Réglage lanceur	
				A mm maxi	B mm mini
A TT	DUCELLIER 6202	collecteur plat	310 A	21,5 ± 0,5	31 ± 0,5
	PARIS-RHÔNE D 8 E 148	34,5	340 A	21,8	31
	ISKRA ZB 4 12/06/9	31	280 A	22	31
	FEMSA MTA 12-30			21,5	
LNA	FEMSA MTA 12-40		325 A	21,5	
	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-RHÔNE 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

DEMARREURS

LNA 11 - TT VISA Super - BX

Véhicules	Démarreur	ϕ mini collecteur	I absorbée couple bloqué	Réglage lanceur	
				A mm maxi	B mm mini
VISA TT Super E - TT L LNA 11	DUCELLIER 6220		400 A	16	27 \pm 0,5
	PARIS-RHÔNE D 8 E 117		320 A	15 \pm 0,8	27,2 \pm 0,5
	FEMSA MOA 12-13		250 A	15,1	26,1 \pm 0,3
VISA GT	PARIS-RHÔNE D 9 E 64		350 A	15,75	26,64
VISA et VISA II Super X VISA CHRONO BX BX 14	DUCELLIER 532 014		360 A	16	27 \pm 0,5
	PARIS-RHÔNE D 8 E 151		360 A	15,75	26,64
	BOSCH 9000 142 002		350 A		
BX 16	DUCELLIER 534 039 A		310 A	3,8 mini	5,9 mini
	PARIS-RHÔNE D'9 E 48		350 A	4,02 mini	5,4 mini
	BOSCH A 001 208 316		330 A	6 $\begin{smallmatrix} +0,8 \\ -1 \end{smallmatrix}$ mini	8,5 $\begin{smallmatrix} +0,8 \\ -0,5 \end{smallmatrix}$ mini

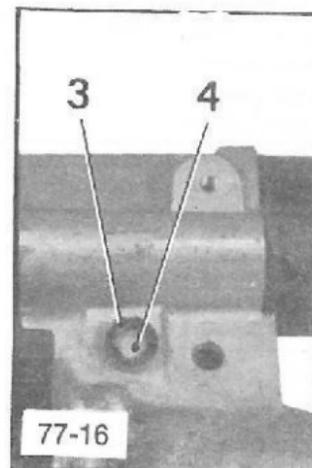
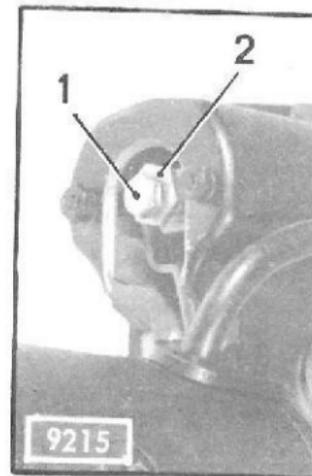
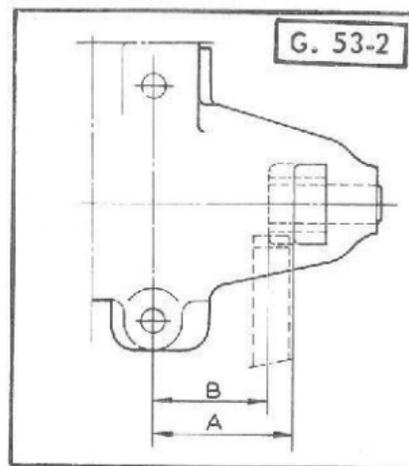


GSA - BX		ALTERNATEURS A REGULATEUR INCORPORE		
Véhicules	Alternateur Type 40 ampères	Rapport vitesse alt./mot.: 2/1	Régulateur Incorporé à l'alternateur	Régulation (à chaud)
GSA TT (7/81 →)	DUCELLIER 514 006 PARIS-RHÔNE A 12 R 46 MOTOROLA 2828 FEMSA ALP 12 X-17	Sous 13,5 volts 20,5 A à 900 tr/mn moteur 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-RHÔNE YL 141 MOTOROLA 9 RC 7074 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
Véhicules	Alternateur Type 50 ampères	Rapport vitesse alt./mot. : 2,2/1	Régulateur Incorporé à l'alternateur	Régulation (à chaud)
BX - BX 14	DUCELLIER 516 039 PARIS-RHÔNE A 13 N 43 BOSCH 0120 489 164	Sous 13,5 volts 32 A à 900 tr/mn moteur 47 A à 1800 tr/mn moteur	DUCELLIER 511 020 BOSCH 1197 311 007	13,8 à 14,5 volts
BX 16	MELCO A 002 T 26 391 BOSCH A 120 427 140		MELCO A 866 T 03 870	

DEMARREURS (Position lanceur)

GSA

	DUCELLIER 532 016 A	FEMSA MOB 12-2	PARIS-RHÔNE 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.

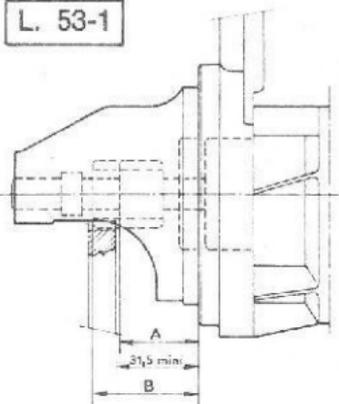
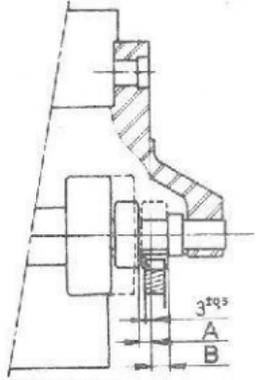
Démarreurs PARIS-RHÔNE : Le réglage du pignon s'effectue en tournant le manchon excentrique (3) après avoir chassé l'axe (4) et dégagé légèrement le manchon des cannelures de l'alésage.

CX TOUS TYPES		ALTERNATEURS A REGULATEUR INCORPORE								
Véhicule	Type	Alternateur	Régl.	Vit. Alt/mot	Débit tr/mn moteur sous 13,5 volts					
CX moteur 829 <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		
CX moteur 829 <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		
CX 2400 Carbu base	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		
CX 2500 Di <i>sauf BV 5</i>				2,54/1	39 A 800 tr/mn	59 A 1180 tr/mn	66,5 A 2360 tr/mn	68 A 3150 tr/mn		
CX 2400 I.E	80 A	PARIS-RHONE A 14 N 2 <i>(7/80 →)</i>	YL 140	2,03/1	920 tr/mn	39 A 1480 tr/mn	66 A 2960 tr/mn	75 A 3950 tr/mn		
CX 2400 Carbu-Climat				2,18/1	860 tr/mn				66 A 2750 tr/mn	75 A 3680 tr/mn
CX 2500 BV 5-Climat				2,35/1	800 tr/mn					
CX 2400 Super Climat.	100 A	PARIS-RHONE A14 R46 <i>(→ 6/82)</i>	YL 142	2,18/1	900 tr/mn 52 A	1850 tr/mn 82 A	2750 tr/mn 90 A	3700 tr/mn 94A		
		PARIS-RHÔNE A 14 N25 <i>(7/82 →)</i>	YL 418							
CX 2400 Super Climat. 2 × 80 A	2° Alt 80 A	PARIS-RHONE A14 R43 <i>(→ 6/82)</i>	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 80 A (type 100 A) à 6000 tr/mn alternateur.

DEMARREURS

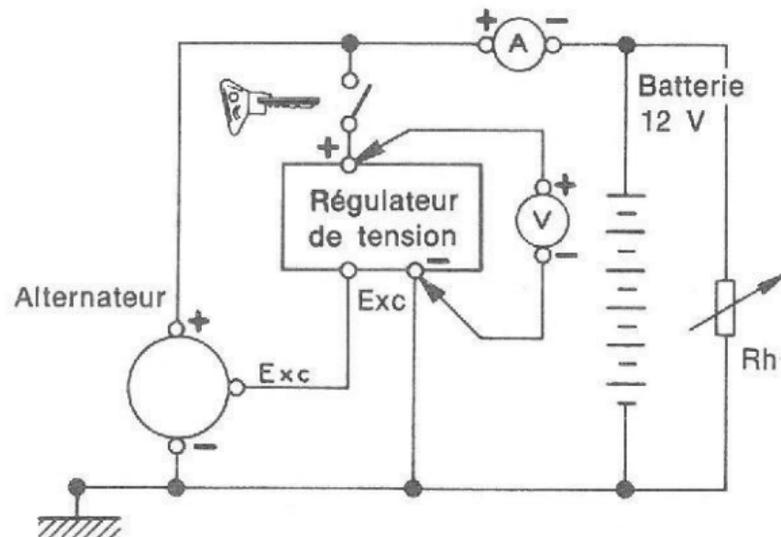
CX Tous Types

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

Tous types sans régulateur incorporé

CIRCUIT DE CHARGE

Schéma de montage de contrôle



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.

TJ. 53-1

CIRCUIT DE CHARGE

Tous types sans régulateur incorporé

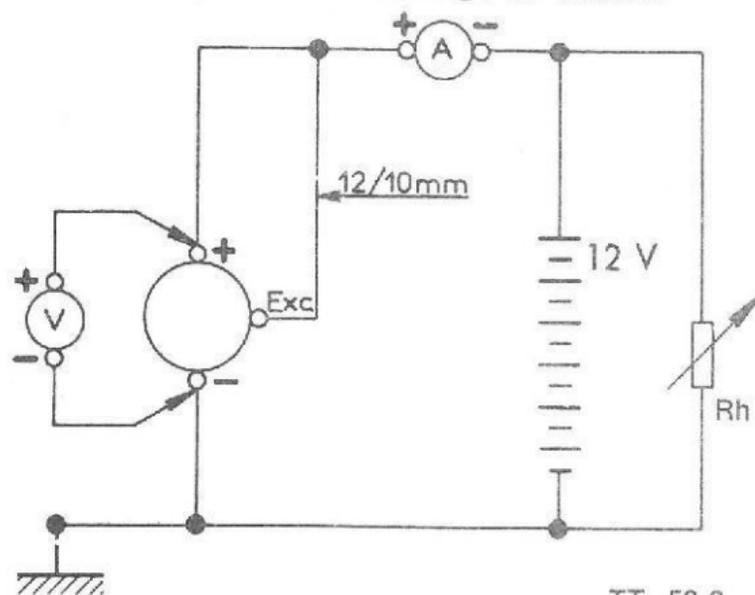
CONTROLE DU DEBIT D'UN ALTERNATEUR

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.

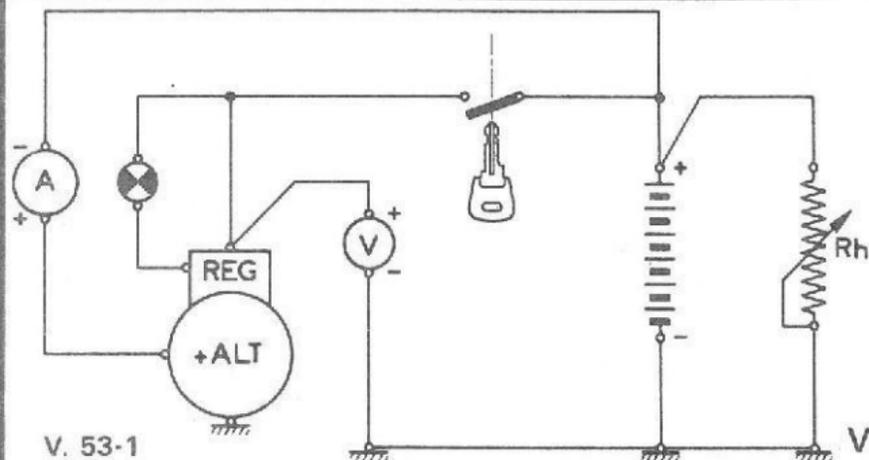
Schéma de montage de contrôle



TT. 53-2

Tous Types avec régulateur incorporé

CIRCUIT DE CHARGE



V. 53-1

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

→ AM 83 | AM 83 →

		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	

		10	15.4	
Tension ↗	Témoin	allumé	éteint	allumé
Tension ↘	Témoin	allumé	éteint	allumé
		9	15.4	

NOTES TECHNIQUES OU TECHNIQUES ATELIER ET D'INFORMATION REPARATION

Véhicules	Date	Numéro	Note	Objet
2 CV	22/03/82	82-215 A	NT	Embrayage
Méhari 4 × 4	28/05/82	82-216 A	NT	Modifications diverses
2 CV - Dyane				
Méhari 4 × 2	13/07/82	82-217 A	NT	Année Modèle 1983
Acadiane GPL	02/11/82	82-218 A	NT	Evolutions
Méhari 4 × 2 Armée	14/06/82	82- 72 A	IR	Bougies d'allumage blindées
2 CV	30/07/82	82- 73 A	IR	Réservoir de liquide de frein LHM
LNA TT	15/09/81	81-24 RB	NT	Mécanisme de lève-glace
LNA TT	14/04/82	82-25 RB	NT	Etriers de frein avant
LNA TT	22/03/82	82-26 RB	NT	Mécanisme à diaphragme
LNA TT	22/03/82	82-27 RB	NT	Tubulure d'admission
LNA TT	14/06/82	82-28 RB	NT	Etanchéité entre cylindre et culasse
LNA GPL	02/11/82	82-29 RB	NT	Evolutions
LNA	18/01/82	82-07 RB	IR	Aile arrière droite
LNA	30/07/82	N° 1 ①	NT	Nouveau véhicule
LNA 11	30/07/82	N° 2 ①	NT	Nouveau véhicule
LNA	13/07/82	N° 1 ②	IR	Travaux à la révision des 1000 km
LNA 11	06/09/82	N° 2 ②	IR	Travaux à la révision des 1000 km
LNA	13/12/82	N° 1 ⑫	IR	Témoin d'usure de freins

VISA II Spéc. et Club	14/04/82	82-15 VD 1	NT	Etriers de frein avant
VISA II Sp. et Cb GPL	14/04/82	82-16 VD 1	NT	Nouveau véhicule
VISA II Spéc. et Club	22/03/82	82-17 VD 1	NT	Glaces de projecteurs
VISA Spéc. et Club	22/03/82	82-18 VD 1	NT	Mécanisme à diaphragme
VISA II Spéc. et Club	22/03/82	82-19 VD 1	NT	Tubulure d'admission
VISA II Spéc. et Club	14/06/82	82-20 VD 1	NT	Etanchéité entre cylindre et culasse
VISA et VISA Club	13/07/82	82-21 VD 1	NT	Année Modèle 1983
VISA TT	18/01/82	82-05 VD 1	IR	Aile arrière droite
VISA II sauf Chrono	11/10/82	82-06 VD 1	IR	Blocage du compteur de vitesse
VISA II TT	14/04/82	82-17 VD 2	NT	Etriers de frein avant
VISA II Super	18/01/82	82-18 VD 2	NT	Nouveau véhicule Auto Ecole
VISA II « L » et « Super E »	01/03/82	82-19 VD 2	NT	Pistons - Allumage - Carburateur
VISA II « Chrono »	24/03/82	82-20 VD 2	NT	Nouveau véhicule
VISA II TT	29/06/82	82-21 VD 2	NT	Modifications
VISA « GT »	13/07/82	82-22 VD 2	NT	Nouveau véhicule
VISA TT	13/07/82	82-23 VD 2	NT	Année Modèle 1983
VISA TT Super	18/01/82	82-04 VD 2	IR	Aile arrière droite
VISA II Chrono	24/03/82	82-05 VD 2	IR	Travaux à la révision des 1000 km
VISA GT	13/07/82	82-06 VD 2	IR	Travaux à la révision des 1000 km
VISA TT sauf Chrono	11/10/82	82-07 VD 2	IR	Blocage du compteur de vitesse
VISA II 4 cyl. AM 81	11/10/82	82-08 VD 2	IR	Véhicule Auto Ecole
VISA II Chrono	13/12/82	82-09 VD 2	IR	Sièges

GSA 1300 TT				
sauf Japon	<i>12/11/81</i>	81-15 GX	NT	Pistons
GSA TT	<i>30/11/81</i>	81-16 GX	NT	Moteur
GSA TT	<i>18/12/81</i>	81-17 GX	NT	Articulation de bras inférieur
GSA TT	<i>22/03/82</i>	82-18 GX	NT	Plaquettes de frein AR antibruit
GSA TT sauf Japon	<i>10/02/82</i>	82-19 GX	NT	Tubulures d'admission rigides
GSA TT	<i>06/05/82</i>	82-20 GX	NT	Moteur - Freins
GSA TT	<i>28/05/82</i>	82-21 GX	NT	Peinture - Nouvelles teintes
GSA TT	<i>14/06/82</i>	82-22 GX	NT	Vanne de sécurité
GSA « TUNER »	<i>29/06/82</i>	82-23 GX	NT	Nouveau véhicule
GSA TT	<i>13/07/82</i>	82-24 GX	NT	Année Modèle 1983
GSA TT	<i>02/11/82</i>	82-25 GX	NT	Étanchéité du vilebrequin
GSA TT	<i>12/11/81</i>	82-06 GX	IR	Portes latérales
GS - GSA TT	<i>12/11/81</i>	82-07 GX	IR	Glaces de portes AV
GSA TT	<i>01/03/82</i>	82-08 GX	IR	Disque d'embrayage
GSA TT	<i>22/03/82</i>	82-09 GX	IR	Soudure des charnières sur pieds AV et milieu
GSA TT BV. 5	<i>23/03/82</i>	82-10 GX	IR	Couple de 5 ^{ème} sur BV
GSA 1300 cm³	<i>28/05/82</i>	82-11 GX	IR	Allumage transistorisé
GSA TT	<i>28/05/82</i>	82-12 GX	IR	Frein de secours
GSA 1300 → 7/81	<i>29/06/82</i>	82-13 GX	IR	Moteur
GSA TT	<i>13/07/82</i>	82-14 GX	IR	Glaces de portes latérales

BX TT	23/09/82	N° 1 (0)	NT	Nouveau véhicule
BX TT	02/11/82	N° 1 (14)	IR	Peinture des éléments en matériau composite
BX TT	02/11/82	N° 2 (14)	IR	Peinture des pare-chocs
BX TT	23/09/82	N° 1 (E)	IR	Travaux à la révision des 1000 km
CX Reflex et Athéna	05/10/81	81-177 MA	NT	Pompe à huile
CX BV. 4 et BV. 5	30/11/81	81-178 MA	NT	Protection de marche AR sur BV
CX Reflex et Athéna	18/01/82	82-179 MA	NT	Vilebrequin
CX IE	18/12/81	81-180 MA	NT	Arbre à cames
CX 2400 TT	18/01/82	82-181 MA	NT	Segments racleurs
CX IE à pneus TRX	10/02/82	82-182 MA	NT	Prise tachymétrique de 29 X 15
CX TT	06/05/82	82-183 MA	NT	Vis de maintien des disques de frein
CX TT	18/01/82	82-184 MA	NT	Pare-brise : épaisseur 5,5 mm
CX TT	18/01/82	82-185 MA	NT	Garnitures d'étanchéité de portes
CX Reflex et Athéna	01/03/82	82-186 MA	NT	Carburateur SOLEX
CX BV. 4 et BV. 5	22/03/82	82-187 MA	NT	BV : roulement sur ligne primaire
CX BK Reflex IE	14/04/82	82-188 MA	NT	Nouveau véhicule
CX TT	06/05/82	82-189 MA	NT	Roulement de roue
CX IE	06/05/82	82-190 MA	NT	Prise de tachymètre de 29 X 15
CX TT	30/07/82	82-191 MA	NT	Année Modèle 1983
CX Reflex et Athéna	11/10/82	82-192 MA	NT	Réservoir d'essence en polyéthylène
CX GTi	02/11/82	82-193 MA	NT	Doseur - Compensateur

CX TT sauf 2 litres	20/09/82	82-194 MA	NT	Echappement
CX 2400 BVA	22/11/82	82-195 MA	NT	Centrage du convertisseur
CX TT	02/11/82	82-196 MA	NT	BV : modifications
CX 2400 TT BV.5	22/11/82	82-197 MA	NT	Poulie d'entraînement sur arbre à cames
CX 20	13/12/82	82-198 MA	NT	Nouveau véhicule SUEDE - SUISSE
CX TT	26/10/81	81- 72 MA	IR	Monte de plaquettes de freins
CX TT	10/02/82	82- 73 MA	IR	Passages de roue AV et entrées de portes
CX IE	14/04/82	82- 75 MA	IR	Réglage antipollution
CX IE	01/03/82	82- 76 MA	IR	Durits sur système d'injection
CX BVA	22/03/82	82- 77 MA	IR	Interventions sur convertisseur
CX 2500 Di	29/06/82	82- 78 MA	IR	Tubulure d'admission d'air
CX TT	11/10/82	82- 79 MA	IR	Monte de plaquettes de frein
CX TT	02/11/82	82- 80 MA	IR	Unification des radiateurs d'eau
CX Di	13/12/82	82- 81 MA	IR	Difficulté de diagnostic
CX	12/11/81	81-100 TT	IR	Moteur diesel
TT	26/10/81	81-101 TT	IR	AM 82 : Appellations commerciales et techniques
CX	18/12/81	81-102 TT	IR	Moteur 2,5 litres diesel
2 CV - VISA Super -CX	18/01/82	82-103 TT	IR	Marquage numéros de séquence de B.V
TT Essence	30/11/81	82-104 TT	IR	Mise en conformité antipollution
TT	11/10/82	82-106 TT	IR	AM 83 : Appellations commerciales et techniques
TT	13/12/82	82-108 TT	IR	Antiparasitage

