

CITROËN

Barringer

84

H. Barringer

N° CAR 000840

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.
TRANSMISSIONESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

CARACTERISTIQUES

A

Désignation courante	Désignation aux Mines	Symbole garantie	Appellation Commerciale	Indice plaque moteur	Type moteur
2 CV	AZ série KA 7/79 →	KA	2 CV 6 Spécial ou Club	A 06/635	M 28/1 (602 cm ³)
DYANE	AY série CB 2/70 → 1/83	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 → 7/83	CE	Méhari 4 X 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

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

Pour information :

Repères arbre à cames

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

Coussinets arrière de vilebrequin

1^{ère} possibilité : $\phi = 56$ mm
 2^e possibilité : $\phi = 55,75$ mm *

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

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 :

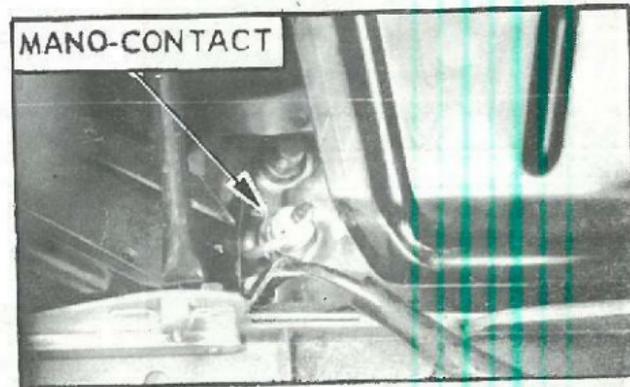
— A 06/635 5,5 à 6,5 bars à 6 000 tr/mn
— AM 2, AM 2 A 5,5 à 6,5 bars à 6 500 tr/mn

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

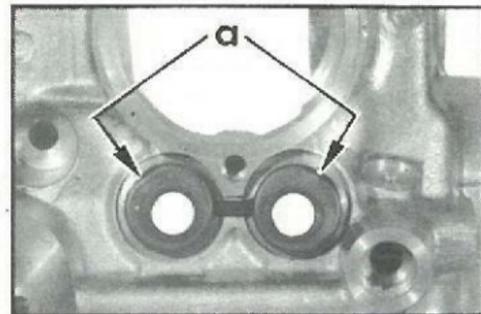
Contenance du carter : { Après vidange 2,4 litres
Après vidange et échange de la cartouche 2,7 litres

9244

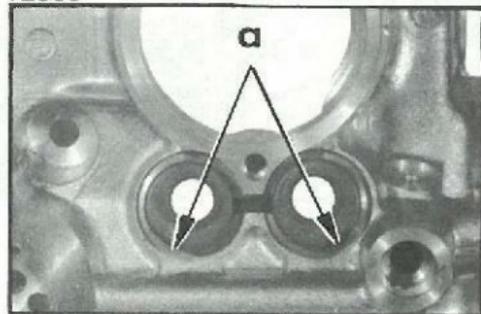


A

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.

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.

ESSIEUX
SUSPENSION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

JOINTS DE TUBES ENVELOPPES

A

MONTAGES SERIE



77-769

+



77-769

Ancien Joint

Ancienne coupelle



77-769

+



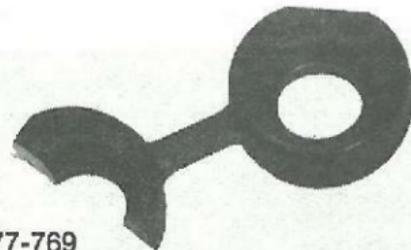
77-769

Nouveau Joint

Nouvelle coupelle

PANACHAGES REPARATION

AUTORISE



77-769

+

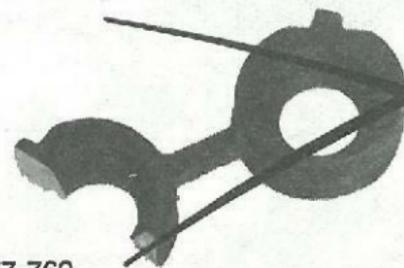


77-769

Ancien Joint

Nouvelle coupelle

PROHIBE



77-769

+



77-769

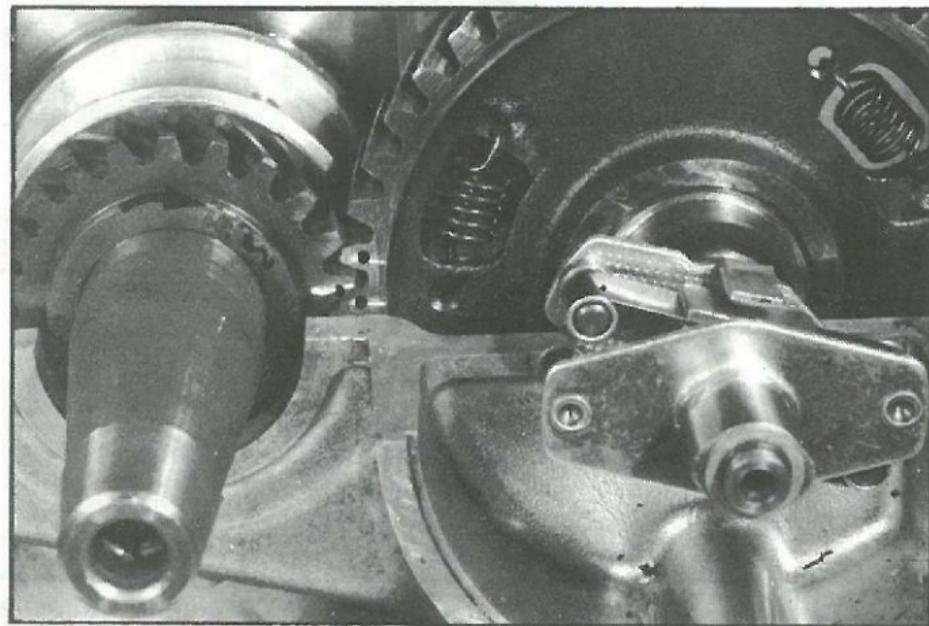
Nouveau Joint

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.

COUPLES DE SERRAGE

A

Carter :

Etanchéité : LOCTITE 572 (FORMETANCH)

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

Vis de palier : 3,5 à 4 m.daN

Bouchon de vidange : 3,5 à 4,5 m.daN

Culasse :

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

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

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

Ecrus borgne : 0,5 à 0,7 m.daN

Volant :Vis de fixation du volant
(à remplacer à chaque dépose) : 4 à 4,5 m.daN**Ordre de serrage :**

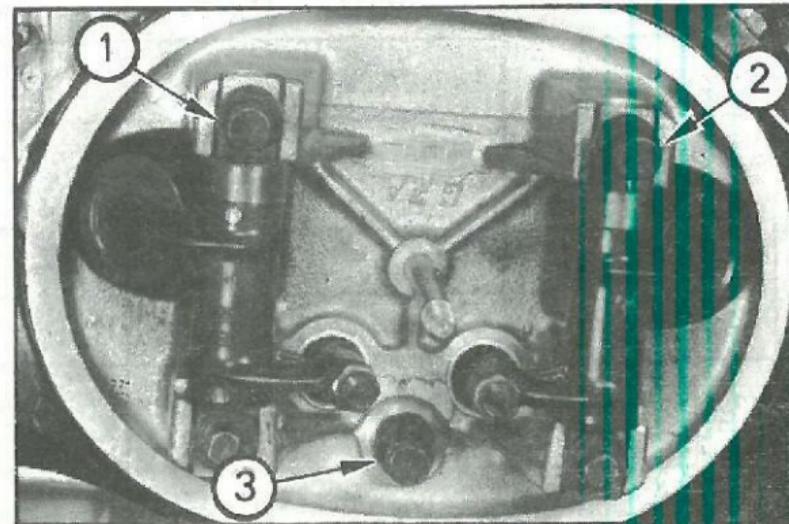
① Ecrus avant

② Ecrus arrière

③ Ecrus inférieur

Ecrus de culasse

4124



LNA TT - VISA TT

IDENTIFICATION - CARACTERISTIQUES DES VEHICULES

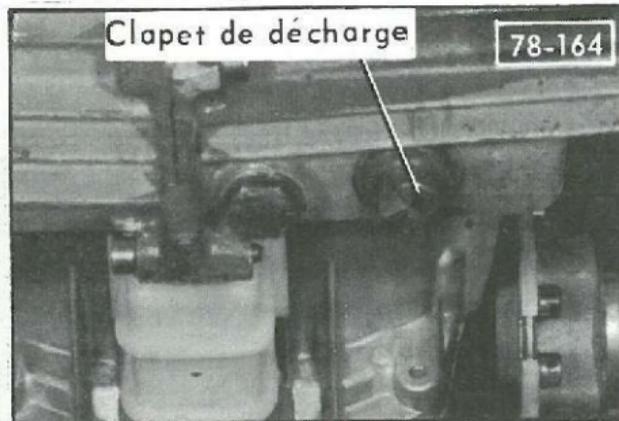
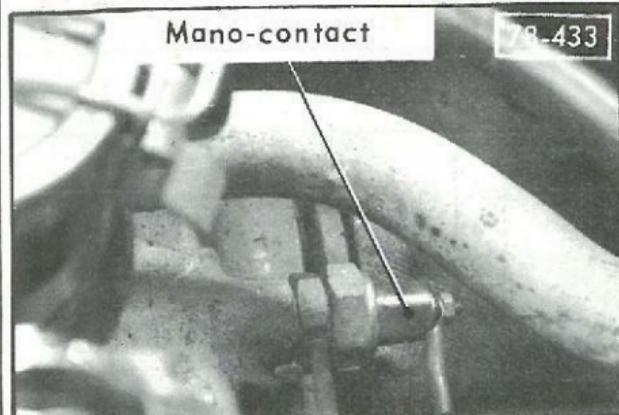
	Désignation aux Mines	Appellation Commerciale	Symbole Garantie	Dates de sortie	Plaque moteur	Alésage	Course	Rapport volum.	Puissance maxi ISO	Couple maxi ISO
652 cm ³	RB série RF	LNA	RF	7/82	V 06/644	77	70	9,5/1	24,8 kW (34,5 ch DIN) à 5500 tr/mn	4,8 m.daN (5 m.kg DIN) à 3500 tr/mn
	VD série VF	VISA 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 Super E VISA 11 E-RE	VG	3/81	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
	Version D	Décapotable		4/83						
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 II CHRONO	VR	3/82	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

POINTS PARTICULIERS

LNA 652 cm³ - VISA et VISA Club**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 manoccontact à 80° C :**

5,5 à 6,5 bars à 6000 tr/mn.

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

Huile moteur : TOTAL GTS 15 W 40 ou TOTAL GTi Route-Ville 10 W 30.**Contenance** : Après vidange : 3 litres.

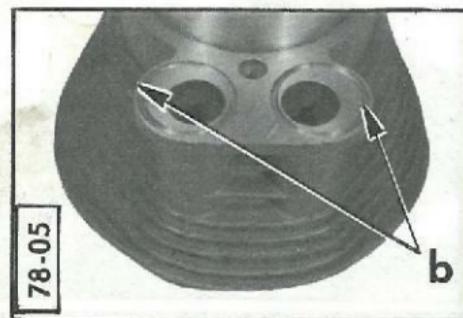
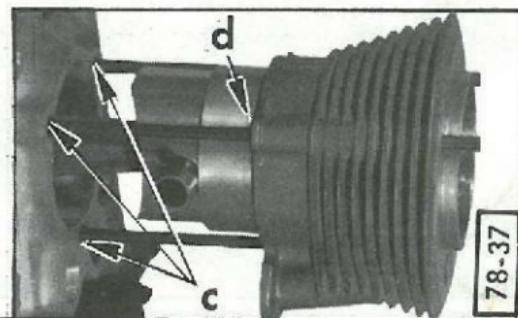
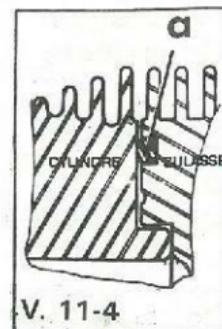
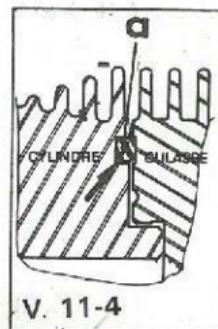
LNA TT - VISA TT

SUSPENSION MOTEUR - COUPLES DE SERRAGE - ETANCHEITE

652 cm ³ QUATRE POINTS	1124 - 1360 cm ³ TROIS POINTS
ARRIERE sur BOITE DE VITESSES	AVANT et ARRIERE GAUCHE
LNA : 4,5 m.daN - VISA : 6,3 m.daN	4,8 m.daN
AVANT sur MOTEUR	AVANT DROIT
LNA : 4,2 m.daN - VISA : 5,3 m.daN	2,3 m.daN

ETANCHEITE CARTER - CYLINDRE : Moteur 652 cm³.Par joints toriques : \longrightarrow 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 \longrightarrow : l'étanchéité entre carter et cylindre est assurée par un joint métalloplastique.**(Ce montage est prohibé sur carter prévu avec étanchéité par joints toriques).****ETANCHEITE CYLINDRE - CULASSE.**Par joint torique « a » \longrightarrow 4/82 côté cylindre,4/82 \longrightarrow côté culasse (nouvelle disposition).

LNA 652 cm³ - 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) :

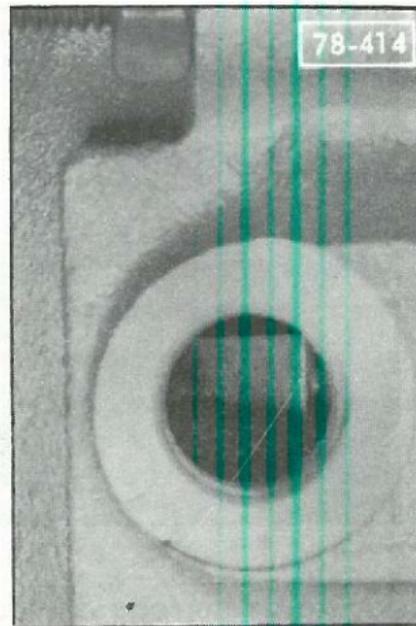
Tourner une roue, une vitesse engagée, de façon à mettre le soupape d'admission à son ouverture maximum.

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

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

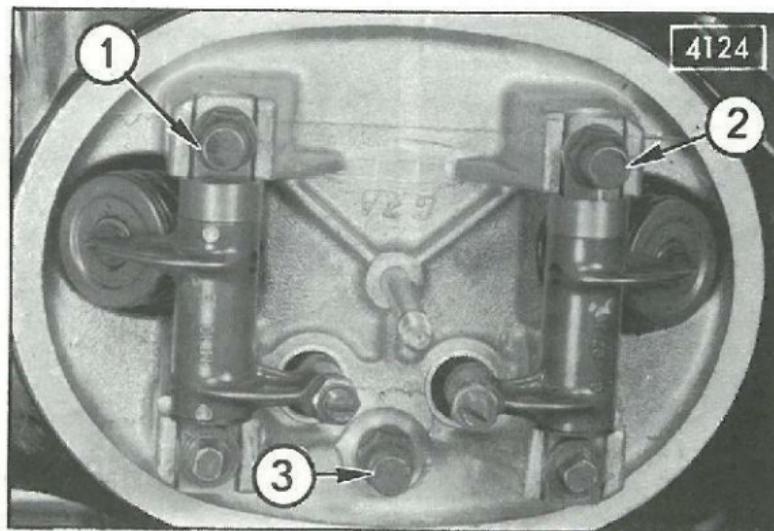
Tourner le moteur dans le **sens inverse de la marche**, jusqu'à ce que le plot d'allumage placé sur le volant moteur soit en face de l'orifice du capteur supérieur (voir photo).

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



LNA 652 cm³ - VISA et VISA Club

COUPLES DE SERRAGE

**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 ^{ème} 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

POINTS PARTICULIERS

VISA TT 4 cylindres - LNA 11

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 : $\phi = 49,964$ à $49,980$
Réparation pour tourillons : $\phi = 49,664$ à $49,680$

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

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

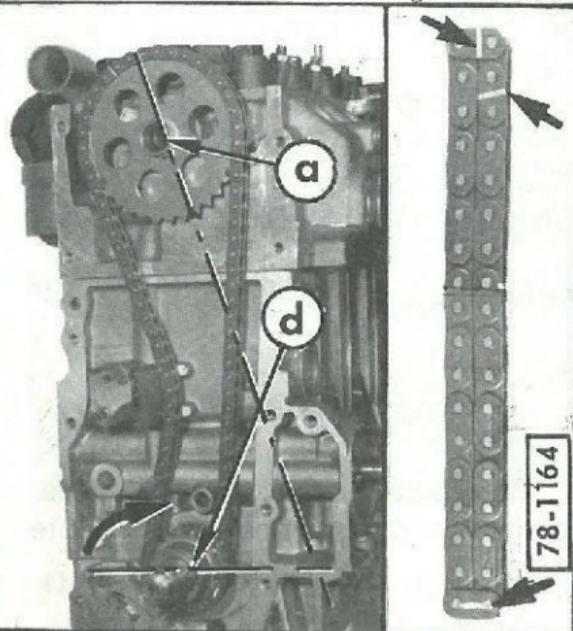
Cylindres : Fournitures P.R. : Jeux de quatre chemises-pistons appariés.

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 (mesuré sans joint). Pour complément d'information, se reporter à la Note Technique N° 79-7 VD2.

LNA 11 - VISA TT 4 cylindres

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 = 0,20 à 0,30 mm

Méthode de réglage : (voir page 61) 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 : Voir page 82.

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
VISA 11 109/5 F XW 7	A
VISA GT 150 B XY 8	C
VISA CHRONO 156 A XYR	K

CIRCUIT D'EAU

LNA 11 - VISA 4 cylindres

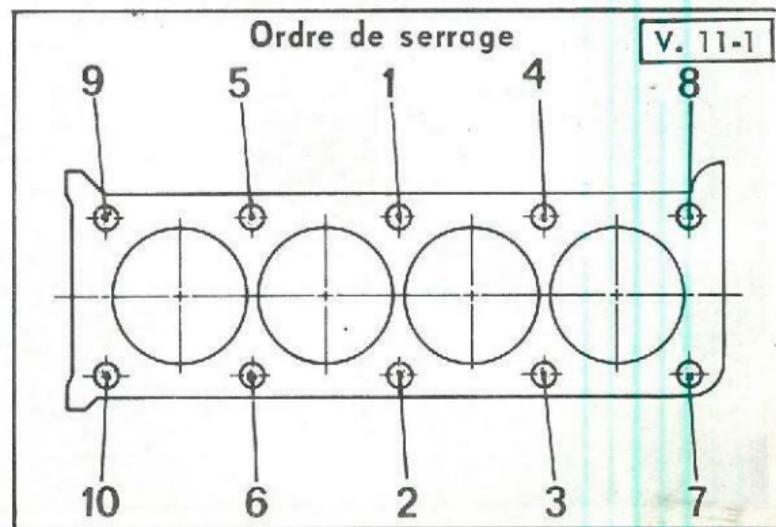
Remplissage : a) Robinet de chauffage ouvert, « LNA 11 » déposer les 2 bouchons de purge, faire le plein part la nourrice.
b) Fermer la nourrice, poser et serrer les purges et, mettre en marche jusqu'à l'enclenchement du moto-ventilateur.
Compléter si nécessaire.

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

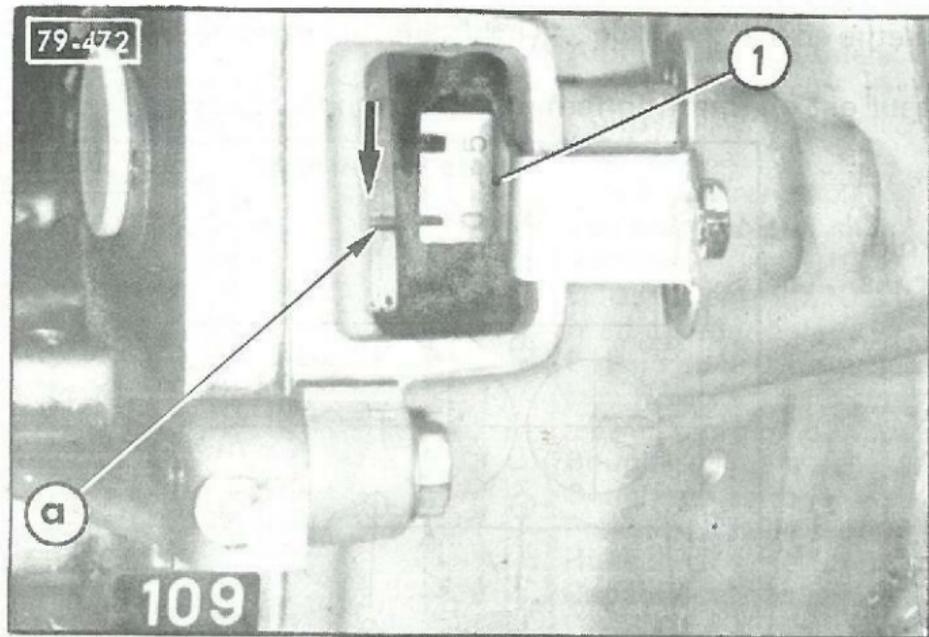
SPECIFICATION DE SERRAGE CULASSE : Après échange du moteur ou intervention sur joint de culasse, il faut mettre le moteur en marche, jusqu'à l'enclenchement du moto-ventilateur, **laisser refroidir au minimum 2 heures**, puis resserrer la culasse. **Opérer vis par vis**, desserrer entièrement chaque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

COUPLES DE SERRAGE

Vis de serrage culasse : (<i>moteur N° 44201</i> →)	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



LNA - VISA 4 cylindres



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 le moteur 150 B XY8
 - **0,5 et 0,75 mm** pour le moteur 109/5 F XW7.

UR

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSIONESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

IDENTIFICATION - CARACTERISTIQUES DES VEHICULES

GSA

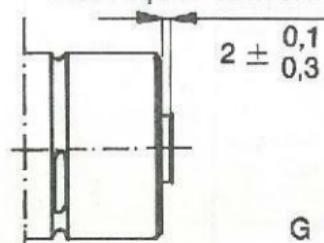
BERLINES

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 → 7/83	GX série YE	GSA	YE	7/81 → 7/83	G 11/631
1300 cm ³ ECO	GX série YL	GSA Spécial Pallas X1 X3	YL	7/81 →	GX série YS	GSA Spécial-Club	YS	1/81 →	G 13/646
					GX série YM	GSA Spécial (Entr.)	YM	7/81 →	
	GX série YR	GSA C-Matic Pallas	YR	7/81 → 7/83 1/81 →	GX série YV	GSA Pallas C-Matic	YV	7/81 → 7/83	

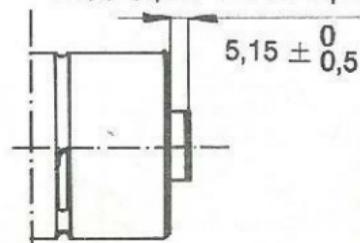
GSA		CARACTERISTIQUES MOTEURS						
Type moteur	Cylindrée	Alésage	Course	Rapport volum.	Puissance maxi ISO	Couple maxi ISO	Puissance fiscale (CV)	
G 11/631	1130 cm ³	74	65,6	9/1	41 kW (56,5 ch DIN) à 5750 tr/mn	7,9 m.daN (8,1 m.kg DIN) à 3500 tr/mn	Boîte de vitesses 4 rapports = 6 CV	
G 13/646	1300 cm ³	79,4	65,6	8,7/1	47 kW (63,8 ch DIN) à 5500 tr/mn	9,4 m.daN (9,5 m.kg DIN) à 3500 tr/mn	Boîte de vitesses mécanique 7 CV	Boîte de vitesses C-Matic 8 CV

Vilebrequin convertisseur



G 12-9

Vilebrequin mécanique

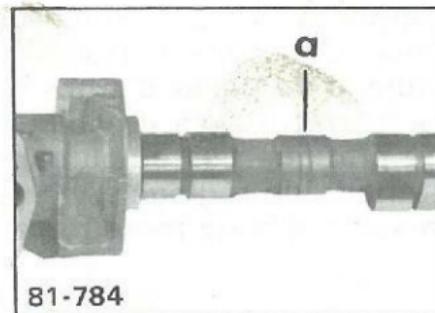


Nota : Le moteur 1300 boîte de vitesses mécanique diffère du moteur 1300 boîte de vitesses C-Matic par le vilebrequin (voir dessin).

POINTS PARTICULIERS

GSA

- Vilebrequin** : Latéral : 0,09 à 0,2 mm (non réglable)
Coussinets : Moteurs G 11 et G 13
 1^{ere} possibilité : 57,5 mm, sans repère
 2^{eme} possibilité : 57,4 mm, repère rouge
 (vilebrequin peinture rouge)
- Bielles** : Latéral : 0,13 à 0,18 mm
Arbre à cames : Latéral : 0,05 à 0,15 mm (non réglable)

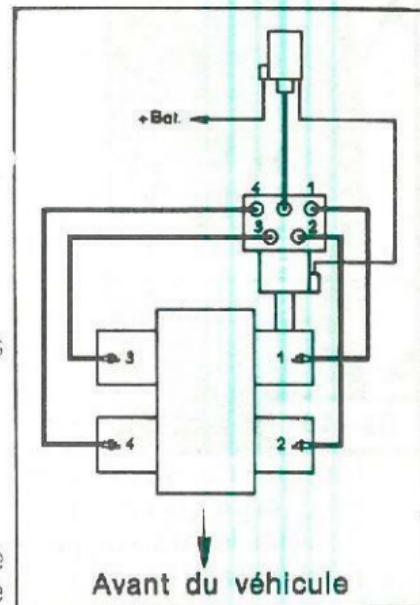


Moteurs G 13/646, possèdent des arbres à cames spécifiques, repères par deux gorges circulaires « a ».

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 : 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.



ORDRE D'ALLUMAGE

1 - 4 - 3 - 2

GSA



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

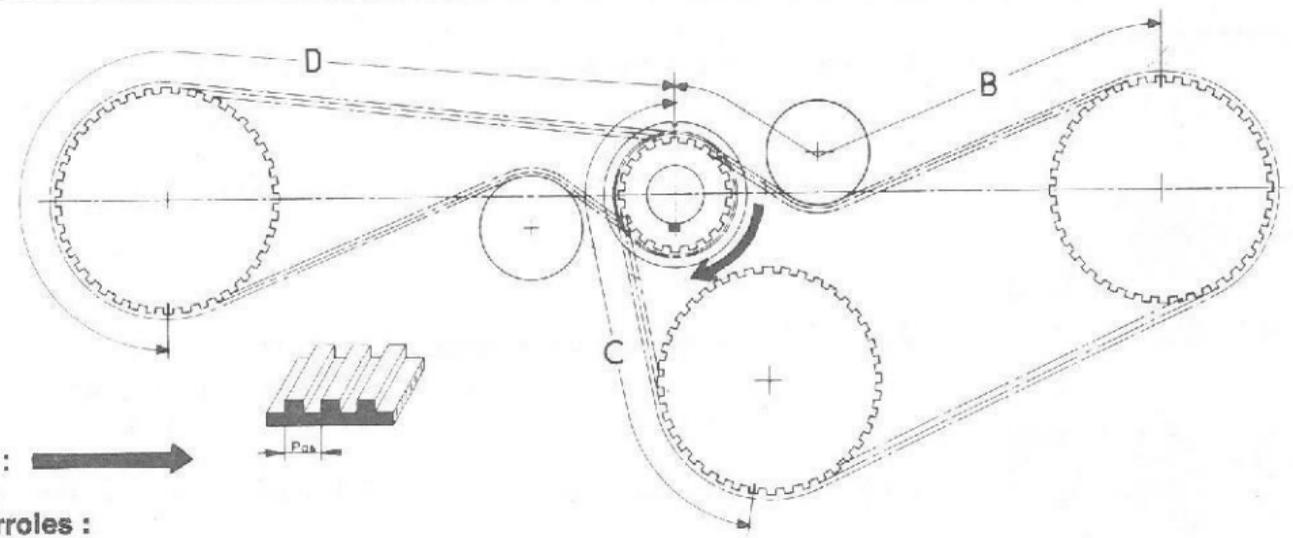
CONTROLE DE LA DISTRIBUTION (côté droit)

- Mettre la soupape d'échappement du cylindre N° 3 en « pleine ouverture »
- Tourner le moteur pour amener au repère
- 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.

DISTRIBUTION

GSA

Montage des courroies



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.

G. 10-14 a

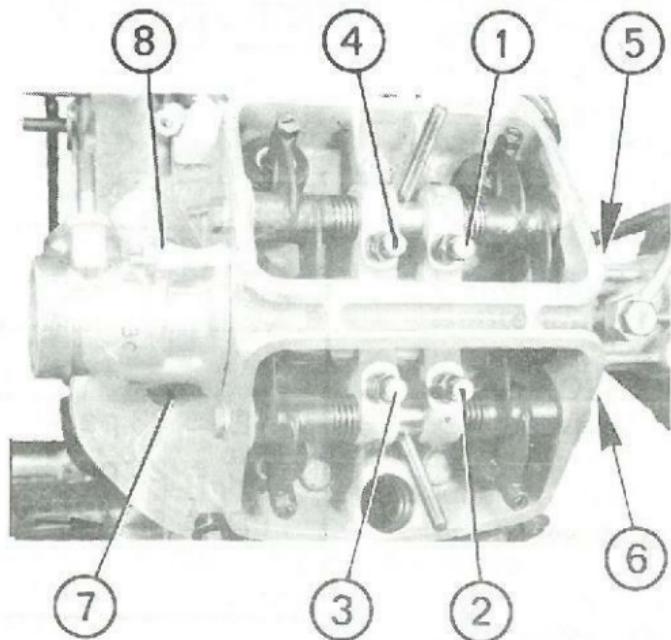
1130 - 1300

- B = 33 pas
- C = 25 pas
- D = 50 pas

GSA

COUPLES DE SERRAGE

ORDRE DE SERRAGE DES CULASSES



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).
 (→ 7/83)

Fixation du diaphragme sur convertisseur de couple :

LOCTITE SCELBLOC : 2,7 à 2,9 m.daN.

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURANT
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

IDENTIFICATIONS

BX TT

Appellation

BX

BX 14 E - RE

BX 16 RS - TRS

BX 19 D - RD - TRD

Désignation aux Mines
Symbole garantie
Puissance administrative
Date de sortie

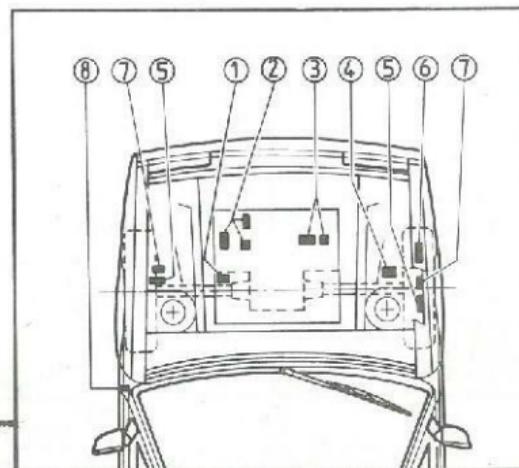
XB série XA
XA
6 CV
9/82

XB série XD
XD
7 CV
9/82

XB série XB
XB
7 CV
9/82

XB série XC
XC
6 CV
9/83

- 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)



BX. 001 a

BX TT	CARACTERISTIQUES				
Appellation	BX	BX 14 E-RE	BX 16 RS-TRS	BX 16 RS-TRS	BX 19 D-RD-TRD
Indice plaque moteur	150 A	150 C	171 A	171 B	162
Date de sortie	9/82 →		9/82 → 7/83	7/83 →	9/83 →
Cylindrée	1360 cm ³		1580 cm ³		1905 cm ³
Alésage/Course	75/77		83/73		83/88
Rapport volumétrique	9,3/1		9,5/1		23,5/1
Puissance ISO (DIN)	44,6 kW (62 ch) à 5500 tr/mn	51,8 kW (72 ch) à 5750 tr/mn	64,8 kW (90 ch) à 6000 tr/mn	67 kW (92,5 ch) à 6000 tr/mn	47 kW (65 ch) à 4600 tr/mn
Couple ISO (DIN)	10,8 m.daN (11 m.kg) à 2500 tr/mn	10,8 m.daN (11 m.kg) à 3000 tr/mn	12,7 m.daN (13 m.kg) à 3500 tr/mn	12,9 m.daN (13,4 m.kg) à 3500 tr/mn	11,8 m.daN (12,2 m.kg) à 2000 tr/mn
Régime maxi	6200 tr/mn				4600 tr/mn

POINTS PARTICULIERS

BX TT

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

Coussinets de tourillons (deux classes) : Série
Réparation

Coussinets de manetons (deux classes) : Série
Réparation

BX 14	BX 16	BX 19
0,07 à 0,27 mm		0,07 à 0,32 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		$\phi = 50$ mm $\phi = 49,7$ mm

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

BX TT Essence

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



Appariement piston/axe

Appariement piston/chemise

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

PISTON	AXE
Classe	Touche peinture
1	Bleu
2	Blanc
3	Rouge
PISTON	CHEMISE
Classe	Repère
A	
B	
C	
	BX 12-4

POINTS PARTICULIERS

BX TT

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 :

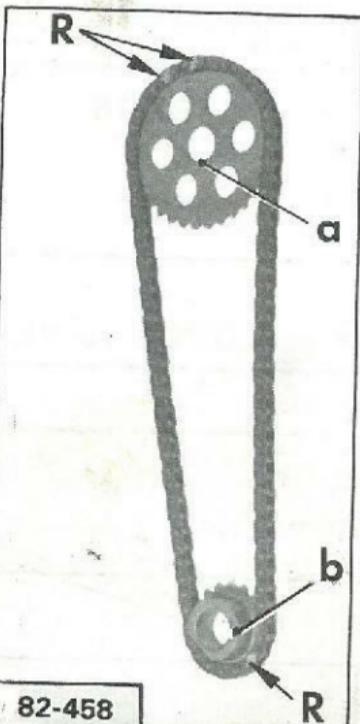
Arbre à cames :

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 61).

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

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

Contrôle du calage de distribution :

Voir méthode page 16.

Le jeu doit être compris entre :

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

82-458

POINTS PARTICULIERS

BX 16 - BX 19

BX 16 : Calage de la distribution :

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

BX 16 - BX 19 : Soupapes :

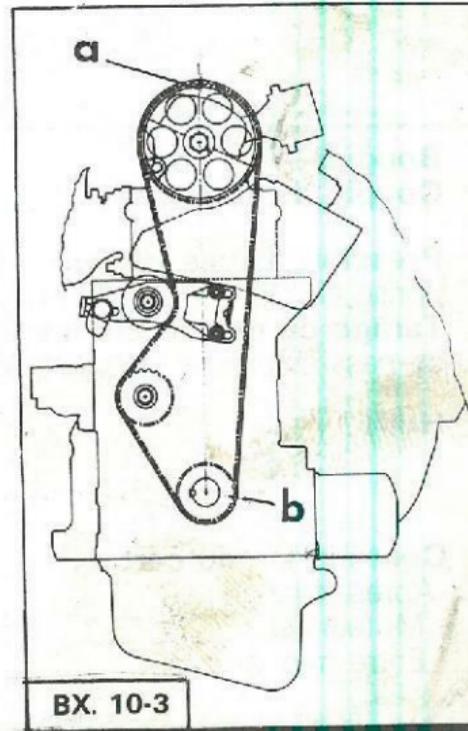
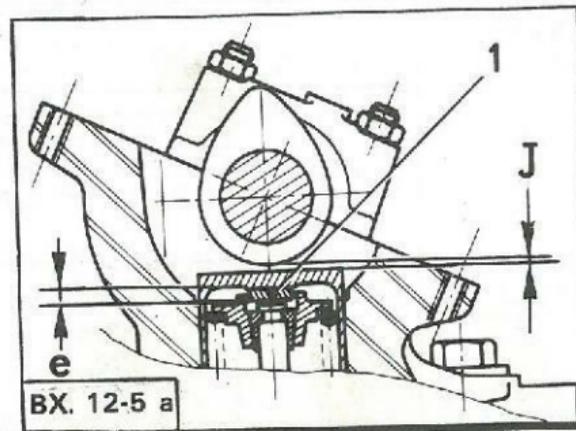
Méthode de réglage (voir § II
page 61).

Jeu de fonctionnement J (Moteur
froid) :

	Admission	Echappement
Essence	0,15 à 0,25 mm	0,35 à 0,45 mm
Diesel	0,07 à 0,23 mm	0,22 à 0,38 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		BX 14		BX 16	BX 19
		150 A	150 C		
Bougies		à siège conique (voir page 82)			préchauffage 2,2 m.daN
Couple de serrage :		3 bars		3,5 bars	3,8 à 5 bars
Pression d'huile moteur à 4000 tr/mn (prise au mano-contact à 80° C)					
Tarage du mano-contact : Clapet de by-pass incorporé dans la cartouche :		0,6 bar		0,8 bar	
Huile :		TOTAL GTS 15 W 40 ou TOTAL GTi Route-Ville 10 W 30			TOTAL SUPER DIESEL 15 W 40 ou TOTAL RUBIA S 10 W
Contenance du carter :		4,5 litres	5 litres	5 litres	4,5 litres
-Après vidange :		5 litres	5,5 litres	5,2 litres	5 litres
- Moteur neuf :		1 litre	1 litre	1,5 litre	1,5 litre
- Entre mini et maxi :					

CIRCUIT D'EAU

BX 14

Remplissage - Purge - Niveau

Moteur froid - Commande de chauffage pleine ouverture :

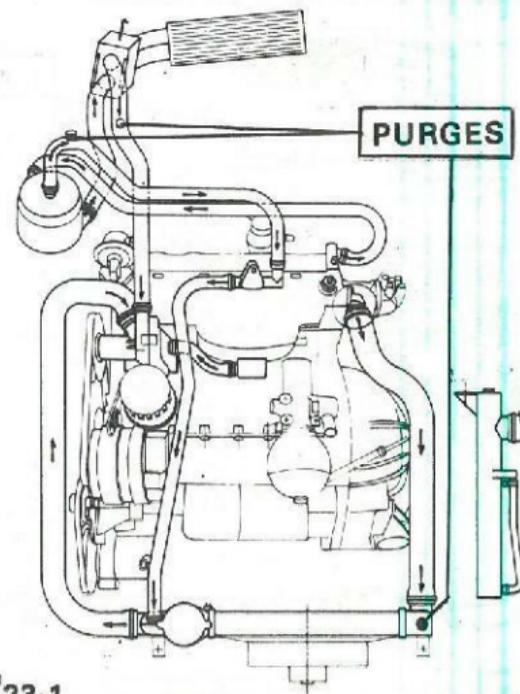
- Déposer les **trois** bouchons de purge.
- Remplir lentement le circuit (*liquide de refroidissement*). Dès que le liquide s'échappe par les purges, reposer les bouchons.

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.

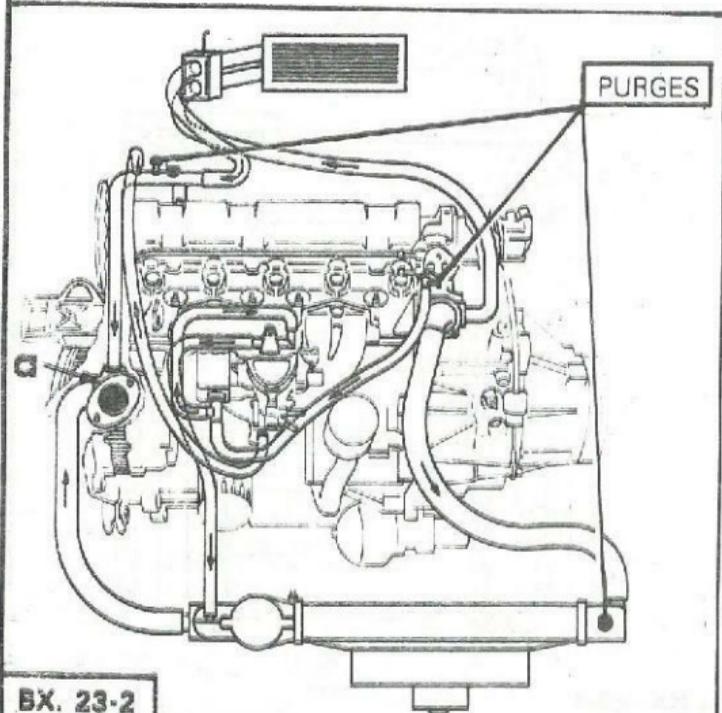
Niveau minimum **moteur froid : 200 mm** (voir page 32).

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



BX 23-1

BX 16



BX. 23-2

Remplissage - Purge : Même opération que la BX14 (voir page 31).

Thermo-contact :

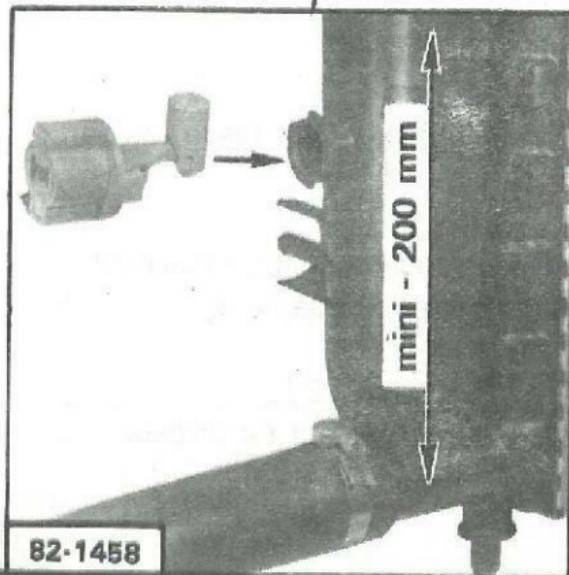
- d'alerte d'eau (bleu) (105° C) clignotement du voyant.
- critique d'eau (jaune) (112° C) allumage du voyant.

Vidange :

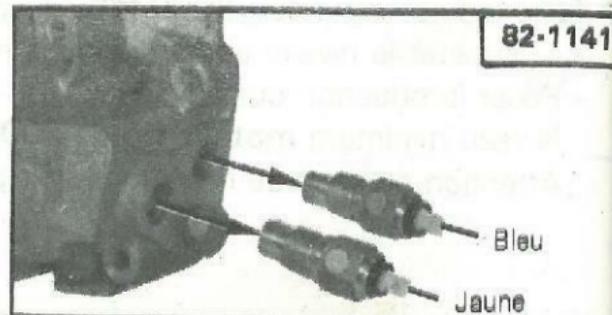
Vidange du bloc-cylindre sur le boîtier d'arrivée d'eau « a ».

Niveau (à froid) :

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



82-1458



82-1141

Bleu

Jaune

COUPLES DE SERRAGE (en m.daN)

BX TT

- Voir page 15 pour ordre de serrage de la culasse.

- **Vis de palier de vilebrequin** : Presserrage
Serrage- **Vis de bielle** :- **Vis de culasse** : Presserrage
Serrage :

- Pas de resserrage culasse aux 1000 km

- **Resserrage** : Après la dépose de la culasse ou l'échange du moteur,
faire tourner le moteur jusqu'à la mise en marche du moto-ventilateur.
Laisser refroidir au minimum 2 heures pour BX 14 et 16.
3 heures 30' pour BX 19.**Opérer vis par vis.**- **Vis de volant** (filets enduits de LOCTITE FRENETANCH) :- **Ecrou ou vis de poulie** en bout de vilebrequin :- **Vis du pignon** d'entraînement de l'arbre à cames :- **Vis de palier d'arbre à cames** :

BX 14

BX 16

BX 19

3,75

5,3

7

3,75

5

4,9

5

6

1^{er}) 3 - 2^{ème}) 6

7,75

Vis par vis : desserrer
puis serrer à 2 m.daN
+ 120°Desserrer de 90°
puis
serrer à 6 m.daNDesserrer et
resserrer à
7,75

Idem serrage

Desserrer de 90°
Serrer à 6,5 m.daN
Reprendre une
2^{ème} fois à 6,5 m.daN

6,8

5

5

14

11

4 m.daN + 60°

7,5

8

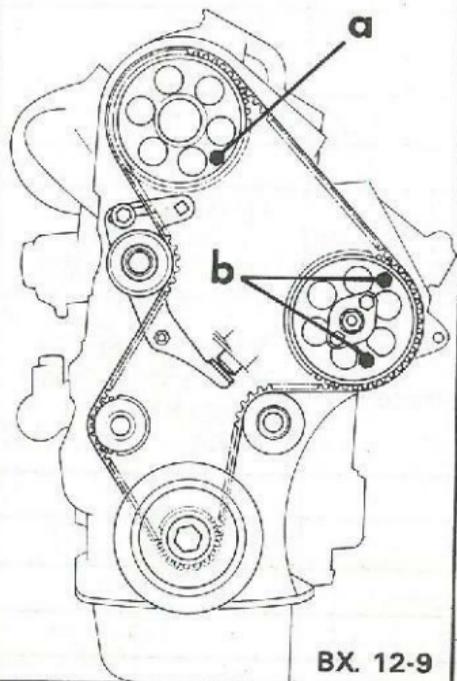
3,5

1,5

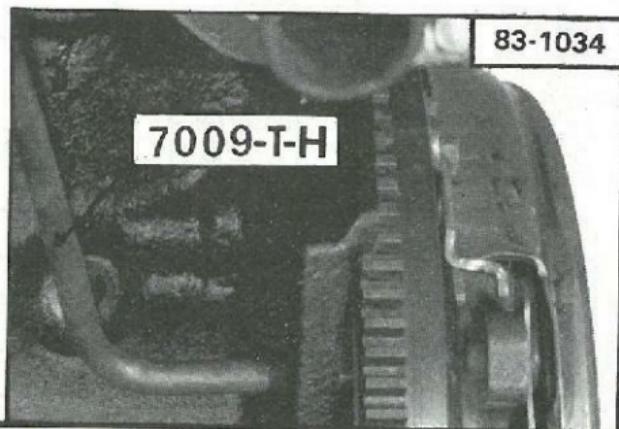
1,5

BX TT

DISTRIBUTION



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

**Calage de la distribution :**

Mettre en place :

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

Poser la courroie crantée (brin tendu).

Libérer le tendeur et le serrer.

Déposer la pige et les vis.

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

Contrôle :

Après les 2 tours du vilebrequin, on doit pouvoir mettre en place les vis et la pige.

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSIONESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

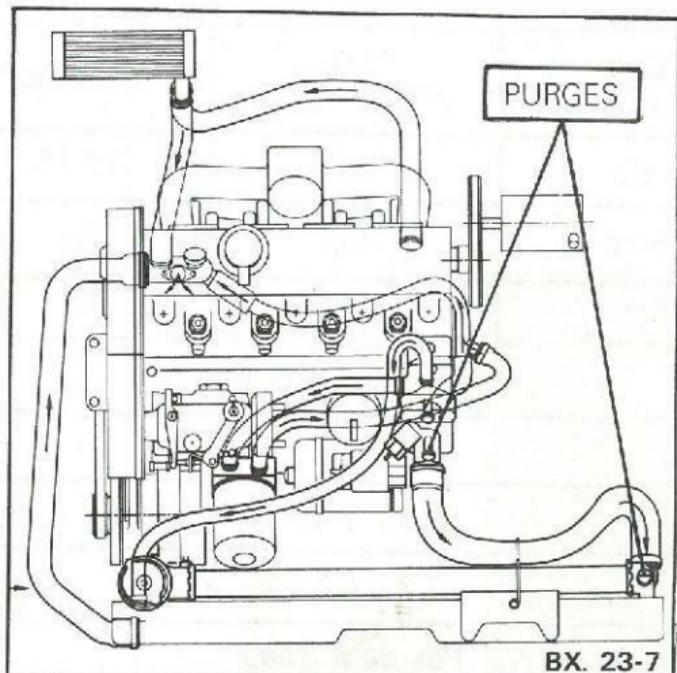
POINTS PARTICULIERS

BX 19

		Série 1 ^{ere} solution	Série 2 ^{eme} solution	Rénovation
φ Alésage		83	83,03	83,20
Repère carter	Côté filtre à huile. En haut à gauche	Sans	A1	R1
Repère piston	Au montage trèfle sur tête de piston côté filtre à huile	Sans	A1	R1
	Joint culasse	Dépassement piston		
	Repère : 1 trou	0,54 à 0,65		
	Repère : 2 trous	0,65 à 0,77		
	Repère : 3 trous	0,77 à 0,82		
	Planéité culasse : 0,03 - Rectification interdite			
	Jeu latéral arbre à cames :	Pas de réglage		

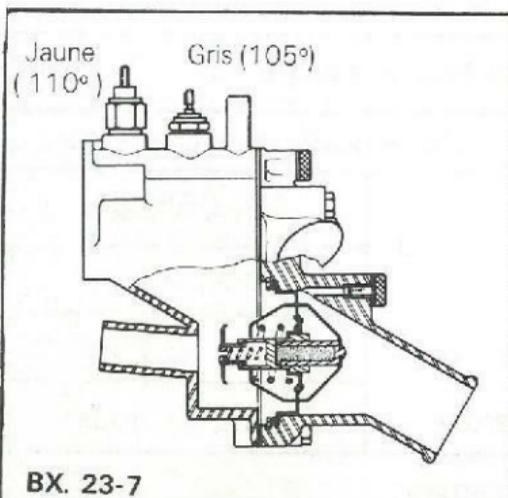
BX 19

CIRCUIT D'EAU



Remplissage - Purge : Voir BX 14, page 31.

Thermo-contact : Voir tableau, page 66.



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

Niveau : Voir BX 16, page 32.

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

CARACTERISTIQUES BERLINE ET BREAK (Carburateur)

CX Essence

Modèle

CX 2 litres
BerlineCX 2 litres
BreakCX 2500
Berline

Break

Version

Reflex ou Athéna → CX 20 ou CX 20 TRE

25 GTi et Pallas I.E

25 Prestige

25 TR et Dérivés

Désignation aux Mines

MA série MP

MA série MR

MA série NG

MA série NH

MA série NJ

Symbole garantie

MP

MR

NG

NH

NJ

Puissance fiscale

10 CV

13 CV

12 CV

12 CV

12 CV

Date de sortie

7/1979

7/1983

Indice plaque moteur

829 A 5

M 25/659

Alésage/Course

88 × 82

93 × 92

Cylindrée

1995 cm³2500 cm³

Rapport volumétrique

9,2/1

8,75/1

Puissance maxi (ISO)

76,5 kW (106 ch DIN)

100 kW (138 ch DIN)

à 5500 tr/mn

à 5000 tr/mn

Couple maxi (ISO)

16,3 m.daN (16,9 m.kg DIN)

20,6 m.daN (21 m.kg DIN)

à 3250 tr/mn

à 4000 tr/mn

B.V. disponibles Méca.
Auto.

4 ou 5 vit. (13 × 59)

5 vit. (14 × 59)

5 vit. (15 × 61)

5 vit. (15 × 61)

5 vit. (15 × 61)

oui

oui

oui

oui

CX Essence	CARACTERISTIQUES BERLINE ET BREAK (Injection Electronique)				
Modèle	CX 2400 Berline	CX 2400 Berline	CX 2400 Berline	CX 2400 Berline	CX 2400 Break
Version	GTi	Pallas	Prestige	Prestige	Break
Désignation aux Mines	MA série NA	MA série MT	MA série NE	MA série MV	MA série MX
Symbole garantie	NA	MT	NE	MV	MX
Puissance fiscale	13CV	12 CV	13 CV	12 CV	12 CV
Date de sortie	7/81 → 7/83	7/80 → 7/83	7/81 → 7/83	7/80 → 7/83	1/82 → 7/83
Indice plaque moteur			M 23/622		
Alésage/Course			93,5 × 85,5		
Cylindrée			2347 cm ³		
Rapport volumétrique			8,75/1		
Puissance maxi (ISO)			92 kW (128 ch DIN) à 4800 tr/mn		
Couple maxi (ISO)			19,3 m.daN (19,6 m.kg DIN) à 3600 tr/mn		
B.V. disponibles	5 vitesses (13 × 59)	5 vitesses (14 × 61) Automatique	5 vitesses (13 × 59)	Automatique	5 vitesses (13 × 59) Automatique

CARACTERISTIQUES BERLINÉ ET BREAK (Diesel)

CX Diesel

	CX 2500 Diesel Berline	CX 2500 Diesel Break	CX 2500 Diesel Limousine
Modèle			
Version	7/82 → CX 25 D - Pallas D	7/82 → 25 D	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		2/78	12/79 - → 7/83
Indice plaque moteur	M 25/629 ou M 25/660 (Distribution par courroies)		M 25/629
Alésage/Course		93 × 92	
Cylindrée		2500 cm ³	
Rapport volumétrique		22,25/1	
Puissance maxi (ISO)		54 kW (75 ch DIN) à 4250 tr/mn	
Couple maxi (ISO)		14,7 m.daN (14,9 m.kg DIN) à 2000 tr/mn	
B.V. disponibles		4 ou 5 vitesses (13 × 59)	5 vitesses (13 × 59)

CX Diesel Turbo	CARACTERISTIQUES BERLINE ET BREAK (Diesel Turbo)		
Modèle	Berline	Break	Limousine
Version	CX 25 RD - 25 TRD	25 TRD	CX 25 Limousine Turbo
Désignation aux Mines	MA série NB	MA série NC	MA série ND
Symbole garantie	NB	NC	ND
Puissance fiscale		7 CV	
Date de sortie	4/83		7/83
Indice plaque moteur		M 25/648	
Alésage/Course		93 X 92	
Cylindrée		2500 cm ³	
Rapport volumétrique		21/1	
Puissance maxi (ISO)		70 kW (95 ch DIN) à 3700 tr/mn	
Couple maxi (ISO)		21,6 m.daN (22 m.kg DIN) à 2000 tr/mn	
B.V. disponibles Méca.		5 vitesses (16 X 61)	
Auto.		non	

SUSPENSION MOTEUR TROIS POINTS

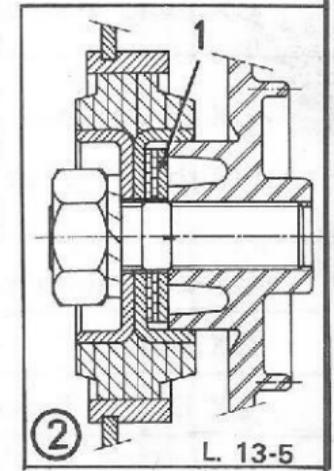
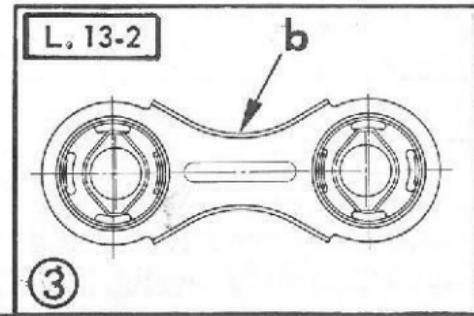
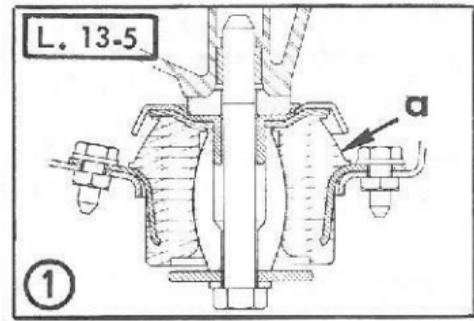
CX Tous Types

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 biellettes = 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	



CX Tous Types		RADIATEURS - MOTO-VENTILATEURS		
Types	Particularités	Radiateurs	Moto-ventilateurs	
CX avec moteur type 829	Modèle de base	16 dm ²	1 moto-ventilateur	
	Option climatisateur	23 dm ²	2 moto-ventilateurs	
CX 2400 Tous Types (carburateur et Injection)	Modèle de base	23 dm ²	1 moto-ventilateur	
	Option : climatisateur ou B.V. convertisseur ou B.V. automatique	23 dm ²	2 moto-ventilateurs	
CX 25 Injection Tous Types	Tous modèles	23 dm ²	2 moto-ventilateurs	
CX Diesel	Tous modèles	23 dm ²	2 moto-ventilateurs	
CX Diesel Turbo	Tous modèles	27 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.

POINTS PARTICULIERS

CX Essence Type M (2400)

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

Dépassement des chemises (repérées **D** sur plan d'appui culasse) (avec joint d'embase non écrasé) :

CX 2400 : 0,045 à 0,115 mm.

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

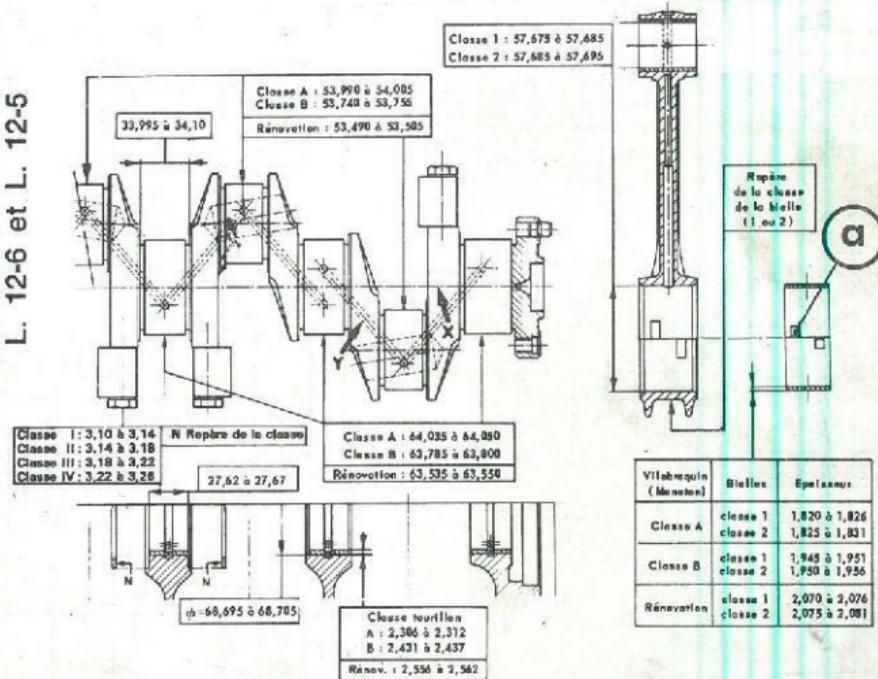
Position bielles-pistons : La flèche (sur tête du piston) doit être dirigée vers le volant moteur et les encoches « **a** » de positionnement de coussinets (sur la bielle) côté arbre à cames.

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

Arbre à cames : Latéral : 0,05 à 0,30 mm (une seule bride : 5,41 à 5,46 mm).

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

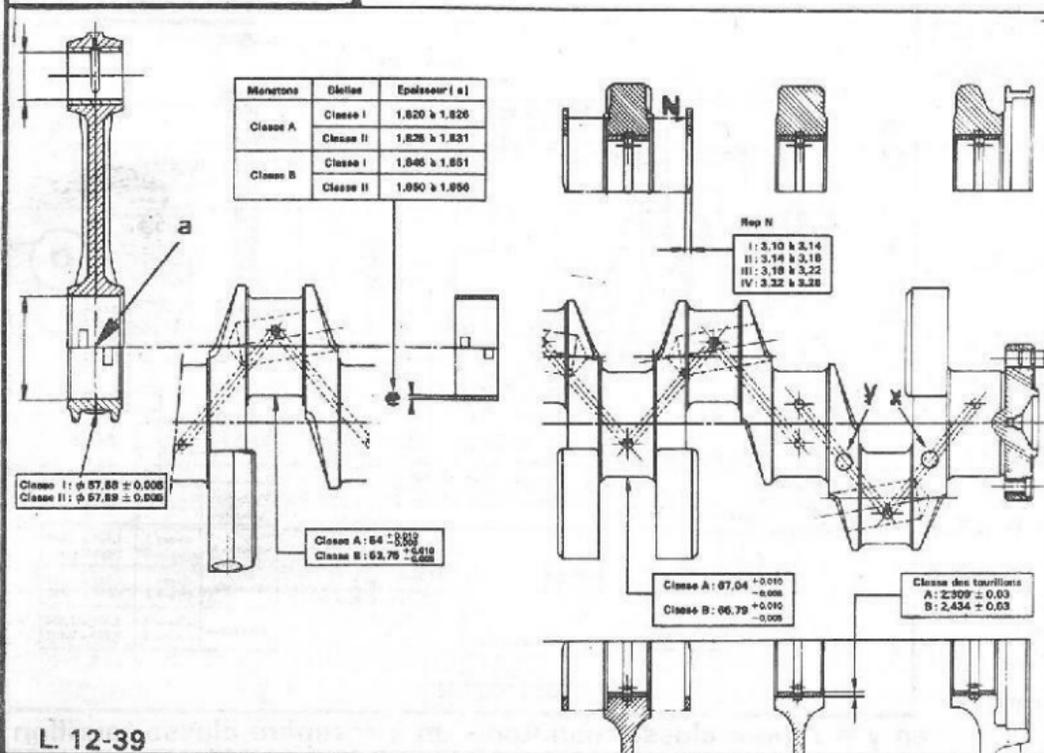
L. 12-6 et L. 12-5



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

CX 25 Essence

POINTS PARTICULIERS



L. 12-39

L. 12-38

Vilebrequin : Latéral : 0,045 à 0,16 mm. Réglage par deux
joints faces antifriction avec rainure de graissage, côté
vilebrequin ; classe identique d'un même côté du palier.

Dépassement des chemises (repérées **P** sur plan d'appa-
culasse) avec joint comprimé (5 kg) : 0,0325 à 0,1175 mm

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

Position bielles-pistons : Flèche sur piston dirigée vers
volant-moteur et les encoches « a » vers l'arbre à cames.

Arbre à cames : Latéral : 0,05 à 0,30 mm (non réglable)

Culasse : Hauteur d'origine 90 mm

Défaut de planéité générale maxi 0,1 mm

Défaut de planéité maxi entre trous

de fixation 0,025 mm

en x = repère classe tourillon -

en y = repère classe maneton

Position de la rampe de culbuteurs d'admission :

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

DISTRIBUTION

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

Calage : Aligner les repères (flèches).

Contrôle du moteur 2400 : 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 61.

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

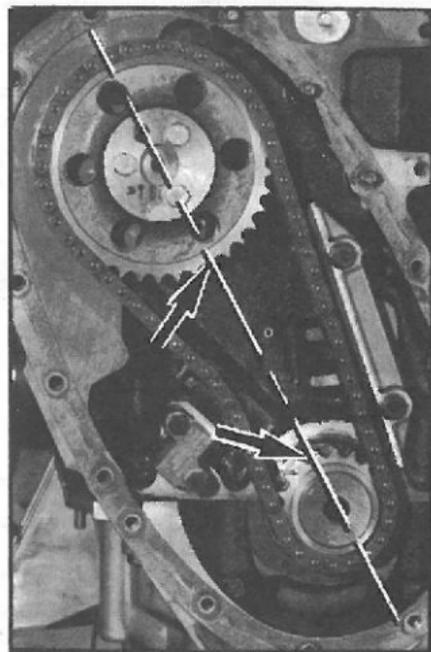
3 bars mini à 2000 tr/mn

Huile : TOTAL GTS 15 W 40

4 à 5 bars à 4000 tr/mn

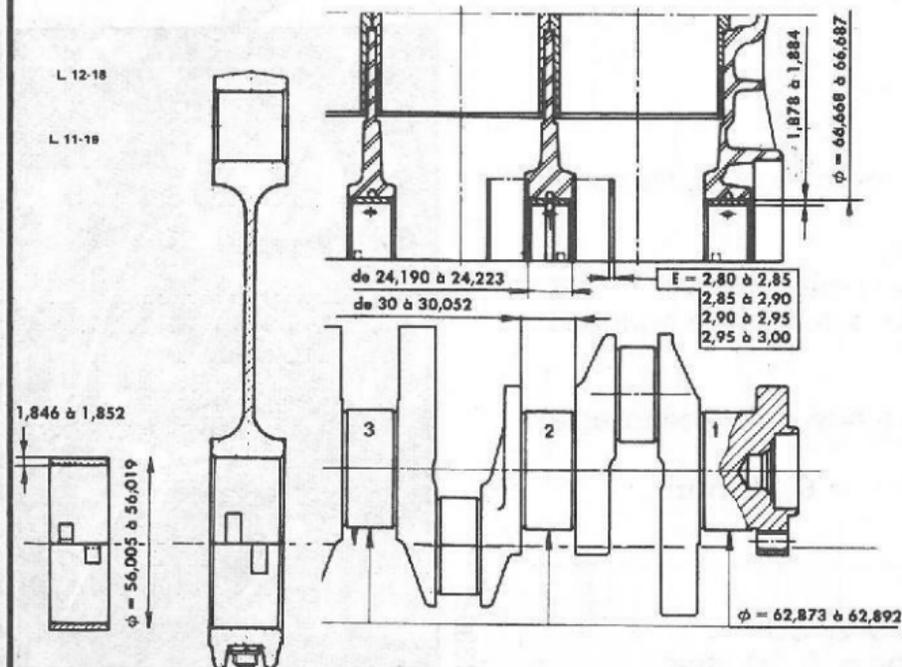
TOTAL GTi Route-Ville 10 W 30

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

CX Essence Type M

13396

CX Essence Type 829



POINTS PARTICULIERS

Vilebrequin : Latéral : 0,067 à 0,252 mm. Réglage par demi-joues (faces anti-friction côté vilebrequin).

Réparation Cousinets de paliers	Tous les demi-cousinets supérieurs sont rainurés					10/81 →	10/81 ←	L. 12-13 N.T. 179 MA R : Rainuré L : Lisse
	Demi-cousinets inférieurs							
	1	2	3	4	5			
	L	R	L	R	L			
	L	L	L	L	L			

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°.

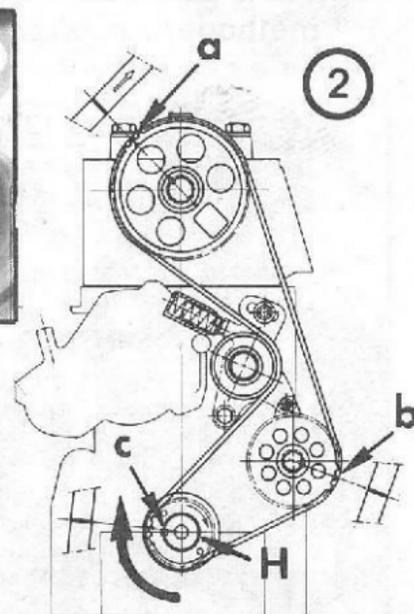
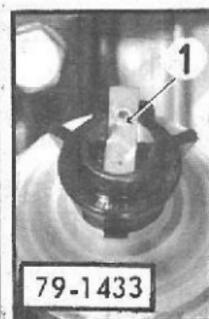
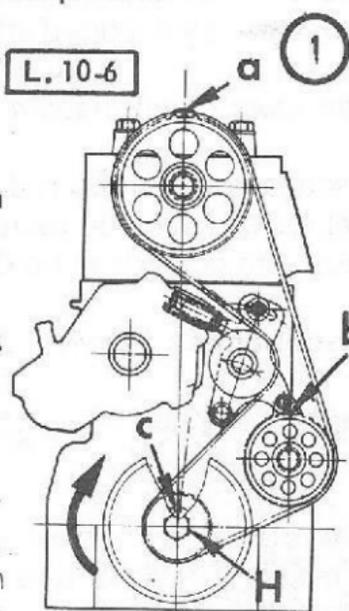
b) Courroie avec repères : Fig. ②

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**

③

COURROIE AVEC REPERES

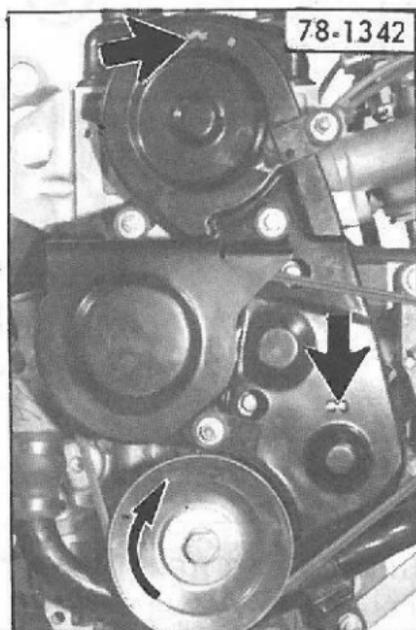
Tension de la courroie : Faire deux tours moteur et amener la clavette « c » à la position « H » ; libérer le tendeur et resserrer.

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 61 .

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

Contenance : Après vidange = 5 litres

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

Huile :

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

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.

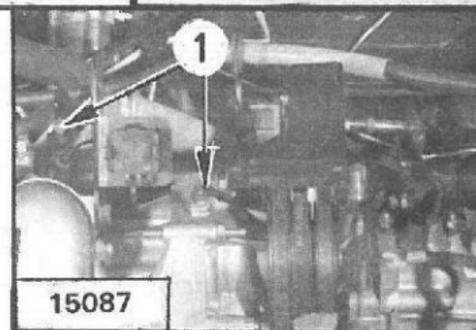
Mise en route :

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

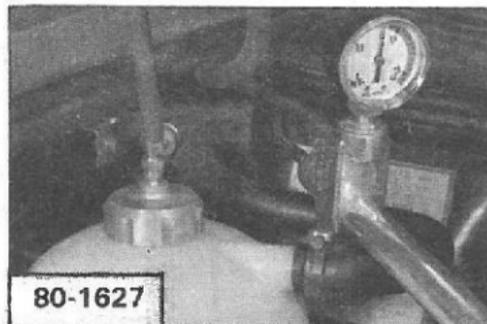
S'assurer que la circulation d'eau s'effectue normalement, sinon procéder à une nouvelle purge et favoriser l'amorçage de la pompe par une mise en pression du circuit : 0,5 à 1 bar en utilisant l'appareil de contrôle du circuit de refroidissement WILMONDA type RWZ.

IMPORTANT :

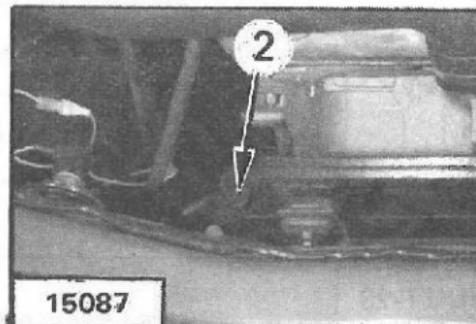
Ne pas ouvrir les vis de purge, moteur tournant.
Ne pas ouvrir la nourrice, ventilateurs tournants.
Vérifier le niveau de la nourrice, moteur froid.



15087



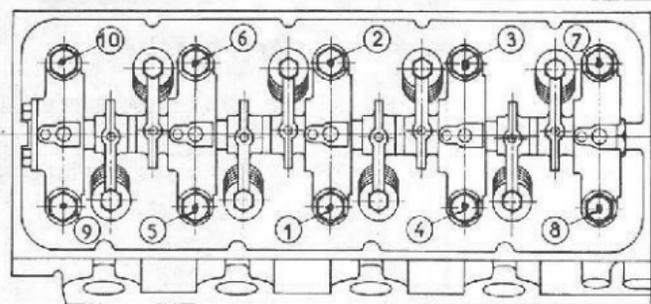
80-1627



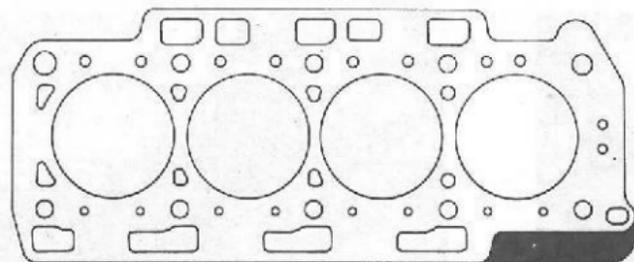
15087

CX Essence type 829

COUPLES DE SERRAGE



L 11-14



L 11-23

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 (en m.daN)

CX Essence Type M

Vis de paliers	2400	2500
Vis de bielles	9 à 10	9,5
Vis de volant (LOCTITE FRENETANCH) (à changer impérativement à chaque dépose)	7,2 à 8	9,7
.....	9	9
Culasse (à froid) : 2400		
1 ^{er} serrage	3	
2^e serrage	6 à 6,5	
Resserrage aux 1000 km :		
Desserrer chaque vis d'un quart de tour et resserrer à	6 à 6,5	
2500 :		

1
Approcher par
serrage au couple
4 m.daN



2
Serrage à
l'angle
100°



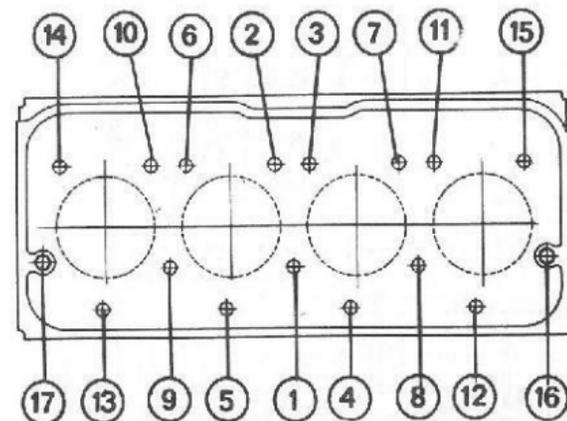
3
Serrage à
l'angle
100°



4
Serrage à
l'angle
45°

Echauffement du moteur
jusqu'à enclenchement des
motoventilateurs, puis
REFROIDISSEMENT (≈ 3 heures)
PAS DE RESSERRAGE aux 1000 kms

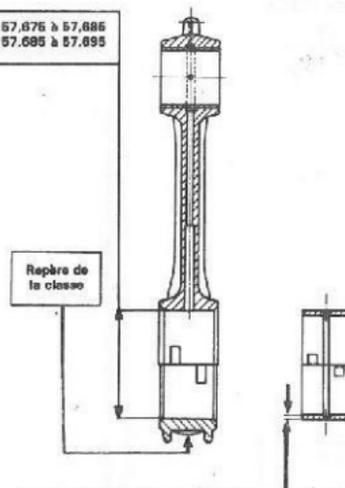
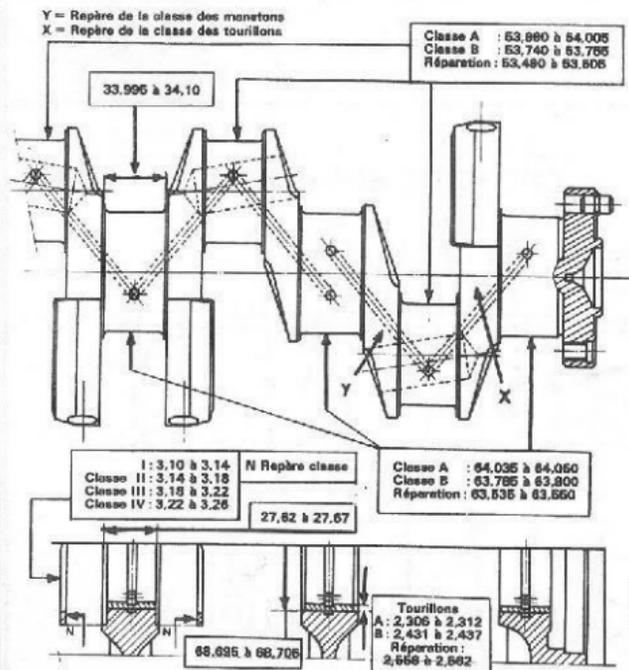
ORDRE DE SERRAGE



B. 11-5

CX DIESEL

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.

POINTS PARTICULIERS

CX Diesel Turbo

(Valable pour moteur 2,5 litres T.T. à distribution par courroies).

Vilebrequin : Latéral : **0,045 à 0,16 mm.**

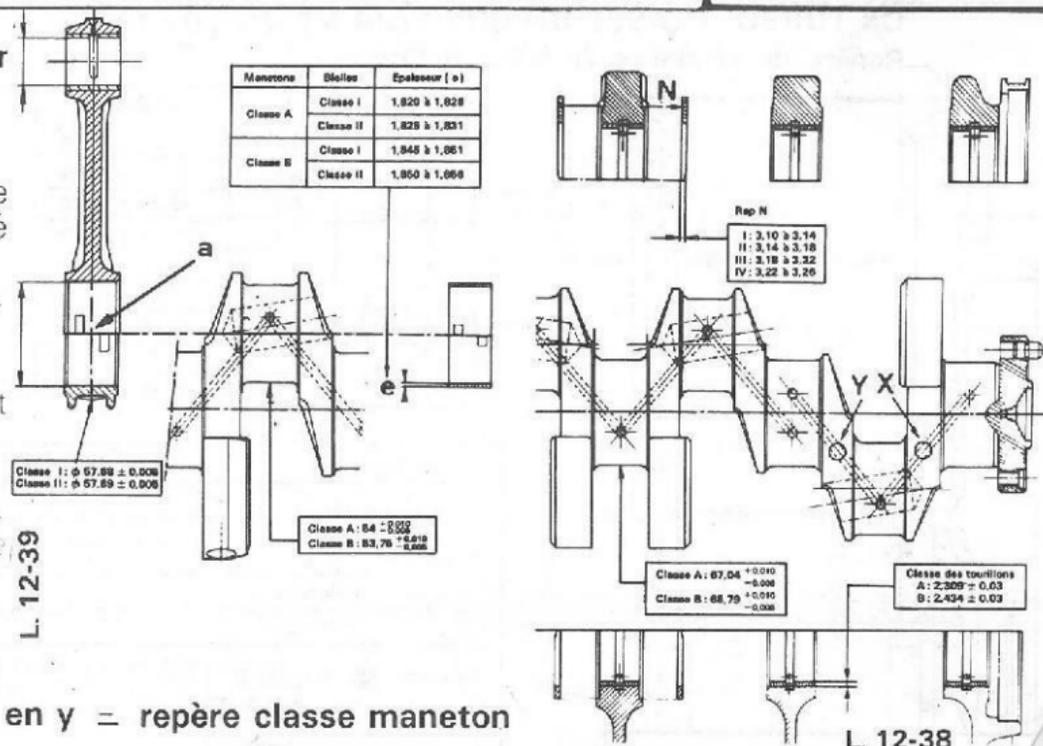
Réglage par demi-joues, faces antifriction avec rainure de graissage, côté vilebrequin ; classe identique d'un même côté du palier.

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** (non réglable).

Position bielles-pistons : Les encoches « a » de tête de bielle, côté arbre à cames.



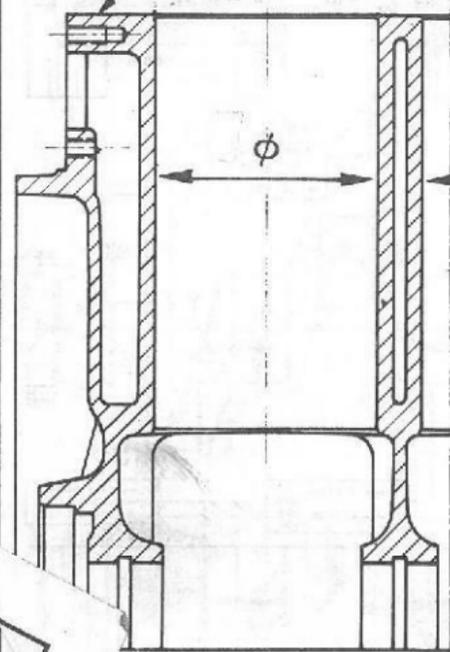
en x = repère classe tourillon - en y = repère classe maneton

CX DIESEL

BLOCS-CYLINDRES - PISTONS - SEGMENTS

CX TURBO : CLASSE UNIQUE VOIR NT N°2 (O) 1983.

Repère de la classe du bloc-cylindres

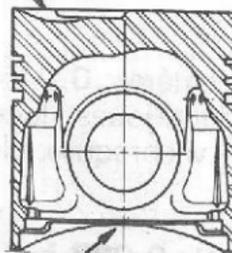


		∅ nominal	Repère	∅ cylindre
Série	93		A 1	93,00 à 93,01
			A 2	93,01 à 93,02
			A 3	93,02 à 93,03
Réparation	93,25		B 1	93,25 à 93,26
			B 2	93,26 à 93,27
	93,50		C 1	93,50 à 93,51
			C 2	93,51 à 93,52
	93,75		D 1	93,75 à 93,76
			D 2	93,76 à 93,77

Segments		Repères couleur
Série	∅ 93	Sans ou Jaune
	∅ 93,25	Vert
Réparation	∅ 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	92,867 à 92,902	0,50 à 0,55
			2 n	92,900 à 92,910	92,897 à 92,912	
			3 n	92,910 à 92,920	92,907 à 92,922	
Réparation	93,25		B 1 n	93,150 à 93,160	93,137 à 93,152	0,47 à 0,52
			B 2 n	93,160 à 93,170	93,147 à 93,162	
	93,50		C 1 n	93,400 à 93,410	93,387 à 93,402	0,44 à 0,49
			C 2 n	93,410 à 93,420	93,397 à 93,412	
	93,75		D 1 n	93,650 à 93,660	93,637 à 93,652	0,41 à 0,46
			D 2 n	93,660 à 93,670	93,647 à 93,662	

JR

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSIONESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

CULASSE

CX Diesel TT

Culasse : Hauteur d'origine $117 + 0,5$ 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	$4,5 \pm 0,05$	$35,950 \pm 0,05$ $36,065 \pm 0,05$ $36,365 \pm 0,05$	$35,9 + 0,025$ $36 \quad 0$ $36,3 \quad 0$
1 ^{ère} possibilité	$4,85 \pm 0,05$	$36,365 \pm 0,05$	$36,3 + 0,025$ 0
2 ^{ème} possibilité	$5,05 \pm 0,05$	$36,465 \pm 0,05$	$36,4 + 0,025$ 0

Serrage de la chambre dans son logement : 0,02 à 0,065 mm.
 Dépassement des chambres de combustion par rapport au plan de joint de culasse : $0 + 0,03$ mm.

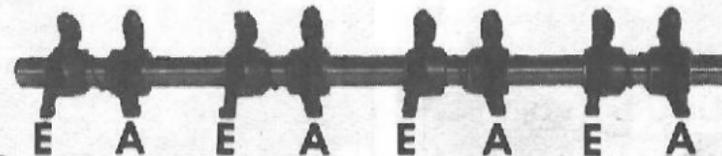
Retrait des soupapes par rapport au plan de joint de culasse : 0,7 à 0,9 mm.
 Pour complément d'information voir MR. N° 112-12.

Positionnement de la rampe de culbuteurs :

Trous de graissage de la rampe orientés vers la culasse.

Joint de culasse : Repérage : CX 25 D = L 25 }
 CX 25 Turbo = LS 25 }

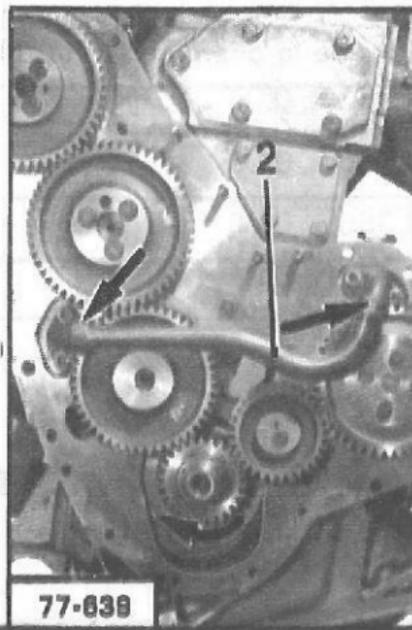
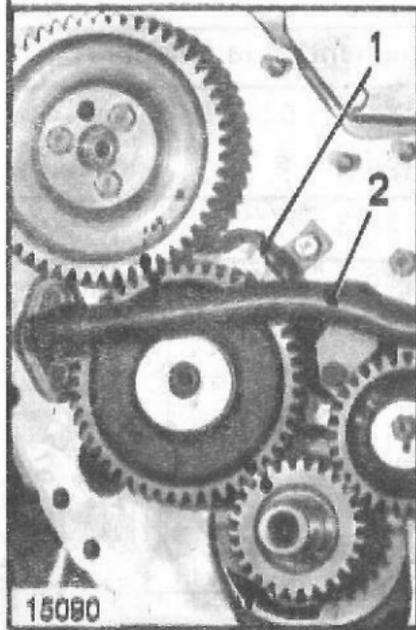
"REINZ" monté à sec.



15077

CX Diesel

DISTRIBUTION



Jeu pratique aux culbuteurs Admission : **0,30 mm** Réglage
Echappement : **0,20 mm** page 61

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.

DISTRIBUTION

CX Diesel

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.

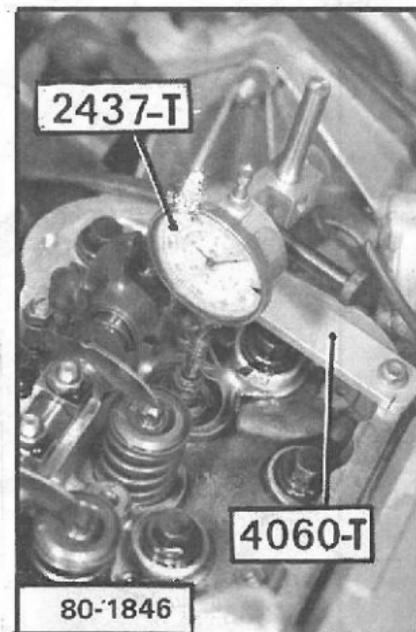
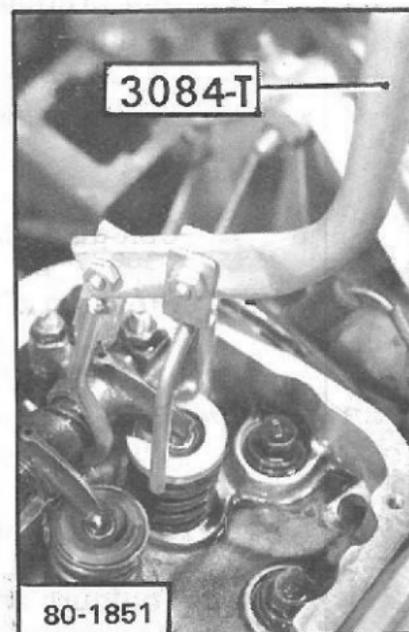
Placer un trombone, ou autre artifice, pour empêcher la soupape de tomber dans le cylindre.

Contrôle :

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

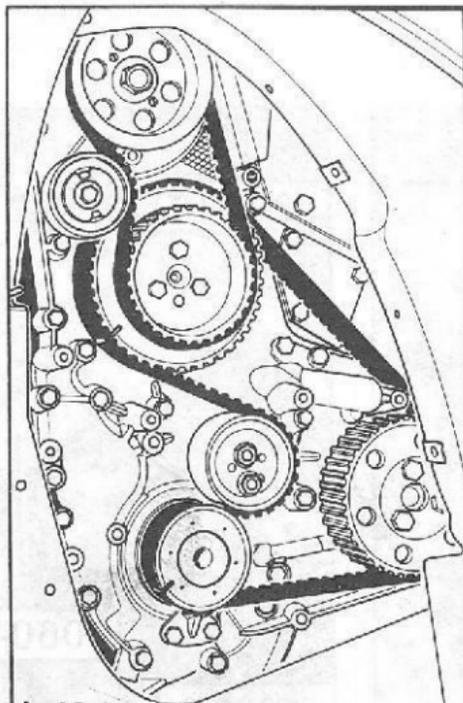
- Régler le jeu de la soupape d'admission du cylindre **N° 4** à **1 mm** (*jeu théorique*).
- Faire un tour moteur (*sens de marche*) et venir au P.M.H. (*bascule*).
- Le jeu de la soupape d'admission du cylindre **N° 4** doit être compris entre : **0,05 et 0,45 mm**.

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



CX Diesel Turbo

DISTRIBUTION



L 12-35

(Valable pour moteur 2,5 litres à distribution par courroie crantée)

Jeu pratique aux culbuteurs :

- Admission : $0,30^{+0,05}_0$ mm
- Echappement : $0,20^{+0,05}_0$ mm

(Méthode de réglage : voir page 61)

Calage de la distribution : Se référer à la N.T. CX  N° 2.

Pression d'huile : (prise en sortie de filtre à huile)

Pression 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.

DISTRIBUTION

CX Diesel Turbo

Contrôle du calage de la distribution

(Valable pour le 2,5 litres à distribution par courroie crantée)

Positionner le piston N° 1 au P.M.H. (temps "compression").

Régler le jeu de la soupape admission du cylindre **N° 1 à 1 mm** (*jeu théorique*).

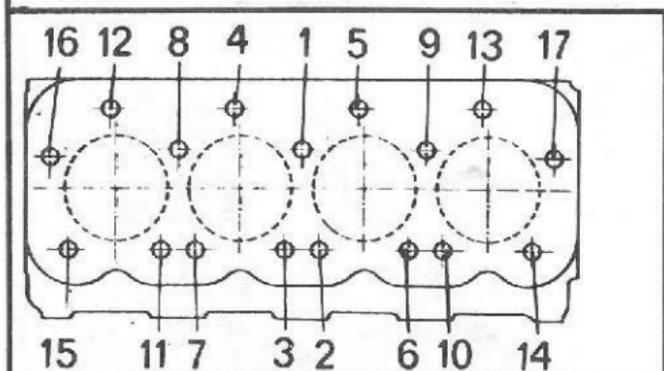
Effectuer un tour moteur (*sens de rotation normal*) et venir au P.M.H. (*bascule*).

Le jeu de la soupape d'admission du cylindre N° 1 doit être comprise entre : **0,15** et **0,45 mm**.

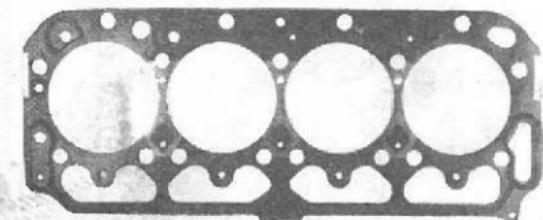
Après cette opération **remettre** un jeu de **0,30** à la soupape.

CX Diesel TT

COUPLES DE SERRAGE (m.daN)



B 11-4

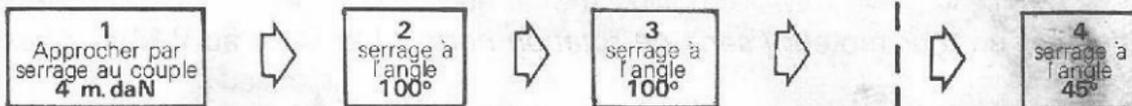


Repère

Moteurs

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

Moteur Turbo et 2500 distribution par courroies :



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

PAS de RESSERRAGE CULASSE aux 1000 km.

Joint de culasse :

Repères CX 25 D = L 25 « REINZ », monté à sec.
 CX 25 Turbo = LS 25 « REINZ » monté à sec.

REGLAGE DES CULBUTEURS

TOUS TYPES

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

TOUS TYPES	MANO-CONTACT DE PRESSION D'HUILE MOTEUR		
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 » VISA 11 E - RE - L - «GT» - «CHRONO»	Près du filtre à huile		4 à 5 m.daN
GSA TT			2 à 2,5 m.daN
BX 14 TT			4,5 m.daN
BX 16 TT - BX 19 TT		0,58 et 0,44 bar	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 TURBO Diesel	Sur le support de filtre à huile	0,8 à 0,675 bar	

REGLAGE DES CULBUTEURS

TOUS TYPES

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

TOUS TYPES	MANO-CONTACT DE PRESSION D'HUILE MOTEUR		
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 » VISA 11 E - RE - L - «GT» - «CHRONO»	Près du filtre à huile		4 à 5 m.daN
GSA TT			2 à 2,5 m.daN
BX 14 TT			4,5 m.daN
BX 16 TT - BX 19 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 TURBO Diesel	Sur le support de filtre à huile		

THERMO-CONTACT DE TEMPERATURE CRITIQUE D'HUILE

TOUS TYPES

	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 → Diesel Turbo		Le témoin s'allume entre 143,5°C et 146,5°C	
B.V.	GSA convertisseur → 7/83	Sur le boîtier distributeur	Le témoin s'allume entre 132°C et 138°C	

TOUS TYPES		THERMO-CONTACT DE TEMPERATURE CRITIQUE D'EAU TT ET D'ALERTE EN BX 16		
Véhicule	Emplacement		Tarage	Serrage
LNA 11 - VISA SUPER E - 11 E - 11 RE « 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
BX 19 TT		Critique	S'allume entre 110° C et 114° C (fiche jaune)	
		Alerte	Clignote entre 103° C et 107° C (fiche jaune)	2 m.daN
		Critique	S'allume entre 108° C et 112° C (fiche grise)	
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 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
CX Turbo Diesel			+ voyant alerte 110° C et voyant critique	

REGULATEUR THERMOSTATIQUE ET BOUCHON DE NOURRICE

TOUS TYPES

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 » - 11 E - RE - 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 Essence		V 6633	82° C $_{-3}^0$ ° C	7,5 mm à 93° C	1 bar
BX TT Diesel		V 6947	86° C $_{-3}^0$ ° C	7,5 mm à 96° C	
CX moteur type M Essence		V 6532	78° C $_{-3}^0$ ° C	7,5 mm à 90° C	
CX moteur type 829 avec nouvelle culasse 1/81 →		V 6322	84° C $_{-3}^0$ ° C	7,5 mm à 96° C	
Diesel 10/78 → sauf radiateur SOFICA		V 6947	86° C $_{-3}^0$ ° C	7,5 mm à 96° C	
Diesel avec radiateur SOFICA 4/79 →		V 6947	86° C $_{-3}^0$ ° C	7,5 mm à 98° C	1,1 bar
Diesel Turbo		V 6947	86° C $_{-3}^0$ ° C	7,5 mm à 98° C	1,1 bar

TOUS TYPES

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

Véhicule	Repère	Fermeture des contacts	Ouverture des contacts	Serrage
VISA 11 E - RE - L - GT - CHRONO	81/86° C	84° C à 89° C	84° C à 79° C	1,8 à 2 m. daN LOCTITE FRENETANCH
LNA - 11 TT - BX 14 TT				
BX 16 TT (2 vitesses) (radiateur 16 dm ²)	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	
BX 19 TT (2 vitesses) (radiateur 22,6 dm ²)				
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 Diesel Turbo (pas de sonde de temperature d'air)	95°-90° C/101°-96° C	93° C à 97° C 99° C à 103° C	88° C à 92° C 94° C à 98° C	

EUR

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSIONESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

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

TOUS TYPES

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 → 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 sauf TURBO	55/48° C	53° C à 58° C	51° C à 46° C
------------------	----------	---------------	---------------

CX Tous Types

REFROIDISSEMENT - FONCTIONNEMENT DES MOTO-VENTILATEURS

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 67.
- 2) Mise en marche en grande vitesse par l'intermédiaire de la sonde d'eau (environ 90° C) voir pages 66-67.

NOTA :

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

CX TURBO**2 ventilateurs - 2 vitesses**

Un thermo-contact commande la mise en marche des ventilateurs.

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

2 ventilateurs - 2 vitesses (sauf CX TURBO)

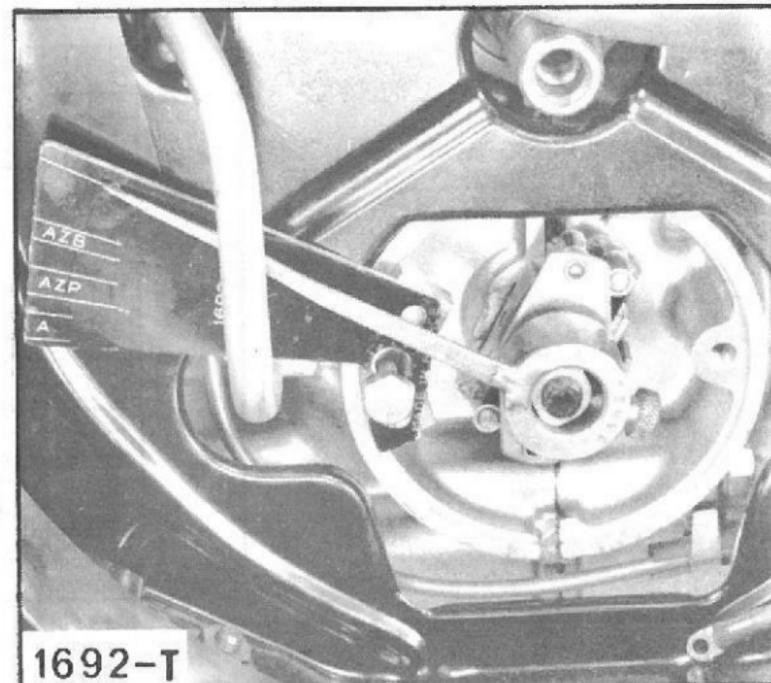
Conditions normales : capot fermé.

- 1) Mise en marche en petite vitesse des deux ventilateurs par l'intermédiaire de la sonde d'air (environ 55° C) voir page 67
 - 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 66-67. 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

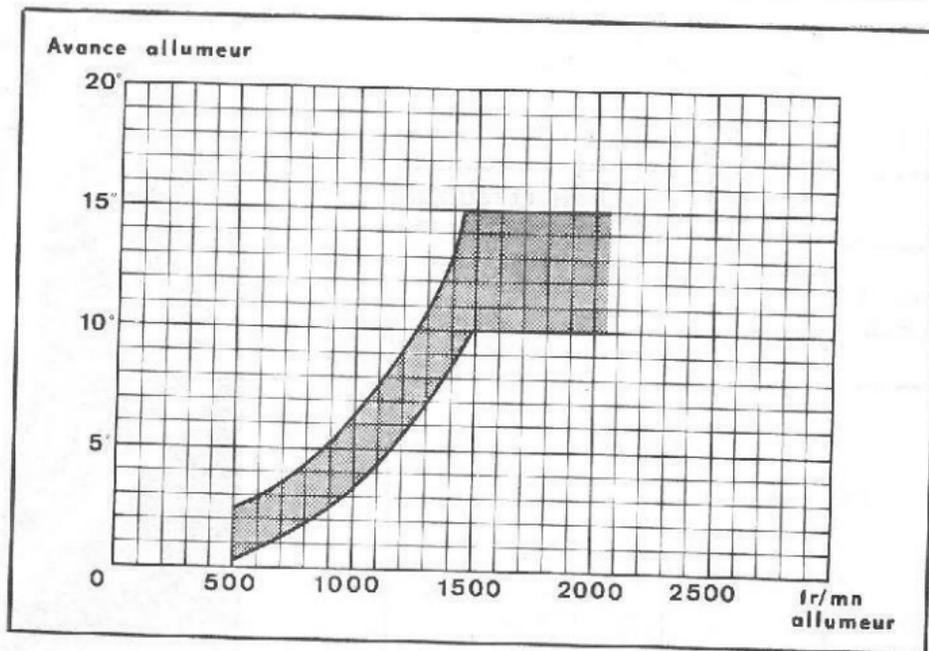
Plaque moteur	Réglage du rupteur			Avance initiale trou de pign lampe témoin	Contrôle et réglage d'avance centrifuge maxi avec l'outil 1692-T Aiguille dans la zone
	Ouvert. des contacts	Angle de fermeture	Rapport DWELL		
A 06/635	0,35 mm	$109^{\circ} \pm 3^{\circ}$	$60\% \pm 2\%$		
AM 2	à			8°	AZP
AM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



1692-T

A

Courbe d'avance centrifuge



A. 21-53

ALLUMAGE ELECTRONIQUE INTEGRAL

LNA - VISA (652 cm³)

- **Calculateur** : THOMSON et MOTOROLA VA 4-VD 4 (7/82 \longleftrightarrow).
- **Capteurs de proximité** : THOMSON (7/82 \longrightarrow) **Rondelle de 2 mm** d'épaisseur **IMPERATIVE** sous capteurs.
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).

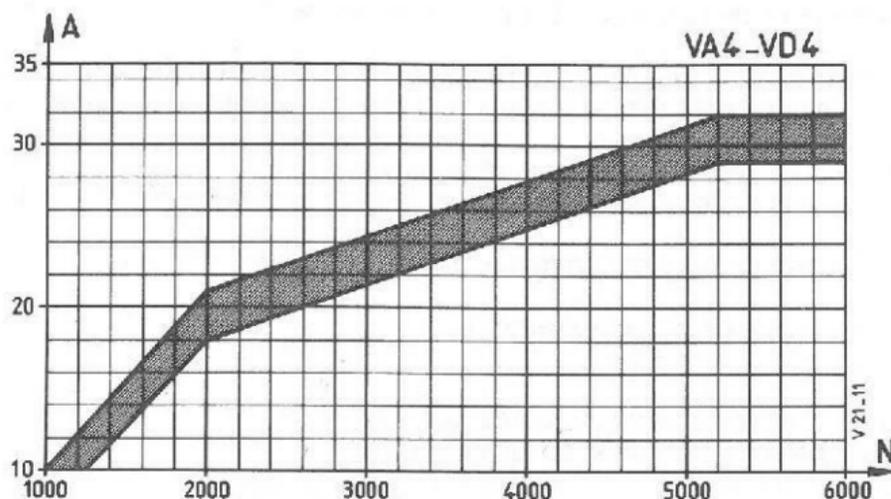
Plot du volant sous capteur haut : tracer en vis-à-vis deux repères de peinture blanche sur carter et sur volant :

- *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.

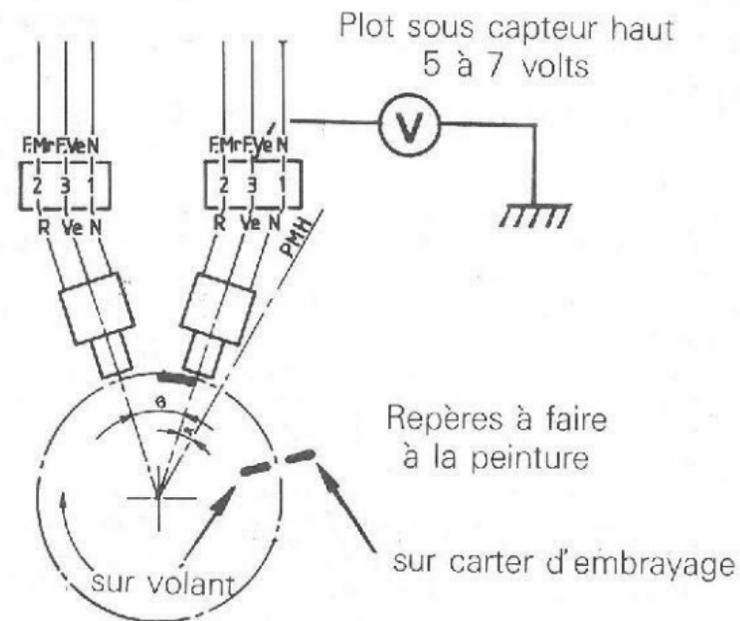
Autres contrôles : Se reporter aux Manuels de Réparation MAN 008571, MAN 008861 et à la Note IR 81-97 TT.

LNA - VISA (652 cm³) 7/82 →

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



V. 21-25



ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSIONESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

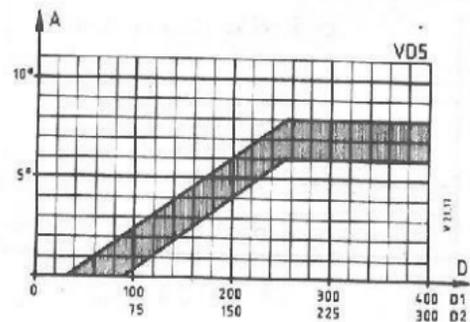
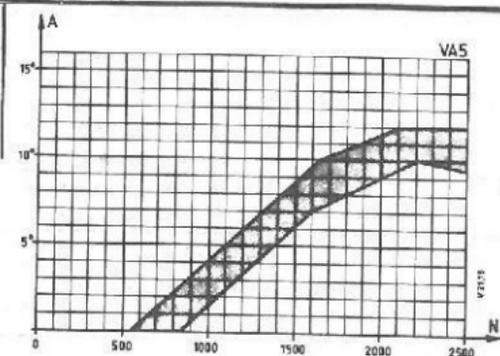
ALLUMEUR

LNA 11 - VISA TT SAUF 652 cm³

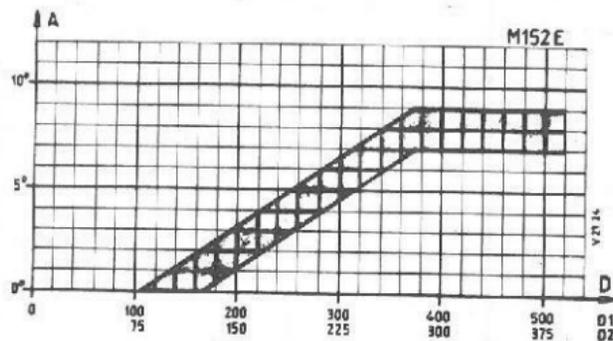
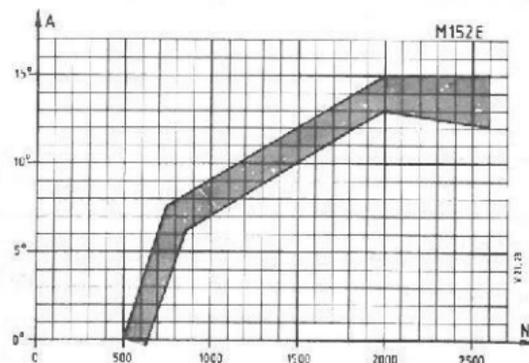
Véhicules	Plaque moteur	Allumeur		Réglage du rupteur			Avance (sur secteur)	
		Répère courbes d'avance		Ouverture	Angle de fermeture	Rapport DWELL	Statique lampe témoin	Dynamique lampe stroboscopique (Capsule dépression débranchée)
		Centrifuge	Dépression					
LNA 11 E - RE VISA II Super E et L - VISA L VISA Super E VISA 11 E - RE	109-5 F	VA 5	VD 5	Module transistorisé			6° à 700 tr/mn (ralenti)	
VISA GT (← 5/83)	150 B	M 152 E	M 152 E				0° à 1000 tr/mn	
VISA GT (5/83 →)	150 B	M 159 E	M 159 E				8° à 850 tr/mn (ralenti)	
VISA CHRONO	156 A	M 121 E	M 121 E				3° à 1100 tr/mn	

LNA 11 - VISA 11 - VISA GT

LNA 11 - VISA 11



VISA GT



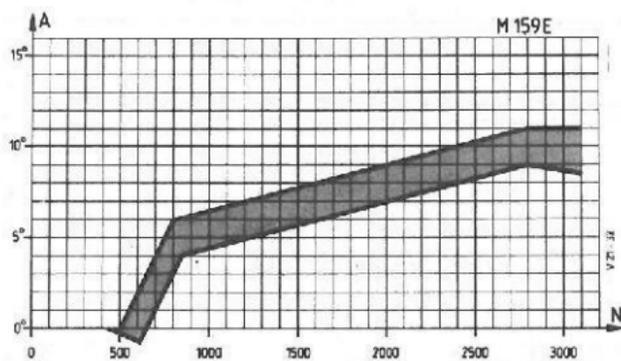
Repères sur courbes

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

Avance centrifuge

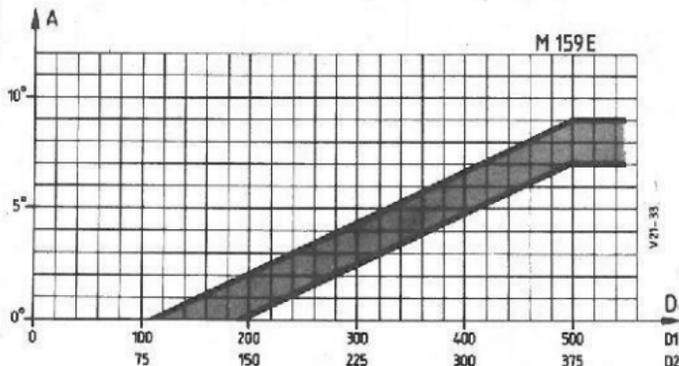
A : Avance allumeur
N : Tours/minute allumeur

VISA GT

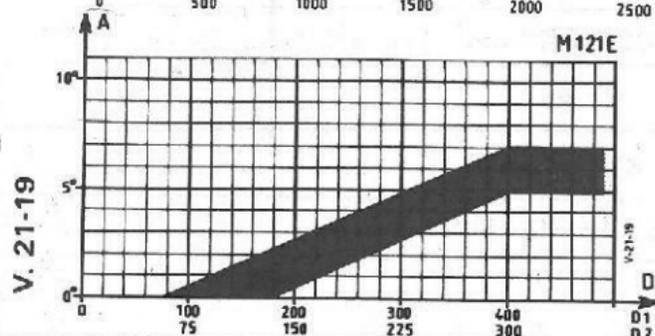
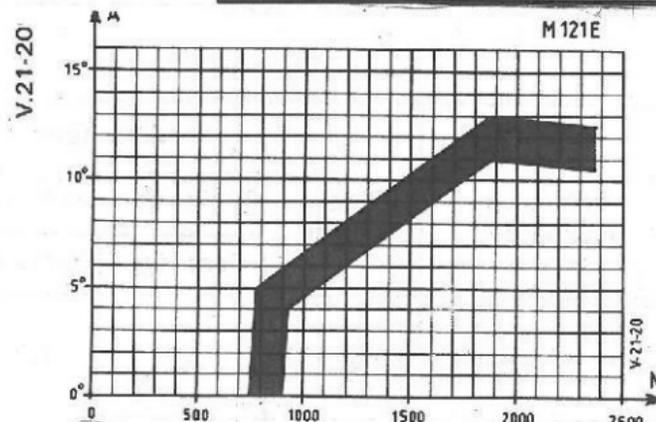
**Avance à dépression**

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

VISA GT



VISA CHRONO

VISA TT sauf (652 cm³)

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 13/646	GA 10	GD 8	Module transistorisé				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

A : Avance allumeur

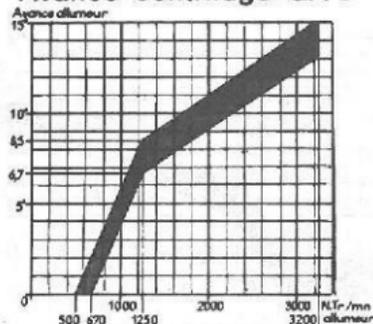
N : Tours/minute allumeur

D1 : Avance à dépression en m.bar

D2 : Avance à dépression en mmHg.

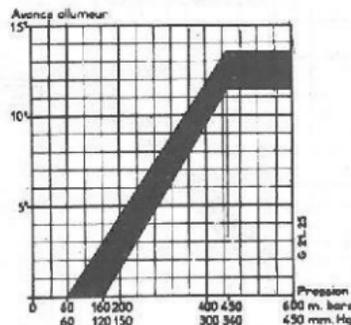
G. 21-25

Avance centrifuge GA 9



1 130 cm³

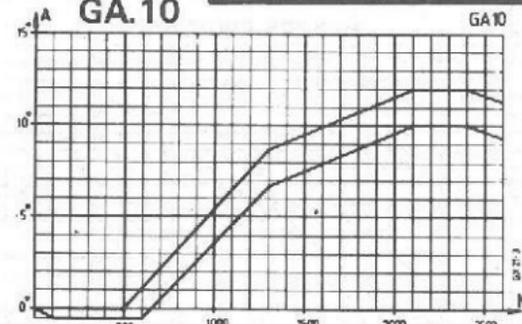
Avance à dépression GD 7



G. 21-26

GSA

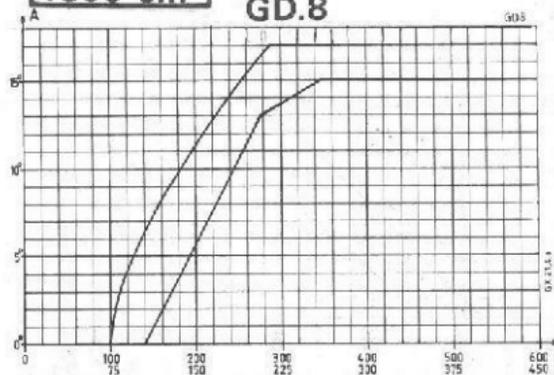
GA.10



GX. 21-3

1300 cm³

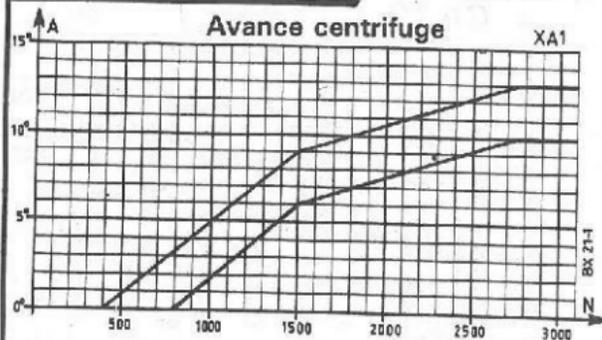
GD.8



GX. 21-4 a

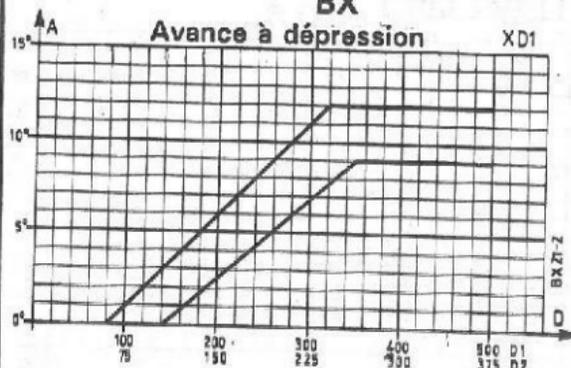
BX TT

BX. 21-1



BX

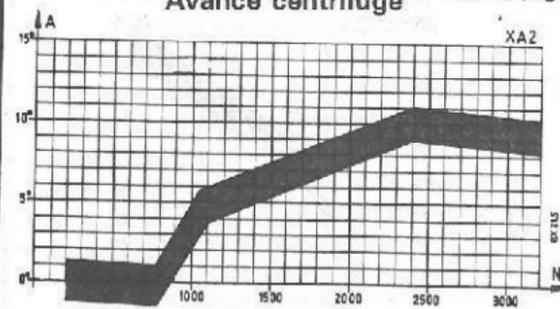
Avance à dépression XD1



BX. 21-2'

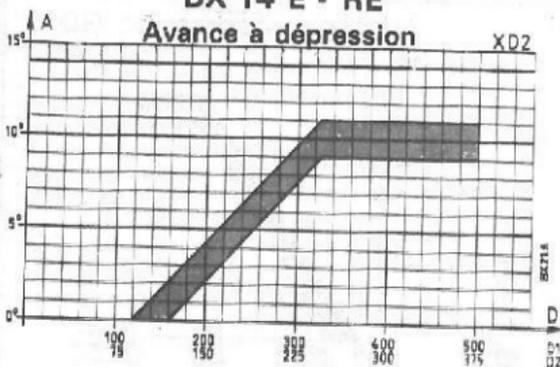
Avance centrifuge

BX. 21-5



BX 14 E - RE

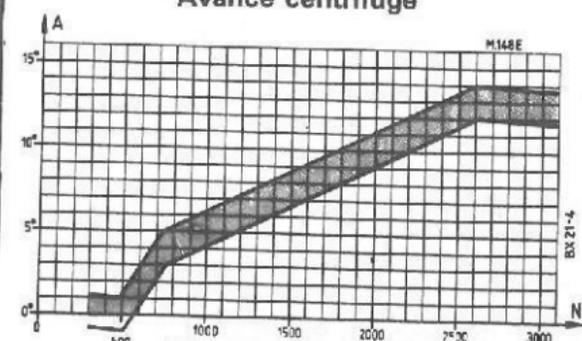
Avance à dépression XD2



BX. 21-6

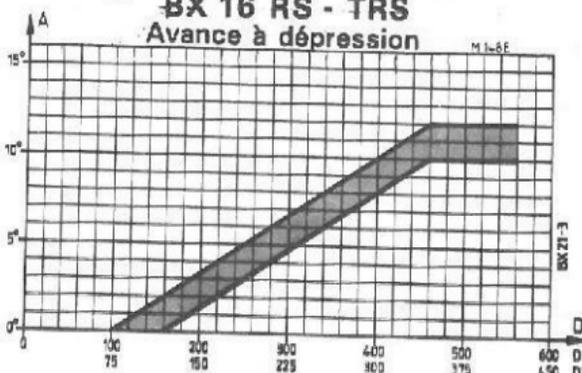
Avance centrifuge

BX. 21-4



BX 16 RS - TRS

Avance à dépression M1-6E



BX. 21-3

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

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSIONESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

ALLUMEUR

CX TT

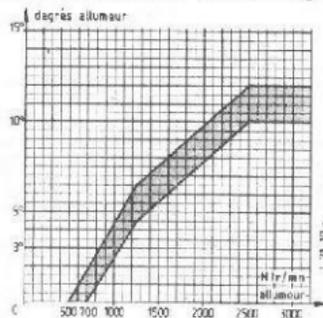
Véhicules	Plaque moteur	Type (fournisseur)	Repère courbe d'avance		Réglage du rupteur			Avance	
			Centrifuge	Dépression	Ouverture	Angle de fermeture	Rapport DWELL	Statique lampe témoin	Dynamique lampe stroboscopique
CX Moteur Type 829	829 A 500 501 502	Ducellier 525 157 (→ 06/82)	R 303	D 59	0,35 mm 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 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				
CX 2500 Injection	M 25/659	Allumage Electronique Intégral	LA 8	LD 4	Non réglable			Non réglable	

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

CX

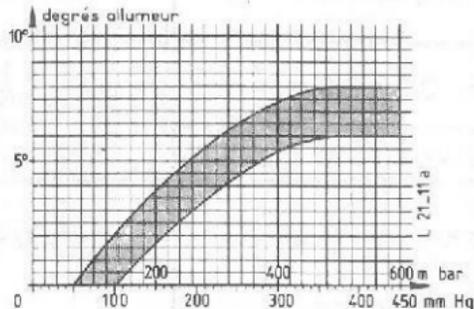
Avance centrifuge R 303

L. 21-10 a



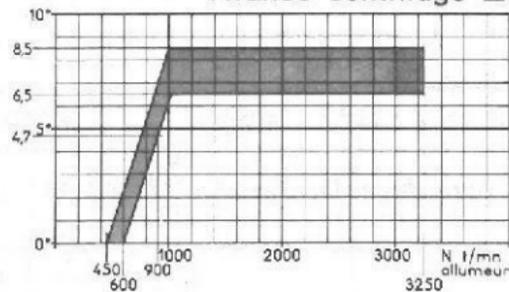
CX 2 litres (moteur type 829)
Avance a depression D 59

L. 21-11 a



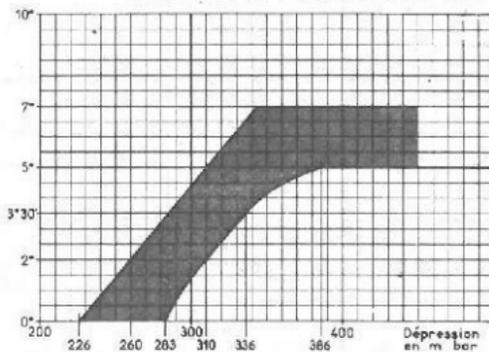
Avance centrifuge LA 5

L. 21-7

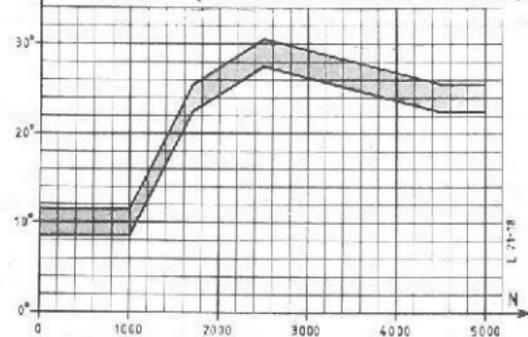


CX 2400 Injection
Avance à dépression LD 3

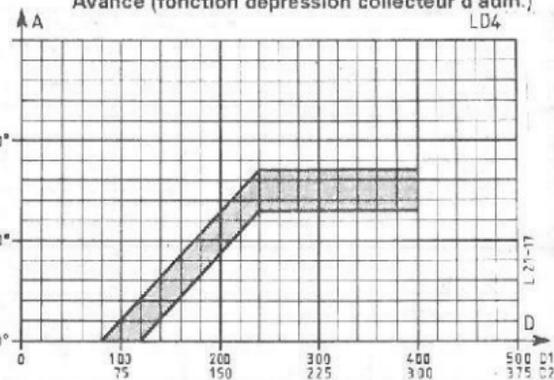
L. 21-6



Avance (fonction vitesse moteur)



CX 2500 Injection
Avance (fonction dépression collecteur d'adm.) LD4



MISE EN PLACE DE L'ALLUMEUR

CX 2400

CX 2400
Injection

L. 21-9

← Pompe à eau

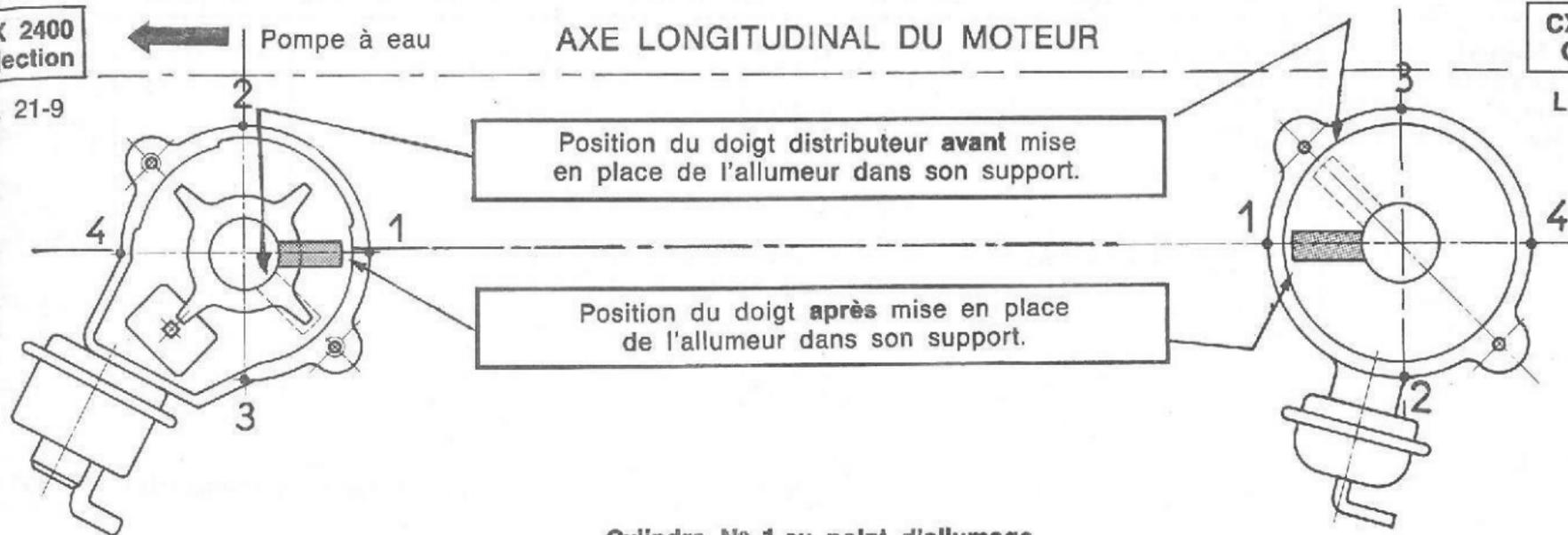
AXE LONGITUDINAL DU MOTEUR

CX 2400
Carbu

L. 21-8

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

Cylindre N° 1 au point d'allumage



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 07T	35-1 B
Dyane - Acadiane	42 F		W225 T1-W 5 A		755	F 32 P	CW 8 N 07T	35-1 B
VISA TT Spécial ou Club-LNA	42 LTS			BN 6 Y	800 LJS			SCGT 34-5H
VISA TT Super-GT-L-LNA 11	42 LTS		H 6 DO	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		H 6 DO	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 IE	42 FS	240-14	W225 T35-W 5 B	L 87 Y	705 S		CW 7 N	35-1 B
CX 2500 IE				L 82 Y	755 SX			

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 : 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

RCHAL

5-1 B

5-1 B

T 34-5H

T 34-5H

34-2H

4-2 H

T 34-5H

T 34-5H

5-1 B

k

301-T

VEHICULES

Embrayage normal

Embrayage centrifuge

2 CV Spécial E (AZ série KA)

SOLEX 26/35 SCIC **226** (7/81 → 7/83)

2 CV 6 (AZ série KA)
Dyane 6 (AZ série CB)

SOLEX 26/35 CSIC **225** (7/80 →)

SOLEX 26/35 SCIC **226** (7/80 → 7/81)

Méhari (AY série CA) (4 × 2)
Méhari (AY série CE) (4 × 4)
Acadiane (AY série CD)

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 11 - LNA 11

SOLEX 32 PBISA 12 CIT **341** (1/82 →)

■ Avec coupe-ralenti (étouffoir)

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 → 7/83)	WEBER 30 DGS 17/250-W 97-50 (7/80 → 7/83)
GSA 1300 (sauf C-Matic)	SOLEX 28 CIC 5 CIT 247 (7/81 →)	WEBER 30 DGS 25/250-W 115-50 (7/81 →)
GSA 1300 (C-Matic)		WEBER 30 DGS 26/250-W 116-50 (7/81 → 7/83)
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	SOLEX 32-34 Z 1 CIT 319 (6/83 →)	WEBER 32-34 DRTC/100 W 121-50 (9/82 → 7/83) WEBER 32-34 DRTC 2/100 W 128-50 (7/83 →)

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSION

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

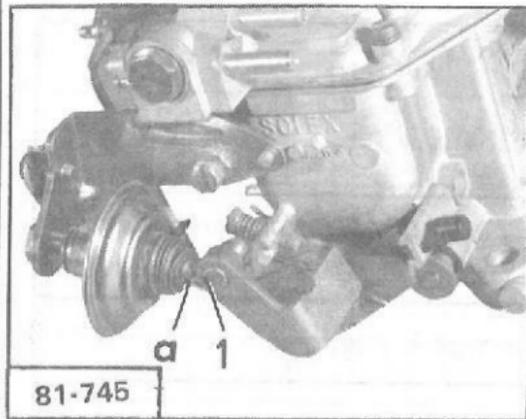
ELECTRICITE

CARBURATEURS

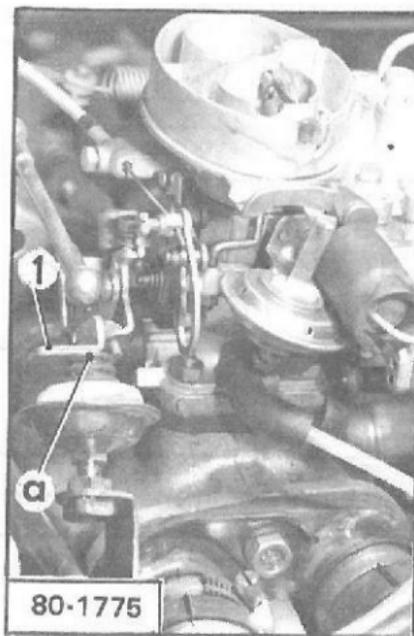
CX

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

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

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 89 et 90 en conformité avec les normes anti-pollution en vigueur.
La **teneur résultante** (CO corrigé) doit toujours être **inférieure à 4,5%** (voir abaque page 92).

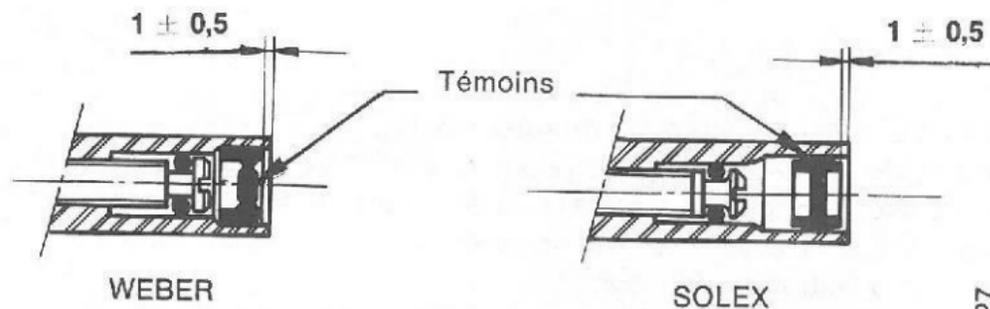
TOUS TYPES

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

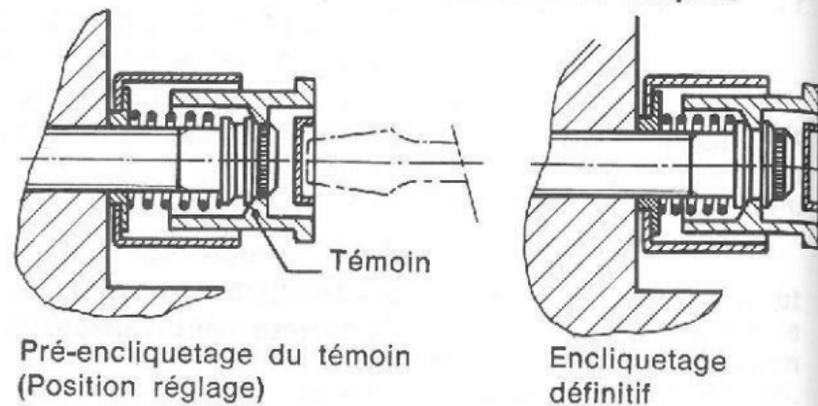
Carburateurs à vis de richesse noyée



Position des témoins après mise en place définitive.

G. 14-27

Carburateurs à vis de richesse avec coupelle



A. 14-22

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSION

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

ANTI-POLLUTION

TOUS TYPES

Type	Ralenti tr/mn	Corrigé	Conditions particulières de réglage	TENEUR EN	
				CO	CO ₂
Acadiane GPL	900 ± 50 tr/mn			0,2 à 0,8%	> 9%
VISA - LNA (GPL)				0,2 à 1%	
Condition générale de réglage : Sitôt l'arrêt du (ou des) moto-ventilateur (s) de refroidissement à grande vitesse.					
BX	750 ± 50 tr/mn			0,8 à 1,5%	> 10%
BX 14 E - RE	800 ⁺⁵⁰ ₀ tr/mn				
BX 16	650 ⁺⁵⁰ ₀ tr/mn				

TOUS TYPES		ANTI-POLLUTION		
VEHICULES	RALENTI	REGLAGE ANTI-POLLUTION (Valeurs lues sur analyseur)		OBSERVATIONS
		TENEUR CO	TENEUR CO ₂	
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 Club (7/82 →)	800 ± 50 tr/mn	0,8 à 1,2%		
LNA 11 - VISA TT Super E-L (1/82 →)	700 $^{+50}_0$ tr/mn	0,8 à 1,2%		≥ 9%
VISA GT (→ 5/83)	950 $^{+50}_0$ tr/mn	1,5 à 2,5%		
VISA GT (5/83 →)	850 $^{+50}_0$ tr/mn	1,5 à 2,5%		
VISA CHRONO	1100 $^{+50}_0$ tr/mn	2 à 3%		
GSA 1130 (→ 7/83)	850 $^{+50}_0$ tr/mn	1 à 2,5%		
GSA 1300 ECO (7/81 →)	650 $^{+50}_0$ tr/mn	0,5 à 1,5%		≥ 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

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSION

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

ANTI-POLLUTION

CX TOUS TYPES

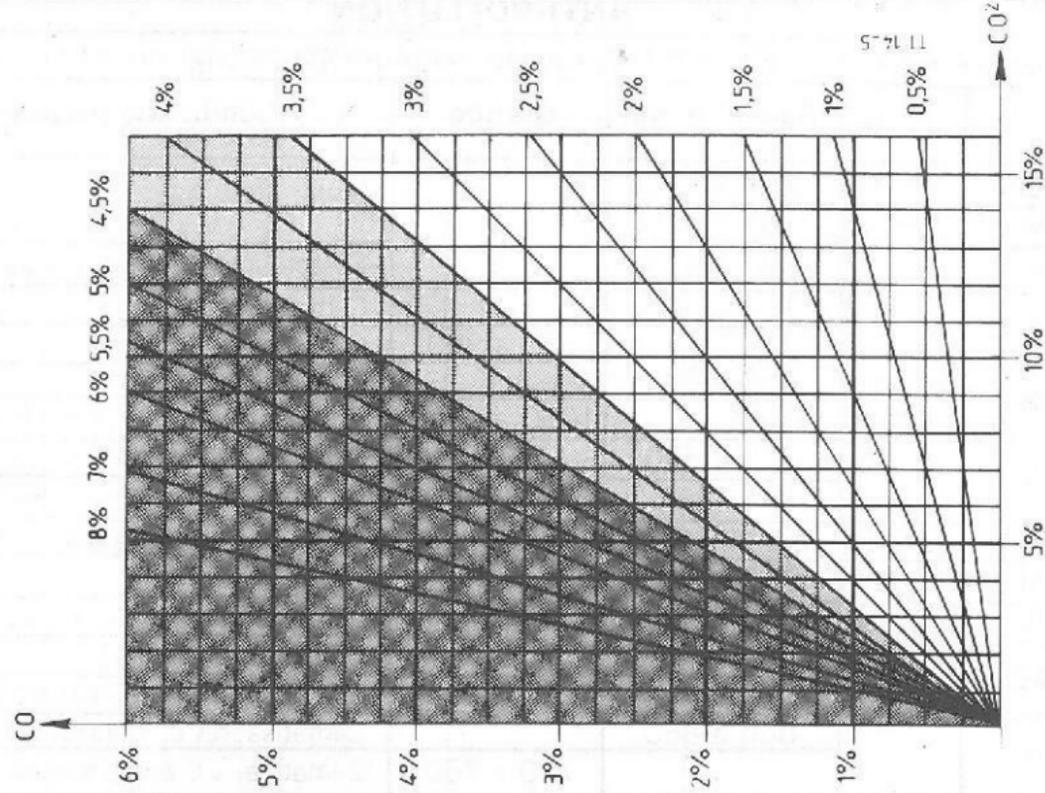
Condition générale de réglage : Sitôt l'arrêt du (ou des) moto-ventilateur(s) de refroidissement à grande vitesse.

Type		Ralenti tr/mn	Corrigé	Conditions particulières de réglage	TENEUR EN CO CO ₂	
CX moteur type 829	Sans Climat.	750 à 800		Sélecteur position « N » ou « P »	1 à 2,5%	> 9%
CX Injection B.V.M.		800 à 900			0,8 à 1,5%	> 11%
CX Injection B.V.A.		750 à 850				
CX moteur type 829	Avec Climat.	750 à 800	900 à 950	Climatisation à l'arrêt	1 à 2,5%	> 9%
CX Injection B.V.M.		850 à 900		Compresseur de climatisation en fonctionnement	0,8 à 1,5%	> 11%
CX Injection B.V.A.			1000 à 1050	Climatisation à l'arrêt		
		800 à 850		Compresseur de climatisation en fonctionnement		
		700 à 750		Climatisation et vitesse non enclenchées		
				Climat. et vit. enclenchées-Action sur frein principal		
CX 2500 Injection Année Modèle 84						
CX Injection B.V.M.	Sans Climat.	750 à 800		Sélecteur position « N » ou « P »	≤ 4,5%	> 11%
CX Injection B.V.A.		750 à 800				
CX Injection B.V.M.	Avec Climat.	800 à 850	1000 à 1050	Climatisation à l'arrêt		
CX Injection B.V.A.		800 à 850		Compresseur de climatisation en fonctionnement		
				Climatisation et vitesse non enclenchées		
				Climat. et vit. enclenchées-Action sur frein principal		

TOUS TYPES

TENEUR RESULTANTE
(CO corrigé)

TENEUR EN CO
(lue sur analyseur)



TT. 14-5

TENEUR EN CO₂ (lue sur analyseur)

NIVEAU DE CUVE

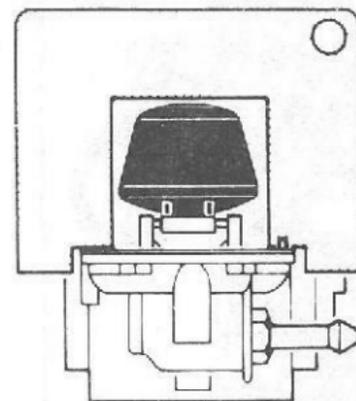
TOUS TYPES

Carburateurs : SOLEX.

Le réglage du niveau de cuve s'effectue à l'aide d'un ensemble de calibres de contrôle SOLEX disponible au Département des Pièces de Rechange sous la référence **OUT 10 4066-T**.

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

Tolérance entre calibre et flotteur : ± 1 mm.



TT. 14-6

TOUS TYPES

NIVEAU DE CUVE

Véhicules GSA

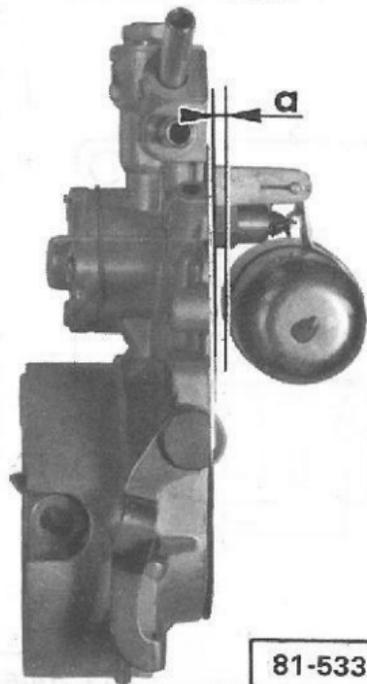
Véhicules BX

Véhicules CX

Carburateurs WEBER

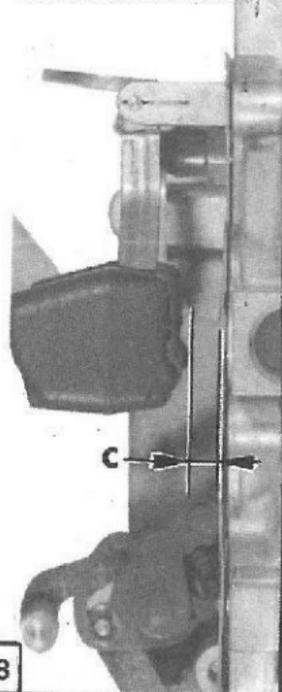
Maintenir le couvercle verticalement, languette au contact de la bille du pointeau, sans enfoncer celle-ci, et joint en place :

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

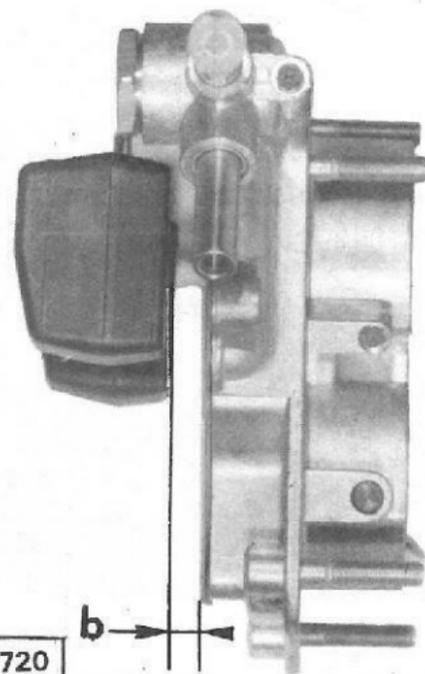


81-533

82-1758



13720



CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSION

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

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.bar : Pige de 1,5 à 2 mm
LNA - VISA (652)	SOLEX 244	Fonction réglage ralenti	Sous 500 m.bar : Pige de 3,2 ± 0,5 mm
VISA (652)	WEBER W 120-50	Pige de 0,75 mm	Sous 530 m.bar : Pige de 3,5 ± 0,3 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.bar : Pige de 2,5 ± 0,3 mm
BX	SOLEX CIT 329	Pige de 0,90 mm	Sous 350 m.bar : Pige de 3,2 ± 0,5 mm
BX 14 E - RE	SOLEX CIT 348	Pige de 0,75 mm	Sous 350 m.bar : Pige de 3,7 ± 0,5 mm
BX 16 RS - TRS	WEBER W 121-50	A 20° C : Pige de 0,50 mm	Sous 530 m.bar : Pige de 4,5 mm
	SOLEX CIT 319	A 20° C : Pige de 0,45 mm	Sous 350 m.bar : Pige de 6 ± 0,5 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 (→ 7/83)	SOLEX 229 WEBER 97-50	Pige de 1,20 à 1,30 mm Pige de 1,10 à 1,20 mm	Sous 350 m.bar : Pige de $3,6 \pm 0,30$ mm Sous 530 m.bar : 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.bar : Pige de $2,5 \pm 0,3$ mm Sous 530 m.bar : 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.bar : Pige de $3,75 \pm 0,25$ mm Sous 530 m.bar : Pige de $4,2 \pm 0,5$ mm

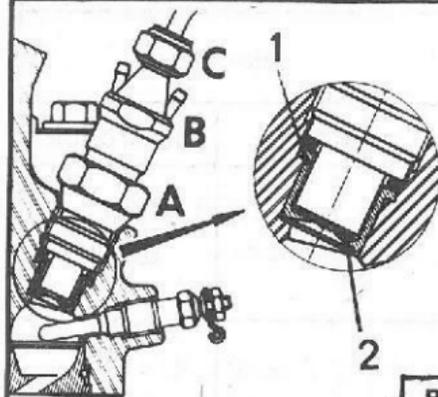
CARACTERISTIQUES

BX 19 T.T.

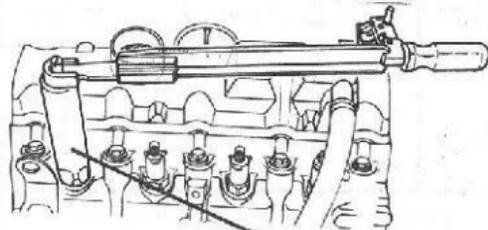
Réglages	Pompe à injection Référence	Avance initiale	Calage dynamique au ralenti	Filtre	Porte-injecteur référence	Injecteur	
						Tarage	Référence
Ralenti : 750 \pm 50 tr/mn Anti-calage: 900 \pm 100 tr/mn Régime régulation : à vide : 5100 \pm 100 tr/mn en charge : 4600 \pm 150 tr/mn	ROTO-DIESEL Type 047 DPCR 844 3161 A	2,26 \pm 0,05 mm soit 16° avant le P.M.H. du cylindre N° 4	17°	ROTO-DIESEL CAV Réf. : 7111 796	LCR 6730 702	115 \pm 2 bars	RDN OSDC 6751
	ROTO-DIESEL Type 047 DPCR 844 3261 C		14°		<i>Repère jaune</i> LCR 6730 705 <i>Repère jaune et vert</i>	115 \pm 2 bars	RDN OSDC 6850
	CONDIESEL Type 047 DPCR 844 3161 A		17°		LCR 6730 702	115 \pm 2 bars	RDN OSDC 6751

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

BX 19 T.T.

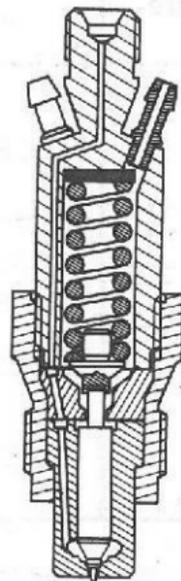


BX. 14-20



BX. 14-11

OUT 20 7007-T



BX. 14-10

Couples de serrage :

A : Injecteur sur culasse : **9 m.daN**

B : Injecteur sur porte-injecteur : **13 m.daN**

C : Raccord sur porte-injecteur : **2 m.daN**

Montage d'un injecteur :

Remplacer le joint cuivre (1) et la rondelle ondulée (2) à chaque démontage.

ATTENTION : Respecter le sens de montage de la rondelle (2) (voir dessin).

Serrer l'ensemble porte-injecteur sur la culasse à **9 m.daN** à l'aide de l'outil **OUT 20 7007-T**.

CALAGE DE LA POMPE D'INJECTION

BX 19 T.T.

Moteur :

Placer la pige **OUT 30 7008-T.B** sur la culasse.

Placer le support **OUT 10 4060-T** sur le couvre-culasse et y fixer le comparateur avec le support **5602-T**.

Rechercher le P.M.H.. Tourner le moteur en **sens inverse** d'un quart de tour puis revenir en **sens normal** jusqu'à **2,26 ± 0,05 mm avant le P.M.H.**

5602-T

OUT 104060-T

BX. 14-8

OUT 307008-T.B

L 14-41

Pompe :

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

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

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

Contrôle du calage :

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

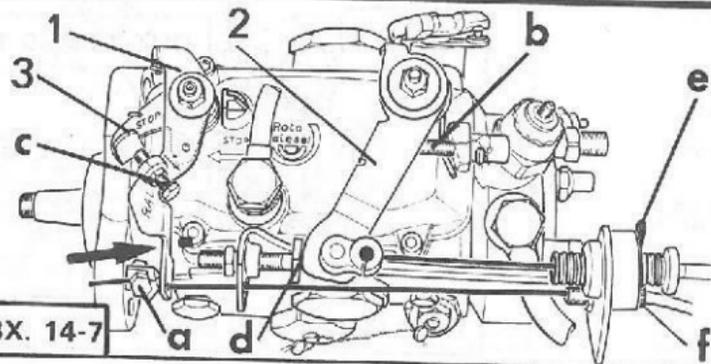
Lorsque le comparateur sur corps de pompe remonte de 0,01 à 0,02 le moteur doit être à **2,26 ± 0,05 mm** avant le P.M.H. Sinon reprendre le calage.

OUT 104059-T

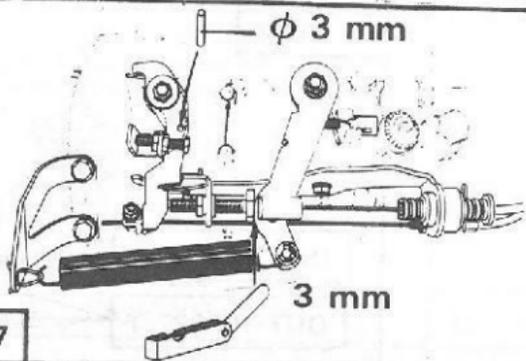
OUT 106027-T

BX 19 T.T.

REGLAGE DES COMMANDES DE POMPE



BX. 14-7



L. 14-47

Moteur froid : Contrôle du ralenti accéléré :
Vérifier que le levier (1) est en butée (suivant \rightarrow), sinon le régler par « a » et le tendeur « f ».

Moteur chaud : Le levier (1) doit être **en appui** et le câble **détendu**. Tendre le câble d'accélérateur à fond (moteur stoppé) et vérifier que le levier (2) est en butée sur « b », sinon modifier la position de l'épingle « e ».

Débit résiduel (anti-calage), moteur tournant :

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

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

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

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

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

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSION

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

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 ± 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° +1
0
- avec capteur sur tube d'injecteur :
12° 30' ± 1° 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 :
RD NOSDC 6577

112 ⁺⁵/₀ bars

122 ⁺⁵/₀ bars

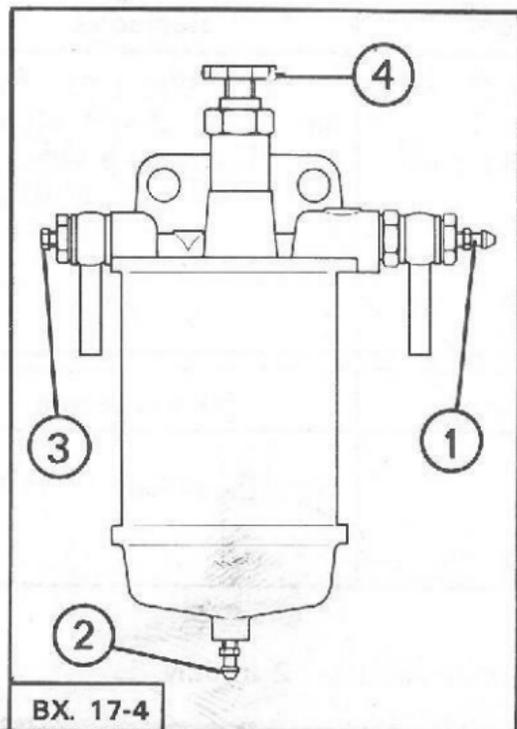
Roto Diesel Réf. 71 11 296

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 : **2,3 m.daN** - Chapeau du porte-injecteur : **2 m.daN**

Diesel T.T. sauf CX 2500

PURGES



Purge du circuit de gazole :

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

NOTA :

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

Purge de l'eau :

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

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).

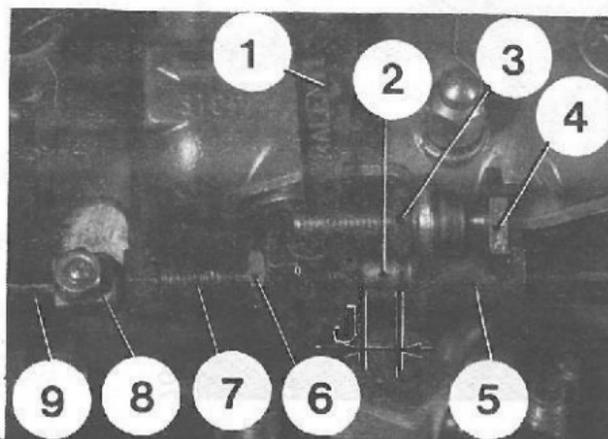
Contrôle de la décélération :

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

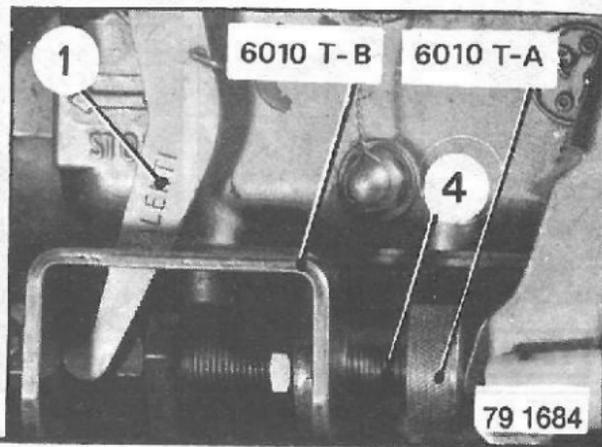
Si l'anomalie persiste, agir sur la vis (4) :

- 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

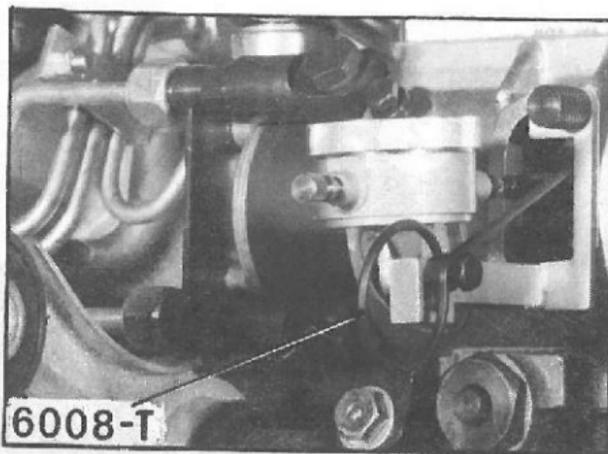
Mettre en place les comparateurs sur la culasse et sur la pompe d'injection.



5003-T.A

OU

et 3084-T
4060-T



- 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.

76-13

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSION

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

CARACTERISTIQUES

CX 25 Diesel Turbo

POMPE D'INJECTION

Calage statique

Calage dynamique

Réglages

Roto Diesel D.P.C.
Type MAS 100
Réf. R 8 443 120 A
Sens de rotation à droite
vu côte distribution

Par repère sur bloc et volant
moteur ou
3,24 ± 0,05 mm
avant le P.M.H. ou
19° avant P.M.H.

Déconnecter le capteur de
compte-tours et le brancher
à la prise diagnostic avant
opération.
Moteur en température
au régime de 800 ± 25 tr/mn
9° ± 1°

Ralenti : 800 ± 25 tr/mn
Anti-calage : 800 ± 50 tr/mn
Régime de régulation
à vide : 4350 à 4750 tr/mn

INJECTEURS

Tarage

Tarage (Pièces neuves)

Filtre à gazole

Roto Diesel :
RD NOSDC 6751

127 ⁺⁵/₀ bars

137 ⁺⁵/₀ bars

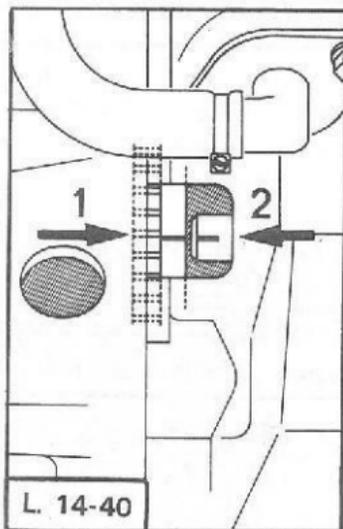
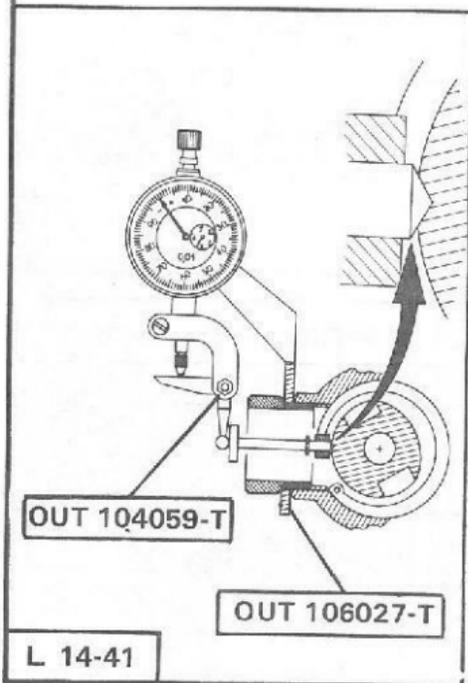
Roto Diesel Réf. 7111 296

Réglage par vis

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

CX 25 Diesel Turbo

CALAGE DE LA POMPE



Rechercher le point de calage initial :

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

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

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

Pompe :

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

Tourner la pompe vers le moteur, puis l'amener en sens inverse au point de calage (point de rebroussement du comparateur).

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

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

Contrôle du calage :

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

REGLAGE DES COMMANDES DE POMPE

CX 25 Diesel Turbo

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

Moteur chaud : Le levier (1) doit être **en appui** et le câble **détendu**. Tendre le câble d'accélérateur à fond (moteur stoppé) et vérifier que le levier (2) est en butée sur « b », sinon modifier la position de l'épingle « e ».

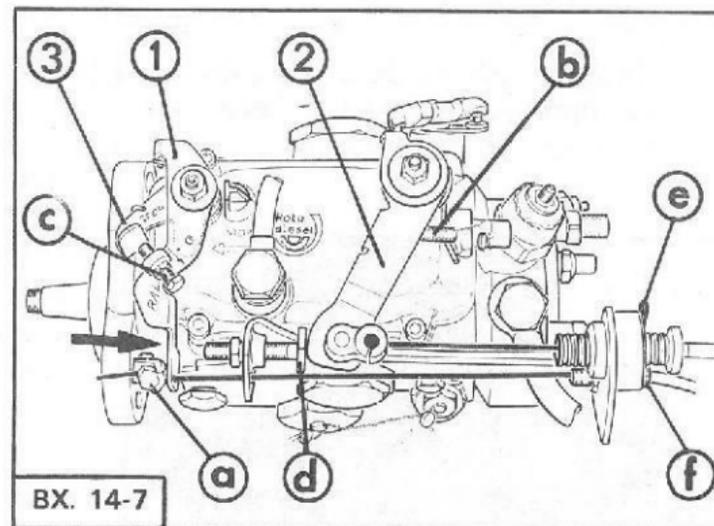
Débit résiduel (anti-calage), *moteur tournant* : Mettre une cale de **1,5 mm** entre le levier (2) et « d ». Engager une pige de $\phi = 3 \text{ mm}$ dans le levier (1) en poussant le levier de stop (3), puis régler le régime à **800 \pm 50 tr/mn** par « d ». Déposer la pige et la cale (voir page 100).

Ralenti : **800 \pm 25 tr/mn** en agissant sur « c ».

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

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

Montage d'un injecteur : identique au 2500 Diesel.



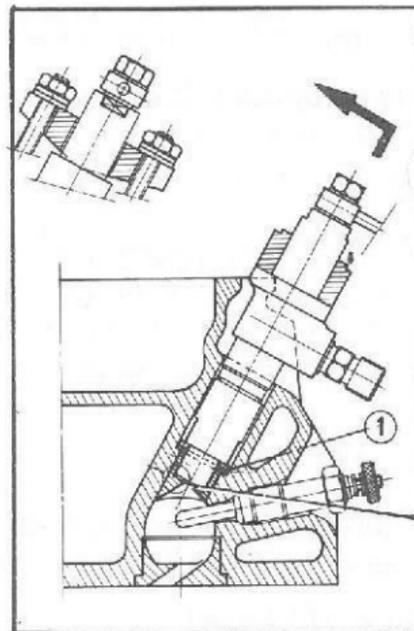
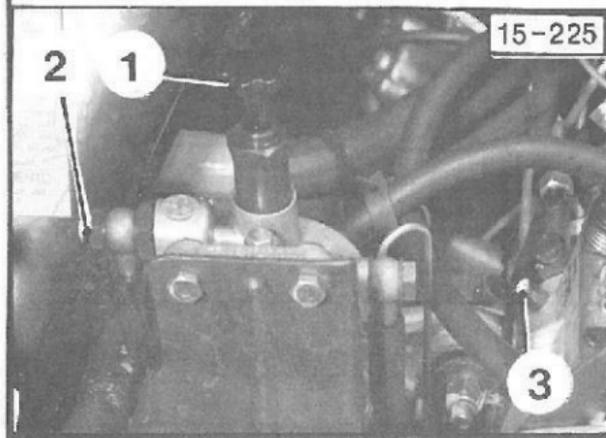
CX 2500 Diesel

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)).



L. 14-1

MONTAGE D'UN INJECTEUR

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

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

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSION

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

CARACTERISTIQUES

CX 25 D courroies crantées

POMPE D'INJECTION

Calage statique

Calage dynamique

Réglages

Roto Diesel D.P.A.
Type MA 300
Réf. R 3449 F 010
Sens de rotation à droite
vu côté distribution

Par repère sur bloc et volant
moteur ou
4,32 ± 0,05 mm
avant le P.M.H. ou
22° avant le P.M.H.

Déconnecter le capteur de
compte-tours et le brancher
à la prise diagnostic avant
opération.
Moteur en température
au régime de 800 ± 25 tr/mn :
10,5 ° ± 1°

Ralenti : 800 ± 25 tr/mn
Anti-calage : 800 ± 25 tr/mn
Régime de régulation
à vide : 4625 ± 125 tr/mn

INJECTEURS

Tarage

Tarage (Pièces neuves)

Filtre à gazole

Roto Diesel :
RD NOSDC 6577

112 ⁺⁵/₀ bars

122 ⁺⁵/₀ bars

Roto Diesel Réf. 7111 716

Réglage par vis

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

CX 25 D courroies crantées

CALAGE ET REGLAGE DE LA POMPE



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

- support de comparateur : **OUT 10 6030-T**
- pige de pompe : **3089-T**
- vis moletées de fixation support } venant du coffret **5003-T bis**

Réglage des commandes de pompe :

Même procédure que le 2,5 litres Diesel Turbo avec pige de $\phi = 3 \text{ mm}$, mais avec une cale de **2mm** au lieu de 1,5 mm (voir page 107).

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.

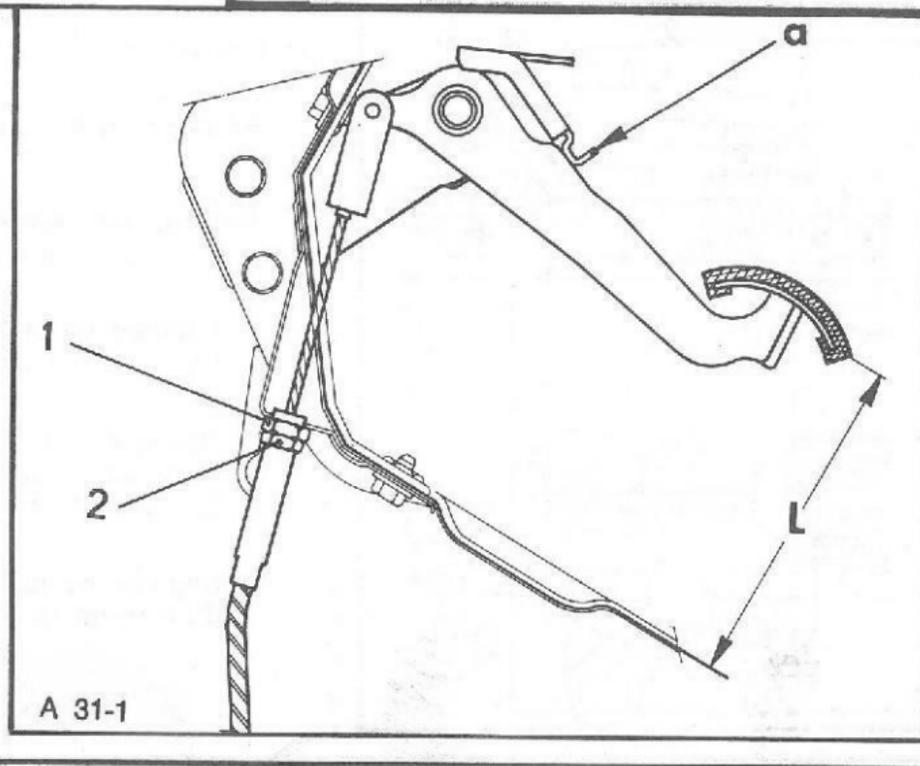
Réglage de la garde d'embrayage : Garde à la pédale : 20 à 25 mm

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

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

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

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).



EMBRAYAGE

LNA 11 - VISA 4 Cyl.

VISA 11 (7/83 →)

LNA 11 - VISA GT

VERTO 180 DBR 335

VERTO 180 A 35

2 ressorts brun - 2 ressorts rose

1 ressort gris clair

1 ressort jaune

181,5 × 127 × 3,2 mm

20 dentelures

Butée en appui constant sur mécanisme.

Intercaler une cale **(C)** de 10 mm entre l'extrémité de la pédale et la butée du pédalier (voir dessin).

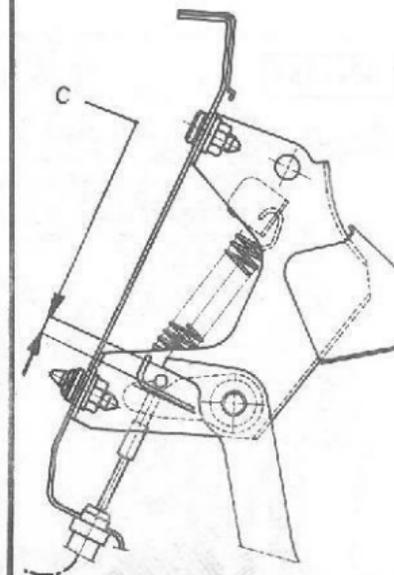
Agir sur la vis de la tige de commande (sur carter d'embrayage) pour mettre la pédale en appui sur la cale **(C)**.

Relever la course à la pédale: 120 mm minimum.

CHRONO

VERTO 180 CP 355

V. 31-3



Mécanisme
Disque
Identification

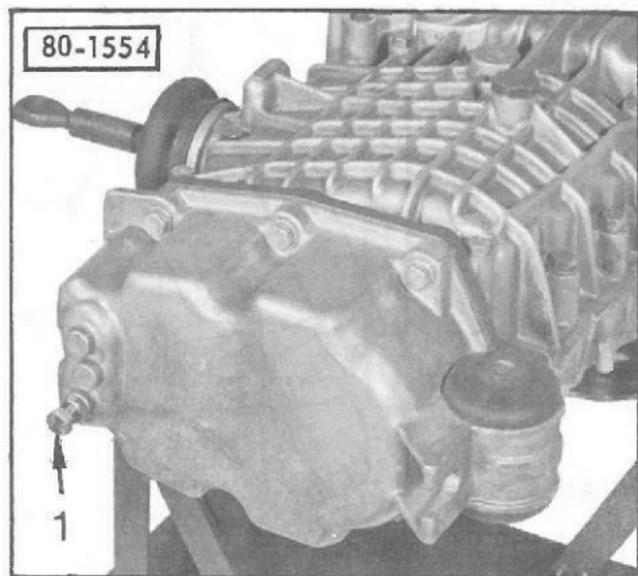
Dimensions
de la garniture
Moyeu
Jeu entre butée
et linguets

Garde à la pédale

Réglage

GSA

EMBRAYAGE



Mécanisme : Type à diaphragme FERODO 180 DBR 285.

Disque : Moteurs TT (7/82 \longrightarrow) ; 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 : (\longrightarrow 7/83) 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 \pm 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.

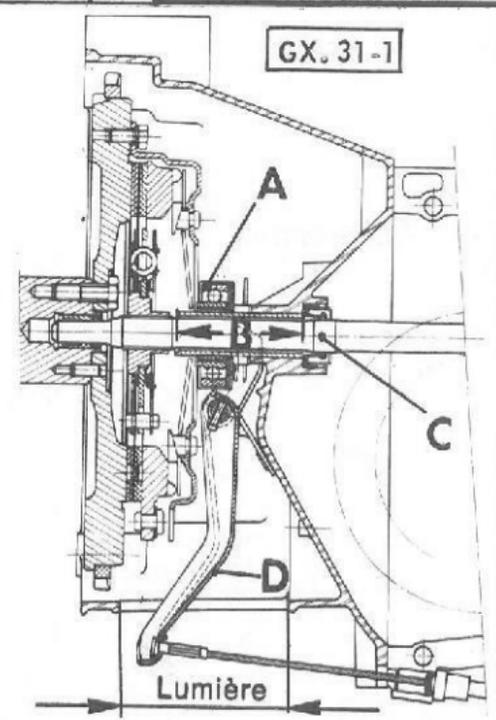
BOITE DE VITESSES

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



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

	BX 14	BX 16	BX 19
- Mécanisme :	VERTO 100 DBR 335	VERTO 200 DBR 410 LUK - A 102 008 800	LUK - A 102 008 800
- Disque : - Qualité de la garniture	A 3 S	FERODO 755	FERODO 755
- Epaisseur du disque	7,7 ± 0,3 mm		
- Moyeu	20 dents	18 dents	
- Ressorts : nombre et repères de couleur	2 brun - 2 rose 1 jaune - 1 gris clair	VERTO 6 Bleu LUK 4 sans couleur	LUK 6 sans couleur

EMBRAYAGE

BX TT

Garde à la pédale :

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

Réglage de la hauteur de pédale :

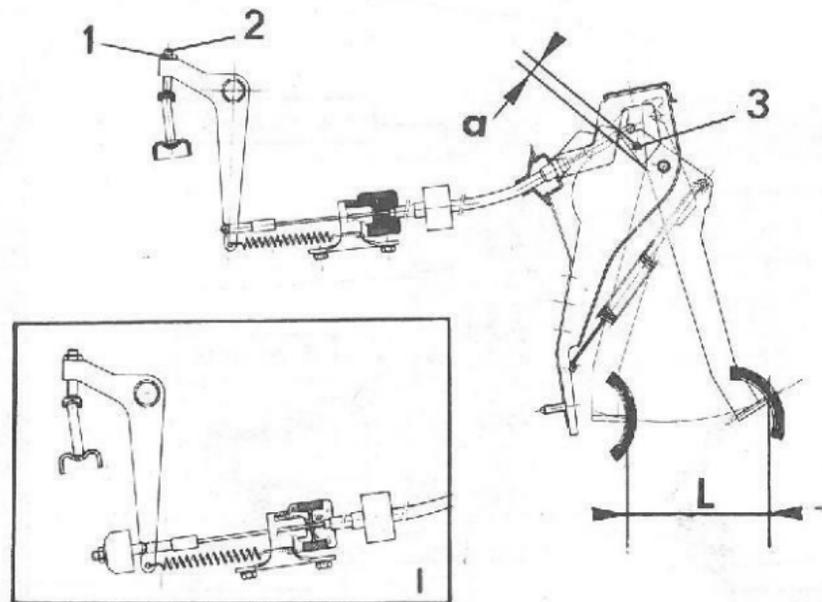
Agir sur la vis (2) et l'écrou (1).

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

Course de pédale :

Course L = 130 à 150 mm

(7/83 —>) : Nouveau câble d'embrayage avec masse d'accrochage (Fig. 1).

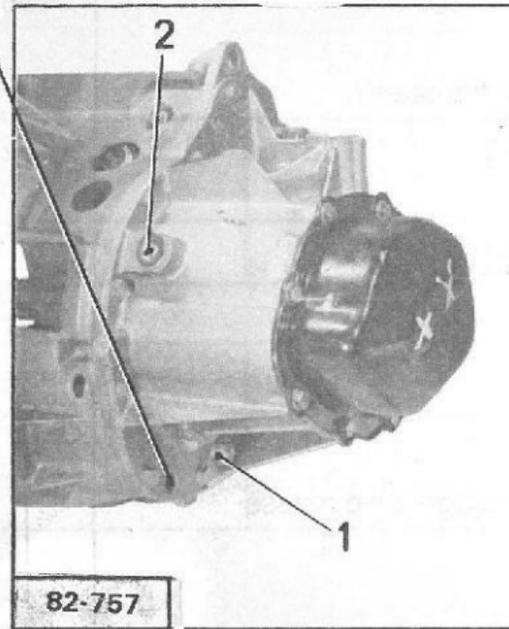
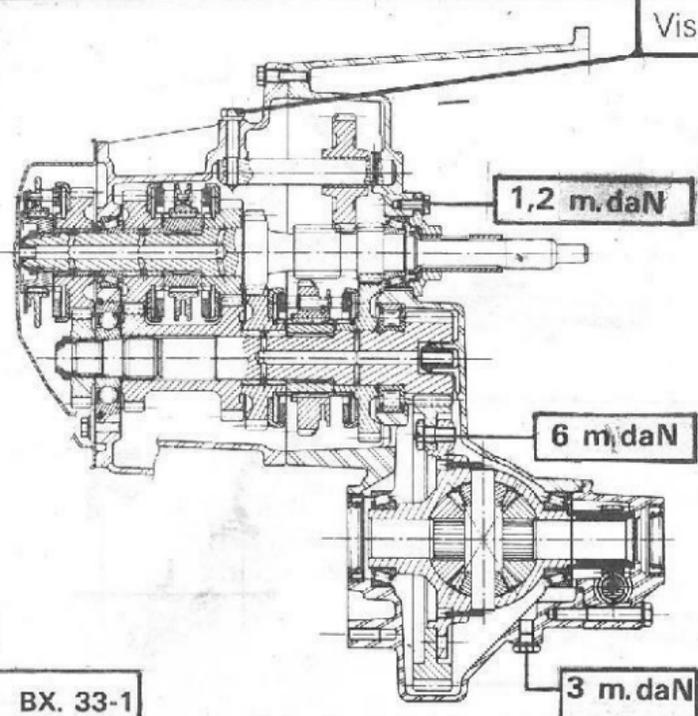


BX. 31-6 b

BX. 31-6

BX 16 - 19

BOITE DE VITESSES



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

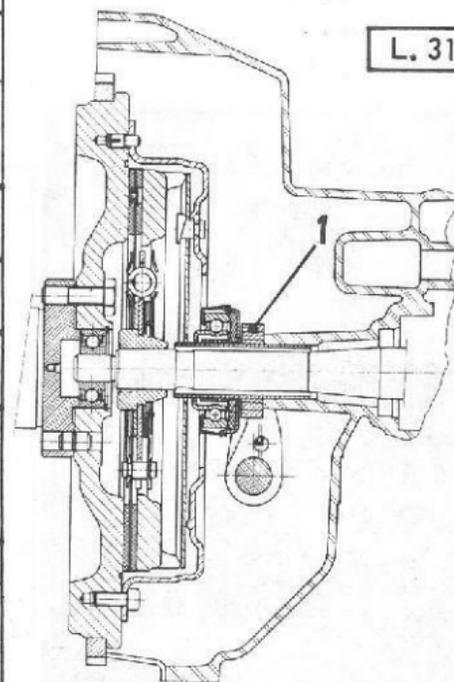
Remplissage :
1,4 litre d'huile par le bouchon (2).
Pas de bouchon de niveau.

TOTAL TRANSMISSION
TM MULTIGRADE

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 25 Essence	235 DBR 525	367016 CO ($\phi = 228,6$ mm)
CX 25 Diesel Turbo		366944 UO ($\phi = 228,6$ mm)
CX 25 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).



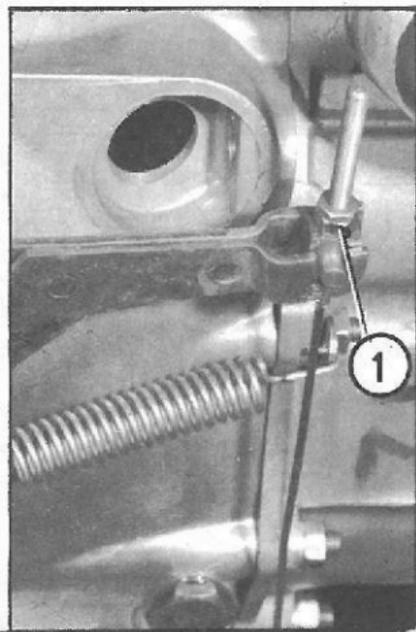
L. 31-4

CX Tous Types

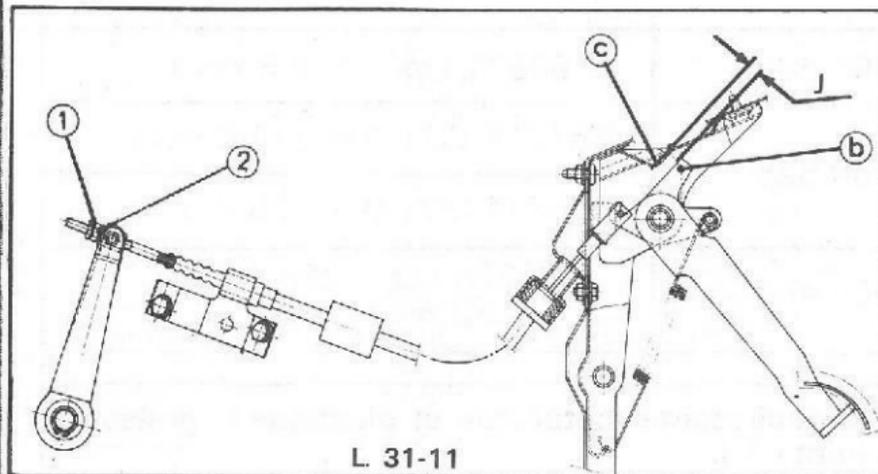
I. Réglage de la garantie d'embrayage :

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

II. Réglage de l'embrayage en appui constant (garde nulle) sur Diesel Turbo et 2500 Essence :



13455



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

- 1) Placer une cale de **5,5 mm** en **J**.
- 2) Desserrer le contre-écrou (1) et agir sur l'écrou (2) afin de mettre en appui la butée sur le diaphragme et supprimer les jeux. Serrer le contre-écrou (1).

Vérifier la course de la pédale :

135 mm mini.

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

COMMANDE HYDRAULIQUE DE DEBRAYAGE (—→ 7/83)

CX Prestige

Pour les **Modèles 84** voir page **120** (*embrayage à garde nulle*).

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).

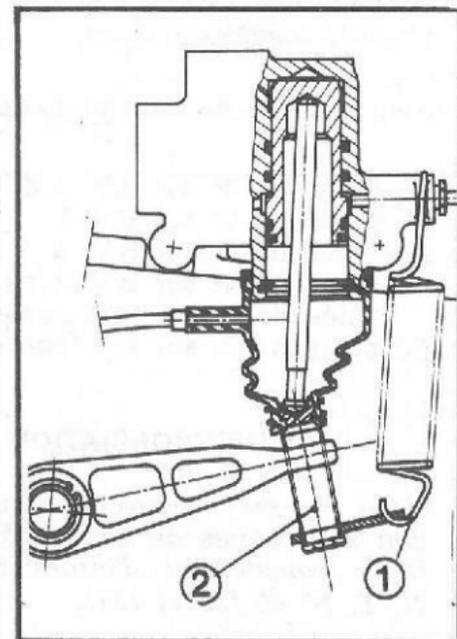
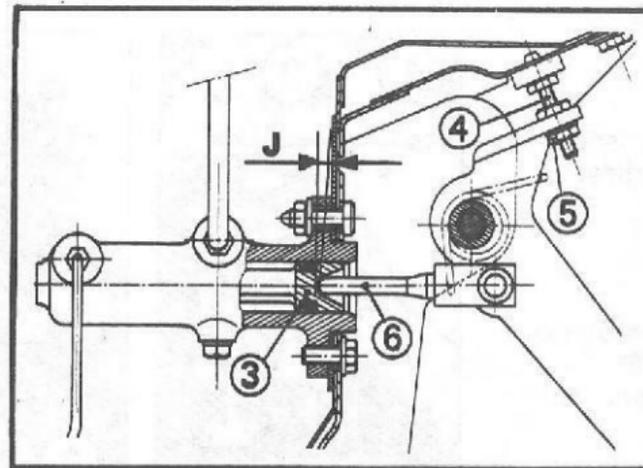
Déposer le ressort (1). Visser la vis de réglage (2) jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de garde.
Desserrer cette vis (2) de un tour à un tour et demi pour obtenir une garde entre butée et mécanisme de 1 à 1,5 mm.

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. 31-6

L. 31-5



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.

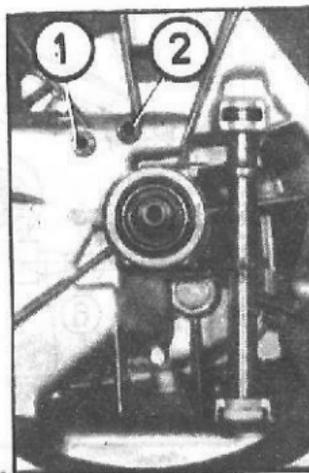
Amener la vis de réglage au contact de l'axe de fourchette et visser : $\left\{ \begin{array}{l} 1 \text{ tour pour B.V. mécanique} \\ 1/2 \text{ tour pour B.V. à convertisseur} \end{array} \right.$

- (1) butée de 3^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

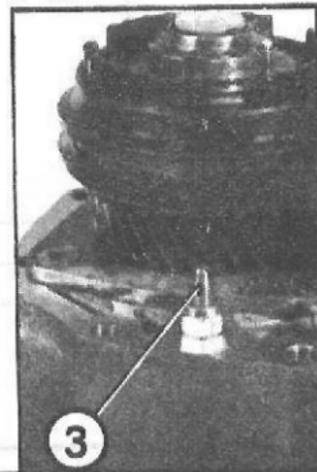
SYNCHRONISATION

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

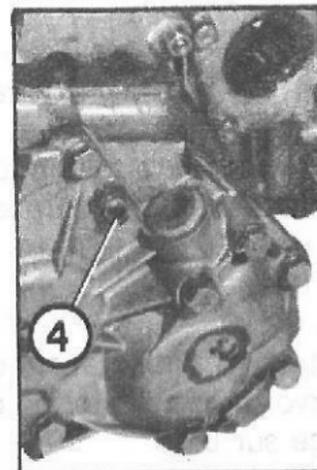
76-1407



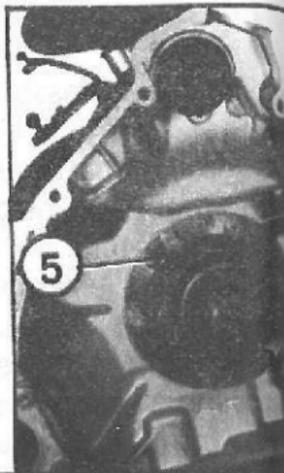
77-85



14714



76-185



BOITE DE VITESSES AUTOMATIQUE

CX

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

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

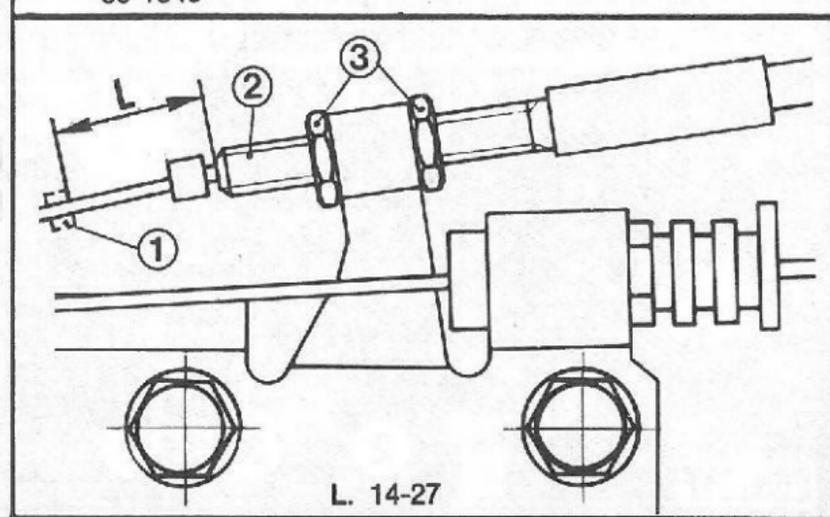
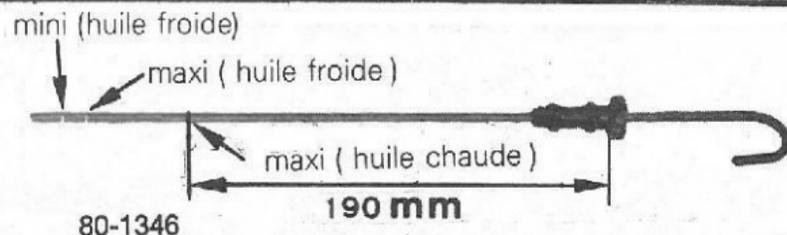
Huile : TOTAL DEXRON D 20 356.

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

Réglage du câble de correction de charge :

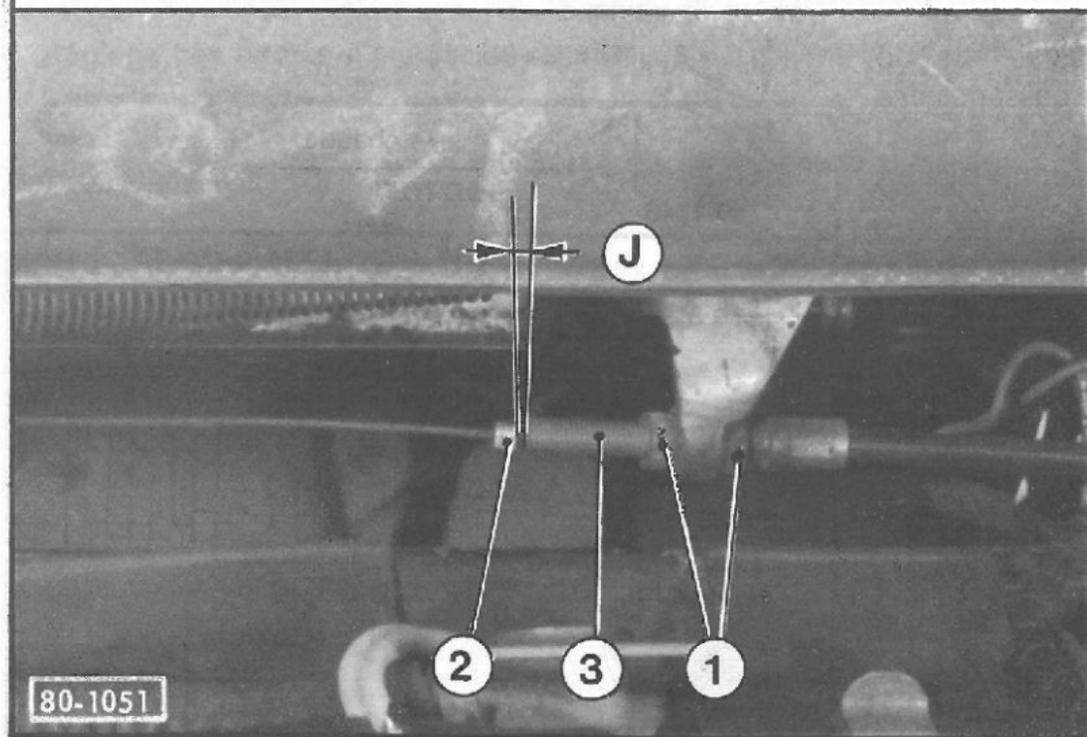
Véhicules à carburateur :

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



CX

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 centrer 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 →)		
	(2/70 →)	(9/78 →)	(2/70 → 7/83)	(2/78 →)	Boîte et pont arrière Marche « normale »	Marche avec réducteur	
Pneumatiques	125 - 15	135 - 15	125 - 15	135 - 15	135 - 15		
Développement sous charge	1,80 m	1,84 m	1,80 m	1,84 m	1,84 m		
Vitesse à 1 000 tr/mn moteur (en km/h)	1	5,033	4,708	4,848	4,956	4,70	1,77
	2	9,857	9,223	9,497	9,708	9,21	3,47
	3	14,667	14,816	14,494	14,816	14,80	5,59
	4	19,911	20,059	20,646	21,104	20,04	
	M. ar.	5,833	4,708	4,848	4,956	4,70	1,77
Couple conique	8/33	8/31					
Rapport compteur	4/16				10/21		
Jeu entre-dents	0,14 à 0,18 mm						
Hulle	TOTAL TRANSMISSION TM MULTIGRADE						
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 "L" "Super E" BV. 4	VISA 11 E BV. 5	Visa Super E	VISA 11 R
Pneumatiques		135 SR 13 XZX	135 SR 13 XZX	145 SR 13 XZX	145 SR 13 XZX		
Développement sous charge		1,67 m	1,67 m	1,72 m	1,72 m		
Vitesse à 1000 tr/mn (moteur) (en km/h)	1	5,66	8,11	7,45	6,86		
	2	10,30	15,20	13,96	11,62		
	3	15,67	22,89	21,02	17,77		
	4	22,45	33,39	30,67	23,73		
	5				29,57		
	M.AR	6,15	8,83	8,11	7,47		
Couple conique ou cylindrique		9/35	17/54	16/57	15/58		
Rapport compteur		7/16	27/34 (→7/83) - 22/38 (7/83→)	21/37	26/29	21/37	26/29
Jeu entre-dents		0,13 à 0,27 mm					
Huile		TOTAL TRANSMISSION TM MULTIGRADE :		Commune avec moteur			
Capacité		1,4 litres	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 GT TONIC	VISA II CHRONO
Pneumatiques		160/65 R 340 TRX	165/70 SR 13 XZX	175/70 HR 13
Développement sous charge		1,67 m	1,735 m	1,766 m
Vitesse à 1000 tr/mn (moteur) (en km/h)	1	6,66	6,92	7,04
	2	11,28	11,72	11,93
	3	17,25	17,92	18,24
	4	23,04	23,94	24,37
	5	28,65	29,77	30,30
	M.AR	7,25	7,63	7,67
Couple conique		15/58	15/58	15/58
Rapport compteur		22/37 (→ 7/83) - 27/29 (7/83 →)	26/29	21/38
Huile		Commune avec moteur		
Capacité (vidange)		5,5 litres		

EMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSION

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 → 7/83)	BX	BX 14 E BX 14 RE	BX 16 RS BX 16 TRS	BX 19 RD BX 19 TRD	
	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	8,260
	2	11,983	11,983	11,299	16,094	13,466	12,150	13,656	14,517
	3	18,328	18,328	17,281	26,663	20,279	18,597	20,086	21,356
	4	26,663	24,256	22,872		29,570	24,829	26,537	28,217
	5		30,151	28,435			30,888	33,979	36,133
	M.AR	6,573	6,573	6,198	10,996	7,819	7,819	7,711	8,195
Couple conique	8/33		8/33	8/35	8/33	15/58	15/58	16/67	16/63
Rapport compteur	6/13		12/23	12/23	6/13	25/29	25/29	19/22	
Huile	TOTAL TRANSMISSION TM MULTIGRADE			Fluide T	Commune avec le moteur		TOTAL TRANSMISSION TM MULTIGRADE		
Capacité (vidange)	1,4 litre	1,5 litre		1,4 litre	4,5 litres	5 litres	1,4 litre		

EMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSION

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

GENERALITES

CX Tous Types

VEHICULES	CX 2400 TT (7/80 → 7/83)	CX GTi (7/80 → 7/83)	CX 2400 Pallas (7/80 → 7/83)	CX TT (→ 7/83) Essence Diesel		
	BV automatique	BV 5	BV 5	BV 4	BV 5	
Pneumatiques et développement sous charge	185 HR/14 XVS = 1,97 m - 185 SR/14 XZX = 1,97 m (pignon compteur 10/20) * 190/65 H 390 TRX = 1,91 m (pignon compteur 15/29)					
Vitesse à 1000 tr/mn moteur (en km/h)	1	13.66	7.974	8.56	8,22	8,22
	2	22.88	13.773	14.79	14,20	14,20
	3	33.86	20.200	21.72	22,98	20,83
	4		26.879	28.87	32,55	27,72
	5		34.433	36,99		35,51
	M.AR	16,23	8,006	8,60	8,25	8,25
Couple conique	13/62	13/59	14/61	13/59	13/59	
Rapport compteur	10/20	* 15/29	10/20	7/16	10/20	
Huile	TOTAL DEXRON D 20 356	TOTAL TRANSMISSION TM MULTIGRADE				
Capacité (vidange)	2,5 litres	1,6 litre				

EMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSION

CX Tous Types		GENERALITES							
VEHICULES		CX 25 Essence CX 25 Pallas IE - Prestige				CX 25 GTi	CX 20 Essence CX 25 D CX 25 Pal. D		CX 25 RD-TRD Turbo
		B.V.A.	BV 5		BV 5	BV 4	BV 5	BV 5	
Pneumatiques et développement sous charge		185 HR 14 XVS et 185 SR 14 XZX = 1,97 m (pignon compteur 10/20) * 190/65 H 390 TRX = 1,91 m (pignon compteur 15/29)							
Vitesse à 1000 tr/mn moteur (en km/h)	1	14,5	14	9,2	8,9	8,6	8,21	8,21	9,47
	2	24,3	23,5	15,9	15,4	14,8	14,19	14,19	16,38
	3	35,9	34,8	23,3	22,5	21,75	22,97	20,82	24,89
	4			30,9	30	28,95	32,55	27,71	34,04
	5			39,6	38,4	37,1		35,50	44,57
	M.AR	17,2	16,7	9,2	8,9	8,61	8,25	8,25	9,52
Couple conique		13/62		15/61		14/59	13/59		16/61
Rapport compteur		10/20	* 15/29	10/20	* 15/29	* 15/29	10/20		* 15/29
Huile		TOTAL DEXRON D 20 356				TOTAL TRANSMISSION TM MULTIGRADE			
Capacité (vidange)		2.5 litres				1.6 litre			

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

A - TT
LNA - VISA (mot. 652 cm³)

à linguets 21,56 mm
à diaphragme 22,87 mm

à linguets 19,15 ± 01 mm
à diaphragme 0,35 -_{0,2}⁰ mm

LNA 11 - BX 14 TT
VISA Super « E » - « L » - « GT »
« CHRONO »

18 mm

0,5 mm

GSA 1130 (7/82 → 7/83)
GSA 1300 (7/81 →)

28,775 mm

0,35 mm

BX 16 TT - 19 TT

18,5 mm

0,5 mm

CX moteur type 829

19,85 mm

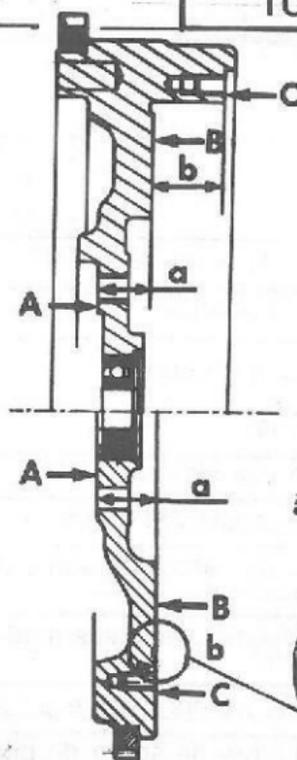
0,50 ± 0,1 mm

CX TT sauf moteur type 829

27,7 mm

0,50 ⁺⁰_{-0,15} mm

TOUS TYPES



Volant pour
mécanisme
à linguets

Volant pour
mécanisme
à diaphragme

TOUS TYPES

COUPLES DE SERRAGE (m.daN)

	A	LNA	VISA VISA Club	GSA BV. 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				

COUPLES DE SERRAGE (m.daN)

TOUS TYPES

5 vit

à 28

à 20

	LNA 11 - BX VISA L - Super	VISA Super - GT - CHRONO BX 14	BX 16 BX 19
	BV 4 vitesses	BV 5 vitesses	
Ecrou ou vis d'arbre primaire	(sur carter) Presserrage : 2 Desserrer et serrer à 0,9	4,5	5
Ecrou de pignon d'attaque	9,5	9,5	5
Vis de fixation de la couronne	6		6
Bouchon de vidange	2,8		3
Vis de fixation des carters	1,25		1,2
Vis de fixation de palier de pont	4,5		4
Vis de fixation de couvercle en tôle	1		1,2

A - LNA

TRANSMISSIONS

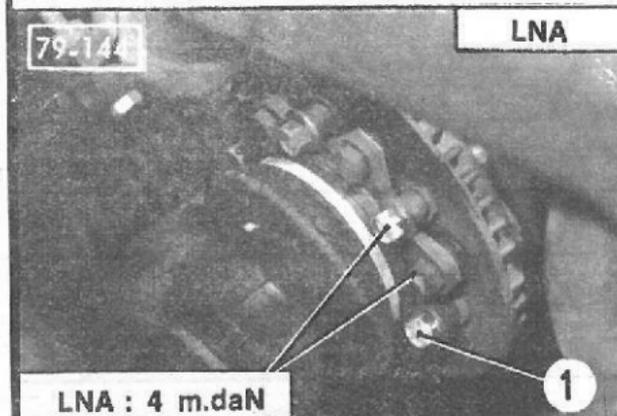
Côté B.V.

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 × 4 : 5 à 6 m.daN

Véhicules A : 4,5 à 5 m.daN



Côté roue

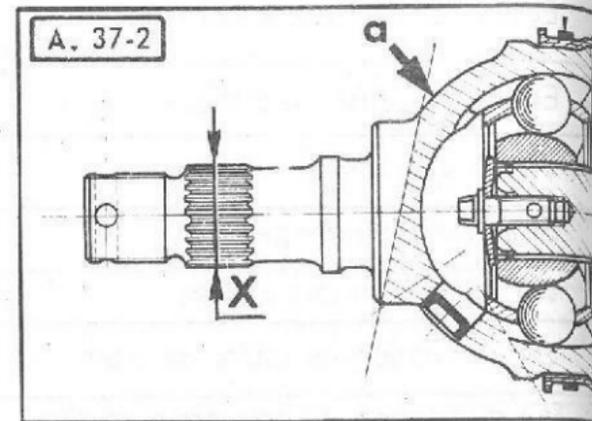
Ecrou de fixation sur le moyeu : *Véhicules A* : 35 à 40 m.daN

Véhicules LNA : 25 m.daN

Graisse préconisée : GL 245 MO.

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

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



TRANSMISSIONS

LNA 11 - VISA Tous Types

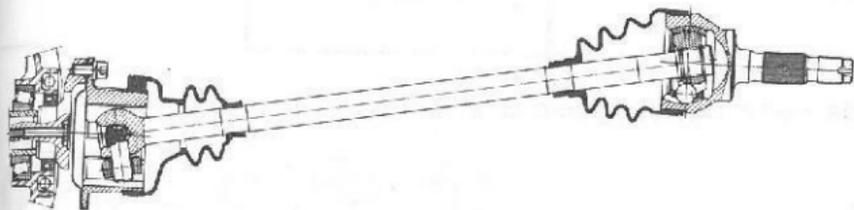
VISA et VISA Club (652 cm³)

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

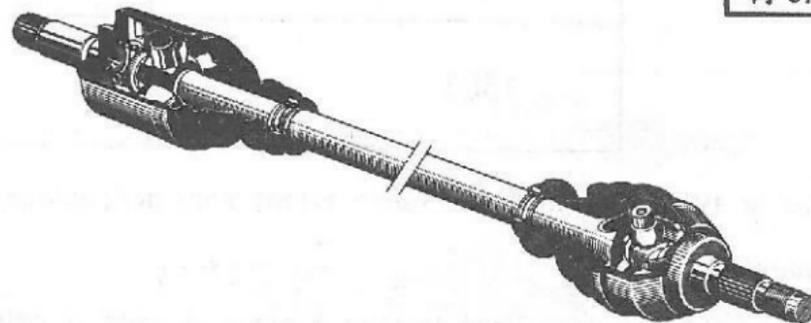
LNA 11 et VISA TT (4 cylindres)

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.

V. 37-1



V. 37-2



GSA

TRANSMISSIONS

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

Véhicules	Diamètre de la transmission	Etouffoir
1130 (→ 7/83)	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

TRANSMISSIONS

BX TT

BX 14

BX 16 - 19

Graisse préconisée :

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

- Quantité au joint à bille :

100 grammes

- Quantité au joint homocinétique : 165 grammes

150 grammes

Fixation sur moyeu :

27 m. daN

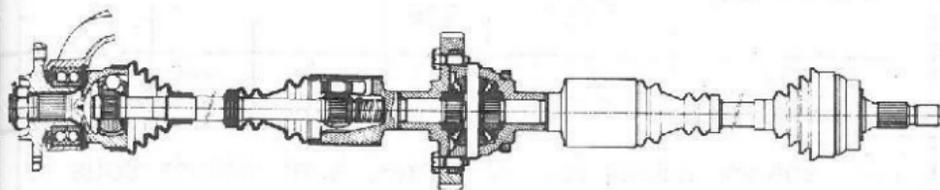
Faire attention, lors du montage de la transmission, à ne pas blesser le joint d'étanchéité de sortie de BV :

Un mauvais état de ce joint risque de provoquer la perte totale de l'huile moteur - BV.

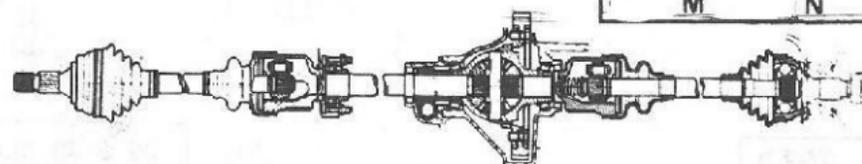
Placer les outils **M** et **N** du coffret **OUT 307 101 T** pour maintenir en place les planétaires lors de la dépose de la 2^{ème} transmission.

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

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



BX. 37-2



BX. 37-1

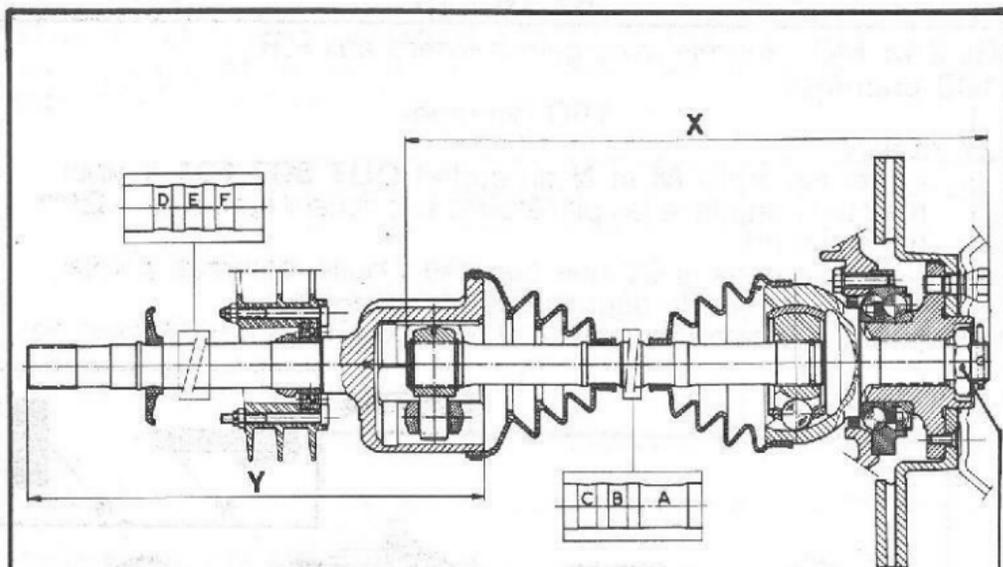
81-1544

M N

EMBRAYAGE
·B.V.
TRANSMISSION

CX

TRANSMISSION DROITE



L. 37-2 b

35 à 40 m.daN

Graisse préconisée : GL 245 MO

B.V.	Voie Avant	Arbre		Entraîneur	
		X =	Repère	Y =	Repère
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 mm	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.

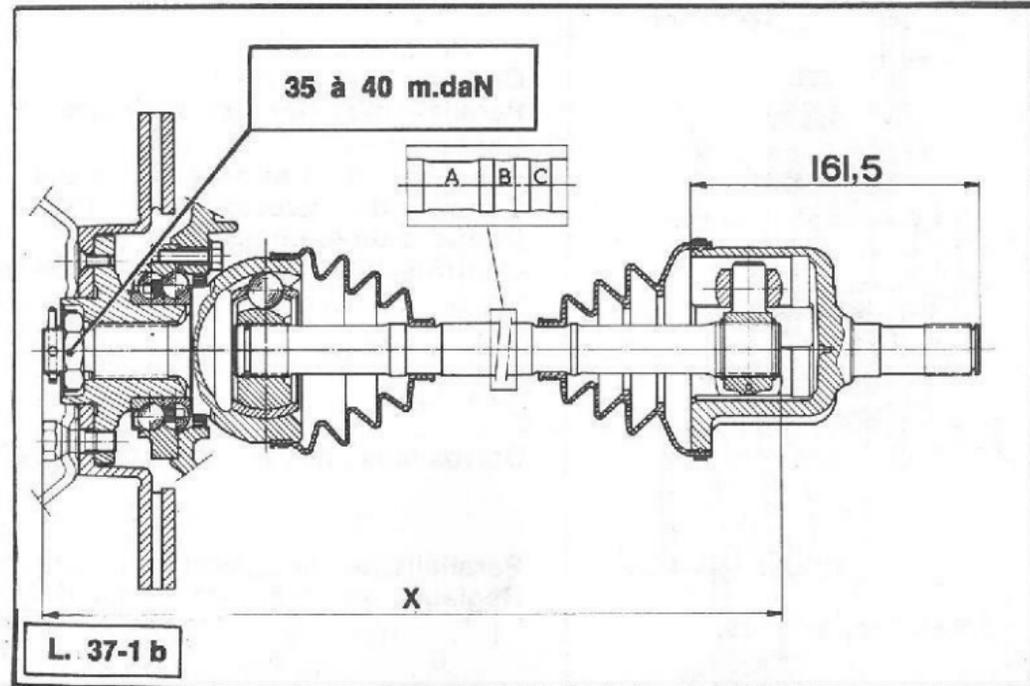
TRANSMISSION GAUCHE

CX

Graisse préconisée : GL 245 MO

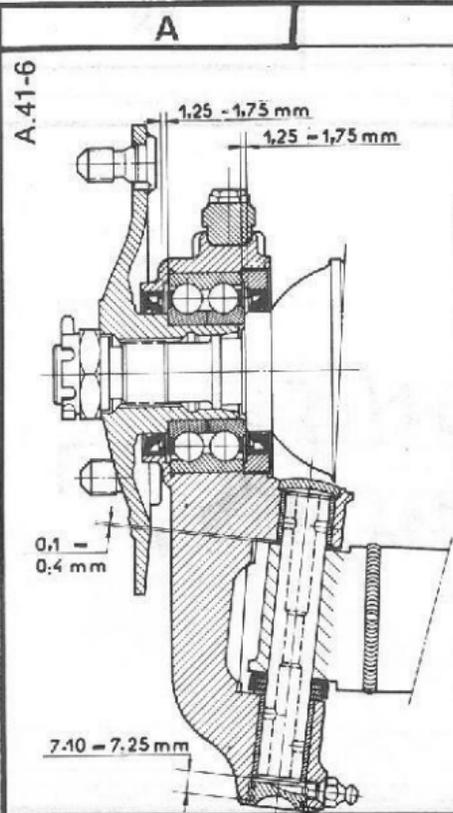
B.V.	Voie Avant	Arbre		Entraîn.
		X =	Repère	
4 vit. TT (sauf moteur 829)	normale 1,474 m	496	sans	161,5
	élargie 1,514 m	516	A	
5 vit. TT 4 vit. avec moteur 829	normale 1,474 m	531	B	
	élargie 1,514 m	551	AB	
B.V. automatique	élargie 1,514 m	526,8	ABC	

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



ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

ESSIEU AVANT



Carrossage : (non réglable) :

- Roues en ligne droite
- Roues braquées

Chasse (non réglable) :

Parallélisme : ouverture des roues vers l'avant

Réglages :

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

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

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

Contrôle du parallélisme : Hauteurs avant et arrière étant bien réglées, agir sur les manchons droit et gauche.

Un tour effectué sur le manchon fait varier la position des roues de 6 à 7 mm.

ATTENTION : S'assurer que les parties vissées de la barre et des embouts dans les manchons sont égales.

Réglages du braquage : Un jeu de 5 mm doit exister entre le pneu et le bras, sinon agir sur les vis de butée de braquage.

A Tous Types, sauf 4 × 4	4 × 4 (→7/83)
1° ^{+45'} / _{-25'}	1°30' ± 30'
9°30' ± 1° 20'	7° ± 1° 20'
15°	7°
1 à 3 mm (9' à 27')	

ESSIEU ARRIERE

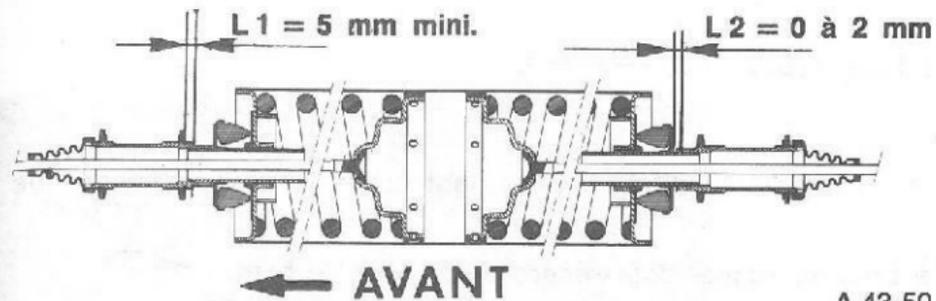
Carrossage (non réglable) : A Tous Types, sauf 4 × 4 : 0° à 0°30' contrôler sur véhicule avec l'appareil 2313-T
4 × 4 : 1° ^{+30'}/₀

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

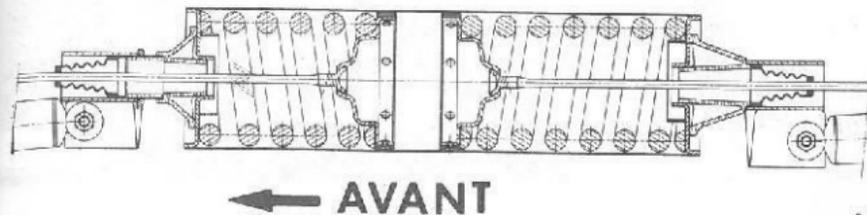
Réglage : retrait du joint d'étanchéité de moyeu par rapport à la collerette d'appui du roulement :
1 ^{+0,5}/₀ mm

SUSPENSION

A



A.43-50



A.43-56

Pot de suspension avec interaction :

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

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

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

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

Pot de suspension sans interaction :

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

Couple de serrage :

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

A

SUSPENSION (hauteurs)

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

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 x 4 = 349 mm.

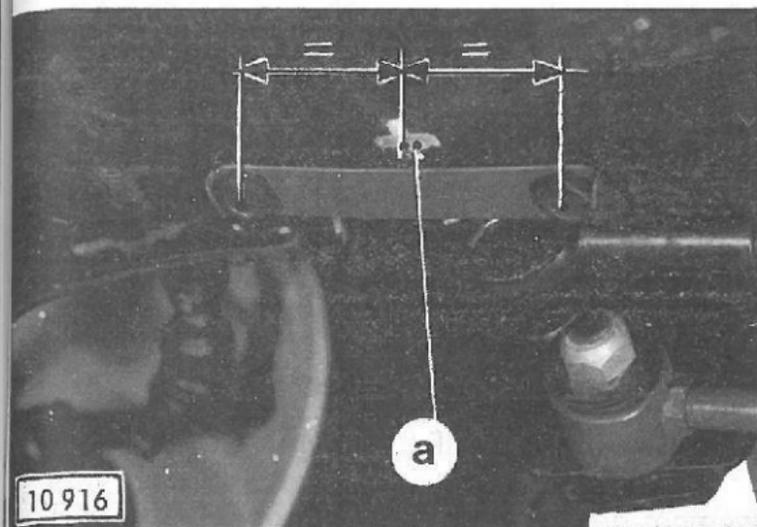
Acadiane = 354 mm.

Longueur entre axes des amortisseurs avant et arrière « Méhari 4 x 4 » comprimés :

Avant = 354 mm (couleur noire) — Arrière = 354 mm (couleur verte)

SUSPENSION (hauteurs)

A

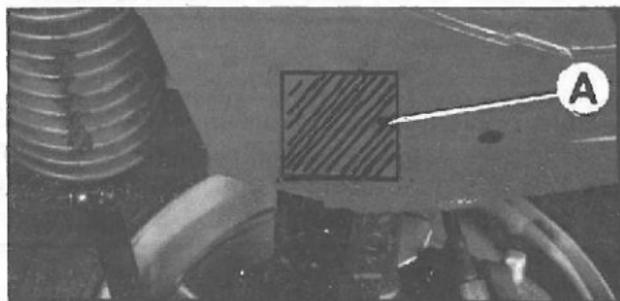


ATTENTION : Les hauteurs du véhicule doivent être mesurées à l'avant et à l'arrière en « a » entre les deux vis de fixation de traverse, à côté de l'arrêt. Réglage : Véhicule à vide, pression des pneus correcte, agir sur les tirants de pots de suspension.

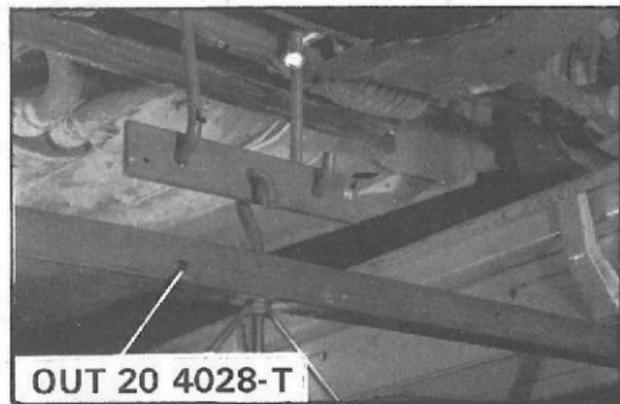
Véhicules	Pneumatiques	Hauteurs AV (en mm)	Hauteurs AR (en mm)
2 CV 6 Dyane → 7/83	{ 125 - 15 { 135 - 15	195 ± 2,5 208 ± 2,5	280 ± 2,5 291 ± 2,5
Méhari	{ 135 - 15 { 135 - 15 M+S	236 ± 5	346 ± 5
Méhari 4 × 4 → 7/83	135 - 15 M+S	248 + 10 0	333 + 10 0
Acadlane	135 - 15	212 ± 5	317 ± 5

LNA TT

ESSIEU AVANT



76.907



76.593

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 :

- 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 145).

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).

ESSIEU ARRIERE

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 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 144).

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

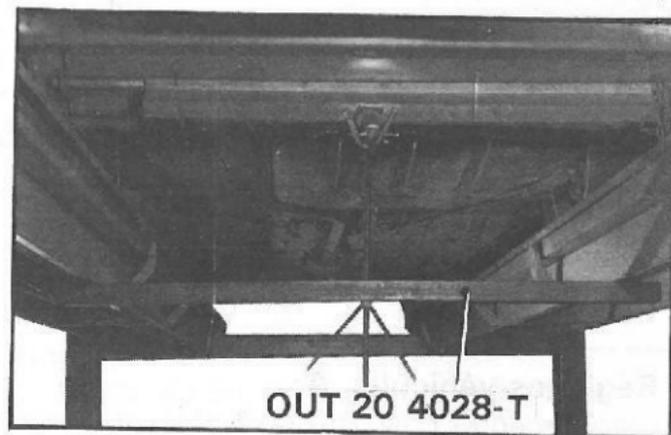
Carrossage (non réglable) :
contre carrossage :

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.

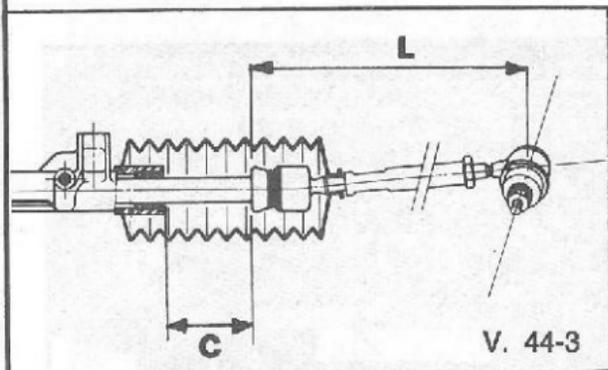
Réglage des roulements de moyeu : Serrer l'écrou du moyeu de **3 à 4 m. daN** en entraînant le tambour en rotation. Desserrer l'écrou, **puis le resserrer à la main**. Freiner l'écrou dans cette position.



ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

A - LNA TT

DIRECTION



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.

SUSPENSION

LNA TT

AVANT

Type « Mac-Pherson ».
Barre stabilisatrice ϕ = **LNA** : 20 mm - **LNA 11** : 22 mm.
Amortisseurs non renouvelables.
Ressorts : Les deux côtés doivent être équipés de ressorts identiques (même repère de couleur).

Couples de serrage :

Ecrou de fixation de la transmission sur le moyeu : **25 m.daN**
Ecrou de fixation de rotule inférieure : **4 m.daN**
Ecrou de biellette de direction : **4,5 m.daN**
Ecrou de fixation de roue (voir page 166)

ARRIERE

Type télescopique intégrée à roues indépendantes.
Amortisseurs non renouvelables.
Ressorts : Les deux côtés doivent être équipés de ressorts identiques (même repère de couleur).
Pas de barre stabilisatrice.

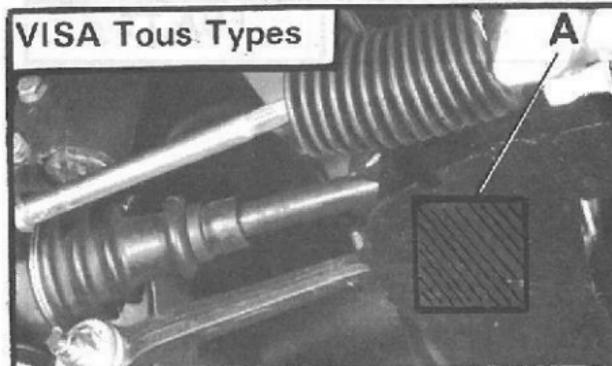
Couples de serrage :

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

Toutes les fixations de suspension comportant des silentblochs doivent être **SERRÉS**, suspension bridée (voir pages 144 et 145).

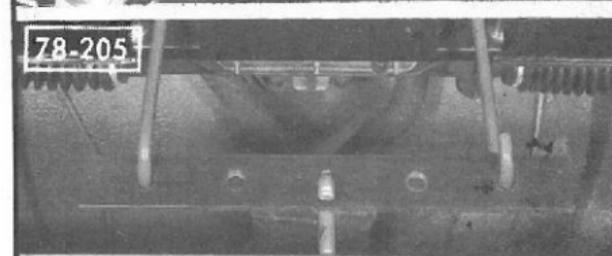
**ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION**

VISA Tous Types



A

78-205



OUT 20 4028-T

ESSIEU AVANT

Conditions de contrôle et de réglage :

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

	VISA VISA Club	Super E - 11 - L	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	185 ± 10 mm	215 ± 10 mm
Hauteur arrière :		(voir page 149)		
Parallélisme (réglable)		0 à 3 mm (0 à 31')		
Pincement :				
Chasse (non réglable)	2°37' ± 30'	1°33' ± 30'	3°06' ± 30'	3°39' ± 30'
Inclinaison des pivots (non réglable) :	9°05' ± 40'	9°20' ± 40'	9°35' ± 40'	9°20' ± 40'
Carrossage (non réglable) :	0°45' ± 30'	0° 34' ± 30'	0°22' ± 30'	0°35' ± 30'

Conditions de montage de la barre anti-dévers :

La barre anti-dévers des **VISA Super - 11 - L** 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**).

ESSIEU ARRIERE

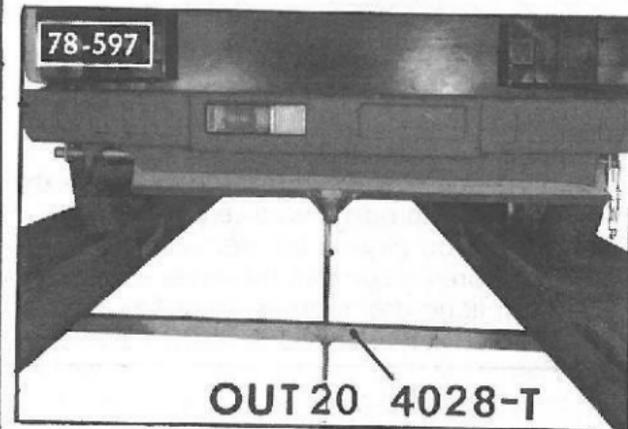
VISA Tous Types

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

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

Club	11 E - RE - L	GT	CHRONO
303 ± 10 mm	306 ± 10 mm	254 ± 10 mm	272 ± 10 mm
<i>(Voir page 148)</i>			
1 à 4 mm (11' à 42')			
1° 30' ± 30' (contre-carrossage)			

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



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 :

VISA ou Club : 194 mm }

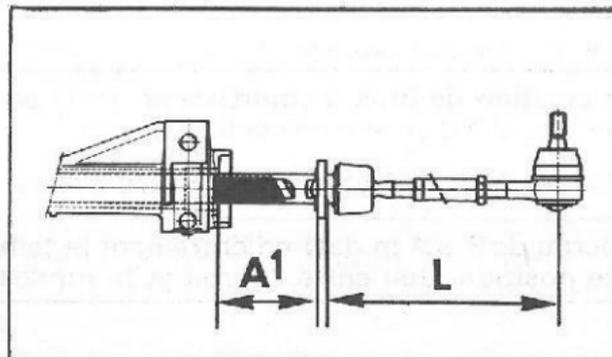
Super-11 E-RE-L : 196 mm } entre l'axe d'articulation de l'essieu arrière et le plan d'appui des roues au sol

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.

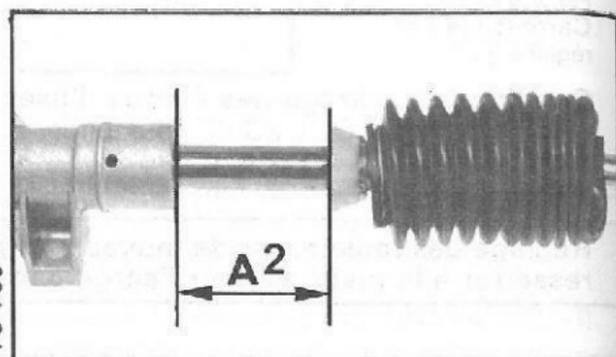
ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

VISA Tous Types	DIRECTION			
Véhicule :	VISA VISA Club	Super-11 E-RE-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



SUSPENSION

VISA Tous Types

AVANT

Barre stabilisatrice : $\phi = 23$ mm (VISA - VISA Club - Super, GT et CHRONO)
 $\phi = 22$ mm (Super E - 11 E - RE - L)

Amortisseurs non renouvelables.

Couples de serrage :

Ecrou de fixation de la transmission sur le moyeu : **23 à 26 m.daN**
Ecrou de fixation de rotule inférieure : ... **4 à 5 m.daN**
Ecrou de biellette de direction : **4 m.daN**
Ecrou de fixation de roue (voir page 166)

ARRIERE

Type télescopique intégrée à roues indépendantes.
Amortisseurs non renouvelables.

Barre stabilisatrice : $\phi = 14$ mm (Super E - L - 11 E - RE)
 $\phi = 17$ mm (GT et CHRONO)

Pas de barre stabilisatrice sur VISA et VISA Club.

Couples de serrage :

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

Toutes les fixations de suspension comportant des silentblochs doivent être **SERRÉES**, suspension bridée (voir pages 148 et 149)

GSA

ESSIEU AVANT

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.

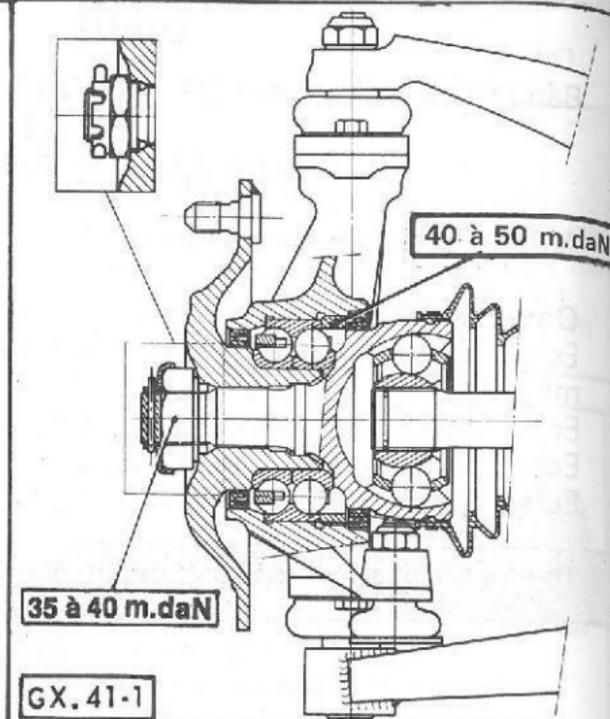
Contrôle du carrossage, du braquage et du parallélisme : Se fait moteur tournant au ralenti en position « route », les hauteurs réglées.

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.

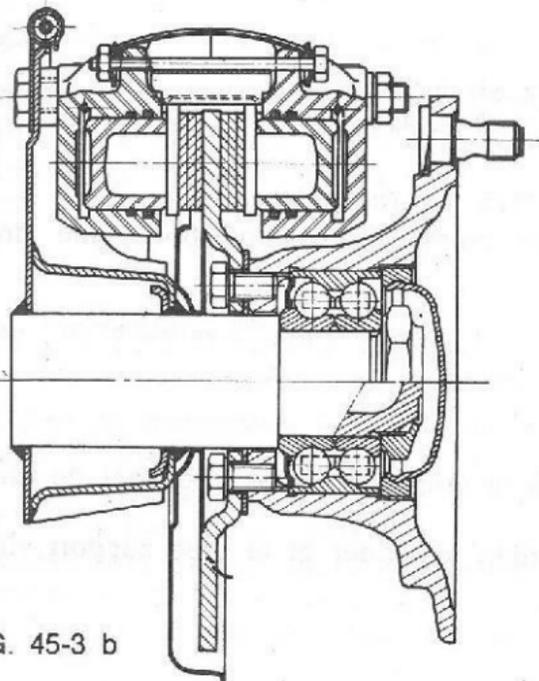
Important : En position ligne droite le dépassement de la crémaillère doit être égal de chaque côté. Les longueurs des filetages apparents des biellettes de direction gauche et droite doivent être sensiblement égales.



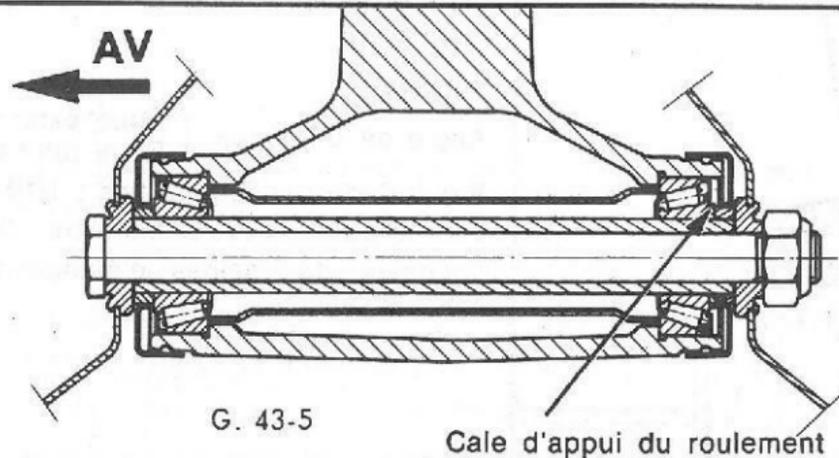
ESSIEU AVANT

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.



G. 45-3 b



G. 43-5

Cale d'appui du roulement

ESSIEU ARRIERE

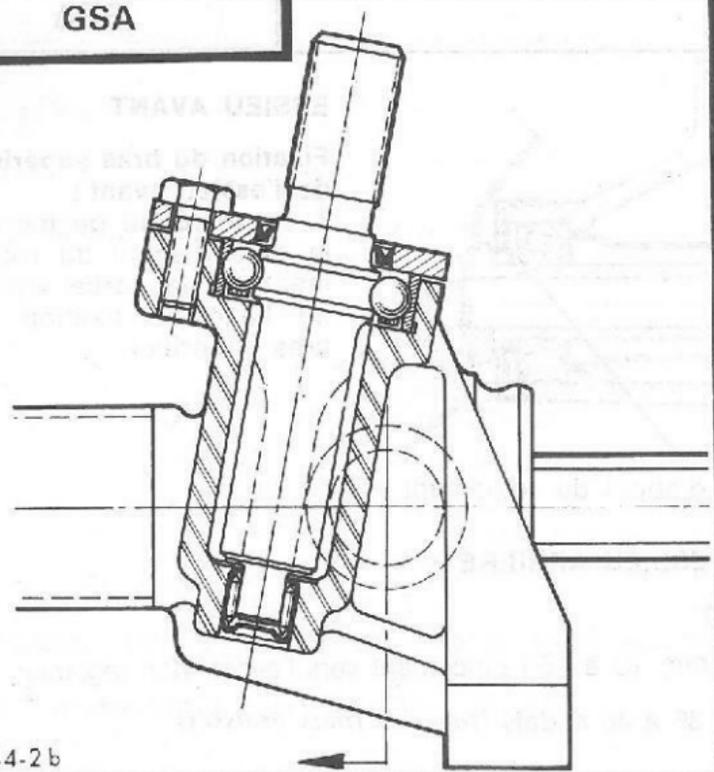
Carrossage (non réglable) : $0^\circ \pm 40'$.

Parallélisme : 9/72 \rightarrow : 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*).

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

GSA



G. 44-2b

DIRECTION

Réglage :

Angle de braquage $\left\{ \begin{array}{l} \text{Roue extérieure : } 34^{\circ} \text{ à } 37^{\circ} \\ \text{Roue intérieure : } 40^{\circ} \text{ à } 45^{\circ} 30' \end{array} \right.$

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.

SUSPENSION

GSA

Blocs pneumatiques et amortisseurs (voir page 182).

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 :

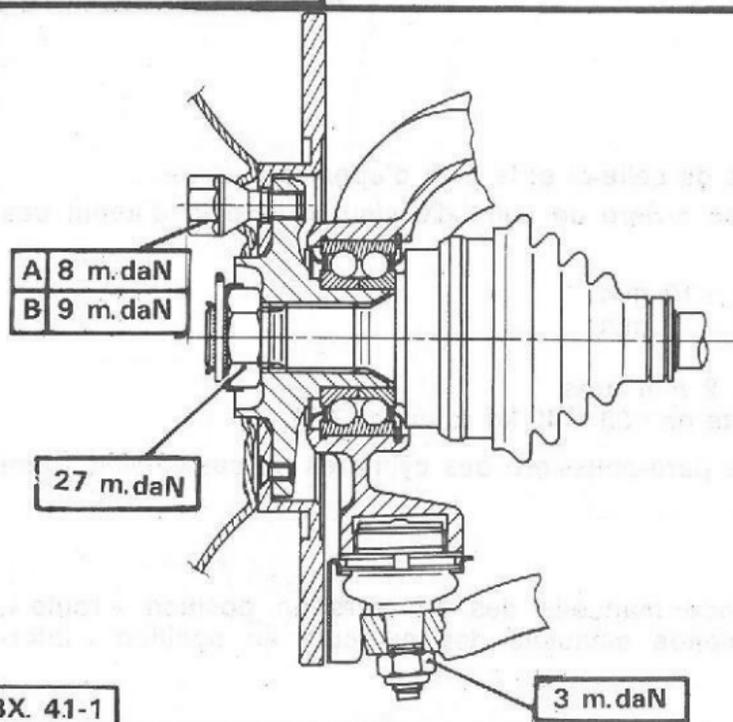
- 7 cm³ dans chaque pare-poussière avant
- 25 cm³ dans chaque pare-poussière arrière

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.

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

BX TT

ESSIEU AVANT



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	Direction	
	mécanique	assistée
Roue intérieure : ...	42°	40°
Roue extérieure : ...	$33,7^\circ$	$32,6^\circ$

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. 41-1

3 m.daN

ESSIEU ARRIERE

BX TT

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**.

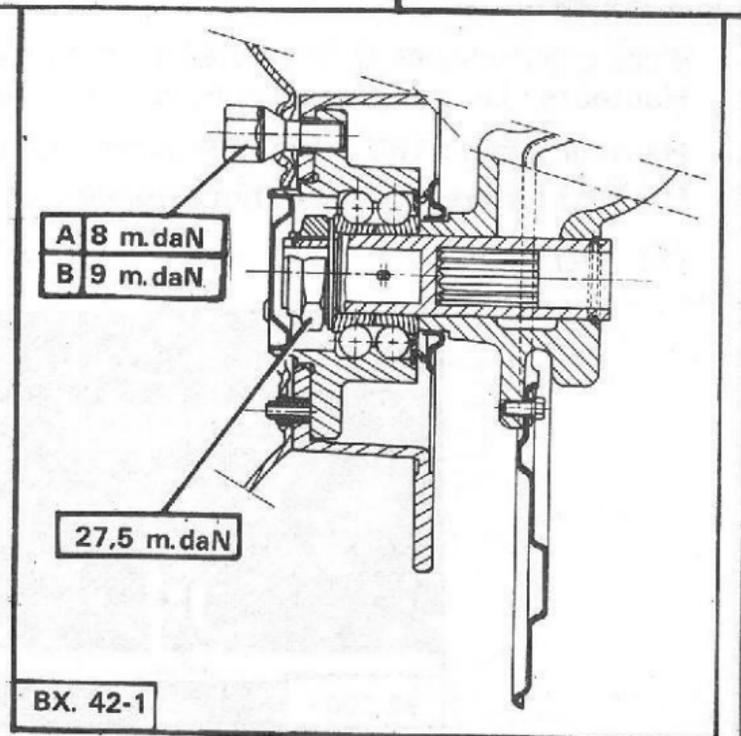
Serrage des écrous de roue :

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 ».



BX TT

SUSPENSION

Blocs pneumatiques et amortisseurs (voir page 183).

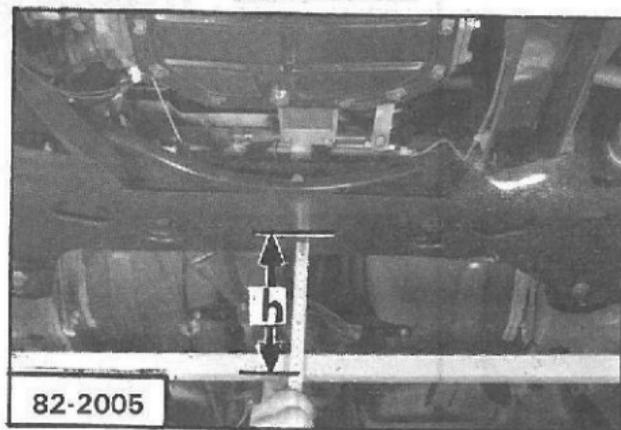
Hauteurs : Le réglage des hauteurs doit s'effectuer véhicule en position « route » et moteur tournant au ralenti.

Hauteur avant : $160 \pm 8 \text{ mm}$ mesurée sous la traverse arrière de l'unit d'essieu avant et le plan d'appui des roues. **Fig. ①**

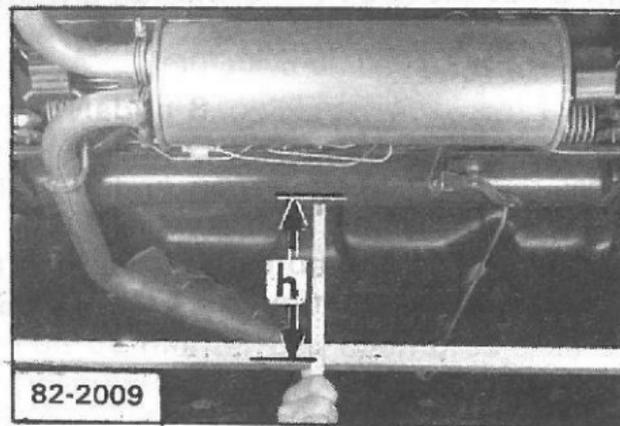
Hauteur arrière : $214 \pm 8 \text{ mm}$ mesurée sous le tube de traverse de l'unit d'essieu arrière et le plan d'appui des roues.

Fig. ②

①



②



DIRECTION

BX TT

Angle de braquage } Roue extérieure :
 } Roue intérieure :
 Rapport de démultiplication :
 Jeu du poussoir de crémaillère (au point de jeu mini) : ...
Position de montage de la direction en ligne droite :
 Branche du volant :
 Bride du pignon :
 Côte de pré réglage des biellettes L :

BX 14 - 16

BX 19

BX Dir. Assistée

33,7°
42°

32,6°
40°

1/20
0,05 mm

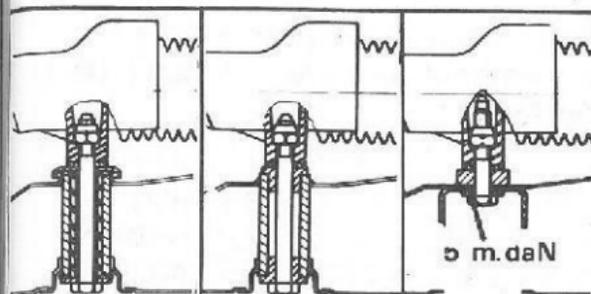
1/23
0,05 mm

1/15.5
0,05 mm

parallèle au carter direction
355 mm

verticale - basse

perpendiculaire au carter
355 mm

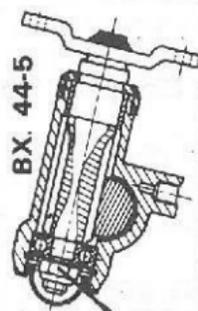


BX 14
7/83

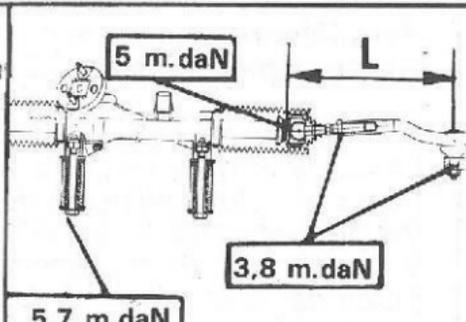
BX 16
7/83

BX TT
7/83

BX. 44-23

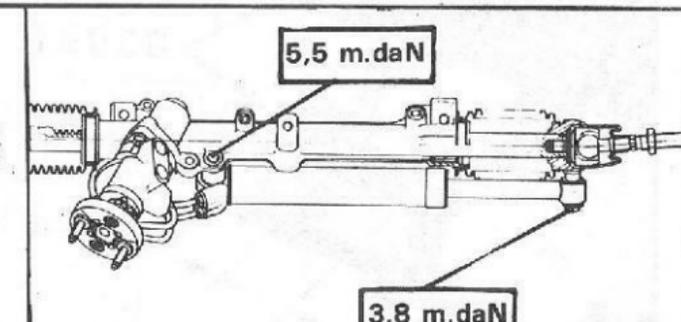


BX. 44-5
3,9 m.daN



5,7 m.daN

BX. 44-1

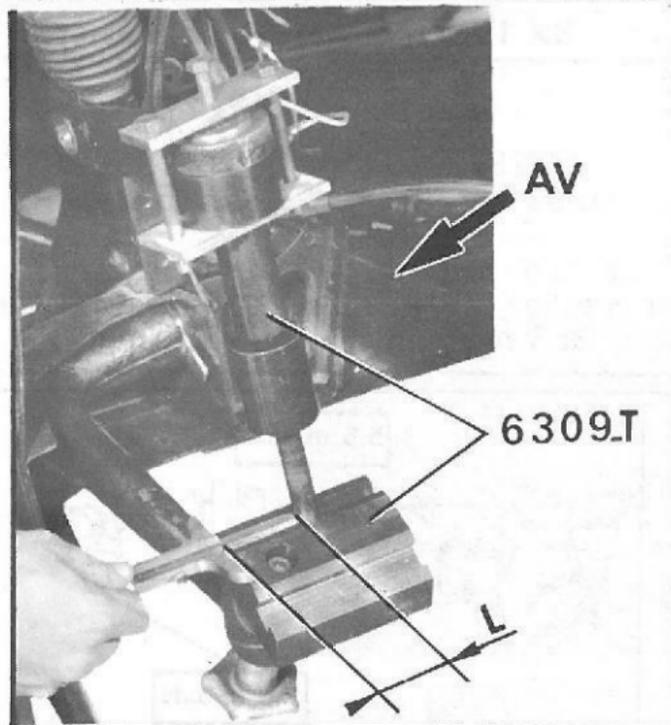


3,8 m.daN

BX. 44-11

CX

ESSIEU AVANT



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

ESSIEU ARRIERE

CX

Carrossage (non réglable) : 0° 0 (écart maxi 12' entre côté droit et gauche)
 $-24'$

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

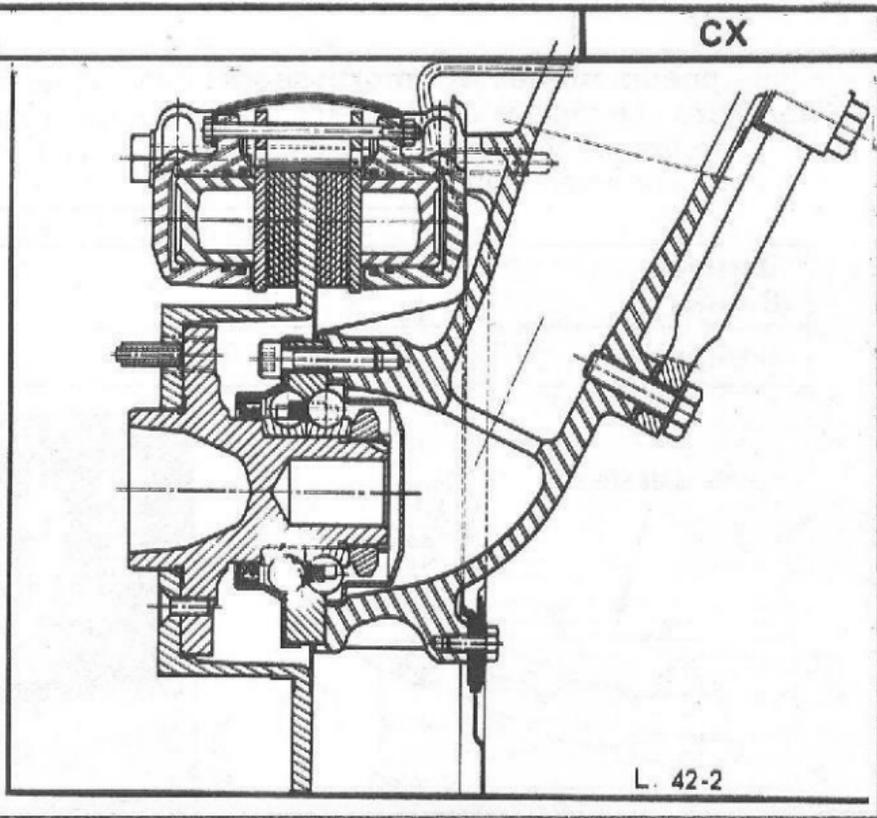
Le contrôle de ces valeurs s'effectue moteur tournant, les hauteurs étant réglées.

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



L. 42-2

CX

SUSPENSION

Blocs pneumatiques et amortisseurs : (voir pages 184 à 186).

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

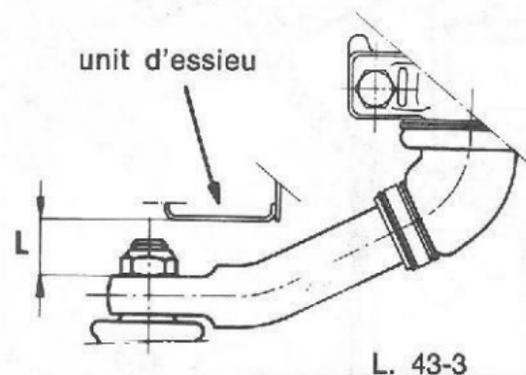
Les hauteurs avant sont mesurées entre le dessous du point « a » de l'unit d'essieu et le plan d'appui des roues.

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

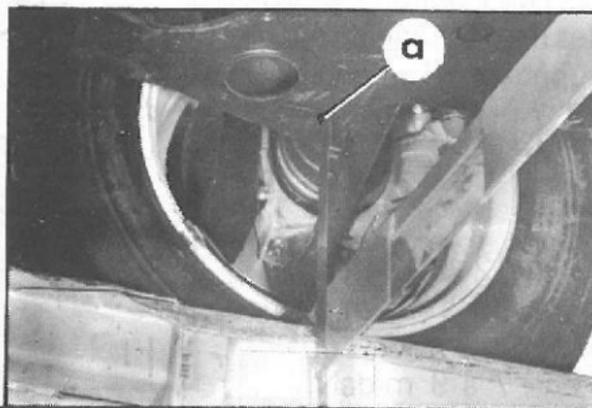
	Hauteurs avant	Hauteurs arrière
Berlines Breaks	165 ± 8 mm	215 ± 5 mm 210 ± 8 mm
Berlines (Pneus TRX)	155 ± 8 mm	205 ± 5 mm

Réglage latéral de la barre anti-roulis :

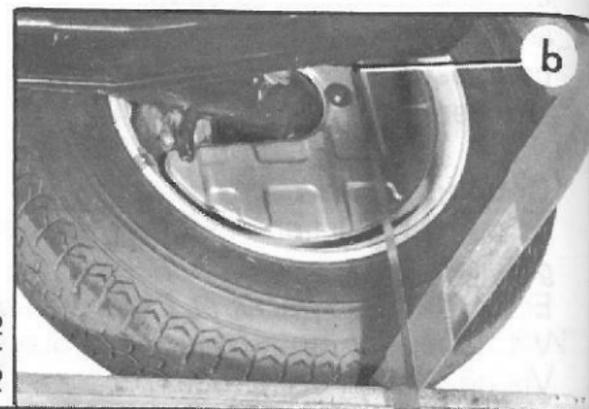
La cote L doit être identique de chaque côté à ± 2 mm.



13 447



13 449



DIRECTION

CX

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

Direction mécanique - DIRAVI TURBO (4/83 →)

DIRAVI (7/81 →)

Braquage

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

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

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

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

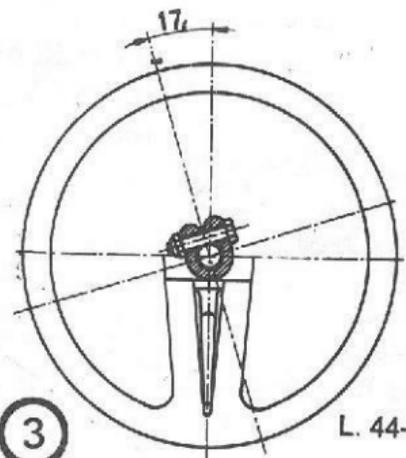
Avant de déposer une direction assistée, la placer en position « ligne droite » :

1. La goupille (1) $\phi = 6,5$ mm dans le pignon de crémaillère, Fig. ①

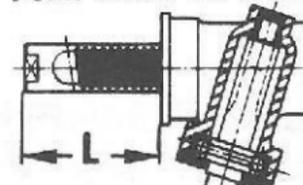
2. L'écrou 6454-T sur le boîtier de commande, à la place du volant, Fig. ②. Montage :

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



Point milieu de crémaillère



L gauche = L droite

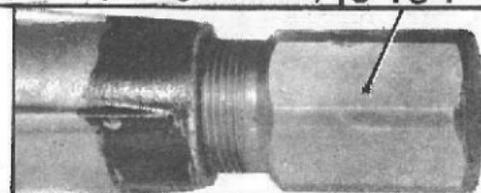
①



L.44-1

Emploi impératif (serrage modéré) 6454-T

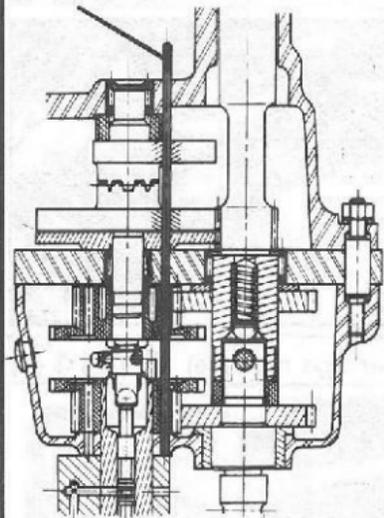
②



CX

DIRECTION

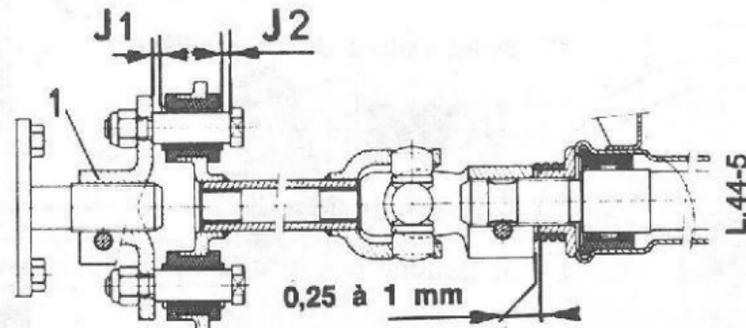
6455-T



L. 44-28

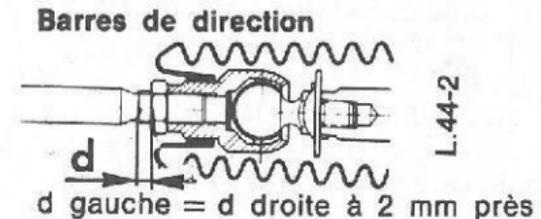
Boîtier de commande : En cas de rotation involontaire des arbres de commande, utiliser la pige 6455-T.

Placer 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 (toujours dans le même sens) et essayer à chaque tour. voir N.I. 55 MA.



Direction mécanique seulement
Jeu entre cardan et entretoise de tube fixe

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



DIRECTION

CX

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 :

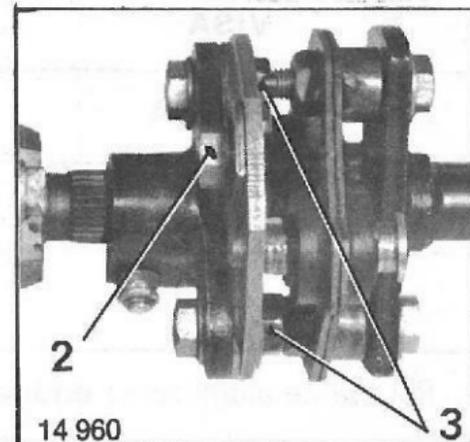
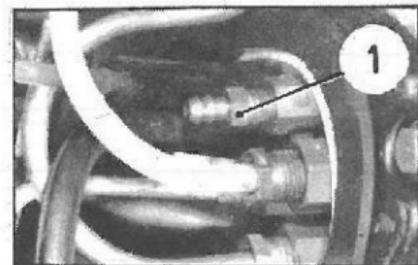
De la position  à la position « haute » : 0 à 1 mm de pincement

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

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

		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 réglette).



TOUS TYPES		COUPLES DE SERRAGE DES ROUES	
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 ».

MAITRE-CYLINDRE - CYLINDRES DE ROUE

A

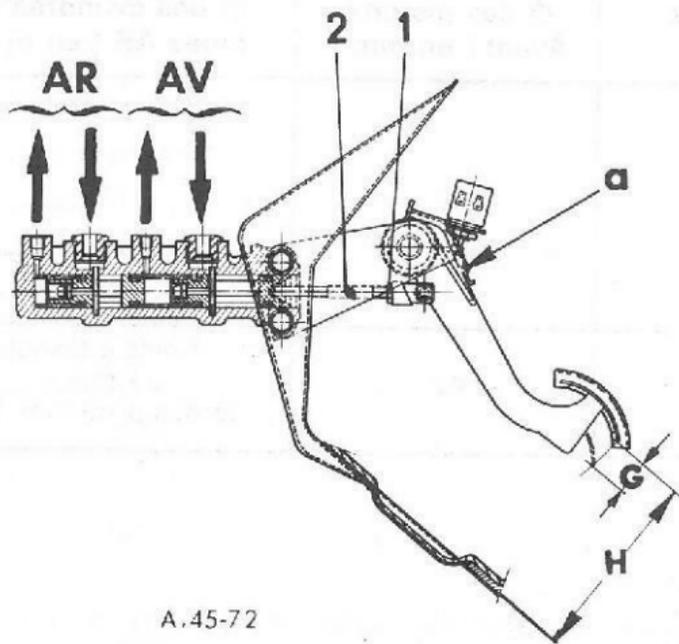
Véhicules	Dates	Diamètre du maître-cylindre (en mm)	ϕ des pistons Avant (en mm)	ϕ des cylindres de roues AR (en mm)
Dyane 6	(7/77 —► 7/83)	Double circuit 17,5	42	16
2 CV 6	(7/81 —►)			
Méhari	(7/77 —►)			
Acadiane	(10/79 —►)			19
Méhari 4 × 4	(12/79 —► 7/83)	Double circuit 20,6	42	Freins à disque à l'arrière ϕ des pistons = 30

Liquide de frein : Règle générale sur véhicules A :

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

A

FREINS A DISQUE A DOUBLE CIRCUIT



A.45-72

Méhari (7/77 →)

Méhari 4 × 4 (12/79 → 7/83)

Acadiane (10/79 →) avec limiteur. (voir page 169) } Voir dessin

2 CV 6 (7/81 →)

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.

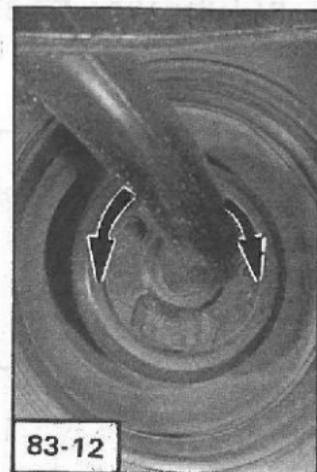
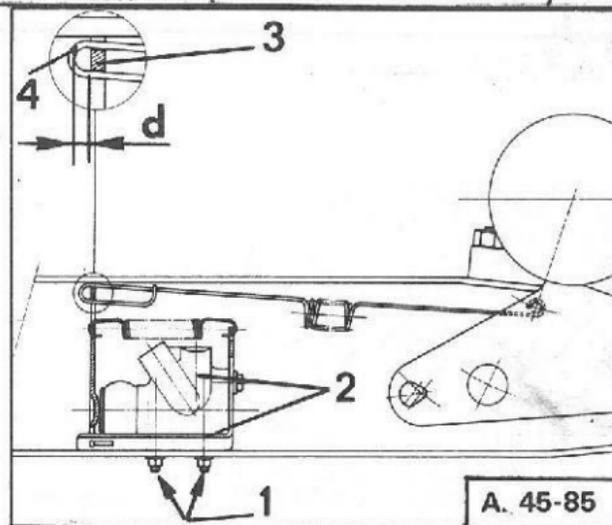
FREINAGE : DISQUES A L'AVANT ET TAMBOURS A L'ARRIERE (DOUBLE CIRCUIT)

A

Véhicules	ϕ des disques	ϕ des tambours
2 CV 6 (7/81 ->)		
Dyane 6-Méhari (7/77 ->)	244 mm	180 mm
Acadiane (2/78 ->)		
Méhari 4 x 4 (12/79 -> 7/83)		

Rectification des tambours : 2 mm maxi au diamètre.

Acadiane	:(d)	= 5 à 5,5 mm = 0 à 1 mm (-> 11/81)
Réglage de limiteur : Méhari 4 x 4	:(d)	} = 3 à 4 mm (11/81 ->) avec limiteur seul.

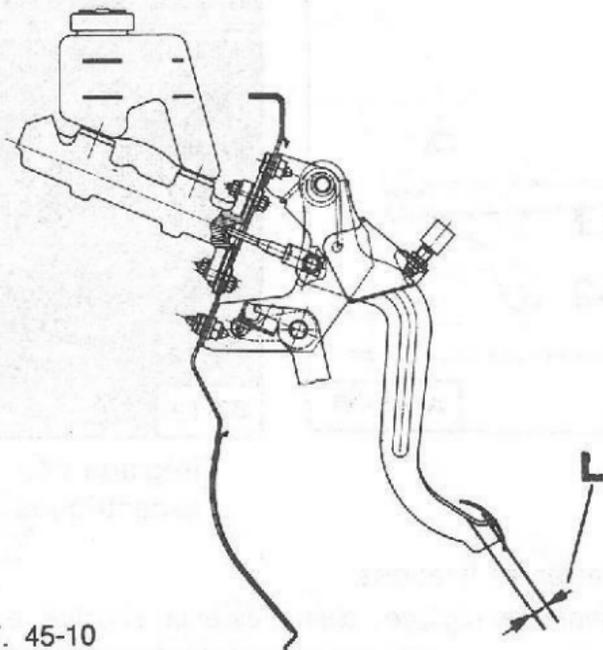


Réglage des excentriques

Actionner la pédale de frein. La maintenir enfoncée.

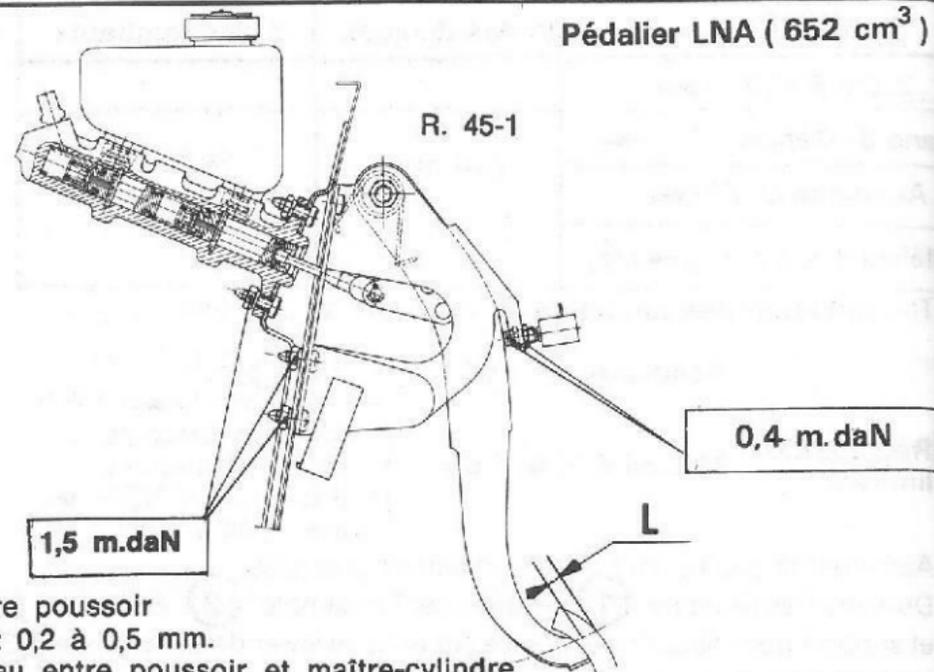
Desserrer les fixations ① et déplacer l'ensemble ② limiteur et support pour obtenir la distance (d) entre le levier de commande ③ et le ressort ④. Serrer les fixations.

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.

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

V. 45-10

FREINS

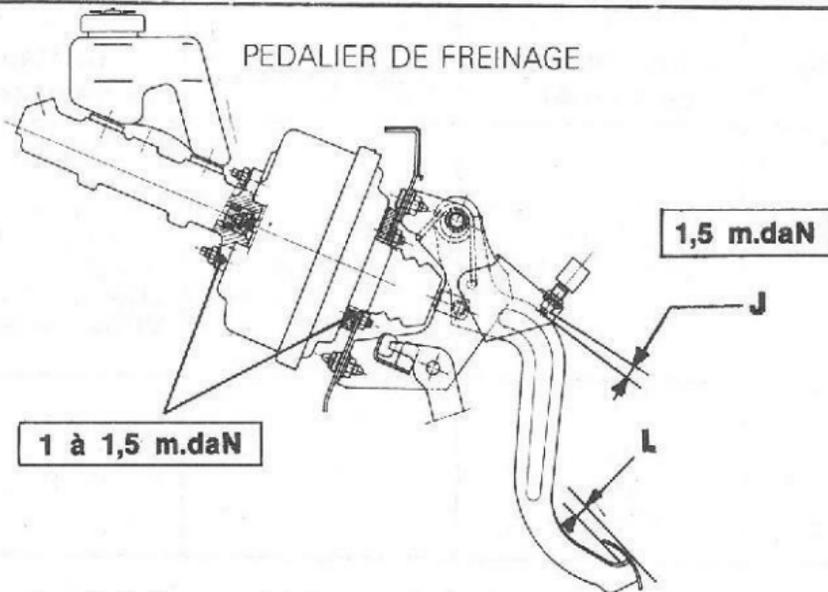
Pédalier LNA (652 cm³)

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 - LIMITEUR DE FREINAGE - DEPRESSION

LNA 11 RE - VISA 11 RE - GT - CHRONO

V. 45-11



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

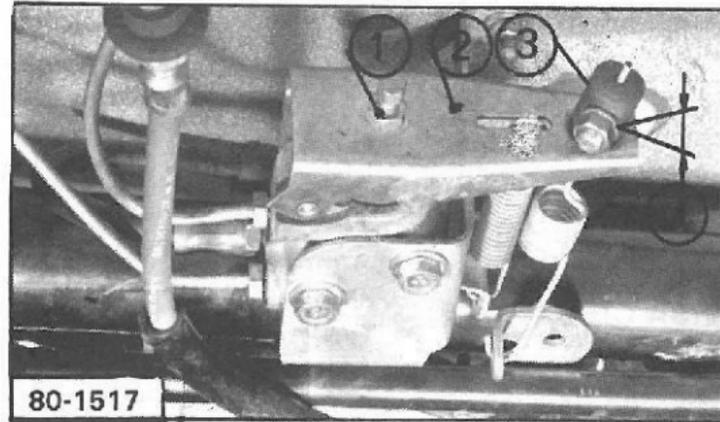
LNA 11 RE : L'ensemble maître-cylindre-système à dépression est en position horizontale, le réservoir de liquide de frein est fixé par le passage de roue.

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 $1,5 \text{ mm}$ entre la face d'appui du serre-câble et le levier (2).

NOTA :

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



Contrôle de la dépression : Le manomètre OUT 20 4073-T intercalé entre la source de dépression et le master VAC doit indiquer une dépression égale ou supérieure à **500 mm/Hg** ou **700 mbar** lors de la chute de régime de 4500 tr/mn au ralenti, (moteur chaud).

LNA - VISA Tous Types		FREINS				
Véhicules	ϕ du maître-cylindre	ϕ des pistons des étriers AV	Epaisseur du disque	ϕ des cylindres de frein AR	ϕ des tambours	Limiteur de freinage AR
LNA LNA 11 E VISA Cb et Sp. VISA L - 11 E	17,5 mm (CITROËN)	45 mm (CITROËN) 2 pistons	9 mm 7 mm minimum	20.6 mm (DBA ou GIRLING)	180 mm (181 mm maxi après rectification)	Non asservi à la charge. LNA : repère S VISA : repère K
LNA 11 RE	1,75 mm + Master-VAC (DBA)					
VISA { Super E 11 RE	19 mm + Master-VAC (DBA)	48 mm (TEVES)	10 mm 8 mm minimum	22 mm (DBA ou GIRLING)		Asservi à la charge Repère P .
VISA CHRONO VISA GT						

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 \longrightarrow) : 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.

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 :

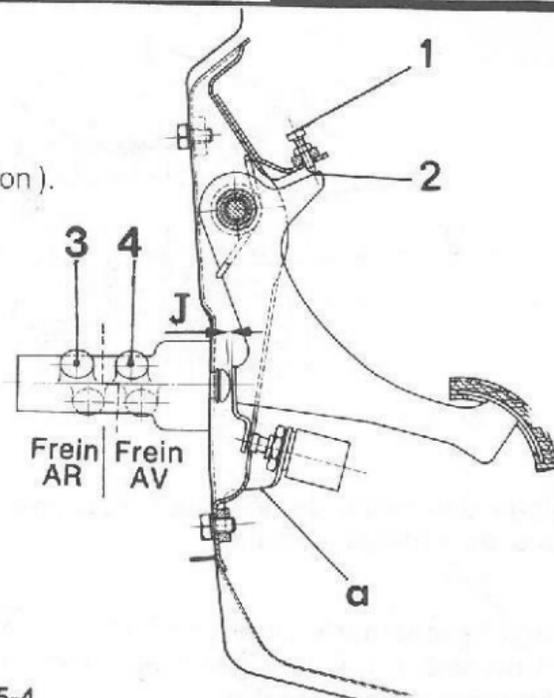
- a) **Pédalier équipé d'une vis de réglage** : agir sur la vis (1) pour obtenir entre pédale et doseur, un jeu $J = 0,1$ à $0,5$ mm.
- b) **Pédalier sans vis de réglage** : griffer la tôle (2) pour obtenir entre pédale et doseur un jeu $J = 0,1$ à $0,5$ mm.

REGLAGE DU CONTACTEUR DE STOP :

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

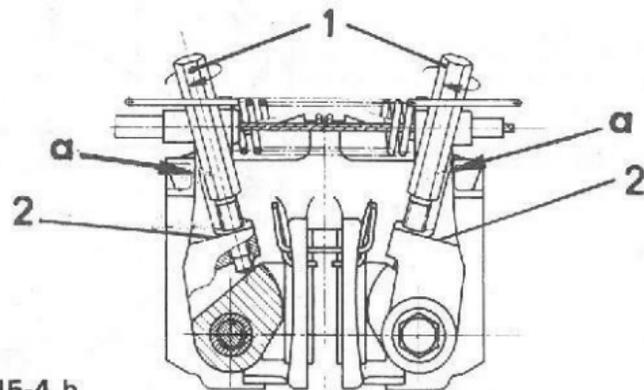
Griffer la patte support « a » pour réaliser cette condition.

PURGE DES FREINS : (voir pages 180 et 181)



G. 45-4

GSA



BX. 45-4 b

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

Avant	Arrière	Épaisseur 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

BX TT

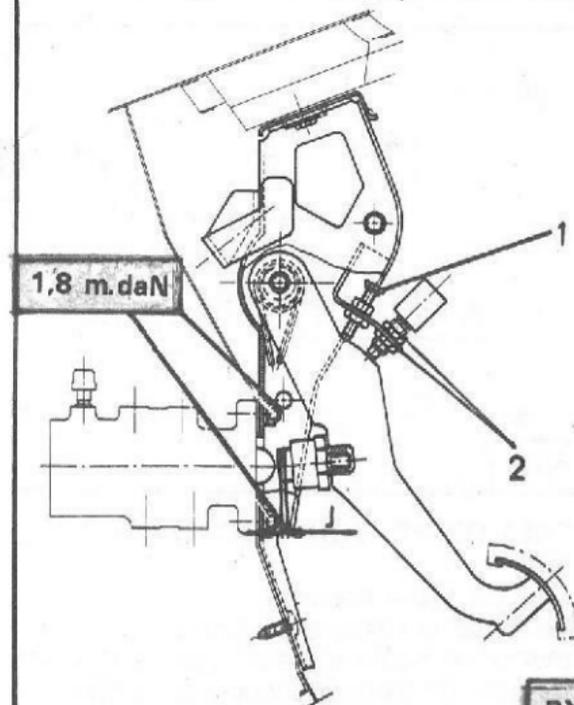
Réglage de la garde de la pédale :

Régler la vis (1) de façon à obtenir un jeu $J = 0,1$ à 1 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 :

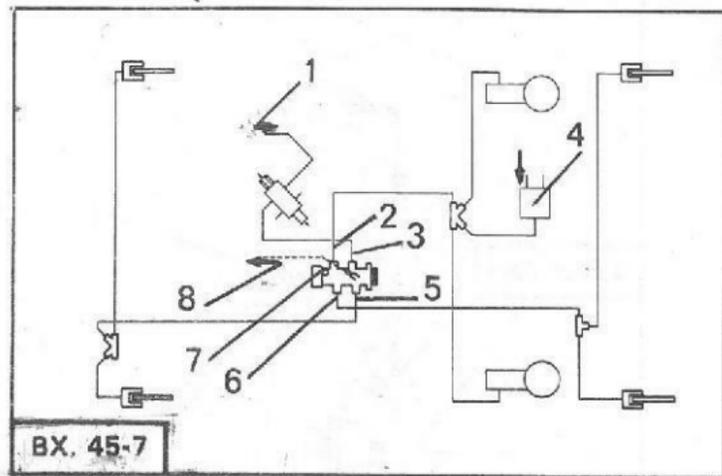
Agir sur les écrous (2) pour réaliser cette condition.



BX. 45-14

BX TT

FREINAGE



BX. 45-7

SCHEMA DE PRINCIPE DU CIRCUIT DE FREINAGE.

LEGENDE

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

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

FREINS	AVANT	ARRIERE
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

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**.

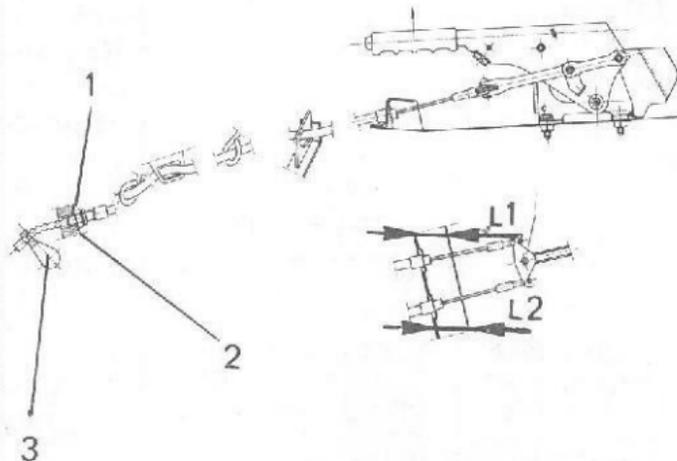
En aucun cas la course du levier du frein à main ne doit être réglée par les câbles.

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).

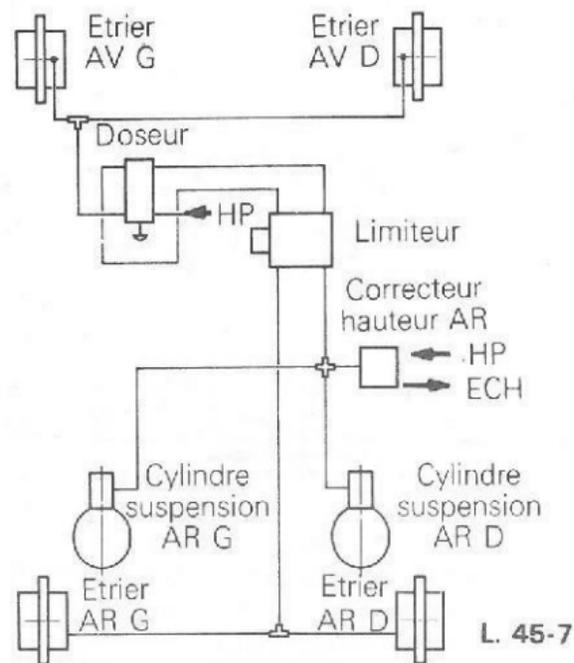
La poignée étant au repos, en aucun cas les plaquettes ne doivent être sollicitées quel que soit l'angle de braquage des roues. Après quelques manœuvres de la poignée, vérifier que les conditions ci-dessus sont toujours respectées.



BX. 45-5

CX

FREINAGE



A partir de 7/83 toutes les berlines sont équipées d'un doseur-compensateur de freinage. Les breaks Tous Types sont toujours équipés d'un doseur sans compensateur et du limiteur de freinage (voir dessin).

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 179).

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 179).

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	
Sens de rotation	Excentrique extérieur	Excentrique intérieur	Excentrique intérieur	Excentrique extérieur
		 vers le haut	 vers le bas	 vers le haut

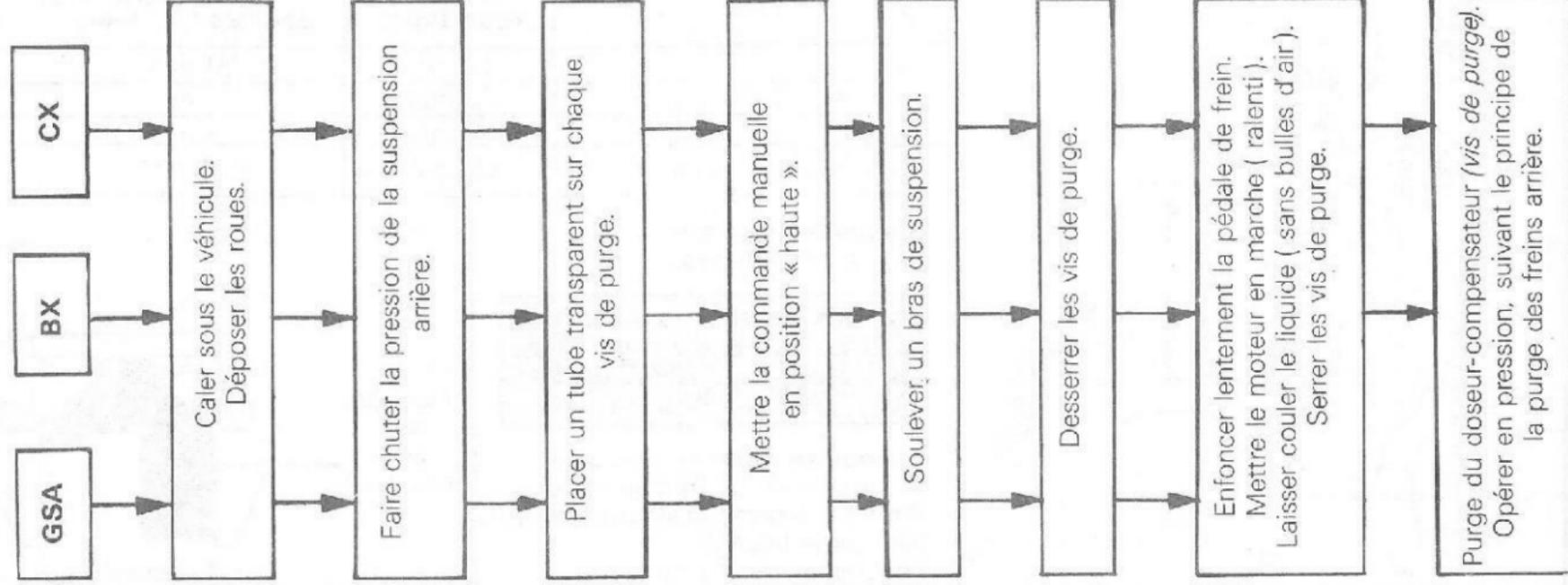
(Sens horloge vu de l'arrière du pivot)

GSA - BX - CX

PURGE DES FREINS

Freins arrière

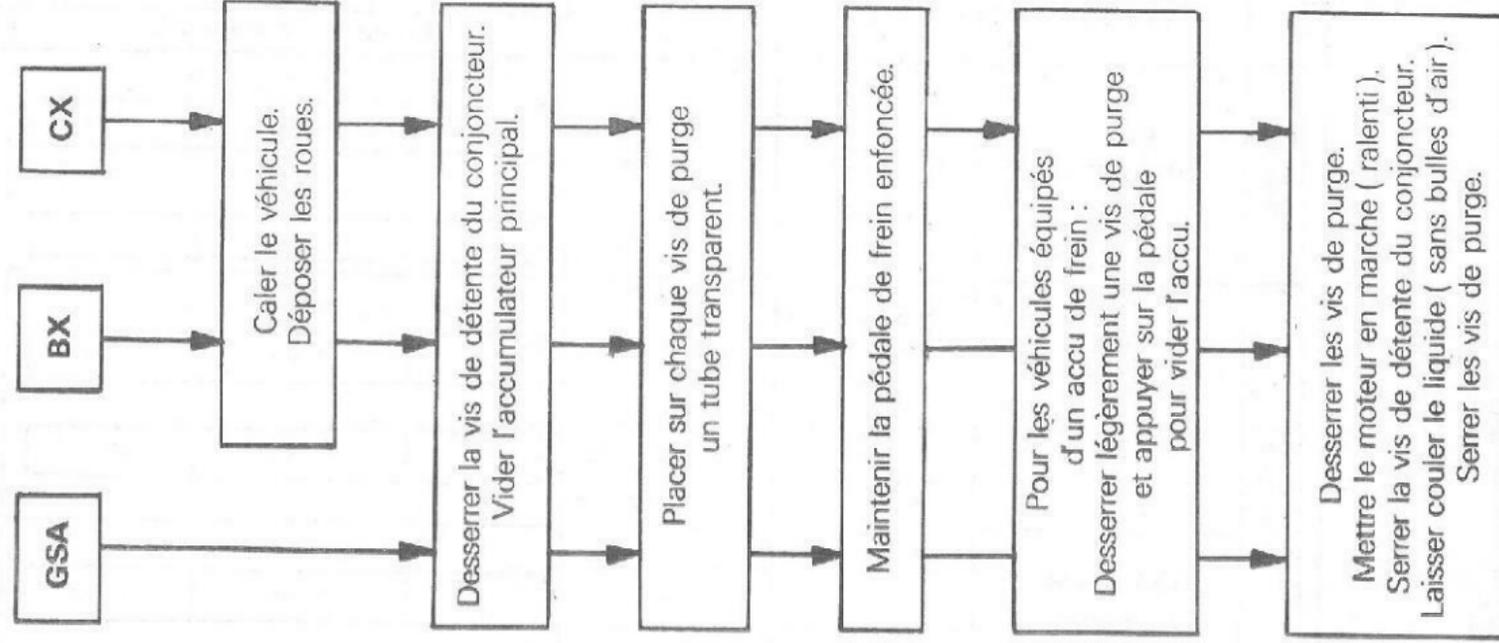
La purge des freins arrière s'effectue sous pression.



Freins avant

PURGE DES FREINS

GSA - BX - CX

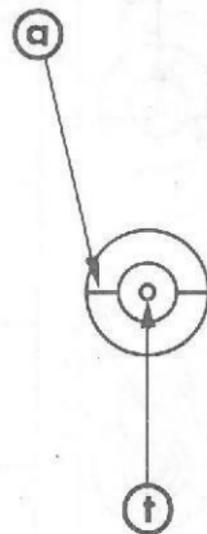


GSA		BLOCS PNEUMATIQUES - AMORTISSEURS								
	Véhicules	Type	Tarage (bar)	Repères						
				Couleur sur étiquette			Sur amortisseur			
	Avant	GSA Tous Types	Tôle emboutie 400 cm ³	55 ⁺⁵ -10	Pays froids et Grande-Export. :			Sans repère φ t = 1,5 mm		
		<table border="1"> <tr> <td>vert</td> <td>marron</td> <td>vert</td> </tr> </table>			vert	marron	vert			
	vert	marron	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) φ t = 1,1 mm			
	<table border="1"> <tr> <td>bleu</td> <td>marron</td> <td>blanc</td> </tr> </table>			bleu	marron	blanc				
bleu	marron	blanc								
	GSA Break Entreprise			<table border="1"> <tr> <td>bleu</td> <td>marron</td> <td>violet</td> </tr> </table>			bleu	marron	violet	Sans repère φ t = 1,1 mm
bleu	marron	violet								

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	Or	1 rainure (a) (voir schéma) φ t = 1,8 mm
				Vert	Marron	Or	
Arrière	400 cm ³	40 $\begin{smallmatrix} +5 \\ -10 \end{smallmatrix}$ bars	35 mm	Bleu	Bleu	Or	Sans repère φ t = 1,1 mm
				Bleu	Marron	Or	



CX TT

BLOCS PNEUMATIQUES AVANT - AMORTISSEURS

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

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

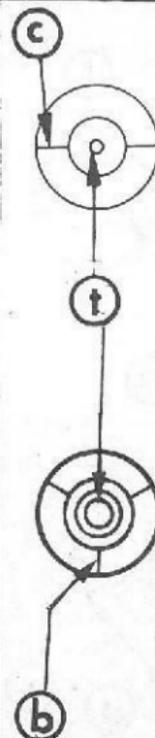
BLOCS PNEUMATIQUES AVANT - AMORTISSEURS

CX TT

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

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

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



CX TT

BLOCS PNEUMATIQUES ARRIERE - AMORTISSEURS

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

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

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	62 $\begin{smallmatrix} +2 \\ -32 \end{smallmatrix}$ bars
BX						
CX Embrayage assisté (→7/83)						
CX TT sauf embrayage assisté					110 à 130 bars	

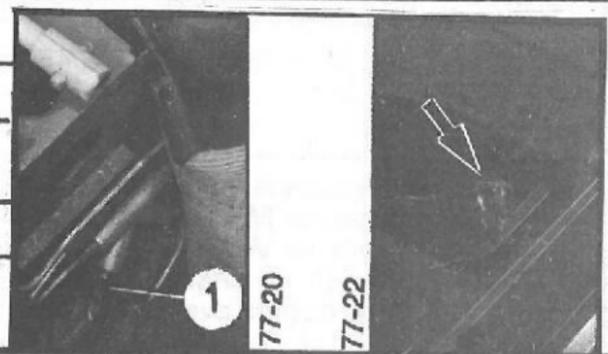
BX Direction assistée : Conjoncteur-disjoncteur spécifique (alimentation répartiteur de débit)

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.



A - LNA - VISA		ALTERNATEURS - REGULATEURS			
Véhicules	Alternateur	Régulateur	Vitesse Alt./Mot.	Débit tr/mn moteur	Régulation (à chaud)
A TT	DUCELLIER 7532 E PARIS-RHONE A 11 M 12 FEMSA ALN 12-1 ISKRA AAG 0702	DUCELLIER 8366 (2 CV) DUCELLIER 8347 (Dyane) PARIS-RHONE 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 3 CV LNA	DUCELLIER 512 008 PARIS-RHONE A 12 M 17 (7/80 → 2/83) PARIS-RHONE A 12 R 43 ■ (2/83 →)	DUCELLIER 511 004 PARIS-RHONE YL 143 (7/80 → 2/83) PARIS-RHONE YL 149 (2/83 →)	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 ■	13,8 à 14,5 volts à 22° C à 3000 tr/mn moteur
VISA 3 CV	LUCAS 17 ACR FEMSA 12 X 28	FEMSA 33 544			
VISA 11 LNA 11 VISA GT	PARIS-RHONE A 12 R 45 DUCELLIER 514 013	PARIS-RHONE YL 149 DUCELLIER 511 011	2/1	Sous 13,5 volts 20 A à 900 tr/mn 28 A à 1500 tr/mn 38 A à 4000 tr/mn	

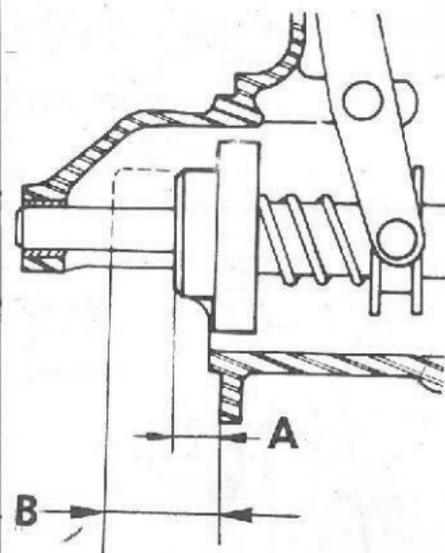
- NOTA : 1. Véhicules **A TT** sauf **Méhari** : Régulateur électromagnétique - Voltmètre thermique.
Véhicules **Méhari** : Régulateur électromagnétique - Voyant de charge avec système électronique incorporé.
Véhicules **VISA TT - LNA** : Régulateur électronique incorporé à l'alternateur - Voyant de charge.
2. **Voyant de charge** : S'allume pour un manque ou un excès de charge. (Voir page 197).
3. **Alternateur avec REI** (7/80 →) : Connecteur sur régulateur avec fiche de 5 mm (+) et fiche de 6,3 mm (lampe).

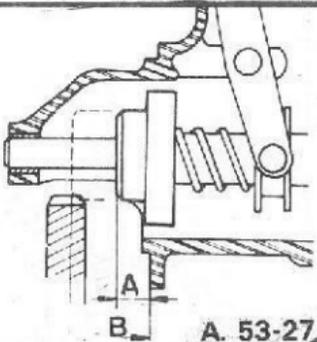
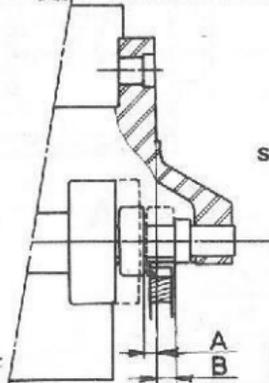
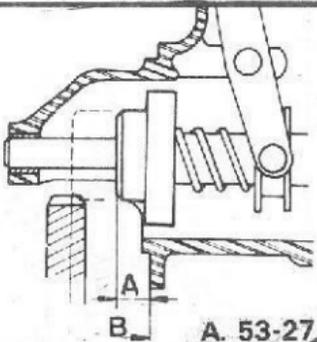
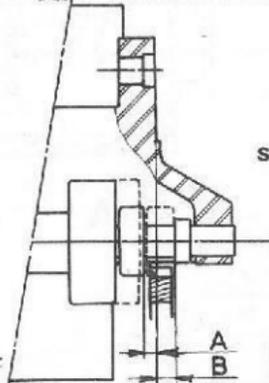
DEMARREURS

A - LNA - TT VISA Spécial ou Club

Véhicules	Démarreur	φ mini collecteur	I absorbée couple bloqué	Réglage lanceur	
				A mm maxi	B mm mini
A TT	DUCELLIER 6202	collecteur plat	310 A	21,5 ± 0,5	31 ± 0,5
	PARIS-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 650	FEMSA MTA 12-40		325 A	21,5	
	MAGNETI MARELLI 63 220 505			19,2	31,1
VISA 650	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

A. 53-27



LNA 11 - TT VISA 11 - BX		DEMARREURS				
	Véhicules	Démarreur	φ mini collecteur	I absorbée couple bloqué	Réglage lanceur	
					A mm maxi	B mm mini
	LNA 11 VISA 11	DUCELLIER 6220		400 A	16	27 ± 0,5
		BOSCH A 001 208 226			15,7	28,2 ^{+0,8} -0,5
	VISA GT BX - BX 14	PARIS-RHONE D 9 E 64		350 A	15,75	26,64
		BX 16	DUCELLIER 534 039 A		310 A	3,8 mini
PARIS-RHÔNE D 9 E 48			350 A	4,02 mini	5,4 mini	
BOSCH A 001 208 316			330 A	5 ^{+0,8} -1 mini	8,5 ^{+0,8} -0,5 mini	
	BX 19	MELCO M 001 T 50 172		670 A	5,5 ± 1 mini	7,5 ± 1 mini
		BOSCH G 001 314 034		600 A	5 ^{+0,8} -1 mini	8,5 ^{+0,8} +0,5 mini

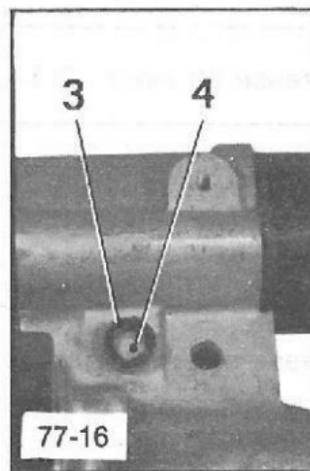
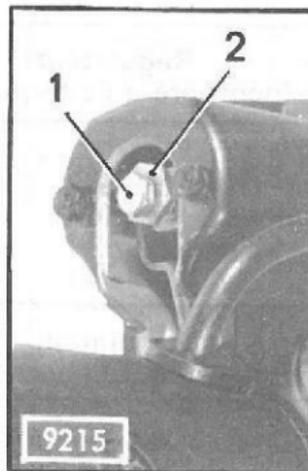
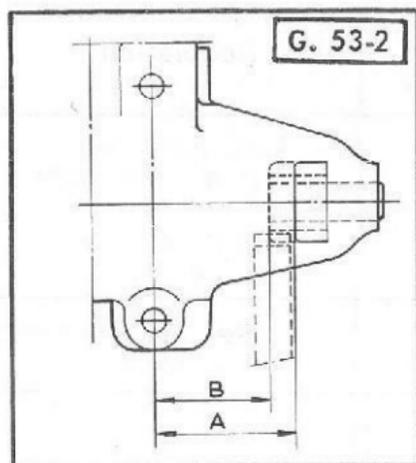
ALTERNATEURS A REGULATEUR INCORPORE

GSA - BX

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 9 AR 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 BX 19	MELCO A 002 T 26 391 BOSCH 0120 489157158		MELCO A 866 T 03 870 BOSCH 1197 311 100	

GSA

DEMARREURS (Position lanceur)



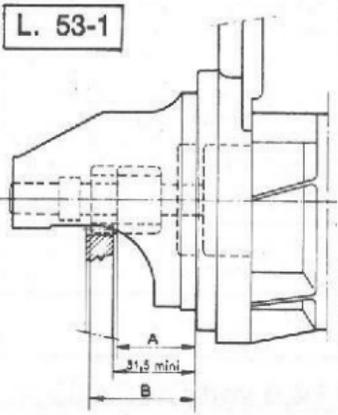
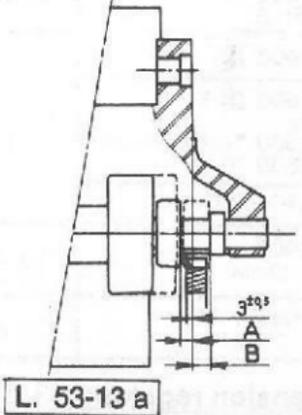
	DUCELLIER 532 016 A	FEMSA MOB 12-2	PARIS-RHÔNE D 8 E 155
A	46,8 mini	46,8 mini	46,8 mini
B	37,3 maxi	37,3 maxi	37,3 maxi

REMARQUES : **Démarrateurs DUCCELLIER** : 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.

Démarrateurs 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.

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 (→ 12/83) PARIS-RHONE D 8 E 140 (→ 12/83)	4,7 mini	6,1 mini	 <p>L. 53-1</p>	 <p>L. 53-13 a</p>
	PARIS-RHONE D 9 E 70 (12/83 →)	7 maxi	4,8 mini		
CX 2400 CX 2500 IE	DUCELLIER 534 009 (1/80 →) PARIS-RHONE D 9 E 21 (1/80 →) MELCO M 002 T 50 481	30,5 maxi	43,7 mini		
CX 2500 Diesel	PARIS-RHONE D 11 E 177 (5/80 →) DUCELLIER 538 006	29,9 maxi	39,5 mini		
CX 2500 Turbo Diesel	BOSCH 001 218 003	30 maxi	41 mini		

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 (sauf Climat)	72 A	SEV PARIS-RHONE A14 N22 (7/80 →)	YL 139	2.12/1	35 A	62 A	70 A	72 A	
		DUCELLIER 516 016 (1/83 →)	511 008		31 A	59 A	66 A	68 A	
CX moteur 829 (Climat 7/80 →)	80 A	PARIS-RHONE A 14 N 10	YL 139		750 tr/mn 41 A	1420 tr/mn 66 A	2840 tr/mn 75 A	3790 tr/mn 77 A	
CX 2500 Di sauf BV 5	72 A	PARIS-RHONE A 14 N 42 DUCELLIER 516 013	YH 1639 511 008	2.54/1	39 A 800 tr/mn	59 A 1180 tr/mn	66.5 A 2360 tr/mn	68 A 3160 tr/mn	
CX 2400 IE	80 A	PARIS-RHONE A 14 N 2 (7/80 → 7/83) PARIS-RHONE A 14 N 55 (7/83 →)	YL 140 YH 1639	2.03/1	920 tr/mn	1480 tr/mn	2960 tr/mn	3950 tr/mn	
CX 2500 Di BV 5 Climat				2.35/1	900 tr/mn 39 A	1280 tr/mn 66 A	2550 tr/mn 75 A	3400 tr/mn 77 A	
CX 2500 Turbo Diesel CX 2500 IE				2.18/1	860 tr/mn	1380 tr/mn	2750 tr/mn	3680 tr/mn	
CX 2400 BVA									
CX 2400 Super Climat.	100 A	PARIS-RHONE A 14 N 26 (7/82 →)	YL 418	2.18/1	900 tr/mn 52 A	1850 tr/mn 82 A	2750 tr/mn 90 A	3700 tr/mn 94 A	
CX moteur 829 Super Climat.	100 A	PARIS-RHONE A 14 N 49	YL 418	2.12/1	860 tr/mn 42 A	1430 tr/mn 75 A	2860 tr/mn 90 A	3820 tr/mn 94 A	

Tension régulées : 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.

CIRCUIT DE CHARGE

Tous types sans régulateur incorporé

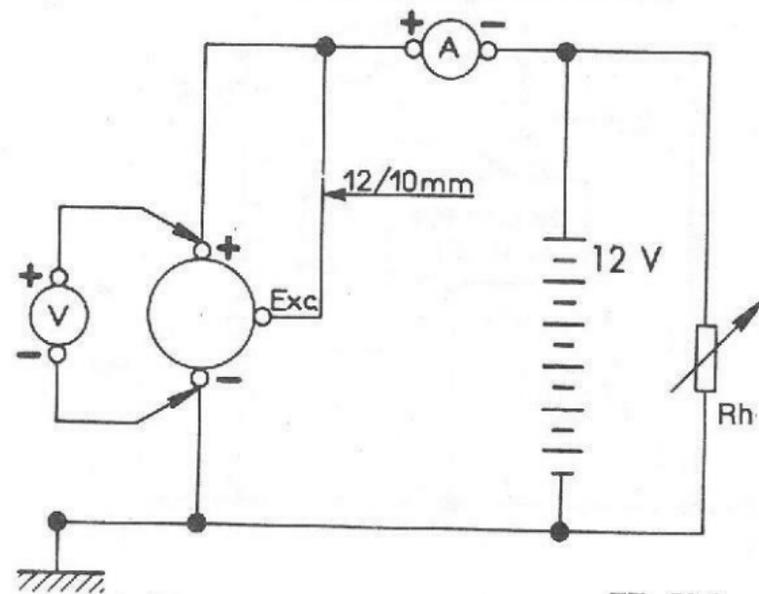
CONTROLE DU DEBIT D'UN ALTERNATEUR

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

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

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

Schéma de montage de contrôle

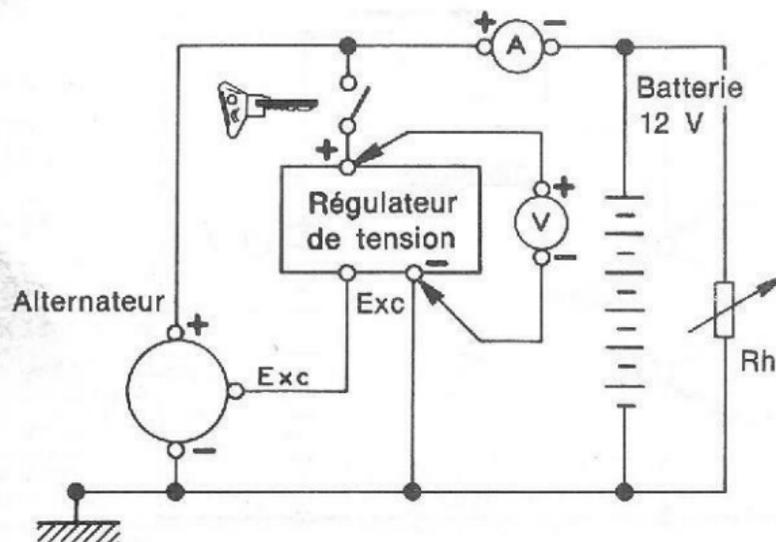


TT. 53-2

Tous types sans régulateur incorporé

CIRCUIT DE CHARGE

Schéma de montage de contrôle



TJ. 53-1

CONTROLE D'UN REGULATEUR DE TENSION

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

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

CIRCUIT DE CHARGE

Tous Types avec régulateur incorporé

CONTROLES (Batterie bien chargée) :

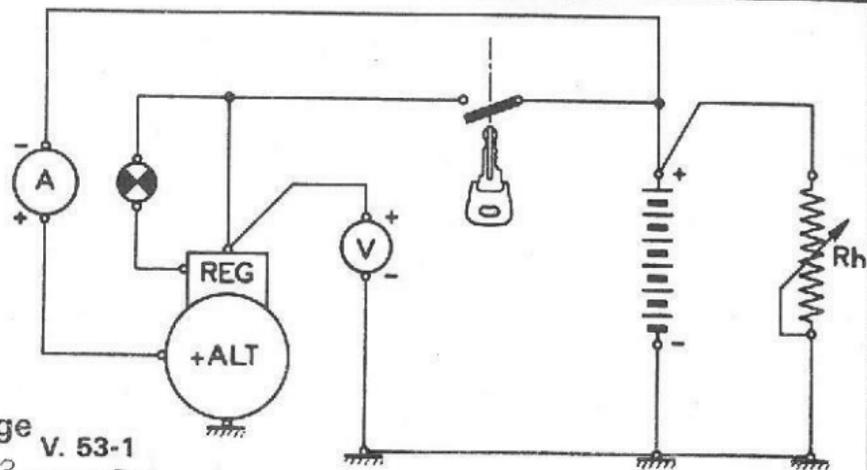
Réaliser le branchement des appareils de contrôles : voltmètre, ampèremètre, rhéostat.

Débit :

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

Régulation :

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

**Voyant de charge**

V. 53-1

		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		

AM 83

AM 83

		10	15,4	
Tension	Témoin	allumé	éteint	allumé
Tension	Témoin	allumé	éteint	allumé
		9	15,4	

THE UNIVERSITY OF CHICAGO



100	100	100	100	100
100	100	100	100	100

100	100	100	100	100
100	100	100	100	100

NOTES TECHNIQUES ET D'INFORMATION REPARATION

Véhicules	Date	Numéro	Note	Objet
2 CV - Acadiane Méhari 4 X 2	27/07/83	83-219 A	NT	Année Modèle 1984
LNA 11 E - 11 RE	14/03/83	N° 3 (0)	NT	Règlementation antipollution
LNA TT	27/07/83	N° 4 (0)	NT	Année Modèle 1984
LNA - LNA Entrep.	26/09/83	N° 2 (5)	NT	BV : Arbre primaire
LNA TT	10/01/83	N° 1 (10)	NT	Direction
VISA « Super E » décapotable	18/07/83	N° 6 (0)	NT	Nouveau véhicule
VISA TT	27/07/83	N° 7 (0)	NT	Année Modèle 1984
VISA GT « TONIC »	26/09/83	N° 8 (0)	NT	Nouveau véhicule
VISA « Super E » «L» - «Entreprise»	27/06/83	N° 1 (1)	NT	Circuit de refroidissement
VISA 4 cyl.	05/04/83	N° 2 (1)	IR	Moteur
VISA GT	18/07/83	N° 4 (1)	NT	Allumage - Carburateur
VISA GT	19/12/83	N° 5 (1)	NT	Carburateur
VISA 4 cyl.	17/11/83	N° 1 (4)	IR	Embrayage : Tableau récapitulatif
VISA - VISA Club Entreprise	28/09/83	N° 1 (5)	NT	BV : Arbre primaire
VISA 4 cyl.	14/03/83	N° 1 (11)	IR	Flexibles de freins
VISA 4 cyl.	09/01/83	N° 2 (11)	NT	Compensateur de freinage

GSA TT sauf				
C. Matic	14/03/83	83-27 GX	NT	Anti-recyclage
GSA TT	25/04/83	83-28 GX	NT	Transmissions : Fixation sur moyeux
GSA TT	06/06/83	83-29 GX	NT	Vanne de sécurité
GSA Berline 1300	27/06/83	83-30 GX	NT	Circuit de coupure de l'alimentation carburant
GSA TT	27/06/83	83-31 GX	NT	Année Modèle 1984
GSA TT	26/09/83	83-32 GX	NT	BV : Arbre primaire
GSA TT	31/01/83	83-15 GX	IR	Freinage avant
BX TT Essence	27/07/83	N° 3 (0)	NT	Année Modèle 1984
BX Diesel	08/09/83	N° 4 (0)	NT	Nouveaux véhicules
BX 14 TT	06/06/83	N° 1 (1)	NT	Etanchéité carter de distribution
BX TT	31/01/83	N° 2 (1)	NT	Moteur : Parcours et fixation de durites
BX TT	25/04/83	N° 3 (1)	NT	Réservoir à carburant
BX 16 TT	18/07/83	N° 4 (1)	IR	Carburateur
BX 16 TT	26/09/83	N° 7 (1)	NT	Carburateur SOLEX
BX 16 TT	02/12/83	N° 8 (1)	NT	Demi-coussinets des paliers de vilebrequin
BX TT	19/12/83	N° 12 (1)	IR	Travaux sur ligne d'échappement
BX TT	18/07/83	N° 1 (4)	NT	Evolution câble d'embrayage
BX 16 TT	14/03/83	N° 2 (5)	NT	BV : Evolution ligne secondaire
BX 16 TT	06/06/83	N° 3 (5)	NT	BV : Evolution des commandes internes
BX 16 TT	27/06/83	N° 4 (5)	NT	BV : Commande de sélection de 5 ^{ème} vitesse

BX 16 TT	06/06/83	N° 5 (5)	NT	Transmissions : 2 ^{ème} possibilité
BX 16 Essence				
19 Diesel	18/11/83	N° 6 (5)	IR	BV : Niveau d'huile
BX TT	06/06/83	N° 1 (7)	NT	Caractéristiques essieu avant
BX TT	21/02/83	N° 1 (10)	NT	Support volant direction
BX 19 Diesel	06/09/83	N° 2 (10)	NT	Direction assistée
BX TT	21/02/83	N° 1 (11)	NT	Pédalier
BX TT	21/02/83	N° 2 (12)	IR	Bloc compteur
BX TT	10/01/83	N° 3 (14)	NT	Fixation de la porte de coffre
BX TT	31/01/83	N° 4 (14)	IR	Sièges avant
BX TT	14/03/83	N° 5 (14)	NT	Enjoliveurs de pare-brise et de lunette AR
BX TT	05/04/83	N° 6 (14)	IR	Mise en peinture des pare-chocs
BX TT	27/06/83	N° 7 (17)	IR	Teintes des pare-chocs
BX TT	02/12/83	N° 8 (14)	IR	Echange d'une caisse AM. 83
BX Di TT	06/09/83	N° 2 (E)	IR	Travaux à la révision des 1000 km
CX 2500 Diesel				
« Turbo »	06/04/83	N° 2 (0)	NT	Nouveaux véhicules
CX TT	27/07/83	N° 3 (0)	NT	Année Modèle 1984
CX Diesel	21/02/83	N° 3 (1)	IR	Filtre à air
CX 2400 IE	25/04/83	N° 4 (1)	NT	Evolutions chemises-pistons
CX 2400 IE				
(AM. 81 →)	25/04/83	N° 5 (1)	IR	Difficulté de diagnostic
CX 2500 Di				
2400 IE	06/06/83	N° 7 (1)	NT	Volant moteur

CX 2400 IE	27/06/83	N° 8 (1)	IR	Echappement
2500 Di Turbo	27/06/83	N° 9 (1)	NT	Poulie d'entraînement d'arbre à cames
CX Climat.	18/07/83	N° 10 (1)	IR	Performances moteur
CX Di « Turbo »	27/07/83	N° 12 (1)	NT	Allumage Electronique Intégral
CX 2500 IE	19/12/83	N° 14 (1)	NT	Courroie crantée et aspiration naturelle
CX Diesel	19/12/83	N° 15 (1)	IR	Couronne de démarreur
CX 2500 IE à BVA	16/05/83	N° 1 (4)	NT	Disque d'embrayage
CX Di TT				
CX TT BV. 5 rapports				
10/79 →	14/03/83	N° 5 (5)	IR	Boîte de vitesses
CX 2400 IE	27/07/83	N° 1 (12)	IR	Conseil de réparation
CX Berlines TT	21/02/83	N° 1 (14)	IR	Partie arrière de caisse
CX Berlines TT	25/04/83	N° 2 (14)	IR	Liaison ailes arrière-pavillon
CX 2500 Di «Turbo»	06/04/83	N° 1 (E)	IR	Travaux à la révision des 1000 km
CX 2500 Essence	27/07/83	N° 2 (E)	IR	Travaux à la révision des 1000 km
CX 2500				
Aspir. naturelle	02/12/83	N° 3 (E)	IR	Travaux à la révision des 1000 km
TT	14/03/83	83-109 TT	IR	Lubrification des BV mécaniques
A - GS - GSA	05/04/83	83-110 TT	IR	Bouchon de moyeu arrière
LNA 11 - VISA	27/06/83	83-111 TT	IR	Contrôle du circuit d'assistance au freinage
TT	18/07/83	83-112 TT	IR	Commande d'embrayage avec butée en appui constant
TT	18/07/83	83-113 TT	IR	AM. 84 : Appellations commerciales et techniques
TT	07/11/83	83-114 TT	IR	Véhicules aux GPL : Vaporisateur-Détendeur

