

# CITROËN

SOCIÉTÉ ANONYME AUTOMOBILES CITROËN  
régie par les articles 118 à 150 de la loi sur les sociétés commerciales

SERVICES A LA CLIENTELE  
DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE

Note confidentielle  
(Droits de reproduction réservés)

معلومات تقنية  
معلومات تقنية

Depuis Septembre 1978, les véhicules de cette nouvelle série sont commercialisés.

## I - DESCRIPTION DU VEHICULE

- Berline cinq portes.
- Roues avant motrices et directrices.
- Moteur à essence, quatre cylindres en ligne à refroidissement par eau, disposé transversalement.
- Boîte de vitesses à quatre rapports synchronisés et une marche arrière, la boîte de vitesses est placée sous le moteur.
- Direction à crémaillère.
- Freins avant à disques, côté roues.
- Freins arrière à tambours.
- Commande hydraulique de freinage par maître-cylindre à circuits séparés.
- Suspension du type Mac-Pherson à roues indépendantes.
- Caisse monocoque en tôle d'acier à longerons intégrés.

T.S.V.P.

## NOTE TECHNIQUE

N° 78 - 1 VD 2

Le 23 Septembre 1978

Cette note concerne :  
L'ATELIER  
LE MAGASIN  
LA STATION SERVICE

PAYS INTERESSES :

FRANCE

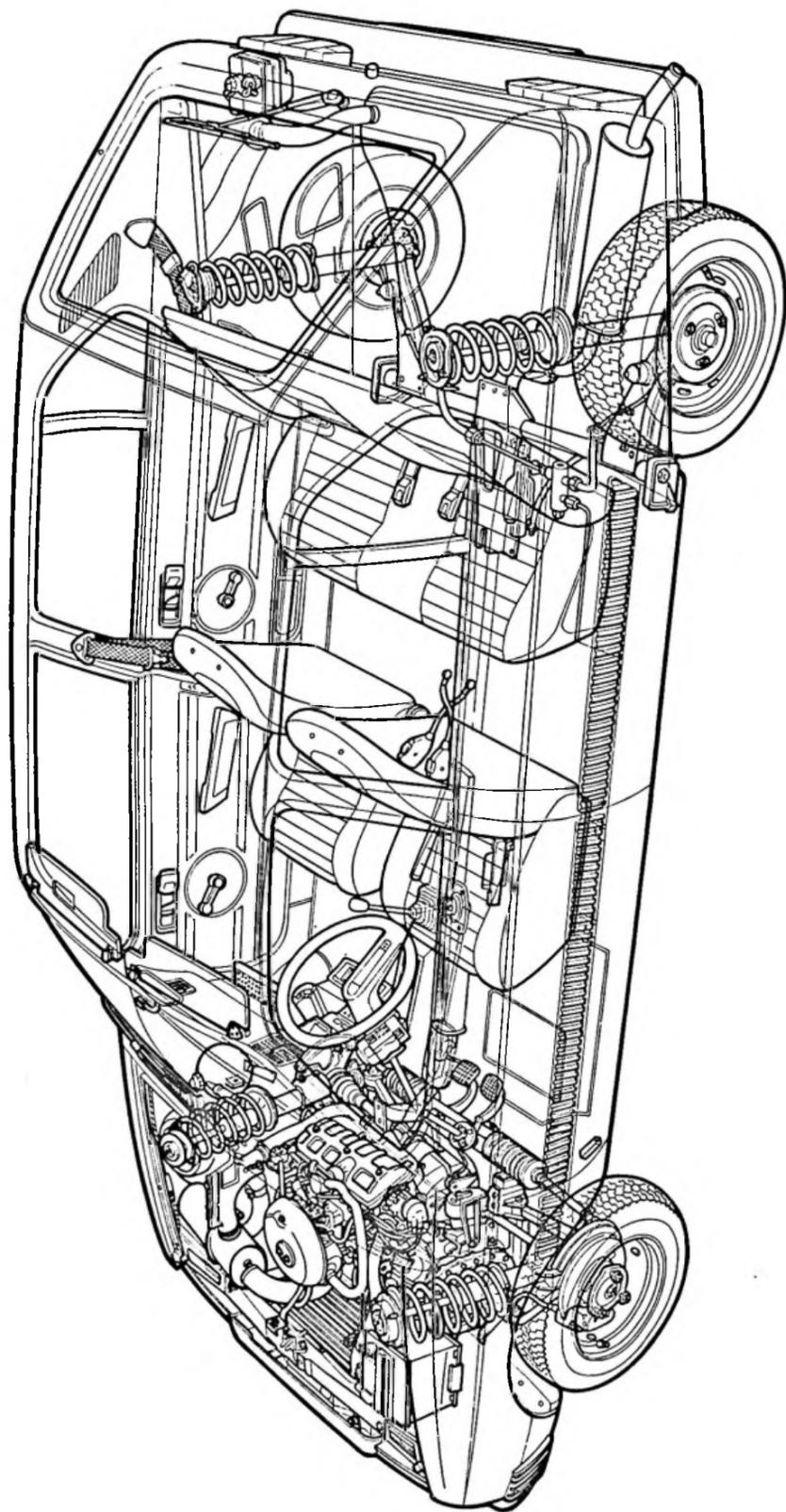
VEHICULES

VISA SUPER

(VD série VB)

NOUVEAUX VEHICULES

Caractéristiques



## II - CARACTERISTIQUES GENERALES

Appellation commerciale : ..... VISA SUPER  
 Désignation aux Mines : ..... VD série VB  
 Puissance administrative : ..... 5 CV  
 Symbole usine (type garantie) : ..... VB  
 Nombre de places : ..... 5

### Dimensions :

- empattement : ..... 2,420 m  
 - voie avant : ..... 1,292 m  
 - voie arrière : ..... 1,241 m  
 Longueur du véhicule (toutes saillies comprises) : ..... 3,690 m  
 Largeur du véhicule (toutes saillies comprises) : ..... 1,534 m  
 Hauteur libre au-dessus du sol : ..... 0,135 m  
 Porte à faux du véhicule (au-delà de l'essieu extrême) :  
 - vers l'avant : ..... 0,675 m  
 - vers l'arrière : ..... 0,595 m  
 Poids du véhicule carrossé à vide en ordre de marche : ..... 800 kg  
 - sur l'avant : ..... 485 kg  
 - sur l'arrière : ..... 315 kg  
 Poids total autorisé en charge : ..... 1210 kg  
 - sur l'avant : ..... 600 kg  
 - sur l'arrière : ..... 610 kg  
 Poids total roulant autorisé :  
 - avec remorque freinée de 750 kg : ..... 1850 kg  
 - avec remorque non freinée de 400 kg : ..... 1610 kg

### Roues :

Jantes de 4 1/2 B x 13  
 Pneumatiques 145 SR 13 XZX MICHELIN équipés de chambre à air  
 Monte autorisée 145 SR 13 X (M + S) 8.

## III - MOTEUR

### Caractéristiques générales :

CITROEN type 109/5 à explosion, quatre temps, quatre cylindres en ligne.

Cylindrée : .....	1124 cm <sup>3</sup>	
Alésage : .....	72 mm	
Course : .....	69 mm	
Rapport volumétrique de compression : .....	9,2/1	
Puissance maximale ISO : .....	41,2 Kw	} à 6250 tr/mn
en DIN : .....	57 CV	
Couple maxi ISO : .....	7,95 daNm	} à 3000 tr/mn
en DIN : .....	8,2 m.kg	

### Particularités :

Bloc-cylindres en alliage léger, chemises humides (dépassement à régler), vilebrequin cinq paliers, axes de pistons montés serrés dans les bielles, culasse en alliage léger comportant les portées d'arbre à cames.

### Distribution :

Arbre à cames en tête, commandé par pignons et chaîne, tendeur automatique de chaîne.  
 Commande des soupapes par culbuteurs.

Jeux pratiques aux soupapes (à froid) :	ADMISSION = 0,10 mm
	ECHAPPEMENT = 0,25 mm

Réglage théorique de la distribution : Avec un jeu de 0,7 mm entre culbuteurs et soupapes (admission et échappement)

Avance ouverture admission (AOA) : 5°20'  
 Retard fermeture admission (RFA) : 36°50'  
 Avance ouverture échappement (AOE) : 36°50'  
 Retard fermeture échappement (RFE) : 5°20'

#### Graissage :

Sous pression, pompe à huile à engrenages entraînée par le vilebrequin. Le graissage de la boîte de vitesses et du moteur est commun.

Huile : en toutes saisons : TOTAL GTS 15 W 40  
 en-dessous de -10° C : TOTAL GT 10 W 30

#### Contenance du carter :

- Après vidange : 4,5 litres
- Après remplacement cartouche : 5 litres

Cartouche d'huile extérieure type PURFLUX LS 176 B ou LOCKHEED DBA FC 151.

Pression d'huile : 3 bars à 4000 tr/mn

Mano-contact : tarage : 0,6 bar.

#### Refroidissement :

Par eau (anti-gel toute l'année). Pompe à eau, thermostat et ventilateur électrique commandés par thermo-contact.

Dégazage assuré par nourrice et vase d'expansion (tarage du bouchon repéré par pastille jaune).

Vidange sur radiateur.

Témoin d'alerte de surchauffe au tableau de bord (105° C).

Courroie de pompe à eau - VENTIFLEX 1109.

Radiateur à faisceaux aluminium.

Contenance du circuit : environ 7,5 litres.

#### Allumage :

Allumage classique par batterie, allumeur, bobine, bougies.

Ordre d'allumage : 1 - 3 - 4 - 2, le cylindre N°1 se trouvant côté volant moteur.

L'allumeur est placé horizontalement en bout de l'arbre à cames, correcteur à dépression et avance centrifuge.

Repère des courbes : M 96.

Avance à l'allumage : 5° avant PMH, repère de Point Mort Haut sur volant et plaquette gravée fixée sur carter d'embrayage.

Contrôle dynamique : Dépression débranchée et canalisation obturée, moteur à 800 tr/mn, l'avance doit être de 5°.

#### Bougies :

Les bougies sont du type à siège conique (pas de joint), filetage M 14 x 125, six pans de 16 mm sur plats. L'étanchéité est réalisée par le serrage du cône, un serrage excessif risque de détruire la portée sur la culasse. NE PAS DEPASSER LE COUPLE DE SERRAGE DE 1,5 à 2 da Nm, rappelé par étiquette sur l'auvent.

Références des bougies : AC 42 LTS.

CHAMPION BN 9 Y.

#### Alimentation :

Réservoir d'essence situé à l'arrière, contenance 40 litres, filtre à essence situé dans la pompe à essence et sur raccord d'entrée au carburateur.

Pompe à essence mécanique commandée par excentrique sur arbre à cames.

Carburant : Essence Super.

#### Carburateur :

SOLEX, inversé type 32 PBISA 7, repère A 101.

- Volet de départ à commande manuelle.

- Dispositif de ralenti à CO constant, permettant de régler la vitesse de ralenti en agissant uniquement sur la vis de balayage.

#### Principaux réglages :

DESIGNATION	VALEURS
Buse .....	∅ 25
Gicleur principal .....	127,5
Ajustage d'automatisme .....	155
Tube d'émulsion .....	0,9
Gicleur de ralenti .....	42
Gicleur de CO constant .....	30
Calibre d'air CO constant .....	100
Injecteur de pompe .....	40
Course de pompe .....	5 ± 0,5 mm
Pointeau .....	1,5 (à bille)
Flotteur .....	5,7 g
Niveau .....	20 ± 2 mm
Calibre d'éconostat .....	50

Ralenti : 900 +  $\frac{50}{0}$  tr/mn dans les conditions classiques de réglage (moteur chaud etc ...).

Teneur en CO et CO<sup>2</sup>, au ralenti, pour satisfaire la réglementation française :

Teneur en oxyde de carbone (CO) : 1 à 2%

Teneur en gaz carbonique (CO<sup>2</sup>) : 9% mini

#### Filtre à air :

A élément filtrant sec, réchauffage automatique de l'air d'admission pris sur le collecteur d'échappement (volet commandé par un élément thermodilatable).

#### IV - TRANSMISSION DU MOUVEMENT

- Embrayage monodisque, fonctionnant à sec.

Mécanisme à diaphragme, marque VERTO - 180 DBR 285

Garniture de friction : FERODO A 3 S

Butée à bille - commandée par câble

- Jeu entre butée et mécanisme = 1 à 1,5 mm soit 1,5 environ entre poussoir et vis de réglage.

- Transmission du mouvement de l'embrayage à la boîte de vitesses par l'intermédiaire d'une pignonnerie, (logée dans un carter) dont le rapport de démultiplication est de 27/34.

- Boîte de vitesses disposée transversalement sous le moteur, graissage commun avec le moteur, sous pression. **ATTENTION : En cas de remorquage prolongé, soulever l'avant du véhicule pour éviter le grippage éventuel de la boîte de vitesses.**

- Quatre rapports avant synchronisés et une marche arrière, commande sur console centrale par biellettes.

- Transmission aux roues par un réducteur 16 x 57 et transmissions à joint tripode côté boîte de vitesses, joint homocinétique côté roues.

#### Démultiplication de la transmission :

Combinaisons des vitesses	Rapports de la boîte de vitesses	Couple réducteur	Démultiplication totale	Vitesse en km/h à 1000 tr/mn *
1	(12/37) 3,083	16/57 3,562	10,984	7,46
2	(17/31) 1,823		6,496	12,62
3	(26/31) 1,192		4,247	19,29
4	(29/24) 0,827		2,948	27,80
M.AR	(12/21 x 21/34) 2,839		10,093	8,12

\* Vitesses à 1000 tr/mn avec des pneumatiques de 145 SR 13 XZX dont le développement sous charge est de 1,720 m.

## V - DIRECTION

Type à crémaillère - démultiplication 1/18,38.

Liaison aux roues par barres d'accouplement réglables, à rotules, côté crémaillère et côté pivot.

Colonne de direction à cardan et flector.

Diamètre de braquage : entre-murs = 9,89 m

entre-trottoirs = 9,46 m

Parallélisme : Pincement des roues vers l'avant =  $1 \pm 1$  mm.

## VI - FREINS

Freins à disques à l'avant

Freins à tambours à l'arrière.

Commande par maître-cylindre tandem, alimentant deux circuits indépendants : un circuit avant et un circuit arrière.

Maître-cylindre : deux possibilités d'équipement :

1ère possibilité :  $\phi = 19$  mm - course = 15 + 11 mm

2ème possibilité :  $\phi = 17,5$  mm - course = 10 + 10 mm

Liquide de frein synthétique, suivant norme NFR 12640 S : TOTAL SY.

Chaque circuit possède sa réserve de liquide. L'insuffisance de liquide est signalée par un témoin lumineux sur le tableau de bord, commandé par «Nivocode».

Le bon fonctionnement du témoin peut être contrôlé par un bouton-testeur.

Le circuit de freinage arrière comporte un compensateur de freinage (non asservi à la suspension).

### a) Freins avant :

- Première possibilité : (maître-cylindre  $\phi$  19 mm) : disques côté roues,  $\phi = 241$  mm - épaisseur = 10 mm étrier flottant de marque DBA - 1 piston simple  $\phi = 48$  mm.

- Deuxième possibilité : (maître-cylindre  $\phi$  17,5 mm) : disques côté roues,  $\phi = 244,5$  mm, épaisseur = 9 mm, étrier fixe, deux pistons opposés,  $\phi = 45$  mm.

Plaquettes de freins : Première possibilité : Marque DBA (surface de freinage 144 cm<sup>2</sup>)

Deuxième possibilité : Marque ABEX (surface de freinage 166 cm<sup>2</sup>).

Les plaquettes de frein avant sont équipées de témoins d'usure avec voyant au tableau de bord.

### b) Freins arrière :

Freins à tambours, hydraulique classique, segments flottants à rattrapage de jeu automatique.

- Tambours  $\phi = 180$  mm, pour freins largeur 30 mm

- Garnitures rivées 140 x 30 mm, épaisseur 5 mm - Qualité F.617

- Cylindres récepteurs : deux possibilités liées avec le montage des freins avant :

- si maître-cylindre  $\phi = 19$  mm : cylindres arrière  $\phi = 22,2$  mm

- si maître-cylindre  $\phi = 17,5$  mm : cylindres arrière  $\phi = 20,6$  mm

Surface totale du frein principal : 1ère possibilité = 286 cm<sup>2</sup>

2ème possibilité = 312 cm<sup>2</sup>

### c) Frein de secours et d'immobilisation :

A main sur les roues arrière, commandé par câbles. Seul le réglage des câbles est à réaliser.

## VII - SUSPENSION

Suspension des deux essieux par ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques.

- A l'avant : A roues indépendantes du type Mac-Pherson. La triangulation inférieure est assurée par la barre anti-roulis ( $\phi = 22$  mm).

La rotation, au braquage, de l'élément porteur s'effectue par l'intermédiaire d'une butée à aiguilles placée à la partie supérieure de celui-ci.

- L'amortisseur peut être séparé du moyeu-pivot.

- A l'arrière : A roues indépendantes, bras tirés. Chaque élément comporte un amortisseur et un ressort hélicoïdal concentriques.

Une barre anti-roulis ( $\phi = 14$  mm) réunit les deux bras arrière.

Parallélisme arrière : Pincement des roues vers l'avant =  $2,5 \pm 1$  mm.

## VIII - ROUES ET PNEUS

Pneumatiques MICHELIN 145 SR 13 XZX avec chambre à air sur jantes 4 1/2 B 13 (3 tocs sur  $\phi = 115$  mm).

Pressions de gonflage : Avant = 1,7 bar - Arrière = 1,9 bar - Roue de secours = 2,1 bars.

## IX - ELECTRICITE

Equipement 12 volts, négatif à la masse.

Batterie 12 V 175/35 Ah.

Alternateur : monophasé avec régulateur électronique incorporé (DUCELLIER 512 010 A).

Intensité nominale : 33 ampères.

Contrôle de la charge par voyant au tableau de bord. Le voyant, commandé par un système électronique incorporé au régulateur, s'allume en cas de manque de charge ou de surcharge (tension supérieure à 15 V).

Phares :

Un dispositif, avec bouton de commande au tableau de bord, permet la correction en hauteur des phares en fonction de la charge du véhicule.

Fusibles :

La protection des récepteurs est assurée par quatre fusibles. Le boîtier porte-fusibles est placé sous le capot.

### Fusible 10 A

- Lanternes avant et arrière
- Eclairage du tableau de bord

### Fusible 10 A

- Feux de brouillard arrière

### Fusible 16 A

- Feux de recul
- Excitation alternateur
- Moto-ventilateur
- Relais pulseur d'air
- Avertisseur sonore
- Essuie-glace avant
- Lave-glace avant

### Fusible 16 A

- Niveau liquide freins
- Voyant de charge batterie
- Essuie-glace arrière
- Clignotants avant et arrière
- Feux de stop
- Voyant usure de freins
- Plafonnier
- Lunette arrière chauffante
- Pulseur d'air frais
- Montre
- Borne radio
- Pression d'huile moteur
- Thermo-contact température eau
- Jauge de carburant

**Remarque :**

L'équipement radio (antenne + HP + boîtier support de l'autoradio) et l'essuie-glace arrière sont optionnels.

Les feux arrière de brouillard et de recul, les sièges avant à dossier inclinable (pouvant recevoir des appuie-tête) et la tablette de coffre arrière sont Série.

**X - CARROSSERIE**

Les pare-chocs avant et arrière sont constitués par des «boucliers» en matière spéciale. La fixation de la plaque minéralogique à l'avant impose l'emploi de rivets spécifiques fournis par le Département des Pièces de Rechange sous la référence : ZC 9 866 059 U.

**Peinture :**

Références des teintes :

Beige Névida	: AC 074
Bleu Myosotis	: AC 645
Brun Vésuve	: AC 438
Jaune Mimosa	: AC 333
Rouge Géranium	: AC 435
Vert Reinette	: AC 537
Bleu Régate *	: AC 644
Gris Nacré *	: AC 095

\*Peinture métallisée

**XI - REPARATION**

Les différentes gammes de réparation figurent dans les manuels :

MAN 008572 pour la MECANIQUE et l'ELECTRICITE

MAN 008573 pour la CARROSSERIE

**Remarque :** Les Notes Techniques et d'Information concernant les véhicules VISA SUPER seront repérées VD2. Elles seront à classer dans le fascicule MECANIQUE - ELECTRICITE qui comporte des intercalaires prévus à cet effet.

# CITROËN

SOCIÉTÉ ANONYME AUTOMOBILES CITROËN  
régie par les articles 118 à 150 de la loi sur les sociétés commerciales

## SERVICES A LA CLIENTÈLE DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE

Note confidentielle  
(Droits de reproduction réservés)

Les modifications des Modèles 1980 concernent la présentation.

### Intérieur :

- Le tableau de bord reçoit un compteur journalier
- Le dessin du garnissage de la planche de bord est nouveau (lignes horizontales)
- Une poignée de maintien est fixée au pavillon, côté passager (sauf véhicules à pavillon à volet amovible)
- La présentation des façades de cendrier avant et des aérateurs est nouvelle.
- Un allume-cigare est monté de série, ce qui entraîne la modification du faisceau électrique.
- Les tissus des médaillons de sièges sont nouveaux : pied de coq au lieu de pois blancs.
- Epaisseur du garnissage augmentée dans la partie centrale supérieure du dossier de la banquette arrière.

### Extérieur :

- Porte de coffre arrière : L'embouti d'encadrement de la lunette arrière est augmenté et peint en noir.
- Les boucliers pare-chocs avant et arrière, sont de teinte plus claire : Gris AC 623 (teinté dans la masse) au lieu de Gris AC 132, sauf pour les véhicules de couleur noire, dont les boucliers sont de couleur noire (AC 700).
- Baguettes latérales de protection : Les baguettes sont nouvelles et fixées par adhésif. Les pions soudés sur les ailes et les portes sont supprimés.

T.S.V.P.

## NOTE TECHNIQUE

N° 79 - 4VD 2

Le 24 Août 1979

Cette note concerne :

L'ATELIER  
LE MAGASIN  
LA STATION SERVICE

PAYS INTERESSES :

FRANCE

VEHICULES

VISA SUPER

(VD série VB)

MODELES 1980

Evolution des véhicules

**Peinture :**

Références des teintes de l'année - modèle 1980 :

Bleu Azurite	: AC 650
Beige Nevada	: AC 074
Jaune Mimosa	: AC 333
Rouge Géranium	: AC 435
Gris Nacré *	: AC 095
Vert Tamaris *	: AC 540
Bleu Régate *	: AC 644
Noir	: AC 200
Brun Vésuve	: AC 438
Blanc Meije	: AC 088

\* Peinture métallisée en option

NOTA : L'option couleur noire entraîne la pose de lisérés rouges collés sur les ailes avant, les portes latérales et les ailes arrière.

Les baguettes latérales de protection sont de teinte noire.

**REPARATION**

La pose des baguettes est à réaliser par collage :

- Dégraisser soigneusement l'élément (aile ou porte) à l'alcool.
- Laisser sécher.
- Pour faciliter la mise au galbe de la baguette, réchauffer celle-ci à l'air chaud : température idéale = 35° C.
- Enduire les extrémités de la baguette (15 mm en retrait) de mastic polyuréthane adhésif GURIT.

Le GURIT est utilisé pour le collage des glaces de custode en véhicules CX : voir Note Technique N° 79 - 115 MA du 7 Juin 1979.

- Retirer le papier protecteur de l'adhésif et coller la baguette en exerçant sur celle-ci, par exemple à l'aide d'un rouleau, une force d'environ 10 kg.

## SERVICES A LA CLIENTÈLE DÉPARTEMENT TECHNIQUE APRÈS-VENTE

Note confidentielle  
(Droits de reproduction réservés)

Les nouveaux véhicules « VISA SUPER X » sont commercialisés depuis **Septembre 1980**.

### I- DESCRIPTION DU VÉHICULE

- Berline cinq portes.
- Roues avant motrices et directrices.
- Moteur à essence, quatre cylindres en ligne à refroidissement par eau, disposé transversalement.
- Boîte de vitesses à quatre rapports synchronisés et une marche arrière. La boîte de vitesses est placée sous le moteur.
- Direction à crémaillère.
- Freins avant à disque, côté roues.
- Freins arrière à tambour.
- Commande hydraulique de freinage par l'intermédiaire d'un système d'assistance à dépression sur un maître-cylindre à circuits avant et arrière séparés.
- Suspension du type Mac-Pherson à roues indépendantes.
- Caisse monocoque en tôle d'acier, à longerons intégrés.

### II- CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Appellation commerciale : ..... VISA SUPER X  
Désignation aux Mines : ..... VD série VE  
Puissance administrative : ..... 7 CV  
Symbole usine ( type garantie ) : ..... VE  
Nombre de places : ..... 5

#### Dimensions :

Empattement : ..... 2,426 m  
Voie avant : ..... 1,302 m  
Voie arrière : ..... 1,251 m  
Longueur du véhicule ( toutes saillies comprises ) : ..... 3,690 m  
Largeur du véhicule ( toutes saillies comprises ) : ..... 1,526 m  
Hauteur libre au-dessus du sol : ..... 0,105 m  
Porte à faux du véhicule ( au-delà de l'essieu extrême ) :  
- vers l'avant : ..... 0,669 m  
- vers l'arrière : ..... 0,595 m

T.S.V.P.

## NOTE TECHNIQUE

N° 80-10 VD2

Le 22 Septembre 1980

Cette note concerne :

- L'ATELIER
- LE MAGASIN
- LA STATION SERVICE

### PAYS INTÉRESSÉS :

*DIFFUSION :*

**TOUS PAYS**

*APPLICATION :*

**TOUS PAYS**

**VÉHICULES  
VISA SUPER X  
( VD série VE )**

**NOUVEAU VÉHICULE**

**Caractéristiques**

**Poids :**

Poids du véhicule carrossé, à vide en ordre de marche : .....	815 kg
- sur l'avant : .....	495 kg
- sur l'arrière : .....	320 kg
Poids total autorisé en charge : .....	1230 kg
- sur l'avant : .....	620 kg
- sur l'arrière : .....	630 kg
Poids total roulant autorisé ( en FRANCE ) :	
- avec remorque freinée de 750 kg : .....	1870 kg
- avec remorque non freinée de 400 kg : .....	1635 kg

**III- MOTEUR****Caractéristiques générales :**

CITROËN type 129/5 à explosion, quatre temps, quatre cylindres en ligne.	
Cylindrée : .....	1219 cm <sup>3</sup>
Alésage : .....	75 mm
Course : .....	69 mm
Rapport volumétrique de compression : .....	9,3/1
Puissance maximale ISO : .....	46 kW
en DIN : .....	64 ch.
Couple maxi ISO : .....	9 daNm à 3000 tr/mn

} à 6000 tr/mn

**Particularités :**

Bloc-cylindres en alliage léger, chemises humides, vilebrequin cinq paliers, axes de pistons montés serrés dans les bielles, culasse en alliage léger comportant les portées d'arbre à cames.

**Distribution :**

Arbre à cames en tête, commandé par pignons et chaîne, tendeur automatique de chaîne.  
Commande des soupapes par culbuteurs.

Jeux pratiques aux soupapes ( à froid ) :	ADMISSION = 0,10 mm
	ÉCHAPPEMENT = 0,25 mm

Réglage théorique de la distribution : Avec un jeu de 0,7 mm entre culbuteurs et soupapes ( admission et échappement ).

Avance ouverture admission ( AOA ) : ...	5°20'
Retard fermeture admission ( RFA ) : ...	36°50'
Avance ouverture échappement ( AOE ) : ...	36°50'
Retard fermeture échappement ( RFE ) : ...	5°20'

**Graissage :**

Sous pression, pompe à huile à engrenages entraînée par le vilebrequin. Le graissage de la boîte de vitesses et du moteur est commun.

Huile : en toutes saisons : TOTAL GTS 15 W 40  
en-dessous de - 10° c : TOTAL GT 10 W30.

Contenance du carter :

- Après vidange : .....
- Après remplacement cartouche : .....

Cartouche d'huile extérieure type PURFLUX LS 176 B ou LOCKHEED DBA FC 151.

Pression d'huile : 3 bars à 4000 tr/mn

Mano-contact : tarage : 0,6 bar.

**Refroidissement :**

Par eau ( anti-gel toute l'année ). Pompe à eau, thermostat et ventilateur électrique commandés par thermo-contact. Dégazage assuré par nourrice et vase d'expansion ( tarage du bouchon repéré par pastille jaune ). Vidange sur radiateur.

Témoin d'alerte de surchauffe au tableau de bord ( 105° C ).

Courroie de pompe à eau - VENTIFLEX 1109.

Radiateur à faisceaux aluminium, 16 dm<sup>2</sup>.

Contenance du circuit : environ 7,5 litres.

**Allumage :**

Allumage classique par batterie, allumeur; bobine, bougies.

Ordre d'allumage : 1 - 3 - 4 - 2, le cylindre N°1 se trouvant côté volant moteur.

L'allumeur est placé horizontalement en bout de l'arbre à cames, correcteur à dépression et avance centrifuge.

Repère des courbes : VA2 - VD2.

Avance à l'allumage : 5° avant PMH, repère de Point Mort Haut sur volant et plaquette gravée fixée sur carter d'embrayage.

Contrôle dynamique : Dépression débranchée et canalisation obturée, moteur à 800 tr/mn, l'avance doit être de 5°.

**Bougies :**

Les bougies sont du type à siège conique ( pas de joint ), filetage M 14 X 125; six pans de 16 mm sur plats.

L'étanchéité est réalisée par le serrage du cône, **un serrage excessif risque de détruire la portée sur la culasse.**

NE PAS DÉPASSER LE COUPLE DE SERRAGE DE 1 à 1,3 daNm, *rappelé par étiquette sous le capot.*

**Références des bougies :** AC 42 LTS

CHAMPION BN 9 Y

MARCHAL SCGT 34-5 H.

**Alimentation :**

Réservoir d'essence situé à l'arrière, contenance 40 litres, filtre à essence situé dans la pompe à essence et sur le raccord d'entrée au carburateur.

Pompe à essence mécanique commandée par excentrique sur arbre à cames.

Carburant : Essence Super.

**Carburateur :**

SOLEX, inversé type 32 PBISA 11, repère 240, avec retour d'essence au réservoir.

- Volet de départ à commande manuelle.

- Dispositif de ralenti à CO constant, permettant de régler la vitesse de ralenti en agissant uniquement sur la vis de balayage.

**Principaux réglages :**

DÉSIGNATION	VALEURS
Buse : .....	φ 25
Gicleur principal : .....	127,5
Ajutage d'automatisme : .....	160
Tube d'émulsion : .....	0,9
Gicleur de ralenti : .....	42
Gicleur de CO constant : .....	30
Calibre d'air CO constant : .....	140
Injecteur de pompe : .....	40
Course de pompe : .....	2,2 ± 0,5 mm
Poinçon : .....	1,5 ( à bille )
Flotteur : .....	5,7 g
Niveau : .....	20 ± 2 mm
Calibre d'éconostat : .....	50

Ralenti :  $900 \pm 50$  tr/mn dans les conditions classiques de réglage ( moteur chaud etc ... ).

Teneur en CO et CO<sub>2</sub>, au ralenti, pour satisfaire la réglementation française :

Teneur en oxyde de carbone ( CO ) : 1 à 2%

Teneur en gaz carbonique ( CO<sub>2</sub> ) : 9% mini.

#### Filtre à air :

A élément filtrant sec, réchauffage automatique de l'air d'admission pris sur le collecteur d'échappement ( volet commandé par un élément thermodilatant ).

### IV- TRANSMISSION DU MOUVEMENT

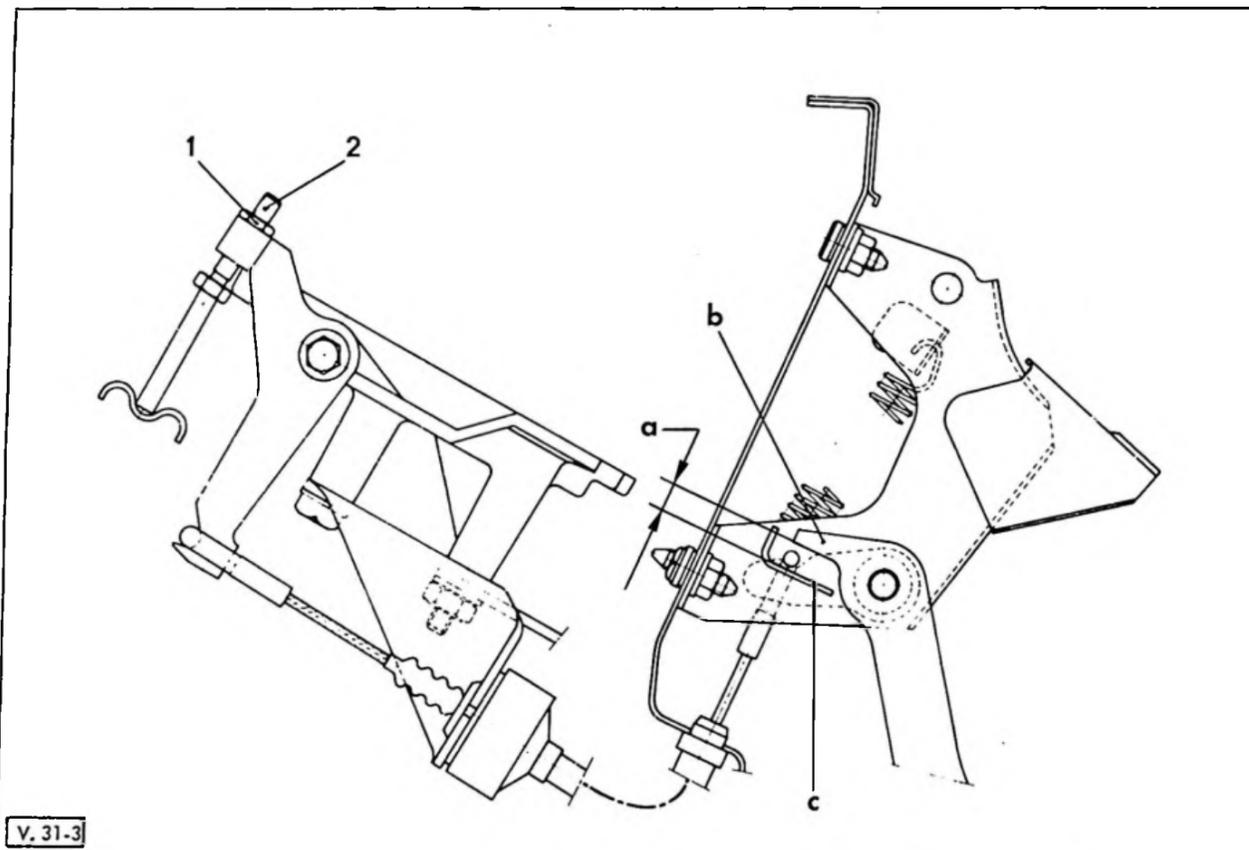
#### Embrayage :

Monodisque, mécanique à diaphragme, marque VERTO, type 180 DBR 335.

Butée à billes, en appui constant, la garde à la pédale de débrayage est nulle.

#### Réglage :

Agir sur la vis ( 2 ) et l'écrou ( 1 ) de la tige de poussée , située sur le carter d'embrayage, de façon à obtenir une cote  $a = 10$  mm comprise entre l'extrémité « b » de la pédale et la butée « c » du pédalier. Relever la course de la pédale de débrayage : différence entre la position haute de la pédale et la position basse. La course doit être de 120 mm minimum.



#### Boîte de vitesses :

Boîte de vitesses disposée transversalement sous le moteur, graissage sous pression commun avec le moteur.

Transmission du mouvement de l'embrayage à la boîte de vitesses par l'intermédiaire d'une pignonnerie dont le rapport de démultiplication est de 27/34.

Quatre rapports avant synchronisés et une marche arrière.

Transmission aux roues par un réducteur 15/61 et transmissions à joint tripode côté boîte de vitesses, joint homocinétique côté roue.

#### Démultiplication de la transmission :

Combinaison des vitesses	Renvoi Moteur-Boîte de vitesses	Rapport de la boîte de vitesses	Rapport du pont	Démultiplication totale	Vitesses en km/h à 1000 tr/mn *
1		12/37		0,0633	6,34
2		17/28		0,1185	11,87
3	27/34	32/35	15/61	0,1785	17,88
4		36/27		0,2603	26,08
M.AR		12/34		0,0689	6,90

\* Vitesses à 1000 tr/mn, avec des pneumatiques de 155/70 SR 13 XZX dont la circonférence de roulement sous charge est de 1,670 m.

Rapport de la prise de compteur : 22/38.

**ATTENTION : En cas de remorquage prolongé, soulever l'avant du véhicule pour éviter le grippage éventuel de la boîte de vitesses.**

### V - DIRECTION

Type à crémaillère - démultiplication 1/18,38.

Liaison aux roues par barres d'accouplement réglables, à rotules, côté crémaillère et côté pivot.

Colonne de direction à cardan et flector.

Diamètre de braquage : entre-murs = 9,89 m

entre-trottoirs = 9,46 m

Parallélisme : Pincement des roues vers l'avant =  $1 \pm 1$  mm.

### VI- FREINS

Freins à disque à l'avant.

Freins à tambour à l'arrière.

Commande par l'intermédiaire d'un système d'assistance à dépression sur un maître-cylindre tandem ( $\phi = 19$  mm), alimentant deux circuits indépendants : un circuit avant et un circuit arrière.

Surface totale du frein principal : 312 cm<sup>2</sup>.

Liquide de frein synthétique, suivant norme NFR 12640 S : TOTAL SY.

Chaque circuit possède sa réserve de liquide. L'insuffisance de liquide est signalée par un témoin lumineux sur le tableau de bord, commandé par « Nivocode ».

Le bon fonctionnement du témoin peut être contrôlé par un bouton-testeur.

Le circuit de freinage arrière comporte un compensateur de freinage ( asservi à la suspension ).

#### a) Freins avant :

Disque côté roues  $\phi = 244,5$  mm, épaisseur = 9 mm, étrier fixe, deux pistons opposés  $\phi = 45$  mm.

Plaquettes de frein ABEX ( surface de freinage = 166 cm<sup>2</sup> ).

Les plaquettes de frein avant sont équipées de témoins d'usure avec voyant au tableau de bord.

#### b) Freins arrière :

Freins à tambour, hydraulique classique, segments flottants à rattrapage de jeu automatique.

- Tambours  $\phi = 180$  mm, pour freins largeur 30 mm.

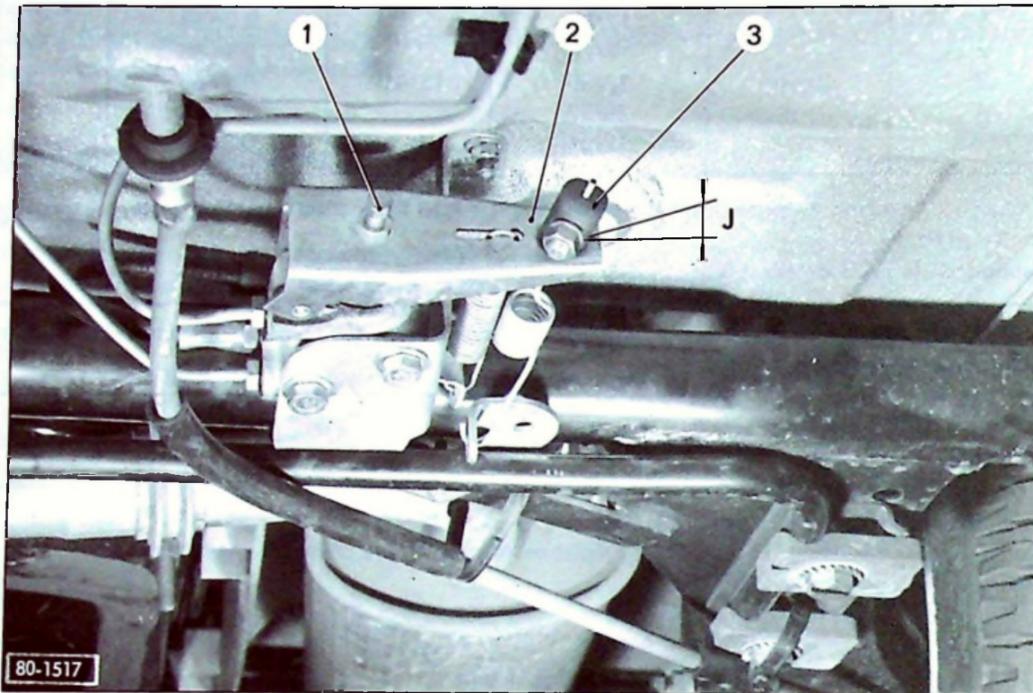
- Garnitures rivées 140 X 30 mm, épaisseur 5 mm - Qualité F.617.

- Cylindres récepteurs :  $\phi = 22,2$  mm.

### c) Frein de secours et d'immobilisation :

A main sur les roues arrière, commandé par câbles. Seul le réglage des câbles est à réaliser.

RÉPARATION : Réglage du ressort de commande du limiteur de freinage.



Faire appuyer énergiquement sur la pédale de frein pour fermer le limiteur.

Régler le serre-câble ( 3 ) de façon à obtenir un jeu J de 1 à 1,5 mm entre la face d'appui du serre-câble et le levier ( 2 ).

NOTA : Ne pas intervenir sur la vis de réglage du « point de coupure » ( 1 ), celle-ci étant réglée d'origine en usine.

## VII - SUSPENSION

Suspension des deux essieux par ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques.

- **A l'avant** : A roues indépendantes du type Mac-Pherson. La triangulation inférieure est assurée par la barre anti-roulis (  $\phi = 23$  mm ).

La rotation, au braquage, de l'élément porteur s'effectue par l'intermédiaire d'une butée à aiguilles placée à la partie supérieure de celui-ci.

- L'amortisseur peut être séparé du moyeu-pivot.

- **A l'arrière** : A roues indépendantes, bras tirés. Chaque élément comporte un amortisseur et un ressort hélicoïdal concentriques. Le débattement arrière est limité par une rondelle entretoise placée sous la butée de débattement. Une barre anti-roulis (  $\phi = 16$  mm ) réunit les deux bras arrière.

**Parallélisme arrière** : Pincement des roues vers l'avant =  $2,5 \pm 1$  mm.

## VIII- ROUES ET PNEUS

Pneumatiques MICHELIN 155/70 SR 13 XZX TUBELESS sur jantes 4 1/2 B 13 FH ( 3 tocs sur  $\phi = 115$  mm ).  
Pression de gonflage : avant = 1,8 bar - Arrière = 2 bars - Roue de secours = 2,2 bars.

Option « roues alliage léger » : Roue de secours tôle avec pneumatique 135 SR 13 XZX avec chambre.

Monte autorisée : Pneumatiques MICHELIN 135 R 13 X M + S 8 ( mêmes pressions de gonflage que la monte « Série » ).

## IX- ÉLECTRICITÉ

Équipement 12 volts, négatif à la masse.

Batterie 12 V 175/35 Ah.

Alternateur : Monophasé avec régulateur électronique incorporé ( DUCELLIER 512 010 ).

Intensité nominale : 33 ampères.

Contrôle de la charge par voyant au tableau de bord. Le voyant, commandé par un système électronique incorporé au régulateur, s'allume en cas de manque de charge ou de surcharge ( tension supérieure à 15 V ).

### Phares :

Un dispositif, avec bouton de commande au tableau de bord, permet la correction en hauteur des phares en fonction de la charge du véhicule.

### Fusibles :

La protection des récepteurs est assurée par six fusibles. Le boîtier porte-fusibles est placé sous le capot :

<b>Fusible 10 A</b> ( repère vert ) - Lanternes avant et arrière - Éclairage du tableau de bord et de la montre, de nuit.	<b>Fusible 10 A</b> ( repère rouge ) - Feux de brouillard arrière	<b>Fusible 16 A</b> ( repère jaune ) - Voyant de starter - Éclairage montre ( de jour ) - Moto-ventilateur - Relais pulseur d'air - Avertisseur sonore - Essuie-glace avant - Lave-glace avant
<b>Fusible 16 A</b> ( repère mauve ) - Niveau liquide de freins - Pompe lave-glace arrière - Essuie-glace arrière - Relais essuie-glace, lave-glace - Clignotants avant et arrière. - Voyant usure de freins - Lunette arrière chauffante - Pulseur d'air frais - Montre ( éclairage de jour ) - Pression d'huile moteur - Thermo-contact température eau - Jauge de carburant et récepteur.	<b>Fusible 10 A</b> ( repère blanc ) - Excitation alternateur - Feux de recul - Voyant de charge batterie - Étouffoir	<b>Fusible 16 A</b> ( repère bleu ) - Feux de stop - Borne radio - Éclairage intérieur - Alimentation montre - Allume-cigare - Signal de détresse.

## X - CARROSSERIE

### Peinture :

Référence des teintes :

Beige Colorado : AC 069

Rouge Géranium : AC 435

Bleu Régate \* : AC 644

Cuivre Tammela \* : AC 440

Vert Iroise \* : AC 534

Noir ( avec strip argent ) : AC 200

\* Peinture métallisée.

## SERVICES A LA CLIENTÈLE DÉPARTEMENT TECHNIQUE APRÈS-VENTE

Note confidentielle  
( Droits de reproduction réservés )

En remplacement des véhicules VISA SUPER ( 5 cv ) deux nouvelles versions sont commercialisées pour l'« ANNÉE-MODÈLE 1981 ».

- VISA SUPER E
- VISA SUPER X

Cette note traite uniquement des véhicules Visa Super E. Les véhicules Visa Super X feront l'objet d'une Note Technique spécifique.



Le nouveau modèle VISA SUPER E diffère du précédent par :

### I- MOTEUR

Nouvelle désignation ( XW5 ), mêmes caractéristiques, sauf le carburateur du type 32 PBISA 11, repère 278-1.

T.S.V.P.

## NOTE TECHNIQUE

N° 80-9 VD2

Le 5 Septembre 1980

Cette note concerne :

- L'ATELIER
- LE MAGASIN
- LA STATION SERVICE

### PAYS INTÉRESSÉS :

DIFFUSION :  
FRANCE

APPLICATION :  
FRANCE

VÉHICULES  
VISA SUPER E  
( VD série VB )

ANNÉE-MODÈLE 1981

Modifications

**Principaux réglages du carburateur :**

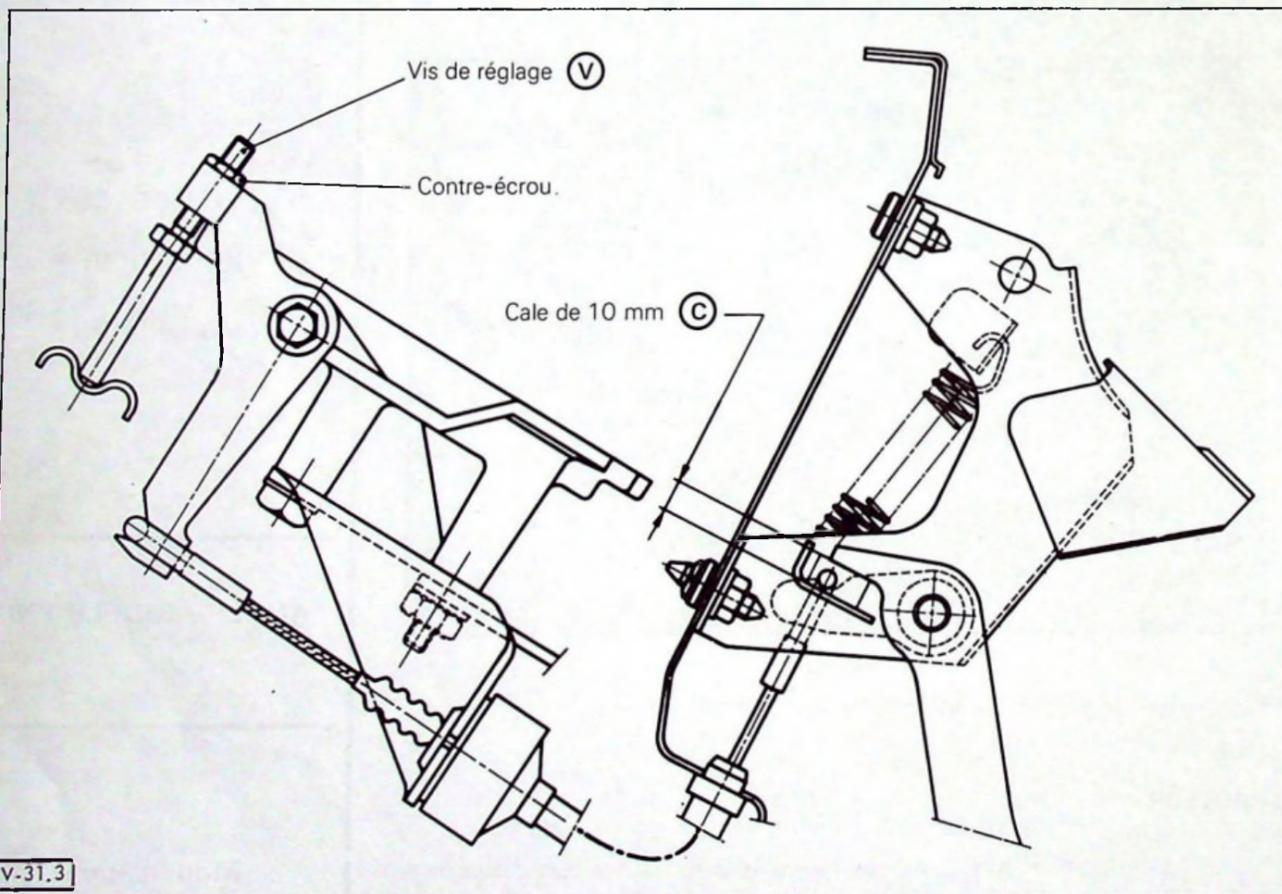
Buse : .....	25	Injecteur de pompe : .....	40 ± 10
Gicleur principal : .....	127,5 ± 5	Course de pompe : .....	2,5 ± 0,5
Ajutage automaticité : .....	160 ± 20	Pointeau : .....	1,5 à bille
Tube émulsion : .....	0,9	Flotteur : .....	5,7 g
Gicleur de ralenti : .....	43,5	Cote flotteur, en réparation : .....	36,5 ± 1 mm
Gicleur de CO constant : .....	30 ± 5	Niveau : .....	20 ± 2
Calibre d'air CO constant : .....	100 ± 10	Calibre d'éconostat : .....	55 ± 20

Ralenti 900 <sup>+50</sup>/<sub>0</sub> tr/mn, dispositif de ralenti à CO constant, permettant de régler la vitesse du ralenti, en agissant uniquement sur la vis de balayage. Un orifice supplémentaire permet le branchement du tube de l'éconoscope.

- **Refroidissement** : Le support de la capacité de dégazage est supprimé.
- **Allumage** : Nouveau faisceau d'allumage.  
La tête de l'allumeur est retournée de 180°.  
Montage d'une prise de diagnostic.

**II- TRANSMISSION DU MOUVEMENT**

1. **Embrayage** monodisque, mécanisme à diaphragme marque VERTO, type 180 DBR 335.  
Butée à billes, en appui constant, la garde à la pédale de débrayage est nulle.  
Le pédalier et le support de pédales sont nouveaux.  
Le câble de débrayage est adapté à la nouvelle commande : nouvelle longueur et suppression d'une butée caoutchouc.

**COMMANDE DE DÉBRAYAGE**

- RÉGLAGE** : La garde à la pédale doit être nulle et la butée en appui constant sur le mécanisme. Pour ce faire :
- intercaler une cale (C) de 10 mm environ entre l'extrémité de la pédale et la butée du pédalier, agir sur la vis (V) et le contre-écrou de la tige de commande ( sur le renvoi côté carter embrayage ) pour mettre la pédale en appui sur la cale
  - relever la course de la pédale de débrayage : différence entre position haute de la pédale et la position basse. La course doit être de 120 mm minimum.

**2. Boîte de vitesses :**

Quatre rapports avant synchronisés et une marche arrière, commande sur console centrale, par biellettes.  
Nouvelles démultiplications de la transmission.

Combinaisons des vitesses	Renvoi moteur/B.V.	Rapports de la B.V.	Rapport du couple cylindrique	Démultiplication totale	Vitesse en km/h à 1000 tr/mn
1	27/34	12/37	16/57	0,0722	7,45
2		17/28		0,1353	13,96
3		32/35		0,2057	21,02
4		36/27		0,2972	30,67
M.AR		12/34		0,0786	8,11

Vitesses à 1000 tr/mn avec des pneumatiques de 145 SR 13 XZX dont le développement sous charge est de 1,720 mètre.  
Rapport de prise de compteur : 21/37

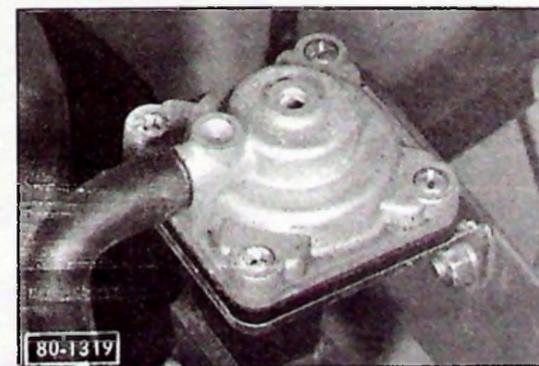
**III- COMMANDES**

- Pédalier de frein et de débrayage : Le tablier d'auvent est unifié sur tous les modèles 1981. En conséquence création d'un nouveau pédalier et d'un renfort de pédalier.
- La position du maître-cylindre est modifiée, ce qui entraîne la création d'un nouveau réservoir de frein et de nouvelles canalisations entre maître-cylindre et raccord trois voies ainsi que du maître-cylindre à compensateur.
- Nouvelle pédale d'accélérateur.
- Nouvelle tirette de starter avec témoin lumineux incorporé au bouton.
- Nouveau compteur de vitesses, différent par la présentation et les repères de passage des vitesses. Nouveau parcours du câble de compteur.
- Nouveau parcours des commandes de réglage des phares.
- Nouvelle clé de contact symétrique.

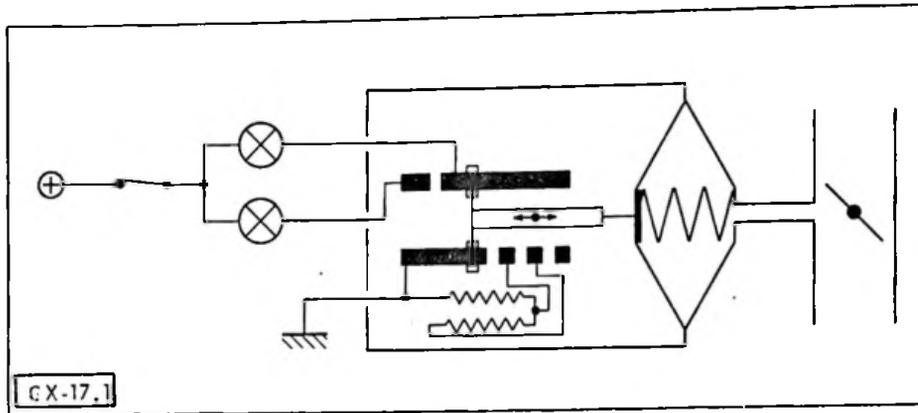
**IV- ÉLECTRICITÉ**

- Nouvel interrupteur de signal de détresse, permettant l'arrêt des clignotants avec le contact.
- Nouveaux voyants des interrupteurs de couleur noire : la coloration apparaît à l'allumage.
- Molettes de commande sur le satellite, striées.
- Montage d'un « éconoscope » :  
L'éconoscope est un dispositif d'aide à la conduite économique, destiné à renseigner instantanément le conducteur, sur les conditions d'utilisation optimum pour une consommation minimum de carburant.

Le système se compose de :



- un capteur réglant, par l'intermédiaire d'un potentiomètre, l'intensité lumineuse ou l'extinction des lampes, en fonction de la dépression régnant en aval du papillon des gaz.
- un interrupteur permettant la mise en ou hors service de l'éconoscope.
- deux voyants, au tableau de bord, un jaune et un rouge permettant de visualiser la consommation.



### Interprétation de l'affichage :

La mise en fonction est obtenue en poussant l'interrupteur vers la gauche. Contact mis et moteur arrêté, le voyant rouge s'allume. Il s'éteint dès que le moteur tourne.

- Aucun témoin allumé	Consommation faible	○	○
- Témoin jaune allumé	Consommation en hausse proportionnellement à l'intensité lumineuse	○	☀
- Témoin rouge allumé	Consommation excessive	☀	○

## V - CARROSSERIE - HABILLAGE

- Caisse nouvelle par la création d'un tablier inférieur, d'une traverse avant d'auvent et d'un gousset supérieur arrière droit permettant l'implantation du nouveau pédalier.
- Nouveau longeronnet avant gauche avec écrou soudé permettant la fixation du support de roue de secours, en deux parties.
- Nouveau support de cric.
- Nouveaux renforts dans les panneaux de côté permettant le montage de trois poignées de maintien (sauf option toit ouvrant)
- Nouveaux perçages et renforts, sur portes avant droite et gauche suite au montage de rétroviseurs extérieurs, nouveaux modèles.
- Nouveau capot, suite à nouveau perçage pour le gicleur de lave-glace.
- Nouvelle tirette de capot (parcours modifié).
- Nouveau gicleur de lave-glace arrière (option).
- Hayon arrière : suppression de la bande porte-sigle. Nouvelle appellation « SUPER E » en lettres adhésives.
- Nouvelle finition du levier de frein à main.
- Nouveau tapis de soubassement monopièce.
- Nouvelles poignées extérieures de portes latérales, noires.
- Suppression des finitions de portes arrière et des cendriers.
- Création de cache-faisceaux aux angles arrière de coffre.

## VI- IDENTITÉ - HOMOLOGATION

- Nouvelle plaque constructeur, conforme aux directives CEE (Définition des Normes dans une Note d'Information Tous Types qui paraîtra ultérieurement).
- Plaque constructeur fixée sur le passage de roue avant droit.
- Plaque moteur sur la partie supérieure gauche du moteur.
- Le type et le numéro d'ordre dans la série du type sont frappés à froid sur le passage de roue avant droit.
- Millésime « AM 81 », indiqué au tampon encreur à 30 mm environ sous l'interrupteur de feuillure, côté conducteur.

### Coloris Salon 1981 :

#### Couleurs maintenues

Blanc Meige : AC 088  
 Bleu Azurite : AC 650  
 Bleu Régate \* : AC 644  
 \* Peinture métallisée

Brun Vésuve : AC 438  
 Rouge Géranium : AC 435  
 Vert Tamaris \* : AC 540  
 Noir (filets rouges) : AC 200

#### Couleurs nouvelles :

Beige Colorado : AC 069  
 Cuivre Tammela : AC 440

**SERVICES A LA CLIENTÈLE  
DÉPARTEMENT TECHNIQUE APRÈS-VENTE**

Note confidentielle  
(Droits de reproduction réservés)

Ces deux nouvelles versions sont commercialisées depuis le 24 Mars 1981.  
Elles remplacent les VISA Super E et Super X.



**NOTE  
TECHNIQUE**

**N° 81-13 VD2**

Le 2 Avril 1981

Cette note concerne :

- L'ATELIER  
 LE MAGASIN  
 LA STATION SERVICE

**PAYS INTÉRESSÉS :**

*DIFFUSION :*

**TOUS PAYS**

*APPLICATION :*

**TOUS PAYS  
sauf ESPAGNE**

**VÉHICULES  
VISA II Super E  
(VD série VG)**

**VISA II Super X  
(VD série VH)**

**NOUVEAUX VEHICULES**

**Caractéristiques**

T.S.V.P

## I- CARACTERISTIQUES GÉNÉRALES

	VISA II Super E	VISA II Super X
Appellation commerciale : .....	VD série VG	VD série VH
Désignation aux mines : .....	5 CV	7 CV
Puissance administrative : .....	VG	VH
Symbole usine ( Type garantie ) : .....	5	5
Nombre de places : .....		
<b>Dimensions :</b>		
Empattement : .....	2,420 m	2,426 m
Voie avant : .....	1,292 m	1,302 m
Voie arrière : .....	1,241 m	1,251 m
Longueur hors tout : .....	3,690 m	3,690 m
Largeur hors tout : .....	1,535 m	1,535 m
Hauteur à vide : .....	1,415 m	1,398 m
Garde au sol ( en charge ) : .....	0,135 m	0,135 m
Porte-à-faux du véhicule ( au-delà de l'essieu extrême ) :		
- vers l'avant : .....	0,675 m	0,669 m
- vers l'arrière : .....	0,595 m	0,595 m
<b>Poids :</b>		
Poids du véhicule carrossé, à vide, en ordre de marche : .....	810 kg	815 kg
- sur l'avant : .....	495 kg	495 kg
- sur l'arrière : .....	315 kg	320 kg
Poids total autorisé en charge : .....	1235 kg	1230 kg
- sur l'avant : .....	630 kg	620 kg
- sur l'arrière : .....	625 kg	630 kg
Poids total roulant autorisé ( en France ) : .....	1850 kg	1870 kg
Poids tractables maximaux dans la limite du PTR :		
- remorque avec frein : .....	750 kg	750 kg
- remorque sans frein : .....	405 kg	405 kg

## II- MOTEUR

VISA II Super X : Moteur identique au modèle précédent.

VISA II Super E : Nouveau moteur, architecture identique à l'ancien, mais différent par la culasse, l'arbre à cames, les pistons, l'allumage, le carburateur, le circuit de refroidissement avec clapet anti-retour sur le conduit de dégazage du radiateur.

## CARACTERISTIQUES GÉNÉRALES :

	VISA II Super E	VISA II Super X
Véhicule : .....	109/5 type XW 7	129/5 type XZ 5 X
Moteur : .....	1124 cm <sup>3</sup>	1219 cm <sup>3</sup>
Cylindrée : .....	72 mm	75 mm
Alésage : .....	69 mm	69 mm
Course : .....	10,2/1	9,3/1
Rapport volumétrique : .....		
Puissance maximale ISO : .....	36 kW } à 5500 tr/mn	46 kW } à 6500 tr/mn
DIN : .....	50 ch	64 ch
Couple maximal ISO : .....	8,1 m.daN à 2500 tr/mn	9 m.daN à 3000 tr/mn
Vitesse de rotation maximale : .....	6250 tr/mn	6500 tr/mn

## DISTRIBUTION :

jeu pratique aux soupapes ( à froid )	ADMISSION : 0,10 mm
	ECHAPPEMENT : 0,25 mm

Réglage théorique de la distribution, avec un jeu de 0,7 mm entre culbuteurs et soupapes ( admission et échappement ).

Ouverture admission : .....	R.O.A. 4°	A.O.A. 5°20'
Fermeture admission : .....	R.F.A. 29°	R.F.A. 36°50'
Ouverture échappement : .....	A.O.E. 30°	A.O.E. 36°50'
Fermeture échappement : .....	A.F.E. 5°	R.F.E. 5°20'

## GRAISSAGE :

- Sous pression, par pompe à huile à engrenages entraînée par le vilebrequin. Le graissage de la boîte de vitesses et du moteur est commun.
- Huile moteur et boîte de vitesses : TOTAL GTS 15 W 40 ou TOTAL GTI route et ville 10 W 30 TOTAL GTI Route et Ville 10 W 30 en régions très froides.
- Capacité du carter : vidange simple : 4,5 litres, après remplacement cartouche : 5 litres.
- Cartouche filtre extérieure type PURFLUX LS 176 B ou LOCKHEED FC 151.
- Pression d'huile : 3 bars à 4000 tr/mn.
- Tarage du mano-contact : 0,6 bar.

## REFROIDISSEMENT

Principe de fonctionnement identique aux modèles précédents, mais clapet anti-retour sur le conduit de dégazage du radiateur pour le moteur XW7 de la VISA II Super E.

## ALIMENTATION EN ESSENCE :

Réservoir situé à l'arrière, contenance : 40 litres.

Tubulure de remplissage en plastique, bouchon de remplissage sans trou de mise à l'air libre, conduit de dégazage extérieur et dispositif de mise à l'air libre.

Canalisation de retour d'essence du carburateur au réservoir ( sur Super X seulement ).

Pompe à essence mécanique, à filtre incorporé, commandé par excentrique de l'arbre à cames.

Carburant : essence super.

## CARBURATEUR :

	VISA II Super E	VISA II Super X
Véhicule : .....	32 PBISA 12, rep. 230	32 PBISA 11, rep. 240
Carburateur Solex, type : .....	sans coupe-ralenti	avec coupe-ralenti
Buse : .....	φ = 24 .	φ = 25
Gicleur principal : .....	120 .	127,5
Ajutage d'automatisme : .....	160 .	160
Tube d'émulsion : .....	22	0,9
Gicleur de ralenti : .....	41 .	42
Gicleur de CO constant : .....	30 .	30
Calibre d'air CO constant : .....	140	140
Gicleur d'enrichisseur : .....	55 .	50
Injecteur de pompe de reprise : .....	35 .	40
Pointeau : .....	1,6 à bille .	1,5 à bille
Flotteur : .....	5,7 g .	5,7 g
Niveau de cuve : .....	non réglable	non réglable

## REGLAGE DU RALENTI :

Dispositif de ralenti à CO constant, permettant de régler la vitesse de ralenti en agissant uniquement sur la vis de balayage.

Régime de ralenti	VISA II Super E : 750 <sup>+50</sup> / <sub>0</sub> tr/mn
	VISA II Super X : 900 <sup>+50</sup> / <sub>0</sub> tr/mn

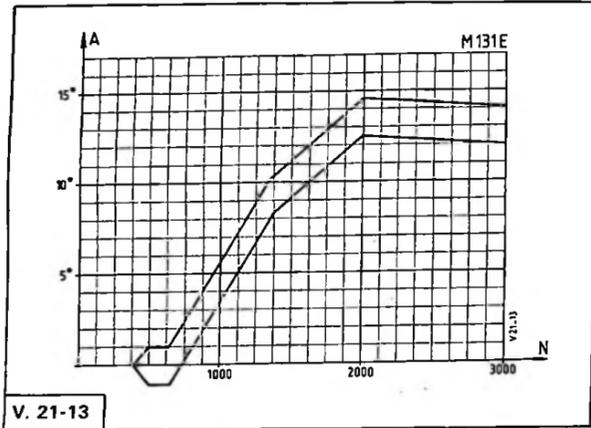
**ALLUMAGE :**

**Type :** - Allumage électronique à déclenchement électromagnétique ( VISA II Super E ).  
 - Allumage classique par batterie, bobine et rupteur ( VISA II Super X ).

**Caractéristiques des allumages :**

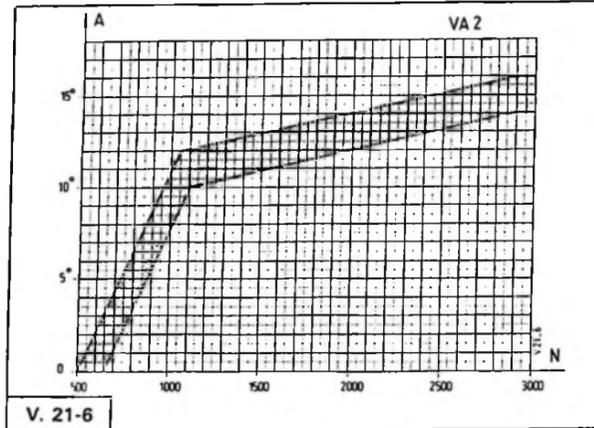
Véhicule : .....	VISA II Super E	VISA II Super X
Allumeur : .....	Ducellier réf. 525 282	Ducellier réf. 525 304
Bobine d'allumage : .....	Ducellier réf. 520 015	Ducellier réf. 2777
	Bosch réf. 0221122317	Femsa réf. BL 12 R 70
		Magneti-Marelli réf. BZR 206 A
		Marchal réf. E 44 901 312
Module transistorisé : .....	Ducellier réf. 521007	
	Bosch réf. 0227100111	
Calage dynamique : .....	2° moteur à 750 tr/mn	5° moteur à 900 tr/mn
	( capsule débranchée )	( capsule débranchée )
Ordre d'allumage : .....	1 - 3 - 4 - 2	1 - 3 - 4 - 2
Repères des courbes : .....	M 131 E	VA2 - VD2

**Avance centrifuge M 131 E**



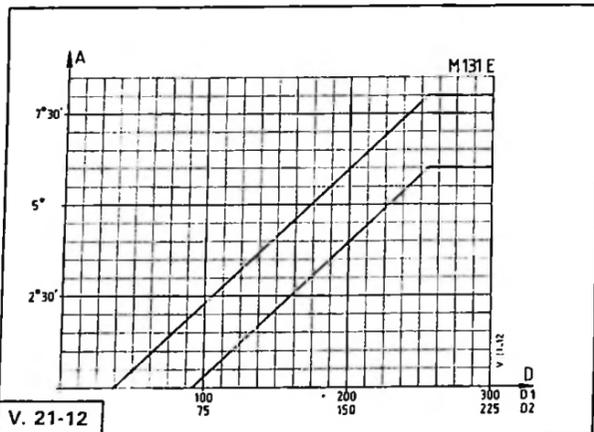
V. 21-13

**Avance centrifuge VA2**



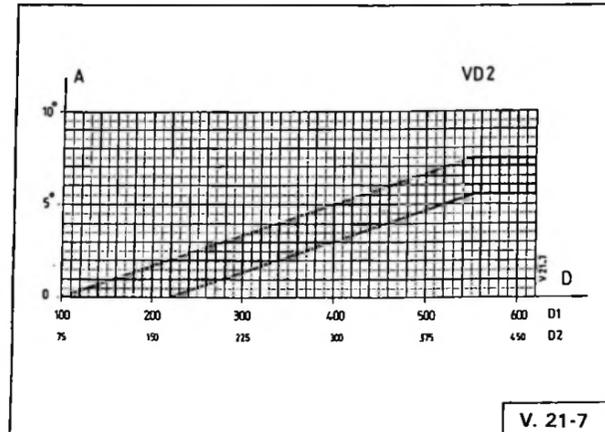
V. 21-6

**Avance à dépression M 131 E**



V. 21-12

**Avance à dépression VD2**

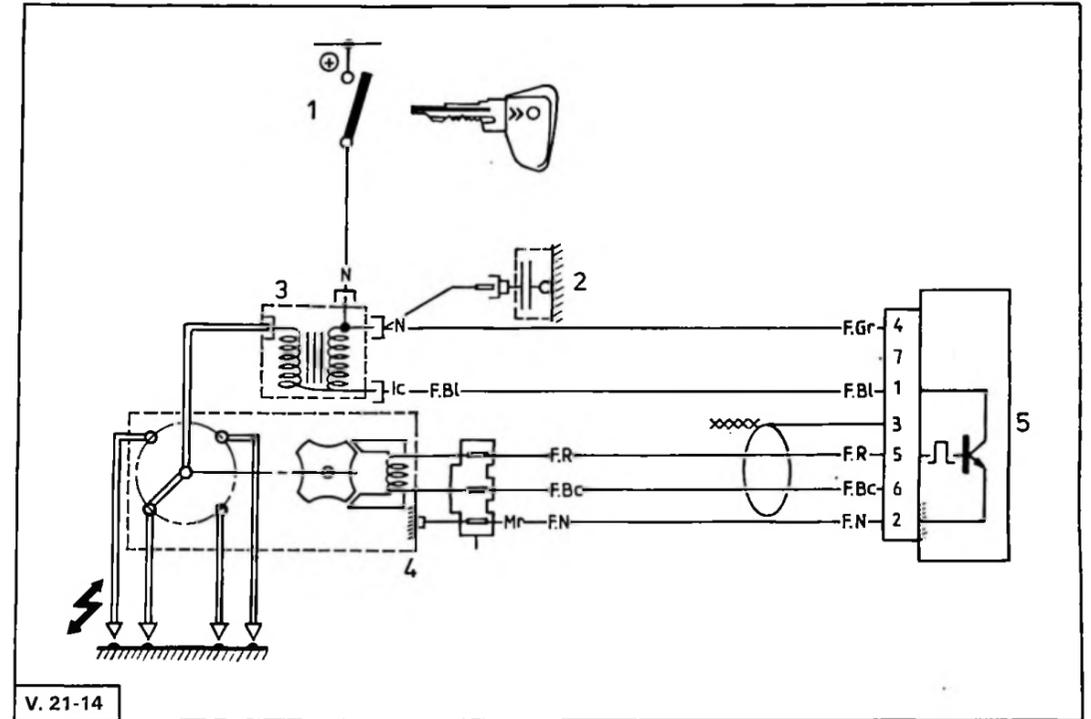


V. 21-7

Symboles {  
 A : avance allumeur  
 N : tours/minute allumeur  
 D1 : avance à dépression en mbar  
 D2 : avance à dépression en mm Hg

**Fonctionnement de l'allumage électronique :**

- ① Contacteur antivol,
- ② Condensateur de déparasitage ( option préparation radio ),
- ③ Bobine d'allumage,
- ④ Allumeur générateur d'impulsions,
- ⑤ Module transistorisé,



V. 21-14

**Allumeur :** Le rupteur est remplacé par un capteur magnétique qui envoie des impulsions au module transistorisé. Les impulsions prennent naissance grâce à la rotation d'une roue à quatre pôles. Le distributeur et ses systèmes d'avance sont identiques à ceux du système d'allumage classique.

**Module transistorisé :** Le courant primaire bobine traverse un transistor de déclenchement situé dans le module. Lorsqu'une impulsion est émise par le générateur de l'allumeur, elle vient bloquer le transistor et interrompre ainsi le passage du courant dans l'enroulement primaire de la bobine.

**Bobine :** Spécifique au système. Transforme la tension primaire en tension secondaire.

**Précautions d'utilisation :**

- Utiliser un compte-tours « haute tension », à pince à induction, exclusivement.
- Ne pas utiliser un chargeur rapide pour le démarrage, utiliser une batterie 12 volts.
- Eviter les arcs électriques : en cas de soudure électrique, déconnecter les cosses des bornes de la batterie.

**BOUGIES**

Bougies à siège conique, six pans de 16 mm sur plats, filetage M 14 X 125.  
 Couple de serrage 1 à 1,3 m.daN.  
 Ecartement des électrodes : 0,6 à 0,7 mm.  
 Référence des bougies : AC 42 LTS - CHAMPION BN 9 Y - MARCHAL SCGT 34-5 H

### III- TRANSMISSION DE MOUVEMENT

#### EMBRAYAGE

Monodisque, mécanisme à diaphragme, marque VERTO, type 180 DBR 335.  
Butée à billes en appui constant : la garde à la pédale de débrayage est nulle.

#### BOITE DE VITESSES

Combinaison des vitesses	Renvoi Moteur-Boîte de vitesses	Rapports de la boîte de vitesses	Rapport du pont	Démultiplication totale		Vitesse en km/h à 1000 tr/mn	
				Super E	Super X	Super E	Super X
1	27/34	12/37	16/57 (Super E)	0,0722	0,0633	7,45	6,34
2		17/28		0,1353	0,1185	13,96	11,87
3		32/35	15/61 (Super X)	0,2057	0,1785	21,02	17,88
4		36/27		0,2972	0,2603	30,67	26,08
M.AR		12/34		0,0786	0,0689	8,11	6,90

Rapport de la prise de compteur :

- 21/37 sur Super E
- 22/38 sur Super X.

**ATTENTION : En cas de remorquage prolongé, soulever l'avant du véhicule pour éviter le grippage éventuel de la boîte de vitesses.**

#### IV- DIRECTION

Identique à celle équipant les modèles précédents.  
Parallélisme : Pincement des roues vers l'avant :  $1 \begin{smallmatrix} +2 \\ -1 \end{smallmatrix}$  mm

#### V- FREINS

- Commandé par l'intermédiaire d'un système d'assistance à dépression ( MASTER-VAC ) sur un maître-cylindre tandem ( $\phi = 19$  mm) alimentant deux circuits indépendants, un circuit avant et un circuit arrière.
- Liquide de frein synthétique TOTAL SY, suivant norme NFR 12 640 S.
- Chaque circuit possède sa réserve de liquide. L'insuffisance de liquide est signalée par un témoin lumineux sur le tableau de bord, commandé par « Nivocode ».
- Le bon fonctionnement du témoin peut être contrôlé par un bouton testeur.
- Le circuit de freinage arrière comporte un limiteur de freinage asservi à la suspension.
- Garde à la pédale : 10 mm environ, réglable par le contacteur de « stop ».

#### FREINS AVANT ( CITROËN ) :

- Disques côté roues  $\phi = 244,5$  mm, épaisseur = 9 mm.
- Etriers fixes, deux pistons opposés par étrier,  $\phi = 45$  mm.
- Plaquettes de frein ABEX 413, avec témoins d'usure.

#### FREINS ARRIERE ( DBA ou GIRLING ) :

- Tambours  $\phi = 180$  mm, avec segments flottants à rattrapage de jeu automatique.
- Garnitures rivées 140 X 30 mm, épaisseur 5 mm, qualité F 617.
- Cylindres récepteurs  $\phi = 22$  mm.

#### FREIN DE SECOURS ET D'IMMOBILISATION :

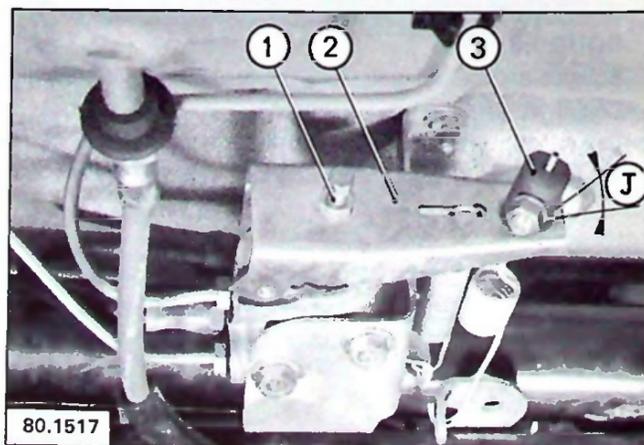
- A main sur les roues arrière, commandé par câbles ( Seul le réglage de la tension des câbles est à réaliser ).

#### LIMITEUR DE FREIN ARRIERE ( DBA ) :

##### Réglage du ressort de commande :

- Faire appuyer sur la pédale de frein ( pour obtenir la fermeture du limiteur ). La maintenir enfoncée.
- Régler le serre-câble ③ de façon à obtenir un jeu  $J = 1$  à  $1,5$  mm, entre la face d'appui du serre-câble et le levier ②.

**NOTA :** Ne pas intervenir sur la vis de réglage du « point de coupure » ①, celle-ci étant réglée d'origine par le fabricant.



80.1517

### VI- SUSPENSION

**AVANT :** A roues indépendantes, du type Mac-Pherson. La triangulation inférieure est assurée par la barre anti-roulis ( $\phi = 22$  mm sur Super E et  $\phi = 23$  mm sur Super X).

La rotation, au braquage, de l'élément porteur s'effectue par l'intermédiaire d'une butée à aiguilles placée à la partie supérieure de celui-ci. L'amortisseur peut être séparé du moyeu-pivot.

**ARRIERE :** A roues indépendantes, bras tirés. Chaque élément comporte un amortisseur et un ressort hélicoïdal concentrique.

Une barre anti-roulis ( $\phi = 14$  mm sur Super E et  $\phi = 16$  mm sur Super X) réunit les deux bras arrière.

**Parallélisme arrière :** Pincement des roues vers l'avant :  $2 \begin{smallmatrix} +2 \\ -1 \end{smallmatrix}$  mm

### VII- ROUES ET PNEUMATIQUES

#### EQUIPEMENT :

Véhicule	Monte série	Option jantes alliage léger	Monte pneumatiques autorisée
Super E	5 jantes tôle 9 trous avec enjoliveur plastique 4.50 B 13, écuaneur = 35 mm	4 jantes 4.50 B 13 écuaneur = 30 mm 1 jante tôle avec plaquettes 4.50 B 13, écuaneur = 35 mm	145 R 13 X ( M + S ) 8
	5 pneus 145 SR 13 XZX Tubeless	5 pneus 145 SR 13 XZX Tubeless	
Super X	5 jantes tôle 9 trous avec enjoliveur plastique 4.50 B 13, écuaneur = 30 mm 4 pneus 155/70 SR 13 XZX Tubeless	4 jantes spéciales TRX 1 jante tôle avec plaquettes 4.50 B 13, écuaneur = 35 mm 4 pneus 160/65 R 340 TRX Tubeless	135 R 13 X ( M + S ) 8
	1 pneu 135 SR 13 XZX Tubeless	1 pneu 135 SR 13 XZX Tubeless	

#### PRESSIONS D'UTILISATION :

Véhicule	Pneumatiques	Pression en bars		
		Avant	Arrière	Roue de secours
Super E	145 SR 13 XZX	1,8	2	2,2
	145 R 13 X ( M + S ) 8	1,8	2	2,2
Super X	155/70 SR 13 XZX 135 SR 13 XZX	1,8 —	2 —	— 2,3*
	160/65 R 340 TRX 135 SR 13 XZX	1,7 —	1,7 —	— 2,5*
	135 R 13 X ( M + S ) 8	1,8	2	2,2

Attention : \* pression d'utilisation de la roue de secours.

### VIII- CARROSSERIE - HABILLAGE EXTERIEUR

#### Caisse nouvelle, différant de celle de l'année modèle 1981 par :

- traverse avant de bouclier,
- capot moteur,
- ailes arrière,
- doublures d'ailes arrière,
- traverse de panneau arrière,
- panneau arrière,
- traverse de bouclier arrière,
- plancher, partie arrière,
- hayon arrière.

#### Nouvel habillage, par :

- bouclier avant en polypropylène gris, avec jupe inférieure,
- calandre noire, avec chevrons chromés et tranche des ailettes d'aspect chromé,
- enjoliveurs de capot et d'ailes avant en polypropylène gris,
- enjoliveurs de custode en plastique noir satiné,
- bandeaux latéraux en polypropylène gris sur les ailes avant, les portes latérales et les ailes arrière,
- bouclier arrière en polypropylène gris sans logement des feux de brouillard et de recul, sans jupe inférieure,
- support de plaque de police arrière en plastique gris.

#### Revêtements :

- sur portes avant et arrière, encadrements des glaces peints en noir satiné ( AC 229 ),
- panneaux extérieurs de portes, panneaux de côté et pieds milieu peints en noir satiné dans la zone des glaces,
- baie de pare-brise peinte en noir satiné.

#### Teintes de carrosserie :

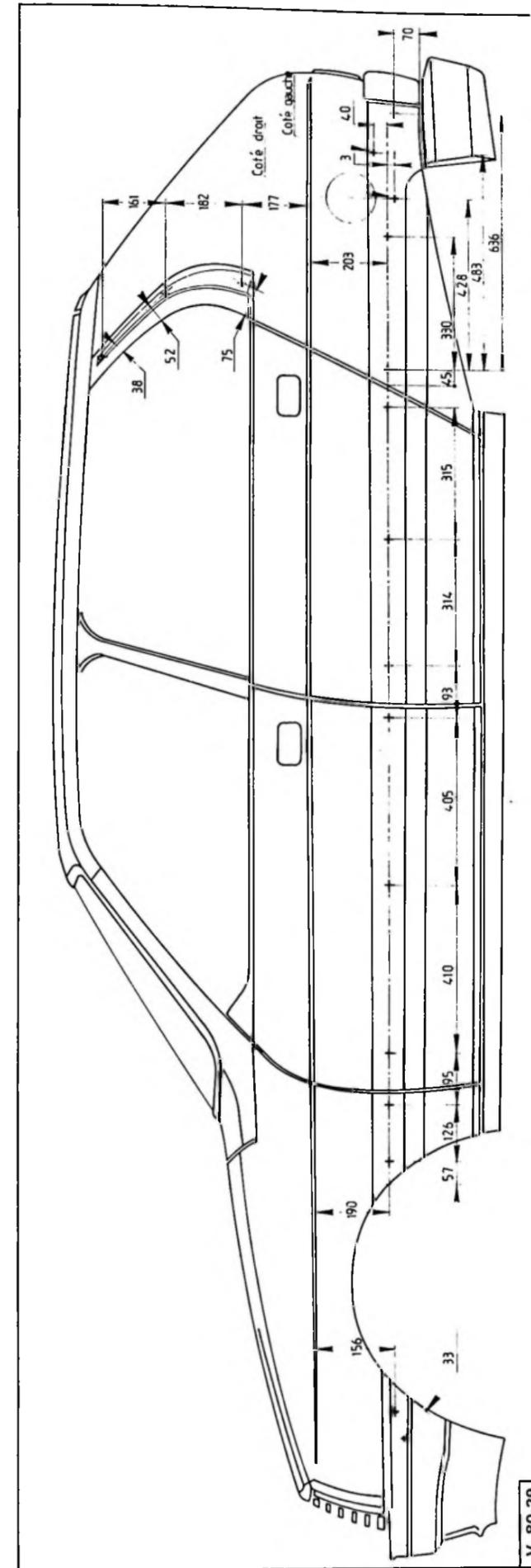
- |                       |                                 |
|-----------------------|---------------------------------|
| - Blanc Meije AC 088  | - Rouge Géranium AC 435         |
| - Bleu Azurite AC 650 | - Noir ( liseret rouge ) AC 200 |
| - Bleu Régate AC 644  | - Beige Colorado AC 069         |
| - Beige Daim AC 063   | - Cuivre Tammela AC 440         |
| - Vert Tamaris AC 540 |                                 |

#### FIXATION DES PLAQUES DE POLICE AVANT ET ARRIERE

Le bouclier avant et le support de plaque arrière étant en matière plastique, la pose des plaques de police impose l'emploi de rivets spécifiques fournis par le Département des Pièces de Rechange sous la référence ZC 9 866 059 U.

### IX- CONSEILS DE RÉPARATION CARROSSERIE

#### POSE DES BANDEAUX LATÉRAUX



Tracer les pions avant et arrière à une distance de 190 mm à l'avant et 203 mm à l'arrière sous la ligne de lumière supérieure.

- Tracer, au cordeau, l'axe des bandeaux.
- Tracer les axes des pions.

Poser les pions, soit :

- au pistolet à souder ( pour les axes soudables, référence : 79 03 011 196 ),
- à la pince à riveter ( percer à  $\phi = 2,5$  mm pour les rivets « POP » en « té », référence : 95 533 089 ).

Poser les agrafes en plastique sur les bandeaux.

Présenter et clipser les bandeaux sur les pions.

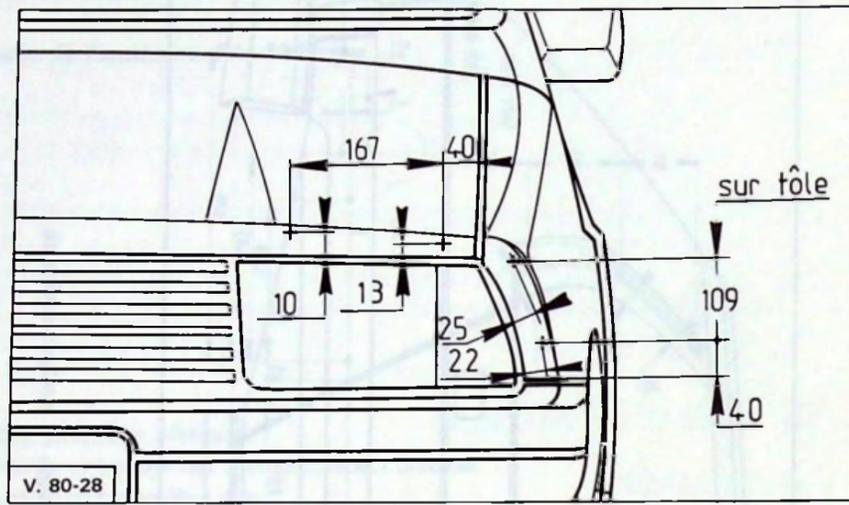
Retirer les feuilles de protection des autocollants et appliquer fortement les bandeaux sur la caisse.

**POSE DES ENJOLIVEURS DE CAPOT D'AILES AVANT ET DE PANNEAUX DE CUSTODE**

Tracer les axes des pions sur les bords d'ailerons, de capot et de panneaux de custode.

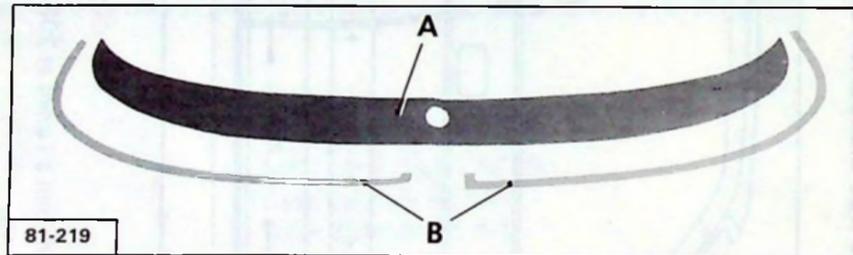
Poser les pions, soit :

- au pistolet à souder ( pour les axes soudables référence : 79 03 011 196 ),
- à la pince à riveter ( percer à  $\phi = 2,5 \text{ mm}$  pour les rivets « POP » en « té » réf. 95 533 089 ).

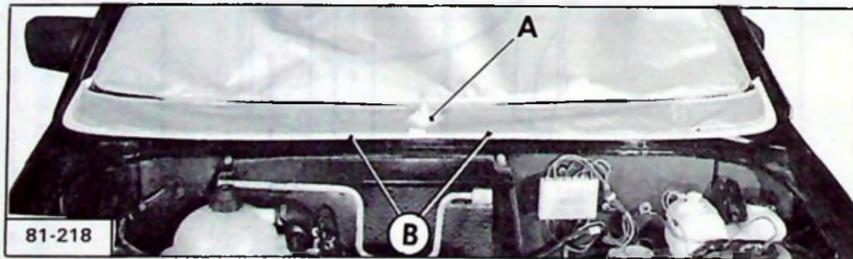


**MISE EN PEINTURE DE LA BAIE DE PARE-BRISE**

- a) Appliquer la peinture noir satiné ( AC 229 ), en débordant largement de la zone à peindre.  
Laisser sécher.



- b) Maroufler la zone peinte en noir satiné.  
Coller, à l'aide de papier adhésif le cache en papier A ( le centrer par rapport à l'axe de l'essuie-glace ).  
Poser les bandes de finition B ( les coller en partant de l'axe du véhicule et sur le bord de la baie de pare-brise, côté capot ).



NOTA : Ces caches prédécoupés sont vendus par le Département des Pièces de Rechange, sous la référence : 95 574 746.

- c) Achever la peinture de la baie à la teinte du véhicule.

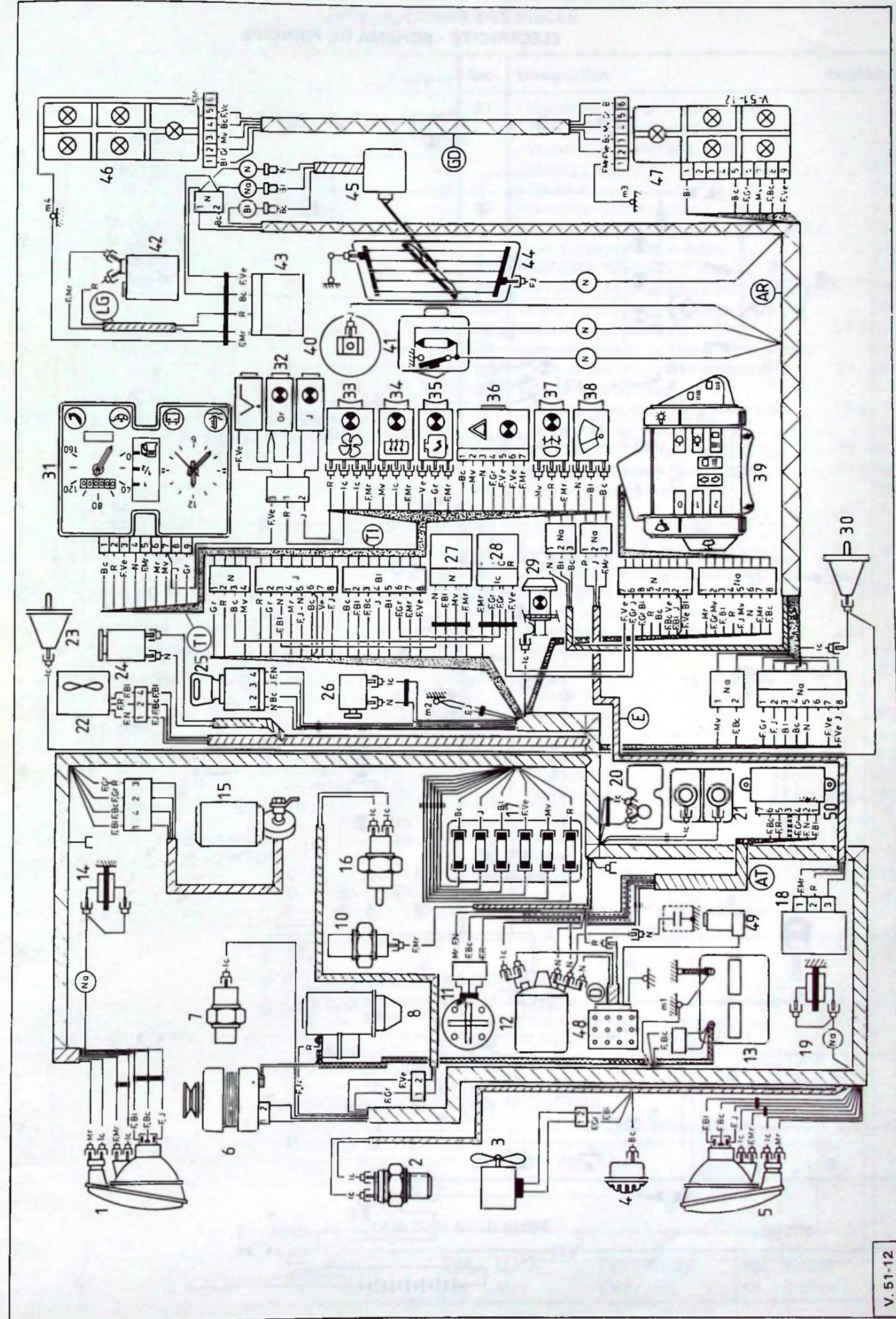
**X- ELECTRICITÉ**

Equipement identique aux modèles précédents.

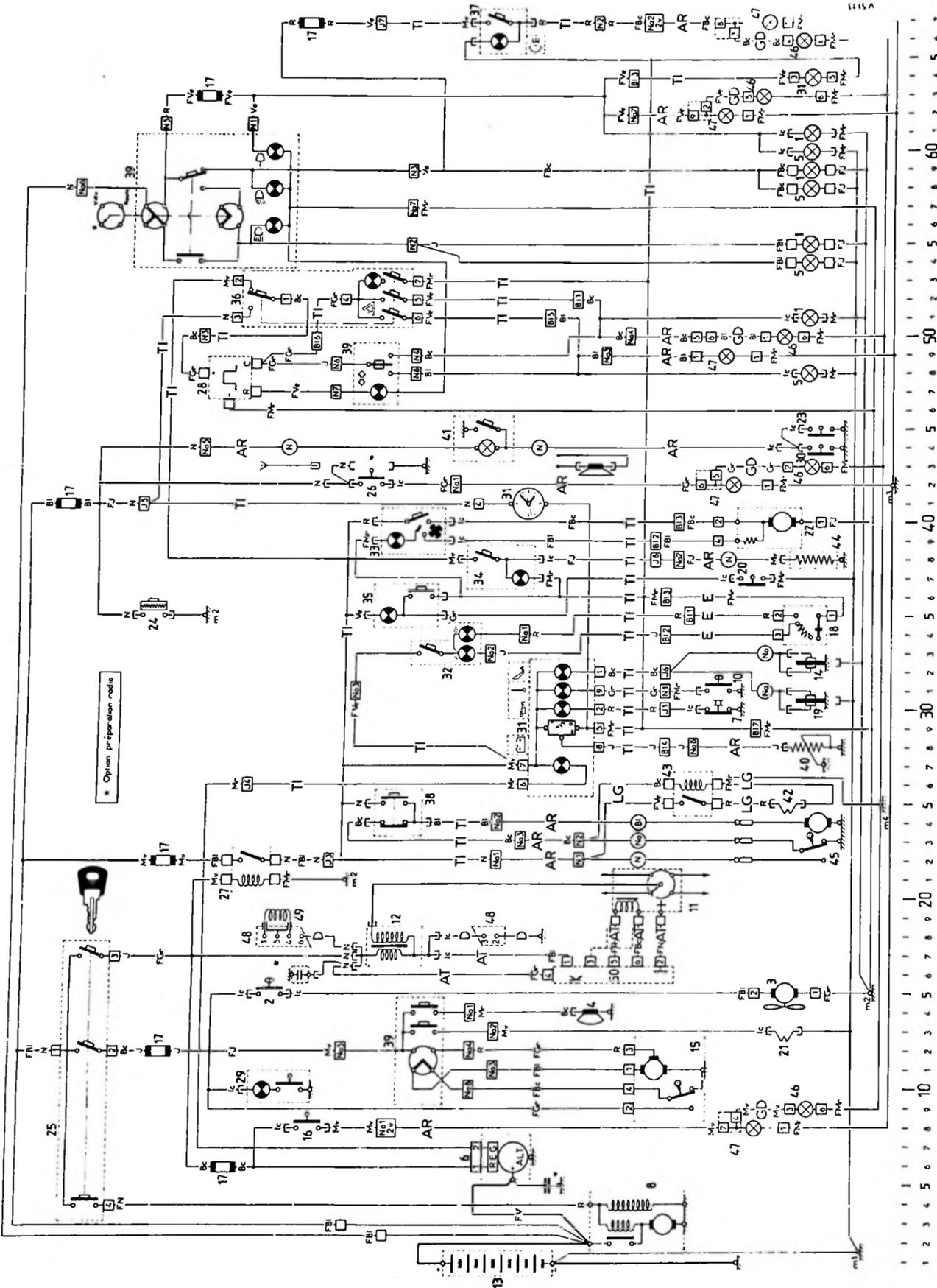
Nouveaux faisceaux adaptés :

- à l'allumage transistorisé ( pour VISA II Super E ),
- aux modifications de façade avant et aux nouveaux feux arrière.

**ELECTRICITÉ - SCHEMA D'INSTALLATION**



ELECTRICITÉ - SCHEMA DE PRINCIPE



NOMENCLATURE DES PIÈCES

Rep.	Désignation	Position	Rep.	Désignation	Position
1	Bloc optique droit :		31	- Voyant de pression d'huile moteur : .....	30
	- Clignotant : .....	51		- Voyant de température d'eau : .....	31
	- Lanterne : .....	61		- Voyant d'usure de freins avant : .....	32
	- Feu de route : .....	55		- Montre ( Super E ) : .....	41
	- Feu de croisement : .....	59		- Eclaireur : .....	64
2	Thermo-contact de moto-ventilateur : .....	15	32	Interrupteur d'éconoscope : .....	33
3	Moto-ventilateur de radiateur : .....	15		Voyant jaune d'éconoscope } ( Super E ) : ...	33
4	Avertisseur sonore : .....	14		Voyant orange d'éconoscope : .....	34
5	Bloc optique gauche :		33	Interrupteur de pulseur et voyant : .....	39
	- Clignotant : .....	48	34	Interrupteur de lunette AR chauffante et voyant : .....	38
	- Lanterne : .....	60	35	Testeur de voyant de liquide de freins : .....	36
	- Feu de route : .....	54	36	Interrupteur de signal de détresse : .....	51 à 53
	- Feu de croisement : .....	58	37	Interr. des feux de brouillard AR et voyants : .....	67
6	Alternateur avec régulateur : .....	6 - 7	38	Commutateur essuie et lave-glace AR : .....	24 - 25
7	Mano-contact d'huile moteur : .....	30	39	Bloc de commutation :	
8	Démarrreur : .....	2 à 4		- Commande essuie et lave-glace avant : ...	10 à 13
9	Coupe-ralenti ( étouffoir ) ( Super X ) : .....	5		- Commande avertisseur sonore : .....	14
10	Thermo contact d'eau moteur : .....	31		- Com. des feux clignotants et voyant : .....	47 - 48
11	Allumeur : .....	19 à 21		- Com. d'éclairage et appel optique : .....	54 à 60
12	Bobine d'allumage : .....	17 - 18	40	Rhéostat de jauge à essence : .....	28
13	Batterie : .....	1	41	Plafonnier : .....	44 - 45
14	Bloc de freins avant droit : .....	32 - 33	42	Pompe de lave-glace arrière : .....	25
15	Moteur d'essuie-glace avant : .....	9 à 12	43	Relais de pompe de lave-glace arrière : .....	25 - 26
16	Contacteur des feux de recul : .....	8	44	Lunette chauffante : .....	38
17	Boîte à fusibles : .....	6 - 12 - 22 - 41 - 63 - 67	45	Moteur d'essuie-glace arrière : .....	22 à 24
18	Capteur d'éconoscope ( Super E ) : .....	34 - 35	46	Bloc de signalisation arrière droit :	
19	Bloc de freins gauche : .....	30 - 31		- Lanterne : .....	63
20	Contact de niveau de liquide de freins : .....	37		- Clignotant : .....	50
21	Pompe de lave-glace avant : .....	13		- Stop : .....	43
22	Pulseur d'air : .....	40		- Feu de recul : .....	9
23	Contact de porte avant droite : .....	45		- Feu de brouillard : .....	66
24	Allume-cigare : .....	35	47	Bloc de signalisation arrière gauche :	
25	Contacteur antivol : .....	4 - 12 - 17		- Lanterne : .....	62
26	Contacteur de stop : .....	42		- Clignotant : .....	49
27	Relais : .....	21 - 22		- Feu de stop : .....	42
28	Centrale clignotante : .....	48		- Feu de recul : .....	8
29	Tirette de starter à voyant : .....	10		- Feu de brouillard : .....	67
30	Contact de porte avant gauche : .....	44	48	Prise diagnostic : .....	18
31	Tableau de bord :		49	Capteur de P.M.H. : .....	19
	- Voyant de charge : .....	27	50	Module d'allumage ( Super E ) : .....	16
	- Récepteur de jauge : .....	29			

NOMENCLATURE DES MASSES

m1	Masse sur habillage avant gauche	m3	Masse dans coffre ( arrière gauche )
m2	Masse sur fixation de centrale ( 2 fils )	m4	Masse dans coffre ( arrière droit )

NOMENCLATURE DES FAISCEAUX

Sans repère : Avant	GD : Feu AR gauche à feu AR droit	LG : lave-glace AR	E : Econoscope
AR : Arrière	TI : Tableau et interrupteurs	D : Diagnostic	

CODE DES COULEURS

Bc : Blanc	Gr : Gris	J : Jaune	Mv : Mauve	R : Rouge	Na : Naturel
Bl : Bleu	Ic : Incolore	Mr : Marron	N : Noir	Ve : Vert	Or : Orange

**SERVICES A LA CLIENTÈLE**  
**DÉPARTEMENT TECHNIQUE APRÈS-VENTE**

Note confidentielle  
(Droits de reproduction réservés)

La gamme VISA II moteur 4 cylindres commercialisée en FRANCE s'établit comme suit :

Appellation Commerciale	Moteur	Boîte de vitesses	Freinage	Symbole Mines	Puissance fiscale
VISA II L	1124 cm <sup>3</sup> XW 7	BV 4 rapports	Non assisté	VG	5 CV
VISA II Super E			Assisté		
VISA II Super X	1219 cm <sup>3</sup> XZ 5 X	série BV 4 rapports	Assisté	VH	7 CV
		Option BV 5 rapports		VL	6 CV

**I. MODIFICATIONS COMMUNES AUX VISA II MOTEUR 4 CYLINDRES TOUS TYPES**

**COMMANDES ET ACCESSOIRES.**

- Essuie-glace avant : Nouveau bloc de commande d'essuie-glace à deux vitesses + intermittence de balayage.
- Essuie-glace arrière ( OPTION ) :
  - fonction lavage et essuyage à commande momentanée,
  - fonction intermittence de balayage à commande permanente,
  - nouveau bocal avec pompe rotative.

**GARNISSAGE INTERIEUR.**

Teintes maintenues	Teinte nouvelle	Teinte supprimée
Bleu Brun	Beige Daim	Chamois

**REVETEMENT CARROSSERIE.**

Sur teinte noire, liseret rouge, maintien de l'encadrement de lunette arrière en noir satiné. Suppression de toutes les autres zones en noir satiné.

Teintes maintenues	Teintes nouvelles
Blanc Meije AC 088	Vert Chevreuse AC 541
Beige Daim AC 063	Bleu Lagune AC 639
Rouge géranium AC 435	Bleu platine AC 632
Noir liseret rouge AC 200	
Beige colorado AC 069	<b>Teintes supprimées</b>
Cuivre Tamméla AC 440	Vert tamaris AC 540
	Bleu régata AC 644
	Bleu azurite AC 650

**ELECTRICITE.**

Nouveaux faisceaux avant et arrière, suite à l'adjonction de l'intermittence de balayage ( voir schéma page 4, 5 et 6 ).

**NOTE  
TECHNIQUE**

**N° 81-15 VD2**

Le 1<sup>er</sup> Juillet 1981

Cette note concerne

L'ATELIER
LE MAGASIN
LA STATION SERVICE

**PAYS INTÉRESSÉS :**

*DIFFUSION :*

**TOUS PAYS**

*APPLICATION :*

**FRANCE**

**VÉHICULES**

VISA II } L  
          } Super E  
( VD série VG )

VISA II Super X  
( VD série VH )  
( VD série VL )

**ANNEE MODELE 1982**

**MODIFICATIONS**

## II. MODIFICATIONS SPECIFIQUES A LA VISA II SUPER X.

### BOITE DE VITESSES.

Création en OPTION d'une boîte de vitesses à 5 rapports.

Combinaison des vitesses	Renvoi Moteur BV	Rapport de la boîte de vitesses	Rapport de pont	Démultiplication totale	Vitesse en km/h à 1000 tr/mn
1	27/34	12/37	15/58	0,0665	6,66
2		17/31		0,1126	11,28
3		26/31		0,1722	17,25
4		28/25		0,2300	23,04
5		39/28		0,2860	28,65
M.AR		12/34		0,0724	7,25

Rapport de la prise de compteur : 22/37

L'option BV 5 vitesses entraîne les modifications suivantes :

- nouvelle caisse suite à patte support G.M.P. sur longeron côté droit,
- nouveau berceau moteur,
- nouveau support moteur côté droit,
- nouveau carter de distribution,
- évolution du plan de joint avec le carter de distribution,
- nouveau flexible de frein avant droit suite à nouveau support sur longeron droit,
- nouveau demi carter inférieur de boîte pont,
- évolution des paliers de l'arbre primaire,
- nouveaux arbres primaire et secondaire,
- nouveaux roulements sur paliers d'arbre primaire,
- nouveaux pignons de BV,
- nouvelles commandes internes de 3<sup>ème</sup>, 4<sup>ème</sup>, 5<sup>ème</sup> et M.AR,
- dispositif de protection de la M.AR interne à la BV,
- dispositif de freinage de l'arbre primaire au passage de la M.AR,
- nouveau corps de pompe à huile.

Commande de changement de vitesses :

Le montage de la boîte de vitesses a nécessité quelques modifications au niveau de la sélection des vitesses. Ceci s'est traduit par l'adoption :

- d'un nouveau carter supérieur de BV,
- d'un nouveau levier sur la barre de sélection,
- d'un nouveau renvoi de sélection.

NOTA : Les boîtes 4 vitesses sont déjà équipées depuis quelques mois des mêmes modifications que la boîte 5 vitesses, au niveau des commandes de changement de vitesses.

La capacité d'huile d'un groupe moto-propulseur 5 vitesses est supérieure de 0,5 litre à celle d'un groupe moto-propulseur 4 vitesses.

### ROUES.

Monte Série	4 jantes tôle stylisées pour pneus TRX : 120 TR 340 FH écuaneur 30 mm 1 jante tôle 8 trous avec obturateur central en plastique ( idem VISA II Spécial ) : 4.50 B 13 FH écuaneur 35 mm 4 pneus 160/65 R 340 TRX Tubeless Pression AV et AR : 1,7 bar 1 pneu 135 SR 13 XZX Tubeless Pression d'utilisation : 2,5 bars
-------------	--

## III. MODIFICATION SPECIFIQUE A LA VISA II SUPER E

### ROUES.

Monte Série	4 jantes tôle stylisées 4.50 B 13 FH écuaneur 35 mm 1 jante tôle 8 trous avec obturateur central en plastique ( idem VISA II Spécial ) : 4.50 B 13 FH écuaneur 35 mm 5 pneus 145 SR 13 XZX Tubeless - Pression AV : 1,8 bar - Pression AR : 2 bars
-------------	---

## IV. DEFINITION DE LA VISA II L.

La VISA II L ne diffère de la VISA II Super E Année Modèle 82 que par :

### MOTEUR

Prises de dépression, pour assistance de freinage et pour éconoscope, obturées.

### FREINS

Identiques aux VISA Super E Année Modèle 81 [ sans assistance ], sauf :

- canalisation entre raccord 3 voies et flexible avant droit, et canalisation entre raccord 3 voies et flexible avant gauche, identiques à la VISA II Super E.

### ROUES

Monte Série	5 jantes tôle 8 trous avec obturateur central en plastique ( idem VISA II Spécial ) : 4.50 B 13 FH écuaneur 35 mm 5 pneus 145 SR 13 XZX Tubeless - Pression AV : 1,8 bar - Pression AR : 2 bars
-------------	---

### ELECTRICITE

- Pas d'éconoscope
- Pas d'allume-cigare
- Phares : Type Code Européen ( idem VISA II Spécial et Club )
- Faisceaux électriques avec condamnation des alimentations non utilisées, par enrubannage.

### GARNISSAGE INTERIEUR

Garnissage intérieur de finition VISA II Spécial et Club.

### HABILLAGE EXTERIEUR

- Calandre noire, idem VISA II Spécial, sans grille pare-insectes,
- Pas de bandeaux latéraux de protection,
- Monogramme arrière : VISA II L.

NOMENCLATURE DES PIECES ( VISA II SUPER E )

Rep.	Désignation	Position	Rep.	Désignation	Position
1	Bloc optique avant droit :		32	Tirette starter à voyant incorporé	10
	Feu de route	55	33	Contact de porte gauche :	44
	Feu de croisement	59	34	Tableau de bord :	
	Feu de direction et lanterne	51 - 61		Montre	41
2	Thermo-contact de moto-ventilateur	15		Récepteur de jauge	29
3	Moto-ventilateur de radiateur	15		Voyant de charge	27
4	Avertisseur sonore	10		Voyant pression d'huile moteur	30
5	Bloc optique gauche :			Voyant de température d'eau	31
	Feu de route	54		Voyant d'usure des freins avant	32
	Feu de croisement	58		Eclaireur	64
	Feu de direction et lanterne	48 - 60			
6	Alternateur à régulateur incorporé	6-7	35	Interrupt. et voyant économètre	33-34
7	Mano-contact d'huile moteur	30	36	Interrupt. de pulseur d'air et voyant	39-40
8	Démarrreur	2 à 4	37	Interrupt. voyant lunette chauffante	37-38
9	Allumeur à déclenchement magnétique	19 à 21	38	Testeur-voyant de liquide de frein	35-36
			39	Comm. voyant signal détresse	51 à 53
10	Bobine d'allumage	7 - 8	40	Interrupt. voyant feux AR brouillard	66 - 67
11	Prise de diagnostic	18	41	Interrupt. intermittence essuie-glace AR	23
12	Batterie	1	42	Contacteur lave et essuie-glace AR	25
13	Bloc de freinage avant gauche	30 - 31	43	Boîtier de commande ( satellite ) :	
14	Bloc de freinage avant droit	32 - 33		Comm. lave et essuie-glace AV	9-11 à 13
15	Capsule à dépression économètre	34-35		Contacteur d'avertisseur sonore	10
16	Moteur d'essuie-glace avant	11 à 15		Comm. feux direction et voyant	47 à 49
17	Thermo-contact critique d'eau	31		Comm. éclairage et appel optique avec voyants	54 à 60
18	Contacteur de feux de recul	8	44	Rhéostat de jauge de carburant	28
19	Boîte à fusibles	6-12-22-41-63-67	45	Plafonnier	44 - 45
20	Capteur de Point Mort Haut	19	46	Pompe de lave-glace arrière	26
21	Contact niveau de liquide de frein	37	47	Boîtier cadenceur essuie-glace AR	23 à 25
22	Pompe de lave-glace avant	9	48	Lunette arrière chauffante	38
23	Boîtier d'allumage électronique	16	49	Bloc d'éclairage AR.D : Recul-stop	9-43
24	Pulseur d'air	39 - 40		Feu direction, brouillard, lanterne	50-66-63
25	Contact de porte droit	45	50	Moteur d'essuie-glace arrière	22 à 24
26	Allume-cigare	35	51	Bloc d'éclairage AR.G : Recul-stop	8-42
27	Contacteur antivol	4 - 12 - 17		Feu direction, brouillard, lanterne	49-67-62
28	Contacteur de stop	42			
29	Cadenceur d'essuie-glace avant	13 - 14			
30	Relais auxiliaire	21 - 22			
31	Centrale clignotante	47 - 48			

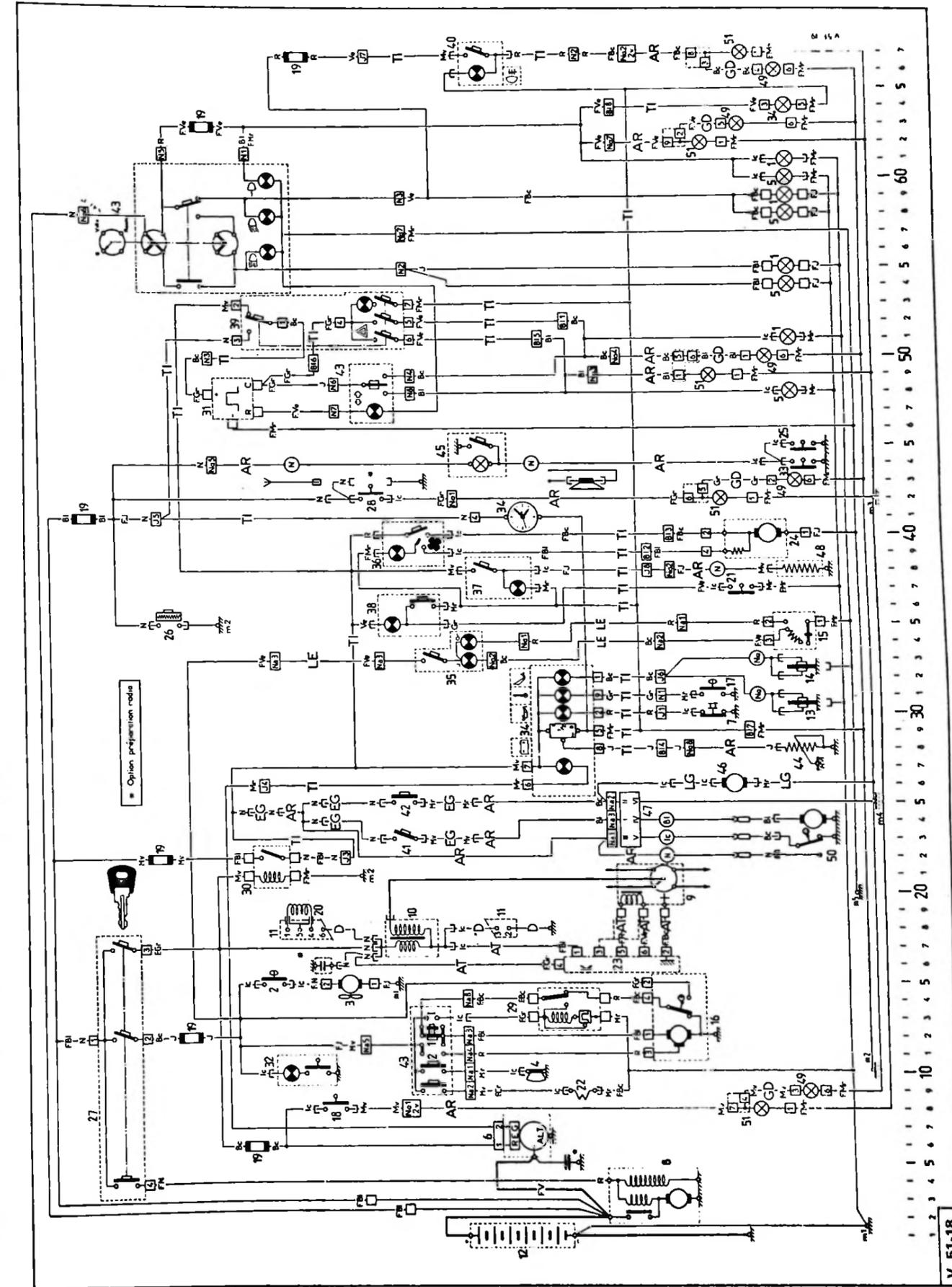
NOMENCLATURE DES MASSES

m1	Masse sur habillage avant gauche	m4	Masse arrière droite ( dans coffre )
m2	Masse sur fixation de centrale clignotante	m5	Masse sur habillage avant droit
m3	Masse arrière gauche ( dans coffre )		

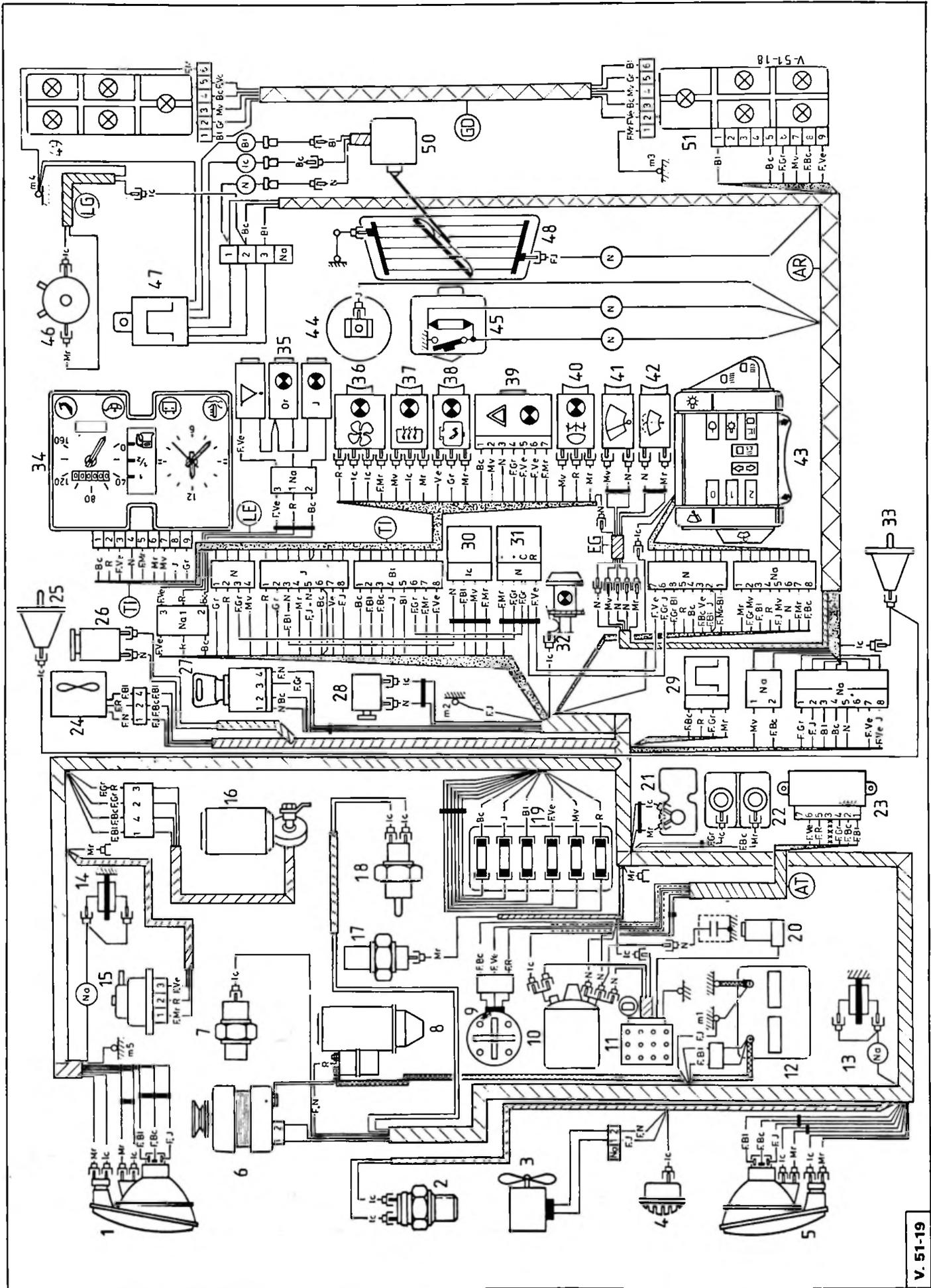
NOMENCLATURE DES FAISCEAUX

AV : Avant ( sans repère )	EG : Essuie-glace arrière	D : Diagnostic
AR : Arrière	LG : Lave-glace arrière	GD : Liaison feux AR.G à AR.D
AT : Allumage transistorisé	LE : Liaison économètre	TI : Tableau et interrupteurs

ELECTRICITE - SCHEMA DE PRINCIPE ( VISA II SUPER E )



# ELECTRICITE - SCHEMA D'INSTALLATION ( VISA II SUPER E )



Le 30 Novembre 1981

**FREINS**  
Etriers de frein avant

**VISA II Tous Types**  
**LNA Tous Types**

Depuis Novembre 1981, Numéro d'Organisation P.R. : { 1808 pour VD1  
1807 pour VD2  
1813 pour LNA

l'étanchéité à la poussière des pistons d'étrier de frein est assurée par une membrane caoutchouc.

**Modification :**

Les 1/2 étriers et les pistons sont usinés pour recevoir les membranes d'étanchéité.  
Les pistons ne sont plus revêtus de téflon.

**Pièces de Rechange :**

DESIGNATION	N° P.R.
Etrier droit complet : .....	95 498 696
Etrier gauche complet : .....	95 498 695
Pistons : .....	95 498 693
Membrane d'étanchéité : .....	95 492 959

**REPARATION**

Chaque véhicule doit être impérativement équipé de deux étriers dont l'étanchéité à la poussière des pistons est identique.

**SERVICES A LA CLIENTÈLE**  
**DÉPARTEMENT TECHNIQUE APRÈS-VENTE**

Note confidentielle  
( Droits de reproduction réservés )

Depuis **Novembre 1981**, une version **VISA II SUPER E** Auto-école est commercialisée.

**I. CARACTERISTIQUES GENERALES.**

Appellation commerciale : ..... VISA II Super E  
 Désignation aux Mines ..... VD série VG  
 Puissance administrative : ..... 5 CV  
 Symbole usine ( Type garantie ) : ..... VG  
 Nombre de places : ..... 5

**Dimensions :**

Empattement : ..... 2,420 m  
 Voie avant : ..... 1,292 mm  
 Voie arrière : ..... 1,241 mm  
 Longueur hors-tout : ..... 3,690 m  
 Largeur hors-tout : ..... 1,535 m  
 Hauteur à vide : ..... 1,415 m  
 Garde au sol ( en charge ) : ..... 0,135 m  
 Porte-à-faux du véhicule ( au-delà de l'essieu extrême ) :  
 - vers l'avant : ..... 0,675 m  
 - vers l'arrière : ..... 0,595 m

**Poids :**

Poids du véhicule carrossé, à vide, en ordre de marche : ..... 810 kg  
 - sur l'avant : ..... 495 kg  
 - sur l'arrière : ..... 315 kg  
 Poids total autorisé en charge : ..... 1235 kg  
 - sur l'avant : ..... 630 kg  
 - sur l'arrière : ..... 625 kg  
 Poids total roulant autorisé ( en France ) : 1850 kg  
 Poids tractables maximum dans la limite du PTR  
 - remorque avec frein : ..... 750 kg  
 - remorque sans frein : ..... 405 kg

**II. MOTEUR.**

**Caractéristiques générales :**

Type : ..... XW 7 - 109/5 E  
 Cylindrée : ..... 1124 cm<sup>3</sup>  
 Alésage : ..... 72 mm  
 Course : ..... 69 mm  
 Rapport volumétrique : ..... 10,2/1  
 Puissance maximum : ISO : ..... 36 kW } à 5500 tr/mn  
                                   DIN : ..... 50 ch }  
 Couple maxi : ISO : ..... 8,1 m.daN à 2500 tr/mn  
 Vitesse de rotation maximale : ..... 6250 tr/mn

**NOTE  
TECHNIQUE**

**N° 82-18 VD2**

Le 18 Janvier 1982

Cette note concerne

L'ATELIER
LE MAGASIN
LA STATION SERVICE

**PAYS INTÉRESSÉS :**

*DIFFUSION :*

**FRANCE**

*APPLICATION :*

**FRANCE**

**VÉHICULES  
VISA II SUPER E  
AUTO-ECOLE  
( VD série VG )**

**NOUVEAU VEHICULE**

**Caractéristiques**

**Distribution :**

**Jeu pratique aux soupapes ( à froid )**    ADMISSIION    : 0,10 mm  
 ECHAPPEMENT : 0,25 mm

**Graissage :**

Sous pression, par pompe à huile à engrenage. Le graissage de la boîte de vitesses et du moteur est commun.

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

TOTAL GTi Route et Ville 10 W 30 en régions très froides.

Capacité : 4,5 litres.

Cartouche filtrante extérieure : PURFLUX LS 176 B ou LOCKHEED FC 151.

Pression d'huile : 3 bars à 4000 tr/mn.

Tarage du mano-contact : 0,6 bar.

**Refroidissement :**

Capacité du circuit : ..... 7,5 litres

Protection : ..... - 15° C (28% antigel toutes saisons)

Pression : ..... 0,8 bar

Mise en action du moto-ventilateur : ..... 84 à 89° C

**Alimentation :**

Réservoir : ..... 40 litres

Bouchon de remplissage sans trou de mise à l'air libre, conduit de dégazage extérieur et dispositif de mise à l'air libre.

Carburateur : SOLEX Type 32 PBISA 12 - Repère 230-1 - Sans coupe-ralenti.

Régime de ralenti :  $750 \pm 50$  tr/mn

**III. ALLUMAGE.**

Allumage électronique à déclenchement électromagnétique.

**Caractéristiques :**

Ordre d'allumage : 1 - 3 - 4 - 2.

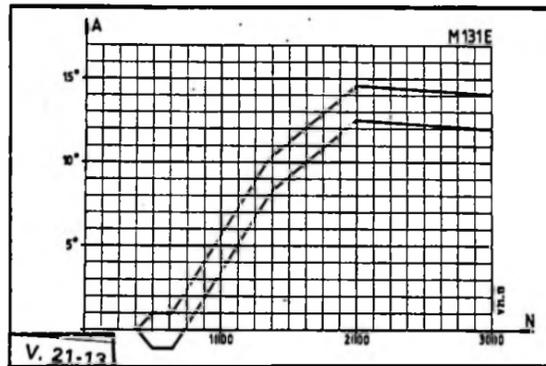
Calage dynamique : 2° moteur à 750 tr/mn - Capsule d'avance débranchée.

Repère des courbes M 131 E

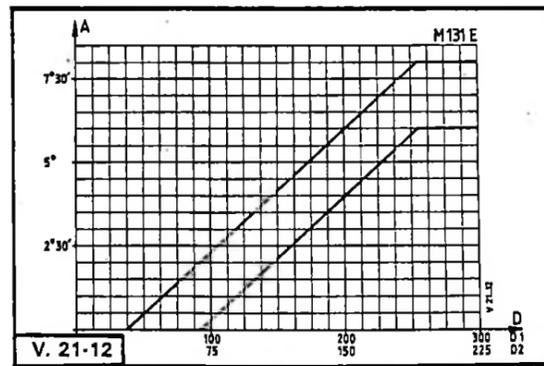
Bougies à siège conique six pans de 16 mm sur plats - filetage M 14 x 125.

Couple de serrage : 1 à 1,3 m.daN - Ecartement des électrodes : 0,6 à 0,7 mm

Référence des bougies : AC 42 LTS - CHAMPION BN 9 Y - MARCHAL SCGT 34-5 H.



Avance centrifuge



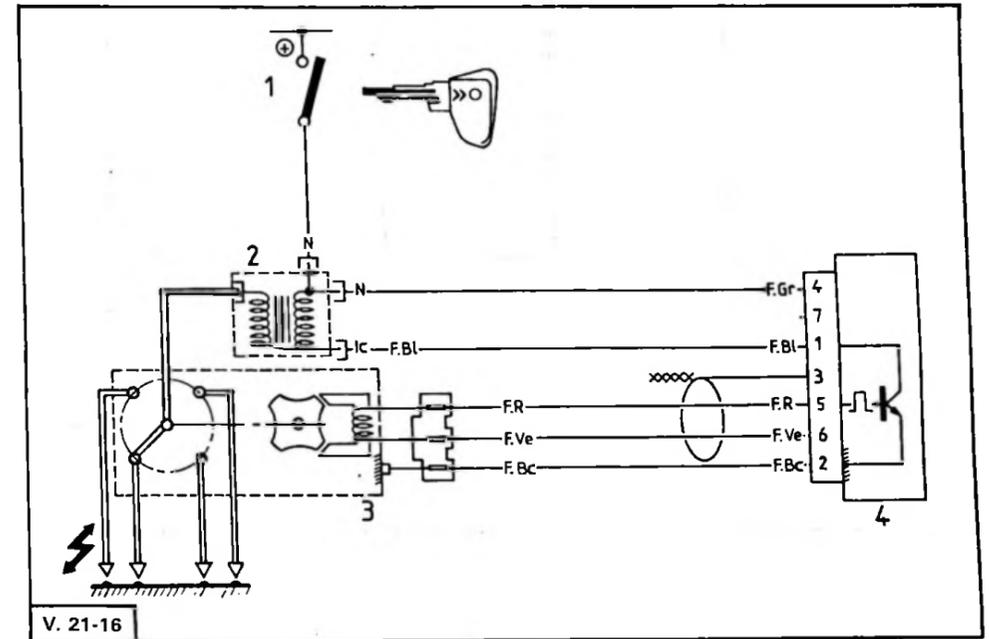
Avance à dépression

A : Avance allumeur  
 N : Tr/mn allumeur

D1 : Dépression en mbar  
 D2 : Dépression mmHg

**Composition du système d'allumage :**

- ① : Contacteur antivol
- ② : Bobine d'allumage - Transforme la tension primaire en tension secondaire
- ③ : Allumeur générateur d'impulsions
- ④ : Module transistorisé - Etablit puis interrompt le passage du courant dans la bobine d'allumage au rythme des impulsions émises par l'allumeur.



**Contrôle du circuit d'allumage (à l'aide d'un ohmmètre) :**

Désaccoupler le connecteur du module transistorisé.

Le contrôle s'effectue en branchant l'ohmmètre sur les différentes voies du connecteur.

( Se référer aux numéros des voies du module pour identifier celles du connecteur ).

**a) Contrôle du générateur d'impulsions de l'allumeur :**

Mesure	Ohmmètre entre voies N°	Valeur en Ω
Résistance	5 et 6	1100 Ω environ
Masse	2 et masse moteur	0
Isolement	5 et 2 puis 5 et 3	∞

**b) Contrôle de la bobine d'allumage :**

Mesure	Ohmmètre entre voies N°	Valeur en Ω
Résistance primaire	1 et 4	≤ 0,8 Ω
Résistance secondaire	1 ou 4 et plot HT	6000 Ω environ
Isolement	1 ou 4 et masse	∞

**c) Contrôler l'alimentation de la bobine d'allumage et du module ( avec lampe témoin ) :**

Mettre le contact : la lampe témoin branchée entre la borne « Bat » de la bobine et la masse, puis entre la voie N° 4 du connecteur et la masse, doit s'allumer.

Si toutes les conditions de contrôle sont réalisées et qu'un défaut persiste, remplacer le module transistorisé.

#### IV. TRANSMISSION DU MOUVEMENT.

##### Embrayage :

Monodisque, mécanisme à diaphragme, marque VERTO, Type 180 DBR 335.  
Butée à billes en appui constant : la garde à la pédale de débrayage est nulle.

Boîte de vitesses [ Repere BT 19 ] :

Vitesse	Renvoi moteur-BV	Rapport de la BV	Rapport du pont	Démultiplication	Vitesse à 1000 tr/mn
1.		12/37		0,0722	7,45
2.		17/28		0,1353	13,96
3.	27/34	32/35	16/57	0,2057	21,02
4.		36/27		0,2972	30,67
M.AR		12/34		0,0786	8,11

Rapport de la prise de compteur : 21/37.

**ATTENTION :** En cas de remorquage prolongé, soulever l'avant du véhicule pour éviter le grippage éventuel de la boîte de vitesses.

#### V. DIRECTION.

Direction à crémaillère - Démultiplication 1/18,38.  
Parallélisme : Pincement des roues vers l'avant :  $1 \frac{1}{2}$  mm.

#### VI. FREINS.

Commandé par un maître-cylindre tandem (  $\phi = 19$  mm ) assisté par un système à dépression ( MASTER-VAC ).  
Circuits avant et arrière indépendants.  
Liquide synthétique TOTAL SY - Suivant norme NFR 12 640 S.

##### Freins avant :

Freins avant Citroën  
Disques :  $\phi$  244,5 mm - Epaisseur : 9 mm.  
Etriers fixes, deux pistons opposés par étrier  $\phi = 45$  mm.  
Plaquettes de frein ABEX 413 avec fil témoin d'usure.

##### Freins arrière :

Freins arrière : DBA ou GIRLING.  
Tambours :  $\phi = 180$  mm.  
Segments flottants avec rattrapage de jeu automatique.  
Garnitures rivées 140 x 30 mm - Epaisseur = 5 mm - Qualité : F 617.  
Cylindres récepteur :  $\phi = 22$  mm.  
Le circuit de freinage arrière comporte un limiteur asservi à la suspension.

##### Frein de secours et d'immobilisation :

A main, sur les roues arrière, commandé par câbles - ( Seul le réglage de la tension des câbles est à réaliser ).

#### VII. SUSPENSION.

**A l'avant :** Suspension du type MAC-PHERSON - Triangulation inférieure assurée par la barre anti-roulis  $\phi = 22$  mm.  
Rotation au braquage de l'élément porteur s'effectuant par l'intermédiaire d'une butée à aiguilles.

**A l'arrière :** Roues indépendantes, bras tirés - Chaque élément comporte un amortisseur et un ressort hélicoïdal concentrique.  
Barre anti-roulis  $\phi = 14$  mm  
Parallélisme : pincement des roues vers l'avant :  $2 \frac{1}{2}$  mm

#### VIII. ROUES ET PNEUMATIQUES.

Pneumatiques MICHELIN 145 SR 13 XZX TUBELESS.  
Roues tôle : B trous avec enjoliveurs central noir - 4.50 B 13 FH - Ecuateur 35 mm.  
Echecs de fixation borgnes, finition noire.  
Pression de gonflage : Avant : 1,8 bar - Arrière : 2 bars - Roue de secours : 2,2 bars.

#### IX. HABILLAGE EXTERIEUR

Habillage identique à la VISA II Super E de Série.  
Rétroviseur côté droit de la VISA II Super E direction à droite.

##### Teintes :

Beige Colorado : AC 069 - Bleu Lagune : AC 639  
Blanc Meije : AC 088 - Rouge Géranium : AC 435

#### X. GARNISSAGE INTERIEUR

Garnissage intérieur du type finition VISA II L.  
- tapis de sol en PVC à pastilles,  
- pas de poignées de maintien au pavillon,  
- pas de finition de bas de porte,  
- montage d'accoudoirs sans cendrier sur portes arrière.

#### XI. EQUIPEMENT

- Phares code Européen.
- Combiné de tableau de bord VEGLIA avec découpe sur casquette permettant la lecture du tachymètre de vitesse de la place passager.
- Econometre SATO pour s'initier à la conduite économique. Les touches à poussoir alignées dans la partie inférieure du boîtier et surmontées chacune d'un voyant indiquant la fonction en action, sélectionnent les données suivantes :
  - a) Depuis la dernière remise à zéro de l'appareil :
    - le temps écoulé ( t ) ( arrêts compris ),
    - la vitesse moyenne ( km/h ),
    - la quantité de carburant consommée ( litres total ),
    - la consommation moyenne ( litres/100 km ).
  - b) Indépendamment de l'opération de remise à zéro :
    - l'heure ( h ),
    - la consommation instantanée ( litres/100 km ).
- Pas d'allume-cigare.

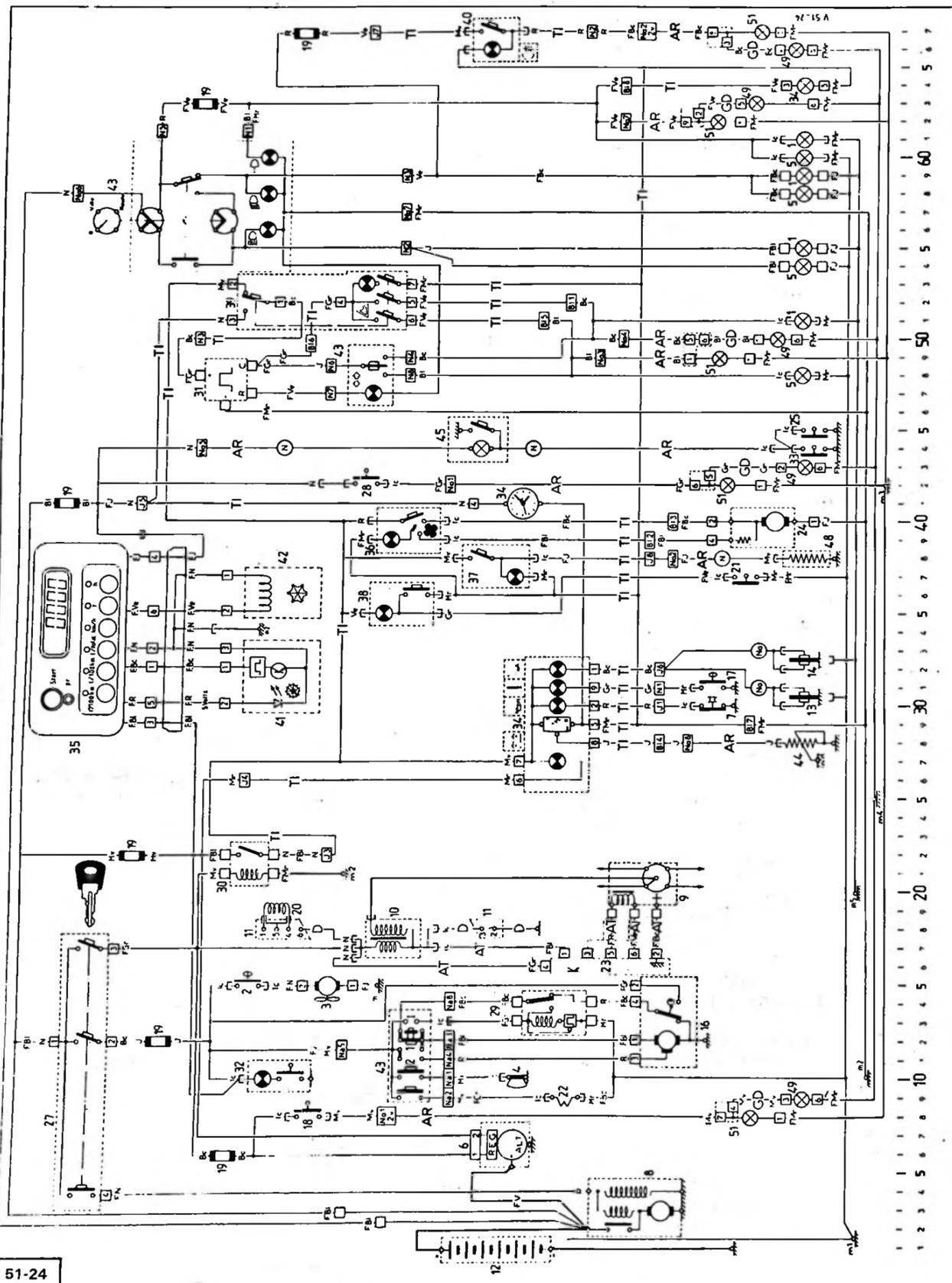
NOTA : La double commande, les rétroviseurs intérieurs pour élève et moniteur ( jour-nuit ), la commande prioritaire des indicateurs de changement de direction sont fournis par :

**S<sup>te</sup> OKEY**  
22, rue Raspail  
92300 LEVALLOIS-PERRET  
Tél. 737-22-81

La commande de ces équipements sera faite, par vos soins, directement à cette Société, qui en assure la garantie. ( Voir Note DFC N° 81233 du 22/12/81 )

XII. ELECTRICITE

SCHEMA ELECTRIQUE



NOMENCLATURE DES PIECES

Rep.	Désignation	Position	Rep.	Désignation	Position
1	Bloc optique avant droit :		32	Tirette starter à voyant incorporé	10
	Feu de route	55	33	Contact de porte gauche :	44
	Feu de croisement	59	34	Tableau de bord :	
	Feu de direction et lanterne	51 - 61		Montre	41
2	Thermo-contact de moto-ventilateur	15		Récepteur de jauge	29
3	Moto-ventilateur de radiateur	15		Voyant de charge	27
4	Avertisseur sonore	10		Voyant pression d'huile moteur	30
5	Bloc optique gauche :			Voyant de température d'eau	31
	Feu de route	54		Voyant d'usure des freins avant	32
	Feu de croisement	58		Eclaireur	64
	Feu de direction et lanterne	48 - 60	35	Economètre : ordinateur de bord	29 à 39
6	Alternateur à régulateur incorporé	6-7	36	Interrup. de pulseur d'air et voyant	39-40
7	Mano-contact d'huile moteur	30	37	Interrup. voyant lunette chauffante	37-38
8	Démarrreur	2 à 4	38	Testeur-voyant de liquide de frein	35-36
9	Allumeur à déclenchement magnétique	19 à 21	39	Comm. voyant signal détresse	51 à 53
10	Bobine d'allumage	7 - 8	40	Interrup. voyant feux AR brouillard	66 - 67
11	Prise de diagnostic	18	41	Débitmètre	30 à 33
12	Batterie	1	42	Générateur de fréquences	35 à 37
13	Bloc de freinage avant gauche	30 - 31	43	Boîtier de commande ( satellite ) :	
14	Bloc de freinage avant droit	32 - 33		Comm. lave et essuie-glace AV	9-11 à 13
16	Moteur d'essuie-glace avant	11 à 15		Contacteur d'avertisseur sonore	10
17	Thermo-contact critique d'eau	31		Comm. feux direction et voyant	47 à 49
18	Contacteur de feux de recul	8		Comm. éclairage et appel optique avec voyants	54 à 60
19	Boîte à fusibles	6-12-22-41-63-67	44	Rhéostat de jauge de carburant	28
20	Capteur de Point Mort Haut	19	45	Plafonnier	44 - 45
21	Contact niveau de liquide de frein	37	48	Lunette arrière chauffante	38
22	Pompe de lave-glace avant	9	49	Bloc d'éclairage AR.D : Recul-stop	9-43
23	Boîtier d'allumage électronique	16		Feu direction, brouillard, lanterne	50-66-63
24	Pulseur d'air	39 - 40	51	Bloc d'éclairage AR.G : Recul-stop	8 - 42
25	Contact de porte droit	45		Feu direction, brouillard, lanterne	49-67-62
27	Contacteur antivol	4 - 12 - 17			
28	Contacteur de stop	42			
29	Cadenceur d'essuie-glace avant	13 - 14			
30	Relais auxiliaire	21 - 22			
31	Centrale clignotante	47 - 48			

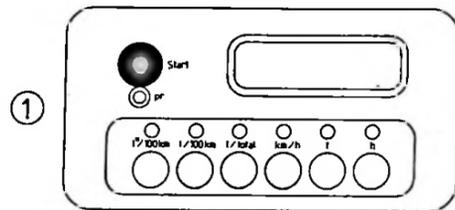
NOMENCLATURE DES MASSES

m1	Masse sur habillage avant gauche	m4	Masse arrière droite ( dans coffre )
m2	Masse sur fixation de centrale clignotante	m5	Masse sur habillage avant droit
m3	Masse arrière gauche ( dans coffre )		

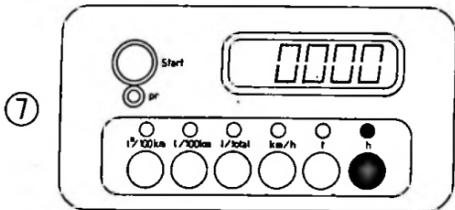
NOMENCLATURE DES FAISCEAUX

AV	Avant ( sans repère )	D	Diagnostic
AR	Arrière	GD	Liaison feux AR.G à AR.D
AT	Allumage transistorisé	TI	Tableau et interrupteurs

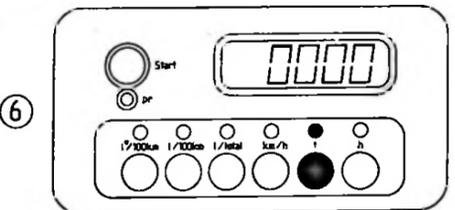
XIII. MODE D'EMPLOI DE L'ECONOMETRE :



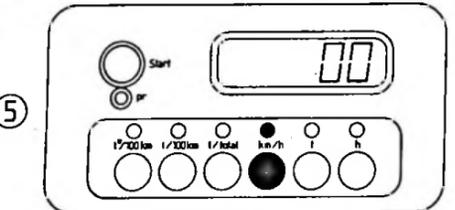
**Mise à zéro :**  
Appuyer sur la touche rouge « Start ». Toutes les données enregistrées s'effacent dans l'appareil.



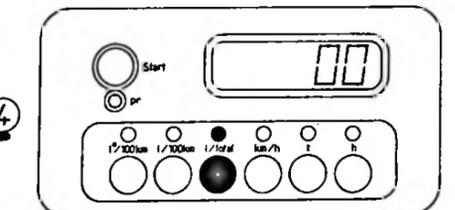
**Affichage de l'heure :**  
Appuyer sur la touche correspondant au repere « h ».



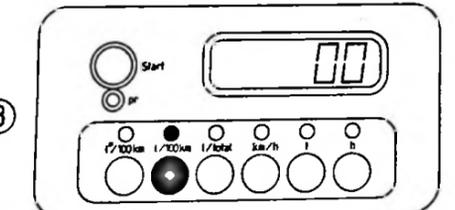
**Affichage du temps écoulé :**  
Appuyer sur la touche correspondant au repere « i ». Capacité maximale d'affichage : 138 heures.



**Affichage de la vitesse moyenne :**  
Appuyer sur la touche correspondant au repere « km/h ». Dans ses calculs, l'appareil ne prend pas en compte les temps d'arrêt du moteur.



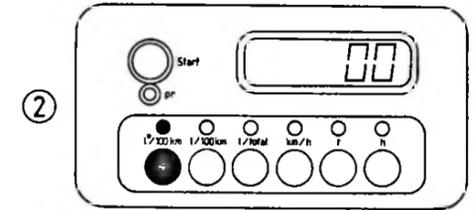
**Affichage de la quantité de carburant consommé :**  
Appuyer sur la touche correspondant au repere « total ». Capacité maximale d'affichage : 789 litres.



**Affichage de la consommation moyenne :**  
Appuyer sur la touche correspondant au repere « l/100 km ». Le calcul ne peut se faire que sur une distance maximum de 1600 km.

**Affichage de la consommation instantanément:**

Appuyer sur la touche correspondant au repere « litres<sup>3</sup>/100 km ». La consommation est indiquée :  
- en litres/100 km lorsque la vitesse du véhicule est supérieure à 20 km/h,  
- en litres/heure si la vitesse est inférieure à 20 km/h.

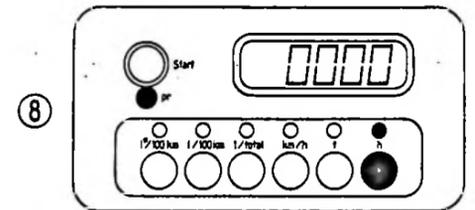


**Mise à l'heure de la montre :**

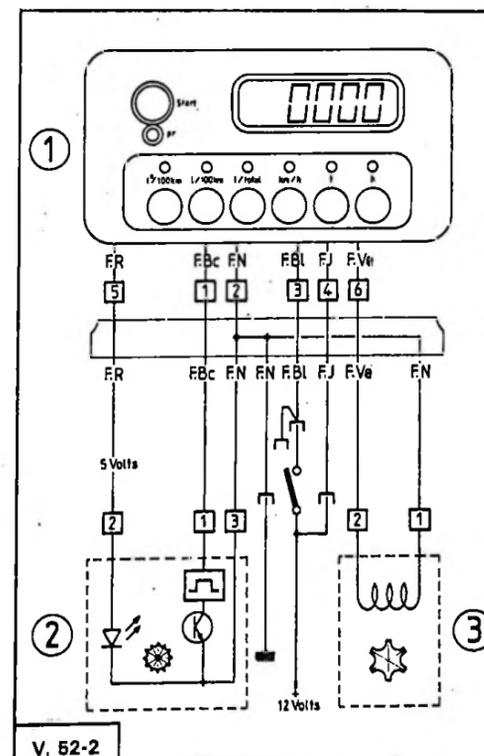
Ce réglage est rendu nécessaire à la suite d'une dépose de batterie ou d'une baisse de tension importante.

**Mode opératoire :**

Appuyer sur la touche « h ». A l'aide de la pointe d'un stylo à bille, enfoncer la touche « Pr ». Les minutes défilent. Relâcher la touche « Pr » lorsque l'affichage des minutes est correct. Appuyer de nouveau sur la touche « h » puis sur la touche « Pr ». Les heures défilent. Relâcher la touche « Pr » lorsque l'affichage des heures est correct.



XIV. CONTROLE DE L'INSTALLATION.



**Principe de fonctionnement :**

- ① : Ordinateur de bord
- ② : Débitmètre : Une cellule photo-électrique, en regard d'une turbine, transmet à l'ordinateur de bord des impulsions électriques représentant, pour chacune d'elles, le passage d'une quantité de carburant dans la canalisation.
- ③ : Générateur de fréquences : Entraîné par le câble du tachymètre, transmet à l'ordinateur de bord des impulsions électriques dont la fréquence est proportionnelle à la vitesse du véhicule.

## Diagnostic :

Anomalies	Causes	Remèdes
Pas d'indications	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Défaut d'alimentation électrique</li> <li>- Boîtier défectueux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vérifier les connexions</li> <li>- Remplacer le boîtier</li> </ul>
Chiffres incomplets ou mal dessinés	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Batterie déchargée</li> <li>- Mauvaises connexions électriques</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Recharger la batterie</li> <li>- Contrôler la câblerie</li> </ul>
Indications irréalistes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Saturation de l'appareil :</li> <li>- l/100 km : plus de 1600 km</li> <li>- l/total : plus de 789 litres</li> <li>- t : plus de 138 heures</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettre l'appareil à zéro ou débrancher puis rebrancher le câble de masse de la batterie</li> </ul>
Fausse consommation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tubes sur débitmètre mal branchés</li> <li>- Parasites provoqués par le circuit d'allumage</li> <li>- Prise d'air dans le circuit d'alimentation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Brancher correctement les tubes</li> <li>- Eloigner la câblerie des fils HT d'allumage</li> </ul>
Pas de consommation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Câblage du débitmètre interrompu</li> <li>- Débitmètre défectueux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contrôler la câblerie</li> <li>- Remplacer le débitmètre</li> </ul>
Vitesse moyenne fausse	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Parasites provoqués par le circuit d'allumage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eloigner la câblerie des fils HT d'allumage</li> </ul>
Pas de vitesse moyenne	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Câblerie du générateur de fréquences interrompue</li> <li>- Générateur de fréquences défectueux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contrôler la câblerie</li> <li>- Remplacer le générateur de fréquences</li> </ul>

## SERVICES A LA CLIENTÈLE DÉPARTEMENT TECHNIQUE APRÈS-VENTE

Note confidentielle  
(Droits de reproduction réservés)

Cette série limitée est commercialisée depuis le 24 Mars 1982.



### I- CARACTERISTIQUES GÉNÉRALES

Appellation commerciale : ..... VISA II CHRONO  
Désignation aux Mines : ..... VD série VR  
Puissance administrative : ..... 7 CV  
Symbole usine : ..... VR  
Nombre de places : ..... 4

#### 1. Dimensions :

Empattement : ..... 2,426 m  
Voie avant : ..... 1,330 m  
Voie arrière : ..... 1,279 m  
Longueur hors-tout : ..... 3,690 m  
Largeur hors-tout : ..... 1,538 m  
Hauteur à vide : ..... 1,398 m  
Porte-à-faux du véhicule :  
- vers l'avant : ..... 0,669 m  
- vers l'arrière : ..... 0,595 m

NOTE  
TECHNIQUE  
N° 82-20 VD2

Le 24 Mars 1982

Cette note concerne

L'ATELIER
LE MAGASIN
LA STATION SERVICE

### PAYS INTÉRESSÉS :

DIFFUSION :  
TOUS PAYS

APPLICATION :  
FRANCE

VÉHICULE  
VISA II CHRONO  
( VD série VR )

### NOUVEAUX VÉHICULES

Caractéristiques

T.S.V.P.

**2. Poids :**

Poids du véhicule à vide en ordre de marche : .....	850 kg
- sur l'avant : .....	510 kg
- sur l'arrière : .....	340 kg
Poids total autorisé en charge : .....	1170 kg
- sur l'essieu avant : .....	630 kg
- sur l'essieu arrière : .....	630 kg
Poids total roulant autorisé ( en France ) : .....	1920 kg
Poids tractable ( dans la limite du PTR ) :	
- avec remorque avec frein : .....	750 kg
- sans frein : .....	425 kg

**II- MOTEUR****1. Caractéristiques :**

Moteur : .....	156 A, Type XYR
Cylindrée : .....	1360 cm <sup>3</sup>
Alésage : .....	75 mm
Course : .....	77 mm
Rapport volumétrique : .....	10,2/1
Puissance : ISO : .....	67 kW } à 5800 tr/mn
DIN : .....	93 ch }
Vitesse de rotation maximum : .....	6500 tr/mn
Couple maximal : ISO : .....	12,2 mdaN

**2. Distribution :**

Jeu pratique aux soupapes à froid :	admission : 0,10 mm
	échappement : 0,25 mm

Huit joints de queue de soupape.

**EPURE DE DISTRIBUTION :**

Réglage théorique de la distribution, avec un jeu de 0,7 mm aux soupapes :

Ouverture admission : .....	AOA	8°30'
Fermeture admission : .....	RFA	44°
Ouverture échappement : .....	AOE	44°
Fermeture échappement : .....	RFE	8°30'

Repère de l'arbre à cames, côté entraînement allumeur : K.

**3. Graissage :**

Graissage sous pression, par pompe à huile à engrenages.

Le graissage du moteur et de la boîte de vitesses est commun.

Huile : TOTAL GTS 15 W 40 ou TOTAL GTI route et ville 10 W 30,

TOTAL GTI Route et Ville 10 W 30 en régions très froides.

Capacité : après vidange 5 litres environ.

après remise en état 5,5 litres.

Pression d'huile : 3 bars à 4000 tr/mn.

Tarage du mano-contact : 0,6 bar.

Cartouche filtrante : PURFLUX LS 498 B - SIF VH 163.

**4. Refroidissement :**

Refroidissement par liquide toutes saisons ( antigel toute l'année ).

Contenance du circuit : 7 litres environ.

Nouveau moto-ventilateur - Marque : MARCHAL - Réf : P 37914812, 100 W à 2800 tr/mn.

Sonde de déclenchement du moto-ventilateur : 86° C/81°C.

Nouvelles canalisations d'eau.

Thermistance pour thermomètre d'eau.

Pression du circuit : 1 bar.

Courroie d'entraînement de pompe à eau : VENUFLEX 900/910.

**5. Alimentation en essence :**

Capacité du réservoir : 40 litres.

Tubulure de remplissage en plastique, bouchon sans trou de mise à l'air libre.

Conduit de dégazage extérieur et canalisation de mise à l'air libre.

Pompe à essence mécanique.

Carburant : essence super.

Filtre à essence fixé sur la tubulure d'admission.

**6. Carburation :**

2 carburateurs SOLEX double corps horizontaux à ouverture simultanée.

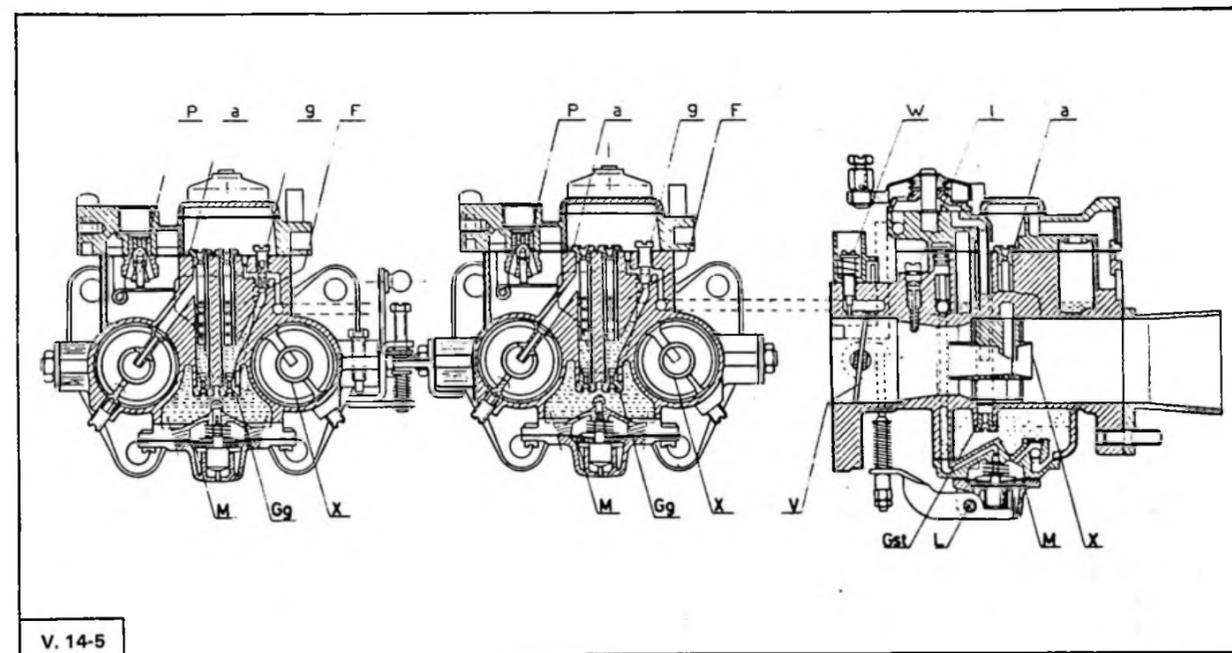
Type : 35 PHH E 10

Repères : CIT 358 ( Carburateur droit : cylindres 3 et 4 )

CIT 359 ( Carburateur gauche : cylindres 1 et 2 ).

Starter à glace.

Pompe de reprise.

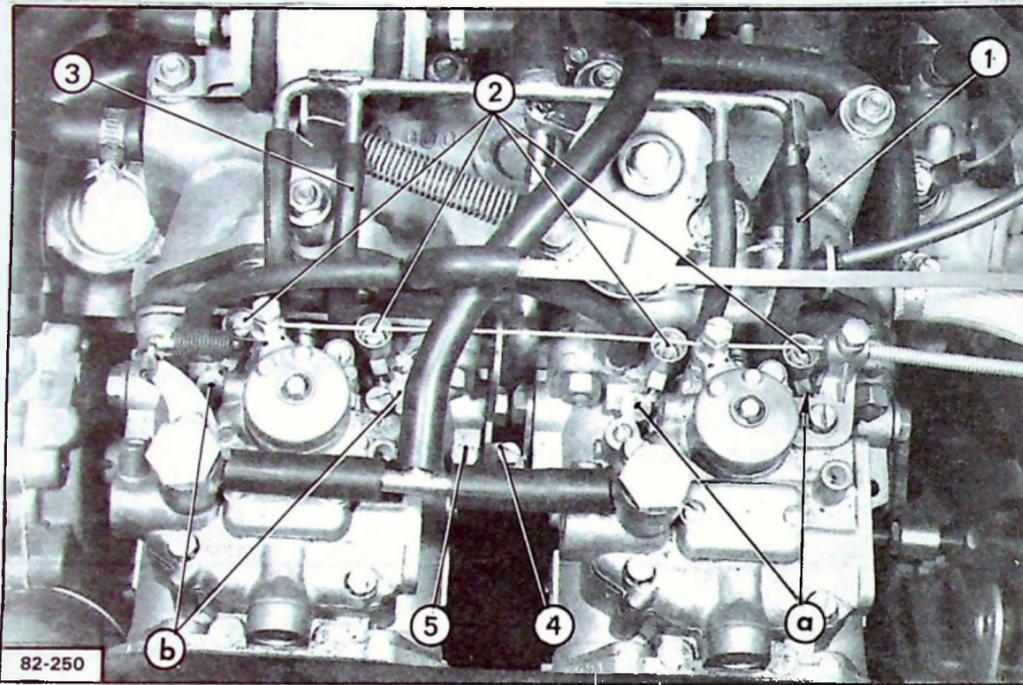


DESIGNATION	VALEURS	REPERES
Gicleur principal : .....	140	Gg
Ajutage d'automatisme : .....	145	a
Gicleur de ralenti : .....	45	g
Injecteur de pompe de reprise : .....	60	Gst
Gicleur d'essence de starter : .....	90	P
Pointeau à bille : .....	1,3	
Course de pompe de reprise : .....	5 ± 1 mm	

## a) Réglage du ralenti :

## REGLAGE DE LA SYNCHRONISATION :

L'équilibrage des deux corps d'un même carburateur est effectué en usine. Pour ne plus être retouchées, les vis de réglage en ( a ) et ( b ) sont immobilisées par un bouchon de cire.



## CONDITIONS DE REGLAGE :

Moteur chaud. Attendre l'arrêt du moto-ventilateur. Débrancher le connecteur deux voies de l'alternateur.  
Effectuer le réglage à l'aide d'un dépressiomètre N° 4019 T et d'un compte-tours.

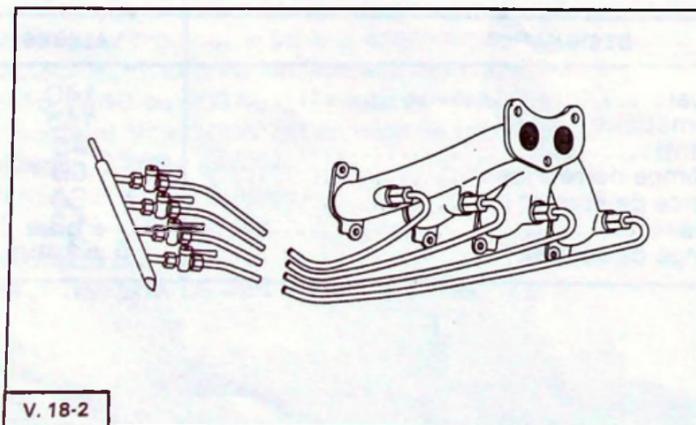
## REGLAGE :

Débrancher les tubes de réaspiration des vapeurs d'huile ( 1 ) et ( 3 ), correspondant aux corps des carburateurs alimentant les cylindres N° 1 et N° 3.  
Brancher les tuyaux du dépressiomètre sur les piquages des carburateurs.  
Amener le régime à 1200 tr/mn environ, à l'aide de la vis ( 5 ).  
Comparer les valeurs de dépression et égaliser, en agissant sur la vis de synchronisation ( 4 ).

Ramener le régime du moteur à  $1100 \pm 50$  tr/mn.

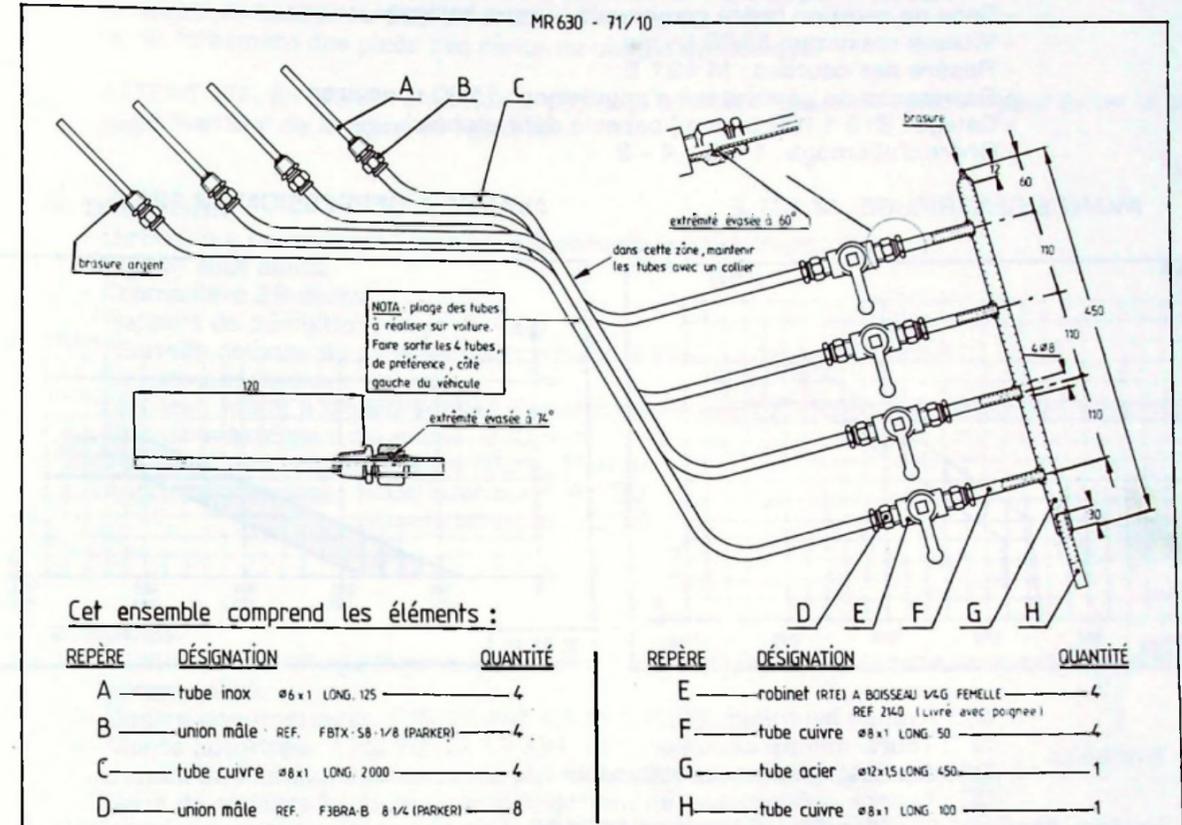
## b) Réglage de la richesse :

Effectuer le réglage à l'aide d'un analyseur de gaz.  
Réaliser l'outillage décrit ci-contre pour effectuer le prélèvement des gaz au collecteur d'échappement.



V. 18-2

## OUTILLAGE A REALISER



## PRE-REGLAGE :

Après avoir déposé les bouchons d'inviolabilité :  
Serrer les quatre vis de richesse ( 2 ) jusqu'au contact avec leur siège ( sans forcer ) puis les desserrer de quatre tours.

## REGLAGE :

Agir sur les vis de richesse ( 2 ) pour obtenir un CO compris entre 2% et 3% sur chaque cylindre correspondant tout en maintenant le régime du moteur à 1100 tr/mn.  
Contrôler à nouveau la synchronisation.  
Poser les bouchons réparation d'inviolabilité.  
Brancher le connecteur deux voies de l'alternateur.

## METHODES DE REGLAGE DE LA RICHESSE EN DEPANNAGE :

Effectuer l'opération de pré-réglage décrite ci-dessus.  
Régler le régime du moteur à 1150 tr/mn.  
Rechercher le régime du moteur le plus élevé au compte-tours en agissant successivement sur chaque vis de richesse.  
Ramener à chaque fois le régime du moteur à 1150 tr/mn.  
Après l'opération, amorcer une baisse de régime du moteur de 20 à 30 tr/mn en vissant les quatre vis de richesse.  
Contrôler à nouveau la synchronisation.  
Brancher le connecteur deux voies de l'alternateur.

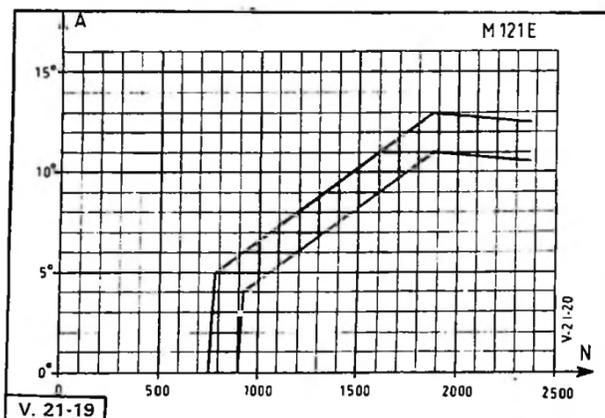
**7. Allumage :**

Allumage électronique à déclenchement électromagnétique.

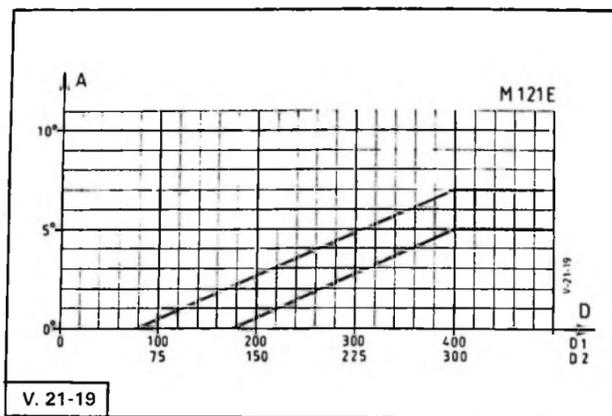
Allumeur : marque DUCELLIER, référence 582 308

- Sens de rotation [ côté commande ] : sens horloge
- Vitesse maximum 3500 tr/mn
- Repère des courbes : M 121 E
- Résistance du générateur d'impulsions : 1100  $\Omega$  environ
- Calage : 3° à 1100 tr/mn [ capsule débranchée ]
- Ordre d'allumage : 1 - 3 - 4 - 2

AVANCE CENTRIFUGE : M 121 E



AVANCE A DEPRESSION : M 121 E



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

Bobine : Marque : DUCELLIER - Référence 520015

BOSCH - Référence 0221 121 317

- Résistance de l'enroulement primaire : 0,8  $\Omega$  environ
- Résistance de l'enroulement secondaire : 6000  $\Omega$  environ.

Module transistorisé : Marque : DUCELLIER - Référence 521007  
 BOSCH - Référence 022 710 111.

Bougies : Bougies à siège conique

- Couple de serrage : 1 à 1,3 mdaN
- Marque : CHAMPION
- Référence : BN2

**III- TRANSMISSION DU MOUVEMENT****1. Embrayage :**

Mécanisme à diaphragme : Marque VERTO - Type 180 CP 355.

Disque à moyeu amorti : Marque VERTO, 27 cannelures - Butée à billes sur manchon plastique.

**2. Boîte de vitesses : BH3-5 - Repère BT 25**

Combinaison des vitesses	Renvoi Moteur BV	Rapport de la boîte de vitesses	Rapport de pont	Démultiplication totale	Vitesse en km/h à 1000 tr/mn
1		12/37		0,0665	7,04
2		17/31		0,1126	11,93
3		26/31		0,1722	18,24
4	27/34	28/25	15/58	0,2300	24,37
5		39/28		0,2860	30,30
M.A.R		12/34		0,0724	7,67

\* Vitesse à 1000 tr/mn avec des pneumatiques de 175/70 HR 13 dont le développement sous charge est de 1,766 mètre.

Cette boîte de vitesses ne diffère de la boîte de la VISA Super X que par :  
 - le couple du tachymètre de 21 x 38 au lieu de 22 x 37  
 - le renforcement des pieds des dents du couple cylindrique.

ATTENTION : En cas de remorquage prolongé soulever l'avant du véhicule pour éviter le grip-page éventuel de la boîte de vitesses.

**IV- DIRECTION**

- Direction à crémaillère [ identique à celle de la VISA Super X ].
- Pignon sept dents.
- Crémaillère 28 dents.
- Rapport de démultiplication : 1/18,3.
- Nouvelle colonne de direction permettant la fixation des commandes.
- Nouveau contacteur antiviol.
- Nouveau volant à trois branches métalliques ajourées et moyeu avec enjoliveur personnalisé.
- Diamètre extérieur du volant : 370 mm.
- Diamètre de braquage : entre murs : 10,4 m.
- Angle de braquage : Roue intérieure : 42°30'.  
Roue extérieure : 32°16'.

**V- ROUES**

- Quatre jantes alliage léger « AMIL » 6 J 13 FH H16, teinte blanche avec enjoliveur central personnalisé.
- Quatre pneumatiques 175/70 HR 13 XVS TUBELESS
- Monte autorisée : 175/70 SR 13 XM + S
- Ecrus de fixation, finition noire, identiques à ceux de la VISA Super X.
- Roue de secours logée dans le coffre.
- Jante avec plaquettes rapportées : 4.50 B 13 FH, écuaneur 35 pneumatique : 155 SR 13 XZX TUBELESS.

- Pressions de gonflage : à l'avant : 1,7 bar; à l'arrière : 1,7 bar; roue de secours : 2,7 bars.

Monte autorisée sur jantes spéciales : 190. 55 HR 340 TRX

- Pressions de gonflage : à l'avant : 1,5 bar; à l'arrière : 1,6 bar.

**VI- SUSPENSION - LIAISON AU SOL**

1. **A l'avant :** train avant du type MAC PHERSON Triangulation assurée par barre anti-roulis  $\phi = 23$  mm.
  - Nouveaux ressorts hélicoïdaux : hauteur libre = 482,6 mm.
  - Amortisseurs identiques à ceux de la VISA Super X.
  - Parallélisme : 1 mm  $\pm$  1 de pincement vers l'avant.
  - Carrossage : 0°35  $\pm$  30'
  - Inclinaison du pivot : 9°30  $\pm$  40'
  - Chasse : 3°39'  $\pm$  30'

**2. A l'arrière :** Roues indépendantes, bras tirés.

- Nouvelle barre anti-roulis  $\phi = 17$  mm avec nouvelles brides de fixation.
- Nouveaux ressorts hélicoïdaux : hauteur libre : 321 mm.
- Nouveaux amortisseurs avec dispositif limiteur de détente [ ressort + butée incorporés ].

- Montage de l'entretoise de limitation de débattement des véhicules destinés à la grande exportation.
- Parallélisme :  $2 \pm 2$  mm de pincement des roues vers l'avant.
- Contre-carrossage :  $1^\circ \pm 30'$ .

## FREINS

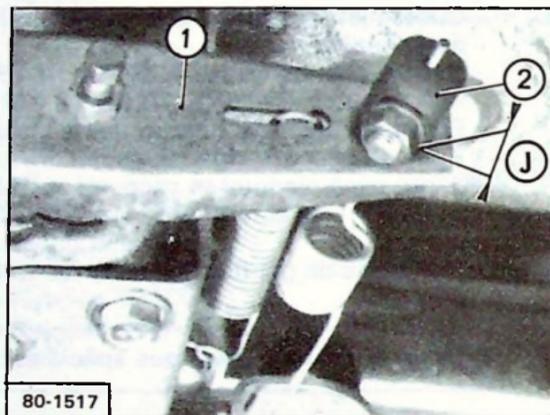
- 1. Commande :** Maître-cylindre tandem  $\phi = 19$  mm commandé par l'intermédiaire d'un système à dépression ( MASTER-VAC  $\phi 150$  ).  
Liquide de frein synthétique TOTAL SY suivant norme NFR 126 40 S
- 2. Avant :** Freins à disques  $\phi$  extérieur = 241 mm, épaisseur = 10 mm, épaisseur mini = 8 mm.  
Etrier marque : TEVES,  $\phi$  des pistons = 48 mm.  
Plaquettes avec fils témoin d'usure; marque et qualité : NECTO 245, ABEX 413.  
Surface d'une plaquette = 32 cm<sup>2</sup>.
- 3. Arrière :** Freins à tambours - Marque DBA ou GIRLING, segments flottants à rattrapage de jeu automatique, garnitures rivées 140 x 30 mm épaisseur 5 mm - qualité F 617.  
 $\phi$  des cylindres récepteur = 22 mm.  
Le circuit de freinage arrière comporte un dispositif de compensation asservi à la charge.  
Marque : DBA.  
Pression de coupure à vide : 54 bars à l'entrée et  $26 \pm 3$  bars en sortie.

### REGLAGE DU RESSORT DE COMMANDE :

Faire appuyer sur la pédale de frein pour obtenir la fermeture du limiteur.

La maintenir enfoncée.

Régler le serre-câble ( 2 ) de façon à obtenir un jeu ( J ) = 1 à 1,5 mm entre la face d'appui du serre-câble et le levier ( 1 ).



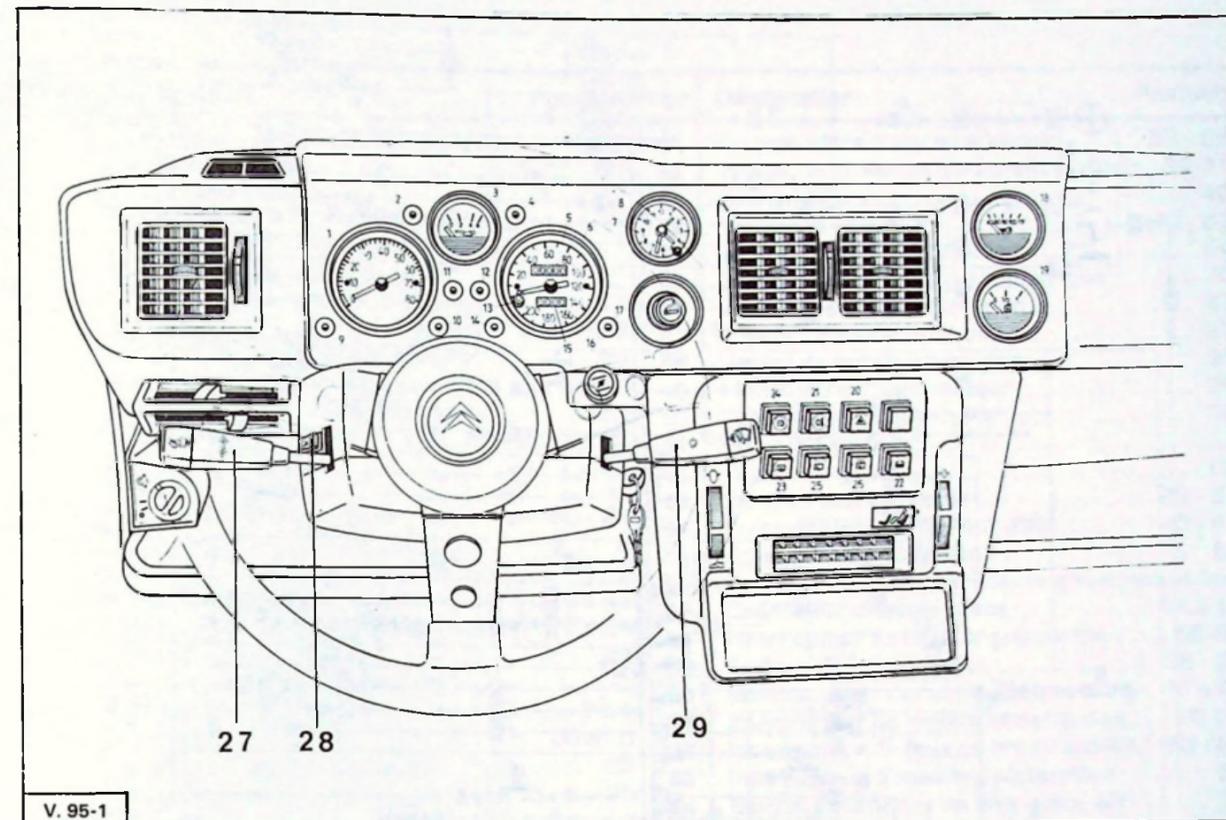
- 4. Frein de secours et d'immobilisation :**  
Frein à main à commande par câble agissant sur les roues arrière.

## VIII- ELECTRICITE

- 1. Batterie :** 12 volts 175/35 Ah.
- 2. Alternateur :** monophasé avec régulateur électronique incorporé.  
Intensité nominale : 35 ampères à 8000 tr/mn.  
Marques : DUCELLIER : Réf. 512010  
PARIS-RHONE : Réf. A 12 M 16
- 3. Régulateur :** DUCELLIER : Réf. 511 004  
PARIS-RHONE : Réf. YL 143.  
Un voyant au tableau de bord, commandé par le régulateur, s'allume en cas de défaillance du circuit de charge.
- 4. Démarreur :** à commande positive - Pignon 9 dents - 750 W mini.  
Marques : DUCELLIER : Réf. 532014  
PARIS-RHONE : Réf. D 8 E 151.  
BOSCH : Réf. 9000142002
- 5. Eclairage :**  
A l'avant : Dispositif de correction en hauteur des phares à commande manuelle.  
Phares : type H 4  
Projecteurs de pointe : type H2 - Marque CIBIE.  
A l'arrière : Bloc de signalisation avec feu de recul et feu de brouillard.

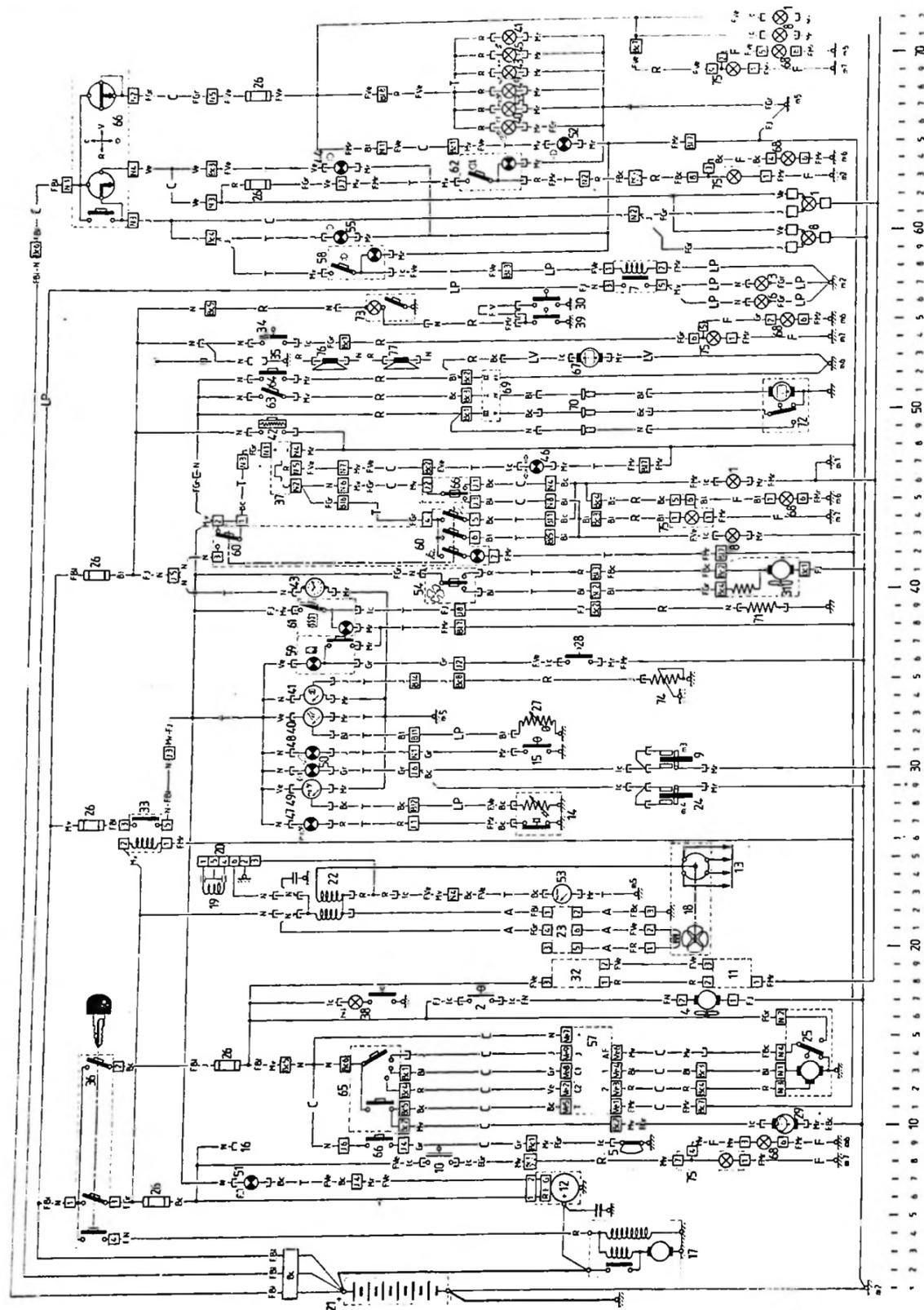
## 6. Tableau de bord :

Tableau de bord personnalisé avec indicateurs à cadran rond, noir.



- 1 : Compte-tours
  - 2 : Indicateur vert des lanternes
  - 3 : Manomètre de pression d'huile du moteur
  - 4 : Indicateur vert de direction
  - 5 : Compteur totalisateur kilométrique
  - 6 : Tachymètre
  - 7 : Bouton de mise à l'heure de la montre
  - 8 : Montre
  - 9 : Indicateur bleu des phares
  - 10 : Indicateur rouge de charge de batterie
  - 11 : Indicateur orange d'usure des freins avant
  - 12 : Indicateur rouge de pression d'huile
  - 13 : Bouton de mise à zéro du compteur kilométrique partiel ( journalier )
  - 14 : Indicateur rouge de température d'eau
  - 15 : Compteur kilométrique partiel ( journalier )
  - 16 : Tirette de starter
  - 17 : Indicateur vert des feux de croisement
  - 18 : Thermomètre d'eau
  - 19 : Jauge à carburant
- Commandes :**
- 20 : Signal de détresse
  - 21 : Feux arrière de brouillard.
  - 22 : Niveau de liquide de freins ( testeur )
  - 23 : Lunette chauffante
  - 24 : Projecteurs de pointe
  - 25 : Intermittence d'essuie-glace arrière
  - 26 : Lave-glace et essuie-glace arrière
  - 27 : Commutateur : éclairage, avertisseur sonore, indicateur de direction
  - 28 : Pulseur d'air de climatisation
  - 29 : Commutateur d'essuie-glace, lave-glace avant.

SCHEMA DE PRINCIPE



V. 51-27

NOMENCLATURE DES PIECES

Rep.	Désignation	Position	Rep.	Désignation	Position
1	Projecteur avant droit : Feu de route : .....	61	40	Thermomètre d'eau et éclairer : .....	33 - 66
	Feu de croisement : .....	60	41	Indicat. de niveau de carburant et éclair. : .....	34-71
	Lanterne : .....	72	42	Allume-cigare : .....	49
	Feu de direction : .....	46	43	Montre et éclairer : .....	40 - 69
2	Thermo-contact d'eau de motoventilateur : .....	17	44	Voyant de feux de croisement : .....	64
3	Projecteur longue portée droit : .....	57	45	Eclairer de compteur kilométrique : .....	70
4	Motoventilateur de radiateur d'eau : .....	17	46	Voyant des feux de direction : .....	47
5	Avertisseur : .....	9	47	Voyant de pression d'huile : .....	27
6	Projecteur longue portée gauche : .....	56	48	Voyant de température d'eau : .....	31
7	Relais de projecteurs longue portée : .....	57-58	49	Manomètre d'huile moteur : .....	29
8	Projecteur gauche : Feu de route : .....	59	50	Voyant d'usure des freins : .....	30
	Feu de croisement : .....	60	51	Voyant de charge : .....	7
	Lanterne : .....	71	52	Voyant de lanterne : .....	65
	Feu de direction : .....	43	53	Compte-tours et éclairer : .....	23 - 67
9	Etrier de frein avant droit : .....	30 - 31	54	Commutateur de pulseur d'air : .....	40 - 41
10	Contacteur de feux de recul : .....	8	55	Voyant de feux de route : .....	60
11	Connecteur de capsule éconoscope : .....	18-19	56	Connect. de cadenceur essuie-glace (non utilisé)	
13	Bougies d'allumage : .....	23 à 26	57	Cadenceur d'essuie-glace : .....	11 à 15
14	Mano huile moteur (sonde et contact) : .....	27-28	58	Interrupteur de feux longue portée : .....	58-59
15	Thermo-contact d'eau : .....	31	59	Testeur de "nivocode" : .....	36 - 37
16	Prise après contact ( étouffoir ) : .....		60	Commutateur de feux de détresse : .....	42 à 44
17	Démarrreur : .....	2 à 4	61	Interrupteur de lunette chauffante : .....	38-39
18	Allumeur : .....	20 à 25	62	Interrupteur de feux de brouillard AR : .....	63 - 64
19	Capteur de point mort haut : .....	23	63	Interrupteur d'essuie-glace arrière : .....	51
20	Prise diagnostic : .....	25	64	Bouton commande de lave-glace AR : .....	52
21	Batterie : .....	1	65	Commutateur d'essuie-glace avant : .....	10 à 14
22	Bobine d'allumage : .....	22 - 23	66	Commutateur d'éclairage : .....	61 à 68
23	Module d'allumage : .....	20 à 22		Signalisation et avertisseur : .....	45-46-9
24	Etrier de frein avant gauche : .....	28 - 29	67	Pompe de lave-glace arrière : .....	53
25	Moteur d'essuie-glace avant : .....	11 à 16	68	Bloc de feux AR droit - Stop : .....	55
26	Boîtier de fusibles : .....	6-14-27-41-63-68		Clignotant et recul : .....	45 - 9
27	Sonde de température d'eau : .....	32		Brouillard et lanterne : .....	64 - 70
28	Contact de niveau de liquide de frein : .....	36	69	Temporisateur d'essuie-glace AR : .....	50 à 52
29	Pompe de lave-glace avant : .....	10	70	Clavier contact de hayon : .....	49 à 51
30	Contact de porte droite : .....	56	71	Lunette arrière chauffante : .....	39
31	Pulseur d'air : .....	40 - 41	72	Moteur d'essuie-glace AR : .....	49 à 51
32	Connecteur pour voyant d'éconoscope : .....	18-19	73	Plafonnier : .....	56
33	Relais accessoires après contact : .....	26 - 27	74	Rhéostat de jauge de carburant : .....	35
34	Contacteur de feux de stop : .....	54	75	Bloc de feux AR gauche - Stop : .....	54
35	Prises pour poste radio : .....	53		Clignotant et recul : .....	44 - 8
36	Contacteur antivol : .....	4 - 6 - 13		Brouillard et lanterne : .....	63 - 69
37	Centrale clignotante : .....	46 à 48	76	Haut-parleur droit : .....	53
38	Tirette de starter et voyant : .....	17	77	Haut-parleur gauche : .....	53
39	Contact de porte gauche : .....	55			

NOMENCLATURE DES MASSES

m1	Habillage avant droit	m5	Tableau ( fixation relais )
m2	Habillage avant gauche	m6	Derrière feux arrière droit
m3	Sur amortisseur avant droit	m7	Derrière feux arrière gauche
m4	Sur amortisseur avant gauche		

NOMENCLATURE DES FAISCEAUX

A	Allumage	C	Commutateur	LP	Longue portée
AV	Faisceau avant	F	Feux arrière gauche à droit	T	Tableau
D	Diagnostic	R	Arrière	LV	Lave-vitre arrière

**IX- CARROSSERIE - HABILLAGE****1. Carrosserie :** Caisse spécifique, différente de la caisse série par :

- Tablier avant embouti pour le passage de l'échappement.
- Ecran thermique rallongé sur le plancher arrière.
- Pontet pour fixation de l'échappement.

**A l'avant :**

- Ailes découpées.
- Joues d'ailes renforcées suite à la découpe effectuée pour l'ouverture d'un nouveau passage de roue.

**A l'arrière :**

- Ailes découpées.
- Passages de roue élargis - Doublures découpées avec éléments rapportés.
- Nouvel accostage des ailes.

**Panneaux de côté :**

- Partie arrière modifiée pour l'adapter aux nouveaux passages de roues arrière.

**2. Habillage :**

- Nouveaux boucliers avant et arrière en polypropylène blanc.
- Bavolet en polyester, avec logement pour projecteurs de pointe.
- Calandre noire.
- Elargisseurs d'ailes avant et arrière avec bas de caisse rapportés en polyester.
- Support de plaque de police arrière noir.
- Bouchon de remplissage du réservoir blanc.
- Enjoliveurs de capot et d'aile en polypropylène rouge.
- Becquet arrière en polyuréthane rouge.
- Bandes adhésives bleues et rouges.

**3. Teinte carrosserie :**

- Blanc Meije : AC 088.

<b>CITROËN</b> SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	<b>NOTE TECHNIQUE</b>	<b>VISA</b> <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px 5px;">0</span>
APPLICATION :  <b>TOUS PAYS</b>	CONCERNE : <b>VISA et VISA CLUB</b> ( VD série VF )  <b>ANNEE MODÈLE 1983</b> Caractéristiques	<b>N° 1</b>
DIFFUSION :  <b>TOUS PAYS</b>		Juillet 1982
<i>CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590</i>		

**Nouvelles Appellations Commerciales :**

- VISA au lieu de VISA II Spécial [ sauf D à D ]
- VISA Club au lieu de VISA II Club

**I. VEHICULES TOUS TYPES ( sauf ESPAGNE et MOYEN ORIENT ).**

**1. MOTEUR**

**CARACTERISTIQUES TECHNIQUES :**

- Moteur CITROËN type .....	V 06/644	
- Puissance fiscale .....	3 CV {	Entreprise 4 CV }
- Alésage .....	77 mm	
- Course .....	70 mm	
- Rapport volumétrique .....	9,5/1	
- Puissance maximum ISO .....	24,8 kW	} à 5500 tr/mn
DIN .....	34,5 CV	
- Couple maximum ISO .....	4,8 m.daN	} à 3500 tr/mn
DIN .....	5 m.kg	

**MODIFICATIONS TECHNIQUES :**

- Elévation du rapport volumétrique par le montage de nouveaux pistons.
- Nouvelle loi de levée des soupapes :
  - Réglage théorique [ avec un jeu aux soupapes de 0,7 mm ] :
  - Avance ouverture admission [ AOA ] : 4°
  - Retard fermeture admission [ RFA ] : 53°
  - Avance ouverture échappement [ AOE ] : 50°
  - Retard fermeture échappement [ RFE ] : 7°
- Roue d'arbre à cames et culbuteurs renforcés
- Ecran anti-émulsion renforcé.
- Montage de capotages sur cylindres en « Auto Kell » thermoformé pour diminuer le niveau sonore du moteur. Cette modification entraîne les évolutions suivantes :
  - Collecteur d'air adapté aux nouveaux capotages
  - Forme de la canalisation de graissage modifiée
  - Point de fixation du support de filtre à air, déplacée sur la tubulure d'échappement.

**2. CARBURATION.**

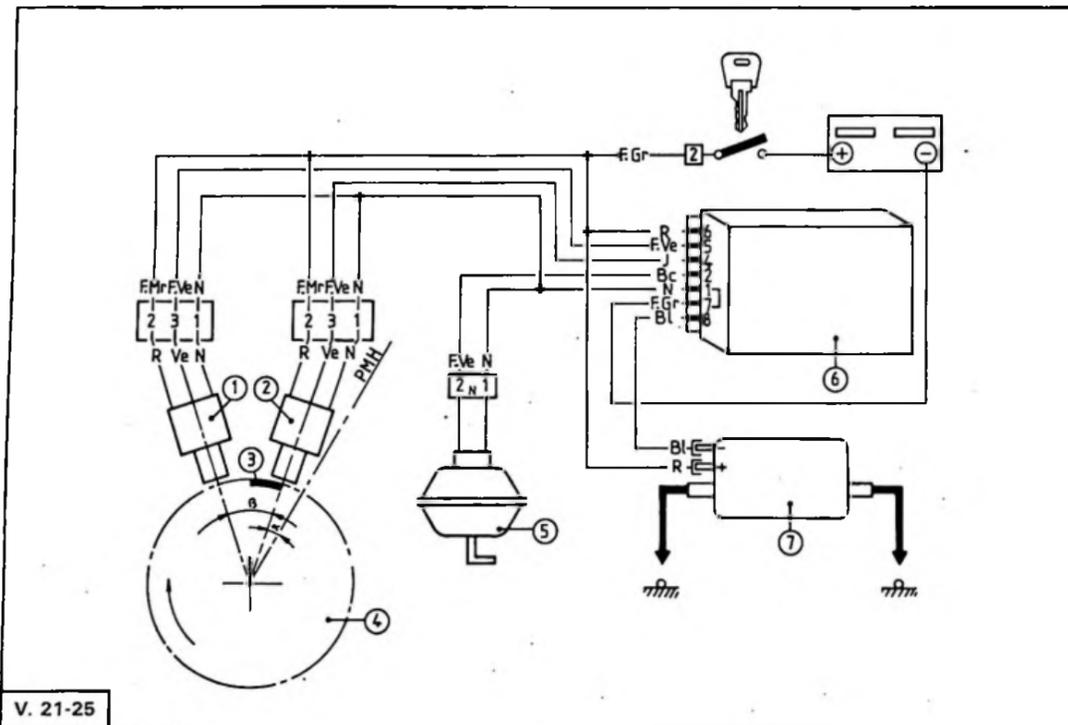
- Nouveau carburateur SOLEX 26/35 CSIC - Repère CIT 244.
- Monte en 2<sup>ème</sup> possibilité d'un carburateur WEBER 32/34 DMTC - Repère W 120-50 avec tubulure d'admission et échappement spécifique.

**REGLAGES :**

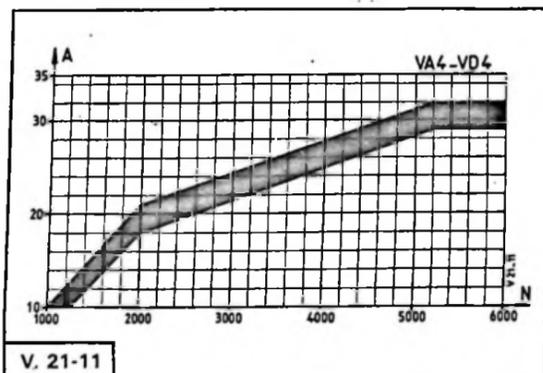
DESIGNATION	SOLEX		WEBER	
	1 <sup>er</sup> corps	2 <sup>ème</sup> corps	1 <sup>er</sup> corps	2 <sup>ème</sup> corps
Buse .....	21	26	22	26
Gicleur principal .....	120	120	107	110
Ajutage d'automatisme .....	130	130	165	215
Tube d'émulsion .....	1 F 5	2 AB	F 36	F 39
Gicleur de ralenti .....	40	45	45	
Injecteur de pompe de reprise .....	35		40	
Réglage des flotteurs .....	15 mm Calibre : 71 644 079		7 mm	

**3. ALLUMAGE.**

Nouveau calculateur d'allumage avec repère de courbe VA 4 - VD 4 gravé sur le boîtier [ au lieu de VA 1 - VD 1 ].  
Nouveaux capteurs de proximité à trois fils au lieu de deux. Le troisième fil assure la masse de l'électronique du capteur.



V. 21-25



V. 21-11

**COURBE D'AVANCE VA 4 - VD 4**

A : Avance au moteur  
N : Tr/mn au moteur

**4. BOITE DE VITESSES ( Médaille : 494 )**

Rapport du couple conique modifié ( 9/35 au lieu de 8/33 ).  
Pignon d'entraînement du compteur : 7/16.

Combinaison des vitesses	Rapports boîte de vitesses	Couple conique	Démultiplication totale	Vitesse en km/h à 1000 tr/mn *
1	{ 11/50 } 4,545	9/35	0,0565	5,66
2	{ 18/45 } 2,500		0,1028	10,30
3	{ 28/46 } 1,642		0,1564	15,67
4	{ 34/39 } 1,147		0,2241	22,45
M.AR	{ 11/23 x 23/46 } 4,181		0,0614	6,15

\* Avec pneus 135 SR 13 XZX, dont le développement sous charge est de 1,670 m.

**II. VEHICULES TOUS TYPES.**

**1. CARROSSERIE ET PRESENTATION.**

**Intérieur :**

Nouvelle présentation de la planche de bord et accessoires. Bloc de commutation, compteur, volant, bloc de chauffage, console pour poste radio sont proposés dans trois teintes différentes: Marron, Bleu vert, Gris.  
Graphisme du compteur modifié.  
Médallions des sièges avant et arrière modifiés. Nouvelle piqûre. Nouvelles teintes : Beige Daim, Bleu vert, Gris.  
Proposition en option d'une nouvelle assise arrière du type portefeuille transformable par moitié [ VISA CLUB ].  
En option, nouvelle tablette en deux parties [ VISA CLUB ]. La partie fixe et rigide reste en appui sur deux supports latéraux recevant les haut-parleurs. La partie mobile suit l'ouverture du hayon.  
Montage d'un éclairage de coffre avec l'option « tablette arrière ».  
Nouveau garnissage en feutre du coffre [ VISA CLUB ].

**Teintes des carrosseries :**

TEINTES	ANCIENNES REFERENCES	NOUVELLES REFERENCES
Beige Colorado	AC 069	GDB
Beige Daim	AC 063	GDF
Blanc Meije	AC 088	GWB
Bleu Argenté	AC 658	GNE
Bleu Lagune	AC 639	GNA
Cuivre Pargas	AC 447	GKD
Jaune Cédrot	AC 331	GDG
Noir ( Liseret Rouge )	AC 200	GYA
Rouge Vallelunga	AC 448	GKB
Vert Chartreuse	AC 544	GRC

**2. ELECTRICITE.**

Nouvelles câbleries électriques, par le montage des nouveaux capteurs de proximité d'allumage et l'éclairage du coffre arrière.

APPLICATION :

**TOUS PAYS**

CONCERNE :

**VISA GT ( VD série VS )**

**N° 2**

DIFFUSION :

**TOUS PAYS sauf SUEDE**

**NOUVEAU VEHICULE**  
**Caractéristiques**

Juillet 1982

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590**

Ce nouveau véhicule VISA GT est commercialisé depuis Juillet 1982.



82-1426

**I - CARACTERISTIQUES GENERALES**

Appellation commerciale : .....	VISA GT
Désignation aux Mines : .....	VD série VS
Puissance administrative : .....	7 CV
Symbole usine : .....	VS
Nombre de places : .....	4

**Dimensions :**

Empattement : .....	2,426 m
Voie avant : .....	1,302 m
Voie arrière : .....	1,251 m
Longueur hors tout : .....	3,690 m
Largeur hors tout : .....	1,526 m
Hauteur à vide : .....	1,398 m
Porte-à-faux du véhicule :	
- vers l'avant : .....	0,669 m
- vers l'arrière : .....	0,595 m

<b>Poids :</b>	
Poids du véhicule à vide, en ordre de marche :	830 kg
- sur l'avant :	510 kg
- sur l'arrière :	320 kg
Poids total autorisé en charge :	1170 kg
- sur l'essieu avant :	635 kg
- sur l'essieu arrière :	635 kg
Poids total roulant autorisé ( en FRANCE ) :	1890 kg
Poids tractable ( dans la limite du PTR ) :	
- avec remorque avec frein :	750 kg
- avec remorque sans frein :	415 kg

## II- MOTEUR

### 1. Caractéristiques :

Moteur :	150-B - type XY8
Cylindrée :	1360 cm <sup>3</sup>
Alésage :	75 mm
Course :	77 mm
Rapport volumétrique :	9,3/1
Puissance : ISO	58 kW
Puissance : DIN	80 cv
	} à 5800 tr/mn
Régime de rotation maximal :	6500 tr/mn
Couple maximal : ISO :	10,8 mdaN à 2800 tr/mn

### 2. Distribution :

Jeu pratique aux soupapes à froid	Admission : 0,10 mm
	Echappement : 0,25 mm

Huit joints de queue de soupape.

### EPURE DE DISTRIBUTION

Réglage théorique de la distribution, avec un jeu de 0,7 mm aux soupapes :

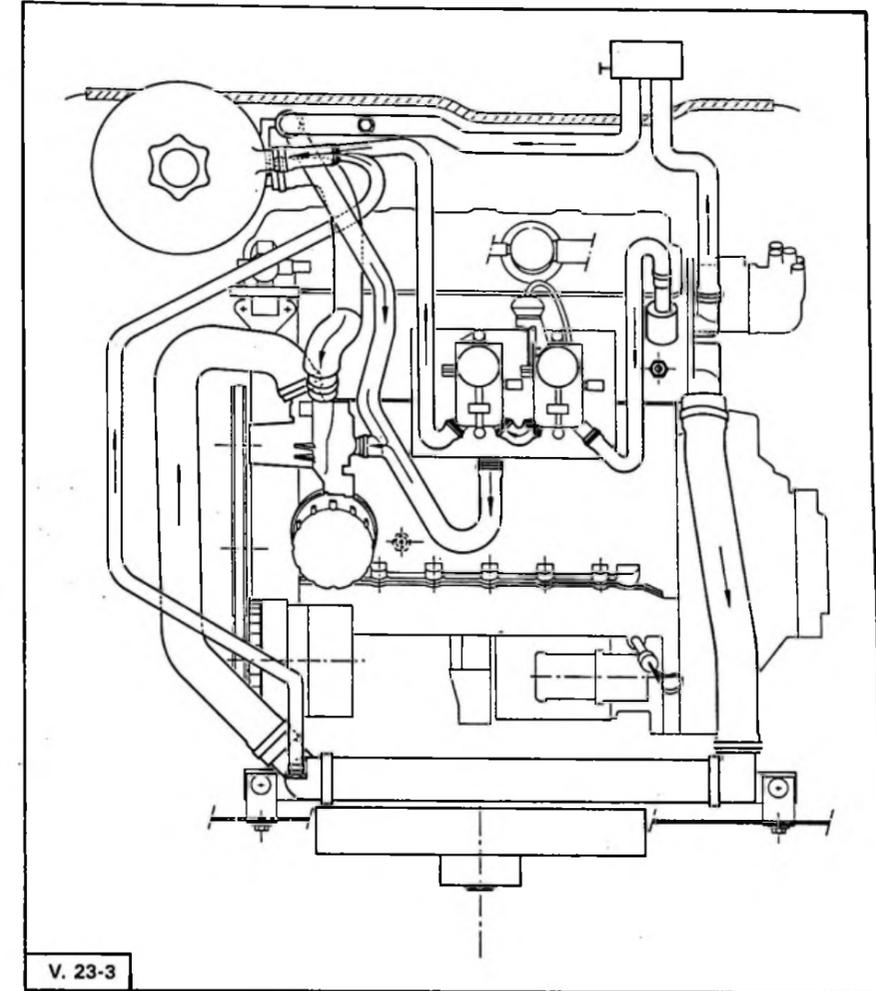
Ouverture admission :	AOA 9°30'
Fermeture admission :	RFA 44°10'
Ouverture échappement :	AOE 40°50'
Fermeture échappement :	RFE 11°

Repère de l'arbre à cames, côté entraînement allumeur : C.

### 3. Graissage :

Graissage sous pression, par pompe à huile à engrenages.  
Le graissage du moteur et de la boîte de vitesse est commun.  
Huile : TOTAL GTS 15 W 40 ou TOTAL GTI Route et Ville 10 W 30,  
TOTAL GTI Route et Ville 10 W 30 en régions très froides.  
Capacité : après vidange, 5 litres environ,  
après remise en état, 5,5 litres.  
Pression d'huile : 3 bars à 4000 tr/mn.  
Tarage du mano-contact : 0,6 bar.  
Cartouche filtrante ( avec by-pass incorporé ) PURFLUX LS 498 B  
SIF VH 163.

### 4. Refroidissement :



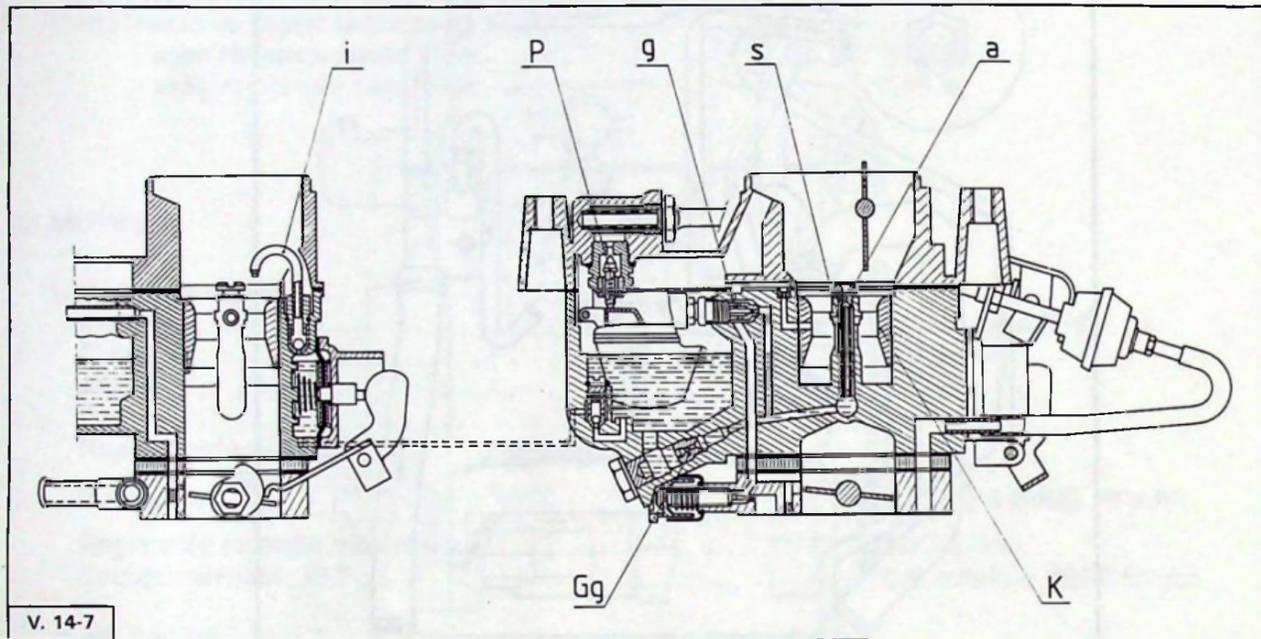
Refroidissement par liquide toutes saisons ( antigel toute l'année ).  
Contenance du circuit : 7 litres environ.  
Motoventilateur : Marque : DUCELLIER - Réf. 551 006 - 80 W.  
Sonde de déclenchement du motoventilateur : repère 86° C/81° C.  
Nouvelles canalisations d'eau.  
Témoin d'alerte de surchauffe au tableau de bord ( 105° C )  
Pression du circuit : 0,8 bar.  
Courroie d'entraînement de pompe à eau : VENUFLEX 900/910.

### 5. Alimentation en essence :

Capacité du réservoir : 40 litres.  
Tubulure de remplissage en plastique, bouchon de remplissage sans trou de mise à l'air libre.  
Conduit de dégazage extérieur et dispositif de mise à l'air libre.  
Canalisation de retour d'essence des carburateurs au réservoir.  
Pompe à essence mécanique, à filtre incorporé, commandée par excentrique de l'arbre à cames.  
Carburant : essence super.

**6. Carburateur :**

- 2 carburateurs SOLEX, monocorps, inversé, à ouverture simultanée, type 35 BI SA 8.
- Repères CIT 346 ( carburateur gauche ) et CIT 347 ( carburateur droit ).
- Volet de départ à commande manuelle.
- Coupe-ralenti sur chaque carburateur.



DESIGNATION	VALEURS	REPERES
Buse : .....	φ 28	K
Gicleur principal : .....	145	Gg
Ajutage d'automatisme : .....	175	a
Tube d'émulsion : .....	EC	s
Gicleur de ralenti : .....	47	g
Air de ralenti : .....	130	—
Injecteur pompe de reprise : .....	40	i
Pointeau à bille : .....	1,2	P
Poids du flotteur : .....	5,7 g	
Niveau de cuve ( non réglable ) : .....	Calibre Solex 71 644 012	
Volet de départ : ouverture pneumatique sous 470 mmHg : .....	2,5	

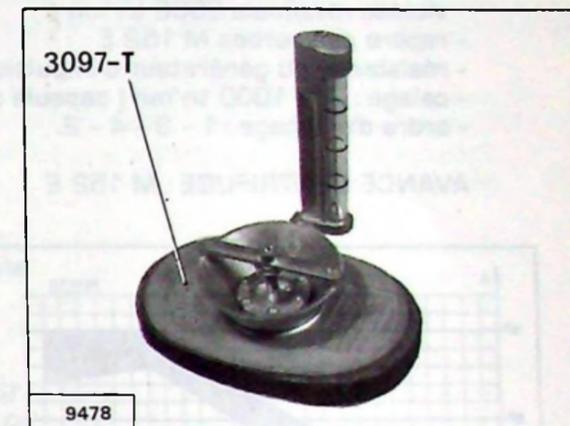
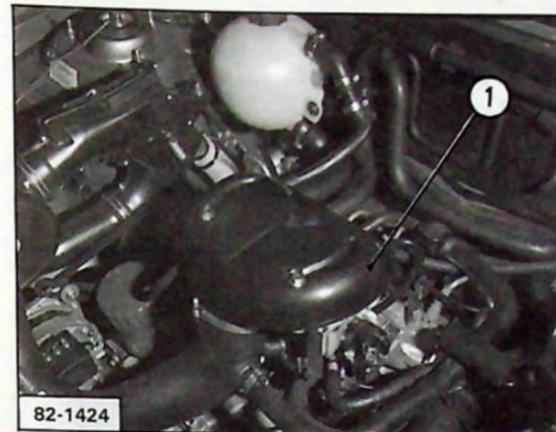
**a) Réglage du ralenti :**

**CONDITION DE REGLAGE**

Moteur chaud : attendre l'arrêt du motoventilateur  
 Débrancher le connecteur deux voies de l'alternateur.

**REGIME DE RALENTI : 950 <sup>+50</sup> tr/mn**  
 -0

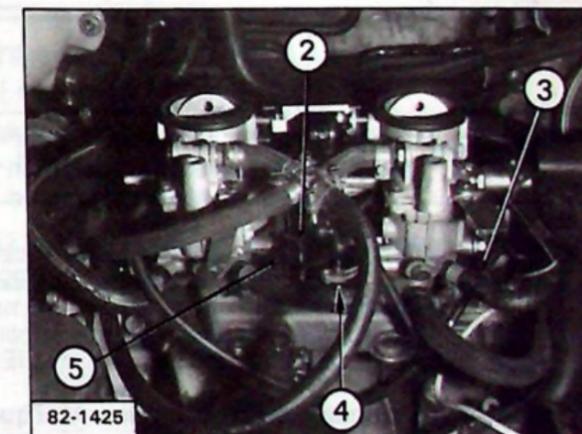
**REGLAGE DE LA SYNCHRONISATION**



Déposer la coiffe ① des carburateurs.  
 Effectuer le réglage à l'aide d'un compte-tours et d'un dépressiomètre N° 4019-T avec les bonnettes correspondant au diamètre d'entrée des carburateurs ( φ = 50 mm ) ou utiliser le dépressiomètre N° 3097-T.

**REGLAGE**

Porter le régime du moteur à 1000 tr/mn en agissant sur la vis ④  
 Comparer les valeurs de dépression et équilibrer en agissant sur la vis ②  
 Ramener le régime à 1000 tr/mn.  
 Poser la coiffe des carburateurs.



**b) Réglage de la richesse**

[ Brancher un contrôleur de CO en sortie d'échappement ].

**PREREGLAGE**

Déposer les bouchons d'inviolabilité ③ et ⑤.  
 Serrer les deux vis de richesse jusqu'au contact avec leur siège ( sans forcer ), puis les desserrer de quatre tours.

**REGLAGE :**

Rechercher le régime du moteur le plus élevé au compte-tours en agissant successivement sur les deux vis de richesse.  
 Ramener à chaque fois le régime du moteur à 1000 tr/mn.  
 Après l'opération, amorcer une baisse de régime de 20 à 30 tr/mn en vissant les deux vis de richesse pour obtenir un CO compris entre 1,5 et 2,5%.  
 Contrôler le CO en sortie d'échappement et réajuster éventuellement, en répartissant la retouche sur les deux vis de richesse.  
 Poser les bouchons « réparation » d'inviolabilité.  
 Brancher le connecteur deux voies de l'alternateur.

**7. Allumage :**

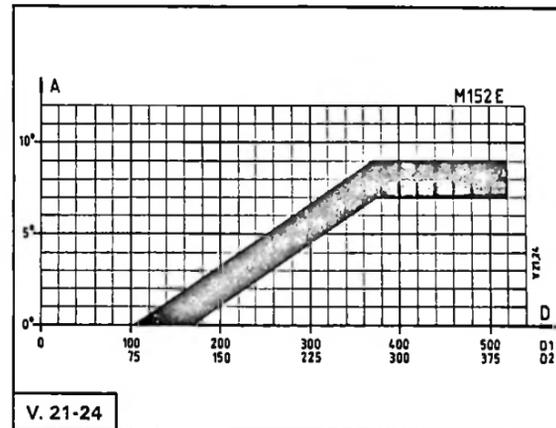
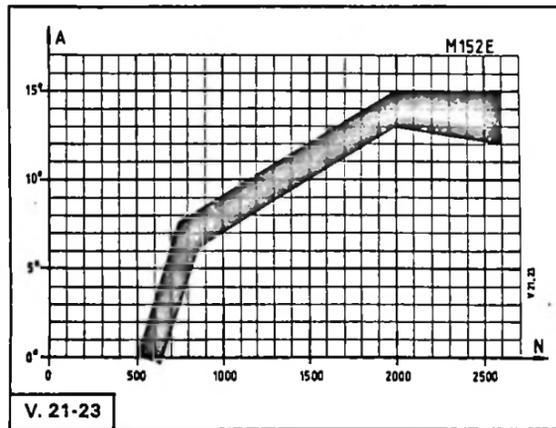
Allumage électronique à déclenchement électromagnétique.

Allumeur : Marque DUCELLIER, référence 525 397 A.

- sens de rotation [ côté commande ] sens horloge
- vitesse maximale 3500 tr/mn
- repère de courbes M 152 E
- résistance du générateur d'impulsions 1100  $\Omega$  environ
- calage : 0° à 1000 tr/mn [ capsule débranchée ]
- ordre d'allumage : 1 - 3 - 4 - 2.

AVANCE CENTRIFUGE : M 152 E

AVANCE A DEPRESSION : M 152 E



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

Bobine : Marque : DUCELLIER - Référence 520015

BOSCH - Référence 0221 121 317

Résistance de l'enroulement primaire : 0,8  $\Omega$  environ.

Résistance de l'enroulement secondaire : 6000  $\Omega$  environ.

Module transistorisé : Marque : DUCELLIER - Référence 521 007

BOSCH - Référence 022 710 0111

Bougies : Bougies à siège conique - Marque : AC 42 LTS

Bougies : Bougies à siège conique - Marque : CHAMPION BN 9 Y

MARCHAL SCGT 34-5 H

Couple de serrage : 1 à 1,3 mdaN.

**III- TRANSMISSION DU MOUVEMENT****1. Embrayage :**

Mécanisme à diaphragme : Marque VERTO - Type 180 DBR 335

Disque à moyeu amorti : marque VERTO, 20 cannelures.

Butée à billes en appui constant, la garde à la pédale de débrayage est nulle.

**2. Boîte de vitesses :**

Type BH3-5 - Repère BT 23

Combinaison des vitesses	Renvoi Moteur-BV	Rapports de la boîte de vitesses	Rapport de pont	Démultiplication totale	Vitesse en Km/h à 1000 tr/mn
1		12/37		0,0665	6,66
2		17/31		0,1126	11,28
3	27/34	26/31	15/58	0,1722	17,25
4		28/25		0,2300	23,04
5		39/28		0,2860	28,65
M.A.R		12/34		0,0724	7,25

Rapport de la prise de compteur : 22/37

**ATTENTION :** En cas de remorquage prolongé, soulever l'avant du véhicule pour éviter le grippage éventuel de la boîte de vitesses.

**IV- DIRECTION**

Direction à crémaillère { Pignon 6 dents  
Crémaillère 28 dents

Rapport de démultiplication : 1/21,21

Diamètre extérieur du volant : 380 mm

Diamètre de braquage entre murs : 10,40 m

Angles de braquage { Roue intérieure : 42°32'  
Roue extérieure : 32°19'

**V- ROUES**

Monte série	4 jantes alliage léger pour pneus TRX 120 TR 340 FH ( écuaneur 30 mm )
	1 jante tôle 8 trous 450 B 13 FH ( écuaneur 35 mm )
Monte autorisée	4 pneus 160/65 R340 TRX Tubeless - Pression AV 1,8 bar - Pression AR 1,9 bar
	1 pneu 135 SR 13 XZX Tubeless - Pression d'utilisation : 2,5 bars
Monte autorisée	Pneumatiques 135 R 13 X ( M + S ) 8 - Pression AV 1,8 bar - Pression AR 2 bars

**VI- SUSPENSION - LIAISON AU SOL**

**1. A l'avant :** Train avant du type MAC PHERSON, triangulation assurée par barre anti-roulis  $\phi$  23 mm.

- Ressorts hélicoïdaux : hauteur libre = 482,6 mm ( identique à la VISA Chrono ).

- Amortisseurs : Repère 1 N.

- Parallélisme : 1 mm  $\pm$  2 de pincement vers l'avant.

- Carrossage : 0°22'  $\pm$  30'.

- Inclinaison du pivot : 9°35'  $\pm$  40'.

- Chasse 3°06'  $\pm$  30'.

**2. A l'arrière :** Roues indépendantes, bras tirés.

- Barre anti-roulis  $\phi$  = 17 mm ( identique à la VISA Chrono ).

- Ressorts hélicoïdaux : hauteur libre = 321 mm ( identique à la VISA Chrono ).

- Amortisseurs : Repère 4 V.

- Parallélisme : 2  $\pm$  2 mm de pincement vers l'avant.

- Carrossage : - 1°  $\pm$  30'.

## VII- FREINS

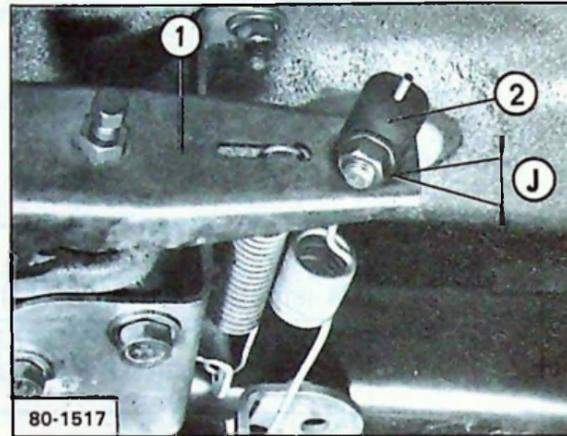
1. **Commande** : Maître-cylindre tandem  $\phi = 19$  mm, commandé par l'intermédiaire d'un système à dépression ( MASTER-VAC  $\phi 150$  ).  
Liquide de frein synthétique TOTAL SY, suivant norme NFR 126 40 S.
2. **Avant** : Freins à disques  $\phi$  extérieur = 241 mm, épaisseur = 10 mm, épaisseur mini = 8 mm.  
Etrier marque : TEVES,  $\phi$  des pistons = 48 mm.  
Plaquettes avec fils témoin d'usure; marque et qualité : NECTO 245, ABEX 413.  
Surface d'une plaquette = 32 cm<sup>2</sup>.
3. **Arrière** : freins à tambours - Marque DBA ou GIRLING, segments flottants à rattrapage de jeu automatique, garnitures rivées 140 x 30 mm, épaisseur 5 mm - qualité F 617.  
 $\phi$  des cylindres récepteurs = 22 mm.  
Le circuit de freinage arrière comporte un dispositif de compensation asservi à la charge.  
Marque : DBA.  
Pression de coupure à vide : 54 bars à l'entrée et  $26 \pm 3$  bars en sortie.

## REGLAGE DU RESSORT DE COMMANDE :

Faire appuyer sur la pédale de frein pour obtenir la fermeture du limiteur.

La maintenir enfoncée.

Régler le serre-câble ( 2 ) de façon à obtenir un jeu ( J ) = 1 à 1,5 mm entre la face d'appui du serre-câble et le levier ( 1 ).



4. **Frein de secours et d'immobilisation** :  
Frein à main à commande par câble agissant sur les roues arrière.

## VIII- CARROSSERIE - HABILLAGE

## 1. Carrosserie :

Caisse identique au précédent modèle VISA II Super X, avec plancher arrière modifié pour :

- la fixation arrière du silencieux,
- la fixation de l'écran thermique vertical.

Poinçonnage permettant l'utilisation d'un système d'arrimage dans le coffre, la pose d'une nouvelle tablette, et le montage d'une nouvelle assise arrière.

## 2. Habillage extérieur :

- Bouclier avant avec déflecteur de jupe ( Spoiler ).
- Calandre spécifique, grise sans barrettes chromées.
- Becquet arrière noir, sur hayon, fixé par pions soudés et agrafes plastique.
- Bandes adhésives à double filet sur côtés et hayon, et strips GT de personnalisation sur bas de custode et capot moteur côté gauche :
  - couleur gris foncé pour caisses grises,
  - couleur gris clair pour caisses rouges ou noires.
- Enjoliveurs de jets d'eau noirs.
- Antenne radio noire.
- Monogramme arrière : VISA GT.

## 3. Habillage intérieur - Equipement

- Harmonisation intérieure grise ( planche de bord, combiné de bord, volant, etc ... )
- Volant de direction avec enjoliveur spécifique GT.
- Nouveaux sièges avant permettant un meilleur maintien latéral, par une modification de l'armature et de la matelassure du dossier.
- Nouveaux appuie-tête.
- Assise arrière en deux parties rabattables en portefeuille, et facilement démontables.
- Garniture des sièges en jersey shetland.
- Nouvelle tablette arrière en deux parties.
- Eclairage de coffre.
- Garniture de coffre en feutre.
- Pare-brise feuilleté, clair.
- Essuie et lave-glace arrière.
- Pré-équipement radio.

## 4. Teintes carrosserie :

Noir ( vernie ) - référence GYA-R

Gris Perlé ( métallisée vernie ) - référence GVE-R

Rouge Vallenga - référence GKB.

## IX- ELECTRICITE

1. **Batterie** : 12 volts 175/35 Ah.

2. **Alternateur** :

- Monophasé avec régulateur électronique incorporé.
- Intensité nominale : 35 Ampères à 8000 tr/mn.
- Marques : DUCCELLIER : Réf. 512 010  
PARIS-RHONE : Réf. A 12 M 16

- Triphasé avec régulateur électronique incorporé.
- Intensité nominale : 40 Ampères à 8000 tr/mn.
- Marque : PARIS-RHONE : Réf. A 12 R 45

3. **Régulateur** : DUCCELLIER : Réf. 511004  
PARIS-RHONE : Réf. YL 143.

PARIS-RHONE : Réf. YL 149

Un voyant au tableau de bord, commandé par le régulateur, s'allume en cas de défaillance du circuit de charge.

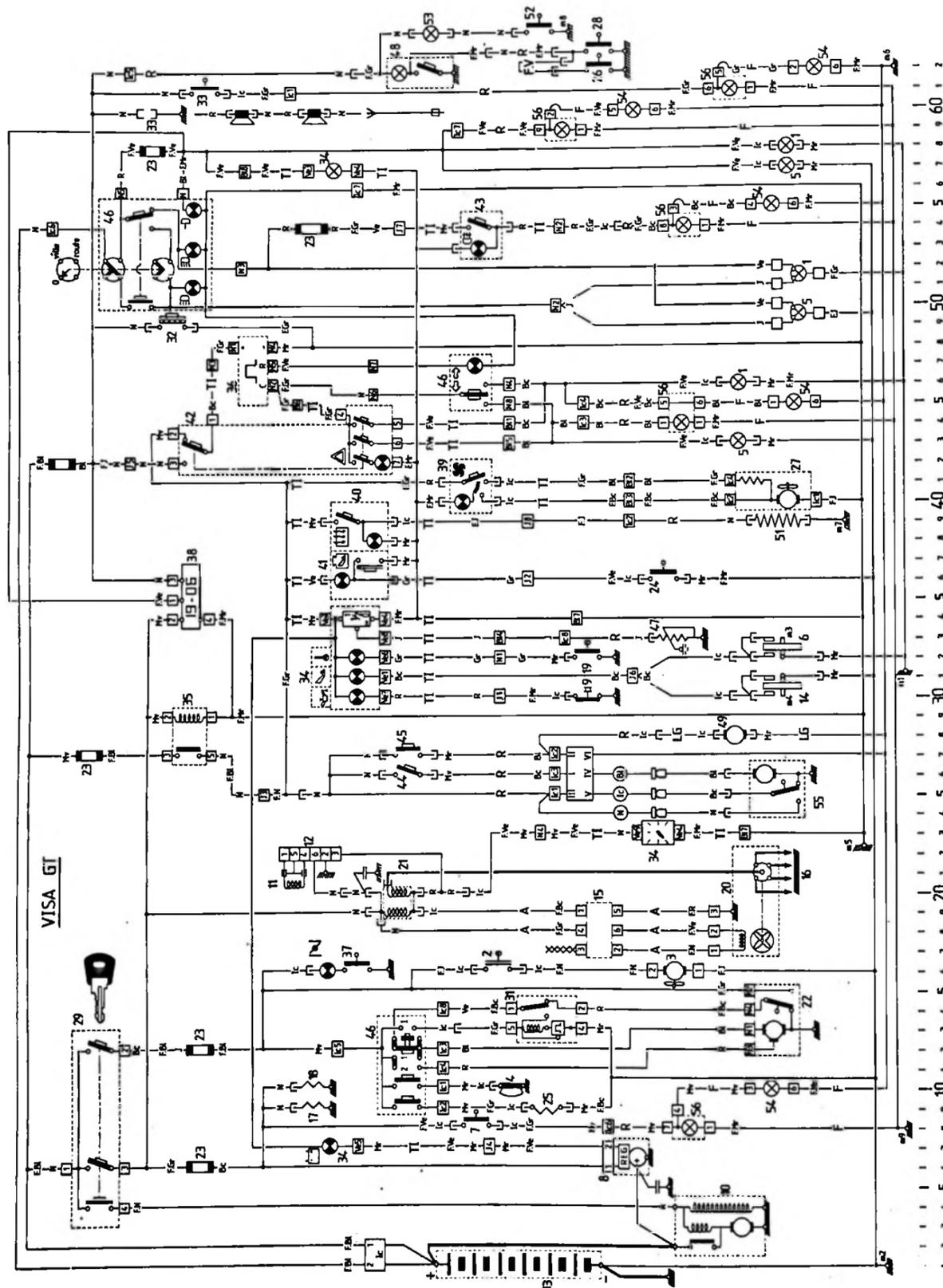
4. **Démarrreur** : à commande positive - Pignon 9 dents - 750 W mini.

Marques : DUCCELLIER : Réf. 532014  
PARIS-RHONE : Réf. D 8 E 151  
BOSCH : Réf. 9000142002

5. **Eclairage** :

A l'avant : Dispositif de correction en hauteur des phares à commande manuelle.  
Phares : type H 4  
A l'arrière : Blocs de signalisation avec feu de recul et feu de brouillard.

SCHÉMA DE PRINCIPE



NOMENCLATURE DES PIECES

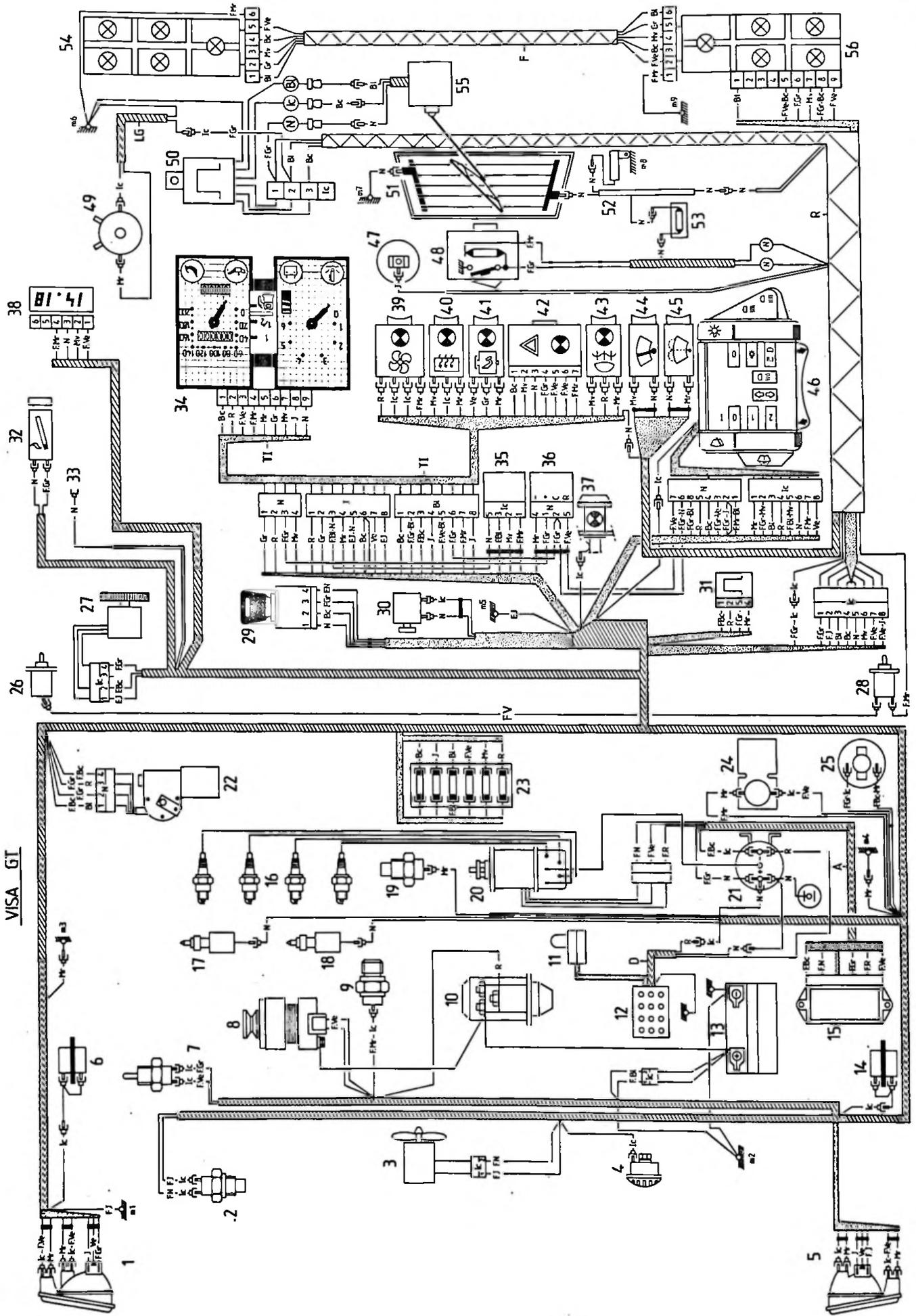
Rep.	Désignation	Position	Rep.	Désignation	Position
1	Bloc optique droit : Feu de route	51	34	Tableau de bord :	
	Feu de croisement	52		- Compte-tours :	23
	Clignotant et lanterne	46 - 58		- Récepteur de jauge à essence :	33 - 34
2	Thermo-contact de motoventilateur	16		- Voyant de charge :	7
3	Motoventilateur de radiateur	16		- Voyant de pression d'huile moteur :	30
4	Avertisseur	10		- Voyant de température d'eau :	32
5	Bloc optique gauche : Feu de route	49		- Voyant d'usure de freins avant :	31
	Feu de croisement	50		- Eclaireur :	57
	Clignotant et lanterne	43 - 57	35	Relais	27 à 29
6	Bloc de freinage avant droit	32 - 33	36	Centrale clignotante	46 à 48
7	Contacteur des feux de recul	8	37	Tirette de starter à voyant incorporé	16
8	Alternateur à régulateur incorporé	6 - 7	38	Montre	34 à 36
9	Mano-contact d'huile moteur	30	39	Interrupteur-voyant de pulseur	40 - 41
10	Démarrateur	2 à 4	40	Interrupt.-voyant de lunette chauffante	38-39
11	Capteur de Point Mort Haut	21	41	Testeur-voyant de liquide de freins	36-37
12	Prise diagnostic	22	42	Comm.-voyant de signal de détresse	42 à 44
13	Batterie	1	43	Interrupt.-voyant de feux de brouillard AR	53-54
14	Bloc de freinage avant gauche	30 - 31	44	Interrupt. intermittence d'essuie-glace AR	26
15	Module d'allumage électronique	17 à 19	45	Contacteur de lave et essuie-glace AR	27
16	Bougies	20 à 22	46	Bloc de commutation ( satellite ) :	
17	Coupe-ralenti ( étouffoir ) droit	9		- Commut. essuie et lave-glace avant	11 à 14-9
18	Coupe-ralenti ( étouffoir ) gauche	10		- Contacteur d'avertisseur sonore	10
19	Thermo-contact critique d'eau	32		- Commut. et voyant de clignotants	45 à 47
20	Allumeur	17 à 22		- Commut. d'éclairage et d'appel optique	50 à 56
21	Bobine	19 - 20	47	Rhéostat de jauge à carburant	33
22	Moteur d'essuie-glace avant	12 à 15	48	Plafonnier	62
23	Boîte à fusibles	6-12-27-42-54-58	49	Pompe de lave-glace arrière	28
24	Contact de niveau de liquide de freins	36	50	Cadenceur d'essuie-glace arrière	25 à 27
25	Pompe de lave-glace avant	9	51	Lunette chauffante	39
26	Contact de porte avant droite	62	52	Contact d'éclaireur de coffre	64
27	Pulseur d'air	40 - 41	53	Eclaireur de coffre	64
28	Contact de porte avant gauche	63	54	Bloc AR droit : Lanterne - Clignotant	60 - 45
29	Contacteur antivol	4 - 6 - 12	55	Stop - Recul - Brouillard	62 - 10 - 55
30	Contacteur de stop	61	56	Moteur d'essuie-glace arrière	24 à 26
31	Cadenceur d'essuie-glace avant	13 - 14		Bloc AR gauche - Lanterne - Clignotant	59-44
32	Allume-cigare	49		Stop - Recul - Brouillard	61 - 8 - 54
33	Prises pour radio	60			

NOMENCLATURE DES MASSES

m1	Habillage avant droit	m6	Derrière feu arrière droit
m2	Habillage avant gauche	m7	Montant de custode droit
m3	Amortisseur avant droit	m8	Hayon arrière
m4	Amortisseur avant gauche	m9	Derrière feu arrière gauche
m5	Tableau ( fixation relais )		

NOMENCLATURE DES FAISCEAUX

Sans repère : Avant	D : Diagnostic	LG : Lave-glace AR	TI : Tableau et interrup.
A : Allumage	F : Feu AR gauche à AR droit	R : Arrière	



VISA GI

APPLICATION :

**TOUS PAYS**

DIFFUSION :

**TOUS PAYS**

CONCERNE : **VISA « Super E »**  
**VISA « L »**  
**VISA « L Entreprise »**  
**( VD série VG )**

**ANNÉE MODÈLE 1983**  
**Caractéristiques**

**N° 3**

Juillet 1982

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590**

Les Appellations Commerciales des VISA Année-Modèle 1983 sont modifiées.

La VISA II Super X est supprimée. Commercialisation de la VISA GT ( voir Note Technique (0) N° 2 ).

APPELLATION COMMERCIALE	MOTEUR	BOITE DE VITESSES	FREINAGE	SYMBOLE MINES	PUISSANCE FISCALE
VISA Super E	1124 cm <sup>3</sup> XW 7	4 vitesses Option 5 vitesses	Assisté	VG	5 CV
VISA L		4 vitesses	Non assisté		
VISA L Entreprise			Assisté		6 CV

## I. CARROSSERIE ET PRESENTATION.

### 1. Intérieur :

Nouvelle présentation de la planche de bord et accessoires. Bloc de commutation, volant, façade du bloc de chauffage, console pour poste radio, tablettes sont proposés sous trois teintes différentes : Marron, Bleu vert, Gris.

Médallions des sièges avant et arrière modifiés : Nouveau piquage, nouvelles teintes assorties à la planche de bord.

Propositions en option d'une assise arrière du type portefeuille par moitié avec tablette en deux parties :

- Une partie fixe et rigide reste en appui sur deux supports latéraux recevant les haut-parleurs.
- Une partie mobile suivant l'ouverture du hayon.

Montage d'un éclairage de coffre avec l'option tablette arrière.

Moquette en harmonie avec la teinte des sièges.

Nouveau garnissage du coffre en feutre sur VISA Super E.

### 2. Caisse :

En complément, nouveaux points d'accostage des ceintures de sécurité arrière compatibles avec les différentes options : assises fractionnées, monte des trois ceintures pour certains pays d'exportation et banquette arrière.

Poinçonnage à l'arrière permettant l'utilisation d'un système d'arrimage dans le coffre, la pose de la nouvelle tablette et la fixation des supports de la nouvelle assise fractionnée.

### 3. Teintes des carrosseries :

TEINTES	ANCIENNES REFERENCES	NOUVELLES REFERENCES
Beige Colorado	AC 069	GDB
Beige Daim	AC 063	GDF
Blanc Meije	AC 088	GWB
Bleu Argenté	AC 658	GNE
Bleu Lagune	AC 639	GNA
Cuivre Pargas	AC 447	GKD
Jaune Cédrat	AC 331	GDG
Noir ( Liseret rouge )	AC 200	GYA
Rouge Vallenga	AC 448	GKB
Vert Chartreuse	AC 544	GRC

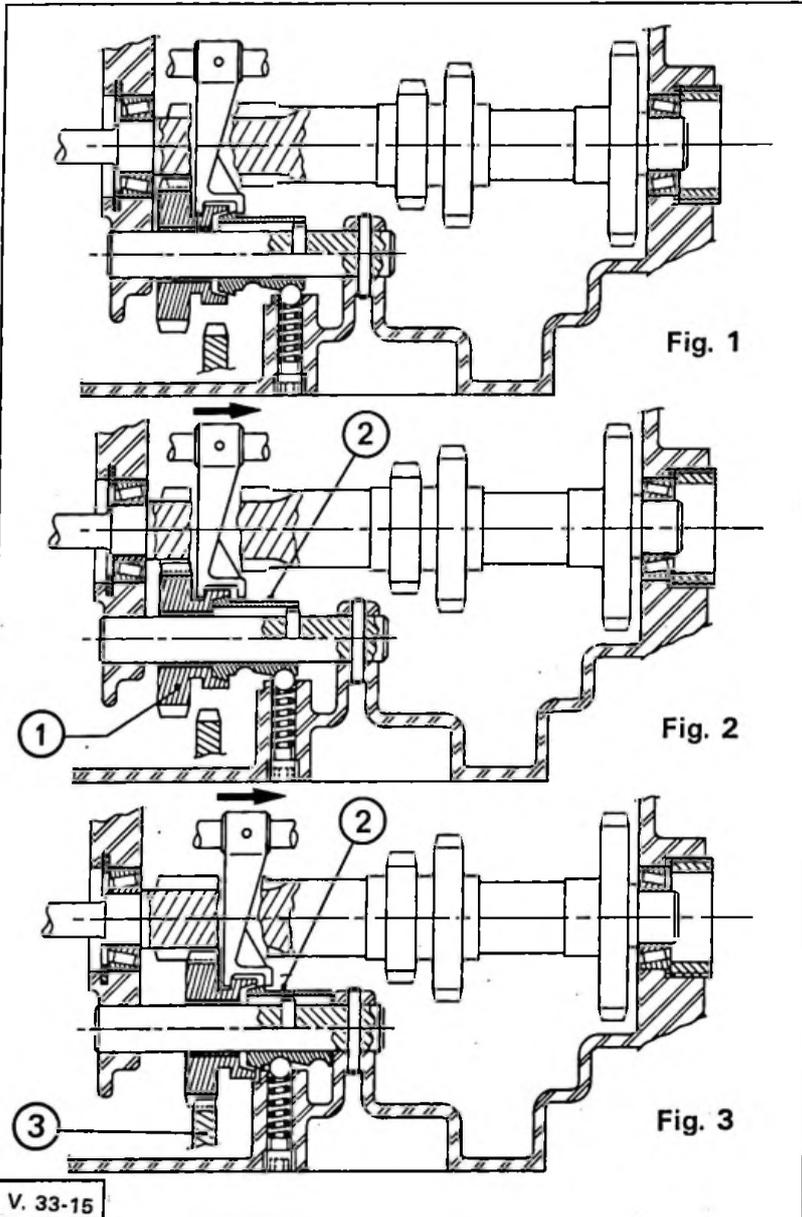
## II. BOITES DE VITESSES.

**VISA Super E :** Boîte de vitesses à 5 rapports ( Repère BT 21 ) en OPTION.

Cette boîte de vitesses ne diffère de la boîte de la VISA GT que par le couple du tachymètre 21 x 37 au lieu de 22 x 37.

**VISA Super E - VISA L - VISA L Entreprise :** Boîte de vitesses à 4 rapports ( Repère BT 49 ).

Cette boîte de vitesses comprend un dispositif de freinage du pignon de renvoi de marche arrière.



**Fonctionnement :**

**Fig. 1 :** Point mort

**Fig. 2 :** Freinage du pignon

Sous l'action de la fourchette ( → ) le contact est établi entre le pignon ( 1 ) et le frein ( 2 ).

**Fig. 3 :** Crabotage

Le frein ( 2 ) se déplace sur son axe et permet le crabotage du pignon de renvoi de marche arrière, au pignon du train secondaire ( 3 ).

## REPARATION.

A épuisement des stocks le Département des Pièces de Rechange fournira le nouveau carter en remplacement des anciens.

Pour la réparation des anciens véhicules, il sera nécessaire de se procurer un nouvel axe et un fourreau d'une longueur de 38 mm.



**Refroidissement :**

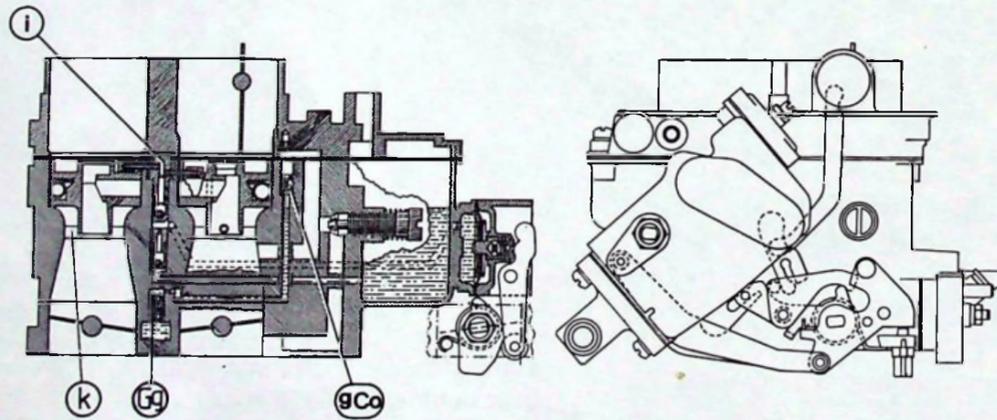
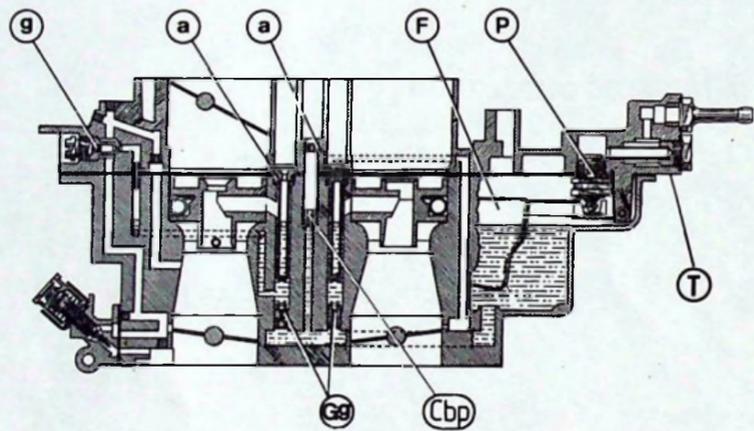
Refroidissement par liquide toutes saisons.  
 Contenance du circuit : 7 litres environ.  
 Motoventilateur - Marque DUCCELLIER Référence 551 006 - 80 W.  
 Sonde de déclenchement du motoventilateur : repère 86° C/81° C.  
 Témoin d'alerte de surchauffe au tableau de bord ( 105° C ).  
 Pression du circuit : 0,8 bar.  
 Courroie d'entraînement de pompe à eau : VENUFLEX 900/910.

**Filtre à air :**

Filtre à air avec piquage pour mise à l'air libre du carburateur.

**Carburant :**

Carburateur SOLEX double corps « compound » à commande mécanique.  
 Type 32 - 35 TACIC - Repère 367.  
 Circuit d'alimentation avec tamis incorporé, sans retour au réservoir.  
 Pompe de reprise à membrane à double injecteurs.  
 Circuit de ralenti sans coupe-ralenti. Dispositif de réglage par la vis d'air à CO constant. Vis de richesse réchauffée par le liquide de refroidissement du moteur.  
 Entrebâilleur de papillon des gaz avec vis de réglage pour le régime de ralenti accéléré.  
 Starter automatique à volet sur le premier corps. Capsule de dénoyage pneumatique. Dispositif mécanique interdisant l'ouverture du second corps pendant la mise en action du starter.



V. 14-15

DESIGNATION	VALEUR 1 <sup>er</sup> CORPS	VALEUR 2 <sup>ème</sup> CORPS	REPERES
Buse .....	24	24	
Gicleur principal .....	125	125	Gg
Ajutage d'automaticité .....	175	180	a
Gicleur de ralenti .....	38	50	g
Gicleur à CO constant .....	30		g CO
Tube d'émulsion .....	20	1 P 1	
Injecteur de pompe de reprise .....	45	40	i
Filtre à essence .....			T
Poinneau .....	1,5 à bille		
Niveau de cuve .....	Calibre SOLEX 71 644 051		

Régime de ralenti normal 950 ± 50 tr/mn - Régime de ralenti accéléré : 1700 ± 100 tr/mn.

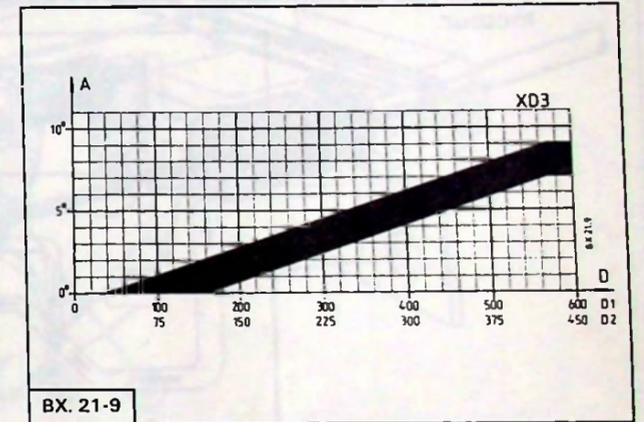
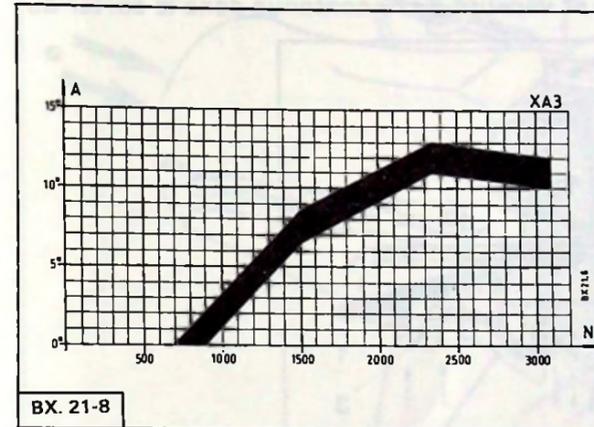
Teneur en CO au ralenti normal : 1,5% ± 0,5%

**Allumage :**

Allumage électronique à déclenchement électromagnétique.  
 Allumeur : DUCCELLIER Référence 525 429 sortie des fils HT d'allumage vers l'arrière  
 Repère des courbes : XA 3 - XD 3.  
 Calage dynamique : 6° <sup>+0</sup>/<sub>-2</sub> à 900 tr/mn ( Capsule d'avance débranchée ).

**AVANCE CENTRIFUGE : XA 3**

**AVANCE A DEPRESSION : XD 3**



Symboles : A : Avance allumeur  
 N : tr/mn allumeur

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

Module transistorisé : marque DUCCELLIER : Référence : 521 007  
 Bobine d'allumage : Marque DUCCELLIER : Référence : 520 015  
 Bougies à siège conique : CHAMPION BN 9 Y - AC 42 LTS  
 Ecartement des électrodes : 0,6 ± 0,1 mm - Couple de serrage 1 à 1,3 m.daN.

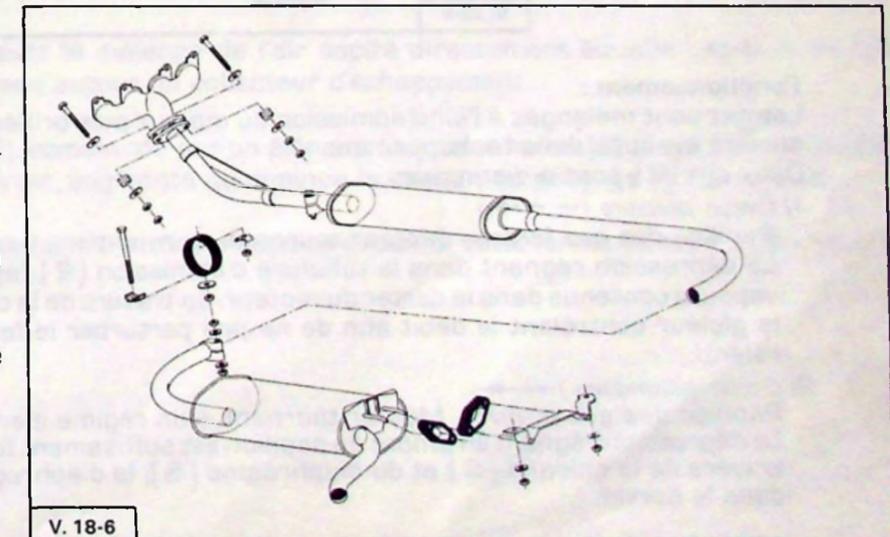
**Culasse :**

Culasse spécifique : Implantation d'une nouvelle sonde pour la commande du système antipollution.

**Echappement :**

Montage de la ligne d'échappement de la VISA Super E ( Année Modèle 82 ).

Collecteur d'échappement à sortie unique.  
 Articulation par rotule.  
 Pot intermédiaire et pot de détente à l'arrière.



V. 18-6

## II. TRANSMISSION DU MOUVEMENT

Axe de renvoi de commande d'embrayage sur carter réducteur renforcé. (10 mm au lieu de 8 mm)  
Repère du carter BS 05 ou BW 05.  
Boîte de vitesses : BH 3/5 - Repère BT 23.

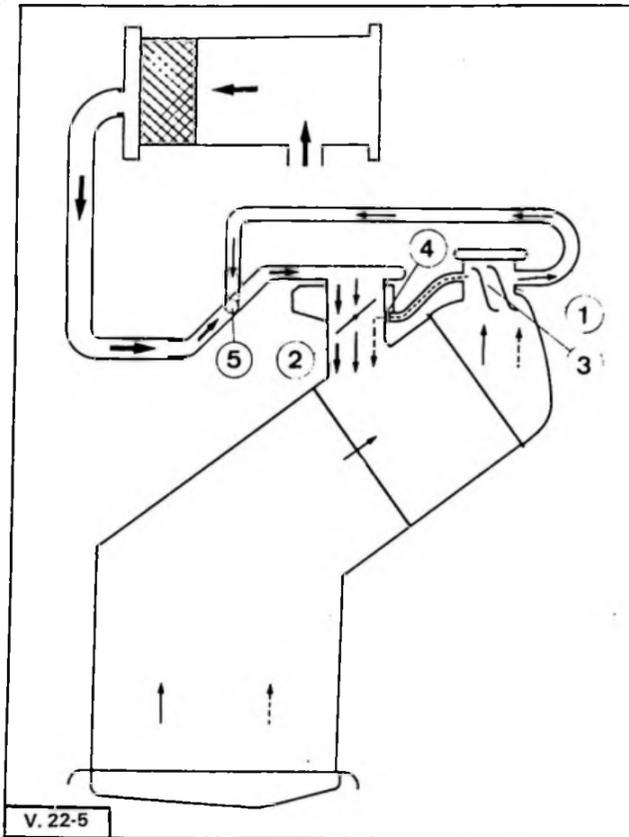
## III. ANTIPOLLUTION

Le dispositif comprend :

- A - Un système de recyclage des vapeurs d'huile et gaz du carter-moteur.
- B - Un système de régulation automatique de température d'air à l'admission.
- C - Un dispositif d'entrebâillement de papillon des gaz.
- D - Un dispositif limitant l'action de la capsule d'avance à l'allumage suivant les conditions de température du moteur.

### A - Recyclage des gaz du carter moteur :

Ce système de recyclage a pour but d'empêcher le rejet à l'air libre des mélanges de vapeurs d'huile, gaz de combustion, vapeurs d'essence et vapeurs d'eau contenus dans le carter du moteur.



### Fonctionnement :

Les gaz sont mélangés à l'air d'admission du moteur puis brûlés dans les cylindres pour être ensuite évacués dans l'échappement.

Deux circuits sont à distinguer :

#### 1) Circuit primaire (— — —)

Papillon des gaz fermé - Moteur tournant au ralenti.

La dépression régnant dans la tubulure d'admission (2) favorise l'aspiration des gaz et vapeurs contenus dans le carter du moteur, au travers de la chicane (3) et du gicleur (4), le gicleur contrôlant le débit afin de ne pas perturber le fonctionnement du moteur au ralenti.

#### 2) Circuit secondaire (— — —)

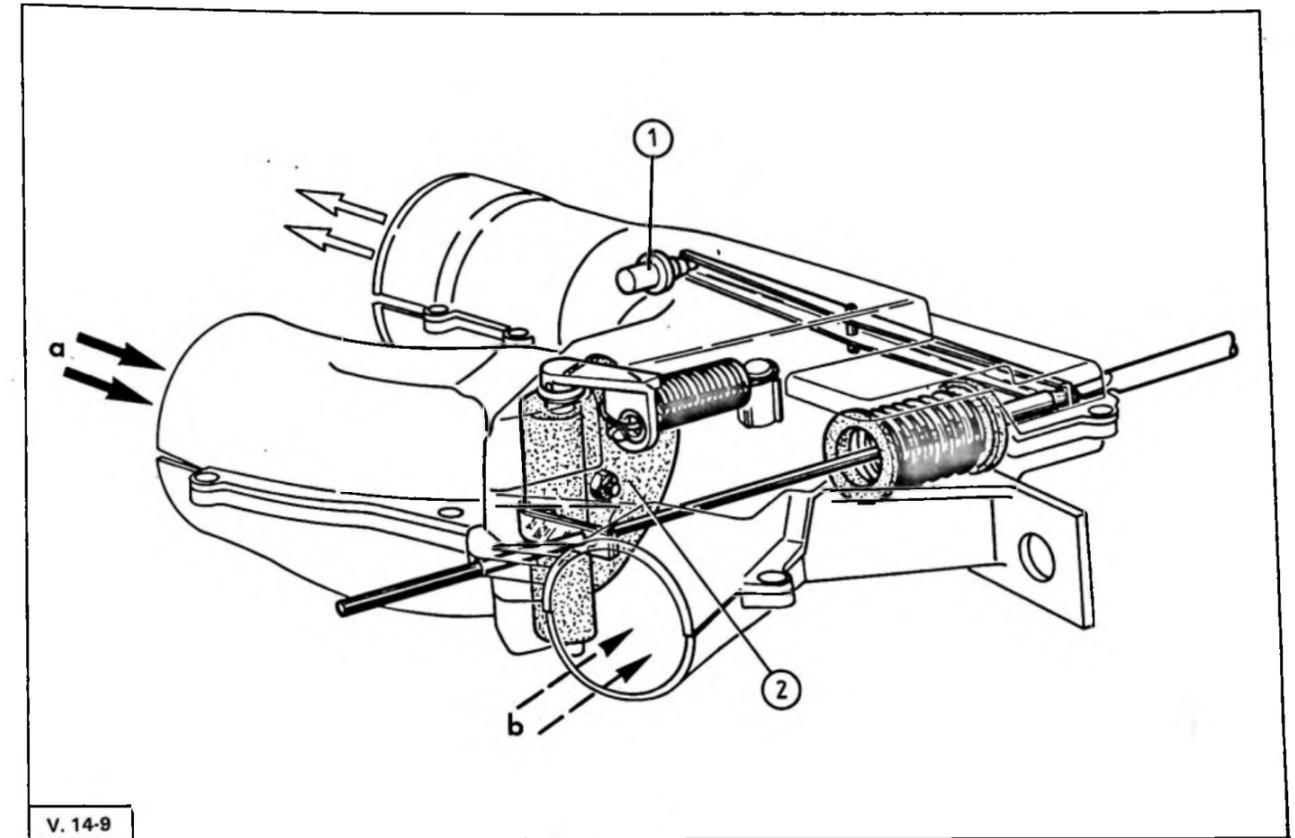
Papillon des gaz ouvert - Moteur tournant à un régime élevé.

La dépression régnant en amont du papillon est suffisamment forte pour réaspirer les gaz au travers de la chicane (3) et du diaphragme (5), le diaphragme évitant les entrées d'air dans le carter.

REMARQUE : Dans les positions intermédiaires du papillon des gaz, les deux circuits fonctionnent simultanément.

### B - Réchauffage de l'air d'admission (identique à celui de série) :

Ce dispositif permet d'obtenir une température d'air à l'admission favorisant l'homogénéité du mélange et évitant le givrage du carburateur.



### Légende :

- — —> Air ambiant ( a )
- — —> Air chaud ( b )
- — —> Air d'admission

### Fonctionnement :

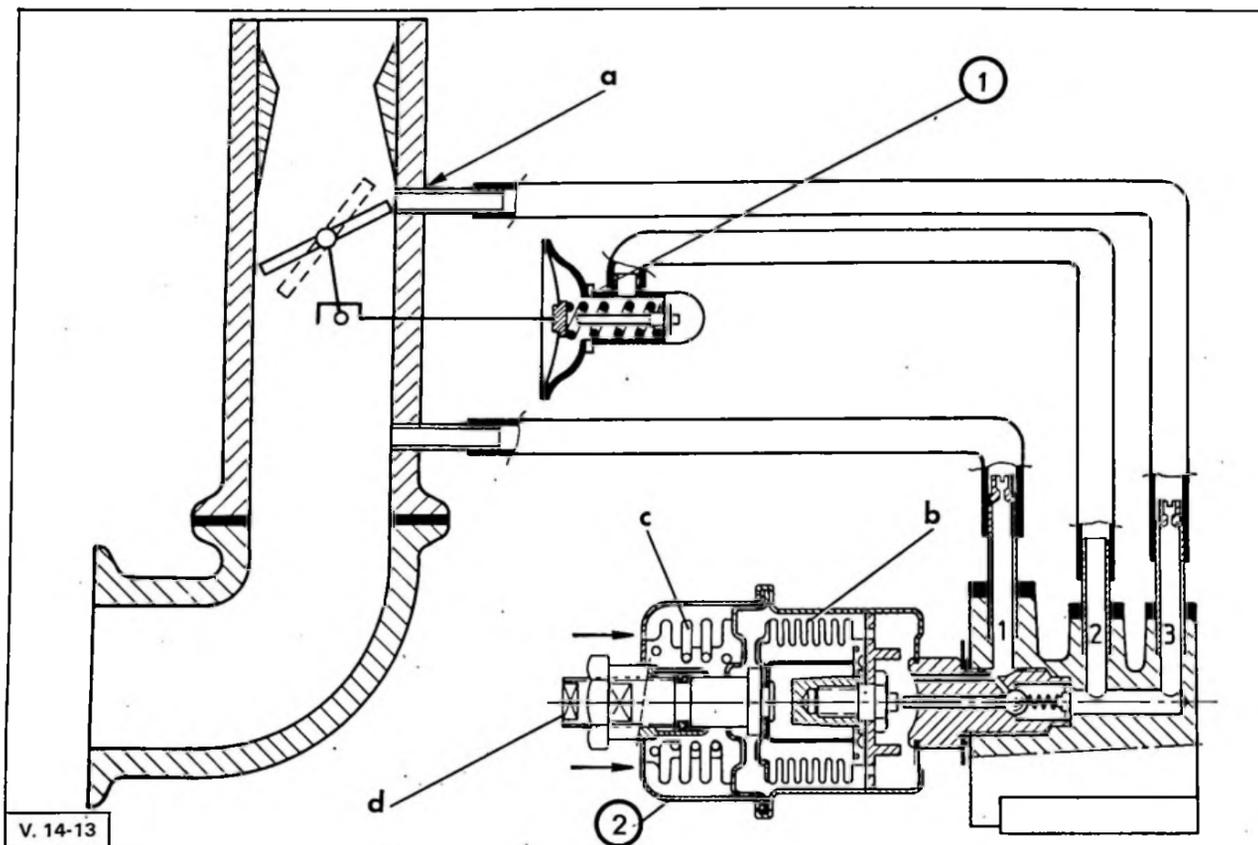
Le col d'entrée d'air assure le mélange de l'air aspiré directement sous le capot et de l'air réchauffé dans un fourreau autour du collecteur d'échappement.

Le volet de répartition (2), commandé par un élément thermosensible (1) placé dans le conduit d'alimentation du filtre à air, augmente ou diminue la section de passage de l'air chaud.

A partir de 18/20° C l'élément thermosensible se dilate, le volet ferme l'entrée d'air chaud et ouvre l'entrée d'air froid.

### C - Entrebâillement du papillon des gaz en décélération :

Ce dispositif a pour but de retarder la fermeture du papillon pendant la décélération permettant de limiter les émissions d'hydrocarbures.



#### Légendes :

- ① Capsule d'entrebâillement du papillon des gaz.
- ② Vanne de décélération SOLEX.

#### Fonctionnement :

*Fonctionnement en régime stabilisé :* Papillon des gaz entr'ouvert.

Par le piquage en (a) du carburateur débouchant sous la tranche du papillon, la dépression régnant dans la tubulure agit sur la capsule d'entrebâillement ①. La butée se met en position.

*Décélération :* Papillon des gaz fermé.

La forte dépression ( $\geq 760$  m.bar) régnant dans la tubulure agit sur la capsule anéroïde (b) de la vanne pneumatique.

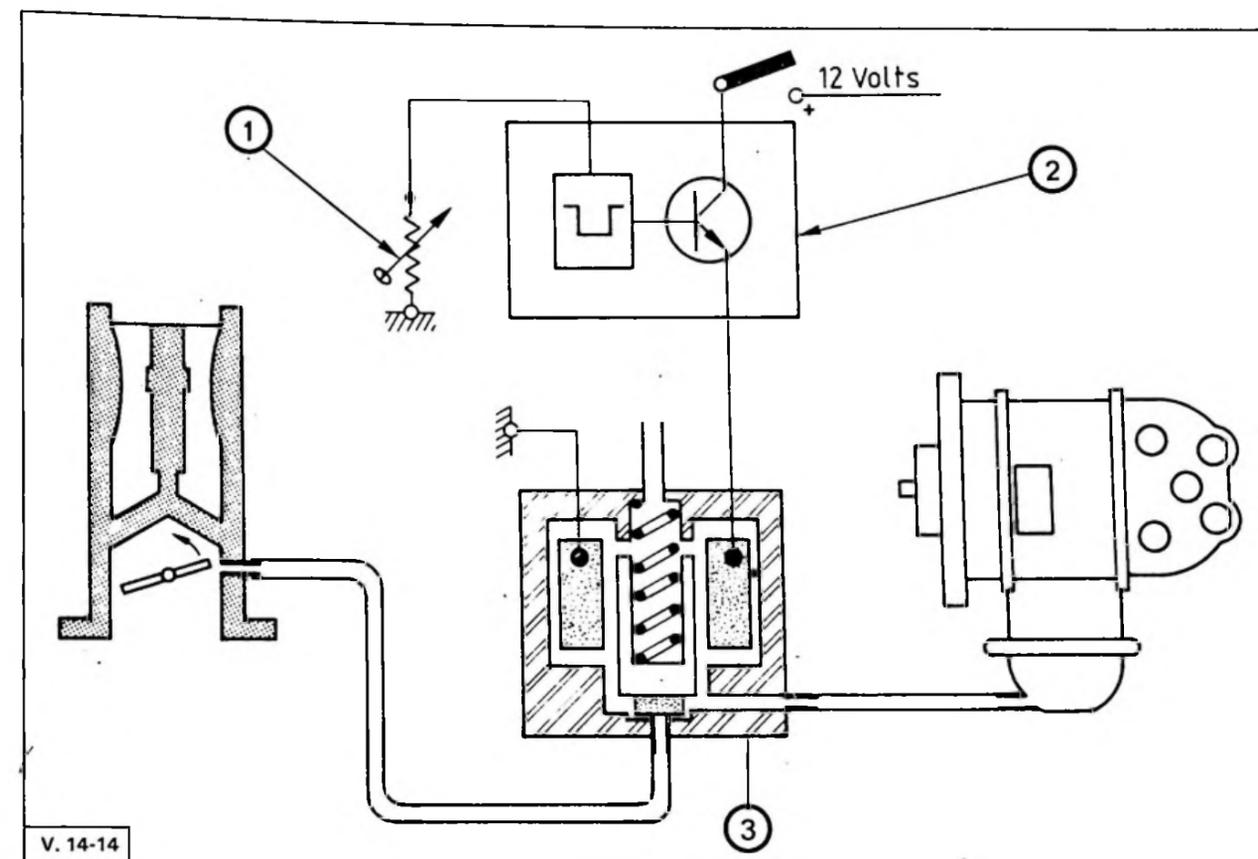
Le clapet s'ouvre, les conduits (1) et (2) communiquent. La butée de ralenti accéléré est maintenue en position.

La dépression diminuant dans la tubulure, la capsule anéroïde se contracte. Le clapet condamne la communication des conduits (1) et (2). La butée de ralenti accéléré s'efface, laissant revenir en position de ralenti normal le papillon des gaz.

**REMARQUE :** La durée de retour à la position de ralenti normal se fait en un temps prédéterminé, réglable au moyen de la vis (d) agissant sur la capsule anéroïde (b) et la membrane de compensation barométrique (c).

### D - Modulateur d'avance à l'allumage :

Le modulateur d'avance a pour but de diminuer les émissions d'oxydes d'azote à l'échappement lorsque le moteur se trouve dans des conditions où les émissions sont les plus importantes. Il agit sur l'avance à dépression de l'allumeur en fonction de la température du moteur, mesurée par une sonde thermique.



#### Légende :

- ① Sonde thermique (sur culasse)
- ② Boîtier électronique modulateur d'avance SEV-MARCHAL Référence 73201212
- ③ Electrovanne - EL BI 368.

#### Fonctionnement :

Dès la mise sous tension par la clé de contact, avant le démarrage du moteur, la sonde thermique informe le boîtier électronique sur les conditions de température du moteur.

En fonction de cette information, le boîtier électronique alimente (ou n'alimente pas) l'électrovanne.

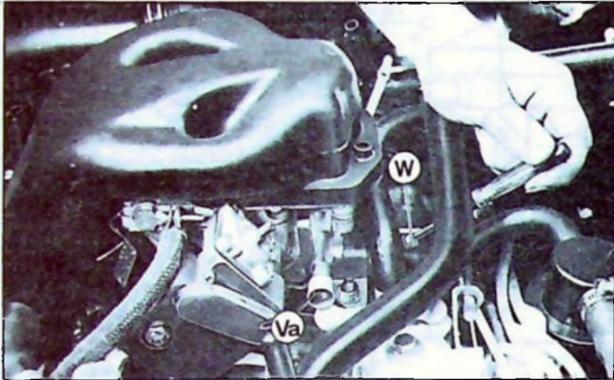
	Résistance de la sonde	Température moteur correspondante	Programme du cycle au moment de la mise sous tension
1 <sup>er</sup> cas	Valeur comprise entre 3320 et 1940 $\Omega$	20° à 30° C	Pendant 60 secondes l'électrovanne est alimentée, puis ne l'est plus pendant 18 minutes environ. Ensuite le courant est établi en permanence.
2 <sup>ème</sup> Cas	Valeur supérieure à 3530 $\Omega$ Valeur inférieure à 1820 $\Omega$	inférieure à 20° C supérieure à 30° C	L'électrovanne est alimentée en permanence.

\*En cas de coupure de courant inférieure à 5 secondes, le cycle reprend au moment de la coupure. Au-delà, il recommence.

#### IV. CONTRÔLES - RÉGLAGES DU MOTEUR ET DU SYSTEME ANTIPOLLUTION

##### 1. Réglage du ralenti normal :

Conditions préalables : Allumage réglé - Moteur chaud - Attendre l'arrêt du motoventilateur de refroidissement - "filtre à air en place".



- Réglage du régime de ralenti :  
Agir sur la vis ( Va ) pour obtenir un régime moteur de  $950 \pm 50$  tr/mn ( dévisser la vis pour augmenter le régime ).

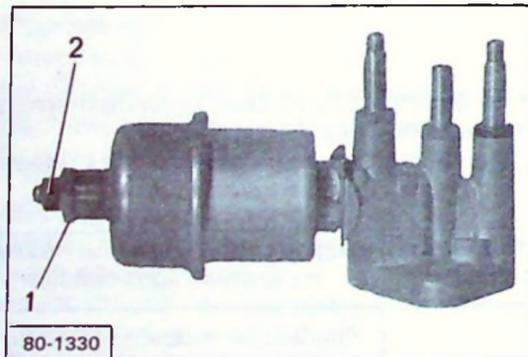
- Réglage de la richesse au régime de ralenti :  
Condition préalable :  
Décoiffer la tête de la vis de richesse ( W ) de son bouchon d'inviolabilité.

- Réglage avec analyseur de gaz :  
Agir sur la vis de richesse ( W ) pour obtenir un CO à  $1,5\% \pm 0,5\%$ .  
Ramener le régime du moteur à 950 tr/mn par la vis d'air ( Va ).  
Vérifier le CO et recommencer l'opération éventuellement.  
Placer un bouchon d'inviolabilité sur la tête de la vis de richesse.

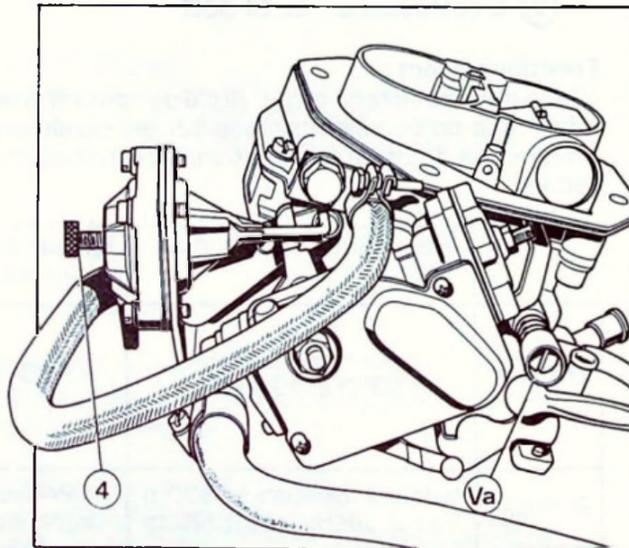
- Réglage en dépannage :  
Rechercher le régime du moteur le plus élevé, au compte-tours, en agissant sur la vis de richesse ( W ). Ramener le régime du moteur à 1000 tr/mn par la vis d'air ( Va ).  
Recommencer l'opération. Amorcer une baisse de régime de 20 à 30 tr/mn, en vissant la vis de richesse ( W ).

##### 2. Réglage du régime de ralenti accéléré :

Conditions de réglage : Réglage du régime de ralenti normal et de la richesse effectué.



Vanne de décélération SOLEX



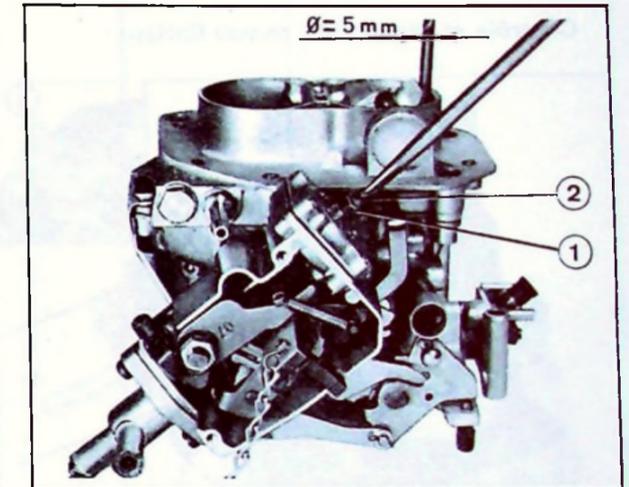
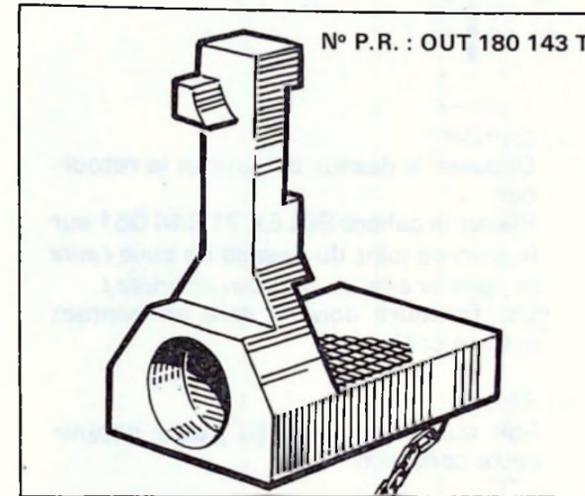
- Réglage du régime de ralenti accéléré :  
Débloquer le contre-écrou ( 1 ) de la vanne de décélération SOLEX ( voir page 8 ).  
Serrer la vis ( 2 ). Le régime du moteur augmente. Visser jusqu'à ce que le régime se stabilise.  
Agir sur la vis de ralenti accéléré ( 4 ) pour obtenir un régime de  $1700 \pm 100$  tr/mn.

- Réglage de la temporisation en décélération :  
Dévisser la vis ( 2 ) jusqu'à ce que le régime du moteur revienne au régime de ralenti normal.  
Accélérer au-delà de 3000 tr/mn.  
Relâcher l'accélérateur.  
Avant de revenir en position de ralenti normal, le papillon des gaz doit marquer un temps d'arrêt ( 2 à 3 secondes ).  
Effectuer le réglage, en agissant sur la vis ( 2 ) ( Visser pour augmenter le temps et inversement pour le diminuer ).  
Serrer le contre-écrou ( 1 ).

##### 3. Réglage du starter automatique :

Conditions de réglage : Moteur chaud : Attendre l'arrêt du motoventilateur de refroidissement.  
Couvercle du mécanisme de commande de départ à froid déposé.

- Réglage de l'entrebâillement du volet de départ :



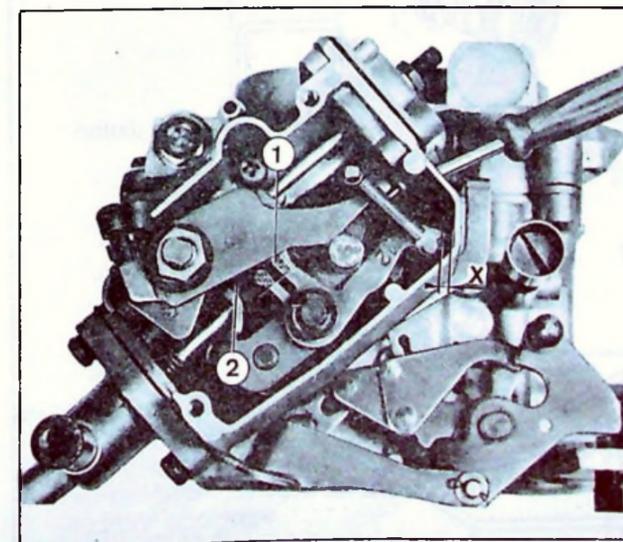
Contrôle :

Mettre le moteur en marche.  
Engager le trou du calibre 80143 sur le galet mobile et le basculer pour le mettre en appui sur le corps du boîtier.  
La position du volet de départ doit permettre le passage d'une pige de  $\phi = 5$  mm entre le volet et le corps du carburateur.

Réglage :

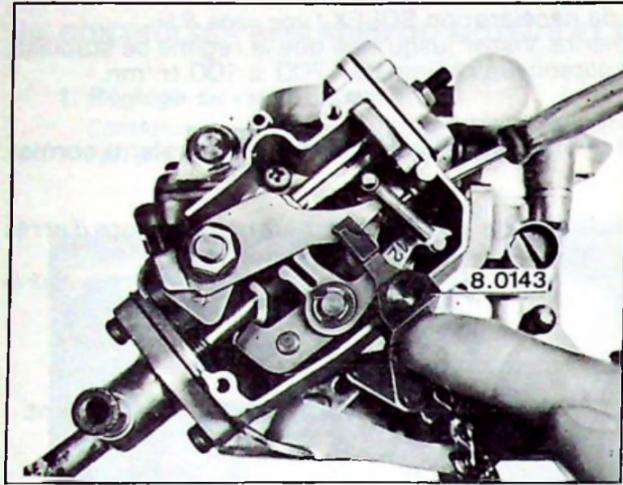
Effectuer le réglage au moyen de la vis ( 2 ) après avoir desserré le contre-écrou ( 1 )

- Réglage de l'entrebâillement du papillon d'accélérateur :



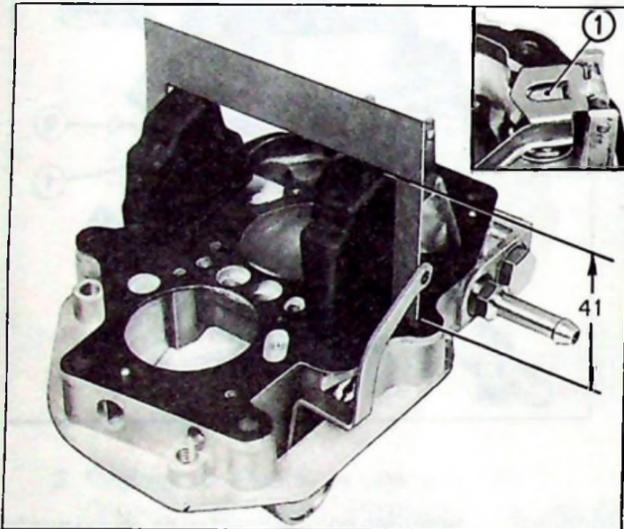
a) Pré-réglage :

Introduire un tournevis comme représenté sur la photo ci-contre et rechercher la vis de réglage.  
Agir sur celle-ci pour obtenir un jeu  $X = 2$  mm.



b) Réglage :  
Placer le calibre 80143 suivant la photo.  
Agir sur la vis jusqu'à ce que le galet  
s'insère dans l'encoche du calibre.  
A partir de cette position :  
**Visser d'un tour supplémentaire.**

**Contrôle et réglage du niveau flotteur :**

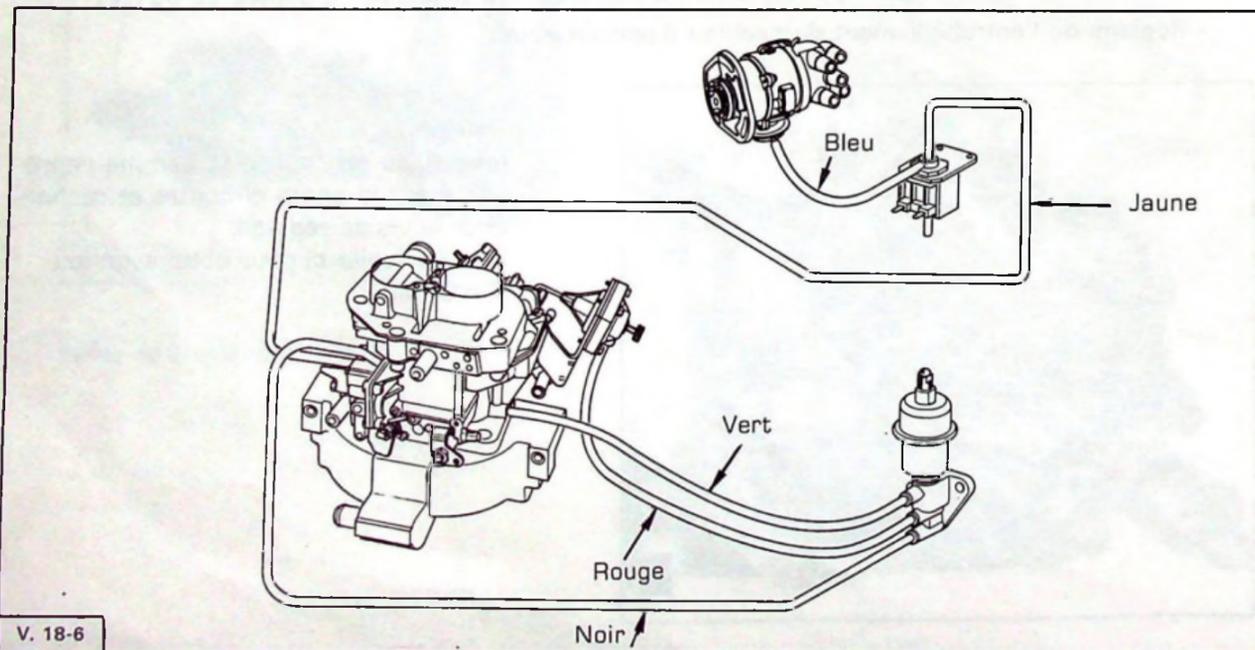


a) Contrôle :  
Déposer le dessus de cuve et le retourner.  
Placer le calibre SOLEX 71 644 051 sur  
le plan de joint du dessus de cuve (*joint  
en place et bille du pointeau enfoncée*).  
Les flotteurs doivent être en contact  
avec le calibre.

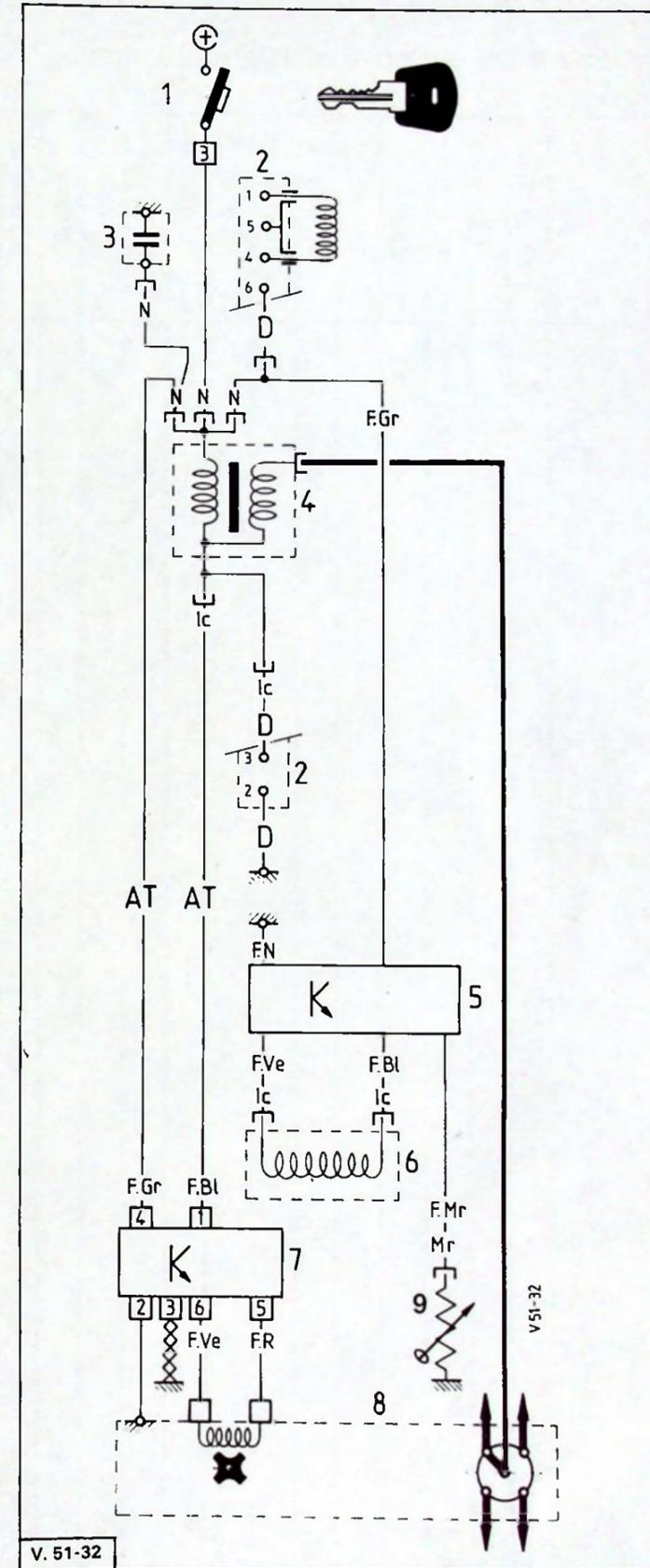
b) Réglage :  
Agir sur la languette [ 1 ] pour obtenir  
cette condition.

**V. BRANCHEMENT DES CIRCUITS PNEUMATIQUES**

Le branchement des canalisations pneumatiques est repéré par des bagues de différentes couleurs.



**VI. BRANCHEMENT DE L'INSTALLATION ELECTRIQUE**



V. 51-32

**LEGENDE**

- 1. Contacteur antiviol
- 2. Prise diagnostic
- 3. Condensateur antiparasites
- 4. Bobine d'allumage
- 5. Boîtier électronique modulateur d'avance
- 6. Electrovanne
- 7. Module d'allumage
- 8. Allumeur
- 9. Sonde de température



APPLICATION : ALLEMAGNE  
AUTRICHE-ITALIE-SUISSE  
PAYS-BAS - BELGIQUE

CONCERNE :  
VISA CHRONO ( VD série VR )

**N° 5**

DIFFUSION :  
TOUS PAYS

NOUVEAU VEHICULE :  
Caractéristiques

Le 16 Mai 1983

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590

Depuis Avril 1983, cette nouvelle série limitée de véhicules est commercialisée.



**I. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES**

Appellation commerciale .....	VISA CHRONO
Désignation aux mines .....	VD série VR
Symbole usine .....	VR
Nombre de places .....	4

**1. Dimensions :**

Empattement .....	2,426 m
Voie avant .....	1,330 m
Voie arrière .....	1,279 m
Longueur hors-tout .....	3,690 m
Largeur hors-tout .....	1,538 m
Hauteur à vide .....	1,398 m
Porte-à-faux du véhicule :	
- vers l'avant .....	0,669 m
- vers l'arrière .....	0,595 m

**2. Poids :**

Poids du véhicule à vide en ordre de marche .....	850 kg
- sur l'avant .....	510 kg
- sur l'arrière .....	340 kg
Poids total autorisé en charge .....	1170 kg
- sur l'essieu avant .....	630 kg
- sur l'essieu arrière .....	630 kg
Poids total roulant autorisé ( France ) .....	1920 kg
Poids tractable ( dans la limite du P.T.R. ) :	
- avec remorque avec frein .....	750 kg
- sans frein .....	425 kg

## II. MOTEUR ( allumage, carburation, refroidissement )

- ALLEMAGNE, AUTRICHE, BELGIQUE, ITALIE, PAYS-BAS :  
 Motorisation identique à celle de la VISA GT.  
 Moteur 1360 cm<sup>3</sup> [ 80 ch DIN ] - Repère 150 B - type XY 8.  
 Caractéristiques détaillées : se reporter à la Note Technique n° 22 VD2 du 13 Juillet 1982 ou à la Note Technique VISA ① N° 2 du 31 Janvier 1983.

- SUISSE  
 Motorisation identique à celle de la VISA GT, répondant à la nouvelle réglementation définissant les normes antipollution 1983.  
 Moteur 1360 cm<sup>3</sup> [ 72 ch DIN ] - Repère 150 Z type XY 6 B.  
 Caractéristiques détaillées : se reporter à la Note Technique VISA ① n°4 du 6 Avril 1983.

## III. TRANSMISSION DU MOUVEMENT

- **Embrayage :**  
 Mécanisme à diaphragme - Marque VERTO type 180 DBR 335.  
 Disque à moyeu amorti - 20 cannelures - Marque VERTO.  
 Butée à billes sur manchon plastique.  
 Axe de renvoi de commande d'embrayage sur carter réducteur :  $\phi = 10$  mm - Repère sur médaille : BS 05 ou BW 05.

- **Boîte de vitesses :** BH 3-5 - Repère BT 21.

Combinaison des vitesses	Renvoi Moteur-BV	Rapports de la boîte de vitesses	Rapport de pont	Démultiplication totale	Vitesse en km/h à 1000 tr/mn
1		12/37		0,0665	6,86
2		17/31		0,1126	11,62
3	27/34	26/31	15/58	0,1722	17,77
4		28/25		0,2300	23,73
5		39/28		0,2860	29,51
M.AR		12/34		0,0724	7,47
Rapport de la prise de compteur : 21/37					

Vitesse à 1000 tr/mn avec des pneumatiques 165/70 SR 13 XZX dont le développement sous charge est de 1,720 mètre.  
 Cette boîte de vitesse ne diffère de la boîte de la VISA GT que par le couple du tachymètre de 21 x 37 au lieu de 22/37.

## IV. DIRECTION

Direction à crémaillère ( identique à celle de la VISA GT ).  
 Pignon de commande : 6 dents.  
 Rapport de démultiplication : 1/12, 21.  
 Nouvelle colonne de direction permettant la fixation de nouvelles commandes.  
 Nouveau contacteur antivol.  
 Volant à trois branches métalliques ajourées avec moyeu personnalisé.  
 Diamètre extérieur du volant : 370 mm.  
 Diamètre de braquage entre murs : 10,4 mm  
 Angle de braquage :  $\left\{ \begin{array}{l} \text{Roue intérieure : } 42^{\circ}30' \\ \text{Roue extérieure : } 32^{\circ}15' \end{array} \right.$

## V. ROUES

Quatre jantes alliage léger « AMIL » 6 J 13 FH H 16, teinte blanche avec enjoliveur central personnalisé.  
 Quatre pneumatiques 165/70 SR 13 XZX TUBELESS.  
 Roue de secours logée dans le compartiment du moteur.  
 Jante tôle avec plaquettes rapportées - huit ajours.  
 Pneumatique 145 SR 13 XZX.

Monte autorisée : 165/70 SR 13 XM + S.

Pressions de gonflage : à l'avant 1,9 bar, à l'arrière 2 bars, roue de secours 3 à 3,2 bars  
 ( pression d'utilisation )

## VI. SUSPENSION - LIAISON AU SOL - FREINAGE

Suspension, liaison au sol et freinage identiques à ceux de la VISA GT.

### 1. A l'avant :

Barre anti-roulis  $\phi = 23$  mm.  
 Ressorts : hauteur libre = 482,6 mm.  
 Amortisseurs : repère 1 N  
 Parallélisme :  $1 \text{ mm } \begin{smallmatrix} +2 \\ -1 \end{smallmatrix}$  de pincement vers l'avant  
 Carrossage :  $0^{\circ}22' \pm 30'$ .  
 Inclinaison du pivot :  $9^{\circ}35' \pm 40'$   
 Chasse  $3^{\circ}06' \pm 30'$ .  
 Etriers de frein : TEVES - Plaquettes NECTO 245 - ABEX 413.

### 2. A l'arrière :

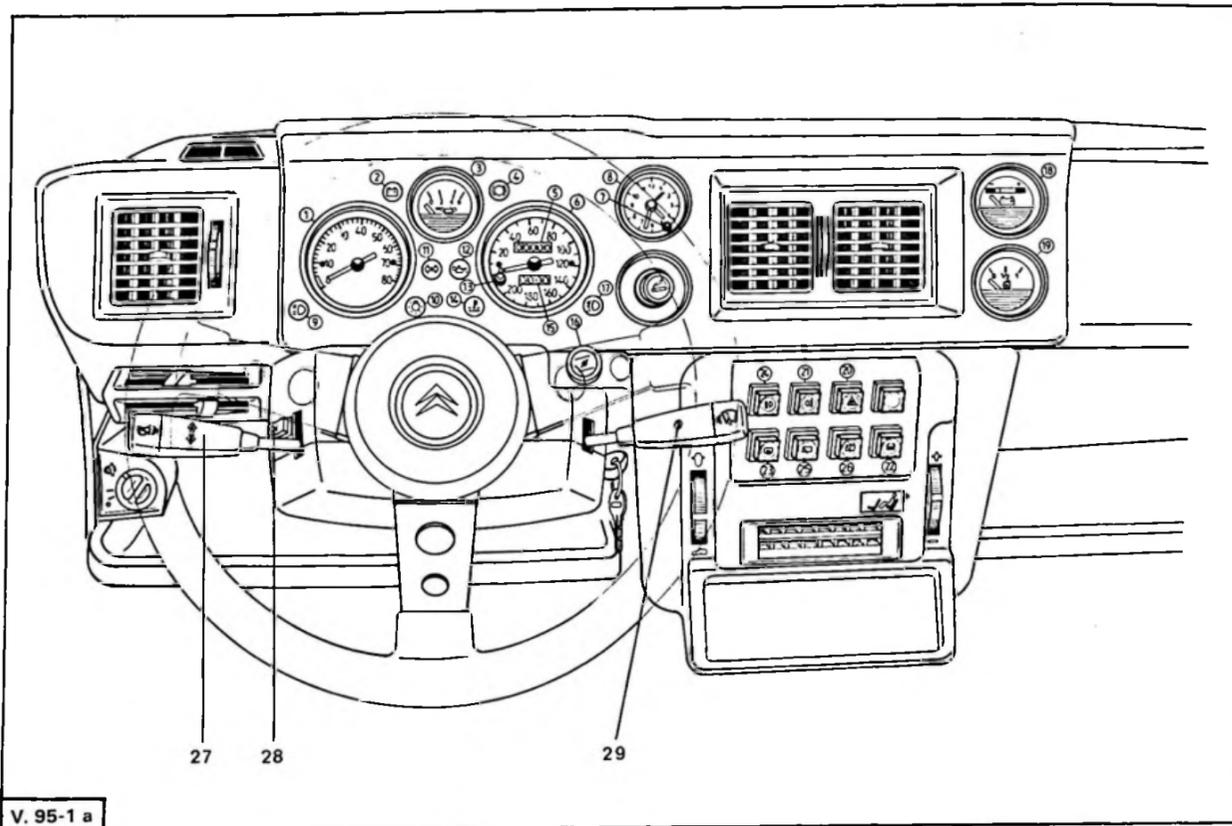
Barre anti-roulis  $\phi = 17$  mm.  
 Ressorts : Hauteur libre : 321 mm.  
 Amortisseurs : repère 4 V - Dispositif limiteur de détente ( ressort + butée incorporés )  
 Parallélisme :  $2 \text{ mm } \pm 2$  de pincement vers l'avant  
 Carrossage :  $-1^{\circ} \pm 30'$ .  
 Freins à tambours : DBA ou GIRLING - Garnitures rivées - qualité F 617.

## VII. ÉLECTRICITÉ

- Batterie :** 12 volts - 175/35 Ah.
- Alternateur :** Alternateur triphasé 40 A avec régulateur incorporé.  
 Marque : DUCELLIER Référence 514 013 - PARIS-RHÔNE Référence A12 R45  
 Régulateur : DUCELLIER Référence 511 011 - PARIS-RHÔNE Référence YL 149.
- Démarrreur :** A commande positive - Pignon 9 dents.  
 Marques DUCELLIER : Réf. 532 014  
 PARIS-RHÔNE : Réf. D 8 E 151  
 BOSCH : Réf. 9000142002  
 PARIS-RHÔNE : Réf. D 9 E 75 - 1100 W mini ( Suisse ).  
 } 750 W mini
- Eclairage :** à l'avant : Phares type H4 - Projecteurs antibrouillard  
 à l'arrière : Bloc de signalisation avec feu de recul et feu de brouillard.

5. Tableau de bord :

Tableau de bord personnalisé avec indicateurs à cadran rond, noir.  
Voyants avec sigle gravé sur la partie éclairée.



V. 95-1 a

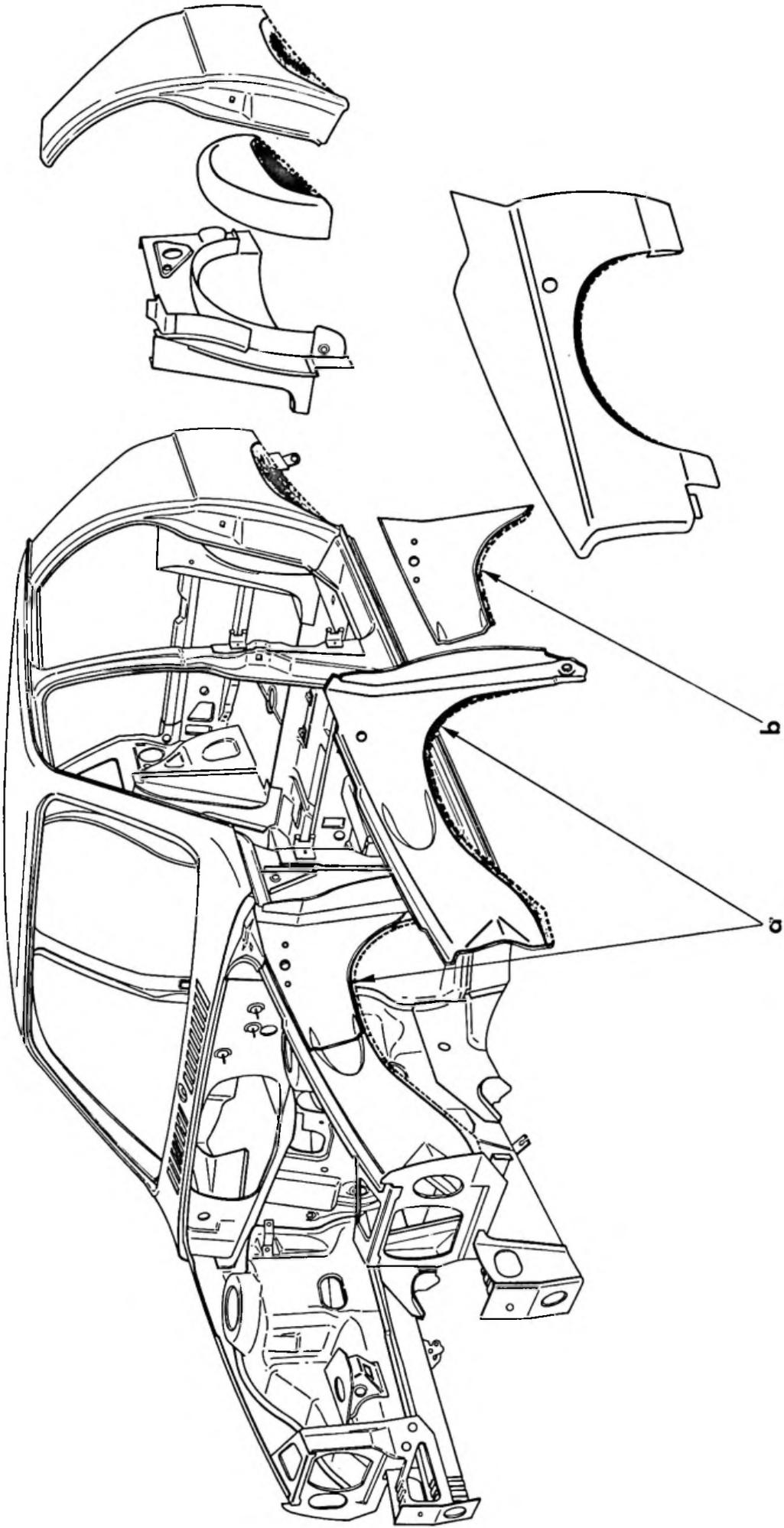
1. Compte-tours
2. Indicateur rouge de charge de batterie
3. Manomètre de pression d'huile du moteur
4. Indicateur orange d'usure des freins avant
5. Compteur totalisateur kilométrique
6. Tachymètre
7. Bouton de mise à l'heure de la montre
8. Montre
9. Indicateur bleu des phares
10. Indicateur vert des lanternes
11. Indicateur vert de direction
12. Indicateur rouge de pression d'huile
13. Bouton de mise à zéro du compteur kilométrique partiel (journalier)
14. Indicateur rouge de température d'eau
15. Compteur kilométrique partiel (journalier)
16. Tirette de starter
17. Indicateur vert des feux de croisement
18. Voltmètre
19. Jauge à carburant
- Commandes :
20. Signal de détresse
21. Feux arrière de brouillard
22. Niveau de liquide de freins (testeur)
23. Lunette chauffante
24. Projecteurs anti-brouillard
25. Intermittence d'essuie-glace arrière
26. Lave-glace et essuie-glace arrière
27. Commutateur : éclairage, avertisseur sonore, indicateur de direction
28. Pulseur d'air de climatisation
29. Commutateur d'essuie-glace, lave-glace avant.

NOMENCLATURE DES PIECES

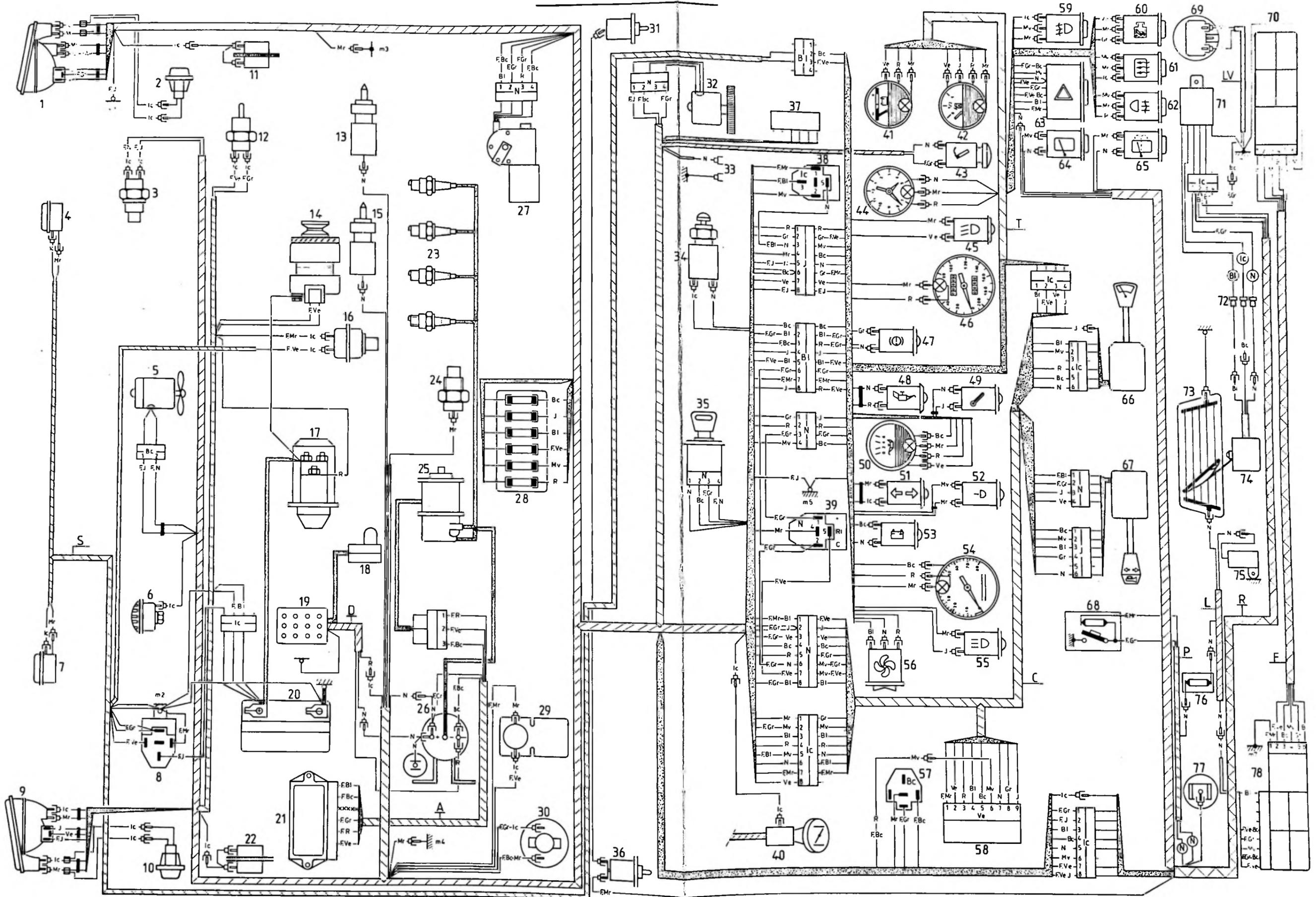
Rep.	Désignation	Position	Rep.	Désignation	Position
1	Projecteur droit : Feu de route	59	41	Voltmètre thermique et éclaireur	33 et 64
	Feu de croisement	60	42	Indicateur de niv. de carburant et éclair.	34-65
	Lanterne	71	43	Allume-cigare	49
	Feu de direction	46	44	Montre et éclaireur	40-67
2	Répétiteur de clignotant droit	47	45	Voyant de feux de croisement	61
3	Thermocontact d'eau de motoventilateur	17	46	Eclaireur de compteur kilométrique	68
4	Projecteur de brouillard droit	67	47	Voyant d'usure des freins	30
5	Motoventilateur de radiateur d'eau	17	48	Voyant de pression d'huile	27
6	Avertisseur sonore	9	49	Voyant de température d'eau	31
7	Projecteur de brouillard gauche	56	50	Manomètre d'huile moteur	29-69
8	Relais de projecteurs de brouillard	55-56	51	Voyant des feux de direction	47
9	Projecteur gauche : Feu de route	57	52	Voyant de lanterne	72
	Feu de croisement	58	53	Voyant de charge	7
	Lanterne	70	54	Compte-tours et éclaireur	23-70
	Feu de direction	43	55	Voyant de feux de route	59
10	Répétiteur de clignotant gauche	42	56	Commutateur de pulseur d'air	40-41
11	Etrier de frein avant droit	30	57	Connect. de cadenceur essuie-glace (non util.)	
12	Contacteur de feu de recul	8	58	Cadenceur d'essuie-glace	11 à 15
13	Coupe-ralenti (Etouffoir)	9	59	Interrupteur de feux de brouillard avant	64-65
14	Alternateur avec régulateur	6-7	60	Testeur de "nivocode"	36-37
15	Coupe-ralenti (Etouffoir)	10	61	Interrupteur de lunette chauffante	38-39
16	Mano huile moteur (sonde et contact)	27-28	62	Interrupteur de feux de brouillard AR	61-62
17	Démarrreur	2 à 4	63	Commutateur de feux de détresse	42 à 44
18	Capteur de Point Mort Haut	23	64	Interrupteur d'essuie-glace arrière	51
19	Prise diagnostic	25	65	Bouton commande de lave-glace arrière	52
20	Batterie	1	66	Commutateur d'essuie-glace avant	10 à 14
21	Module d'allumage	20 à 22	67	Commutateur d'éclairage	57 à 68
22	Etrier de frein avant gauche	29		Signalisation et avertisseur	45-46-9
23	Bougies d'allumage	23 à 26	68	Plafonnier	56
24	Thermo contact d'eau	31	69	Pompe de lave-glace arrière	53
25	Allumeur	20 à 25	70	Bloc de feux arrière droit-Stop	55
26	Bobine d'allumage	22-23		Clignotant et recul	45-9
27	Moteur d'essuie-glace avant	12 à 16		Brouillard et lanterne	64-69
28	Boîtier de fusibles	6-14-27-42-62-67	71	Temporisateur d'essuie-glace arrière	50 à 52
29	Contact de niveau de liquide de frein	36	72	Clavier contact de hayon	49 à 51
30	Pompe de lave-glace avant	10	73	Lunette chauffante arrière	39
31	Contact de porte droite	56	74	Moteur d'essuie-glace arrière	49 à 51
32	Pulseur s'air	40-41	75	Contact d'éclaireur de coffre	57
33	Prises pour poste radio	53	76	Eclaireur de coffre	57
34	Contacteur de feux de stop	54	77	Rhéostat de jauge de carburant	35
35	Contacteur antivol	4 à 14	78	Bloc de feux arrière gauche-Stop	54
36	Contact de porte gauche	55		Clignotant et recul	44-8
37	Connecteur de montre (non utilisé)			Brouillard et lanterne	62-68
38	Relais accessoires après contact	26-27	79	Haut-parleur gauche	53
39	Centrale clignotante	46 à 48	80	Haut-parleur droit	53
40	Tirette de starter et voyant	17			

NOMENCLATURE DES FAISCEAUX

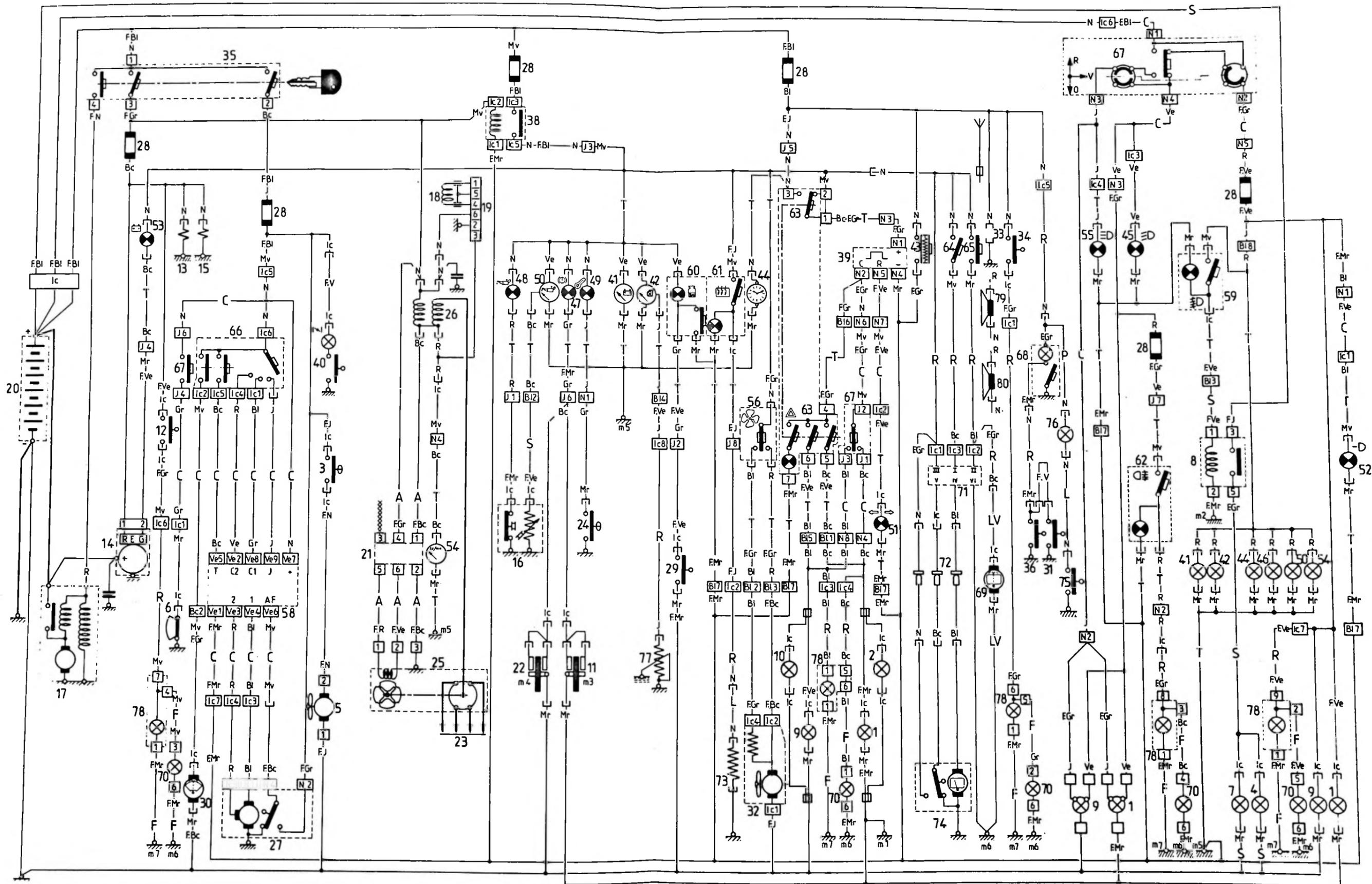
Sans repère : Avant	D : Diagnostic	LV : Lave-glace arrière
A : Allumage	F : Feux AR gauche à AR droit	R : Arrière
C : Commutateurs	S : Sous capot	T : Tableau
<b>Points de masse :</b>		
m1 : Habillage avant droit	m4 : Amortisseur avant gauche	m6 : Derrière feu arrière droit
m2 : Habillage avant gauche	m5 : Tableau (fixation relais)	m7 : Derrière feu AR gauche
m3 : Amortisseur avant droit.		

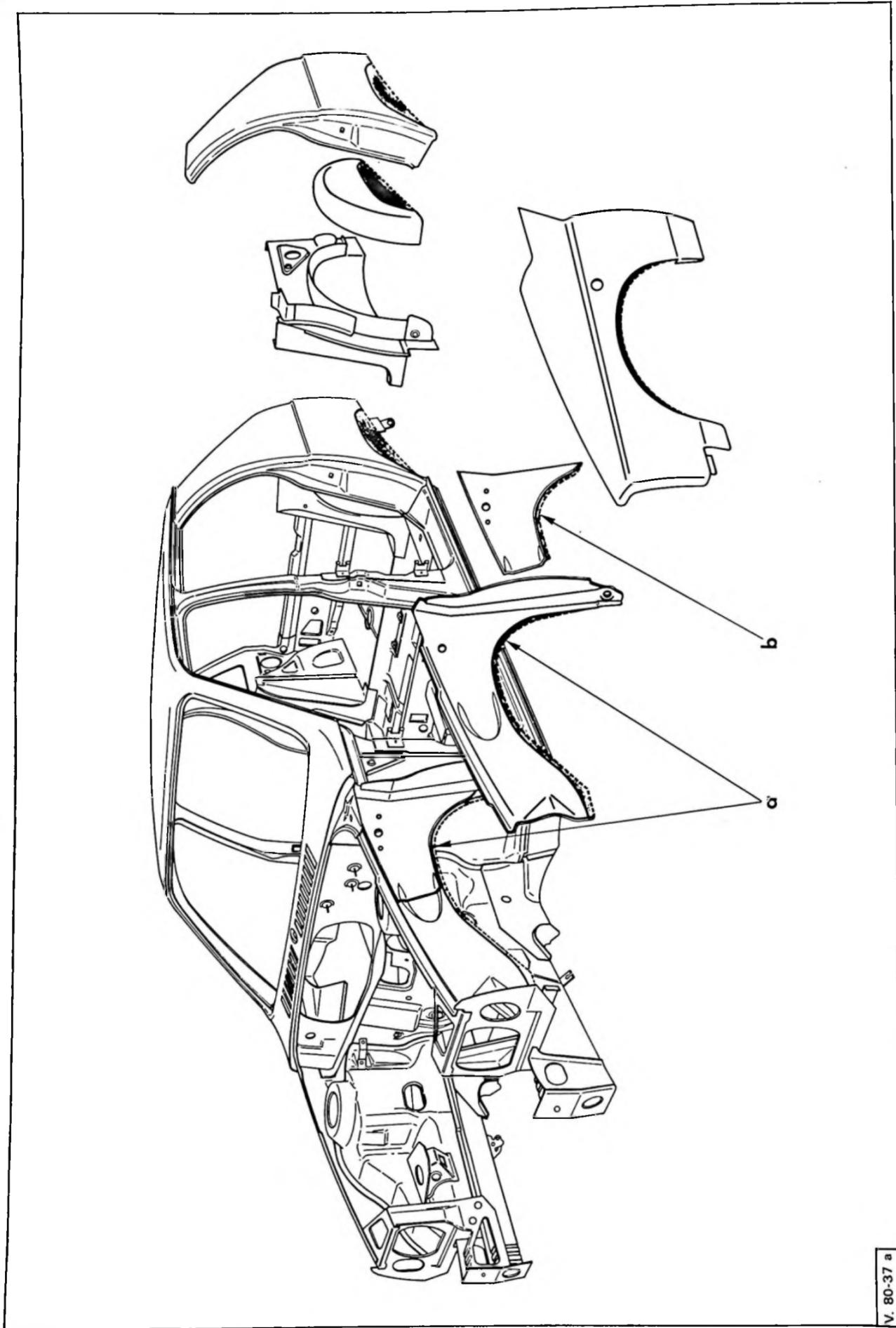


SCHEMA D'INSTALLATION



SCHEMA DE PRINCIPE





VIII. CARROSSERIE

Caisse spécifique, différente de la caisse "Série" par :

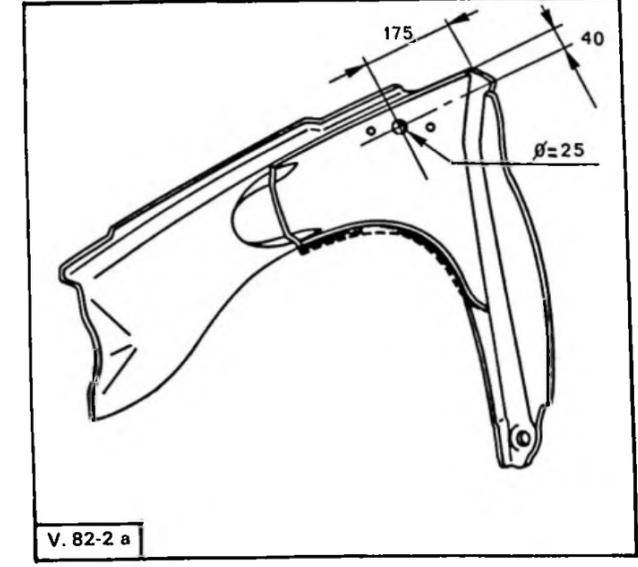
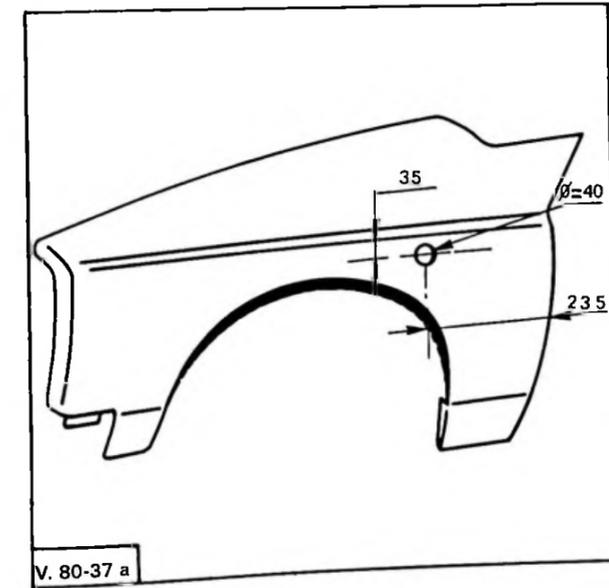
- joue d'aile avant ( augmentation de l'ouverture pour le passage du pneumatique en (a) - adjonction d'un trou pour le passage du fil d'alimentation du rappel de clignotant
- montage du renfort de joue d'aile équipant de série les véhicules "Grande Exportation" avec découpe adaptée en (b).
- aile avant ( augmentation de l'ouverture pour passage du pneumatique - adjonction d'un trou pour le passage du répétiteur de clignotant
- Passage de roue arrière ( élargi pour passage du pneumatique ).
- doublure de passage de roue arrière découpée pour accostage avec aile arrière.
- aile arrière découpée.
- panneau de côté à l'arrière adapté au nouveau passage de roue arrière.

Réparation :

Éléments modifiés, disponibles au Département des Pièces de Rechange :

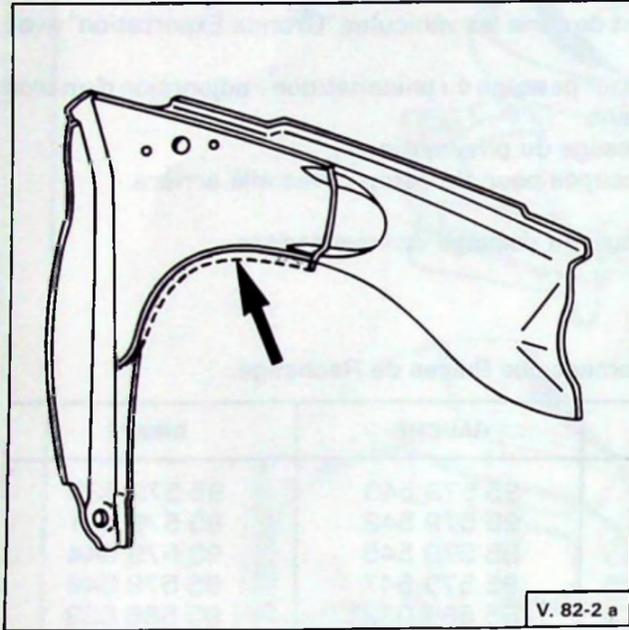
DESIGNATION DES PIECES	GAUCHE	DROITE
Aile avant découpée .....	95 579 540	95 579 539
Aile arrière découpée .....	95 579 542	95 579 541
Passage de roue avant complet .....	95 579 545	95 579 544
Passage de roue arrière .....	95 579 547	95 579 546
Joue d'aile avant.....	95 586 032	95 586 033
Doublure d'aile arrière .....	95 579 549	95 579 548

REMARQUE : Il appartient au Réparateur d'effectuer les perçages nécessaires au passage du fil d'alimentation des rappels de clignotant sur les joues d'ailes et les ailes avant.



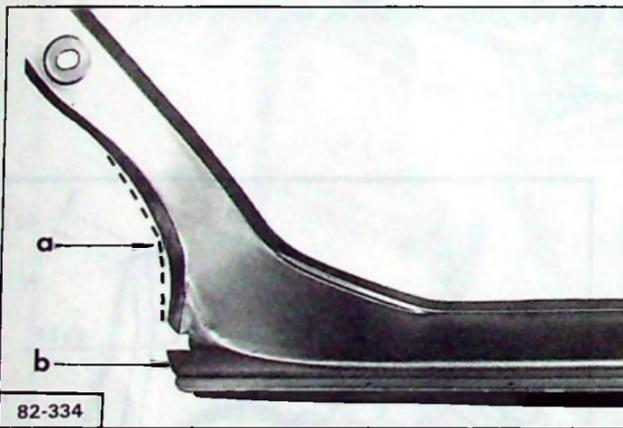
Certains éléments ayant subi de légères modifications ne sont pas fournis par le Département des Pièces de Rechange. Dans ce cas se procurer des pièces de série et les modifier comme indiqué ci-dessous pour assurer la réparation.

Renfort de joue d'aile avant :



Ce renfort ( Pièces de série pour "Grande Exportation"  
N° P.R. 95 539 581, gauche,  
N° P.R. 95 539 582, droit,  
doit être découpé à sa partie inférieure  
et le bord reformé suivant la découpe de la  
joue d'aile.

Panneau de côté - Brancard de bas de caisse :



Pour le remplacement d'une partie arrière de panneau de côté, il est nécessaire de relever le bord (a), de l'ajuster et de le découper suivant le passage de roue arrière.

Brancard de bas de caisse :  
Rabattre la partie (b) pour le passage du pneumatique.

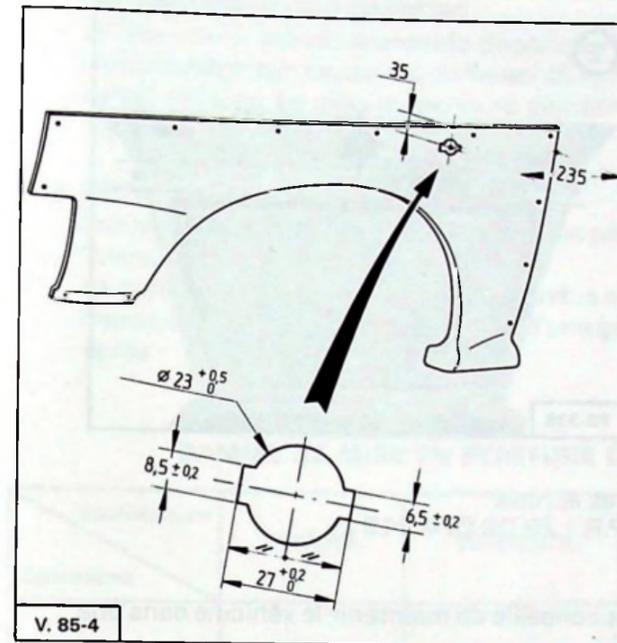
Le remplacement de ces éléments ne comporte pas de différence importante par rapport au véhicule "Série". Se reporter au Manuel de Réparation N° MAN 008573.

#### IX. HABILLAGE EXTERIEUR

- Boucliers avant et arrière en polypropylène blanc.
- Bavolet en polyester, avec logement pour projecteurs antibrouillard.
- Calandre noire.
- Elargisseurs d'ailes avant et arrière avec bas de caisse rapportés en polyester.
- Support de plaque de police arrière noir.
- Bouchon de remplissage du réservoir, blanc.
- Enjoliveurs de capot et d'aile en polypropylène rouge.
- Becquet arrière en polyuréthane rouge.
- Bandes adhésives décoratives personnalisées pour chaque pays.

#### Réparation :

Le Département des Pièces de Rechange propose des élargisseurs d'ailes avant **sans** perçage pour rappels latéraux de clignotant. Il appartient au Réparateur d'effectuer l'opération, en se référant au croquis ci-dessous.

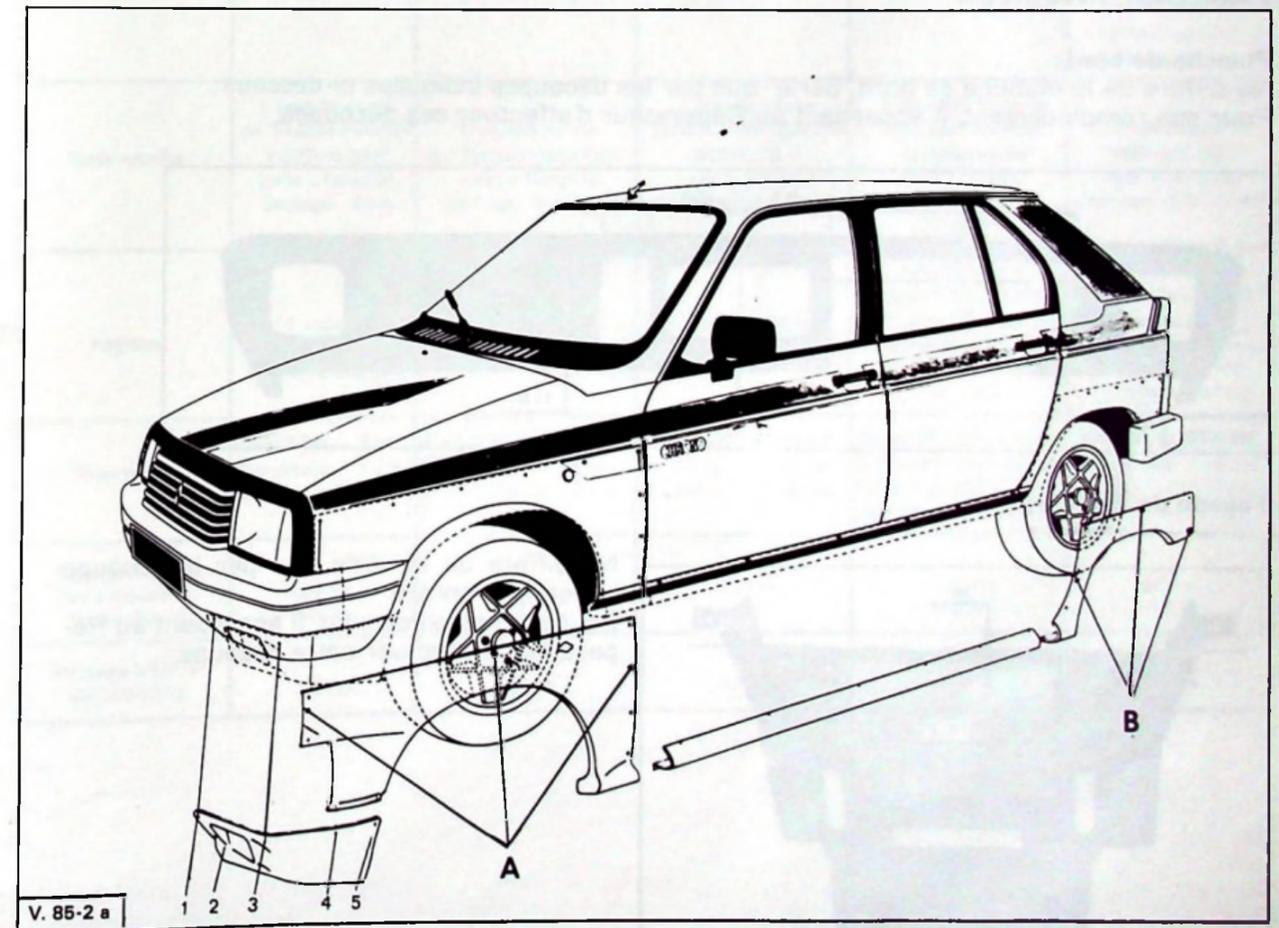


Lors d'un remplacement d'élargisseurs d'ailes avant ou arrière, il est nécessaire de fixer un adhésif double face ( épaisseur 8/10<sup>èmes</sup> ) sur la face intérieure des éléments, suivant les lignes (A) et (B).

La fixation des éléments en résine polyester sur la caisse se fait au moyen de rivets "POP" anodisés noirs  $\phi = 4,8$  mm.

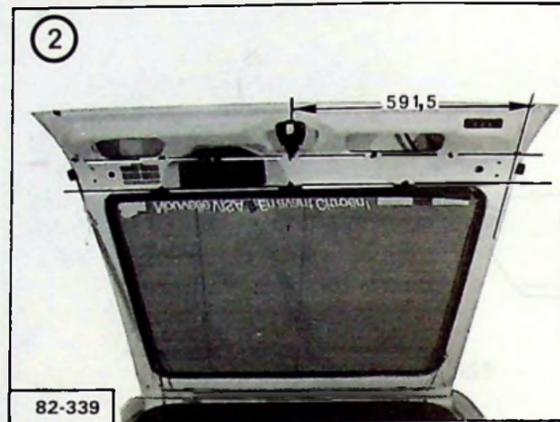
Référence des rivets :

- ZC9 867 338 U : élargisseurs d'ailes et bavolet avant (points 3 - 4 - 5)
- ZC9 866 067 U : bavolet avant (point 1 et 2)
- ZC9 867 339 U : bas de caisse.



**Pose d'un becquet arrière :**

- Photo: ① tracer puis percer 5  $\phi = 8$  mm.  
 Photo: ② tracer puis percer 3  $\phi = 17$  mm.



Poser le becquet et le fixer au moyen de rondelles et écrous.  
 Obturer les 3  $\phi = 17$  mm par des bouchons [ réf. P.R. : 79 03 074 113 ].

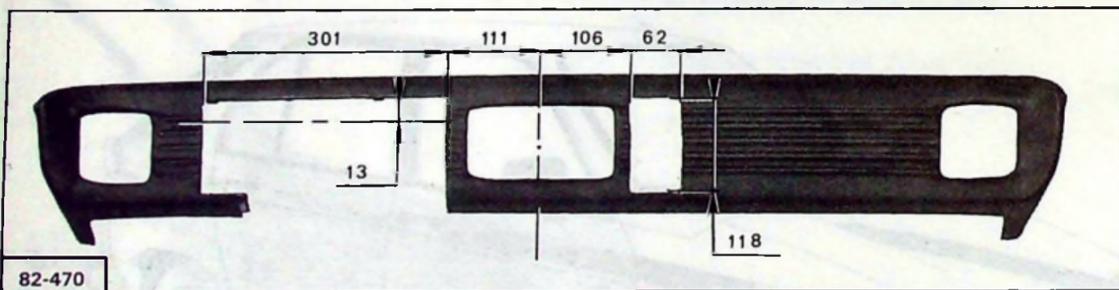
**Pose des bandes décoratives :**

Pour la pose des bandes adhésives décoratives, il est conseillé de maintenir le véhicule dans une température ambiante comprise entre 20 et 30° C.

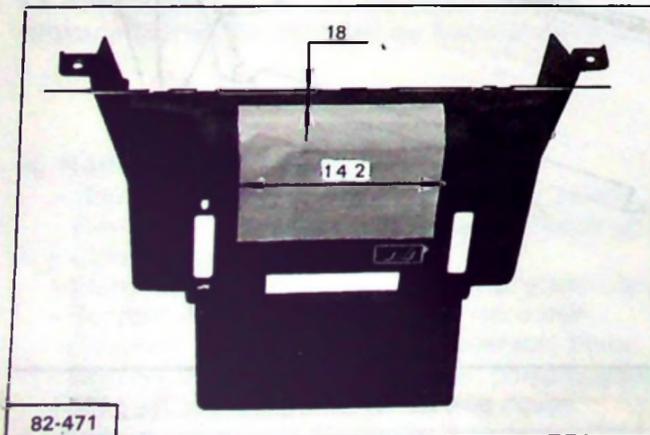
**X. HABILLAGE INTERIEUR**

**Planche de bord :**

Ne diffère de la planche de bord "Série" que par les découpes indiquées ci-dessous :  
 Pour son remplacement, il appartient au Réparateur d'effectuer ces découpes.



**Façade de chauffage :**



Ne diffère de la série que par la découpe indiquée ci-contre.  
 Pour son remplacement, il appartient au Réparateur d'effectuer cette découpe.

**XI. PEINTURE**

**1. PEINTURE DES ÉLÉMENTS EN POLYESTER [ élargisseurs d'ailes, bavolet, bas de caisse ] :**  
 D'origine, ces éléments sont peints en laque " Polyuréthane" sur une sous-couche d'accrochage [apprêt] spécial pour polyester.

*En réparation, il est indispensable d'appliquer un apprêt "spécial polyester" comme sous-couche d'accrochage sur toutes les surfaces où la matière [résines polyester renforcées avec laine de verre] est à nu. La mise en peinture doit être faite avec une laque polyuréthane couleur "blanc meige", Réf. GWB.*

**2. PEINTURE DES PARE-CHOCX :**

Les pare-chocs de la VISA CHRONO sont peints à l'aide d'une laque polyuréthane dans la teinte "blanc meige" [Réf. GWB].

La mise en peinture des pare-chocs vendus au Département Pièces de Rechange (teintés dans la masse en blanc) nécessite le respect d'une gamme particulière que l'on trouve dans le tableau ci-après :

**GAMME DE MISE EN PEINTURE DES PARE-CHOCX EN RÉPARATION**

Fournisseurs / Opérations	CORONA	HERBERTS	PERMACOLOR	R.M	SIKKENS
<b>Préparation du fond</b>	Nettoyage au "SO 405"	Nettoyage à l'alcool dénaturé	Nettoyage à l'alcool dénaturé	Nettoyage au "PRE-KLEANO 887"	- Diluant "M 600" - Egrenage au "SCOTCH BRITE" - Essuyage - Traitement "ANTI STATIC" - Laisser agir 3 mn - Essuyage
<b>Sous-couche</b>	1 couche mince de "FLASH PRIMER Y 072/N 001" (prêt à l'emploi) Séchage : 5 mn	1 couche mince de "PRIMER 600-001" (prêt à l'emploi) Séchage : 4 à 5 mn	1 couche mince "ELASTIC HAFTGRUND 38.900.122" (prêt à l'emploi) Séchage : 4 à 5 mn	1 couche mince de "SEALER PLAST 80" [4 volumes de "S 30 ER 80" pour 1 volume de "SEALER"]	1 couche de "PRIMER PO" (prêt à l'emploi) Séchage : 5 à 10 mn
<b>Peinture</b>	1 voile de "COROSTAR" suivi de 2 couches	1 couche croisée de "STANDOCRYL 2 K"	1 couche croisée de "PERMACRON série 257"	Application "mouillé sur mouillé" d'un voile de "SUPER-MAX 2 K" suivie d'une couche normale	1 couche mince de laque "AUTOCRYL" suivie de deux couches croisées (attendre 10 mn entre les couches)
<b>Préparation</b>	COROSTAL 2 vol. Durcisseur 1 vol. Diluant 1 vol.	STANDOCRYL 10 vol. Durcis 60015 5 vol. Diluant 65008 2 vol.	PERMACRON 10 vol. Durcisseur 5 vol. Diluant 2 vol.	Sicatif TEK 081 1 vol. SPER MAX 2 K 9 vol. SM 2 K ER 58 5 vol. Durcisseur D 76 2 vol.	AUTOCRYL 10 vol. Durcisseur 5 vol. Diluant 3 vol.
<b>Séchage à 20° C</b> Hors poussière Manipulation	30 mn 40 mn	20 mn 3 h	30 mn 4 h	10 mn 3 h	30 mn 10 h
<b>Séchage à 60° C</b> Manipulation	40 mn	30 mn	30 mn	30 mn	30 mn

# CITROËN C 15

LE 30 SEPTEMBRE 1994

RÉF.

0 N° 40

ABONNEMENT GME

## PRESENTATION

● ANNEE - MODELE 1995

MAN 108590

APPLICATION : TOUS TYPES

DIFFUSION : TOUS PAYS



**AUTOMOBILES CITROËN**  
DIRECTION COMMERCE EUROPE  
DOCUMENTATION APRES VENTE

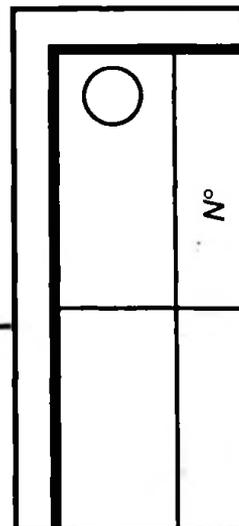


TABLE DES MATIERES

CARACTERISTIQUES GENERALES

PRESENTATION : GAMME ANNEE-MODELE 1995 ..... 3  
 EVOLUTIONS : ANNEE MODELE 1995 ..... 7

PEINTURE

TEINTES CARROSSERIE : GAMME ANNEE MODELE 1995 ..... 8

ENTRETIEN

ENTRETIEN : GAMME ANNEE-MODELE 1995 ..... 9

CARACTERISTIQUES GENERALES

PRESENTATION : GAMME ANNEE-MODELE 1995

1 - LEGENDE

Symboles utilisés dans le tableau :

- F = France
- D = Allemagne
- A = Autriche
- DK = Danemark
- E = Espagne
- MA = Maroc
- I = Italie
- NL = Pays bas
- P = Portugal
- N = Norvège

- GB = Grande-Bretagne
- S = Suède
- CH = Suisse

(a) = puissance fiscale France en CV.

(b) = les derniers caractères du type moteur définissent le niveau de dépollution :

- K = 15.04
- W2 = 93.59 (VU)
- Z = US83
- L = 93.59 (VP)

(c) = jusqu'au 30.9.1994.

2 - FOURGON STANDARD

Véhicule		Moteur			Boîte de vitesses : type et séquence	Pays de distribution												
Finition charge utile (kg)	Type mines	Plaque et type (b)	Puissance en kW (en ch)	F (a)		D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	S	CH
Base 475	SD	C1A (c) TU9/K	32,5 (45)	MA4 20CB38	X (5)													
	VC	HDZ TU1M/Z	44,1 (60)	MA4 20CB38	X (6)			X										
Confort 600	PX	H1A (c) TU1/K	40 (55)	MA4 20CB38	X (6)				X									
	PX	H1A (c) TU1/K	40 (55)	MA5 20CB47	X (6)				X									
	SE	HDZ TU1M/W2	44,1 (60)	MA4 20CB38	X (6)													
	SE	HDZ TU1M/W2	44,1 (60)	MA5 20CB47	X (6)				X									
	SG	K2D (c) TU3F2/K	55 (75)	MA5 20CB66					X									
	ST	KDY (c) TU3F2/W2	55 (75)	MA5 20CB66		X			X			X	X					X
	PB	161A XUD7/W2	43,5 (60)	BE3/5 20CM65	X (7)			X		X	X	X	X	X		X		
	PB	161A XUD7/W2	43,5 (60)	BE3/4 20CG13	X (7)			X			X							
Confort 765	SZ	HDZ TU1M/W2	44,1 (60)	MA5 20CB47	X (6)			X										
	PP	161A XUD7/W2	43,5 (60)	BE3/5 20CM65	X (7)	X	X	X		X		X	X	X		X		

CARACTERISTIQUES GENERALES

3 - FOURGON AMENAGEABLE

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses : type et séquence	Pays de distribution													
Finition charge utile (kg)	Type mines	Plaque et type (b)	Puissance en kW (en ch)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	S	CH
Confort 600	SE	HDZ TU1M/W2	44,1 (60)	MA5 20CB47	X (6)													
	SZ	HDZ TU1M/W2	44,1 (60)	MA5 20CB47	X (6)													
	PP	161A XUD7/W2	43,5 (60)	BE3/5 20CM65	X (7)													

4 - FOURGON ADMINISTRATION

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses : type et séquence	Pays de distribution													
Finition charge utile (kg)	Type mines	Plaque et type (b)	Puissance en kW (en ch)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	S	CH
Confort 475	VC	HDZ TU1M/W2	44,1 (60)	MA5 20CB39	X (6)													
	PB	161A XUD7/W2	43,5 (60)	BE3/4 20CG13	X (7)													

5 - FOURGON PTT

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses : type et séquence	Pays de distribution													
Finition charge utile (kg)	Type mines	Plaque et type (b)	Puissance en kW (en ch)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	S	CH
Confort 600	SE	HDZ TU1M/W2	44,1 (60)	MA5 20CB47				X	X									
	PB	161A XUD7/W2	43,5 (60)	BE3/5 20CM65				X										
	SZ	HDZ TU1M/W2	44,1 (60)	MA5 20CB47				X										

6 - FOURGON POSTES

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses : type et séquence	Pays de distribution													
Finition charge utile (kg)	Type mines	Plaque et type (b)	Puissance en kW (en ch)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	S	CH
Confort 475	VC (2)	HDZ TU1M/W2	44,1 (60)	MA4 20CB39	X (6)													
Confort 600	PB	161A XUD7/W2	43,5 (60)	BE3/4 20CG13	X (7)													
	PB	161A XUD7/W2	43,5 (60)	BE3/5 20CM65	X (7)													

(2) disponible en aménageable.

CARACTERISTIQUES GENERALES

7 - FAMILIALE

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses : type et séquence	Pays de distribution													
Finition charge utile (kg)	Type mines	Plaque et type (b)	Puissance en kW (en ch)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	S	CH
Confort 600	PZ	H1A (c) TU1/K	40 (55)	MA4 20CB38						X								
	PZ	H1A (c) TU1/K	40 (55)	MA5 20CB47						X								
	SF	HDZ TU1M/Z	44,1 (60)	MA5 20CB47				X	X					X				
	SH	K2D (c) TU3F2/K	55 (75)	MA5 20CB66						X								
	SY	KDY TUFM/Z	55 (75)	MA5 20CB47		X												X
	PG/B	161A XUD7/L	43,5 (60)	BE3/5 20CM65		X		X		X	X							
Club 600	SF	HDZ TU1M/Z	44,1 (60)	MA5 20CB47	X (5)													
	SY	KDY TUFM/Z	55 (75)	MA5 20CB47		X		X	X		X	X	X					
	PG/B	161A XUD7/L	43,5 (60)	BE3/5 20CM65	X (6)	X		X	X			X						

8 - FAMILIALE PTT

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses : type et séquence	Pays de distribution													
Finition charge utile (kg)	Type mines	Plaque et type (b)	Puissance en kW (en ch)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	S	CH
Confort 600	SF	HDZ TU1M/Z	44,1 (60)	MA5 20CB47				X										
	PG/B	161A XUD7/L	43,5 (60)	BE3/5 20CM65				X										

9 - PLANCHER CABINE

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses : type et séquence	Pays de distribution													
Finition charge utile (kg)	Type mines	Plaque et type (b)	Puissance en kW (en ch)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	S	CH
Confort 765	VP	HDZ TU1M/Z	44,1 (60)	MA5 20CB47	X (6)													
	PP/F	161A XUD7/W2	43,5 (60)	BE3/5 20CM65	X (7)													

## CARACTERISTIQUES GENERALES

### 10 – CABINE APPROFONDIE

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses : type et séquence	Pays de distribution													
Finition charge utile (kg)	Type mines	Plaque et type (b)	Puissance en kW (en ch)		F (a)	D	A	B	DK	E	SF	I	NL	P	N	GB	S	CH
Confort 765	VN	HDZ TU1M/Z	44,1 (60)	MA5 20CB47	X (6)													
	SX	161A XUD7/W2	43,5 (60)	BE3/5 20CM65	X (7)													

## CARACTERISTIQUES GENERALES

### EVOLUTIONS : ANNEE MODELE 1995

#### 1 – MECANIQUE

##### 1.1 – Moteur

La principale évolution, par rapport aux définitions AM 1994, concerne, pour les pays de la CEE, le remplace-

ment des motorisations carburateur par les motorisations injection monopoint, de manière à se mettre en conformité avec la nouvelle réglementation applicable aux V.U. à partir du 1er octobre 1994.

Le tableau de correspondance est le suivant :

	Année modèle 1994		Année modèle 1995	
	TU9	BV4	TU1M	BV4
Fourgon base	TU1K	BV4	TU1M	BV4 (1)
Fourgon standard	TU1K	BV5	TU1M	BV5
	TU3F2K	BV5	TU3FM	BV5
Familiale ESPAGNE	TU1K	BV4	-	-
	TU1K	BV5	TU1M	BV5
	TU3F2K	BV5	TU3FM	BV5

(1) : les versions BV4 ne sont conservées que pour la FRANCE et Fourgon 475 kg BELGIQUE.

##### 1.2 – Freins

Les versions Familiales Club, TU3FM et XUD7 base de conception BELGIQUE sont équipées de garnitures de freins sans amiante.

CHE de l'échelle de protection à la place de l'arrêt de charge.

Soudure de l'arrêt de charge pour les versions Fourgons base de conception Pays Bas.

Montage des ceintures arrière en série sur les versions Familiales ESPAGNE.

#### 2 – CARROSSERIE

Montage en série sur les versions Fourgons AUTRI-

PEINTURE

TEINTES CARROSSERIE : GAMME ANNEE MODELE 1995

Teintes nouvelles	Qualité	Code	Teintes reconduites	Qualité	Code	Teintes supprimées	Qualité	Code
Vert Poséidon	M	ESY	Blanc Banquise	O	EWP	Gris Silex	M	ETW
Bleu Mondial	M	KLS	Gris Quartz	M	EYC	Gris Dolmen	M	ETB
			Gris Gabion	M	ERZ	Blanc Meige	O	EWT
			Gris Crépuscule	M	ETK			
			Noir Verni	OV	EXY			
			Beige Atlas	O	ECF			
			Bleu Céleste	O	EMB			
			Rouge Furio	O	EJX			

O = opaque.

OV = opaque verni.

M = métallisée.

ENTRETIEN

ENTRETIEN : GAMME ANNEE-MODELE 1995

Depuis juillet 1994, le plan de maintenance des véhicules CITROEN est modifié comme suit.

1 - PREMIERE VISITE 1 500/2 500 KM

Véhicules Essence T.T	Première visite technique (plus de vidange d'huile moteur) La première visite technique 1 500/2 500 km est entièrement gratuite (main-d'œuvre, fournitures et lubrifiants)
-----------------------	---

Véhicules Diesel T.T	Première visite d'entretien (vidange d'huile moteur maintenue) La main-d'œuvre de la première visite technique 1 500/2 500 km est gratuite Seuls les fournitures et lubrifiants restent à la charge du client
----------------------	---

2 - PLAN DE MAINTENANCE

Type véhicule	Conditions d'utilisation	Plan de maintenance	
		Service	Entretien
Véhicule particulier Essence	Normale	15 000	60 000
	Sévère	10 000	40 000
Véhicule utilitaire Essence	Normale	10 000	60 000
	Sévère	7 500	30 000
Véhicule particulier Diesel	Normale	10 000	60 000
	Sévère	7 500	30 000
Véhicule utilitaire Diesel	Normale	10 000	60 000
	Sévère	7 500	30 000

3 - CONDITIONS D'UTILISATION SEVERE

- Essentiellement urbaine (porte à porte).
- Pays très chauds de Grande Exportation.
- Atmosphère très poussiéreuse (chantiers).
- Petits parcours permanents (moteur froid).

# CITROËN C 15

LE 30 JUIN 1995

ABONNEMENT GME

RÉF.

0 N° 41

## PRESENTATION

● ANNEE - MODELE 1996

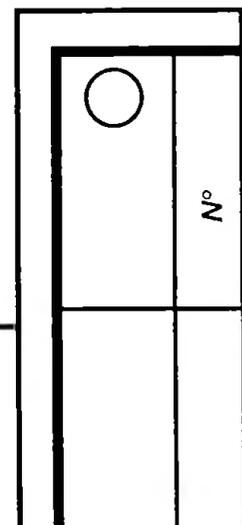
MAN 108590

APPLICATION : TOUS TYPES

DIFFUSION : TOUS PAYS



**AUTOMOBILES CITROËN**  
DIRECTION COMMERCE EUROPE  
DOCUMENTATION APRÈS-VENTE



**CARACTERISTIQUES GENERALES**

PRESENTATION : GAMME ANNEE MODELE 1996 EUROPE ..... 3

EVOLUTION : GAMME ANNEE MODELE 1996 ..... 5

**PEINTURE**

TEINTES CARROSSERIE : GAMME ANNEE MODELE 1996 ..... 10

**PRESENTATION : GAMME ANNEE MODELE 1996 EUROPE**

**1 - LEGENDE**

Pays de distribution :

F = France	DK = Danemark	NL = Pays Bas	GR = Grèce
D = Allemagne	SP = Espagne	P = Portugal	S = Suède
A = Autriche	FI = Finlande	N = Norvège	CH = Suisse
B = Belgique	I = Italie	GB = Grande Bretagne	

Repères utilisés dans les tableaux "gamme commerciale" :

(a) = puissance fiscale en "CV"	(b) = norme de dépollution : W2 = CEE 09 L = CEE93 Z = US 83
---------------------------------	--

**2 - GAMME COMMERCIALE CITROEN C15**

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Type Mines	Niveau de finition	Plaque Type (b)	Puissance en kW (en ch)	Séquence Type	F (a)	D	A	B	DK	SP	FI	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH

Fourgon standard :

VC	Base 475	HDZ TU1M/W2	44,1 (60)	20CB38 MA4	X (6)			X												
SE	Confort 600				X (6)															
					20CB47 MA5	X (6)		X	X											
ST	Confort 765	KDY TU3FM/W2	55 (75)	20CB66 MA5		X			X				X	X						
PB		161 A XUD7/W2	43,5 (60)	20CG14 BE3/5	X (7)															
		20CH81 BE3/4	X (7)		X	X			X	X							X			
SZ		HDZ TU1M/W2	44,1 (60)	20CB47 MA5	X (6)															
SU		KDY TU3FM/W2	55 (75)	20CB66 MA5			X	X		X		X	X		X		X	X		X
PP		161 A XUD7/W2	43,5 (60)	20CG14 BE3/5	X (7)	X	X	X		X		X	X	X		X				

Fourgon aménageable :

SZ	Confort 765	HDZ TU1M/W2	44,1 (60)	20CB47 MA5	X (6)															
PP		161 A XUD7/W2	43,5 (60)	20CG14 BE3/5	X (7)															

**CARACTERISTIQUES GENERALES**

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Type Mines	Niveau de finition	Plaque Type (b)	Puissance en kW (en ch)	Séquence Type	F	D	A	B	DK	SP	FI	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH
					(a)														

**Fourgon PTT :**

SE	Confort 600	HDZ TU1M/W2	44,1 (60)	20CB47 MA5				X											
PB		161 A XUD7/W2	43,5 (60)	20CG14 BE3/5				X											

**Fourgon administration :**

VC	Confort 475	HDZ TU1M/W2	44,1 (60)	20CB38 MA4	X (6)														
PB	Confort 600	161 A XUD7/W2	43,5 (60)	20CH81 BE3/4	X (7)														
				20CG14 BE3/5	X (7)														

**Familiale :**

SF	Confort 600	HDZ TU1M/W2	44,1 (60)	20CB47 MA5			X		X										
SY		KDY TU3FM/Z	55 (75)	20CB66 MA5		X								X					X
PG/B		161 A XUD7/W2	43,5 (60)	20CG14 BE3/5		X		X		X									
SF	Club 600	HDZ TU1M/W2	44,1 (60)	20CB47 MA5	X (5)														
SY		KDY TU3FM/Z	55 (75)	20CB66 MA5		X		X		X		X	X						
PG/B		161 A XUD7/W2	43,5 (60)	20CG14 BE3/5	X (7)	X		X		X				X					

**Familiale PTT :**

PG/B	Confort 600	161 A XUD7/W2	43,5 (60)	20CG14 BE3/5				X											
------	-------------	---------------	-----------	--------------	--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

**Plancher cabine :**

PP/F	Confort 765	161 A XUD7/W2	43,5 (60)	20CG14 BE3/5	X (7)					X		X		X		X			
------	-------------	---------------	-----------	--------------	-------	--	--	--	--	---	--	---	--	---	--	---	--	--	--

**Cabine approfondie Entreprise :**

VN	Confort 765	HDZ TU1M/W2	44,1 (60)	20CB47 MA5	X (6)														
SX		161 A XUD7/W2	43,5 (60)	20CG14 BE3/5	X (7)														

**CARACTERISTIQUES GENERALES**

**EVOLUTION : GAMME ANNEE MODELE 1996**

**1 - MECANIQUE**

**1.1 - Moteurs essence : TU1M**

Montage d'une sonde à oxygène 12 W.

Marque : BOSCH.

Référence fournisseur : LSH6.

Type : connecteur unique (4 voies noir).

**1.2 - Moteurs diesel : XUD7**

Suppression de la vidange d'huile moteur lors de la première visite technique des 1500/2500 kilomètres.

Nouveaux éléments :

- boîtier de pré-postchauffage court
- bougies de pré-postchauffage

**1.3 - Boîtier de pré-postchauffage**

**1.3.1 - Caractéristiques**

Marque	Référence	Temps de préchauffage		Temps de postchauffage		Intensité nominale	
		A 20 °C	A 0 °C	A 0 °C	A - 30 °C	Préchauffage	Postchauffage
LUCAS	R04090002C	4s	5s	26s	60s	50A	35A
BOSCH	0281003012	4s	5s	26s	60s	50A	35A

**1.3.2 - Affectation des voies du boîtier de préchauffage et postchauffage**

N° de voie	Affectation
1	Masse
2	Thermistance 70 °C
3	+ après-contact
4	+ démarreur
5	Lampe témoin
A	+ batterie
B	Bougies de pré-postchauffage

1.3.3 - Principe de fonctionnement

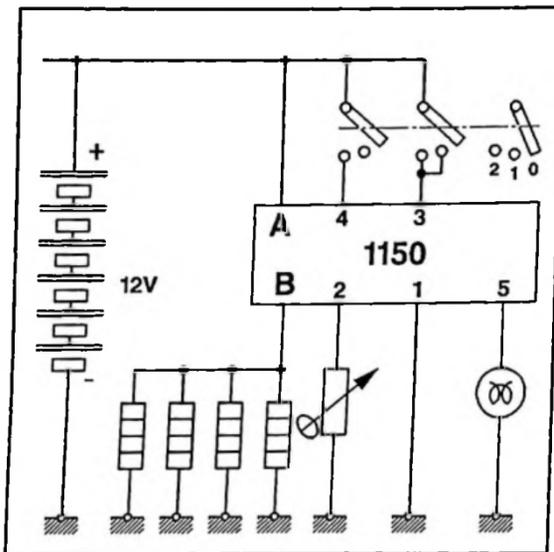


Fig : B1HP095C  
1150 : boîtier de pré-postchauffage.

1.3.4 - Circuit de préchauffage

Les bougies de préchauffage et le voyant fonctionnent dès la mise du contact.

Les extinctions seront réalisées en fonction de la température du boîtier de préchauffage.

Pendant la phase de démarrage les bougies sont alimentées.

Le préchauffage peut légèrement continuer après le démarrage.

1.3.5 - Circuit de postchauffage

Le postchauffage consiste à prolonger le fonctionnement des bougies après la phase de démarrage.

La temporisation du postchauffage commence dès le lâcher du démarreur.

L'alimentation des bougies est interrompue lorsque la température d'eau est supérieure à 70°C.

1.4 - Bougies de pré-postchauffage

Caractéristiques :

Marque	Référence	Tension d'utilisation	Temps pour atteindre 850 °C	Intensité après 20 secondes	Diamètre du crayon	Couple de serrage
BERU	0100226186	11V	4 ± 1,5 s	9A	6 mm	0,4 m.daN
BOSCH	0250201033	11V	4 ± 1,5 s	9A	6 mm	0,4 m.daN

Le pré-postchauffage est piloté par un capteur de température monté sur le boîtier de sortie d'eau :

- connecteur 2 voies vert ; bague grise
- couple de serrage : 1,8 m.daN

2.2.3 - Réparation

Le contacteur à inertie "coupe" l'alimentation en carburant en cas de choc.

Le réarmement de l'interrupteur à inertie (1203) s'effectue en agissant sur le bouton poussoir situé à sa partie supérieure.

2.3 - Clapet anti-retour

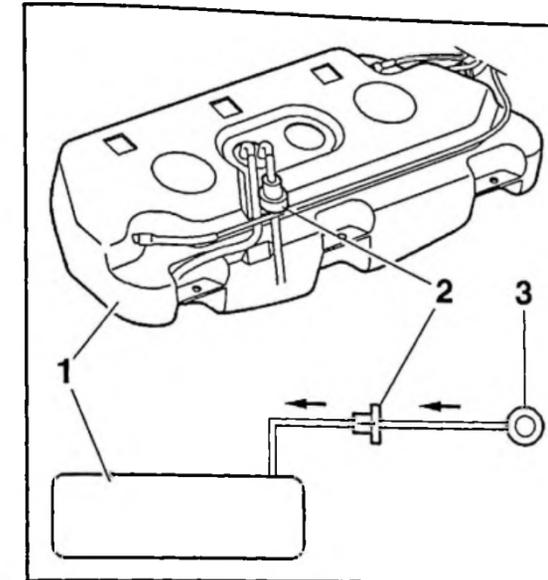


Fig : E1-P01DC  
Réservoir carburant (1).  
Clapet anti-retour (2).  
Corps d'injection monopoint (3).  
Implantation : sur le tuyau de retour carburant ; au niveau du réservoir carburant.  
Fonction : permet d'empêcher les remontées de carburant par le tuyau de retour.

3 - EVOLUTION DES FAISCEAUX ELECTRIQUES

3.1 - Faisceau moteur

Moteurs essence TU1M : évolution du faisceau suite à la nouvelle connectique du capteur à oxygène.

Moteurs diesel XUD7 : nouveau faisceau pour le pré-postchauffage court et l'interrupteur à inertie.

3.2 - Faisceau équipement mécanique

Moteurs diesel XUD7 : création d'un faisceau motoventilateur pour le pré-postchauffage court et l'interrupteur à inertie.

3.3 - Faisceau avant

Tous types : évolution du faisceau suite à l'implantation du dispositif de coupure d'alimentation de carburant.

3.4 - Combiné

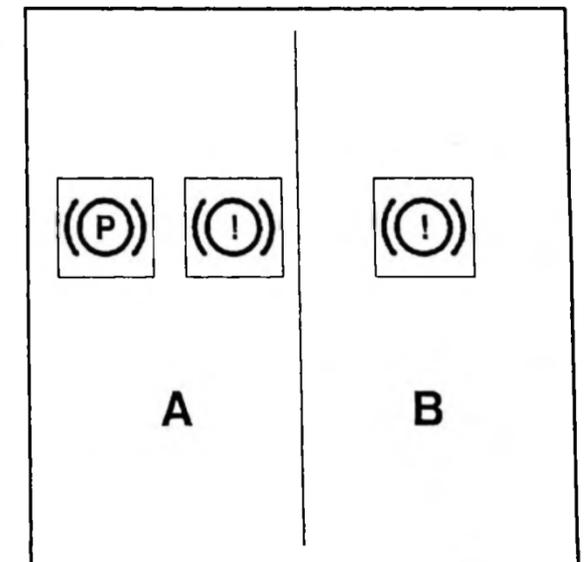


Fig : E1-P01EC  
A = ancienne sérigraphie.  
B = nouvelle sérigraphie.  
Evolution de la sérigraphie des fonctions suivantes :  
• frein de parking  
• niveau liquide de frein  
• usure plaquettes

**TEINTES CARROSSERIE : GAMME ANNEE MODELE 1996**

**1 - LEGENDE**

M : peinture métallisée.

O : peinture opaque.

OV : peinture opaque vernie.

**2 - TEINTES RECONDUITES**

Teinte	Qualité	Code couleur
Blanc Banquise	O	EWP
Gris Quartz	M	EYC
Gris Crépuscule	M	ETK
Noir Verni	OV	EXY
Beige Atlas	O	ECF
Bleu Céleste	O	EMB
Rouge Furio	O	EJX
Vert Poséidon	M	ESY

**3 - TEINTES NOUVELLES**

Teinte	Qualité	Code couleur
Gris Chateau	M	ETH
Bleu Buckingham	M	KMV

**4 - TEINTES SUPPRIMEES**

Teinte	Qualité	Code couleur
Bleu Mondial	M	KLS
Gris Gabion	M	ERZ

## TABLE DES MATIERES

### CARACTERISTIQUES GENERALES

PRESENTATION : GAMME ANNEE MODELE 1997 EUROPE ..... 1

- 1 - Légende ..... 1
- 2 - Gamme commerciale CITROEN C15 ..... -

EVOLUTIONS : GAMME ANNEE MODELE 1997 ..... 3

- 1 - Mécanique ..... 3
- 2 - Carrosserie ..... -

### PEINTURE

TEINTES CARROSSERIE : GAMME ANNEE MODELE 1997 ..... 4

- 1 - Légende ..... 4
- 2 - Teintes reconduites ..... -
- 3 - Teintes nouvelles ..... -
- 4 - Teintes supprimées ..... -

## CARACTERISTIQUES GENERALES

### PRESENTATION : GAMME ANNEE MODELE 1997 EUROPE

#### 1 - LEGENDE

Pays de distribution :

F = France	DK = Danemark	NL = Pays Bas	GR = Grèce
D = Allemagne	SP = Espagne	P = Portugal	S = Suède
A = Autriche	FIN = Finlande	N = Norvège	CH = Suisse
B = Belgique	I = Italie	GB = Grande Bretagne	

Repères utilisés dans les tableaux "gamme commerciale" :

(a) = puissance fiscale en "CV"	W2 = CEE 09
(b) = norme de dépollution	L = CEE 93
	Z = US 83

#### 2 - GAMME COMMERCIALE CITROEN C15

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Type Mines	Niveau de finition	Plaque Type (b)	Puissance en kW (en ch)	Séquence Type	F (a)	D	A	B	DK	SP	FIN	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH

Fourgon standard :

VC	FIRST 475	HDZ TU1M/W2	44,1 (60)	20 CC 72 MA-4	X (6)															
SE	FIRST 600	HDZ TU1M/W2	44,1 (60)	20 CC 20 MA-5				X		X										
SE/mod (*)	FIRST 600	HDZ TU1M/W2	44,1 (60)	20 CC 20 MA-5	X (6)															
PB	FIRST 600	161 A XUD7/W2	43,5 (60)	20 CH 81 BE3/5	X (7)			X		X										
PB	FIRST 600	161 A XUD7/W2	43,5 (60)	20 CG 14 BE3/4	X (7)															
SZ	FIRST 765	HDZ TU1M/W2	44,1 (60)	20 CC 20 MA-5				X		X										
SE/mod (*)	FIRST 765	HDZ TU1M/W2	44,1 (60)	20 CC 20 MA-5	X (6)															
PP	FIRST 765	161 A XUD7/W2	43,5 (60)	20 CH 81 BE3/5	X (7)			X		X										
PP	FIRST 765	161 A XUD7/W2	43,5 (60)	20 CG 14 BE3/4	X (7)															
PP	CLUB 600	161 A XUD7/W2	43,5 (60)	20 CH 81 BE3/5	X (7)	X	X					X	X	X		X				X
PP	CLUB 765	161 A XUD7/W2	43,5 (60)	20 CH 81 BE3/5	X (7)	X	X					X	X	X		X				X

(\*) version bi-carburant ESSENCE/GNV.

CARACTERISTIQUES GENERALES

Véhicule		Moteur		Boîte de vitesses	Pays de distribution														
Type Mines	Niveau de finition	Plaque Type (b)	Puissance en kW (en ch)	Séquence Type (a)	F	D	A	B	DK	SP	FIN	I	NL	P	N	GB	GR	S	CH

Fourgon aménageable :

SE	FIRST 475	HDZ TU1M/W2	44,1 (60)	20 CC 72 MA-4	X (6)															
PP	FIRST 600	161 A XUD7/W2	43,5 (60)	20 CH 81 BE3/5	X (7)															

Plancher cabine :

PP/F	Confort 765	161 A XUD7/W2	43,5 (60)	20 CH 81 BE3/5	X (7)					X		X		X		X				
------	-------------	---------------	-----------	----------------	-------	--	--	--	--	---	--	---	--	---	--	---	--	--	--	--

Cabine approfondie Entreprise :

SX	FIRST 765	161 A XUD7/W2	43,5 (60)	20 CH 81 BE3/5	X (7)															
----	-----------	---------------	-----------	----------------	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Familiale :

SF	Confort 600	HDZ TU1M/W2	44,1 (60)	20 CC 20 MA-5						X										
PG/B	Confort 600	161 A XUD7/W2	43,5 (60)	20 CH 81 BE3/5						X										
PG/B	CLUB 600	161 A XUD7/W2	43,5 (60)	20 CH 81 BE3/5						X										
PG/B	CUM-BRE 600	161 A XUD7/W2	43,5 (60)	20 CH 81 BE3/5						X										

CARACTERISTIQUES GENERALES

EVOLUTIONS : GAMME ANNEE MODELE 1997

1 - MECANIQUE

Nouveau volant de direction 2 bras avec armature XM, capuchon SAXO et nouveau moussage.

2 - CARROSSERIE

Pour l'ESPAGNE, montage en série sur la version familiale CUMBRE de la direction assistée, de la condamnation centralisée, des lèves vitres électrique et de la peinture métallisée.

**TEINTES CARROSSERIE : GAMME ANNEE MODELE 1997**

**1 - LEGENDE**

- M : peinture métallisée.
- O : peinture opaque.
- OV : peinture opaque vernie.

**2 - TEINTES RECONDUITES**

Teinte	Qualité	Code couleur
Blanc Banquise	O	EWP
Gris Quartz	M	EYC
Gris Château	M	ETH
Noir Verni	OV	EXY
Beige Atlas	O	ECF
Bleu Céleste	O	EMB
Bleu Buckingham	M	KMV
Rouge Furio	O	EJX
Vert Poséidon	M	ESY

**3 - TEINTES NOUVELLES**

Teinte	Qualité	Code couleur
Gris Graphite	M	ETW

**4 - TEINTES SUPPRIMEES**

Teinte	Qualité	Code couleur
Gris Crépuscule	M	ETK

# CITROËN C 15

JUILLET 1998

OPR : 7847

0 N° 43

## PRESENTATION

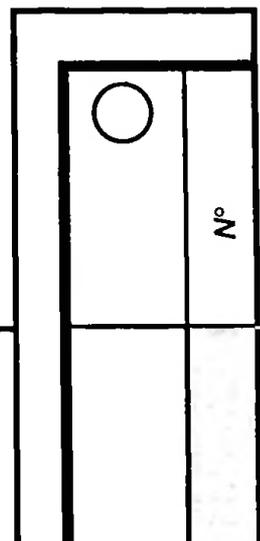
● ANNEE - MODELE 1999

APPLICATION : TOUS TYPES

DIFFUSION : TOUS PAYS

"Les informations techniques contenues dans la présente documentation sont destinées exclusivement aux professionnels de la réparation automobile. Dans certains cas, ces informations peuvent concerner la sécurité des véhicules. Elles seront utilisées par les réparateurs automobiles auxquels elles sont destinées, sous leur entière responsabilité, à l'exclusion de celle du Constructeur".  
"Les informations techniques figurant dans cette brochure peuvent faire l'objet de mises à jour en fonction de l'évolution des caractéristiques des modèles de chaque gamme. Nous invitons les réparateurs automobiles à se mettre en rapport périodiquement avec le réseau du Constructeur, pour s'informer et se procurer les mises à jour nécessaires".

MAN 108590



**AUTOMOBILES CITROËN**  
DIRECTION EXPORT EUROPE  
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

TABLE DES MATIERES

CARACTERISTIQUES GENERALES

PRESENTATION : C15 GAMME ANNEE MODELE 1999 ..... 1

1 - Légende ..... 1

2 - Fourgon standard ..... -

3 - Cabine approfondie ..... -

4 - Familiale ..... -

EVOLUTIONS : ANNEE MODELE 1999 ..... 2

1 - Plan d'entretien standard ..... 2

2 - Réglementation ..... -

3 - Evolutions techniques ..... -

CARACTERISTIQUES GENERALES

PRESENTATION : C15 GAMME ANNEE MODELE 1999

1 - LEGENDE

Repères utilisés dans les tableaux "gamme commerciale" :

(a) = puissance fiscale en "CV" (France)	W3 = EURO 96
(b) = dépollution	

Véhicule	Moteur		Boîte de vitesses
Type Mines	Plaque Type (b)	Puissance kW/ch (a)	Séquence Type

2 - FOURGON STANDARD

Version first 600 :

PB	161A XUD7 (W3)	43,5 (7)	20 TB 09 BE3/5
----	-------------------	-------------	-------------------

3 - CABINE APPROFONDIE

Version first 765 :

SX	161A XUD7 (W3)	43,5 (7)	20 TB 09 BE3/5
----	-------------------	-------------	-------------------

4 - FAMILIALE

Version confort 600 :

PG/B	161A XUD7 (W3)	43,5	20 TB 09 BE3/5
------	-------------------	------	-------------------

NOTA : Les véhicules utilitaires ne sont pas concernés par le nouveau mode de calcul Français de la puissance fiscale.

## EVOLUTIONS : ANNEE MODELE 1999

### 1 - PLAN D'ENTRETIEN STANDARD

Le plan d'entretien Année Modèle 1999 se caractérise par l'augmentation du pas kilométrique des vidanges moteur.

Se reporter aux notes d'entretien.

### 2 - REGLEMENTATION

Les réglementations sur les émissions de gaz polluants évoluent au 01/10/98 pour les nouvelles immatriculations des véhicules utilitaires.

La réglementation sur les émissions de gaz polluants EURO 96 directive 93/116 est appelée W3.

### 3 - EVOLUTIONS TECHNIQUES

#### 3.1 - Colonne de direction

Les réglementations deviennent plus strictes et entraînent les évolutions suivantes :

- sévérisation de la tenue mécanique du dispositif de verrouillage
- sévérisation de la résistance à l'effort de l'antivol
- sévérisation de la tenue du couple d'effraction (30 m.daN au lieu de 20 m.daN)

**NOTA :** L'antivol de direction empêche le véhicule d'être conduisible si le volant de direction est forcé.

#### 3.2 - Description

Interposition d'un manchon débrayable (3) entre la colonne de direction (1) et le pêne de l'antivol (2).

Une bague calibrée (4) permet de maîtriser le couple de glissement entre le manchon débrayable (3) et la colonne de direction (1).

Ce montage permet de limiter le couple transmis par le volant de direction au corps de la colonne (5).

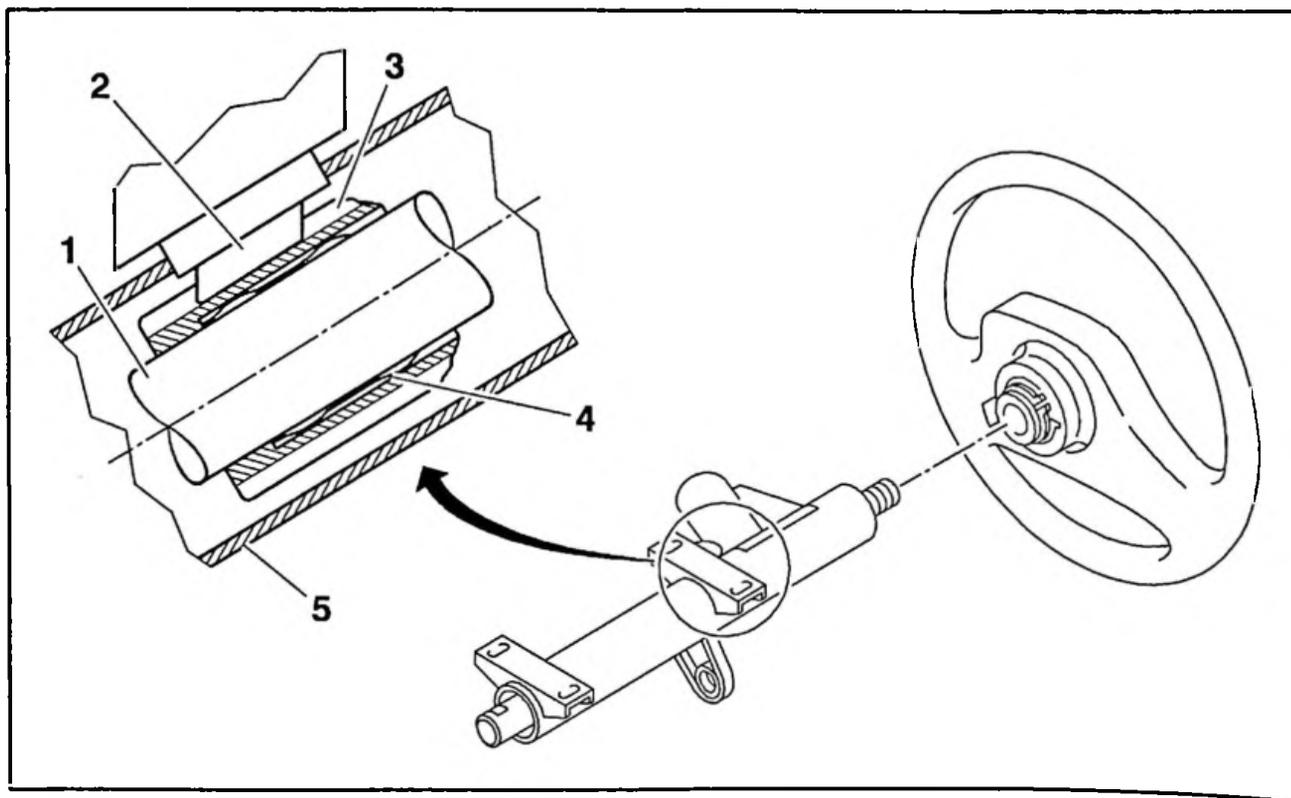


Fig : B3EP108D

- (1) colonne de direction.
- (2) pêne de l'antivol.
- (3) manchon débrayable.
- (4) bague calibrée.
- (5) corps de la colonne de direction.

# CITROËN C 15

AVRIL 1999

OPR : 8211 →

0 N° 44

## PRESENTATION

● ANNEE MODELE 2000

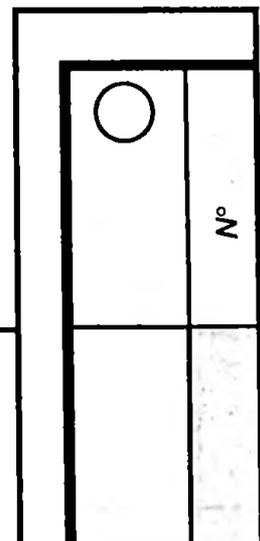
APPLICATION : TOUS TYPES

DIFFUSION : TOUS PAYS

"Les informations techniques contenues dans la présente documentation sont destinées exclusivement aux professionnels de la réparation automobile. Dans certains cas, ces informations peuvent concerner la sécurité des véhicules. Elles seront utilisées par les réparateurs automobiles auxquels elles sont destinées, sous leur entière responsabilité, à l'exclusion de celle du Constructeur".

"Les informations techniques figurant dans cette brochure peuvent faire l'objet de mises à jour en fonction de l'évolution des caractéristiques des modèles de chaque gamme. Nous invitons les réparateurs automobiles à se mettre en rapport périodiquement avec le réseau du Constructeur, pour s'informer et se procurer les mises à jour nécessaires".

MAN 108590



**AUTOMOBILES CITROËN**  
DIRECTION EXPORT EUROPE  
DOCUMENTATION APRES VENTE

**PRESENTATION : C15 GAMME ANNEE MODELE 2000**

**1 – LEGENDE**

Repères utilisés dans les tableaux "gamme commerciale" :

(a) = puissance fiscale en "CV" (France)	W3 = EURO 96
(b) = norme de dépollution	

**2 – FOURGON STANDARD**

Véhicule	Moteur		Boîte de vitesses
Type mines	Plaque (b) Séquence	Puissance en kW (a)	Séquence Type

Version first 600 :

PB	161A XUD7 (W3)	43,5 (7)	20 TB 89 BE3/5
----	-------------------	-------------	-------------------

**3 – CABINE APPROFONDIE**

Véhicule	Moteur		Boîte de vitesses
Type mines	Plaque (b) Séquence	Puissance en kW (a)	Séquence Type

Version first 765 :

SX	161A XUD7 (W3)	43,5 (7)	20 TB 89 BE3/5
----	-------------------	-------------	-------------------

**4 – FAMILIALE**

Véhicule	Moteur		Boîte de vitesses
Type mines	Plaque (b) Séquence	Puissance en kW (a)	Séquence Type

Version confort 600 :

PG/B	161A XUD7 (W3)	43,5 (7)	20 TB 89 BE3/5
------	-------------------	-------------	-------------------

**NOTA :** Depuis le numéro de boîte de vitesses 9 853 638 : nouvelles séquences de boîtes de vitesses (20 TB 89 au lieu de 20 TB 09).

**5 – ENTRETIEN**

Les moteurs CITROËN sont lubrifiés en première monte avec de l'huile TOTAL de grade S.A.E. 5W-30 (au lieu de 10W-40).

L'huile TOTAL de grade S.A.E. 5W-30 permet une économie de carburant.

Entretien : utilisation impérative d'une huile moteur de qualité ACEA A1-98 /B1-98 ou API SJ / CF EC.

**ATTENTION :** Les huiles répondant aux normes ACEA A1-98 /B1-98 et API SJ / CF EC ne peuvent être utilisées que sur les véhicules fabriqués à partir du N° OPR 8211 (année modèle 2000).

Voir note spécifique "ENTRETIEN LUBRIFIANT".

**SERVICES A LA CLIENTÈLE**  
**DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE**

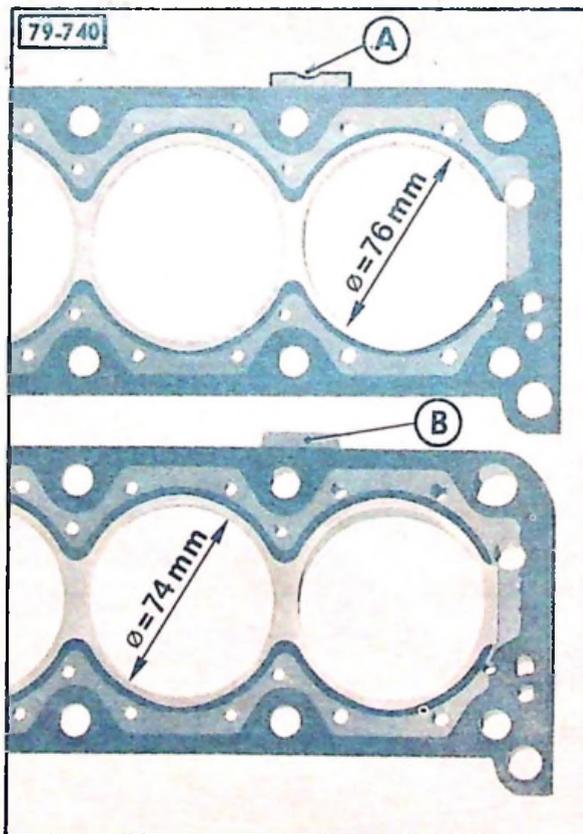
Note confidentielle  
(Droits de reproduction réservés)

Lors du remontage de la culasse nous vous rappelons les principales précautions à prendre :

- S'assurer que les vis de culasse sont de matière qualité 10-9, (repère 10-9 frappé sur la tête), sinon les remplacer.
- S'assurer du dépassement des chemises par rapport à la face supérieure du carter-cylindres, (mini = 0,07 mm), sinon remplacer les joints d'embase ; après échange, le dépassement doit être compris entre 0,13 et 0,18 mm, sans serrage. Attention au chevauchement éventuel des languettes des joints entre deux chemises voisines.
- Monter un joint de culasse type « réparation », qui diffère du joint d'origine par le diamètre des alésages des cylindres.  
Ce joint est identifiable par une languette de repérage, rectangulaire, sans encoche (voir photo).

Repère (A) = joint d'origine  $\phi = 76$  mm - Languette avec encoche

Repère (B) = joint réparation  $\phi = 74$  mm - Languette sans encoche.



T.S.V.P.

## NOTE D'INFORMATION

N° 79 - 2 V D 2

Le 25 Juin 1979

Cette note concerne :

L'ATELIER  
LE MAGASIN  
LA STATION SERVICE

PAYS INTERESSES :

TOUS PAYS

VEHICULES

VISA SUPER

(VB série VB)

CONSEILS DE REPARATION

Moteur

Circuit de refroidissement

- Monter le joint à sec, en s'assurant du dépassement correct des goupilles de centrage (environ 7 mm).
- Procéder à un pré-serrage de la culasse, à 4 m.daN, dans l'ordre conventionnel.
  - Serrage définitif = 6,5 à 7 m.daN.
- Equiper le véhicule d'un thermo-contact de commande de moto-ventilateur de refroidissement taré à 86°C/81°C (au lieu de 89°C/84°C).
- Remplir le circuit de refroidissement : Réaliser le mélange eau-antigel dans un récipient ; contenance du circuit : 7,5 litres. N'utiliser que l'antigel TOTAL (Antigel CITROEN vendu par P.R.).  
Pour une protection de - 15° C, concentration à 30%.  
Le remplissage doit être réalisé lentement pour permettre l'évacuation de l'air, par la capacité de dégazage, chauffage ouvert.  
Le niveau dans le vase d'expansion est indiqué par un témoin de couleur rouge :
  - niveau mini : doit affleurer le témoin,
  - niveau maxi : 20 mm au-dessus du témoin.
- Contrôler l'étanchéité du circuit de refroidissement. Utiliser l'outillage préconisé par la Note Outillage et Equipement N° 79 - 20 du 21 Mai 1979.
- Contrôler la pression de tarage du bouchon : le clapet du bouchon doit être taré à 0,8 bar, bouchon repéré par une pastille de couleur jaune. En cas de doute, remplacer le bouchon.
- Faire tourner le moteur jusqu'à enclenchement du moto-ventilateur et laisser refroidir au moins 2 heures.
- Après refroidissement, resserrer la culasse :
  - Procéder vis par vis en desserrant chaque vis puis en la resserrant de 6,5 à 7 m.daN dans l'ordre conventionnel.
  - Régler les culbuteurs.

#### PIECES DE RECHANGE.

DESIGNATION	N° P.R.
Joint de culasse « réparation » .....	79 10023 622
Thermo-contact 86°C/81°C .....	95 493 258

#### IMPORTANT :

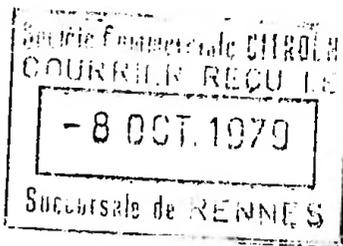
En aucun cas il n'y a lieu de resserrer la culasse aux 1 000 km (véhicule neuf ou après réparation).

# CITROËN

SOCIÉTÉ ANONYME AUTOMOBILES CITROËN  
régie par les articles 118 à 150 de la loi sur les sociétés commerciales

**SERVICES A LA CLIENTELE**  
**DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE**

Note confidentielle  
(Droits de reproduction réservés)



Sur les moteurs type 109-5 qui équipent les véhicules VISA SUPER, différents modes d'étanchéité ont été adoptés :

**1. Jusqu'au Numéro Moteur 44 200 :**

- L'étanchéité des chemises, côté embase, est assurée par des joints en papier; différentes épaisseurs permettent d'obtenir un dépassement des chemises compris entre 0,13 et 0,18 mm.
- Le joint de culasse d'origine porte le numéro P.R. 79 10 022 563.
- Le joint de culasse préconisé en REPARATION porte le numéro P.R. 79 10 023 622.
- Couple de serrage des vis de culasse : 6,5 à 7 m.daN (voir Note d'Information N° 79 - 2 VD2).

**2. Depuis le Numéro Moteur 44 201 jusqu'au Numéro Moteur 48 207 :**

- L'étanchéité des chemises, côté embase, est assurée par des joints toriques.
- Le carter-cylindres est usiné pour recevoir les joints toriques.
- Le dépassement des chemises n'est pas réglable et doit être compris entre 0,10 et 0,17 mm (mesuré sans joint).  
Le joint de culasse porte le numéro P.R. 77 0622 122.
- Le serrage est assuré par vis, avec rondelles plates sous tête, et écrous (repère des écrous : couleur « bleue »).
- Couple de serrage des vis de culasse : 7,5 à 7,7 m.daN.

T.S.V.P.

## NOTE TECHNIQUE

N° 79 - 7 VD 2

Le 28 Septembre 1979

Cette note concerne :

L'ATELIER  
LE MAGASIN

**PAYS INTERESSES :**

TOUS PAYS

VEHICULES

VISA SUPER

(VD série VB)

MOTEUR

Modifications techniques :

Chemises  
Joints de culasse

### 3. Depuis le Numéro Moteur 48 208 jusqu'au Numéro Moteur 52 764 :

Même montage que paragraphe 2, sauf :

- Le joint de culasse porte le numéro P.R. 77 00 671 247.
- Le serrage est assuré par vis, sans rondelles sous tête, et écrous (repère des écrous : couleur « jaune »).

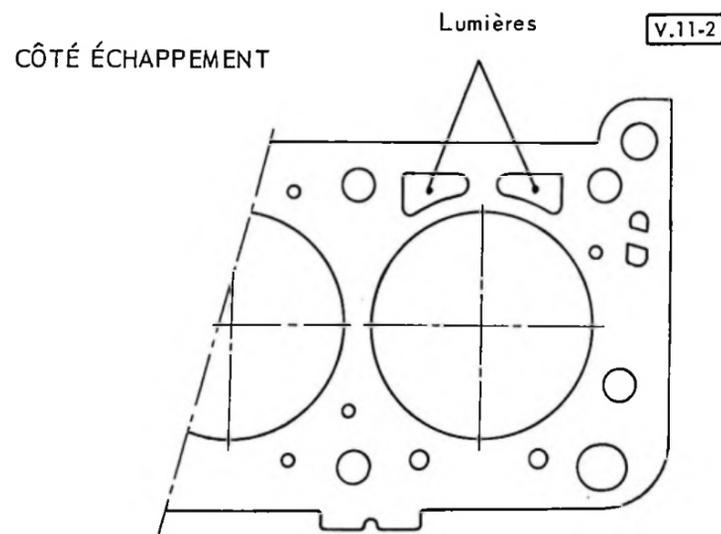
Couple de serrage de la culasse : 7,5 à 7,7 m.daN.

### 4. Depuis le Numéro Moteur 52 765 :

Même montage que paragraphe 2, sauf :

- Le serrage est assuré par des vis, sans rondelles sous tête, et écrous (repère des écrous : couleur « jaune »).
- Le joint de culasse porte le numéro P.R. 91 503 348 ; il est identifiable particulièrement par les passages d'eau, côté échappement : lumières oblongues au lieu des trous cylindriques.

Couple de serrage de la culasse : 7,5 à 7,7 m.daN.



## REPARATION.

Le montage des chemises à étanchéité assurée par des joints toriques est **PROHIBÉ** sur les carters-cylindres antérieurs au Numéro Moteur 44 201.

Le montage des chemises à étanchéité assurée par des joints papier est **PROHIBÉ** sur les carters-cylindres postérieurs au Numéro Moteur 44 200.

## JOINTS DE CULASSE RÉPARATION

MOTEURS  
jusqu'au Numéro 44 200



JOINT N° P.R. 79 10 023 622  
ou suivant disponibilité  
N° P.R. 79 10 022 563

MOTEURS  
à partir du Numéro 44 201



JOINT N° P.R. 91 503 348  
Montage exclusif

### Contrôle du dépassement des chemises (étanchéité par joints toriques) :

Les chemises sont en appui directement sur le carter-cylindres.

Le dépassement est réalisé par construction ; le dépassement mesuré sans joint doit être compris entre 0,10 et 0,17 mm.

L'écart entre deux mesures prises perpendiculairement à l'axe longitudinal du moteur ne doit pas être supérieur à 0,05 mm, sinon vérifier la présence éventuelle d'un corps étranger entre chemise et appui dans bloc-cylindres, ou la déformation de la chemise ou du bloc-cylindres.

La différence de niveau entre deux chemises consécutives ne doit pas dépasser 0,04 mm.

Les consignes données par la Note d'Information N° 79 - 2 VD 2 restent toujours valables.

**SERVICES A LA CLIENTÈLE**  
**DÉPARTEMENT TECHNIQUE APRÈS-VENTE**

Note confidentielle  
(Droits de reproduction réservés)

Depuis **Janvier 1982** ( Numéro d'organisation P.R. : **1893** ) le rapport volumétrique des moteurs du type XW7 est modifié.  
Cette modification entraîne de nouveaux réglages de l'allumage et de la carburation.

**MOTEUR**

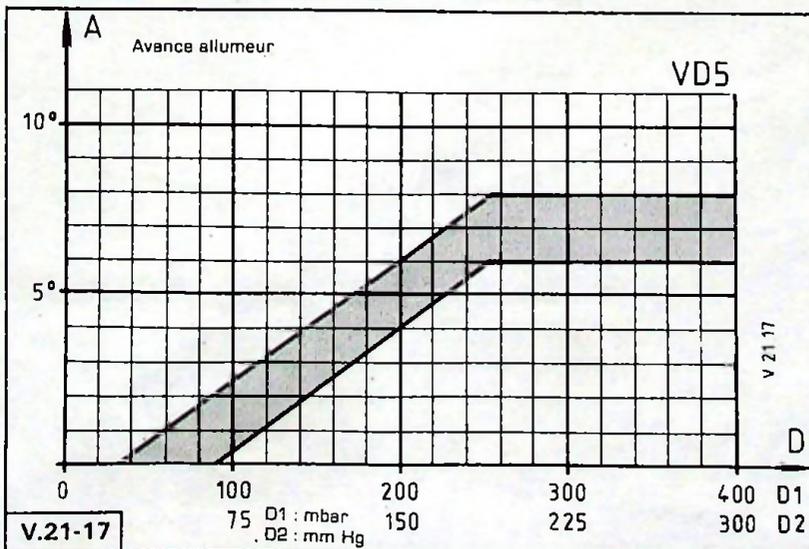
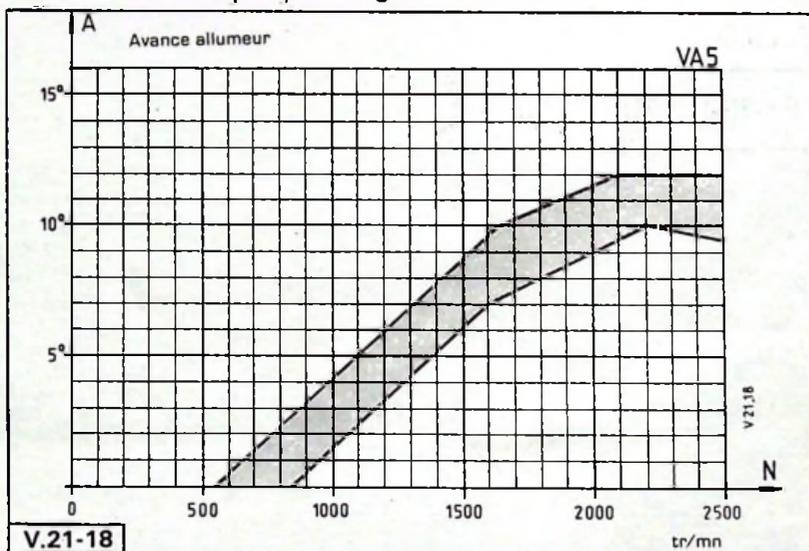
Nouveaux pistons à rapport volumétrique de 9,7/1 ( au lieu de 10,2/1 ).  
Marquage à froid de l'indice F sur la plaque d'identification moteur en remplacement de l'indice E.

**ALLUMAGE**

Allumeur DUCELLIER référence : 525 377 A

Repères des courbes : VA 5 - VD 5.

Avance à l'allumage : 6° avant le PMH ( repère de PMH sur volant et plaquette gravée fixée sur carter d'embrayage ).



**NOTE  
TECHNIQUE**

**N° 82-19 VD2**

Le 1 Mars 1982

Cette note concerne

L'ATELIER
LE MAGASIN
LA STATION SERVICE

**PAYS INTÉRESSÉS :**

*DIFFUSION :*

**TOUS PAYS**

*APPLICATION :*

**TOUS PAYS**  
sauf **ESPAGNE - SUEDE**

**VEHICULES**  
**VISA II** { "L"  
                  " SUPER "E"  
( VD série VG )

**MOTEUR**

- I. Pistons
- II. Allumage
- III. Carburation

**CARBURATION**

Carburateur SOLEX type : 32 PBISA 12, repère. CIT 341.

Sans coupe-ralenti.

**Principaux réglages :**

DESIGNATION	VALEURS
Buse : .....	24
Ajutage d'automaticité : .....	170
Gicleur principal : .....	120
Tube d'émulsion : .....	22
Gicleur de ralenti : .....	41
Calibreur d'enrichisseur : .....	60
Injecteur de pompe de reprise : .....	35
Pointeau : .....	1,6 à bille
Niveau de cuve ( non réglable ) : .....	calibre SOLEX N° 71 644 012

**Réglage du ralenti :**

Carburateur sans dispositif de réglage du ralenti à CO constant.

Réglage du CO par la vis de richesse.

Réglage de la vitesse par la vis du papillon.

REGIME : $700 \begin{matrix} +50 \\ -0 \end{matrix}$ tr/mn
--

## SERVICES A LA CLIENTÈLE DÉPARTEMENT TECHNIQUE APRÈS-VENTE

Note confidentielle  
(Droits de reproduction réservés)

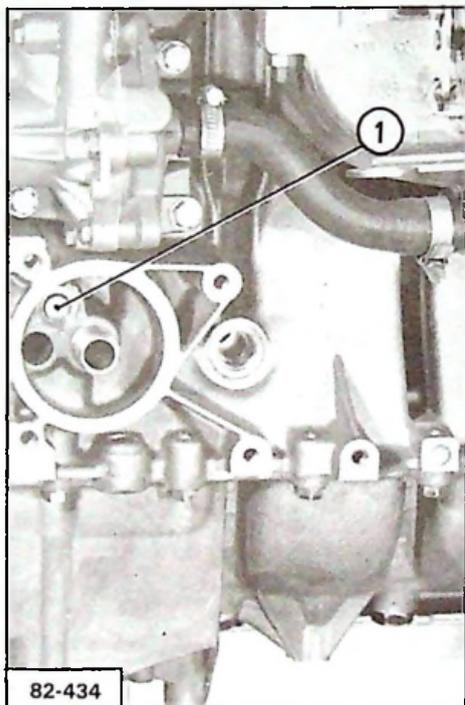
Depuis Avril 1982 ( N° d'organisation P.R. : 1984 ) :

Moteur 109-5 F - N° 192109 ( VISA II L et Super E ),

Moteur 129-5 - N° 21009 ( VISA II Super X ),

le clapet by-pass ( 1 ) du circuit de graissage est supprimé et la canalisation condamnée.

Cette modification entraîne la **monte impérative des cartouches filtrantes avec clapet by-pass incorporé**, l'observation de cette consigne pouvant entraîner la destruction du moteur.



### REPARATION

Monter les cartouches filtrantes distribuées par le Département des Pièces de Rechange sous les références suivantes :

91 509 816	—————	PURFLUX	: LS 498 B
91 509 817	—————	SIF	: VM 163

REMARQUE : Les moteurs sortis avant cette modification acceptent indifféremment les cartouches filtrantes avec ou sans clapet by-pass.

### NOTE TECHNIQUE

N° 82-21 VD2

Le 29 Juin 1982

Cette note concerne

L'ATELIER
LE MAGASIN
LA STATION SERVICE

### PAYS INTÉRESSÉS :

DIFFUSION :

TOUS PAYS

APPLICATION :

TOUS PAYS

### VEHICULES

VISA II } L  
          } Super E  
( VD série VG )

VISA II Super X  
( VD série VH )  
( VD série VL )

### MOTEUR

### Modifications

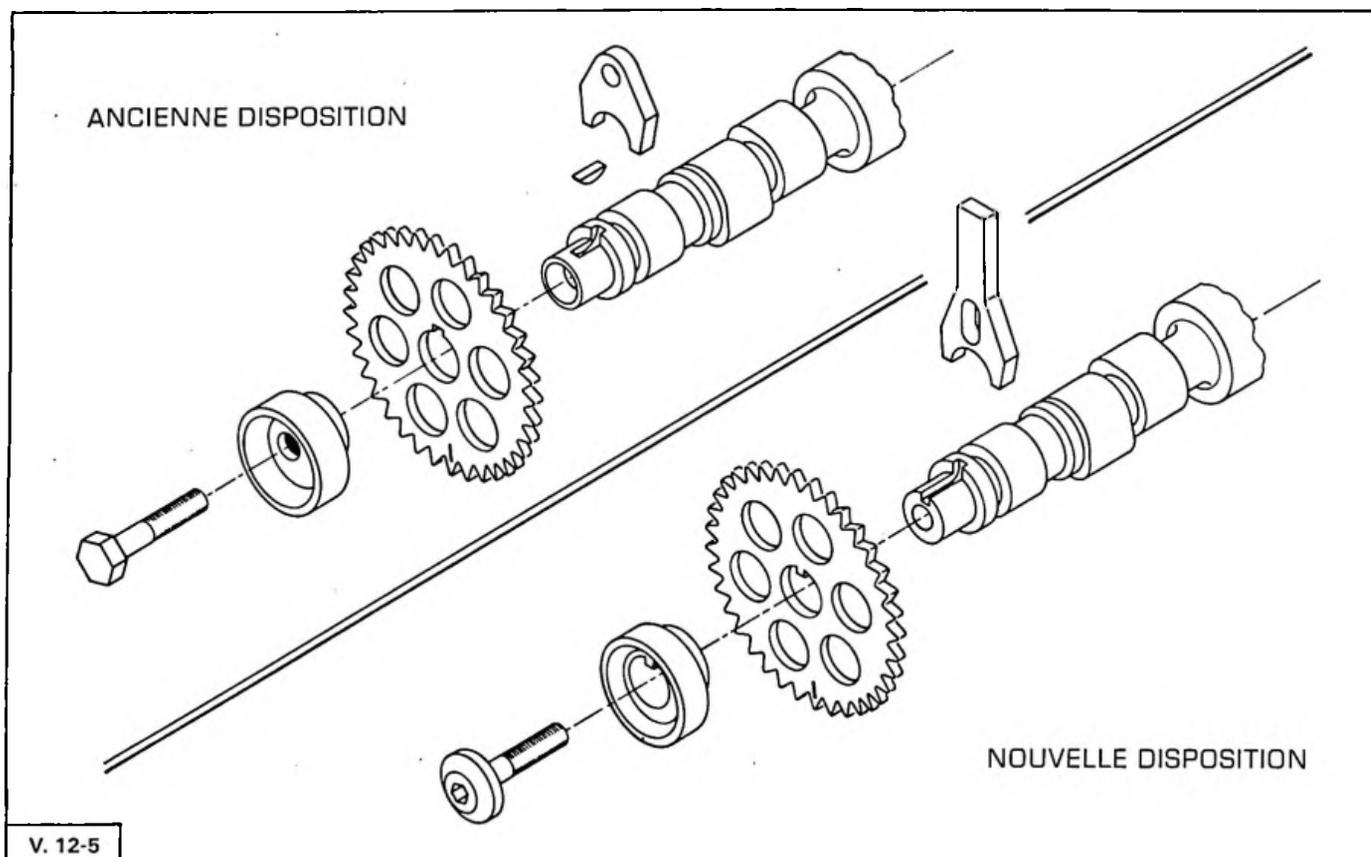
Depuis Mars 1982 ( Numéro d'organisation P.R. : 1941 ) :

Moteur 109-5 F - N° 187207 ( VISA II L et Super E ),

Moteur 129-5 - N° 18567 ( VISA II Super X ),

le clavetage du pignon d'arbre à cames est modifié.

Un ergot solidaire du pignon remplace la clavette demi-lune.



### MODIFICATION DES PIECES

- Nouveau pignon d'arbre à cames, par l'adjonction de l'ergot.
- Nouvel arbre à cames, par l'usinage de l'entrée de l'ergot.
- Nouvel excentrique de pompe à essence avec ergot.
- Nouvelle vis d'assemblage.
- Butée de même épaisseur que l'ancienne mais de forme modifiée facilitant sa mise en place sur le moteur.

### PIECES DE RECHANGE

DESIGNATION DES PIECES NOUVELLES	N° P.R.
Arbre à cames [ Repère A ] [ moteur 109-5 F ] : .....	91 510 037 80
Arbre à cames [ Repère B ] [ moteur 129-5 ] : .....	91 510 947 80
Butée : .....	91 509 117 80
Excentrique de pompe à essence : .....	91 509 116 80
Pignon : .....	91 509 119 80
Vis d'assemblage : .....	91 509 118 80

### REPARATION

Les pièces nécessaires à la réparation des véhicules sortis antérieurement à l'application de la modification restent disponibles au Département des Pièces de Rechange. Seuls les nouveaux arbres à cames remplaceront les anciens, à épuisement des stocks.

En cas d'échange, le Département des Pièces de Rechange proposera des ensembles composés d'un arbre à cames, huit culbuteurs, un excentrique de pompe à essence, une vis d'assemblage, une butée et un pignon.

APPLICATION :

**SUISSE**

DIFFUSION :

**TOUS PAYS**

CONCERNE :

**VISA « SUPER E »**

**VISA « L »**  
**( VD série VG )**

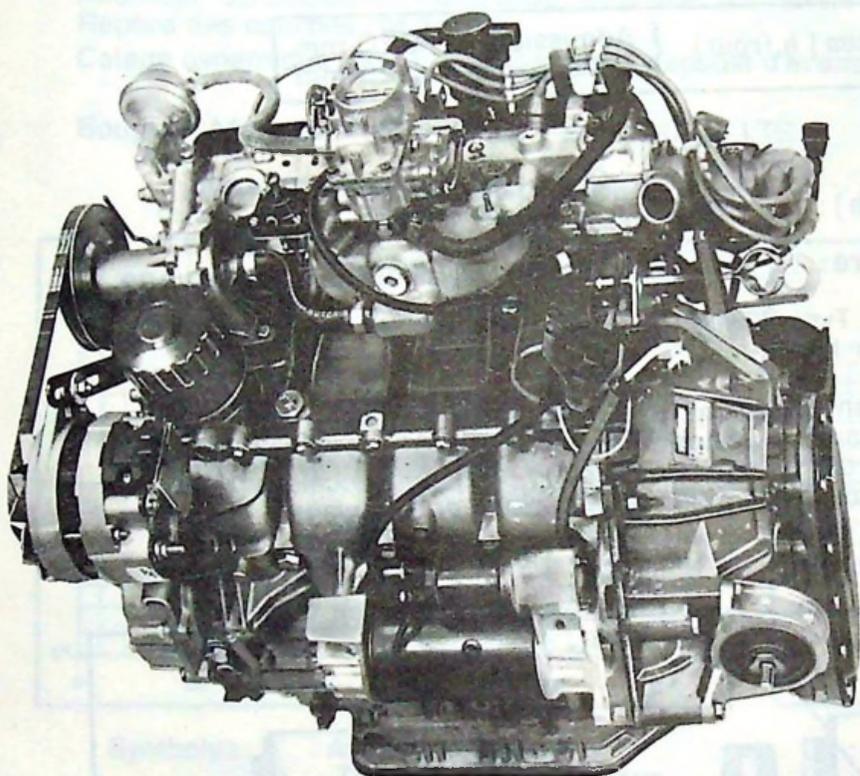
**Réglementation antipollution**

**N° 83-25 VD2**

Le 21 Février 1983

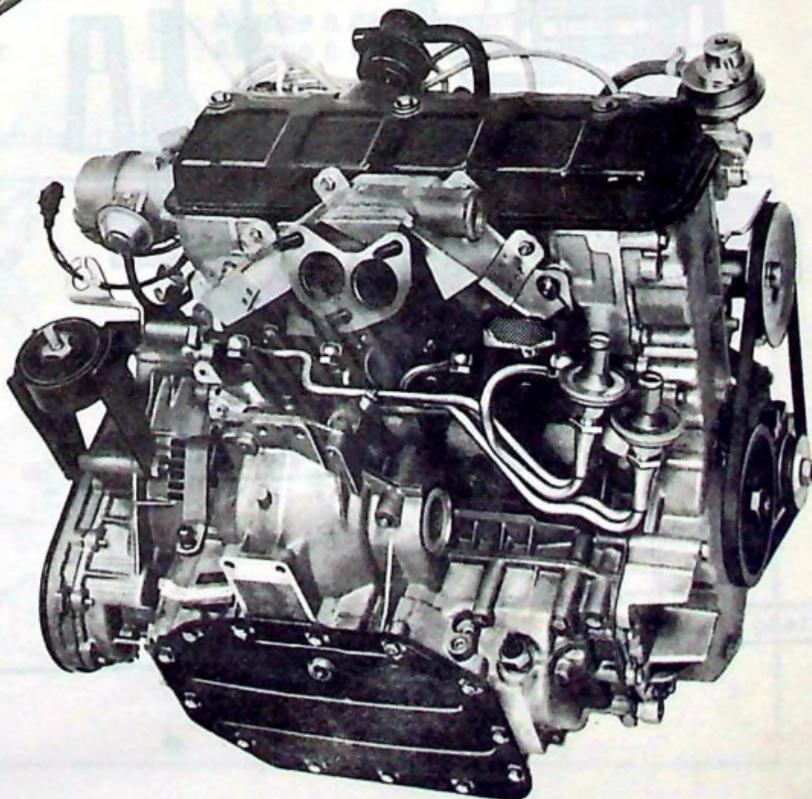
*CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : MANUEL DE REPARATION N° MAN 008572*

Pour être conforme avec la réglementation [ Suisse ] définissant les nouvelles normes antipollution 1983, les véhicules « VISA Super E et VISA L » commercialisés dans ce pays se caractérisent par une motorisation particulière.



**MOTEUR 109 X**  
vu côté admission

**MOTEUR 109 X**  
vu côté échappement



**I. CARACTERISTIQUES GENERALES DU MOTEUR.**

Type du moteur : ..... 109 X type X W 7  
 Alésage : ..... 72 mm  
 Course : ..... 69 mm  
 Cylindrée : ..... 1124 cm<sup>3</sup>  
 Rapport volumétrique : ..... 9,7/1  
 Puissance maximale { ISO } : ..... 36 kW } à 5500 tr/mn  
 { DIN } : ..... 50 ch }  
 Couple maximal { ISO } : ..... 8,1 m.daN à 2500 tr/mn  
 Vitesse de rotation maximale : ..... 6250 tr/mn  
 Indice d'octane recommandé : ..... 95 mini  
**Distribution :**  
*Réglage théorique de la distribution avec un jeu de 0,7 mm aux soupapes:*  
 Ouverture admission : ..... AOA 2°  
 Fermeture admission : ..... RFA 23°  
 Ouverture échappement : ..... AOE 36°  
 Fermeture échappement : ..... AFE 11°

Repère de l'arbre à cames ( côté entraînement allumeur ) : A.  
 Pignon d'arbre à cames *décalé de 3°*. Repère peinture verte.

Jeu pratique aux soupapes ( à froid )	Admission : 0,10 mm
	Echappement : 0,25 mm

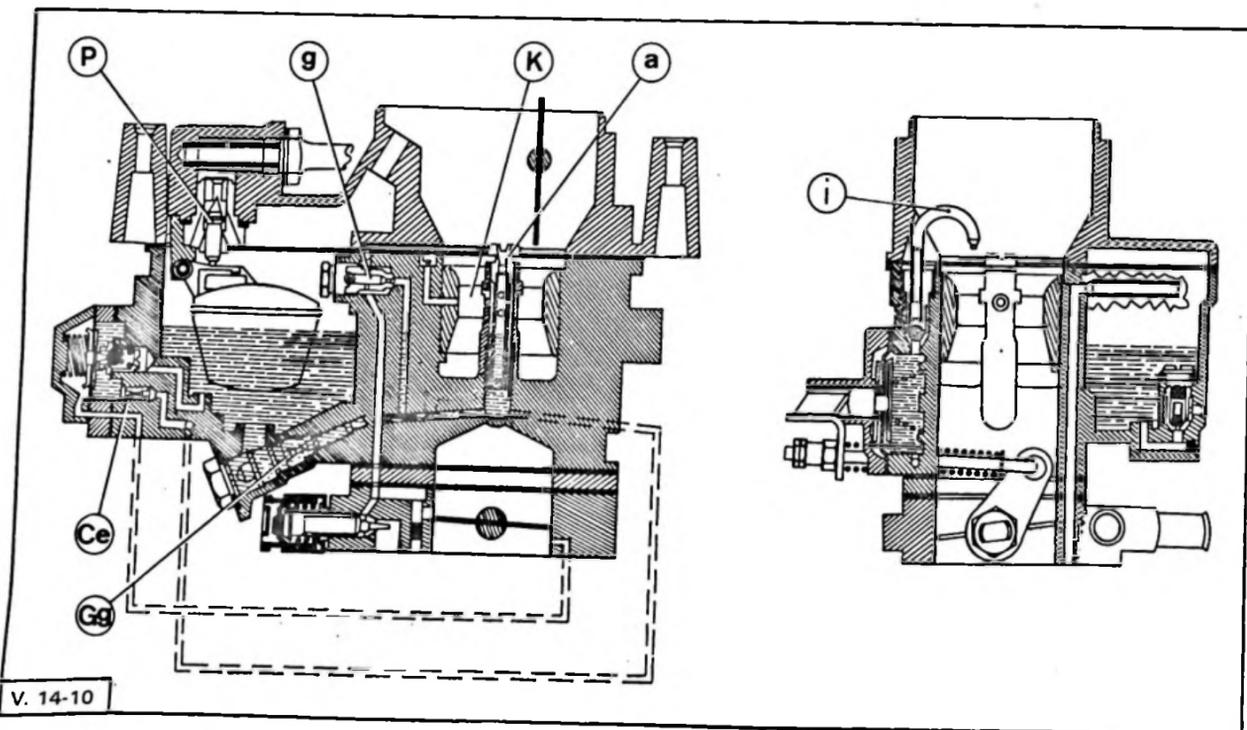
Huit joints de queue de soupape.

**Graissage :**

Capacité du carter d'huile { moteur sec } : ..... 5 litres  
 Capacité du carter d'huile { après vidange } : ..... 4,5 litres environ  
 Pression d'huile à 4000 tr/mn : ..... 3 bars  
 Cartouche filtrante avec by-pass incorporé : ..... PURFLUX LS 498 B - SIF VH 163

**Carburant :**

Carburateur SOLEX monocorps inversé - Type 32 PBISA - Repère 355  
 Pompe de reprise à membrane - injecteur haut.  
 Enrichisseur à commande pneumatique.  
 Circuit de ralenti sans coupe ralenti et sans dispositif de réglage à CO constant.  
 Réglage du régime moteur par la vis de papillon des gaz, réglage du CO par la vis de richesse.  
 Entrebâilleur de papillon des gaz avec vis de réglage pour régime de ralenti accéléré.  
 Dispositif de départ à froid à commande manuelle, volet sans capsule de dénoyage.



DESIGNATION	VALEURS	REPERES
Buse	25	K
Ajutage d'automatité	175	a
Gicleur principal	125	Gg.
Gicleur de ralenti	42	g.
Tube d'émulsion	EC	
Calibre d'enrichisseur	60	Ce
Injecteur de pompe de reprise	35	i
Pointeau	1,6	p
Niveau de cuve ( non réglable )	Calibre SOLEX N° 7 164 402	

Régime de ralenti normal : 800 ± 50 tr/mn - Régime de ralenti accéléré : 1400 ± 100 tr/mn

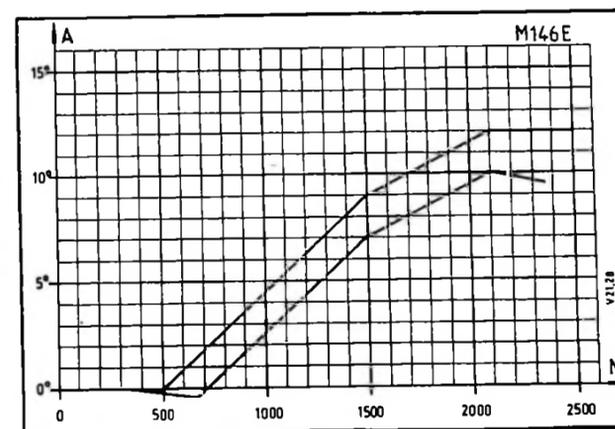
Teneur en CO au ralenti normal : 1,5% ± 0,5%

**Allumage :**

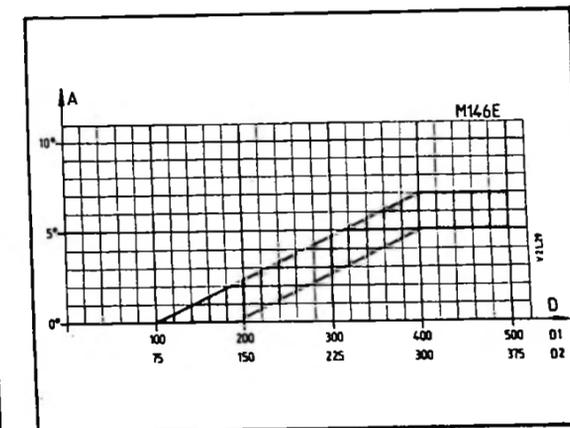
Allumage électronique à déclenchement électromagnétique.  
 Allumeur DUCELLIER - Référence : 525 402 A - Sortie des fils HT d'allumage vers l'arrière -  
 Repère des courbes : M 146 E.  
 Calage dynamique : 6° +0 à 750 tr/mn ( capsule d'avance débranchée )  
 -2

Bougies : Marque CHAMPION BN 9 Y - AC 42 LTS.

**AVANCE CENTRIFUGE : M 146 E**



**AVANCE A DEPRESSION : M 146 E**



Symboles : A : Avance allumeur  
 N : Tours/minute allumeur

D1 : Avance à dépression en mbar  
 D2 : Avance à dépression en mmHg

**Culasse :**

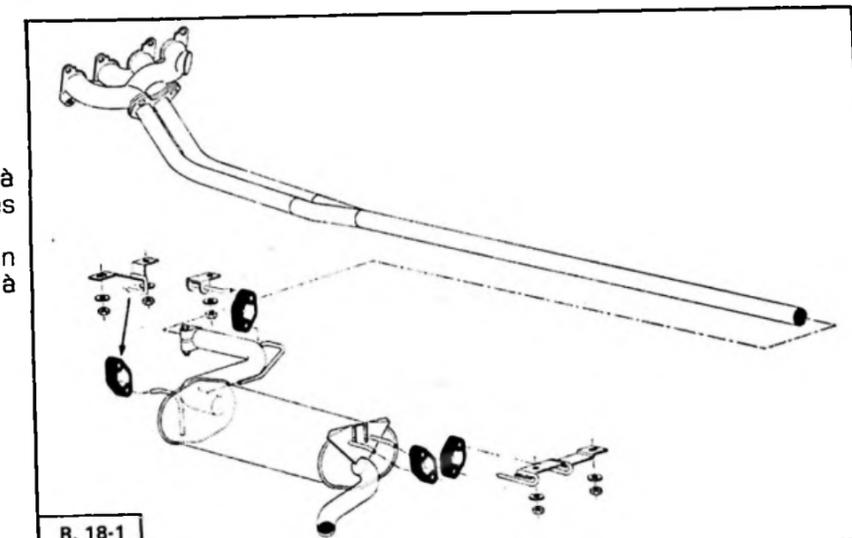
Culasse spéciale comportant quatre conduits d'acheminement de l'air frais vers les soupapes d'échappement.

**Echappement :**

Collecteur d'échappement à double sortie avec piquages d'admission d'air.  
 Conduit rigide, constitué d'un tube en Y, et d'un silencieux à l'arrière.

**Suspension moteur :**

Cales de suspension dures.



## II. BOITE DE VITESSES.

[Médaille BT 56] Boîte de vitesses à quatre rapports. Spécifique par le couple réducteur (17 x 57) et le couple tachymétrique (21 x 37).

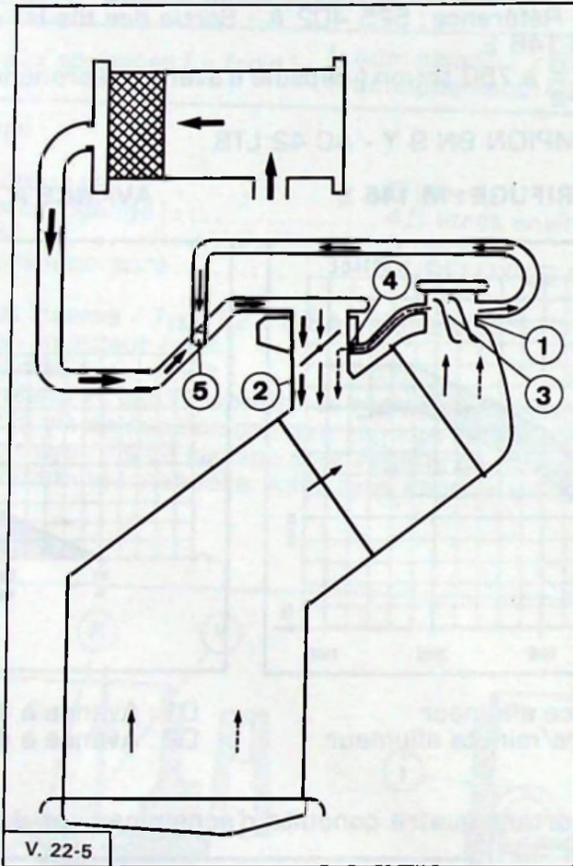
## III. ANTIPOLLUTION.

Le dispositif comprend :

- A - Un système de recyclage des vapeurs d'huile et gaz du carter-moteur.
- B - Un système de régulation automatique de température d'air à l'admission
- C - Un dispositif d'entrebâillement de papillon des gaz
- D - Un dispositif retardant l'action de la capsule d'avance à l'allumage
- E - Un système d'alimentation en air à l'échappement

### A. Recyclage des gaz du carter moteur :

Ce système de recyclage a pour but d'empêcher le rejet à l'air libre des mélanges de vapeurs d'huile, gaz de combustion, vapeurs d'essence et vapeurs d'eau contenus dans le carter moteur.



### Fonctionnement :

Les gaz sont mélangés à l'air d'admission du moteur puis brûlés dans les cylindres pour être ensuite évacués dans l'échappement. Deux circuits sont à distinguer :

#### 1) Circuit primaire : (--->)

Papillon des gaz fermé - Moteur tournant au ralenti.

La dépression régnant dans la tubulure d'admission (2) favorise l'aspiration des gaz et vapeurs contenus dans le carter du moteur au travers de la chicane (3) et du gicleur (4), le gicleur contrôlant le débit, afin de ne pas perturber le fonctionnement du moteur au ralenti.

#### 2) Circuit secondaire : (—>)

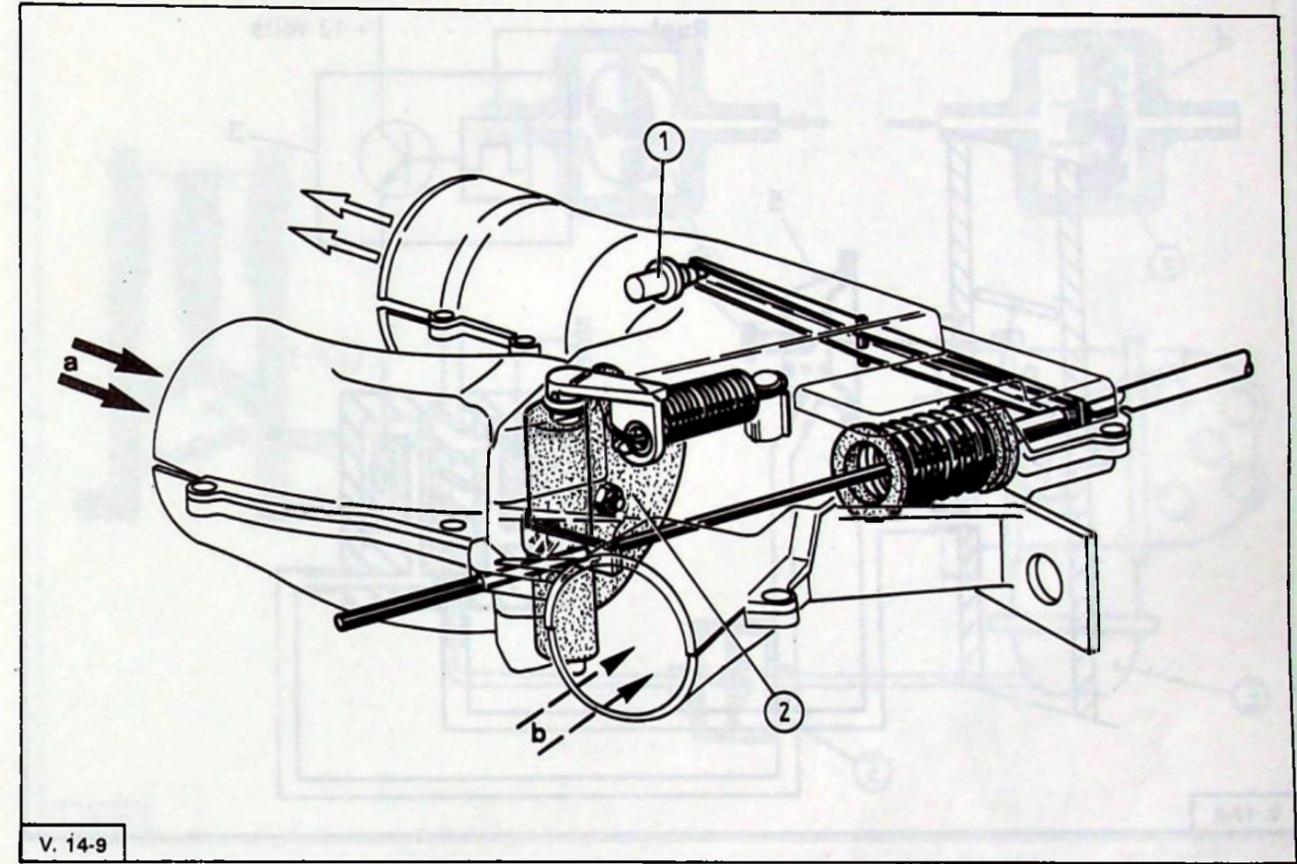
Papillon des gaz ouvert - Moteur tournant à un régime élevé.

La dépression régnant en amont du papillon est suffisamment forte pour réaspirer les gaz au travers de la chicane (3) et du diaphragme (5), le diaphragme évitant les entrées d'air dans le carter.

REMARQUE : Dans les positions intermédiaires du papillon des gaz, les deux circuits fonctionnent simultanément.

### B. Réchauffage de l'air d'admission (identique à celui de série) :

Ce dispositif permet d'obtenir une température d'air à l'admission favorisant l'homogénéité du mélange et évitant le givrage du carburateur.



### Légende :

- > Air ambiant ( a )
- > Air chaud ( b )
- ⇨ Air d'admission

### Fonctionnement :

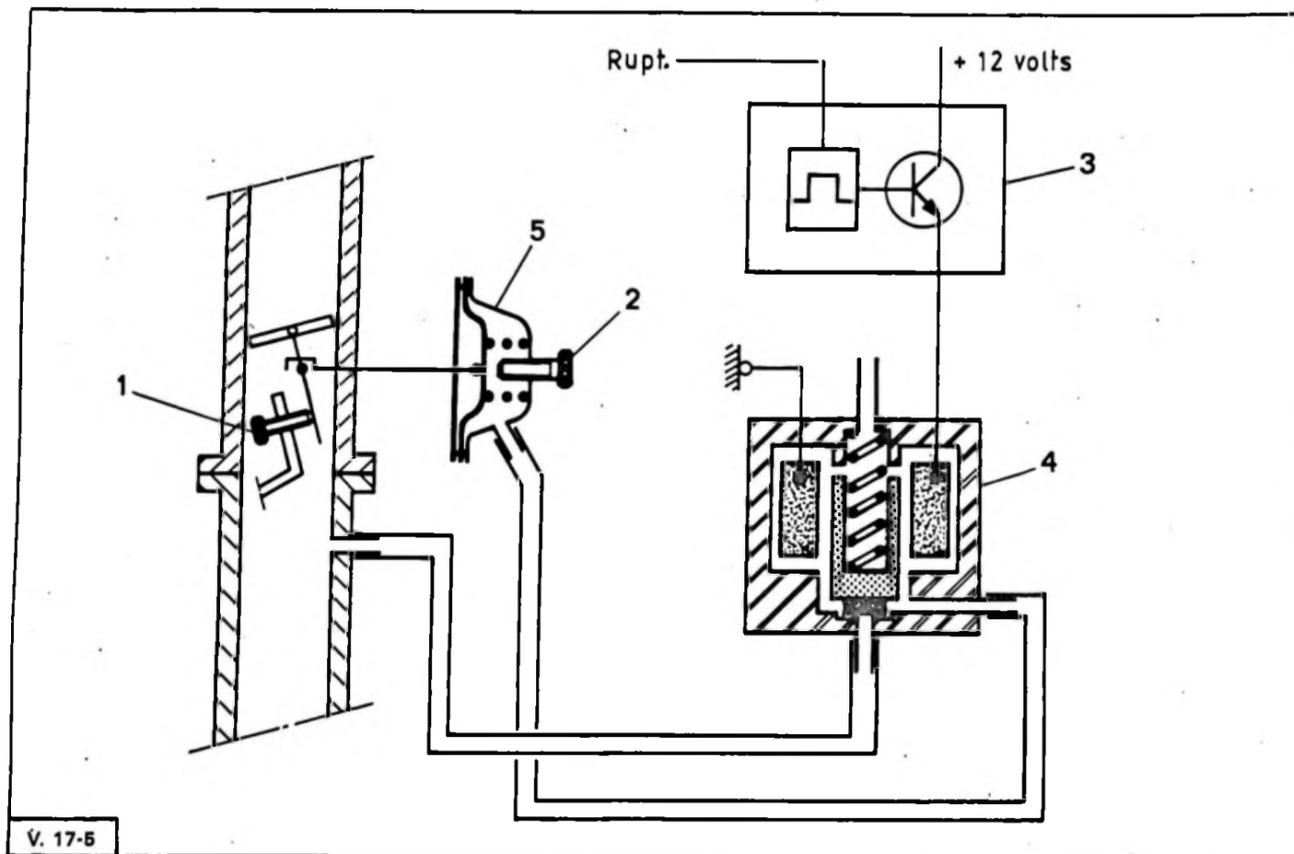
Le col d'entrée d'air assure le mélange d'air aspiré directement sous le capot et de l'air réchauffé dans un fourreau autour du collecteur d'échappement.

Le volet de répartition (2) commandé par un élément thermosensible (1) placé dans le conduit d'alimentation du filtre à air augmente ou diminue la section de passage de l'air chaud.

A partir de 18/20° l'élément thermosensible se dilate, le volet ferme l'entrée d'air chaud et ouvre l'entrée d'air froid.

### C. Entrebâillement du papillon des gaz en décélération :

Ce dispositif d'entrebâillement de papillon des gaz permet de limiter les émissions d'hydrocarbures lors des décélérations.



#### Légende :

- 1 - Vis de réglage de ralenti normal :  $800 \pm 50$  tr/mn
- 2 - Vis de réglage de ralenti accéléré :  $1400 \pm 100$  tr/mn
- 3 - Boîtier tachymétrique - Référence: SEV 73 200 050
- 4 - Electrovanne - Référence: ELBI 368
- 5 - Capsule d'accélération

#### Fonctionnement :

##### Accélération :

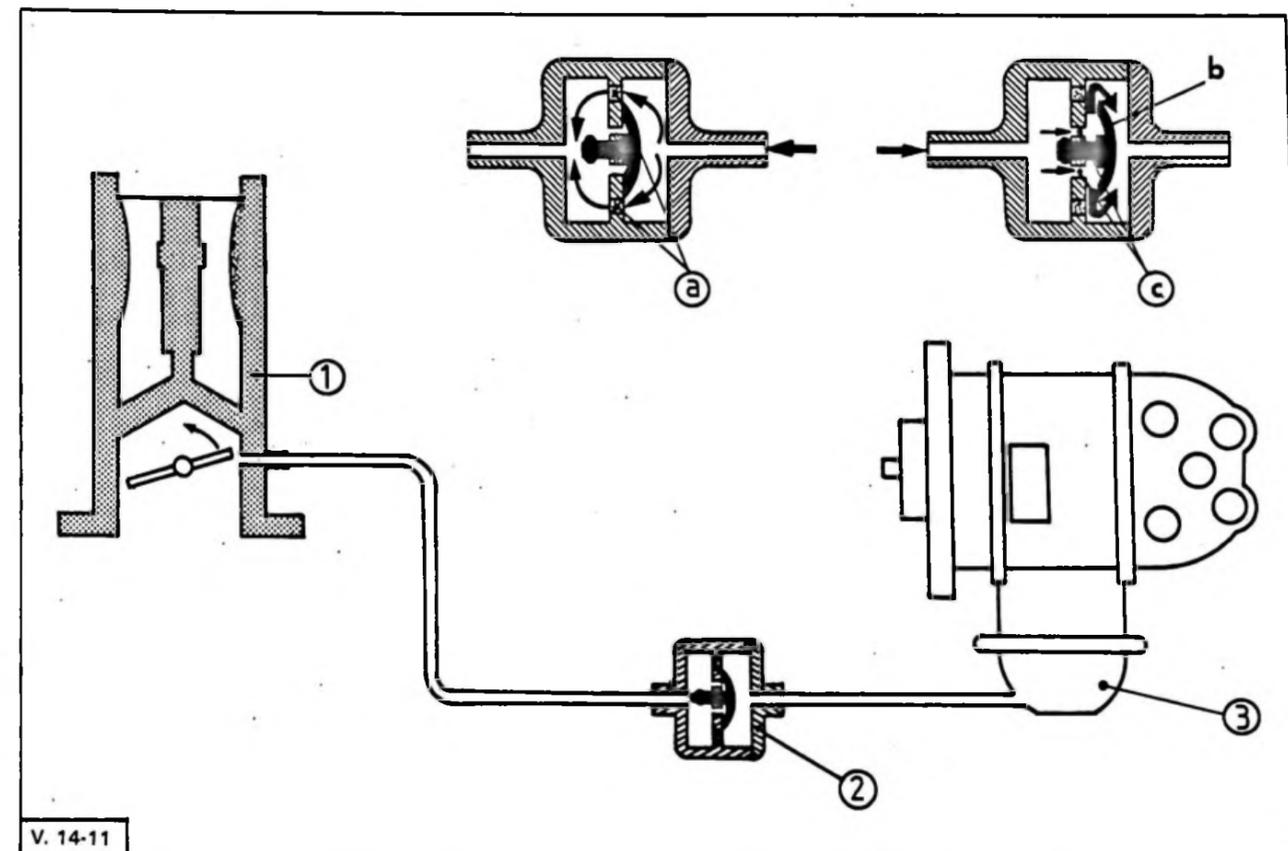
Les impulsions électriques en provenance de la bobine d'allumage informent le boîtier tachymétrique de la vitesse du moteur. Pour une vitesse supérieure à 1800 tr/mn, le boîtier tachymétrique « excite » l'électrovanne. La capsule soumise à la dépression, met la butée papillon en position de ralenti accéléré.

##### Décélération :

Le papillon des gaz est maintenu entr'ouvert par la butée du ralenti accéléré. Lorsque le seuil de 1800 tr/mn est atteint, le boîtier tachymétrique maintient pendant 300 millisecondes « l'excitation » de l'électrovanne. Au-delà de cette temporisation, l'électrovanne n'étant plus alimentée, la butée de ralenti accéléré s'efface, laissant revenir le papillon en position de ralenti normal.

### D. Dispositif retardant la correction d'avance à l'allumage :

Ce dispositif, retardant l'action, de correction d'avance à l'allumage, favorise la diminution des émissions d'oxydes d'azote (Nox).



#### Légende :

- 1 - Carburateur
- 2 - Temporisateur pneumatique
- 3 - Capsule d'avance à dépression

#### Fonctionnement :

En charge partielle, les orifices (a) du temporisateur ont pour effet de retarder pendant 20 secondes environ l'action de la dépression sur la capsule d'avance. Lorsque la dépression diminue en aval du papillon des gaz, le clapet (b) du temporisateur, découvre les orifices (c) laissant revenir la capsule d'avance à sa position initiale.

REMARQUE : Le temporisateur a un sens de montage : repère de couleur « vert » côté allumeur.

### E. Dispositif d'alimentation en air à l'échappement ( PULSAIR )

De l'air frais insufflé dans les chapelles d'échappement, oxyde en partie les monoxydes de carbone et d'hydrocarbure imbrûlés.

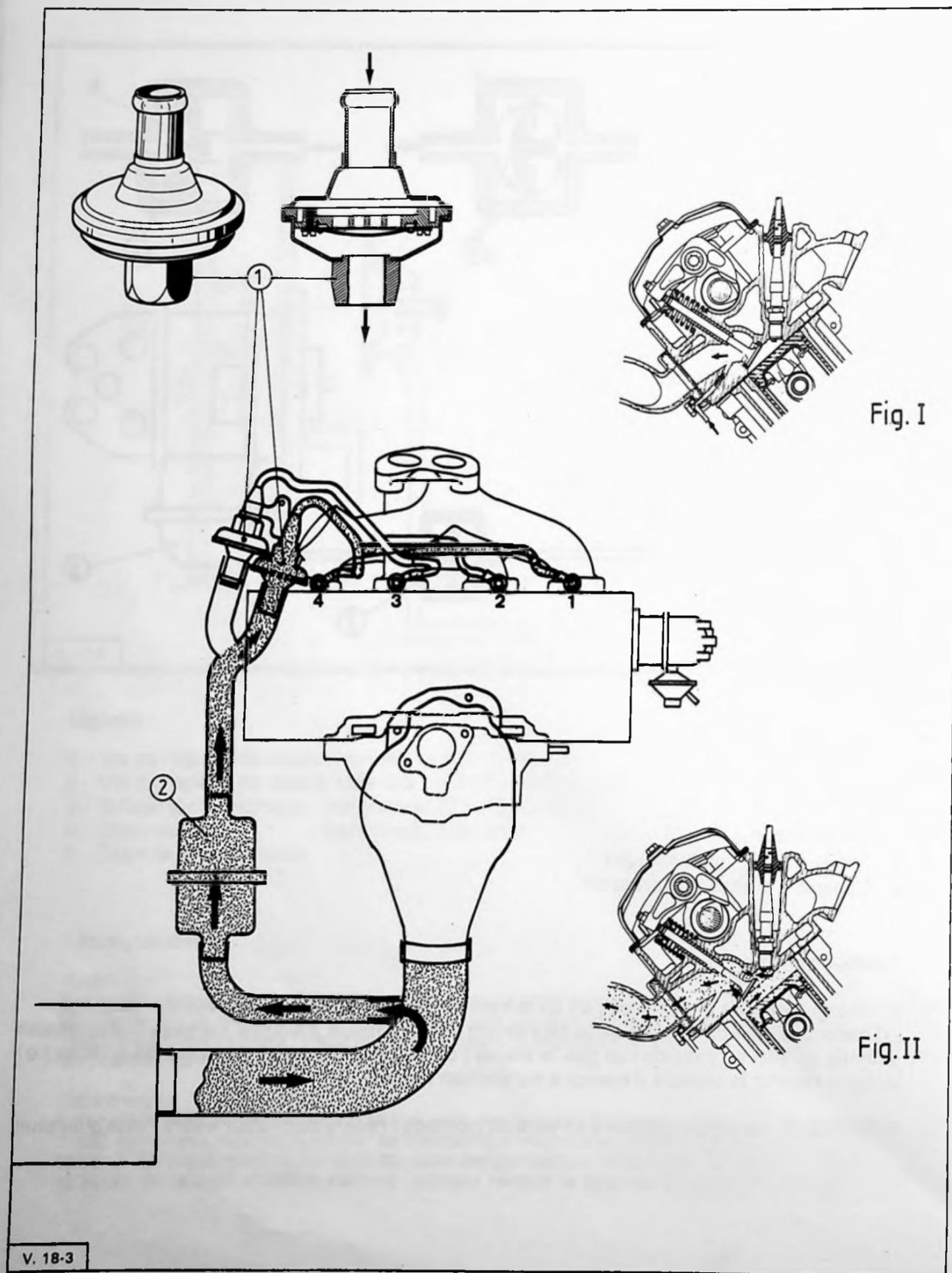


Fig. I

Fig. II

#### Fonctionnement :

Le système utilise les variations de pression régnant dans les chambres de la culasse situées sous les têtes des soupapes d'échappement ( ces chambres sont appelées « chapelles d'échappement » ). Deux valves « Pulsair » ( 1 ) alimentent en air frais les chapelles correspondant aux cylindres N° 1 - 4 et N° 2 - 3.

#### Soupapes d'échappement fermées : Fig. I

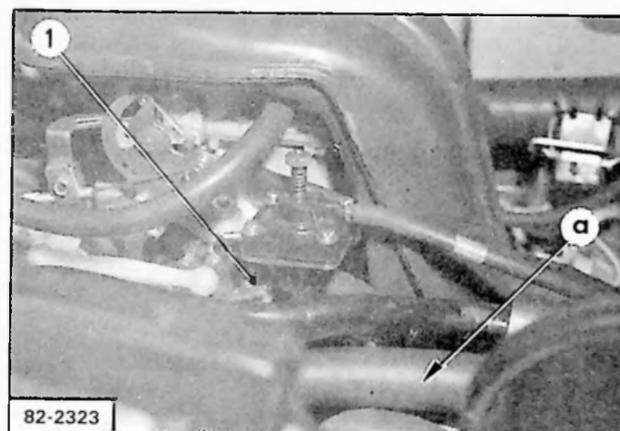
L'inertie des gaz occasionne une dépression dans l'échappement. La pression régnant dans le filtre à air étant supérieure, les clapets des « Pulsair » permettent le passage de l'air vers l'échappement.

#### Soupapes d'échappement ouvertes : Fig. II

Les gaz d'échappement sont évacués sous pression. La pression du filtre à air étant inférieure, les clapets se referment. Un silencieux ( 2 ) appelé résonateur diminue les bruits de fonctionnement des « Pulsair ».

### IV. CONTROLES - REGLAGES DU MOTEUR ET SYSTEME ANTIPOLLUTION.

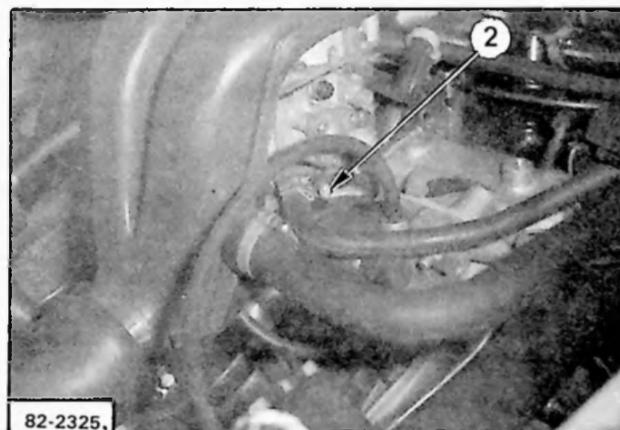
#### Réglage du ralenti :



#### Réglage du régime de ralenti :

*Conditions préalables :*  
Allumage réglé - Moteur chaud - Attendre l'arrêt du moto-ventilateur de refroidissement.

**Réglage :**  
Agir sur la vis ( 1 ) pour obtenir un régime moteur de  $800 \pm 50$  tr/mn.



#### Réglage de la richesse au régime de ralenti :

*Conditions préalables :*  
Filtre à air en place  
Dispositif d'alimentation en air frais à l'échappement neutralisé ( pincer le tuyau c/c en ( a ) ou le débrancher puis l'obturer ) vis de richesse décoiffée du bouchon d'inviolabilité.

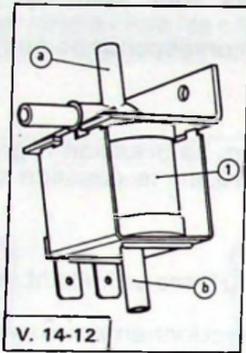
#### Réglage avec analyseur de gaz :

Agir sur la vis de richesse ( 2 ) pour obtenir un CO à 1,5%. Ramener le régime du moteur à 800 tr/mn par la vis d'air ( 1 ). Vérifier le CO et recommencer l'opération éventuellement.

#### Réglage sans analyseur de gaz :

Rechercher le régime du moteur le plus élevé au compte-tours en agissant sur la vis de richesse. Ramener à chaque fois le régime du moteur à 850 tr/mn. Après l'opération, amorcer une baisse de régime de 20 à 30 tr/mn en vissant la vis de richesse. Rebrancher le dispositif d'alimentation en air frais à l'échappement.

Réglage du régime de ralenti accéléré :



Conditions de réglage :

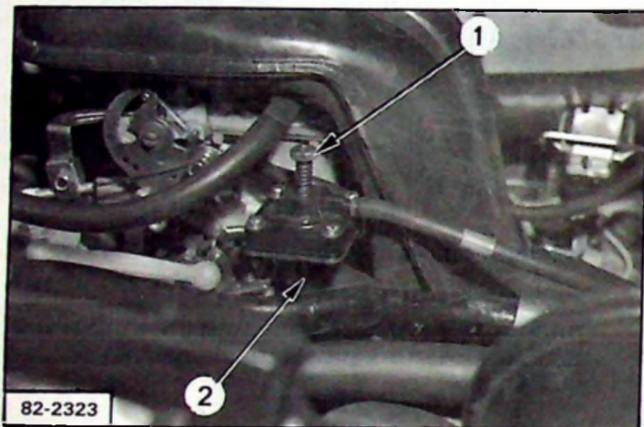
Réglage du régime et de la richesse au ralenti effectué.

Réglage :

Débrancher sur l'électrovanne le tube en ( a ) puis le brancher en ( b ). Le régime de rotation du moteur doit être de 1400 tr/mn. Si le réglage est incorrect, agir sur la vis ( 1 ) pour obtenir cette condition. Rebrancher correctement le circuit pneumatique.

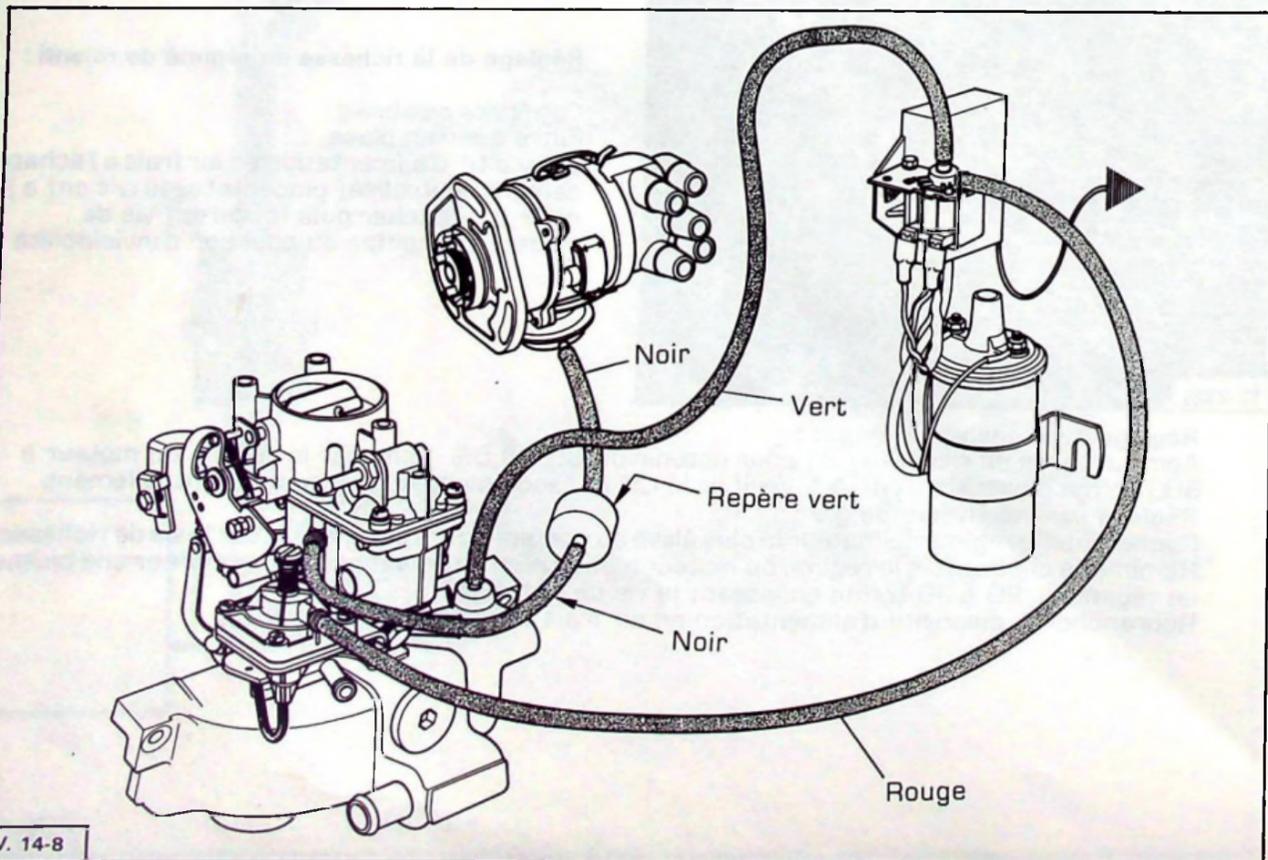
Contrôle :

Porter le régime du moteur au-delà de 1800 tr/mn. La butée de ralenti accéléré ( 2 ) doit se mettre en position. Si cette condition n'était pas obtenue, contrôler le branchement pneumatique et électrique de l'installation.

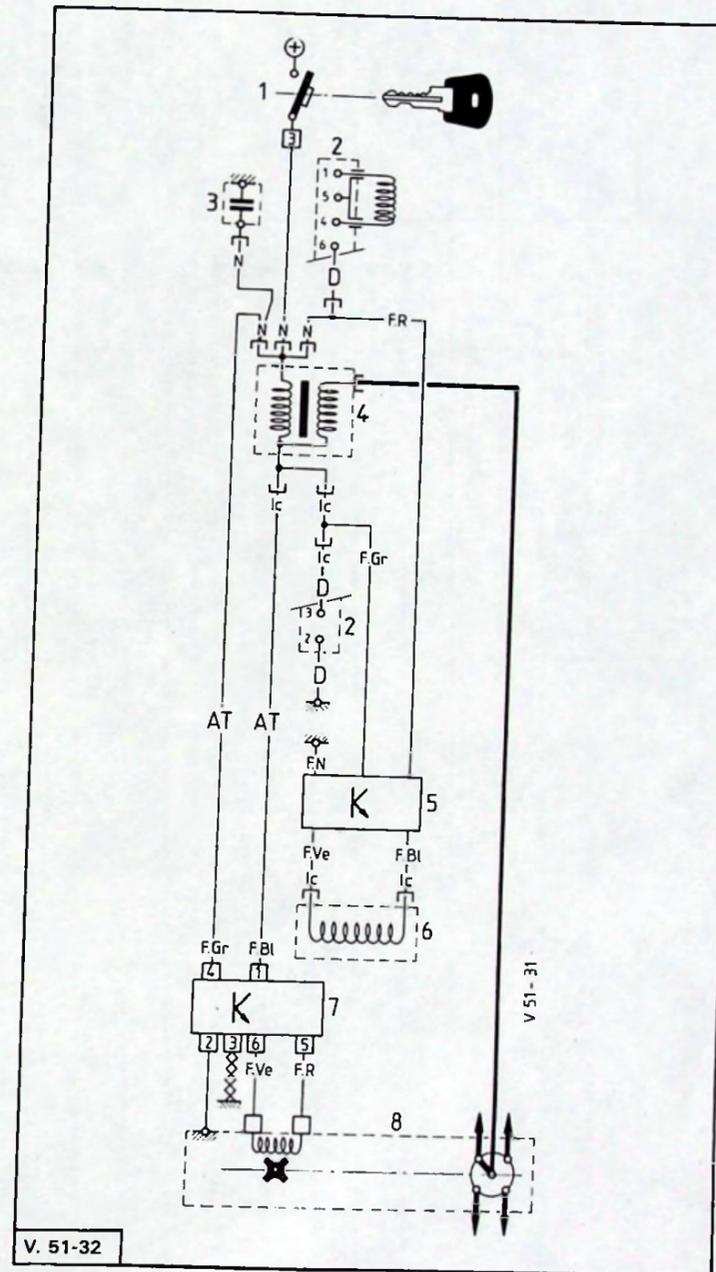


V. BRANCHEMENT DES CIRCUITS PNEUMATIQUES.

Le repérage pour le branchement des différents circuits pneumatiques est réalisé par des bagues de différentes couleurs.



VI. BRANCHEMENT DE L'INSTALLATION ELECTRIQUE.



- 1 - Contacteur antiviol
- 2 - Prise diagnostic
- 3 - Condensateur antiparasites
- 4 - Bobine d'allumage

- 5 - Boîtier tachymétrique
- 6 - Electrovanne
- 7 - Module d'allumage
- 8 - Allumeur



APPLICATION :

**TOUS PAYS**

DIFFUSION :

**TOUS PAYS**

CONCERNE :

VISA "SUPER E"  
VISA "L" } (VD série VG)  
VISA "Entreprise"

Circuit de refroidissement

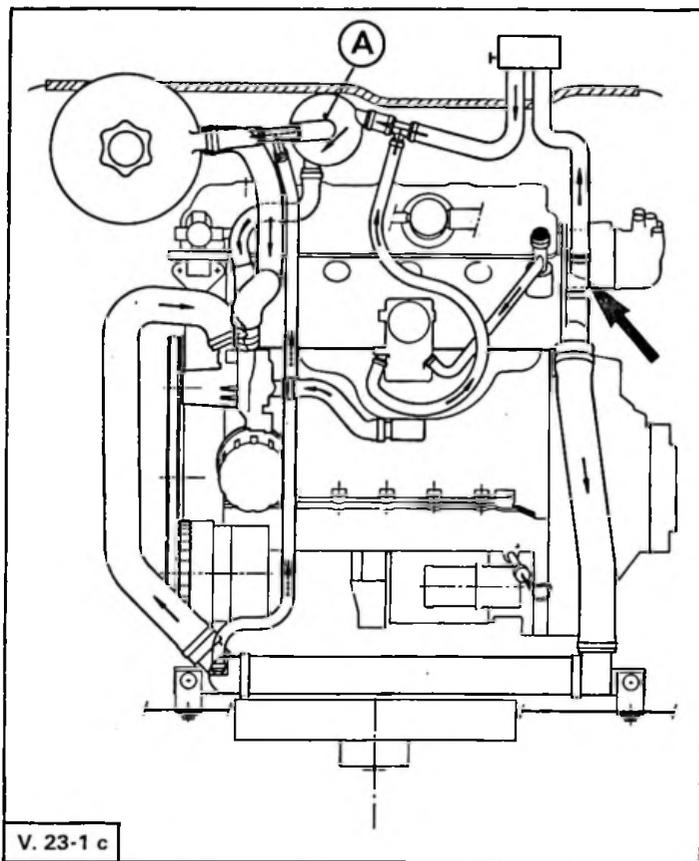
**N° 1**

Le 27 Juin 1983

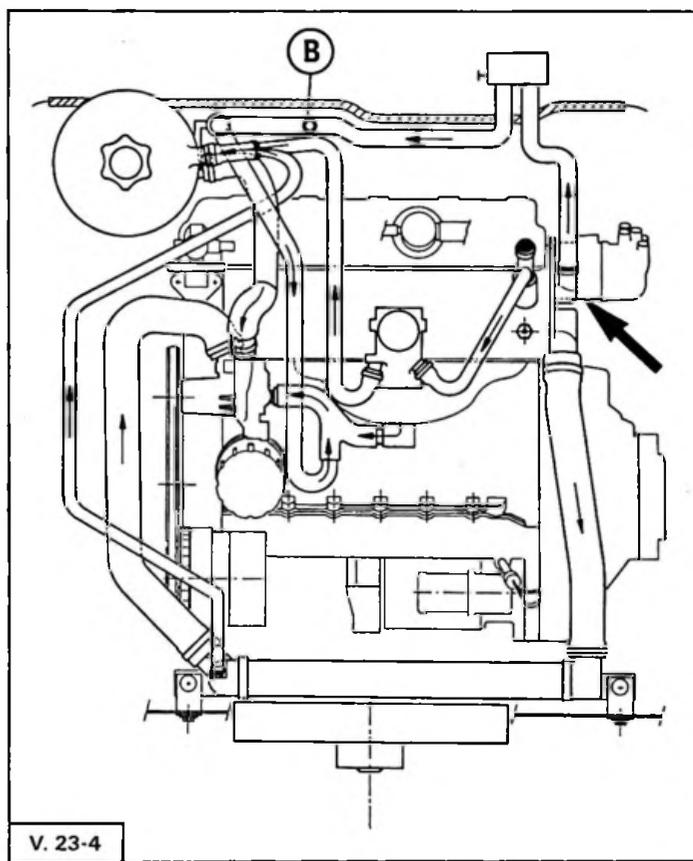
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DES NOTES N° MAN 008590

Depuis Juillet 1982, un nouveau circuit de refroidissement, du type VISA GT, peut équiper, en 2<sup>ème</sup> possibilité les véhicules VISA "SUPER E", "L" et "Entreprise".

Ce montage est permis par le déplacement de la sortie d'eau d'alimentation du groupe de chauffage sur culasse (→) effectué en Juillet 1982.



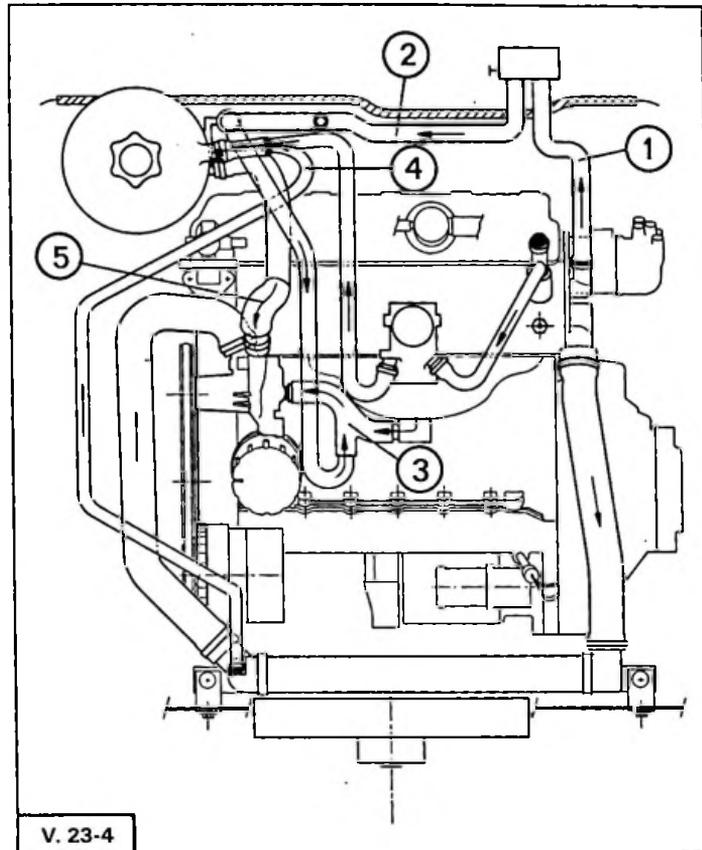
CIRCUIT 1<sup>ère</sup> POSSIBILITÉ (rappel)



CIRCUIT 2<sup>ème</sup> POSSIBILITÉ (NOUVEAU)

**PIECES NOUVELLES ( 2<sup>ème</sup> possibilité ) :**

- Durit d'alimentation du groupe de chauffage sur culasse unifiée aux deux circuits.
- Durit en sortie du groupe de chauffage avec vis de purge ( B ) en remplacement de la capacité de dégazage ( A ).
- Circuit de dégazage du radiateur raccordé au circuit de réchauffage du carburateur. Nouvelles durits avec raccords trois voies intégrés.



PIECES DE RECHANGE ( 2<sup>ème</sup> possibilité ) :

REPERE	NOUVELLES DURITS ( 2 <sup>ème</sup> possibilité )	N <sup>os</sup> P.R.
①	Culasse à alimentation du groupe de chauffage : .....	95 584 090
②	Retour du groupe de chauffage à raccord deux voies : .....	95 584 091
③	Raccord deux voies à retour réchauffage admission : .....	95 584 097
④	Dégazage du radiateur et retour du réchauffage carburateur : D à D : .....	95 585 435 95 585 437
⑤	Pompe à nourrice : .....	95 584 094
	D à D : .....	95 585 436

REEMPLISSAGE DU CIRCUIT

Conditions : Moteur arrêté - Vanne de chauffage et vis de purge ouvertes.

Remplissage : - Remplir jusqu'à disparition de bulles d'air à la vis de purge.

- Fermer la vis de purge.
- Faire le niveau.
- Mettre le moteur à "température" - { attendre l'arrêt du motoventilateur }.
- Contrôler le niveau ( *moteur froid* ).

RÉPARATION

Le Département des Pièces de Rechange fournit les moteurs neufs et les culasses avec sortie d'eau déplacée pour l'alimentation du groupe de chauffage.

Pour la réparation des véhicules sortis antérieurement à juillet 1982 monter, dans ce cas, la nouvelle durit Rep. 1 avec cette nouvelle disposition.

<b>CITROËN</b> SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	<b>INFORMATION REPARATION</b>	<b>VISA</b> (1)
APPLICATION :  <b>TOUS PAYS</b>	CONCERNE :  <b>VISA 4 CYLINDRES</b> <hr/> <b>MOTEUR</b>	<b>N° 2</b>
DIFFUSION :  <b>TOUS PAYS</b>		Le 5 Avril 1983
<i>CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590</i>		

Deux modifications importantes apportées aux arbres à cames et culbuteurs des VISA à moteur quatre cylindres, nous amènent à établir un tableau récapitulatif des montes de série avec croquis et possibilités de montage pour la réparation.

**RAPPEL DES MODIFICATIONS TECHNIQUES :**

1. A partir du 7/79 les moteurs sont équipés d'un arbre à cames comportant un nouveau profil de cames. Ce montage implique l'adoption de culbuteurs de forme différente.  
**Les pièces des deux montages ne sont pas interchangeables séparément.**
2. A partir du 3/82 le clavetage du pignon d'arbre à cames est modifié.  
 Un ergot, solidaire du pignon, remplace la clavette demi-lune.

TABLEAU RECAPITULATIF DES ARBRES A CAMES ET CULBUTEURS ( VISA : quatre cylindres )

	TYPE VEHICULE	TYPE MOTEUR	ARBRE A CAMES 1 <sup>ere</sup> MONTE	CULBUTEURS 1 <sup>ere</sup> MONTE	POSSIBILITÉS DE RÉPARATION				
					1 <sup>ere</sup> Possibilité	2 <sup>eme</sup> Possibilité			
<p>→ 3/82</p>	VISA II CHRONO (FRANCE)	156 A (1360 cm <sup>3</sup> )	repère : K N° PR : 7930302649		REPARATION = IDEM 1 <sup>ere</sup> MONTE				
	VISA SUPER → 7/79	109-5 (1124 cm <sup>3</sup> ) jusqu'au N° → 51921	repère : W N° PR : 7910022105			Arbre à cames repère: B N° PR : 7910031959 8 culbuteurs N° PR : 7940009124	<b>Ensemble PR</b> N° PR : 95586225 composé de : 1. Arbre à cames ( repère B ) 91510947-80 1. Pignon 91509119-80 1. Excentrique 91509116-80 1. Butée 91509117-80 1. Vis 91509118-80 8. Culbuteurs 7940009124		
	VISA SUPER et VISA SUPER E 7/79→4/81	109-5 (1124 cm <sup>3</sup> ) à partir du N° 51922→ jusqu'au N° → 93400	repère : B N° PR : 7910031959	N° P.R. : 7940009124		<b>Ensemble PR</b> N° PR : 95586226 composé de : 1. Arbre à cames ( repère A ) 91510037-80 1. Pignon 91509119-80 1. Excentrique 91509116-80 1. Butée 91509117-80 1. Vis 91509118-80 8. Culbuteurs 7940009124			
	VISA SUPER et VISA Super E 7/79→3/82 (Suède.NC.ES)	109-5 (1124 cm <sup>3</sup> ) 109-5 Z (Suède) à partir du N° 51922 → jusqu'au N° → 187206						repère : A N° PR : 7700666118	N° P.R. : 7940009124
	VISA Super X et VISA II Super X → 3/82	129-5 (1219 cm <sup>3</sup> ) jusqu'au N° → 18566							
	VISA II Super E VISA Super E 4/81→3/82	109-5E (1124 cm <sup>3</sup> ) 109-5F (1124 cm <sup>3</sup> ) à partir du N° 93401 → jusqu'au N° → 187206	repère : A N° PR : 7700666118	N° P.R. : 7940009124		<b>Ensemble PR</b> N° PR : 95586225 composé de : 1. Arbre à cames ( repère B ) 91510947-80 1. Pignon 91509119-80 1. Excentrique 91509116-80 1. Butée 91509117-80 1. Vis 91509118-80 8. Culbuteurs 7940009124			
<p>3/82 →</p>	VISA II Super E VISA Super E	109-5 F (1124 cm <sup>3</sup> ) à partir du N° 187207 →	repère : A N° PR : 9151003780		<b>Ensemble PR</b> N° PR : 95586225 composé de : 1. Arbre à cames ( repère B ) 91510947-80 1. Pignon 91509119-80 1. Excentrique 91509116-80 1. Butée 91509117-80 1. Vis 91509118-80 8. Culbuteurs 7940009124				
	VISA II Super X	129-5 (1219 cm <sup>3</sup> ) à partir du N° 18567 →	repère : B N° PR : 9151094780			N° P.R. : 7940009124			
	VISA Super E (Suède, NC, ES)	109-5 Z (Suède) 109-5 à partir du N° 187207 →		<b>Ensemble PR</b> N° PR : 95586225 composé de : 1. Arbre à cames ( repère B ) 91510947-80 1. Pignon 91509119-80 1. Excentrique 91509116-80 1. Butée 91509117-80 1. Vis 91509118-80 8. Culbuteurs 7940009124					
	VISA GT VISA Chrono ( XT )	150 B (1360 cm <sup>3</sup> )			repère : C N° PR : 9751100180				
	VISA GT (Suisse-Suède) VISA Chrono (Suisse)	150 Z (1360 cm <sup>3</sup> )	repère : S N° PR : 9151003680	<b>Ensemble PR</b> N° PR : 95586225 composé de : 1. Arbre à cames ( repère B ) 91510947-80 1. Pignon 91509119-80 1. Excentrique 91509116-80 1. Butée 91509117-80 1. Vis 91509118-80 8. Culbuteurs 7940009124					
	VISA Super E (Suisse-Suède)	109 X (1124 cm <sup>3</sup> )	repère : A N° PR : 9151003780		N° P.R. : 7940009124	REPARATION = IDEM 1 <sup>ere</sup> MONTE			

\* Pignon d'entraînement d'arbre à cames spécifique. Décalé de 3° N° PR: 91 510 673 80 Repère : peinture verte.

APPLICATION :  
**TOUS PAYS**  
sauf **SUISSE - SUEDE**

DIFFUSION :  
**TOUS PAYS**

CONCERNE :  
**VISA GT ( VD série VS )**

\_\_\_\_\_

**Allumage - Carburateur**

**N° 4**

Le 18 Juillet 1983

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590**

Depuis **Mai 1983**, ( N° moteur **147 149** ), les réglages de l'allumage et le régime de ralenti sont modifiés.

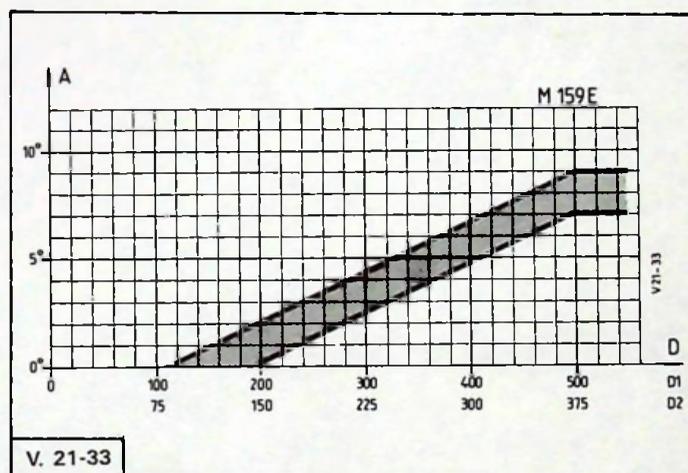
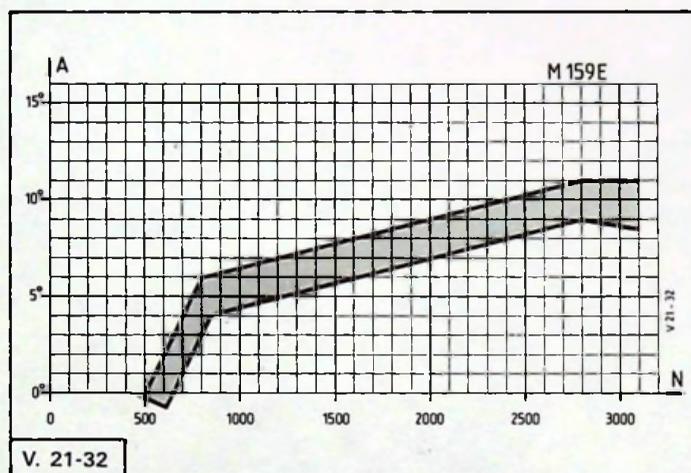
## I. MODIFICATIONS

### Allumage :

- Nouvel allumeur : Références: **DUCELLIER 525442 - BOSCH 0237009029**
- Repère des courbes : **M 159 E.**

**Calage initial : 8° avant le PMH à 850 tr/mn ( au lieu de 0° à 1000 tr/mn ).**

- Nouvelle réglette de calage avec repère 8°.



### Avance centrifuge

### Avance à dépression

Symboles : A : Avance allumeur  
N : Tours / minute allumeur

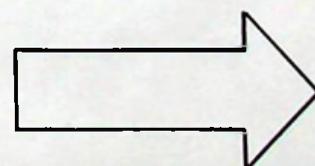
D1 : Avance à dépression en m.bar  
D2 : Avance à dépression en mmHg.

### Carburateur :

**Régime de ralenti :  $850 \begin{smallmatrix} +50 \\ -0 \end{smallmatrix}$  tr/mn ( au lieu de  $950 \begin{smallmatrix} +50 \\ -0 \end{smallmatrix}$  tr/mn )**

### REMARQUE :

Ces nouvelles dispositions permettront, ultérieurement, la suppression des "étouffoirs" sur les carburateurs.



## II. REPARATION

- Les pièces nécessaires à la réparation des véhicules sortis antérieurement à la modification restent disponibles au Département des Pièces de Rechange.
- *En dépannage*, il est possible de monter le nouvel allumeur, avec le repère de courbe M 159 E, à la place de l'ancien, à condition de remplacer la réglette de calage par la nouvelle - Repère 8° - ( voir *Opération VD2. 100-3, page 22 du Manuel de Réparation N° MAN 008572, pour sa mise en place* ). Porter dans ce cas le régime de ralenti à sa nouvelle valeur.

APPLICATION :  
**TOUS PAYS**  
Sauf **SUISSE - SUEDE**

CONCERNE :  
**VISA GT ( VD série VS )**

**N° 5**

DIFFUSION :  
**TOUS PAYS**

**Carburateur**

Le 19 Decembre 1983

*CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590*

Depuis **Septembre 1983** ( N° moteur **194620** ), les carburateurs sont modifiés.

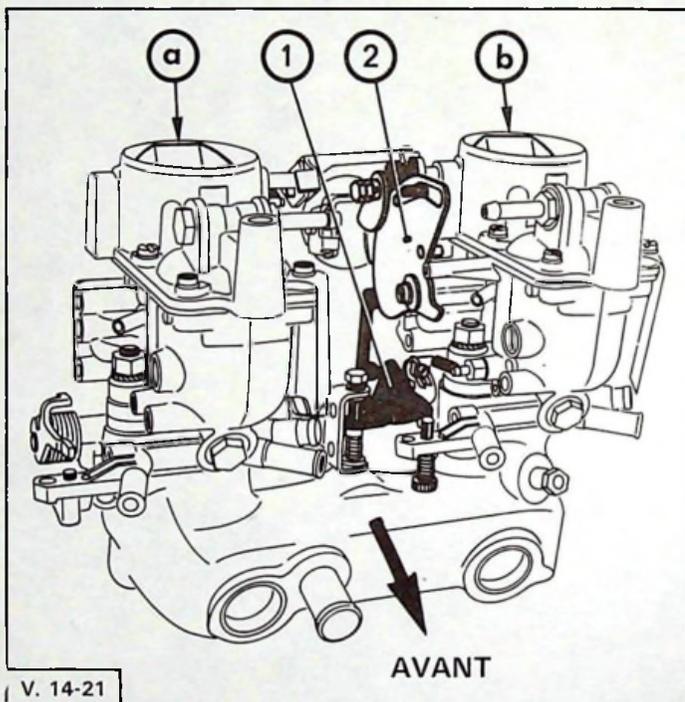
**I. MODIFICATIONS.**

- Partie haute des volets de départ fraisée en (a) et (b). Orifices (3) et (4) supprimés.

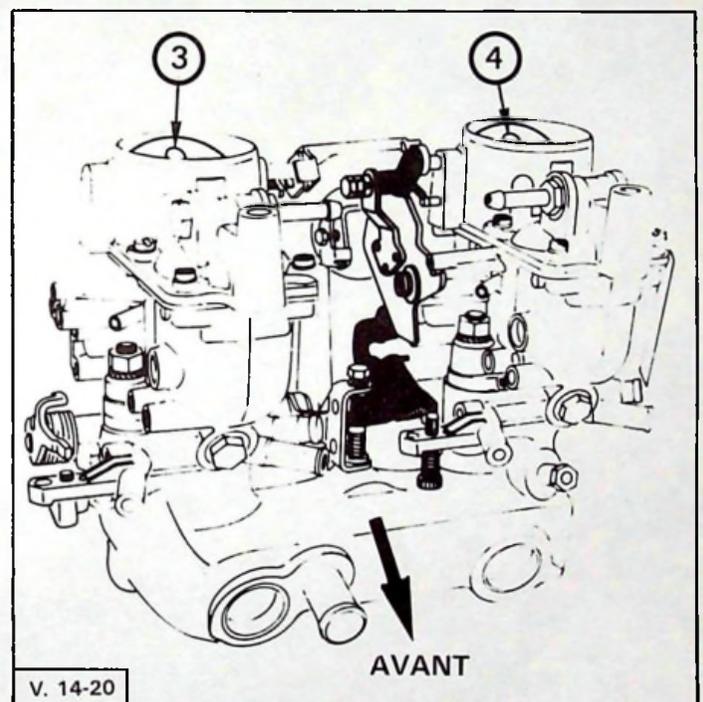
**Carburateur gauche ( Menant ) Rep. 346 :**

Commande de starter : Nouvelle cinématique - Nouvelle came (2)

Nouvelle commande d'entrebâillement du papillon des gaz (1).



NOUVELLE DISPOSITION



ANCIENNE DISPOSITION

**II. PIECES DE RECHANGE.**

Désignation des Pièces nouvelles	N° P.R.
Carburateur Gauche Rep. 346 .....	97 518 085
Carburateur Droit Rep. 347 .....	97 518 086

**III. REPARATION.**

A épuisement des stocks, le Département des Pièces de Rechange ne fournira plus que les nouveaux carburateurs en remplacement des anciens. Les carburateurs sont interchangeable séparément. Les pièces de détail de l'ancienne solution restent disponibles.

APPLICATION :

**TOUS PAYS**

CONCERNE :

**VISA TOUS TYPES**

**N° 6**

DIFFUSION :

**TOUS PAYS**

**CARBURATION :  
COMMANDES D'ACCELERATEUR**

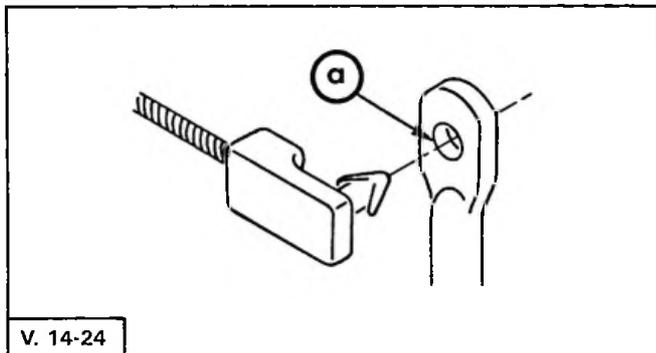
Le 1<sup>er</sup> Février 1984

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590

Depuis Novembre 1983, les commandes d'accélérateur sont modifiées.

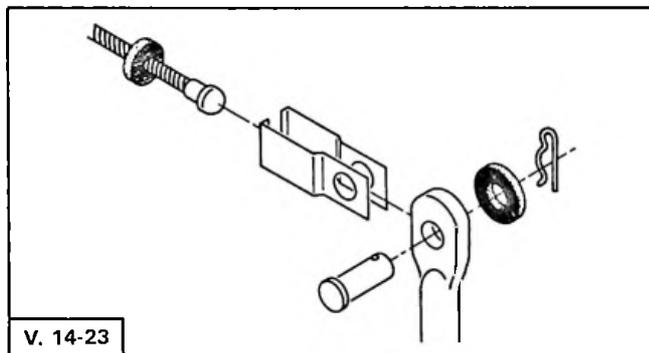
### I. MODIFICATIONS ( VISA TOUS TYPES ).

- Nouveau câble d'accélérateur : Nouvel accrochage côté pédale, du type harpon.
- Nouvelle pédale : Nouvelle forme - Augmentation du diamètre du trou dans la tige en « a » (  $\phi = 6 \text{ mm}$  au lieu de  $\phi = 5 \text{ mm}$  ).



V. 14-24

NOUVELLE DISPOSITION



V. 14-23

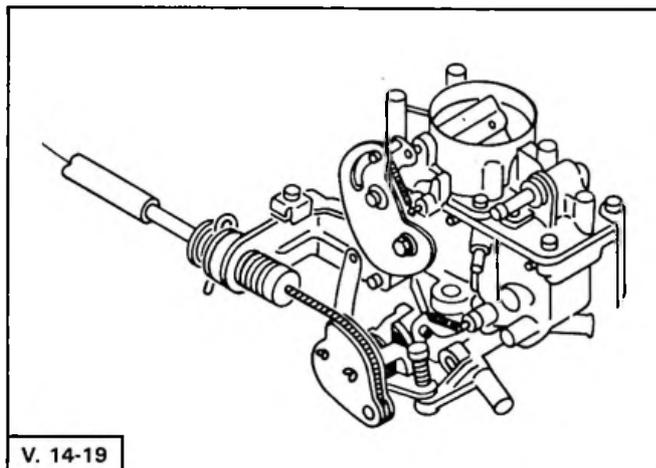
ANCIENNE DISPOSITION ( Rappel )

### II. MOTORISATION « Quatre cylindres ».

Modifications complémentaires :

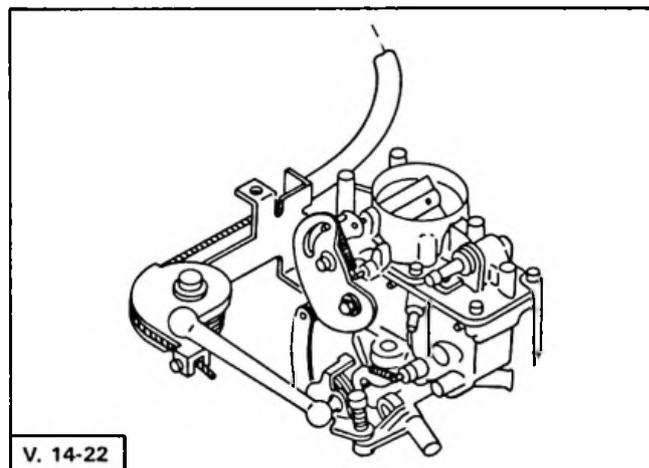
#### 1. VISA 11 E et VISA 11 RE ( 1124 cm<sup>3</sup> ) :

- Câble rallongé, agissant directement sur le papillon des gaz du carburateur.
- Carburateur modifié par le montage d'une came en bout d'axe.
- Nouvelle patte d'arrêt de gaine avec douille et agrafe de réglage.



V. 14-19

NOUVELLE DISPOSITION

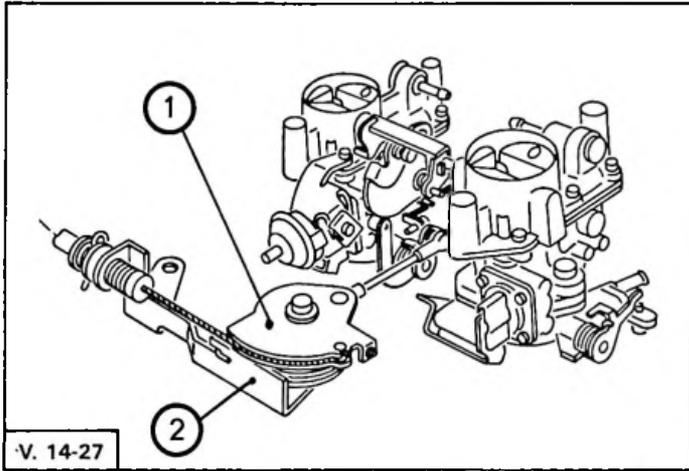


V. 14-22

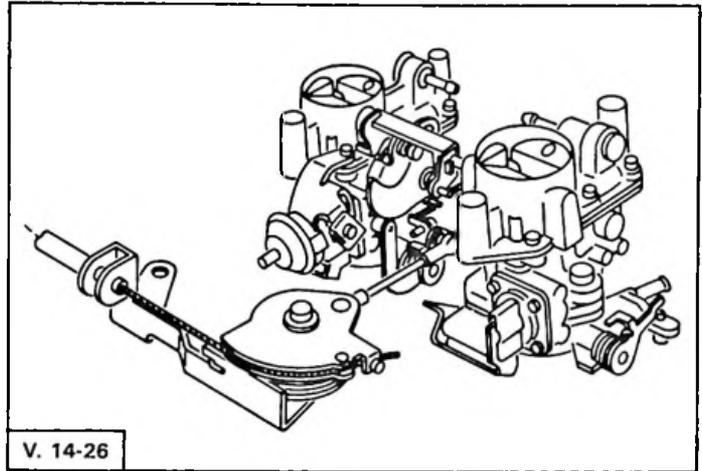
ANCIENNE DISPOSITION ( Rappel )

## 2. VISA GT ( 1360 cm<sup>3</sup> ) :

- Nouvel accrochage du câble sur le renvoi ① ( sauf Suisse - Suède ).
- Nouvelle patte d'arrêt de gaine ② à gros diamètre, avec douille et agrafe de réglage sur culasse ( sauf Suisse - Suède ).



NOUVELLE DISPOSITION



ANCIENNE DISPOSITION ( Rappel )

## III. PIÈCES DE RECHANGE.

Désignation des pièces nouvelles	Numéros P. R.
Pédale d'accélérateur .....	95 595 355
Pédalier D. à D. ( bicylindre ) .....	95 601 020
Pédalier D. à D. ( quatre cylindres ) .....	95 600 273
Câble d'accélérateur ( bicylindre ) long. = 617 mm .....	95 496 852
Câble d'accélérateur D. à D. ( bicylindre ) long. = 847 mm .....	95 496 856
Câble d'accélérateur ( quatre cylindres 1124 cm <sup>3</sup> ) long. = 595 mm .....	95 496 866
Câble d'accélérateur D. à D. ( quatre cylindres 1124 cm <sup>3</sup> ) long. = 480 mm ...	95 496 867
Câble d'accélérateur ( quatre cylindres 1360 cm <sup>3</sup> ) long. = 1195 mm ....	95 496 861
Carburateur Rep. 341 ( quatre cylindres 1124 cm <sup>3</sup> ) .....	95 600 270
Carburateur Rep. 355 - SUISSE - SUEDE ( quatre cylindres 1124 cm <sup>3</sup> )	91 516 512
Patte d'arrêt de gaine ( quatre cylindres 1360 cm <sup>3</sup> ) .....	91 513 323

## IV. REPARATION.

Les pièces nécessaires à la réparation des anciennes dispositions restent disponibles au Département des Pièces de Rechange.

APPLICATION :

**TOUS PAYS**

CONCERNE :

**VISA 4 cylindres essence**

**N° 7**

DIFFUSION :

**TOUS PAYS**

**MOTEURS RENOVES**

Le 17 Mai 1984

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590**

Depuis **Décembre 1983**, le Département des Pièces de Rechange, propose des moteurs rénovés (  $1124\text{ cm}^3$  -  $1219\text{ cm}^3$  et  $1360\text{ cm}^3$  ) pour VISA

**I. PARTICULARITES :**

La gamme de rénovation prévoit, en fonction de l'état de surface du plan de joint de la culasse, une possibilité de rectification diminuant l'épaisseur de 0,20 mm.

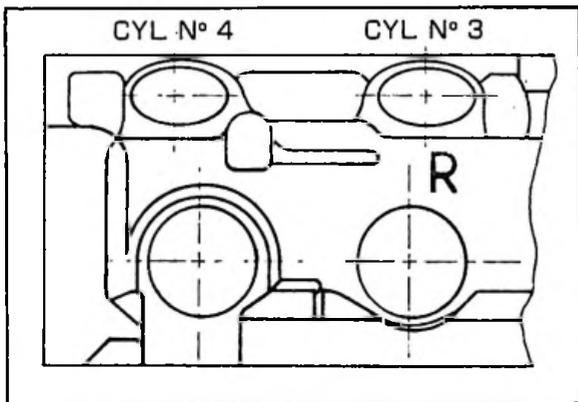
Un joint nouveau, plus épais, compense la partie rectifiée ( l'augmentation de l'épaisseur est réalisée par un feuillard zingué de 0,20 mm pris en sandwich dans le joint ).

**II. IDENTIFICATION :**

<b>ATTENTION</b>	Joint de culasse plus épais de +0,2mm
<b>CAUTION</b>	Cylinder head gasket thickness increased by 0,2mm
<b>ACHTUNG</b>	Dicke der Zylinderkopfdichtung wird um 0,2mm erhöht
<b>CUIDADO</b>	Junta de tapa de cilindros mas espeso de 0,2mm

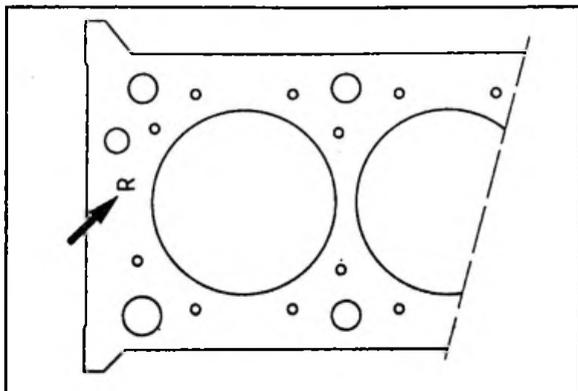
**1. Moteur :**

Les moteurs rénovés, avec culasse rectifiée, sont repérés d'une étiquette autocollante sur le couvercle-culasse, rappelant la spécificité du joint.



**2. Culasse :**

Les culasses rectifiées sont repérées d'une lettre "R" frappée à froid à la hauteur du puits de bougie du cylindre N° 3.



**3. Joint de culasse :**

Le joint de culasse "cote réparation" est repéré d'une lettre "R" → frappée à froid sur une face

## III. PIECES DE RECHANGE :

DESIGNATION DES PIECES NOUVELLES	N° P.R.
Joint de culasse ( <i>pour moteurs rénovés avec culasse rectifiée</i> ). . . . .	94 56 000 224

## IV. REPARATION :

Lors de l'échange d'un joint de culasse sur moteur rénové avec culasse rectifiée, il est impératif de monter le joint spécifique.

APPLICATION :

**TOUS PAYS**

CONCERNE :

**MOTEUR 652 cm<sup>3</sup>**

**N° 8**

DIFFUSION :

**TOUS PAYS**

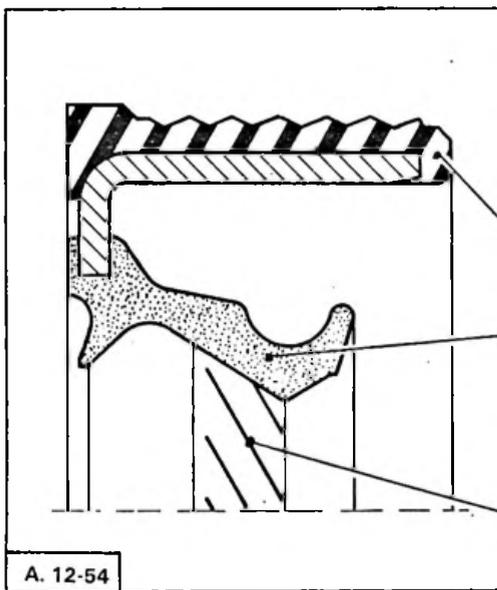
**Étanchéité arrière du vilebrequin**

Le 17 Mai 1984

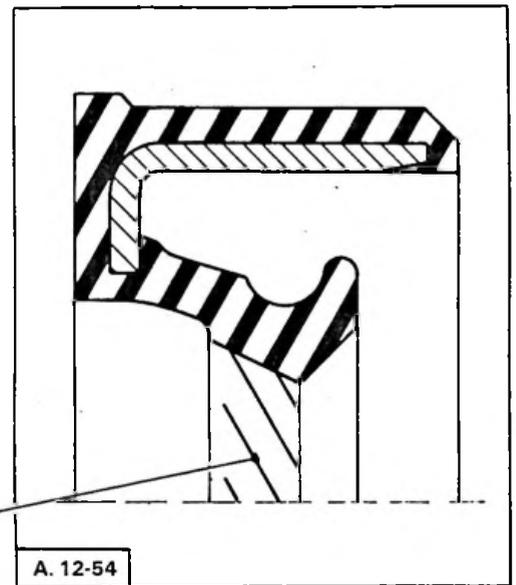
*CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590*

Depuis Avril 1984, ( N° moteur : 0013040 971 ), l'étanchéité du palier arrière du vilebrequin est modifiée :

- Nouvelle bague d'étanchéité [ bi-matière, double lèvre et turbine intégrée sur la lèvre intérieure ].
- Suppression de la micro-turbine sur la portée du vilebrequin.



[ Section ]  
**NOUVELLE BAGUE D'ÉTANCHEITE**



[ Section ]  
**ANCIENNE BAGUE D'ÉTANCHEITE**  
( Rappel )

bi-matière

Turbine intégrée

**PIECES DE RECHANGE :**

DESIGNATION DES PIECES NOUVELLES	N° P.R.
Bague d'étanchéité .....	95 496 849

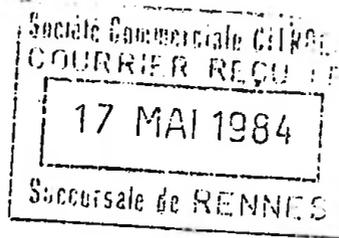
**REPARATION :**

La nouvelle bague d'étanchéité se monte indifféremment sur vilebrequin avec ou sans micro-turbine. A épuisement des stocks, le Département des Pièces de Rechange ne fournira plus que la nouvelle bague d'étanchéité.

Le montage de l'ancienne bague d'étanchéité ( N° PR 26 126 779 ) sur vilebrequin sans micro-turbine est prohibé.

La gamme de montage de la bague d'étanchéité est inchangé.

<b>CITROËN</b> SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	<b>INFO'RAPID</b>	<b>VISA</b> (1)
Responsables des Ateliers  CE - SUCC - FILIALES	CONCERNE: VISA Diesel  Etanchéité du couvre-culasse	N° 9  Le, 11 Mai 1984.
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590		



INCIDENT : Fuite d'huile par le joint de couvre-culasse sur des véhicules dont le numéro moteur est inférieur à 1 CV 13 - 003513.

CAUSE : Géométrie défectueuse du couvre-culasse.

REMEDE : Remplacer le couvre-culasse.

Références P.R. :

- Couvre-culasse : 95 599 497  
 - Joint : 93 501 444

**CITROËN**SERVICES A LA CLIENTELE  
Département Technique Après-Vente**NOTE TECHNIQUE****VISA****1**

APPLICATION :

**TOUS PAYS**

CONCERNE :

**MOTEUR 4 cylindres ESSENCE****N° 10**

DIFFUSION :

**TOUS PAYS****Étanchéité du couvre-culasse**

Le 17 Mai 1984

*CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590*

Depuis Mai 1984, l'étanchéité du couvre-culasse des véhicules VISA essence à motorisation quatre cylindres est modifiée.

Moteur N°	870954	( 954 cm <sup>3</sup> )	VISA 10 E
	404376	( 1124 cm <sup>3</sup> )	VISA 11 E et VISA 11 RE
	279679	( 1360 cm <sup>3</sup> )	VISA GT

**MODIFICATION :**

- Nouveau joint

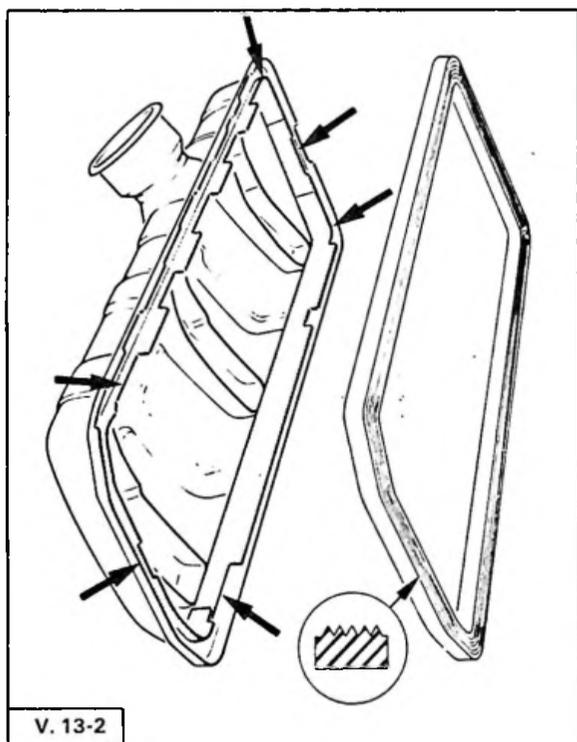
: Epaisseur augmentée ( 1 mm environ ).

Augmentation du nombre de stries ( cinq au lieu de trois ).

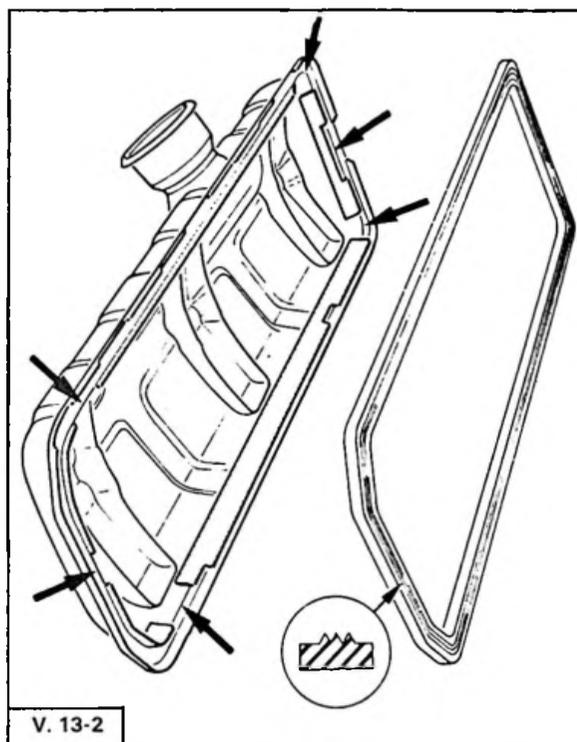
- Couvre-culasse modifié

: Réhaussement du trottoir extérieur.

Barrettes de maintien latérales intérieures ( → ) remplacées par une bande continue.



NOUVELLE DISPOSITION



ANCIENNE DISPOSITION ( Rappel )

**PIECES DE RECHANGE :**

DESIGNATION DES PIECES NOUVELLES	N° P. R.
Joint de couvre-culasse .....	91 517 355
Couvre-culasse ( avec joint ) .....	79 46 004 637

**REPARATION :**

- Le nouveau joint se monte indifféremment sur le nouveau ou l'ancien couvre-culasse.

- Le montage d'un ancien joint sur le nouveau couvre-culasse est **prohibé**.

- A épuisement des stocks, le Département des Pièces de Rechange ne fournira plus que le nouveau joint et le nouveau couvre-culasse, en remplacement des anciens.

<b>CITROËN</b> SERVICES A LA CLIENTÈLE Département Technique Après-Vente	JUN 1984 <b>INFO'RAPID</b>	<b>VISA</b> <span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 5px;">1</span>
Responsables des Ateliers	CONCERNE <b>VISA DIESEL</b>	N° 11
CE - SUCC - FILIALES	Etanchéité de la plaque de fermeture sur carter-cylindre	Le, 5 Juin 1984.
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590		

CONCERNE : Véhicules Numéros moteur 1 CV 13 006169 à 1 CV 13 007549 inclus.

INCIDENT : Mauvaise étanchéité de la plaque de fermeture (1) (circuit d'eau) sur carter-cylindre.

CAUSE : Joint caoutchouc défectueux.

REMEDE : Remplacer le joint (Référence P.R. : 93 501 396).

IMPORTANT

Cette opération est à effectuer avant la livraison du véhicule (lors de la P.V.N.) ou, au plus tard, à la révision aux 1000 km, sur tous les véhicules dont les numéros moteur sont compris dans la "fourchette" ci-dessus.

NOTA : Les moteurs dont la tubulure d'admission porte une touche de peinture blanche ou bleue sont "conformes", donc non concernés par cette Note.

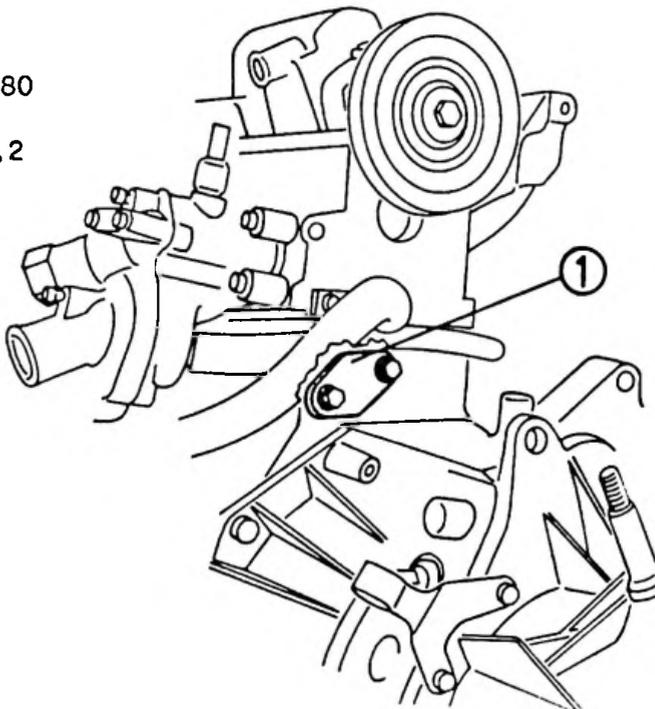
Messieurs les Concessionnaires, Témoins et Non Témoins, porteront cette intervention sur un Appel en Garantie, par véhicule, en indiquant dans la case "Remarques du Réparateur" :

OPERATION CLOTILDE N° 014600

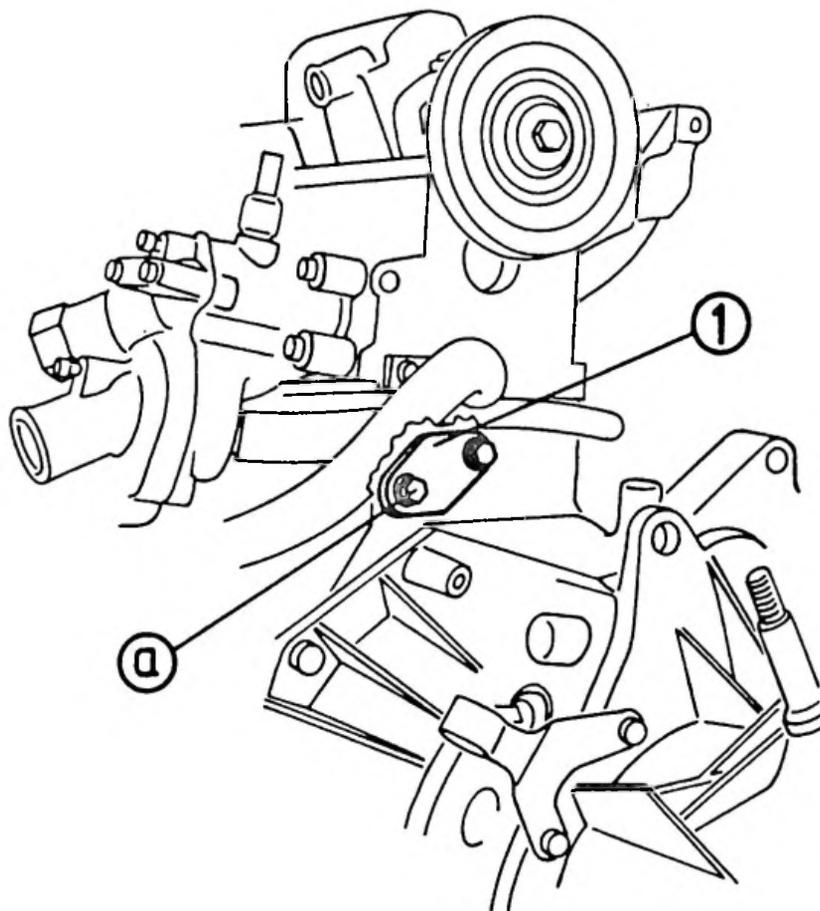
N° du moteur concerné :

Temps facturable : 0 H. 80

Mode opératoire : voir p.2



- Déconnecter la batterie.
- Vidanger le circuit de refroidissement, par le bouchon de vidange du radiateur côté gauche, dans un récipient propre.
- Déposer l'ensemble filtre à air et manchons.
- A l'aide d'un chiffon, protéger la zone de travail pour éviter un éventuel écoulement d'eau dans l'embrayage.
- Déposer la plaque de fermeture (1) et son joint.
- Poser la plaque de fermeture avec son nouveau joint, mettre en place les deux vis de fixation, en commençant par la vis (a) (serrage : 0,5 à 0,6 m.daN).
- Remonter, puis effectuer le remplissage et la purge du circuit de refroidissement en utilisant le liquide prélevé lors de la vidange, compléter si nécessaire.  
Pour cette opération, consulter la Note Technique VISA (O) N° 11, page 4.



APPLICATION :  
**TOUS PAYS**  
sauf **SUISSE – SUÈDE**

CONCERNE :  
**VISA GT**

**N° 12**

DIFFUSION :  
**TOUS PAYS**

**CARBURATION**  
Nouveaux carburateurs **WEBER**

Le,30 Avril 1985

*CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590*

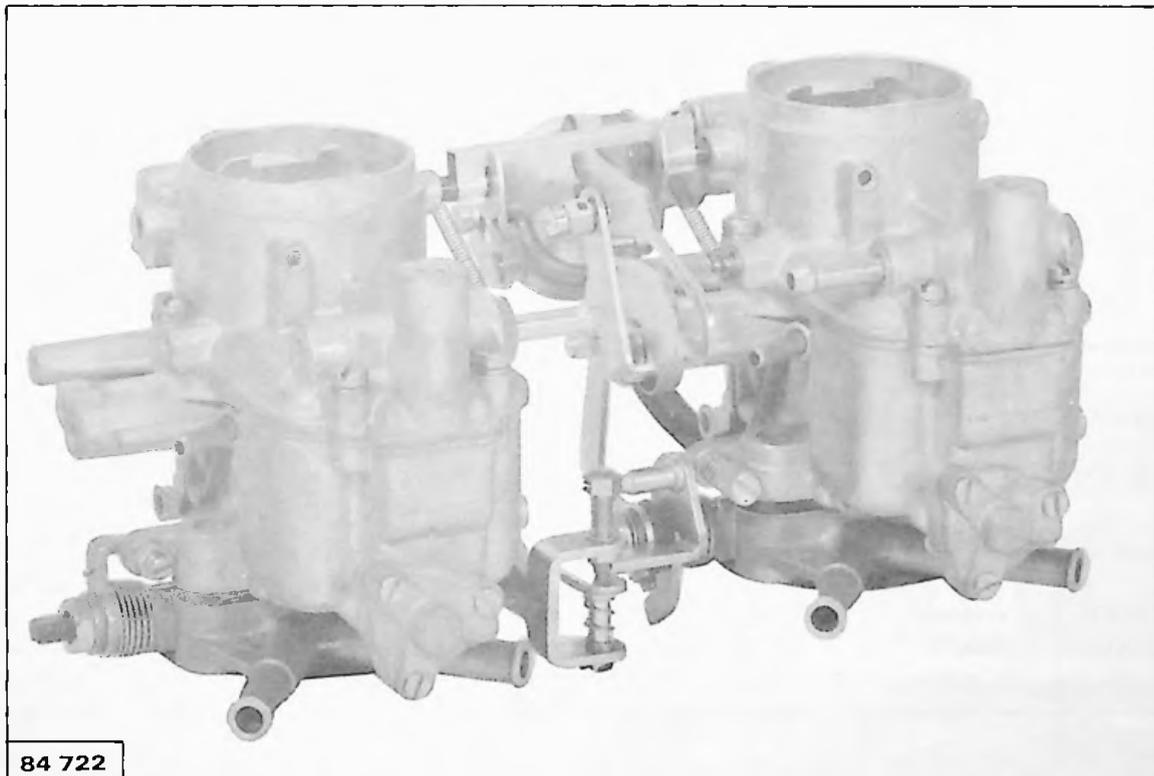
Depuis **Février 1985** (N° moteur 466069) les véhicules VISA GT sont équipés de nouveaux carburateurs :

**WEBER type 35 IBSH**, en remplacement des carburateurs **SOLEX type 35 BISA 8**.

Carburateur menant : repère 20

Carburateur mené : repère 21.

**DESCRIPTION :**

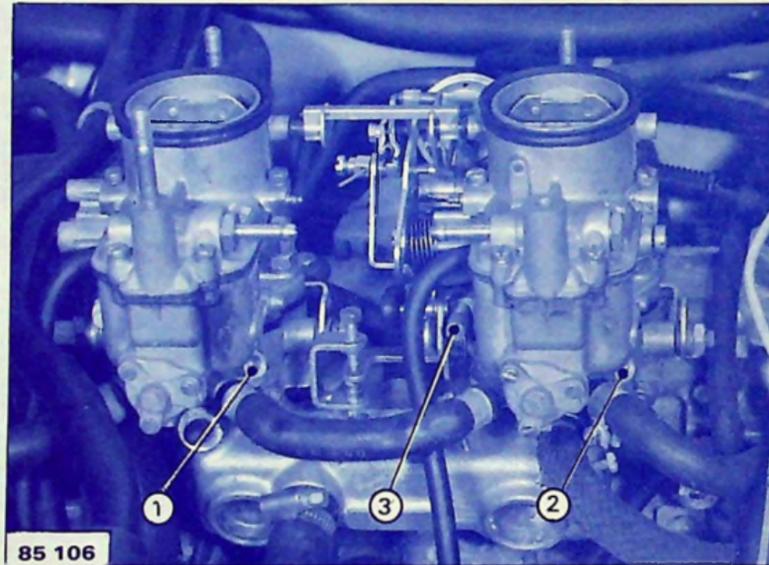


- Carburateurs inversés, simple corps, à commandes synchronisées.
- Circuit de ralenti avec vis de richesse et vis de butée de papillon.
- Volet de départ à froid à commande manuelle.
- Dispositif d'Ouverture du Volet Après Départ (OVAD).
- Pompe de reprise commandée par came.
- Enrichisseur pneumatique sur circuit de ralenti (*amélioration de la progressivité, du ralenti à l'amorçage du gicleur principal*).
- Econostat.

**CARACTÉRISTIQUES :**

DÉSIGNATION	VALEUR
Buse .....	Ø = 26 mm
Gicleur principal .....	130
Ajutage d'automatisme .....	165
Tube d'émulsion .....	F 104
Gicleur de ralenti .....	45
Injecteur de pompe de reprise .....	45
Pointeau .....	150
Réglage du flotteur .....	9 mm

**RÉGLAGE DU RALENTI :**



(1) et (2) vis de richesse

(3) vis de ralenti

MOTEUR Carburateur	Vitesse ralenti en tr/mn	Teneur CO %	Teneur CO <sub>2</sub> %	Entrebâillement du volet de départ par la capsule de dénoyage (OVAD)	Ouverture positive du papillon, volet de départ fermé (OP)
<b>150 B</b> WEBER 35 IBSH 20 et 21	850 <sup>+50</sup> <sub>0</sub> tr/mn	1,5 à 2,5 %	>10	3,25 mm	0,40 mm à 20°C.

*Conditions préalables :*

- Moteur chaud, attendre l'enclenchement puis l'arrêt du motoventilateur.

**Réglage à l'aide de l'analyseur de CO :**

- Amener le régime moteur à 850 tr/mn : vis (3).
- Régler la richesse CO = 1,5 à 2,5 % par action équilibrée sur les deux vis (1) et (2).
- Ramener le régime moteur à 850<sup>+50</sup> tr/mn
- Contrôler la valeur de CO.

**Réglage sans analyseur (dépannage) :**

- Rechercher le régime maxi, par action équilibrée sur les deux vis (1 et 2).
- Ramener le régime moteur à 900 tr/mn : vis (3).
- Recommencer les opérations précédentes.
- Amorcer une baisse du régime de 20 à 30 tr/mn, en vissant de la même valeur les vis de richesse (1) et (2).

**NOTA :** L'accès au bouchon d'inviolabilité du carburateur droit nécessite la dépose de la coiffe. Dans le cas d'une impossibilité du réglage du ralenti, effectuer le réglage de la synchronisation.

**CONTRÔLE ET RÉGLAGE DE LA SYNCHRONISATION :**

*Conditions préalables :*

- Moteur chaud, attendre l'enclenchement puis l'arrêt du motoventilateur.
- Coiffe des carburateurs déposée.
- Vis de richesse (1) et (2) pré-réglées (serrer à fond sans forcer puis desserrer de 4 tours chaque vis).

1<sup>re</sup> Méthode

2<sup>e</sup> Méthode

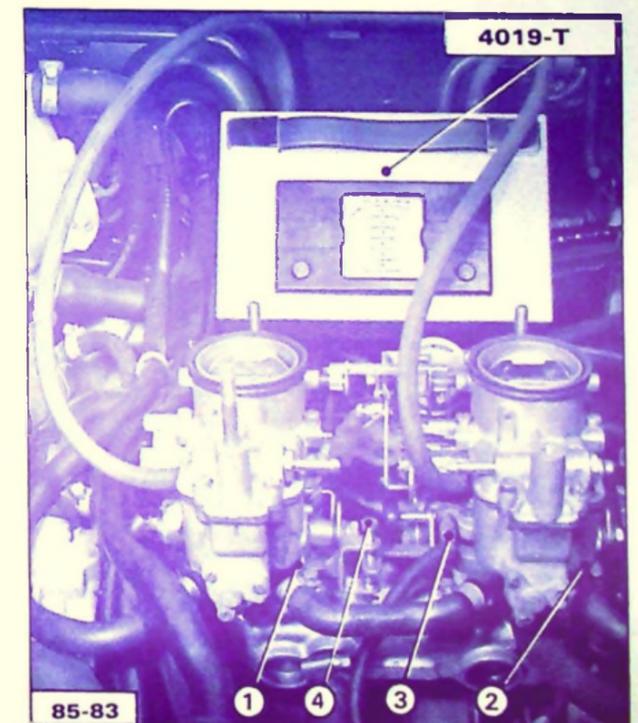
Utiliser le synchrotest N° 3097-T

Amener le régime moteur à 900 tr/mn : vis (3).

Utiliser le dépressiomètre N° 4019-T

Brancher les tubes aux prises d'avance à dépression.

Amener le régime moteur : vis (3), afin d'obtenir une déviation d'aiguille.



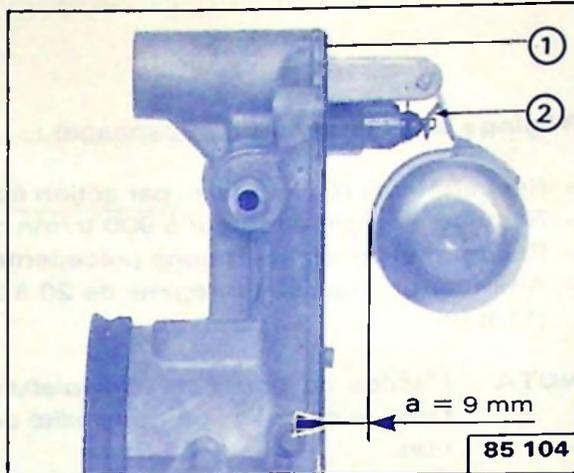
- Comparer les valeurs de dépression de chaque carburateur et égaliser en agissant sur la vis (4).
- Effectuer le **réglage du ralenti**.

**CONTRÔLE ET RÉGLAGE DES FLOTTEURS :**

- Dessus de cuve tenu verticalement, avec joint papier (1) en place.
- Languette (2) en appui sur la bille sans l'enfoncer :

$a = 9 \text{ mm}$

- Régler, si nécessaire, par déformation de la languette (2),



**CONTRÔLE ET RÉGLAGE DE L'OUVERTURE DU VOLET APRÈS DÉPART :**

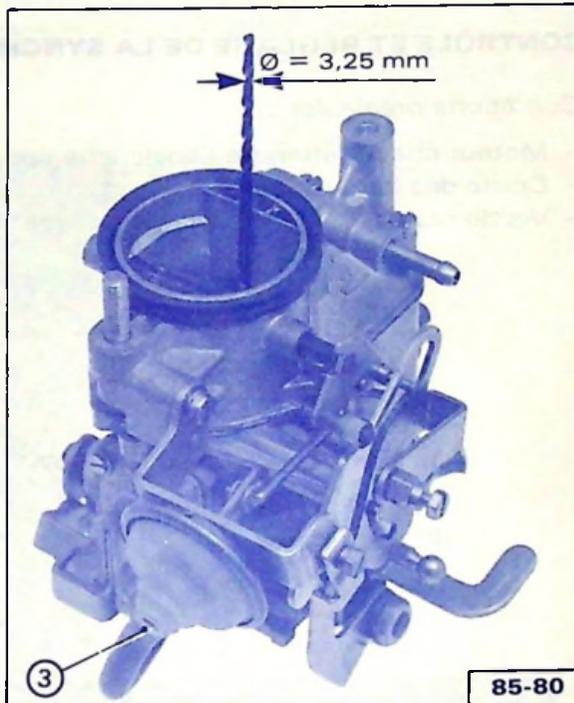
(OVAD pneumatique)

A effectuer :

- Soit sur voiture moteur tournant,
- Soit carburateur déposé avec pompe à dépression (400 mmHg).
- Fermer le volet de départ.
- Mesurer l'ouverture du volet à l'aide d'un foret :

$OVAD = 3,25 \text{ mm}$

- Régler, si nécessaire, par la vis butée (3).

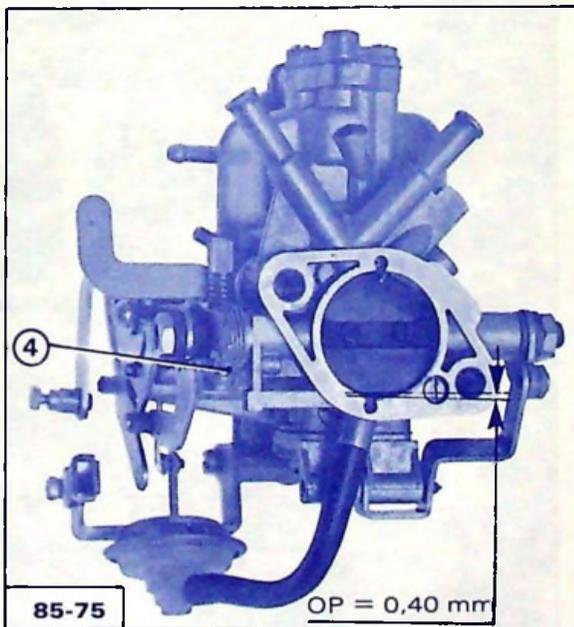


**CONTRÔLE ET RÉGLAGE DE L'OUVERTURE POSITIVE (OP) :**

- Fermer le volet de départ.
- Mesurer l'ouverture du papillon :

$OP = 0,40 \text{ mm}$

- Régler, si nécessaire par la vis butée (4).



**PIÈCES DE RECHANGE :**

DÉSIGNATION DES PIÈCES NOUVELLES	N° P.R.
Carburateur menant (gauche) repère 20 .....	97 522 927
Carburateur mené (droit) repère 21 .....	97 522 928

**RÉPARATION :**

Les nouveaux carburateurs WEBER se montent en lieu et place des anciens SOLEX.

APPLICATION :  
**ALLEMAGNE - AUTRICHE**

CONCERNE :  
**VISA 2 cylindres**  
**MOTEUR**  
**Règlementation anti-pollution**

**N° 13**

DIFFUSION :  
**TOUS PAYS**

Le 16 Septembre 1985

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **CLASSEUR DE NOTES N° MAN 008590**

Depuis Juillet 1985, les véhicules **VISA 2 cylindres** commercialisés en ALLEMAGNE et AUTRICHE sont équipés d'une nouvelle motorisation.

**CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES :**

- Appellation commerciale ..... VISA et VISA CLUB
- Désignation aux Mines ..... VD, série VF
- Symbole usine (type garantie) ..... VF

**PARTICULARITÉS**

**MOTEUR :**

Moteur fonctionnant à l'**essence sans plomb** (et ordinaire) : rapport volumétrique diminué ( $\rho = 8,4/1$  au lieu de  $9,5/1$ ) obtenu par modification des pistons.

- Moteur ..... V 06/665, en remplacement de V 06/644
- Alésage ..... 77 mm.
- Course ..... 70 mm.
- Cylindrée ..... 652 cm<sup>3</sup>.
- Carburant ..... Essence sans plomb | Essence ordinaire
- Indice d'octane recommandé (RON) ..... 91 mini | 89 mini
- Puissance (CEE) ..... 23,8 kw ] à 5250 tr/mn
- Puissance (DIN) ..... 33 CV ]
- Couple (CEE) ..... 4,8 m.daN à 3750 tr/mn
- Vitesse de rotation maximale ..... 6000 tr/mn

**Nota :** Depuis l'origine, les moteurs 652 cm<sup>3</sup> sont équipés de sièges de soupapes d'admission et d'échappement en acier.

**CARBURATION (inchangée) :**

Moteur Carburateurs	Vitesse de ralenti	Teneur CO	Teneur CO <sub>2</sub>
V 06/665 WEBER 32/34 DMTC W 120-50	800 ± 50 tr/mn	0,8 à 1,2 %	9 %

**PIECES DE RECHANGE :**

Désignation des pièces nouvelles	N° P.R.
— Moteur neuf V 06/665 (spécifique AO et AT) .....	95 616 772
— Jeu de cylindres - pistons ( $\rho = 8,4/1$ ) .....	95 616 773

<b>CITROËN</b> SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	<b>NOTE TECHNIQUE</b>	<b>VISA</b> (1)
APPLICATION : <b>TOUS PAYS</b>	CONCERNE : <b>VISA DIESEL          C.15 DIESEL</b> <hr/> <b>Injection ROTO-DIESEL</b>	<b>N° 14</b>
DIFFUSION : <b>TOUS PAYS</b>		Le 28 Novembre 1985
<i>CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590</i>		

Depuis **SEPTEMBRE 1985 (Numéro moteur : 1 CV 13 082 307)**, les moteurs Diesel à injection ROTO-DIESEL sont équipés de nouveaux injecteurs.

PORTE-INJECTEUR RÉFÉRENCE	INJECTEUR	
	RÉFÉRENCE	TARAGE ( <i>inchangé</i> )
LCR 6730 705 <b>C</b>	RDN OSDC 6850 <b>C</b>	115 ± 5 bars

**PIECES DE RECHANGE :**

DESIGNATION DES PIECES NOUVELLES	N° P.R.
Jeu de 4 injecteurs	93 510 494

**RÉPARATION :**

- Sur un même moteur le **panachage** des anciens et nouveaux injecteurs est **prohibé**.
- Des nouveaux injecteurs peuvent être montés sur un ancien moteur en remplacement des injecteurs RDN OSDC 6850 **B**.

**Couples de serrage (*rappel*) :**

- Porte-injecteur sur culasse : **9 m.daN**
- Injecteur sur porte injecteur : **13 m.daN**
- Raccord sur porte-injecteur : **2 m.daN**

APPLICATION :  
**TOUS PAYS**

CONCERNE :

**VISA DIESEL  
C.15 DIESEL**

**N°15**

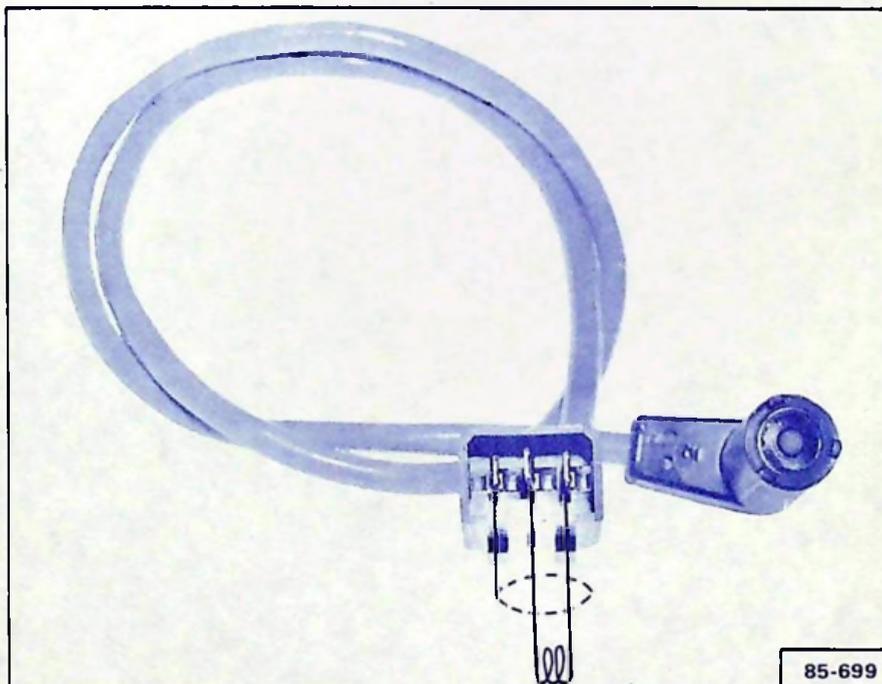
DIFFUSION :  
**TOUS PAYS**

**Prise diagnostic**

Le 28 Novembre 1985

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590**

Depuis **Juillet 1985 (N° Moteur 1 CV 13 080 992)** la prise diagnostic 12 voies (5 utilisées) est remplacée par un connecteur 3 voies relié au capteur PMH.  
Le connecteur est maintenu sur la culasse par une bride.



**PIÈCES DE RECHANGE**

DÉSIGNATION DES PIÈCES NOUVELLES	N° P.R.
– Capteur (avec connecteur 3 voies) .....	91 537 676
– Bride de maintien .....	95 585 426

A épuisement des stocks, le Département des Pièces de Rechange ne fournira plus que le nouveau capteur.

**RÉPARATION**

- Lors du montage d'un nouveau capteur, il est nécessaire d'attacher le connecteur.
- Le **raccordement** du connecteur 3 voies aux appareils de contrôle existants est possible en se procurant un "**faisceau intermédiaire**" auprès des fournisseurs d'appareils.

**CORRECTIF A LA NOTE TECHNIQUE VISA ① n° 14 :**

**PIÈCES DE RECHANGE**, au lieu de : Jeu de 4 injecteurs,.....N° 93 510 494,  
**lire :** (1) Injecteur (conditionnés par 4), N° 93 510 494.



CITROËN  
SERVICES A LA CLIENTÈLE  
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

# INFO'RAPID

# VISA

# 1

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

VISA GTi

Injection - Réglage ralenti

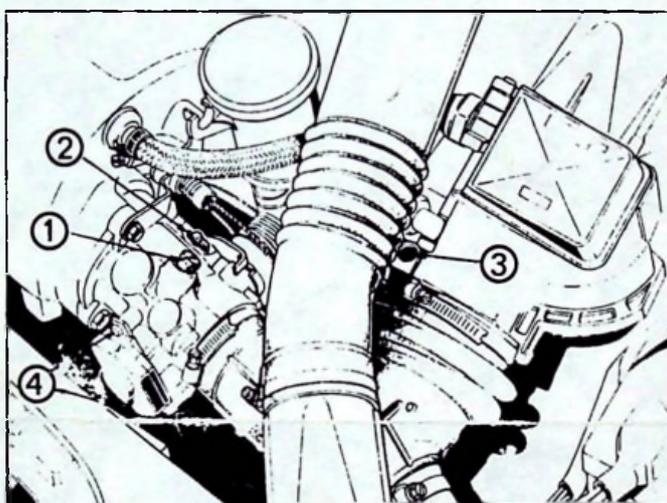
N° 16

Le 22 Mai 1986.

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS :

RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590

- INCIDENT : Le moteur cale au ralenti.  
CAUSE : Mauvais réglage du ralenti.  
REMEDE : Régler le ralenti ( 900 tr/mn - CO à 900 tr/mn = 1 % )



V14-37

28. MAI 1986

- Conditions de réglage :

- Allumage en état et réglé correctement.
- 30° à 3 000 tr/mn ou 10° à 850 tr/mn dans le cas d'incident au régime de ralenti. (capsule d'avance à dépression débranchée).
- Filtre à air propre.
- Moteur chaud (attendre l'arrêt du moto-ventilateur).

- Réglage de la vis butée de papillon :

- Desserrer les 2 vis (4).
- Serrer à fond la vis d'air de ralenti (1).
- Faire tourner le moteur à 650 tr/mn en agissant sur la vis butée de papillon (2).
- Régler le CO entre 1 et 2 % en agissant sur la vis (3) (clé allen de 5 mm).
- Poser la coiffe d'inviolabilité sur la vis butée de papillon.

- Réglage du contacteur sur axe de papillon :

- Déconnecter la câblerie électrique du contacteur.
- Brancher un ohmmètre sur les bornes 18 et 2 du contacteur.
- Faire tourner le corps du contacteur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que l'ohmmètre indique "0" (contact fermé).
- Serrer les 2 vis (4).

- Réglage du régime de ralenti et de la richesse :

- Régler le ralenti à 900 tr/mn en agissant sur la vis (1).
- Ramener la teneur du CO à 1 % en agissant sur la vis (3)
- Agir alternativement sur la vis (1) et (3) pour obtenir les valeurs ci-dessus.
- Le CO 2 doit être > à 10 %.
- Poser le bouchon d'inviolabilité sur la vis de richesse (3) N° P.R. : 91 517 208



CITROËN  
SERVICES A LA CLIENTÈLE  
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

# NOTE TECHNIQUE

# VISA 1

APPLICATION :  
**TOUS PAYS**

CONCERNE :  
**VISA 4 CYLINDRES**  
**Évolution moteurs**

**N° 17**

DIFFUSION :  
**TOUS PAYS**

Le 30 Mai 1986

**CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590**

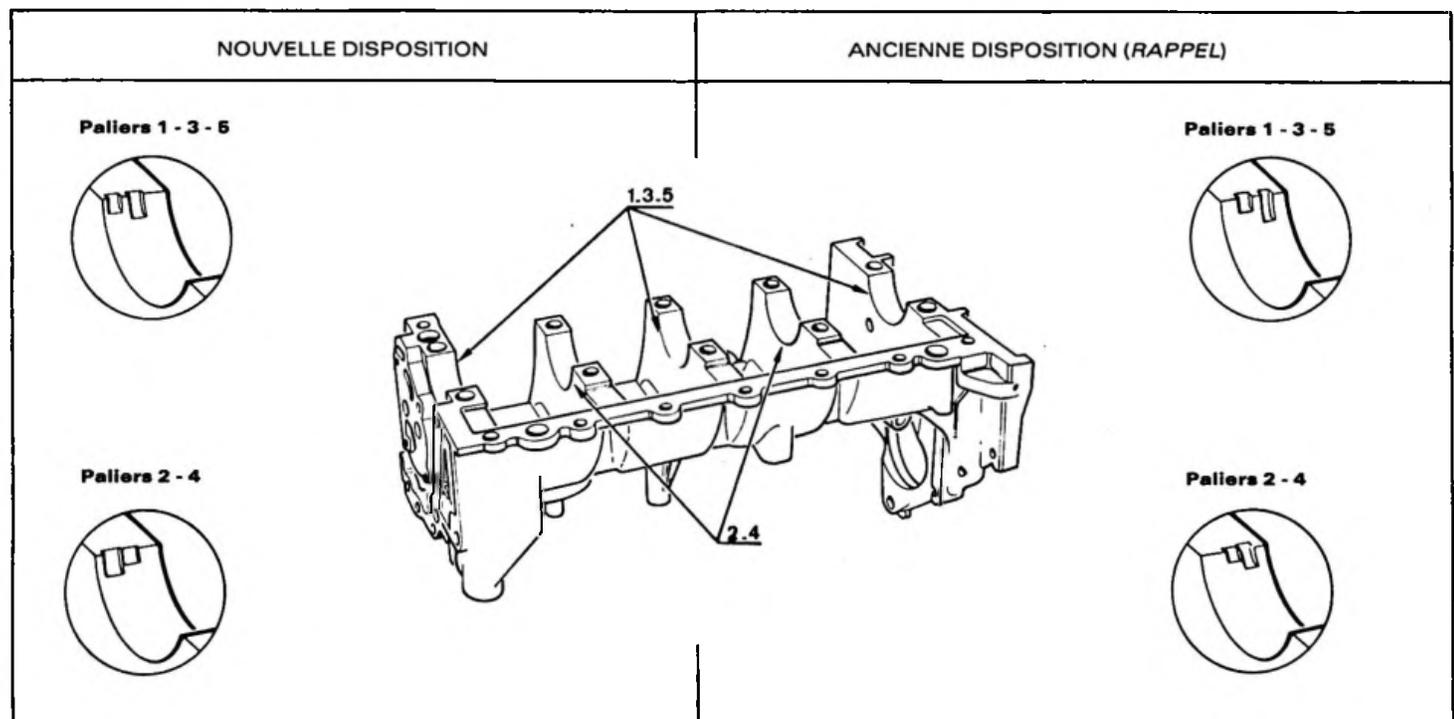
Depuis **Décembre 1985**, les moteurs des VISA 4 cylindres sont modifiés.

**MODIFICATIONS : Carter cylindres – Coussinets de ligne d’arbre – Culasse – Joint de culasse :**

TYPE VÉHICULE	TYPE MOTEUR	N° DE DÉPART
VISA 10 E	108 C (type XV8) (954 cm <sup>3</sup> )	950 191
VISA 11 E – VISA 11 RE C. 15 E	109 5F – 109 X 109 K – 109 L 109 P (type XW7) (1 124 cm <sup>3</sup> )	500 094
VISA 14 TRS	150 D (type XY7) (1 360 cm <sup>3</sup> )	631 103
VISA GT	150 B (type XY8) (1 360 cm <sup>3</sup> )	645 111

● **Carter cylindres :**

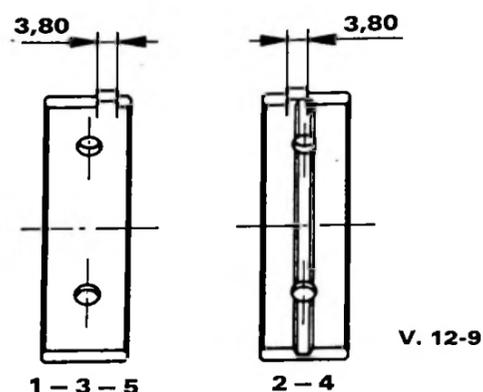
Nouveau positionnement des ergots et contre-ergots des coussinets de ligne d’arbre :



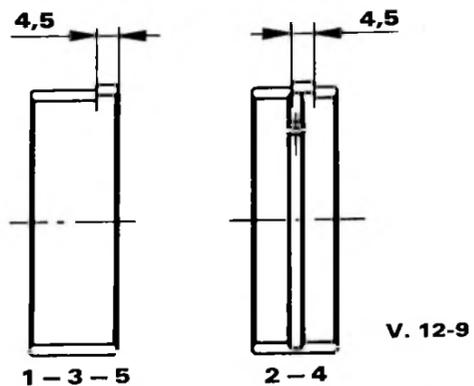
Seul le carter chapeaux est représenté, le bloc-cylindres comporte les mêmes modifications.

• **Coussinets de ligne d'arbre :**

– Nouveaux coussinets :



NOUVELLE DISPOSITION



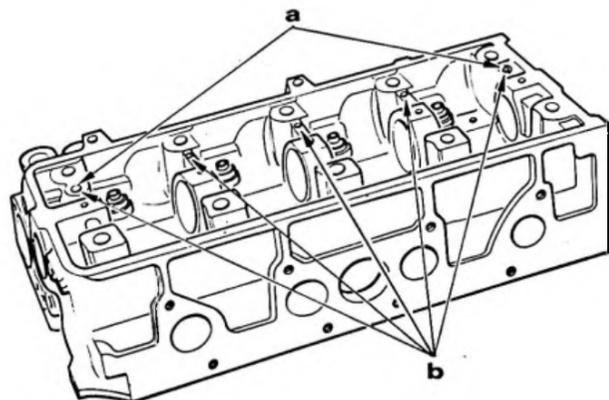
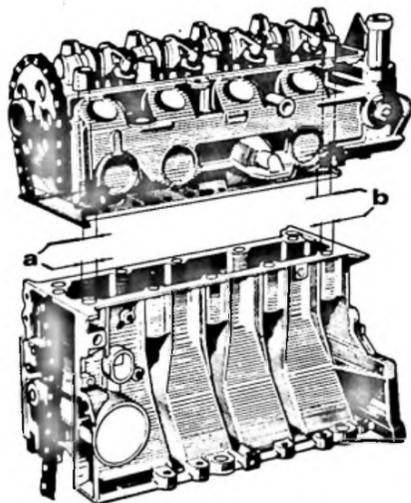
ANCIENNE DISPOSITION (*Rappel*)

• **Culasse :**

Adjonction de trois trous supplémentaires en (b) sur appuis de supports de rampe de culbuteurs en complément des trous en (a).

**Centrage de la culasse sur carter-cylindres :**

Nouvelles goupilles de centrage en (a) et (b) à  $\varnothing = 14$  mm (*en remplacement de  $\varnothing = 16$  mm*)  
Nouveaux joints de culasse avec trous de passage des goupilles adaptés aux nouveaux diamètres.



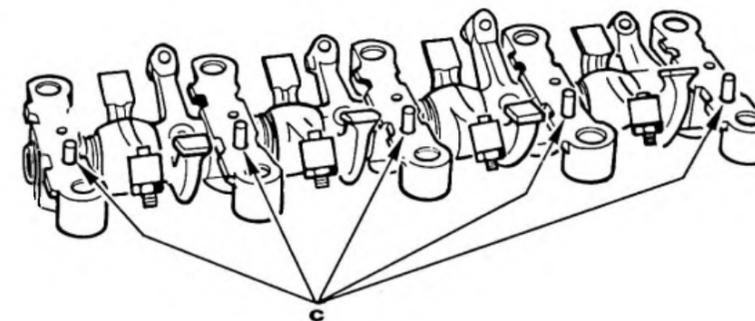
**Supports rampe de culbuteurs – couvre-culasse :**

TYPE VÉHICULE	TYPE MOTEUR	N° DE DÉPART
VISA 10 E	108 C (type XV8) (954 cm <sup>3</sup> )	950 191
VISA 11 E – VISA 11 RE C. 15 E	109 5F – 109 X 109 K – 109 L 109 P (type XW7) (1 124 cm <sup>3</sup> )	506 501
VISA 14 TRS	150 D (type XY7) (1 360 cm <sup>3</sup> )	631 103
VISA GT	150 B (type XY8) (1 360 cm <sup>3</sup> )	645 111

• **Supports de rampe de culbuteurs :**

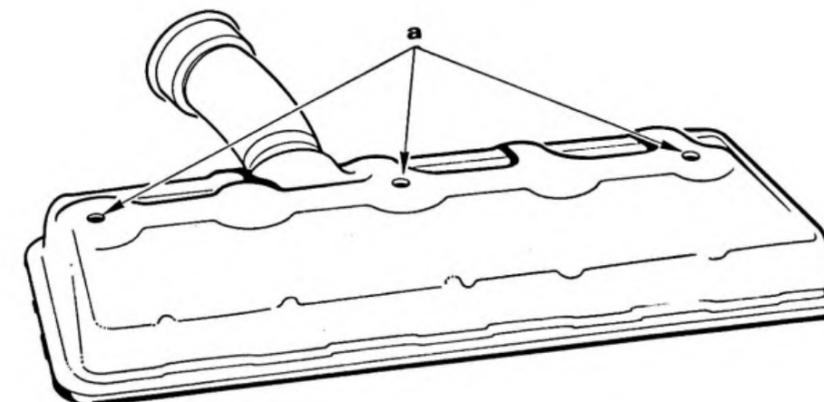
Centrage sur chaque support de rampe de culbuteurs en (c).  
(*En complément des deux extrêmes*).

$\varnothing$  des trous taraudés pour fixation du couvre-culasse augmenté :  $\varnothing = M 8 \times 125$  en remplacement de  $\varnothing = M 7 \times 100$ .



• **Couvre-culasse :**

$\varnothing$  pour passage des vis de fixation du couvre-culasse augmenté en (a) :  $\varnothing = 8,5$  mm en remplacement de  $\varnothing = 7,5$  mm.



**PIECES DE RECHANGE :**

DÉSIGNATION DES PIÈCES NOUVELLES	N° P.R.
Goupille de centrage $\varnothing = 14$ mm .....	7 903 067 034
Bloc-cylindres (1 360 cm <sup>3</sup> ) .....	9 790 005 700
Bloc-cylindres (1 124 cm <sup>3</sup> – 954 cm <sup>3</sup> ) .....	9 790 005 600
Supports de rampe de culbuteurs .....	97 530 517
Culasse ( 954 cm <sup>3</sup> ) .....	9 400 200 370
Culasse (1 124 cm <sup>3</sup> ) .....	9 400 200 350
Culasse (1 360 cm <sup>3</sup> ) .....	9 400 200 330
Culasse (SU-SD) (1 124 cm <sup>3</sup> ) .....	9 400 200 360
Culasse (SU-SD) (1 360 cm <sup>3</sup> ) .....	9 400 200 340
Joint de culasse CURTY ( 954 cm <sup>3</sup> ) .....	97 531 975
Joint de culasse CURTY (1 124 cm <sup>3</sup> – 1 360 cm <sup>3</sup> ) .....	97 531 974
Jeu de (10) coussinets – 1 <sup>re</sup> possibilité .....	97 521 074

**RÉPARATION :**

- **Carters-cylindres :**

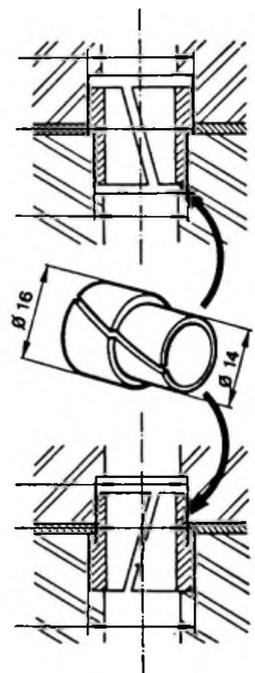
A épuisement des stocks, le Département des Pièces de Rechange fournira les carters-cylindres nouveaux en remplacement des anciens. Il convient de les équiper de coussinets nouveaux et de monter deux goupilles de centrage étagées (Référence : 9 456 001 137) vendues par le Département des Pièces de Rechange.

Monter les anciens joints de culasse.

- **Culasses :**

A épuisement des stocks, le Département des Pièces de Rechange, fournira les culasses nouvelles en remplacement des anciennes. Il appartient au Réparateur de les adapter aux anciens carters-cylindres en montant deux goupilles étagées (Référence : 9 456 001 137) vendues par le Département des Pièces de Rechange.

Monter dans ce cas les nouveaux joints de culasse.



- **Supports de rampe de culbuteurs :**

A épuisement des stocks, le Département des Pièces de Rechange fournira les pièces nouvelles en remplacement des anciennes. Dans ce cas, les monter suivant l'ancienne disposition en déposant les goupilles des trois supports du milieu de culasse. Agrandir les trous du couvre-culasse à  $\varnothing = 8,5$  mm.

Monter trois vis  $\varnothing = M8 - 125 \times 32$ .

- **Couvre-culasse :**

Seul l'ancien couvre-culasse est proposé par le Département des Pièces de Rechange. Pour le monter sur les nouveaux moteurs, agrandir les trous à  $\varnothing = 8,5$  mm.

- **Joint de culasse, coussinets de ligne d'arbre :**

Les pièces anciennes restent disponibles au Département des Pièces de Rechange.



CITROËN  
SERVICES A LA CLIENTÈLE  
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

# NOTE TECHNIQUE

# VISA

# 1

APPLICATION :  
**TOUS PAYS**

CONCERNE :  
**VISA ESSENCE  
TOUS TYPES**

**N° 18**

DIFFUSION :  
**TOUS PAYS**

**Allumage**

Le 30 Mai 1986

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590**

Cette Note s'applique également aux véhicules LNA 4 CYLINDRES.

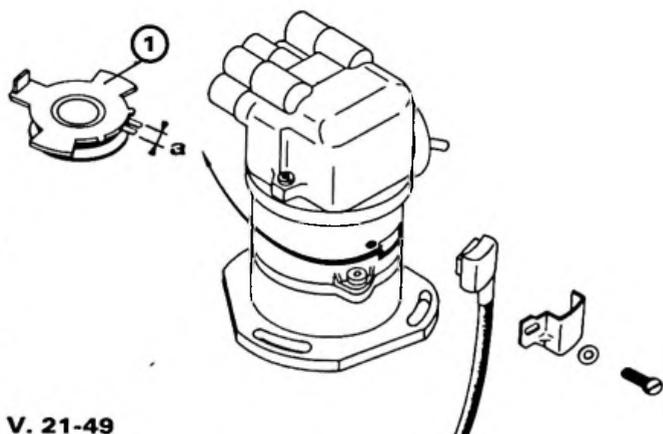
Depuis **Janvier 1986**, les moteurs des véhicules cités sont équipés de **nouveaux allumeurs** (BOSCH ou DUCELLIER) avec générateur d'impulsions à nouvelles caractéristiques.

### ALLUMEUR BOSCH :

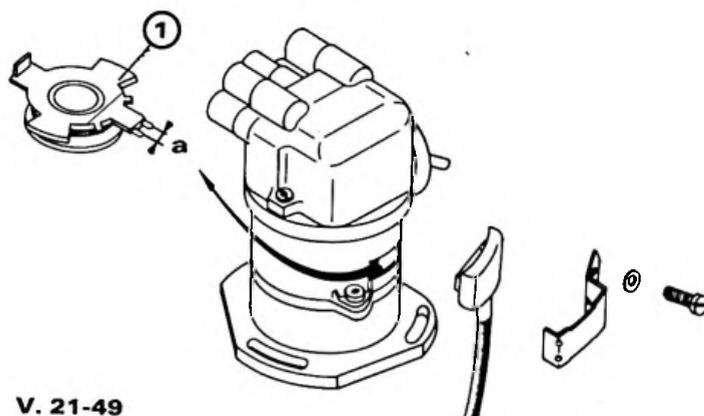
- Résistance du générateur d'impulsions (1) : **320  $\Omega$**  (au lieu de 1 100  $\Omega$  ).
- Entraxe des broches du connecteur inchangé.

### ALLUMEUR DUCELLIER :

- Résistance du générateur d'impulsions (1) : **190  $\Omega$**  (au lieu de 1 100  $\Omega$  ).
- Entraxe "a" des broches du connecteur sur générateur : 8 mm (au lieu de 11 mm)
- Faisceau équipé d'un connecteur avec "a" = 8 mm



**NOUVEAU MONTAGE**



**ANCIEN MONTAGE (Rappel)**

## PIÈCES DE RECHANGE :

A épuisement des stocks, les nouveaux allumeurs et nouveaux générateurs d'impulsions remplaceront les anciens.

DÉSIGNATION DES PIÈCES			N° P.R.	
ALLUMEUR		REPÈRE COURBE	BOSCH	DUCELLIER
VISA 11 RE (Suède-Suisse)	Moteur 109 X	M 146 E	97 533 759	
VISA 10 (ITALIE)	Moteur 108 C	M 160 E	97 533 756	
VISA 11 E et 11 RE	Moteur 109 5F	VA 5 – VD 5	97 533 760	
VISA 11 E et C. 15	Moteur 109 K	VA 5 – VD 5	97 533 760	
VISA 11 E et 11 RE	Moteur 109 L	VA 5 – VD 5	97 533 760	
VISA 11 RE (Allemagne)	Moteur 109 P	VA 5 – VD 5	97 533 760	
VISA 14 TRS	Moteur 150 D	M 154 E	97 533 757	
VISA 14 TRS (Allemagne)	Moteur 150 G	CO 36–DO 26		97 533 629
VISA GT	Moteur 150 B	M 159 E	97 533 758	
VISA 14 TRS (Suisse-Suède)	Moteur 150 Z	XA 3 XD 3		97 533 773
VISA GTi	Moteur 180 A	CO 19–DO 13	97 533 793	
Générateur d'impulsions (livré avec faisceau) sauf BOSCH			95 618 796	95 619 088
Module d'allumage			97 532 831	97 522 876

## RÉPARATION :

### Réglages :

– Le point de calage et les diverses courbes d'avance, centrifuge et à dépression, ne sont pas modifiés.

### Échange d'un allumeur :

- Le nouvel allumeur remplace l'ancien.
- Le remplacement d'un allumeur BOSCH par un allumeur DUCELLIER, et inversement, est autorisé.

### Échange d'un générateur d'impulsions :

- Il est possible d'équiper un ancien allumeur du nouveau générateur d'impulsions.

**ATTENTION :** Respecter l'orientation du connecteur sur le générateur d'impulsions (faisceau orienté vers le bas : voir dessin page 1).

**L'échange d'un allumeur complet, d'un générateur d'impulsions ou d'un module nécessite le contrôle du calage de l'allumeur.**

## VÉHICULES LNA "4 CYLINDRES"

DÉSIGNATION DES PIÈCES			N° P.R.	
ALLUMEUR		REPÈRE COURBE	BOSCH	DUCELLIER
LNA 4 cylindres	Moteur 109 5F – 109 K-KA	VA 5 – VD 5	97 533 760	
LNA (Suisse-Suède)	Moteur 109 K	M 146 E	97 533 759	
LNA 954 cm <sup>3</sup> (Italie)	Moteur 108 C	M 160 E	97 533 756	
Générateur d'impulsions (livré avec faisceau) sauf BOSCH			95 618 796	95 619 088
Module d'allumage			97 532 831	97 522 976



CITROËN  
SERVICES A LA CLIENTÈLE  
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

# NOTE TECHNIQUE

# VISA

# 1

APPLICATION :

**TOUS PAYS**

CONCERNE :

**VISA GT**

**N° 19**

DIFFUSION :

**TOUS PAYS**

**Carburateur**

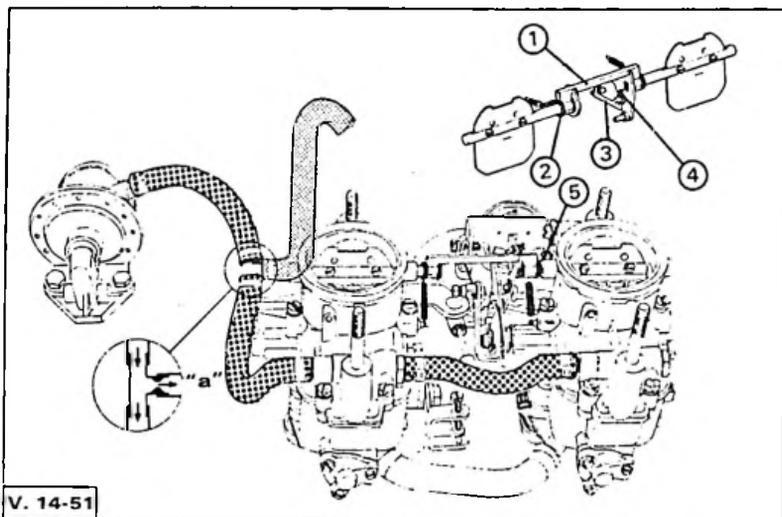
Le 11 juillet 1986

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590

Depuis **Mars 1986** (N° moteur 686402) le circuit d'essence et les carburateurs (marque WEBER) des véhicules VISA GT ont évolué.

### CIRCUIT D'ESSENCE ENTRE POMPE ET CARBURATEURS :

- Montage d'un raccord **3 voies** en sortie de pompe au lieu du raccord **4 voies** entre les deux carburateurs.



V. 14-51

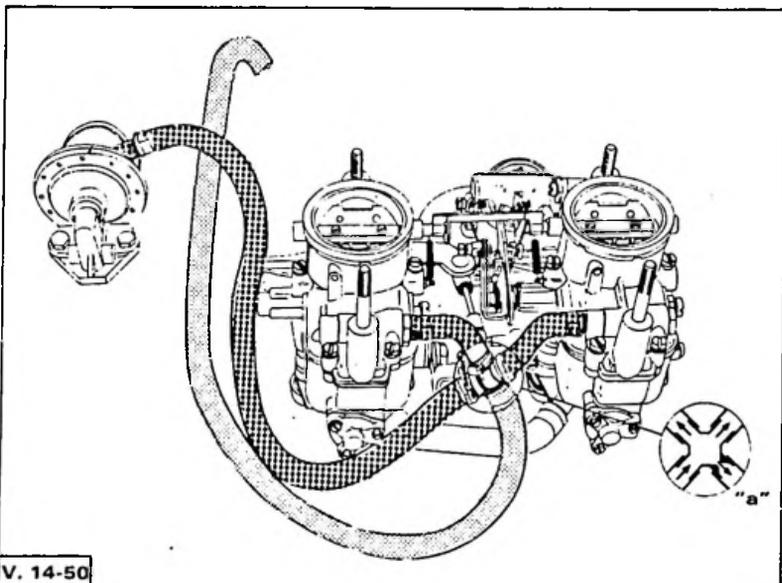
NOUVELLE DISPOSITION

### CARBURATEURS :

- Nouveau dessus de cuve du carburateur mené suite à l'évolution du circuit d'essence.
- Adjonction d'une **bague** plastique (2) sur les axes de volet de départ.
- **Fourchette** de liaison (1) adaptée aux nouvelles bagues.
- **Tirette** (3) (liaison dénoyage) équipée d'un **clip** (4).
- Support d'arrêt de gaine de starter fixé par une seconde vis (5).

### NOTA :

Les Ø diaphragmés "a" des tubes de liaison se montent côté "retour".



V. 14-50

ANCIENNE DISPOSITION

**PIECES DE RECHANGE**

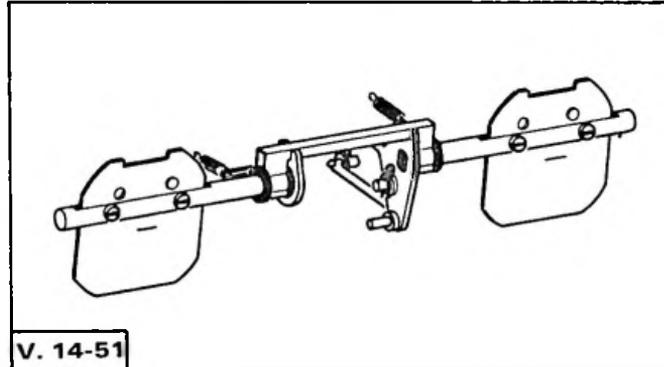
DÉSIGNATION DES PIÈCES NOUVELLES	N° P.R.
Raccord 3 voies .....	97 506 619
Tube liaison pompe – raccord 3 voies .....	79 10 020 811
Tube liaison raccord 3 voies – carburateur .....	97 533 967
Tube liaison entre les 2 carburateurs .....	79 10 246 314
Carburateur menant (gauche) .....	97 533 057
Carburateur mené (droit) .....	97 533 058
Dessus de cuve carburateur menant (gauche) .....	97 902 590
Dessus de cuve carburateur mené (droit) .....	97 902 591

A épuisement des stocks, le Département des Pièces de Rechange ne fournira plus que les nouveaux carburateurs et nouveaux dessus de cuve.

Les pièces nécessaires à la réparation de l'alimentation d'essence de l'ancienne disposition (raccord 4 voies) restent disponibles au Département des Pièces de Rechange.

**RÉPARATION****I. Carburateurs :**

Il est possible de se procurer auprès du Département des Pièces de Rechange le KIT ci-dessous permettant d'améliorer le fonctionnement des volets de départ sous la référence : N° 97 902 589.

**PRÉCAUTION DE MONTAGE**

Les vis de volet de départ sont freinés par écrasement :

- Lors de la dépose, il est souhaitable de limer l'extrémité des vis.
- Lors de la pose, **freiner** les nouvelles vis au LOCTITE.

**RÉGLAGE :**

Contrôler et régler, si nécessaire, l'ouverture du volet après départ

**OVAD = 3,5 mm** : Voir Note Technique **VISA** ① N° 12.

**II. Circuit d'essence :**

Pour réaliser le nouveau circuit d'essence, lors de l'échange d'anciennes pièces par de nouvelles (carburateurs ou dessus de cuve), se procurer au Département des Pièces de Rechange :

- le kit ci-dessus référencé,
- le raccord trois voies,
- les trois nouveaux tubes de liaison.



CITROËN  
SERVICES A LA CLIENTÈLE  
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

23. JAN. 1987

**INFO'RAPID**

**VISA**

1

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE : VISA - C.15  
Motorisation 4 cyl. essence  
(sauf GTI)

Etanchéité du compartiment moteur

N° 20

Le 15 Janvier 1987

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS :

RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590

INCIDENT

- : - A-coups moteur.
- Moteur tourne sur "3 cylindres".
- Difficulté de démarrage.

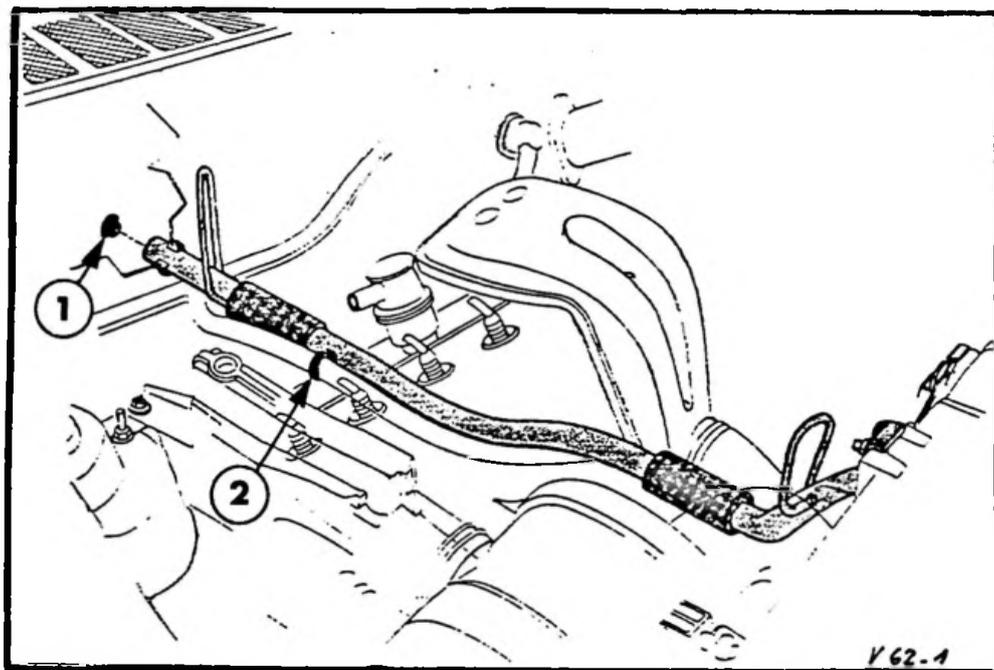
DIAGNOSTIC

- : Présence d'eau au voisinage des puits de bougie N° 3 et 4.  
Cette eau étant canalisée par le support de roue de secours.

REMEDE

- : Poser un obturateur sur l'extrémité du support de roue de secours.

N° P.R. de l'obturateur : 79.03.074 064



MODE OPERATOIRE

- : - Déposer le support de roue de secours.
- Monter l'obturateur (1).
- Poser le support.
- Clipper l'agrafe (2) N° P.R. 79 03 079 011 sur le support de roue de secours.

NOTA : L'étanchéité de l'extrémité du tube est réalisée, de série, depuis Décembre 1986.



CITROËN  
SERVICES A LA CLIENTÈLE  
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

# INFO'RAPID

# VISA

1

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

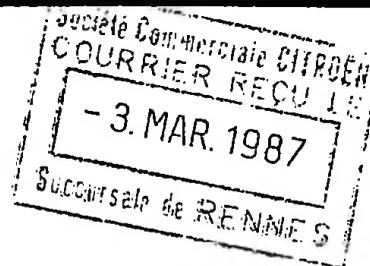
CONCERNE : VISA  
Motorisation 2 cylindres

Travaux à la P.V.N.

N° 21

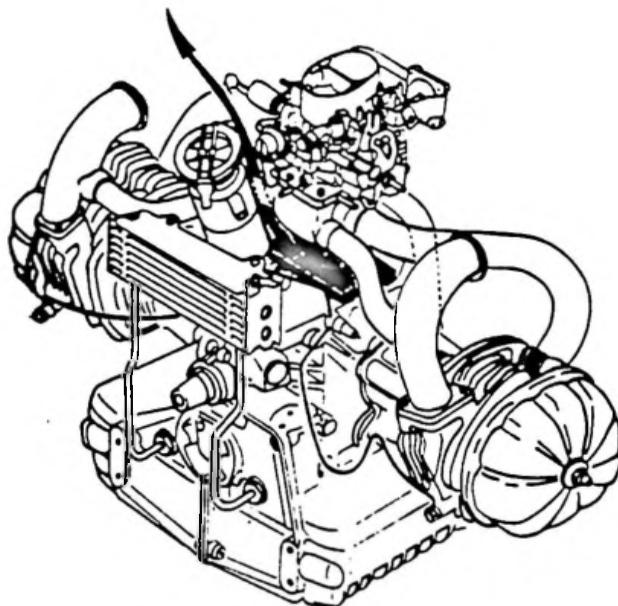
Le 25 Février 1987.

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590



Cette Note s'applique également aux véhicules  
2 CV - ACADIANE - MEHARI

Nous vous demandons de retirer, lors de la P.V.N., le "feutre absorbant" placé entre la tubulure d'admission et le carter moteur.



- NOTA : Ce "feutre absorbant" est monté sur les véhicules depuis :
- VISA (2 cyl.) : Janvier 87 (N° O.P.R. = 3726).
  - 2 CV, ACADIANE, MEHARI : Février 87 (N° O.P.R. = 3753).



CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE  
DIVISION APRÈS - VENTE  
TECHNIQUE APRÈS - VENTE

# NOTE TECHNIQUE

# VISA

# 1

APPLICATION :  
**TOUS PAYS**

CONCERNE :  
**VISA 4 CYLINDRES**

## N° 22

DIFFUSION :  
**TOUS PAYS**

**Evolution moteurs**

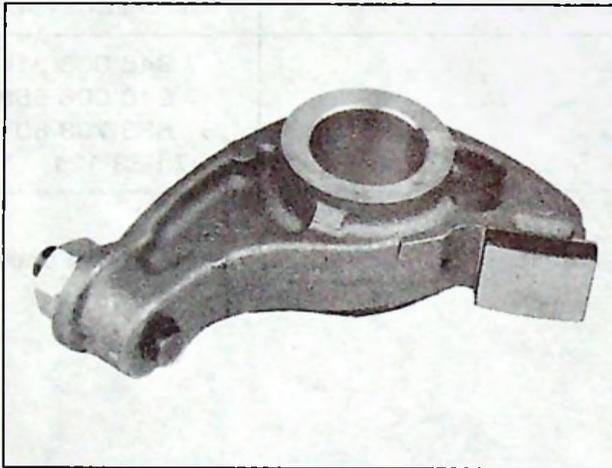
Le 29 Mai 1987

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590**

220

Depuis **Février 1987**, les moteurs des VISA 10 E, VISA 11 E, 11 RE, VISA 14 TRS et C 15 E sont équipés progressivement de culbuteurs bimatière (en remplacement des culbuteurs acier), d'une nouvelle rampe de culbuteurs et d'un nouveau couvre-culasse.

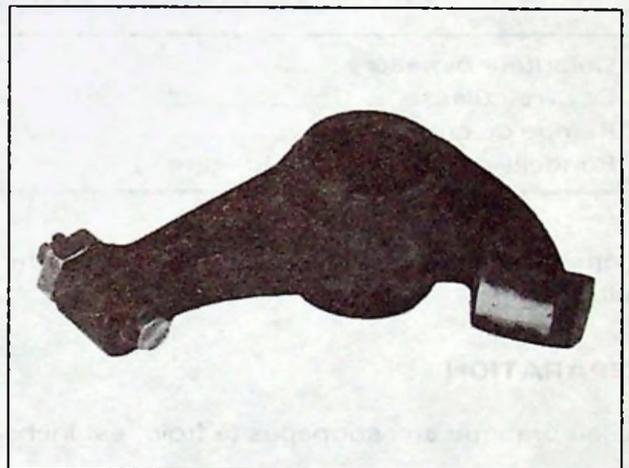
CYLINDRÉE	TYPE MOTEUR	N° DE DÉPART
954 cm <sup>3</sup>	108 C ..... (type XV8)	28 901
1 124 cm <sup>3</sup>	109 K – 109-5 F – 109 X – 109 P – 109 L .... (type XW7)	576 301
1 360 cm <sup>3</sup>	150 D – 150 G – 150 Z – KAZ ..... (type XY7)	872 529



87-125

### NOUVEAU CULBUTEUR

Corps en aluminium avec patin acier rapporté (vis et écrou inchangés).

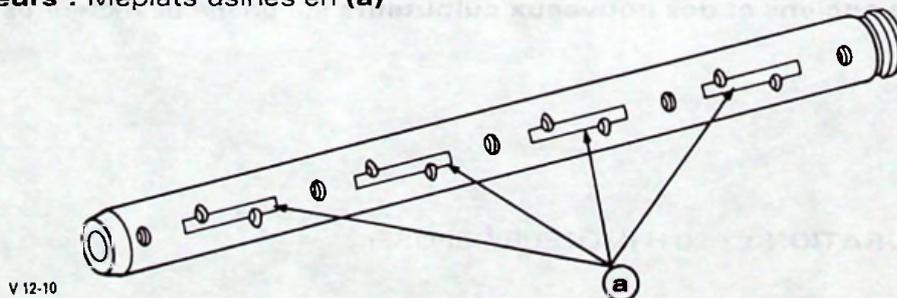


87-126

### ANCIEN CULBUTEUR (Rappel)

### MODIFICATIONS

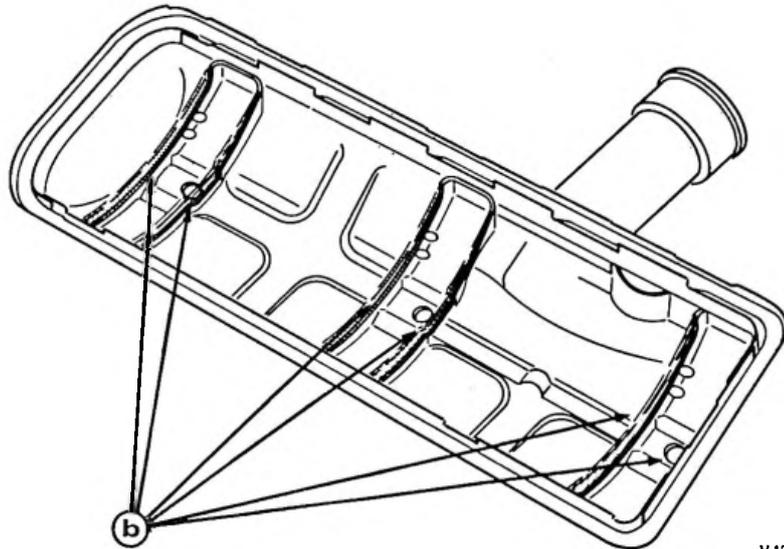
**Rampe de culbuteurs** : Méplats usinés en (a)



V 12-10

Rampe de culbuteurs modifiée – Méplats usinés en (a).

**Couvre-culasse** : Raidisseurs découpés en **(b)**.



V 13-3

## PIECES DE RECHANGE

DESIGNATION DES PIECES NOUVELLES	REFERENCE P.R.
Culbuteur bimatière .....	7 946 006 314
Couvre-culasse .....	7 946 006 558
Rampe de culbuteurs .....	97 533 708 80
Rondelle de frottement (Quantité 4) .....	97 533 121

A épuisement des stocks, la nouvelle rampe remplacera l'ancienne (elle accepte le montage des anciens culbuteurs).

## REPARATION

Le jeu pratique aux soupapes (à froid) est inchangé :

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

Le montage des nouveaux culbuteurs (bimatière) est possible sur les anciens moteurs ; dans ce cas, les monter avec la nouvelle rampe et le nouveau couvre-culasse.

**Le panachage des anciens et des nouveaux culbuteurs sur un même moteur est prohibé.**

**TEMPS DE FACTURATION** : 1,20 H (MOTEUR DÉPOSÉ).



CITROËN  
DIVISION APRÈS - VENTE  
SERVICE TECHNIQUE

# NOTE TECHNIQUE

# VISA

# 1

APPLICATION :  
**FRANCE - ESPAGNE  
PORTUGAL**

CONCERNE :  
**C 15 E  
Moteur E1A : 1118 cm<sup>3</sup>**

## N° 23

DIFFUSION :  
**TOUS PAYS**

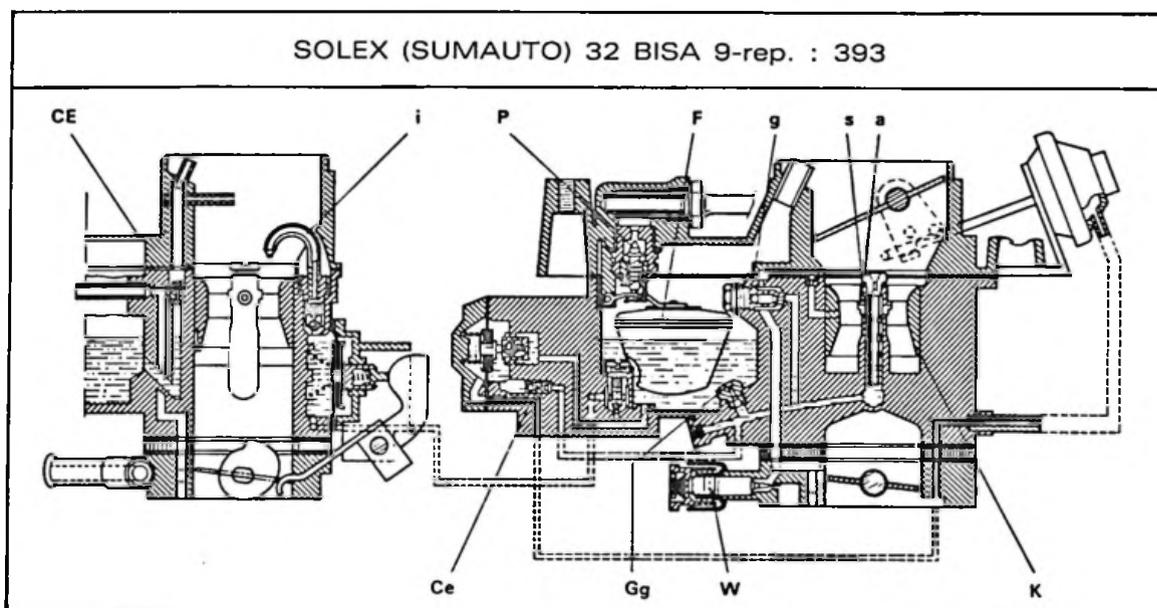
**Carburateur**

Le 29 Avril 1988

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS: RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590

452

Depuis **JANVIER 1988**, N° d'Organisation **P.R. 4075**, les véhicules **C 15 E (moteur E1A)** peuvent être équipés d'un carburateur **SOLEX (SUMAUTO) 32 BISA 9-rep. 393**, (complément à la monte du carburateur WEBER (BRESSEL) 32 IBSH 13).



### CARACTERISTIQUES :

REPERES	DESIGNATION	VALEURS
K	Buse .....	25
a	Ajutage d'automaticité .....	170 ± 5
s	Tube d'émulsion .....	EM
Gg	Gicleur principal .....	130 ± 5
g	Gicleur de ralenti .....	48 ± 5
i	Injecteur de pompe de reprise .....	40 ± 5
P	Pointeau à bille .....	1,6 mm
	Poids du flotteur .....	5,7 g
	Niveau du flotteur (calibre) .....	71 644 - 012
	Ouverture Positive du papillon (OP) .....	0,70 mm
	O.V.A.D. ....	4,0 mm

### REGLAGE DU REGIME DE RALENTI ET DE LA RICHESSE :

<b>REGIME RALENTI = 700 ± 50 tr/mn</b>	<b>CO : 1 à 2 %</b>	<b>CO 2 &gt; 10 %</b>
--	---------------------	-----------------------

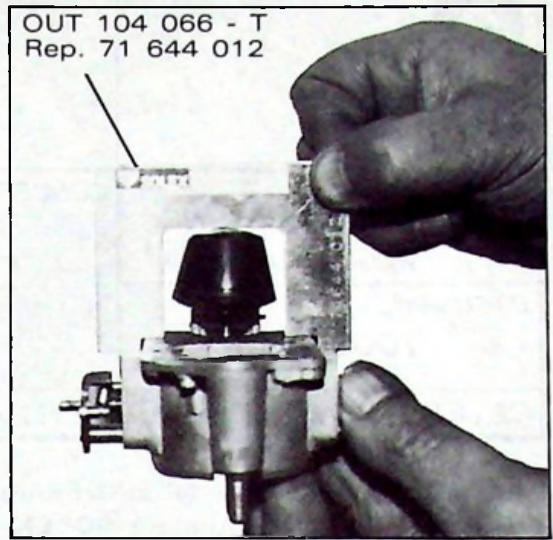
- Régler la vis butée pour obtenir 700 tr/mn.
- Chercher le régime maximum avec la vis de richesse W.
- Répéter ces deux opérations jusqu'à ce que le régime maxi obtenu par la vis de richesse soit de 700 tr/mn.
- Visser la vis de richesse W pour amorcer une légère chute de régime.

T.S.V.P.

**CONTROLE ET REGLAGE DU FLOTTEUR :**

Dessus de cuve tenu horizontalement avec joint papier en place :

- Présenter le calibre sur le flotteur.
- Régler, si nécessaire, par déformation de la languette.



88-224

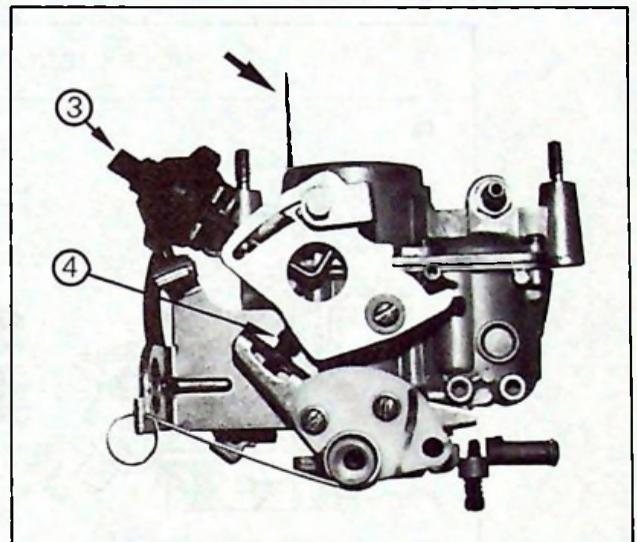
**CONTROLE ET REGLAGE DE L'OUVERTURE DU VOLET APRES DEPART (OVAD pneumatique) :**

A effectuer :

- a) Soit sur voiture moteur tournant,
- b) Soit carburateur déposé à l'aide d'une pompe à dépression (400 mmHg).
- Fermer le volet de départ.
- Mesurer l'ouverture du volet, à l'aide d'un foret (→) en partie basse :

<b>E 1 A : OVAD = Ø 4 mm</b>
------------------------------

- Régler, si nécessaire par la vis butée (3).



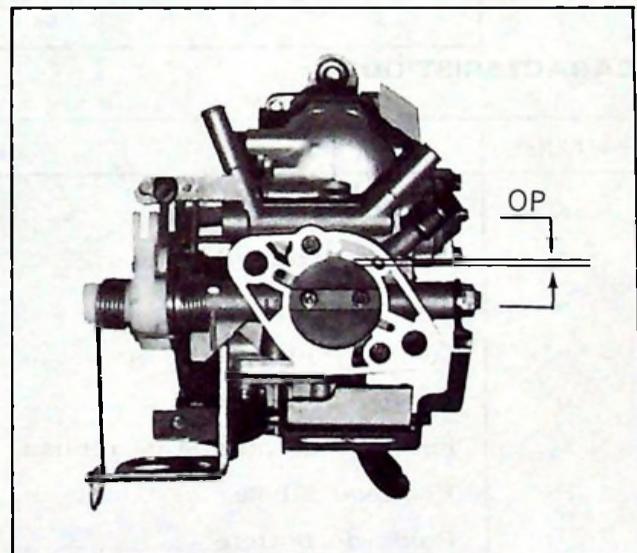
88-227

**CONTROLE ET REGLAGE DE L'OUVERTURE POSITIVE (OP) :**

- Fermer le volet de départ.
- Mesurer l'ouverture du papillon en partie basse :

<b>E 1 A : OP = 0,70 mm</b>
-----------------------------

- Régler, si nécessaire par la vis butée (4).



88-228

**PIECES DE RECHANGE :**

DESIGNATION DE LA PIECE NOUVELLE	N° P.R.
Carburateur SOLEX 32 BISA 9 Repère 393 .....	97 530 650

**REPARATION :**

Le carburateur SOLEX 32 BISA 9 repère 393 est interchangeable avec le carburateur WEBER 32 IBSH 13 (même fixation et mêmes commandes).

**TEMPS DE FACTURATION : SANS CHANGEMENT.**



CITROËN  
DIVISION APRÈS - VENTE  
SERVICE TECHNIQUE

# NOTE TECHNIQUE

# VISA

# 1

APPLICATION :

**TOUS PAYS**

CONCERNE :

**VISA et C 15 DIESEL**

**N° 24**

DIFFUSION :

**TOUS PAYS**

**Pompe d'injection ROTO-DIESEL  
D.P.C.**

Le 31 Mai 1988

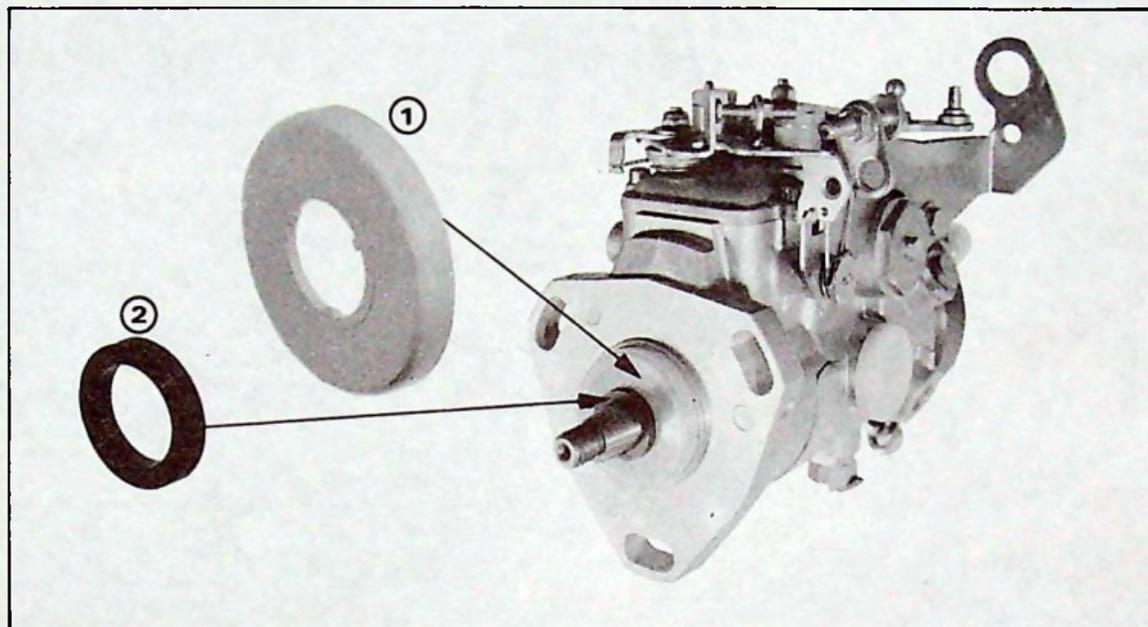
**CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS: RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590**

Depuis **Avril 1988**, les pompes d'injection ROTO-DIESEL type D.P.C. des moteurs des véhicules VISA et C 15 Diesel sont équipées **d'un protecteur de joint de palier avant**.

Il se compose:

- d'une coupelle plastique ①
- d'une entretoise nitrile ②

88-230



88-229

### PIECES DE RECHANGE:

DESIGNATION	N° P.R.
Ensemble de protection du joint de palier avant .....	95 647 748

TYPE VEHICULE	N° DEPART MOTEUR
VISA et C 15 Diesel (moteur 161 A) .....	1 CV 23 110 384

### REPARATION :

- Il est indispensable, lors de toute dépose – pose d'une pompe d'injection ROTO-DIESEL D.P.C., antérieure à la modification, de l'équiper de l'ensemble protecteur.
- D'autre part, après tout contrôle, réglage ou remise en état d'une pompe d'injection D.P.C. par un Agent ROTO-DIESEL, cette pompe sera restituée munie d'un ensemble protecteur.

**TEMPS DE FACTURATION : SANS CHANGEMENT.**



CITROËN  
SERVICES APRÈS-VENTE  
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

# INFO'RAPID

## C 15

## 1

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

C 15 Essence

C 15 Diesel

**Mise à l'air libre du réservoir**

N° 25

Le 28 Juin 1990

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS :

RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590

1001

**CONSTATATION** :

- Indication de niveau de carburant erronée.
- Manque de puissance moteur.
- Réservoir déformé.

**DIAGNOSTIC** :

Mise à l'air libre du réservoir bouchée au niveau de la capacité de dégazage (excès de colle).

**REMEDE** :

Changer la capacité de dégazage numéro P.R. :

95 606 523

**TEMPS DE FACTURATION** : 0H40



CITROËN  
DIVISION APRÈS-VENTE  
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

# INFO'RAPID

## C 15

1

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

**C 15 Diesel TT**

**Pompe à vide PIERBURG**

N° 26

Le 12 Février 1991

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS :

RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590

1185

Concerne les véhicules C 15 Diesel sortis entre Décembre 1989 et Janvier 1991.

Suite à l'échange d'une pompe à vide à palettes PIERBURG, nous vous demandons d'effectuer impérativement la vidange du moteur, et de procéder au remplacement de la cartouche du filtre à huile.



CITROËN  
DIVISION APRÈS-VENTE  
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

# NOTE TECHNIQUE

## C 15

## 1

APPLICATION :  
**TOUS PAYS**

CONCERNE :  
**C15 ESSENCE**  
**Nouvelle motorisation**

### N° 27

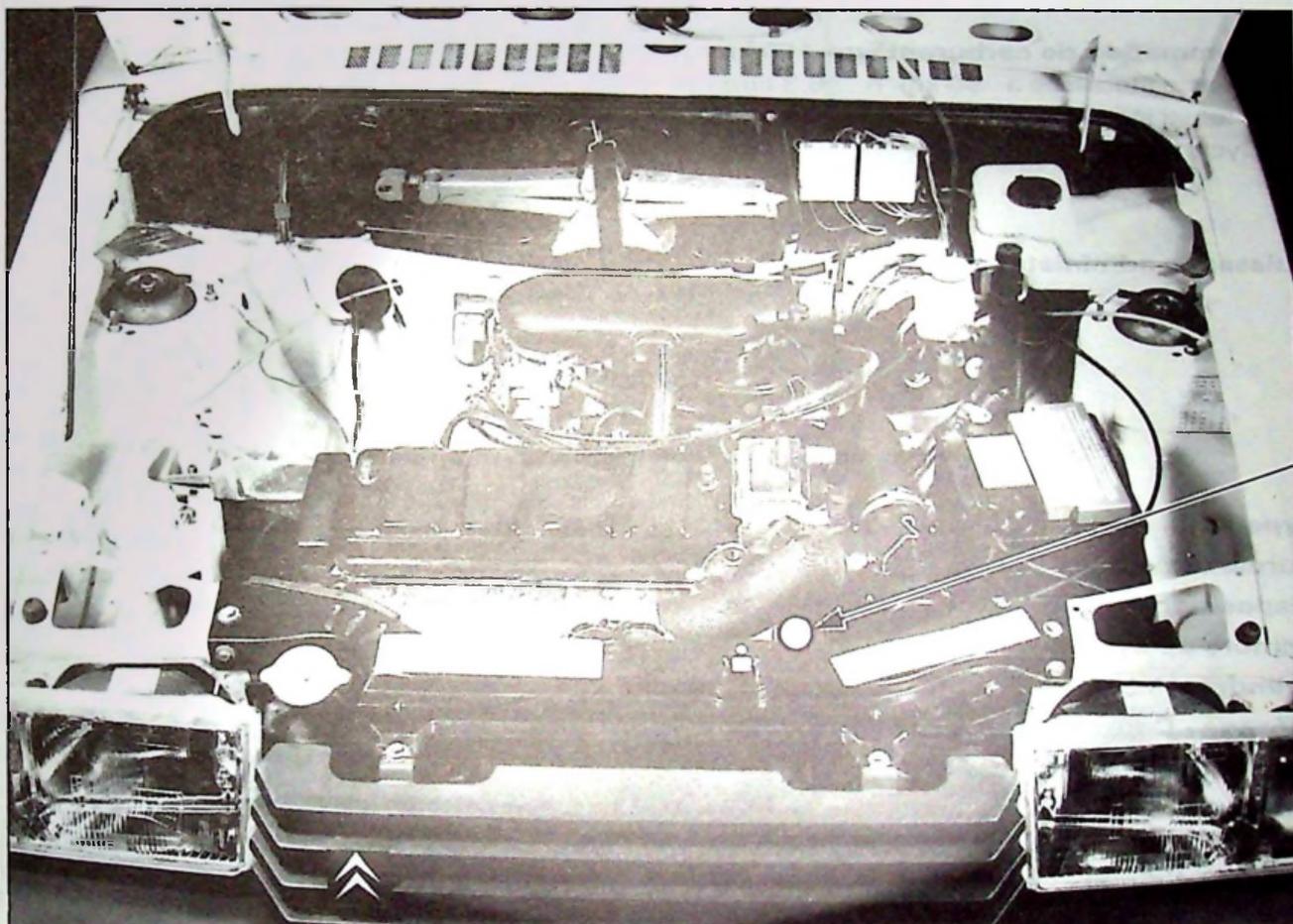
DIFFUSION :  
**TOUS PAYS**

Le 31 Mai 1991

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 108590**

1258

Depuis **Mars 1991**, N° d'Organisation **PR 5229**, la nouvelle motorisation Essence type **K2D** remplace la motorisation type **K1G** sur véhicules **C15**. Ce moteur de **1360 cm<sup>3</sup>** se caractérise par un bloc-cylindres en fonte.



91-362

### SOMMAIRE

	Pages
■ CARACTÉRISTIQUES VÉHICULE .....	2
■ CARACTÉRISTIQUES MOTEUR .....	2
■ ARCHITECTURE .....	3
■ GRAISSAGE .....	6
■ ALIMENTATION .....	6
■ ALLUMAGE .....	8
■ REFROIDISSEMENT .....	8
■ ÉCHAPPEMENT .....	8
■ EMBRAYAGE .....	8
■ BOITE DE VITESSES .....	8
■ ORGANES MÉCANIQUES NON MODIFIÉS .....	8
■ ÉLECTRICITÉ .....	8
■ SERVICE - ENTRETIEN .....	8

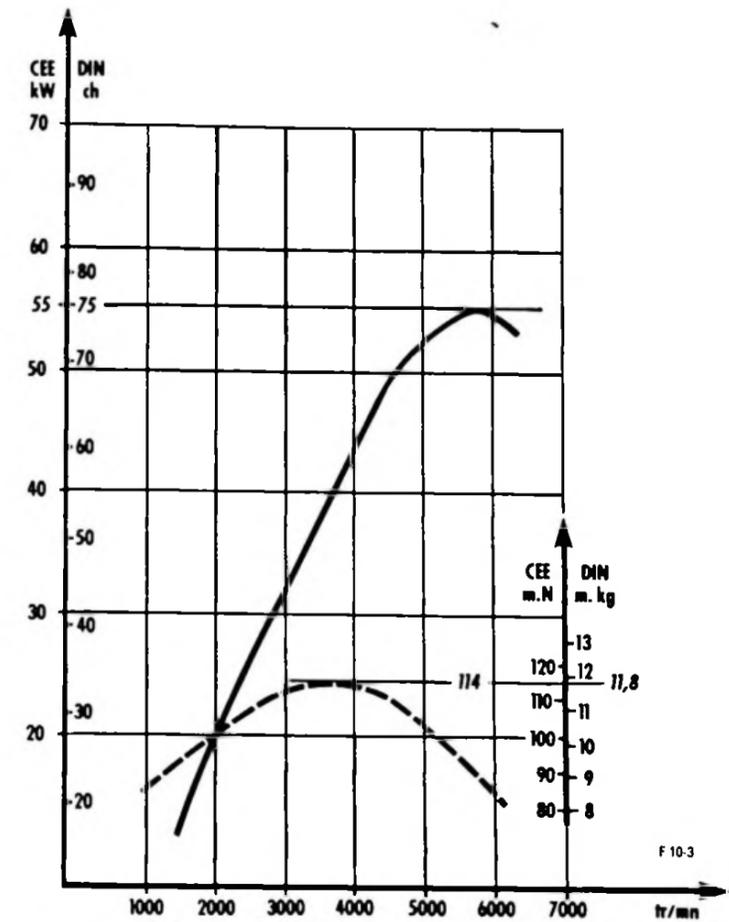
### CARACTÉRISTIQUES VÉHICULE

- **Type Mines :**
  - Fourgon 600 kg : VD série SG
  - Plancher cabine 600 kg : VD série SG version F
  - Familiale : VD série SH
  - Fourgon 765 kg : VD série ZJ
  - Plancher cabine 765 kg : VD série SJ version F
- **Vitesse maxi :** 147 km/h (VD SJ)  
150 km/h (VD SG)
- **Consommation de carburant (aux 100 km) :**
  - Vitesse stabilisée à 90 km/h : 6,3 litres
  - Vitesse stabilisée à 120 km/h : 8,9 litres
  - Cycle urbain : 8,0 litres.
- **Puissance administrative France :** 8 CV.

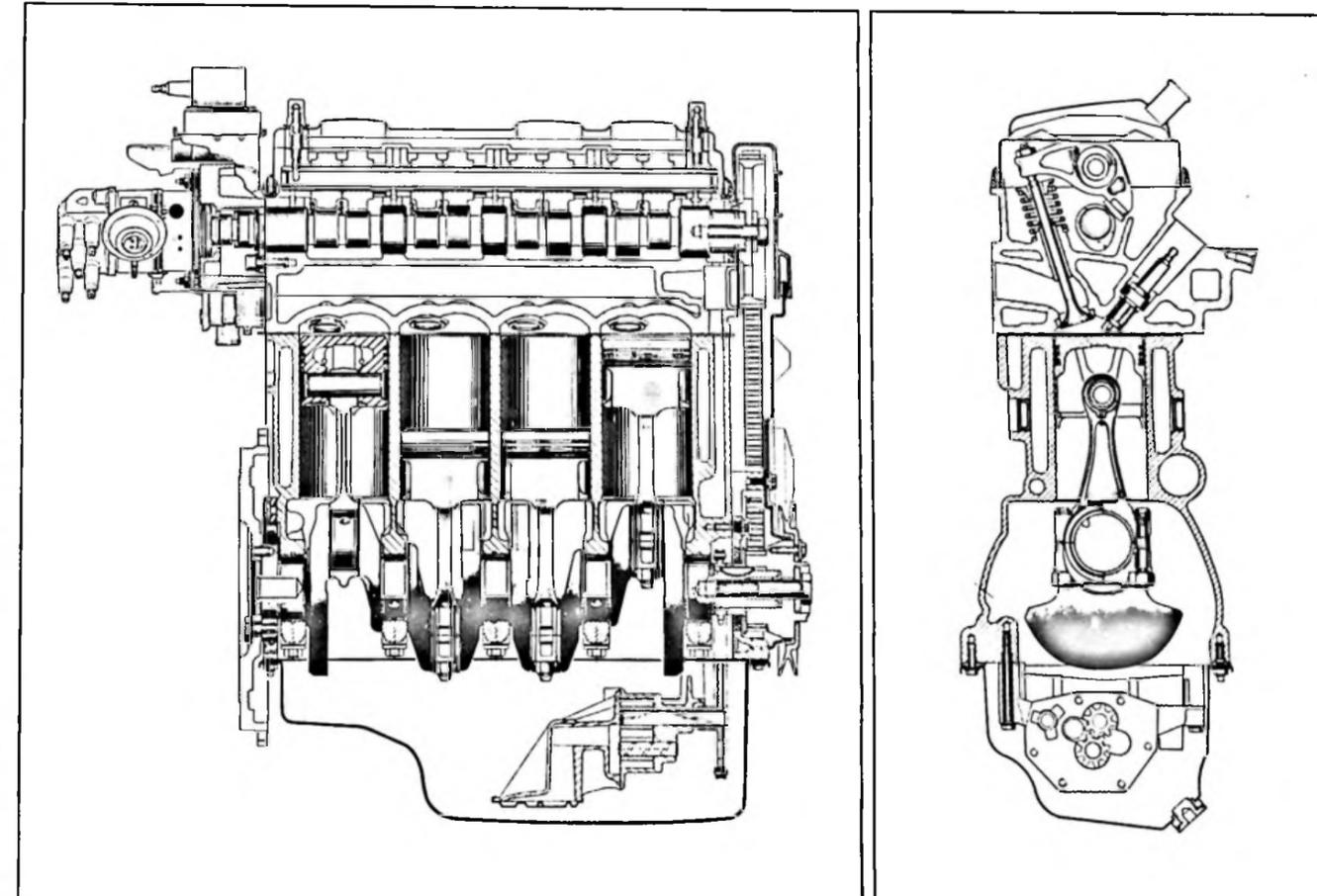
### CARACTÉRISTIQUES MOTEUR

- **Type** ..... K2D (TU 3F 2K), réf. PR : 95 659 501 80
- **Norme antipollution** ..... 15/04
- **Disposition** ..... Moteur transversal, incliné de 6° vers l'avant
- **Nombre de cylindres** ..... 4 en ligne
- **Cylindrée** ..... 1 360 cm<sup>3</sup>
- **Alésage - Course** ..... 75 mm - 77 mm
- **Rapport volumétrique** ..... 9,3/1
- **Puissance maximale** ..... 55 kW à 5800 tr/mn (CEE)  
75 ch à 5800 tr/mn (DIN)
- **Couple maximal** ..... 11,4 mdaN à 3800 tr/mn (CEE)  
11,8 mkg à 3800 tr/mn (DIN)
- **Régime maximal** ..... 6300 tr/mn
- **Carburant** ..... Super carburant sans plomb 95 RON  
Super carburant sans plomb 98 RON  
Super carburant plombé 98 RON
- **Système d'alimentation** ..... Carburateur double corps SOLEX  
32-34 Z2, repère PSA 528
- **Système d'allumage** ..... Allumage transistorisé à déclenchement électromagnétique  
Module MTR 02  
Bobine BTR 05
- **Réglages :** du régime de ralenti ..... par vis  
de la richesse ..... par vis pointeau  
de l'avance allumage ..... par action sur l'allumeur

### • Courbes de puissance et de couple



### • Coupes moteur



## ARCHITECTURE

### ● Bloc cylindres.

Cylindres usinés dans un bloc en fonte.

### ● Carter inférieur tôle.

### ● Attelage mobile :

– Vilebrequin identique à celui du moteur K1G.

*Rappel :* En fonte à cinq paliers. Equilibrage par quatre contre-poids. Jeu latéral : 0,1 à 0,3 mm, réglable par deux demi-cales sur le palier n° 2 (rainures côté vilebrequin).

– Coussinets de ligne d'arbre :

deux types : rainurés sur paliers 1 - 3 - 5  
lisses sur paliers 2 - 4.

– Bielles : Idem K1G

*Rappel :* Entraxe 126,8 mm.

Ecart de poids maxi autorisé sur un même moteur : 3 g.

Ergotage de coussinet côté admission.

Coussinets inchangés.

– Pistons : Nouveaux (la tête comporte un évidement).

Axe décalé de 1 mm, monté serré dans la bielle et libre dans le piston.

Sens de montage : flèche orientée côté distribution.

– Segmentation : idem K1G

*Rappel :* Segment coup de feu bombé, épaisseur 1,75 mm.

Segment d'étanchéité bec d'aigle conique, épaisseur 2 mm.

Segment racleur UFLEX ou avec ressort spiroïdal GOETZE, épaisseur 3 mm.

### ● Culasse : idem K1G

*Rappel :* Le joint de culasse est monté à sec.

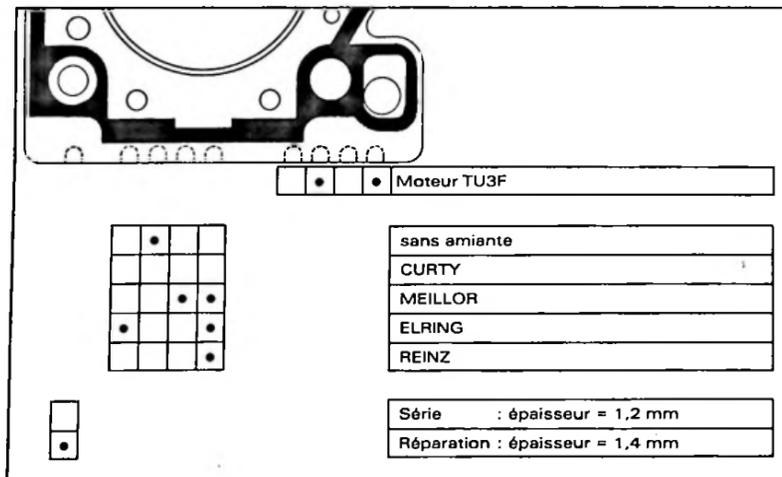
Les vis de culasse sont huilées sous tête et sur filet.

Respecter l'ordre de serrage :

– pré-serrer vis par vis à 2 mdaN

– serrer à l'angle vis par vis à 240°.

Pas de resserrage culasse lors de la première révision.



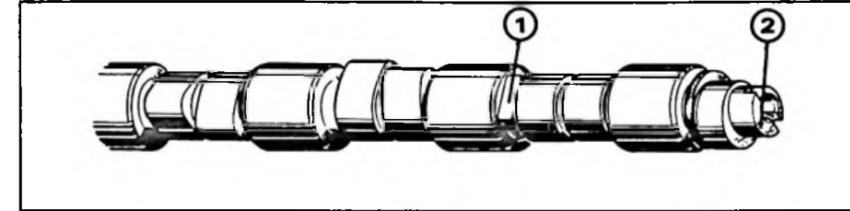
F11-1

### ● Distribution.

Arbre à cames en tête entraîné par courroie crantée.

Deux soupapes en V<sub>e</sub> par cylindre, commandées par culbuteurs en alliage léger, patin en acier rapporté.

– Montage de l'arbre à cames : la position latérale est donnée par le palier N° 1.



Z12-5

Identification :

- ① Marron
- ② B

– Jeu pratique aux soupapes (à froid) :

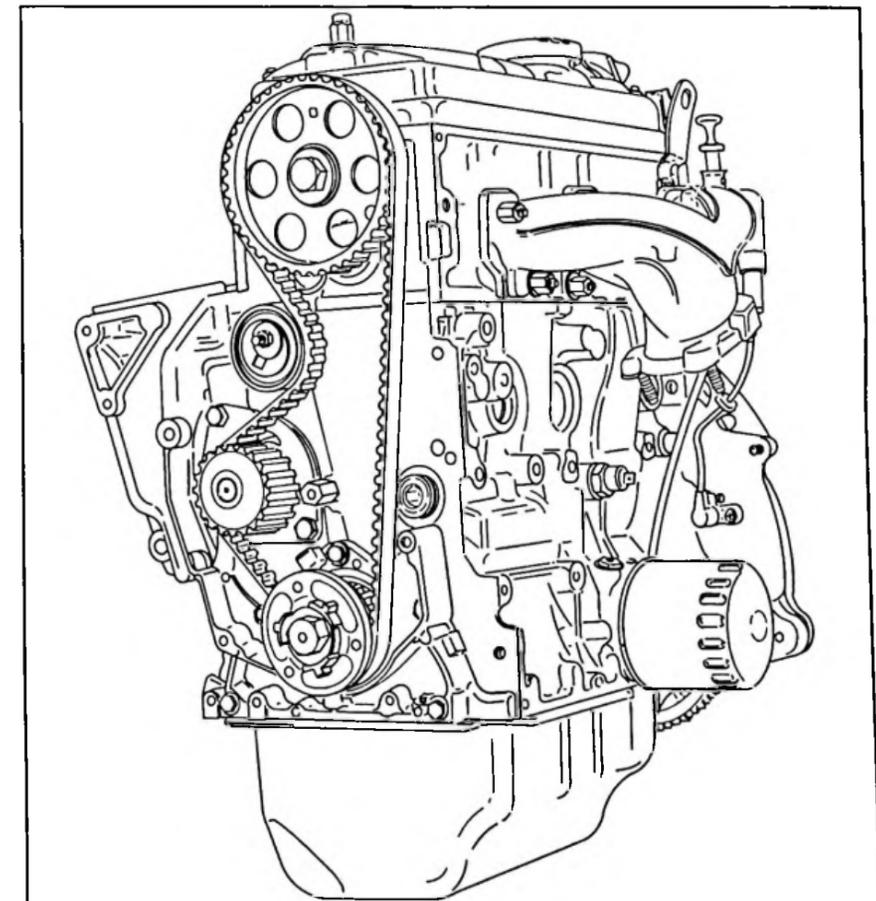
Admission : 0,15 à 0,25 mm

Echappement : 0,35 à 0,45 mm

Identification :

- Soupapes d'admission, diamètre : 36,8 mm.
- Soupapes d'échappement, diamètre : 29,4 mm.
- Ressorts de soupapes identiques admission et échappement.
- Courroie de distribution spécifique (101 dents), suite à la nouvelle pompe à eau :

Réf. PR : 96 088 735 (GATES B-210)



Z10-20

## GRAISSAGE

Sous pression. La pompe à huile est dérivée de celle des moteurs XU, du type "à engrenages" entraînée par chaîne.

Cartouche à huile avec by-pass incorporé.

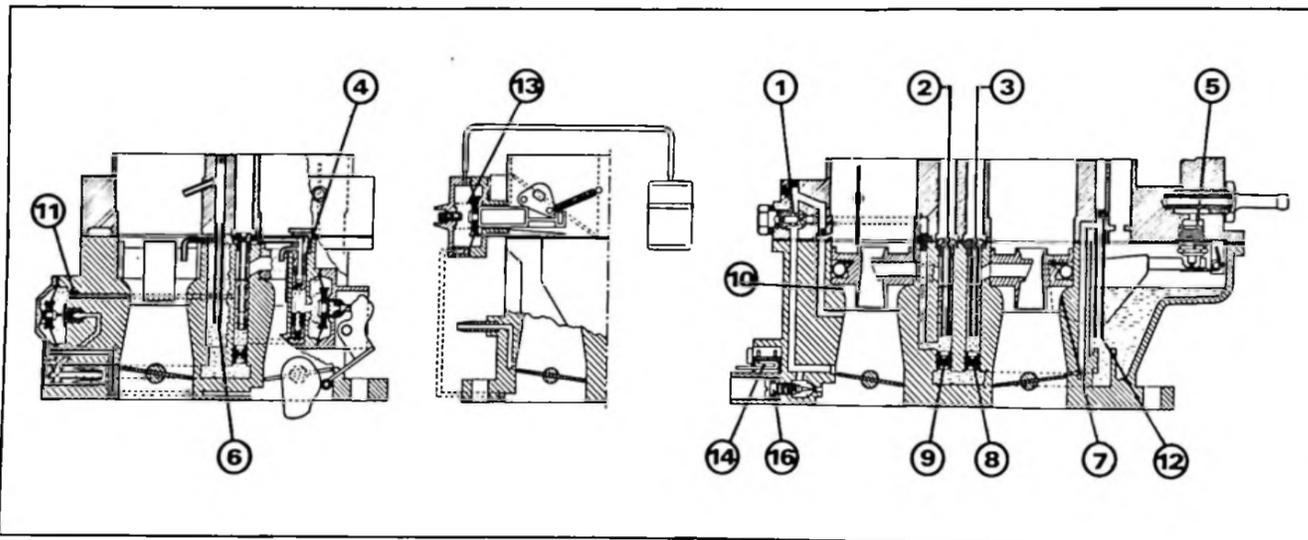
Huile préconisée (toutes saisons) : .....	TOTAL GTI 10 W40 ou TOTAL GTS Plus 15 W40
Capacité après vidange .....	3,2 litres
après vidange et échange cartouche .....	3,5 litres
entre MINI et MAXI .....	1,4 litre
Pression d'huile mini à 90° C .....	4 bars
Tarage du mano-contact .....	0,5 bar
Référence cartouche .....	PURFLUX LS 468 A OU MANN 95 638 747

## ALIMENTATION

Diffère des véhicules C 15 équipés du moteur K1G, par :

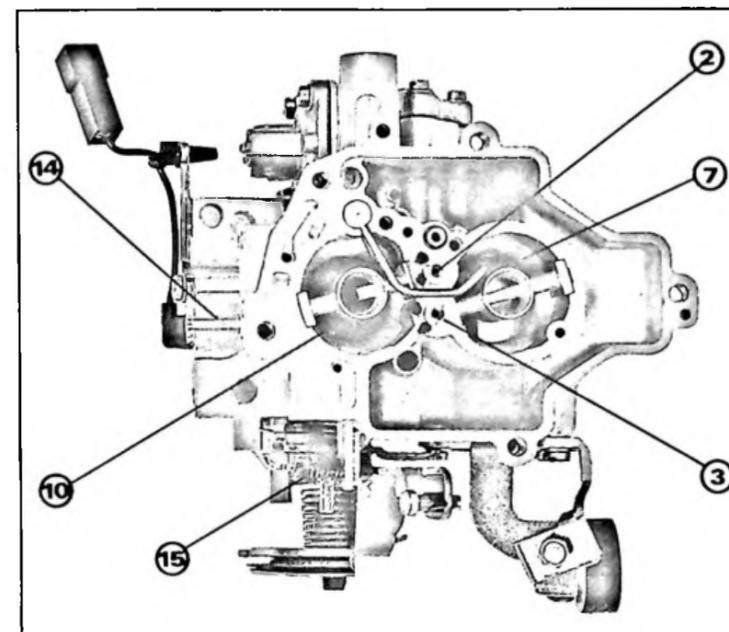
- le carburateur,
- la pompe à essence,
- le puits de jauge avec retour au réservoir,
- l'adjonction d'un dégazeur entre pompe et carburateur,
- la tubulure d'admission, réchauffée par le circuit d'eau.

- **Carburateur** : double corps SOLEX 32-34 Z2 - Repère PSA : 528.



F14-8

DÉSIGNATION		1 <sup>er</sup> corps	2 <sup>ème</sup> corps
Buse .....	K	24 (10)	25 (7)
Gicleur principal .....	Gg	115 (9)	120 (8)
Ajutage d'automatisme et tube d'émulsion .....	a	155 (2)	160 (3)
Gicleur de ralenti .....	g	40 (1)	
Gicleur de by-pass .....	Cbp		50 (12)
Enrichisseur pneumatique .....	Ce	45 (11)	
Injecteur de pompe .....	i	35 (4)	35 (4)
Gicleur d'éconostat .....	CE		80 (6)
Pointeau .....	P		1,6 mm (5)
Ouverture positive du papillon du 1 <sup>er</sup> corps (OP) (volet de départ fermé) .....		0,5 mm	
Entrebâillement du volet de départ .....		3 ± 0,5 mm (13)	
Vis butée de papillon .....		(15)	
Vis de richesse .....		(16)	
Réchauffage électrique du pied de carburateur ..		(14)	



90-1959

**RÉGLAGE DU RALENTI : 850 ± 100 tr/mn**  
**Teneur en CO : 0,5 à 1,5 % - CO2 > 9 %**

- **Pompe à essence**

Pompe mécanique recouverte d'un protecteur thermique en caoutchouc cellulaire.

Marque : SOFABEX

Type : COMP'ALL.

Circuit d'alimentation avec retour au réservoir et adjonction d'un dégazeur entre pompe et carburateur.

- **Puits de jauge** : Ne diffère de la version Diesel que par la crépine.

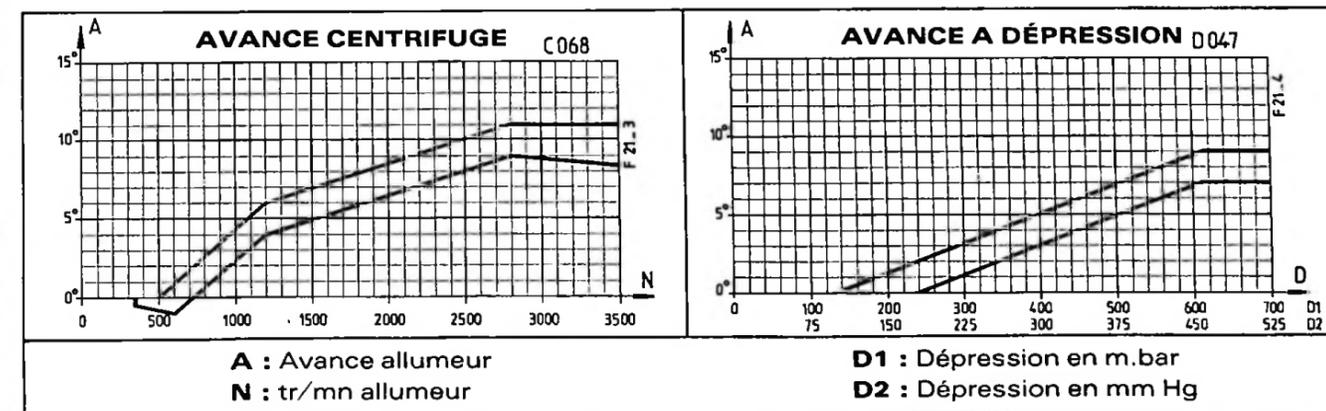
## ALLUMAGE

Allumage électronique à déclenchement électromagnétique.

Module accolé à l'allumeur Type MTR 02.

Bobine d'allumage sèche Type BTR 05 :

- résistance de l'enroulement primaire : ≈ 0,8 Ω
- résistance de l'enroulement secondaire : ≈ 6500 Ω.



Bougies (culot long, M 14 x 125) :

EYQUEM FC 52 LS

CHAMPION C9 YCX

Ecartement des électrodes : 0,8 à 0,9 mm.

**CALAGE DYNAMIQUE : 8° à 750 tr/mn**

### REFROIDISSEMENT

Contenance : 7 litres, protection : - 15° C.

Pression du circuit : 1 bar.

Témoin de surchauffe : 110° C.

Sonde de déclenchement du motoventilateur : 90° ± 2° C.

Calorstat : début d'ouverture 88° ± 1° C.

Radiateur avec nourrice intégrée : 16 dm<sup>2</sup>.

Motoventilateur alimenté en "+" permanent (pour fonctionner moteur à l'arrêt), puissance 175 W.

### ÉCHAPPEMENT

La ligne d'échappement du moteur K1G est reconduite, avec un tube avant spécifique.

### EMBAYAGE

L'embrayage des véhicules C15 Essence est reconduit :

Rappel : Mécanisme Valéo 180 CP 3300

Disque Ø 180 mm - Qualité F 202.

### BOITE DE VITESSES

Ne diffère de la BV5 séquence 2 CA 90\*, équipant les véhicules C15 avec motorisation K1G que par le carter d'embrayage et sa tôle de fermeture.

N° PR : 95 659 649 - Séquence : 2 CB 13

Rappel :

VITESSE	RAPPORT BV	COUPLE		VITESSE en km/h à 1 000 tr/mn	
		CYLINDRIQUE	TACHYMÉTRIQUE	AVEC PNEUS 145/13	AVEC PNEUS 155/13
1	12 x 41	13 x 59	19 x 17	6,67	6,80
2	21 x 38			12,59	12,85
3	29 x 37			17,86	18,23
4	40 x 39			23,38	23,85
5	43 x 33			29,70	30,31
MAR	12 x 43			6,36	6,49

Capacité d'huile : 2 litres      Qualité : TOTAL TRANSMISSION/BV75 W/80 W.

\* Ex. 2 CA 57, avec roulement AV de ligne primaire renforcé.

### ORGANES MÉCANIQUES NON MODIFIÉS

- Direction.
- Liaison au sol.
- Pneumatiques.
- Dispositif de freinage.

### ÉLECTRICITÉ

Le faisceau moteur est spécifique.

### SERVICE - ENTRETIEN

Les opérations ainsi que les périodicités prévues en AM 91 ne subissent aucune évolution.



CITROËN  
DIVISION APRÈS-VENTE  
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

# NOTE TECHNIQUE

# C 15

# 1

APPLICATION :

**TOUS PAYS**

CONCERNÉ :

**VÉHICULES DIESEL  
VISA 17 D, C 15 D**

**N° 28**

DIFFUSION :

**TOUS PAYS**

**Serrage culasse**

Le 31 Octobre 1991

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS RECUEIL DE NOTES : N° MAN 108590

1353

Cette note concerne les véhicules **VISA 17 D** et **C 15 D** équipés du moteur :

FAMILLE MOTEUR	PLAQUE MOTEUR	CYLINDRÉE
<b>XUD7</b>	<b>161-A</b>	<b>1769 cm<sup>3</sup></b>

**Evolution de la valeur du serrage angulaire de la culasse :**

**NOUVELLE VALEUR**

– Serrage à 7 m.daN

– Serrage angulaire à 140°

Ancienne valeur

– Serrage à 7 m.daN

– Serrage angulaire à 120°

Cette méthode est applicable à tous les moteurs sortis depuis Septembre 1986.

**RAPPEL :** Pas de resserrage culasse lors de la première révision, ou après une intervention moteur.

Nous vous demandons de modifier les différents documents en votre possession.



CITROËN  
DIVISION APRÈS-VENTE  
MÉTHODES TECHNIQUES

# NOTE TECHNIQUE

# C 15 (1)

APPLICATION :  
**TOUS PAYS**

CONCERNE :  
**CITROËN C 15 ESSENCE**

## N° 30

DIFFUSION :  
**TOUS PAYS**

**Moteurs TU**  
**954 cm<sup>3</sup> - 1124 cm<sup>3</sup> - 1360 cm<sup>3</sup>**

Le 30 Avril 1992

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 108590**

1486

Depuis **Février 1992**, le jeu de fonctionnement aux paliers de vilebrequin des moteurs TU est modifié.

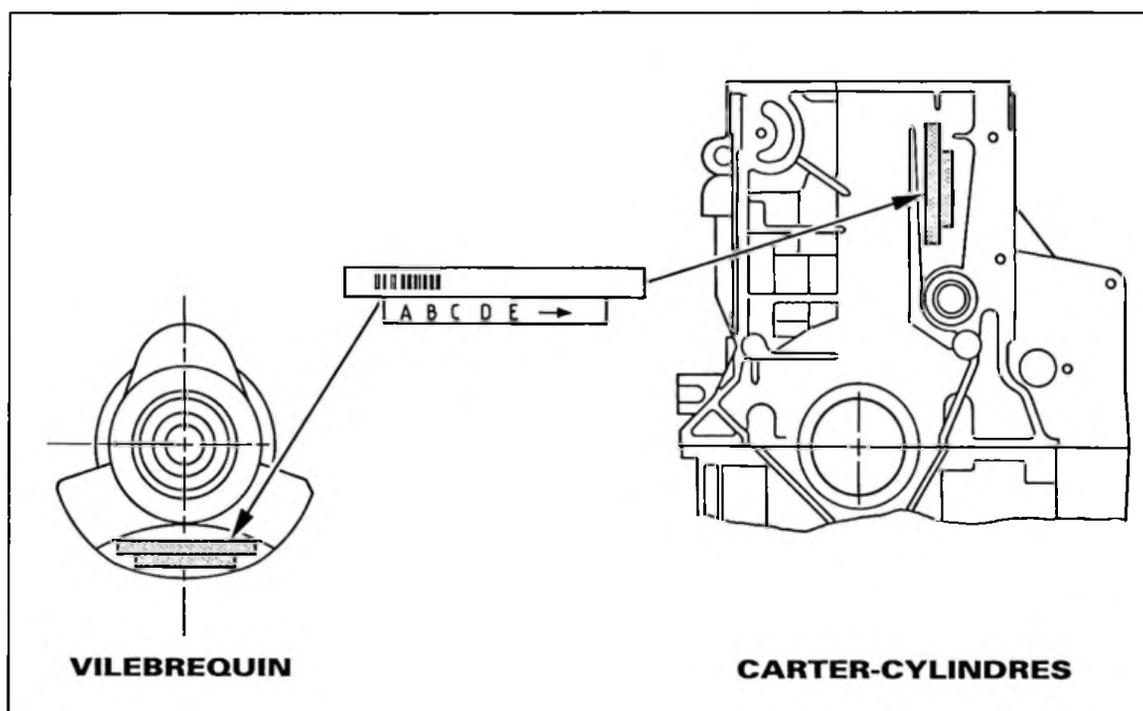
Il est compris entre **0,023 mm et 0,048 mm** (au lieu de 0,023 mm et 0,083 mm).

La réduction des jeux est obtenue par la création de **trois classes** de demi-coussinets d'épaisseurs différentes disposés **côté chapeaux de paliers inférieurs**.

## 1. SÉLECTIONS DES CLASSES

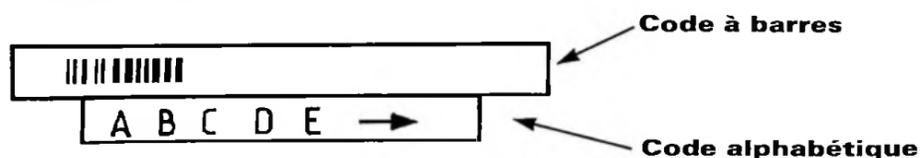
### 1.1. 1<sup>re</sup> possibilité

La sélection s'effectue au moyen de repères situés sur le vilebrequin et le carter-cylindres côté distribution.



Z 12-29

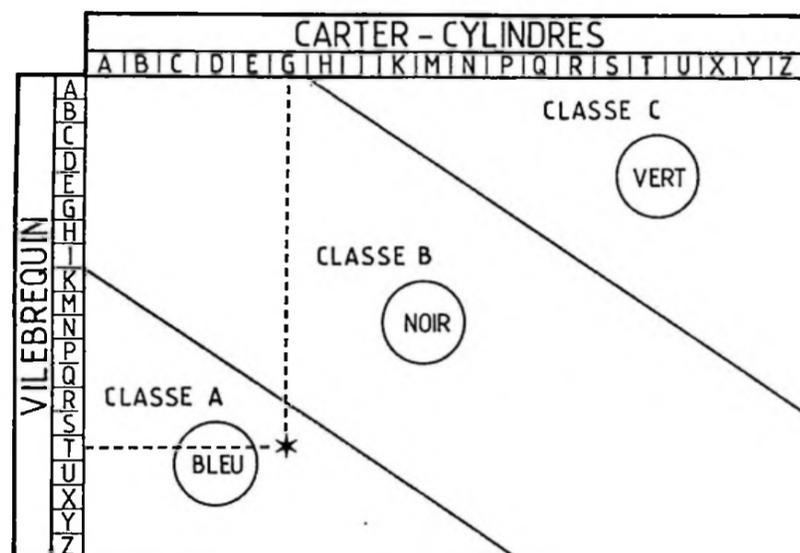
Identification



Z 12-9

- **Code à barres :** Utilisé exclusivement en Usine.
- **Code alphabétique :** Utilisé en « Après-Vente »
  - Cinq lettres alignées, permettent en se référant au tableau ci-dessous de sélectionner les demi-coussinets inférieurs à monter.
  - La première lettre indiquant le **palier N° 1** (côté volant moteur). La cinquième lettre côté flèche indique le **palier N° 5** (côté distribution).

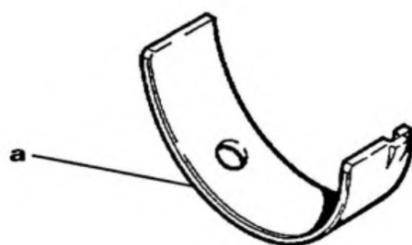
Sélection des demi-coussinets



Z 12-30

Mode opératoire :

Relever en ordre les lettres de chaque palier du vilebrequin ainsi que celles du carter- cylindres, puis les conjuguer sur le tableau pour déterminer la classe du **demi-coussinet inférieur** à monter.



Z 12-32

Un repère de peinture sur la tranche du demi-coussinet en (a) permet d'identifier sa classe.

**Exemple :** Première lettre du vilebrequin « T » et celle du carter-cylindres « G ». Le **demi-coussinet inférieur** du palier N°1 sera de **classe A (Bleu)**.

RAPPEL :

Les demi-coussinets supérieurs seront toujours de **classe B (Noir)**.

• TABLEAU DES DEMI-COUSSINETS

	Demi-coussinet (Repère)	Classe	Moteur TU Aluminium (Essence)		Moteur TU Fonte (Essence)	
			Épais. mm		Épais. mm	
Demi-Coussinets Supérieurs	Lisse (Noir)	<b>B</b>	1,835 mm	95 644 396	1,858 mm	96 139 290
	Rainuré (Noir)			95 644 399		96 139 293
Demi-Coussinets Inférieurs	Lisse (Bleu)	<b>A</b>	1,823 mm	95 644 395	1,844 mm	96 139 289
	Rainuré (Bleu)			95 644 398		96 139 292
	Lisse (Noir)	<b>B</b>	1,835 mm	95 644 396	1,858 mm	96 139 290
	Rainuré (Noir)			95 644 399		96 139 293
	Lisse (Vert)	<b>C</b>	1,848 mm	95 644 397	1,869 mm	96 139 291
	Rainuré (Vert)			95 644 400		96 139 294

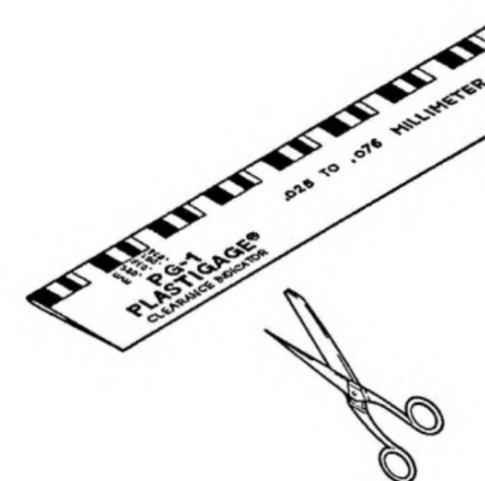
1.2. 2<sup>ème</sup> possibilité

Lorsque le vilebrequin ou le carter-cylindres ne comporte pas de repère d'identification, la sélection des demi-coussinets inférieurs s'effectue au moyen d'une jauge plastique « PLASTIGAGE » distribuée par le Service des Pièces de Rechange sous la référence **OUT 30 4133.T**.

L'emploi de demi-coussinets de classe A (Bleu), permet d'effectuer la mesure.

Mode opératoire :

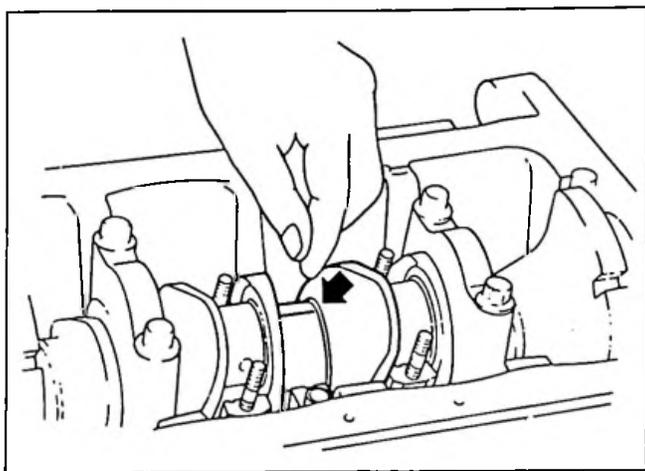
- Poser **cinq demi-coussinets supérieurs** classe B (Noir) côté carter-cylindres.
- Poser le vilebrequin - Enlever toute trace d'huile.
- Poser **cinq demi-coussinets inférieurs** classe A (Bleu) à l'intérieur des chapeaux de paliers.



Z 12-32

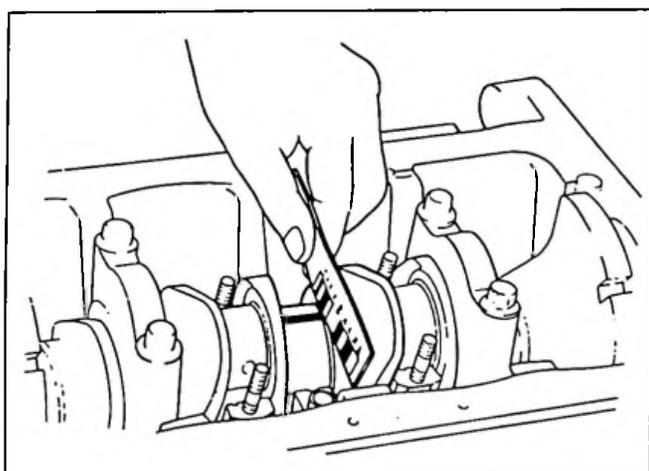
- Couper cinq morceaux de jauge plastique à la largeur des demi-coussinets.

- Ouvrir les enveloppes papier - en extraire les fils plastique.



Z 12-33

- Poser un fil plastique sur chacune des portées du vilebrequin.
- Poser les chapeaux de paliers.
- Serrer en ordre et au couple de serrage les vis des paliers.  
(Ne pas tourner le vilebrequin durant l'opération.)



Z 12-33

- Déposer les chapeaux paliers.
- Comparer chaque largeur du fil plastique aplati à son point le plus large avec les graduations figurant sur les enveloppes papier (Graduation en mm).

**Nota :**

La mesure pouvant s'effectuer sur le vilebrequin ou le demi-coussinet selon l'adhérence des portées.

Déterminer la classe des demi-coussinets inférieurs à monter en se référant au tableau ci-dessous.

MESURES	DEMI-COUSSINETS INFÉRIEURS À MONTER		Jeu à obtenir : 0,023 mm à 0,048 mm (Rappel)
	Classe	Couleur	
0,025 mm	Classe A	(Bleu)	
0,038 mm	Classe B	(Noir)	
0,051 mm 0,076 mm	Classe C	(Vert)	

Z 12-32

- Après montage des demi-coussinets inférieurs d'épaisseur définitive, contrôler les jeux en appliquant à nouveau la méthode pré-citée.
- Placer en réserve dans le coffret de remise en état moteur pour applications ultérieures les demi-coussinets inférieurs de classe A (Bleu) non utilisés.

**Dépannage :**

En cas de défaillance des moyens de mesure : monter des demi-coussinets inférieurs de la classe A (Bleu).



CITROËN  
DIVISION APRÈS-VENTE  
MÉTHODES TECHNIQUES

# NOTE TECHNIQUE

# C 15 (1)

APPLICATION :  
**TOUS PAYS**

CONCERNE :  
**CITROËN C 15 DIESEL T.T.**

## N° 31

DIFFUSION :  
**TOUS PAYS**

**Soupapes d'échappement**

Le 30 Juin 1992

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 108590**

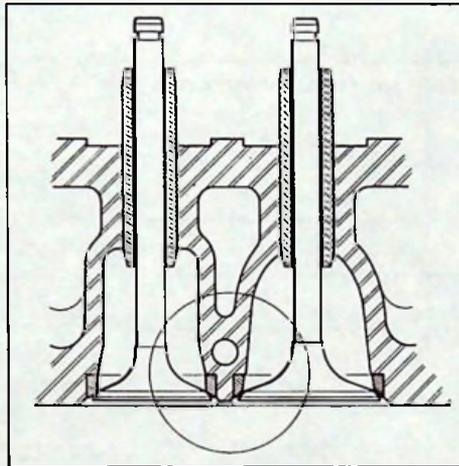
1561

Depuis **Janvier 1992**, tous les moteurs diesel des véhicules **CITROËN C 15** sont équipés de soupapes d'échappement nouvelles.

Ces soupapes sont associées à de nouveaux sièges de soupapes.

*Simultanément, le montage du joint d'étanchéité sur les guides des soupapes admission et échappement est étendu sur tous ces véhicules.*

### SIÈGES ET SOUPAPES D'ÉCHAPPEMENT

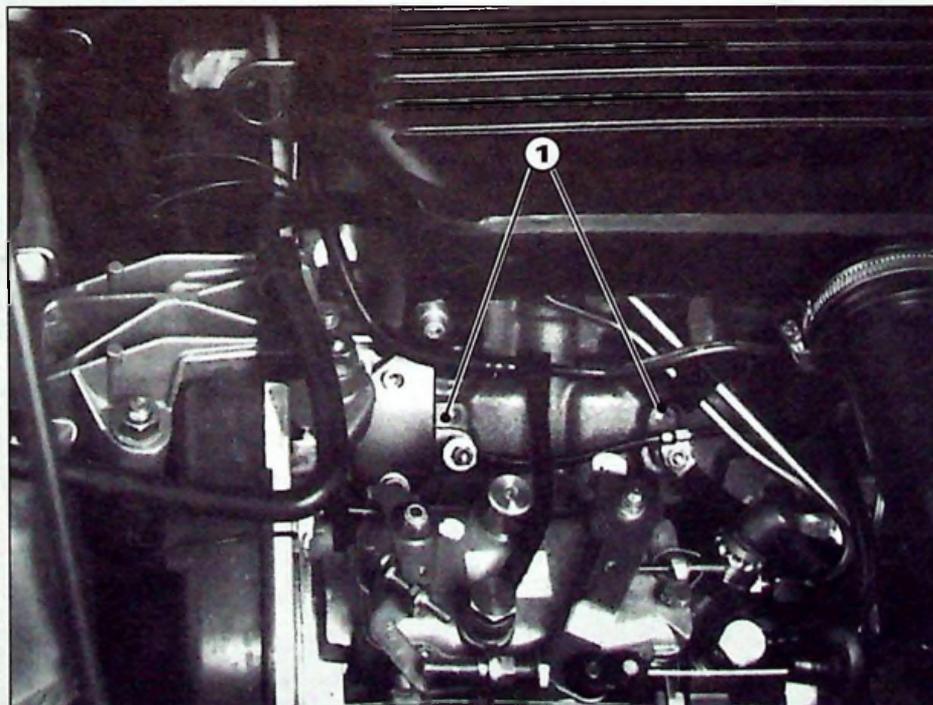


BX 11-28

## 1. IDENTIFICATION

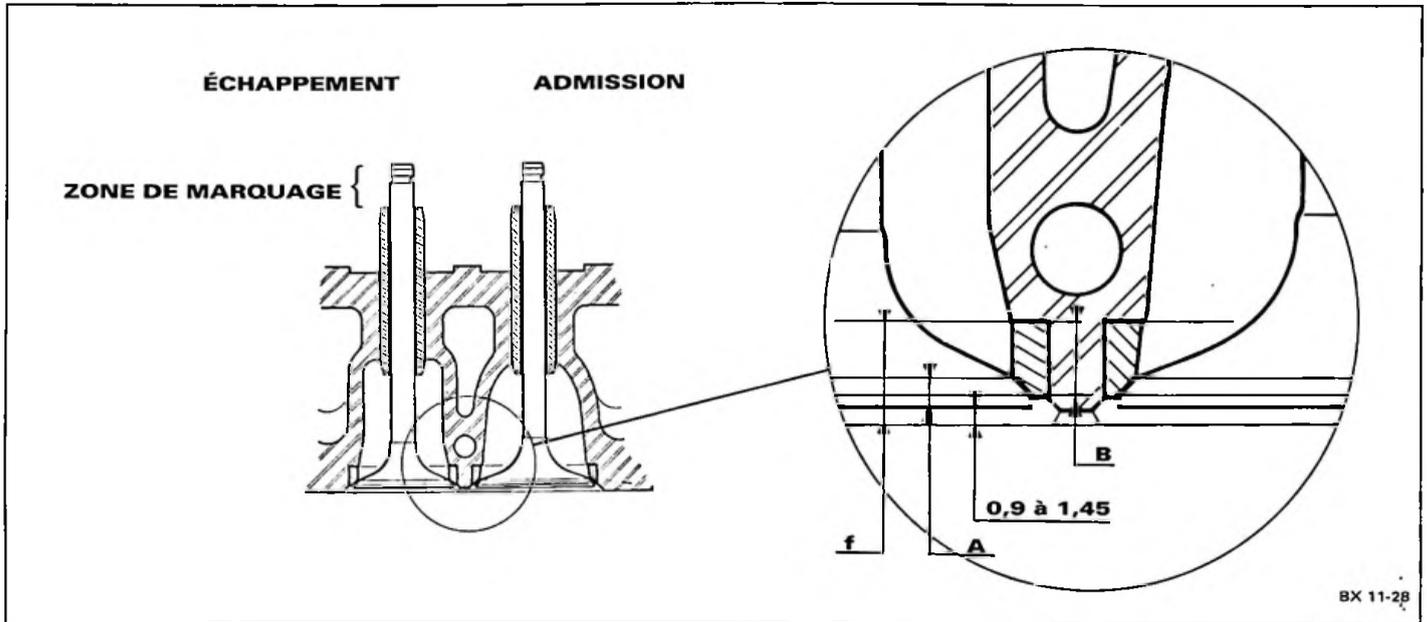
### 1.1. Identification du moteur

Les (ou le) **perçages "1"**, au dessus des bougies de préchauffage ont un diamètre de **9 mm** (au lieu de 7 mm).



92-293

## 1.2. Identification des pièces



	ANCIEN MONTAGE	NOUVEAU MONTAGE
		DIESEL ATMO.
A	3,3 mm	3,8 mm
B	6 mm	5,5 mm
Repère sur queue de soupape	<del>X</del>	Z

**Remarque :** Les cotes de fond de lamage (f) et de retrait de soupape d'échappement (0,9 mm à 1,45 mm) n'ont pas évolué.

## 2. PIÈCES DE RECHANGE

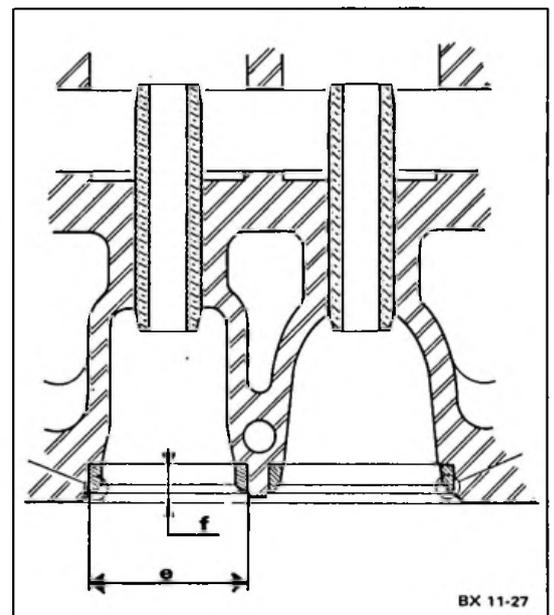
	MOTEUR
	17 DIESEL ATMO (XUD7/K)
CULASSE	95 666 795
SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT	96 137 360
SIÈGE DE SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT	Rénovation : 96 155 231

## 3. RÉPARATION

Le montage des nouvelles soupapes sur les anciens véhicules est possible à condition de changer les sièges de soupapes.

Les cotes de réparation pour l'échange des sièges de soupapes d'échappement n'ont pas évolué :

Siège de soupape d'échappement		
Ø Siège	Ø Alésage	Profondeur
$e \pm 0,025$	$e \pm 0,025$	$f \pm 0,15$
34,437 mm	34,3 mm	8,35 mm
34,637 mm	34,5 mm	





CITROËN  
DIVISION APRÈS-VENTE  
MÉTHODES TECHNIQUES

# NOTE TECHNIQUE

# C 15 ①

APPLICATION :  
**TOUS PAYS**

CONCERNE :  
**CITROËN C 15 Essence**

## N° 32

DIFFUSION :  
**TOUS PAYS**

**Moteurs :  
Antipollution (US 83)**

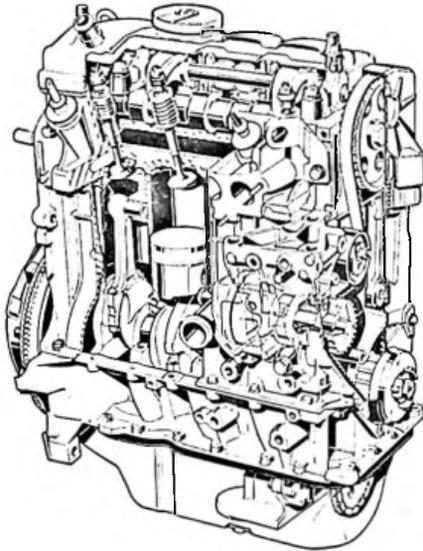
Le 17 Juillet 1992

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 108590**

1592

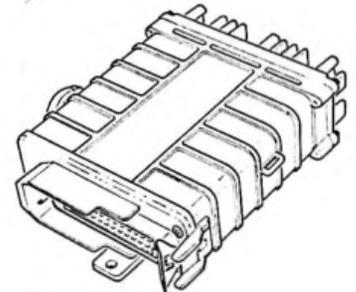
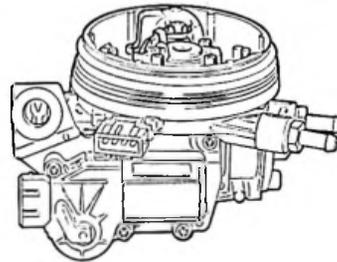
Cette note présente les motorisations Essence 1124 cm<sup>3</sup> et 1360 cm<sup>3</sup> injection monopoint équipants certaines versions de véhicules **CITROËN C 15**, pour les pays à norme de dépollution sévèrisée C.E.E.

## INJECTION MONOPOINT



HDZ  
KDY

**BOSCH A2.2**



F 10-5 F 14-15 F 14-16

### MÉCANIQUE

Pages

#### 1. MOTEUR

1.1. Caractéristiques .....	2
1.2. Niveau de dépollution.....	2
1.3. Distribution .....	2
1.4. Lubrification .....	2
1.5. Refroidissement.....	3
1.6. Alimentation.....	4
1.7. Allumage .....	4
1.8. Echappement.....	11

### ÉLECTRICITÉ

#### 1. SCHÉMATIQUE

1.1. Schéma de principe .....	12
1.2. Schéma d'installation .....	12
1.3. Nomenclature des pièces et des faisceaux .....	14
1.4. Aide au diagnostic .....	15
1.4.1. Outils de diagnostic .....	16
1.4.2. Liste des codes défauts .....	17

### MAINTENANCE

#### 1. SERVICE-ENTRETIEN

1.1. Périodicités.....	16
------------------------	----

**1. MOTEUR**

**1.1. Caractéristiques des moteurs**

Type moteur  
 plaque moteur  
 Alésage  
 Course  
 Cylindrée  
 Rapport volumétrique  
 Carburant  
 Puissance maximum : (CEE)  
 (CEE)  
 Couple maximum : (CEE)  
 (DIN)  
 Régime de rotation maxi  
 Régime de ralenti

	TU1M/Z HDZ	TU3F M/Z KDY
Alésage	72 mm	75 mm
Course	69 mm	77 mm
Cylindrée	1124 cm <sup>3</sup>	1360 cm <sup>3</sup>
Rapport volumétrique	9,4/1	9,3/1
Carburant	Sans plomb RON 95	
Puissance maximum : (CEE)	44,1 kW } à	55 kW } à
(CEE)	60 ch } 6200 tr/min	75 ch } 6200 tr/min
Couple maximum : (CEE)	8,75 mdaN } à	10,3 mdaN } à
(DIN)	9,2 mkg } 3800 tr/min	11,3 mkg } 4000 tr/min
Régime de rotation maxi	6800 tr/min	6800 tr/min
Régime de ralenti	850 tr/min	850 tr/min

**1.2. Niveau de dépollution : application de la norme C.E.E.**

Niveau de dépollution Z (US 83).  
 Système d'injection BOSCH A2.2.  
 Pot catalytique et sonde à oxygène.  
 Dispositif de recyclage des vapeurs d'essence.

**1.3. Distribution**

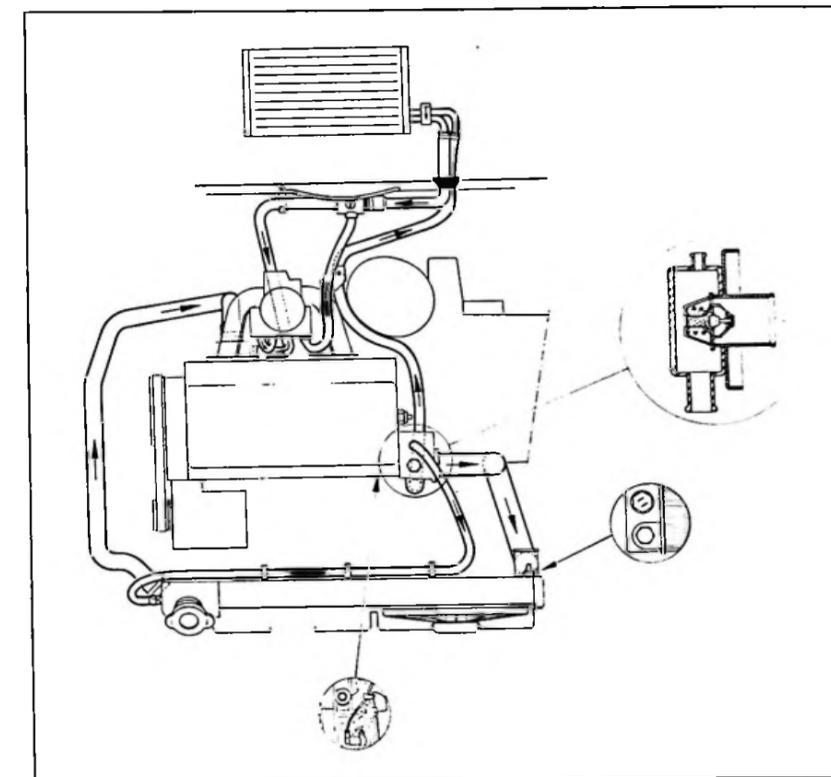
Jeu pratique aux soupapes à froid :

Admission ..... **0,20 mm**  
 Echappement ..... **0,40 mm**

**1.4. Lubrification**

Capacité d'huile après vidange	3,2 litres environ
Capacité d'huile après vidange et échange de la cartouche	3,5 litres environ
Référence de la cartouche filtrante	PURFLUX LS 468 A MANN 95 638 747
Tarage du mono contact	0,5 bar
Huiles préconisées toutes saisons :	TOTAL ACTIVA 9000 10 W-50
Huiles préconisées toutes saisons :	TOTAL ACTIVA 7000 10 W-40
Régions très froides à partir de - 10°C :	TOTAL GTS PLUS 15 W-40
Pression d'huile à 90°C :	4 bars à 4000 tr/min

**1.5. Refroidissement**



**1.5.1. Circuit de refroidissement, caractéristiques**

Radiateur 16 dm<sup>3</sup>, avec le tube de dégazage incorporé  
 Capacité du circuit : 6,5 litres environ  
 Présurisation : 1 bar  
 Motoventilateur, puissance : 175 W  
 Sonde de déclenchement : 88° - 92°C  
 Calorstat, début d'ouverture : 88°C  
 Protection du circuit - 20°C ou - 35°C selon pays.

**1.6. Alimentation, carburant**

Réservoir de carburant sulfoné (revêtement anti-suitement) et dispositif de récupération .. des vapeurs d'essence.

Contenance du réservoir : 48 litres.

Tubulure de remplissage réduite afin de recevoir uniquement les pistolets spécifiques essence sans plomb ( $\varnothing = 21$  mm).

**1.6.1. Alimentation, carburant**

Filtre à cartouche sèche avec résonateur.

Référence filtre : HDZ = AP. AC. AT. 7801

KDY= PSA 7805.

**1.7. Allumage**

Allumage électronique à déclenchement électromagnétique (courbes et calage voir page : 5).

Allumeur marque : BOSCH ou DUCCELLIER.

Résistance du générateur d'impulsions : 300  $\Omega$  environ.

Bobine d'allumage : Type BTR 02 (sèche).

Résistance de l'enroulement : primaire/secondaire : 0,8  $\Omega$ /6500  $\Omega$  environ.

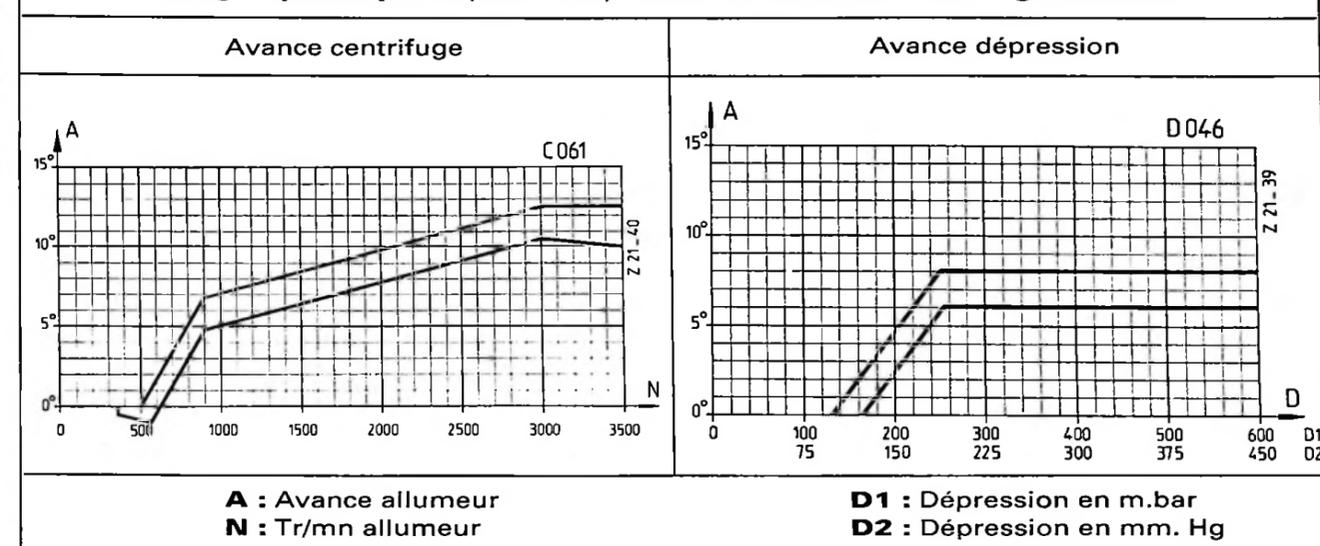
Module transistorisé : Type MTR 02 (accolé à l'allumeur) marque BOSCH.

Bougies :

- A sièges plat "Fine Line"
- Couple de serrage **2,5 mdaN**
- Ecartement des électrodes **0,80 mm**
- Marques EYQUEM **RFC 52 LS**  
CHAMPION **R 9YCC.**

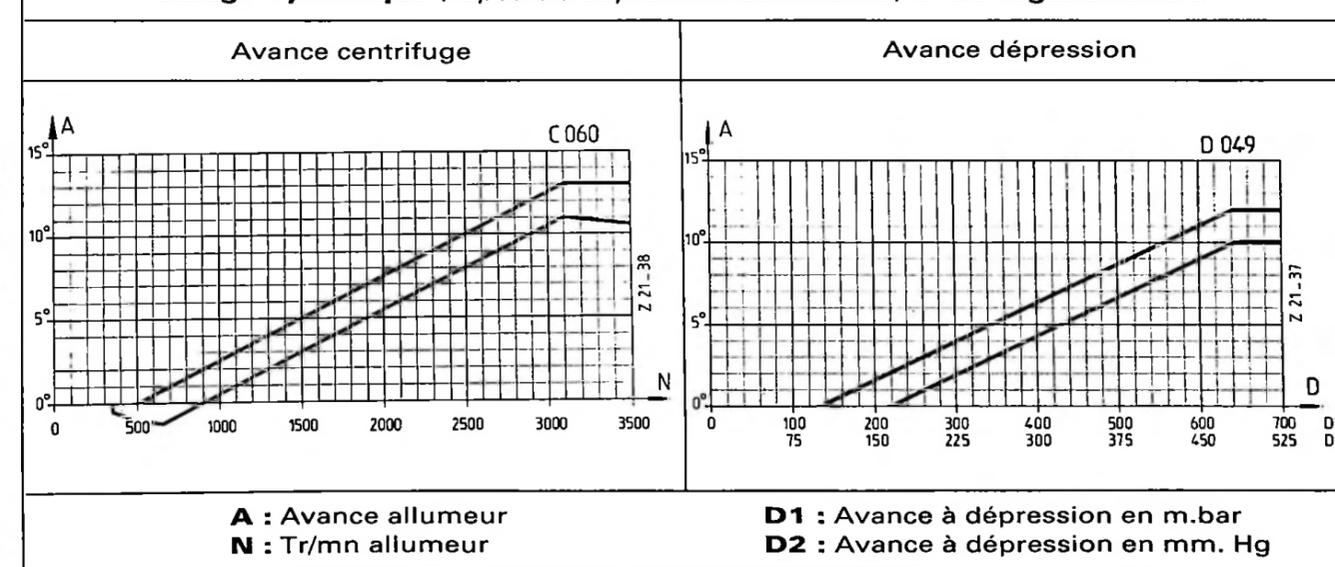
**Courbes d'avance du moteur HDZ**

**Calage dynamique (capsule à dépression débranchée) 8° au régime ralenti**

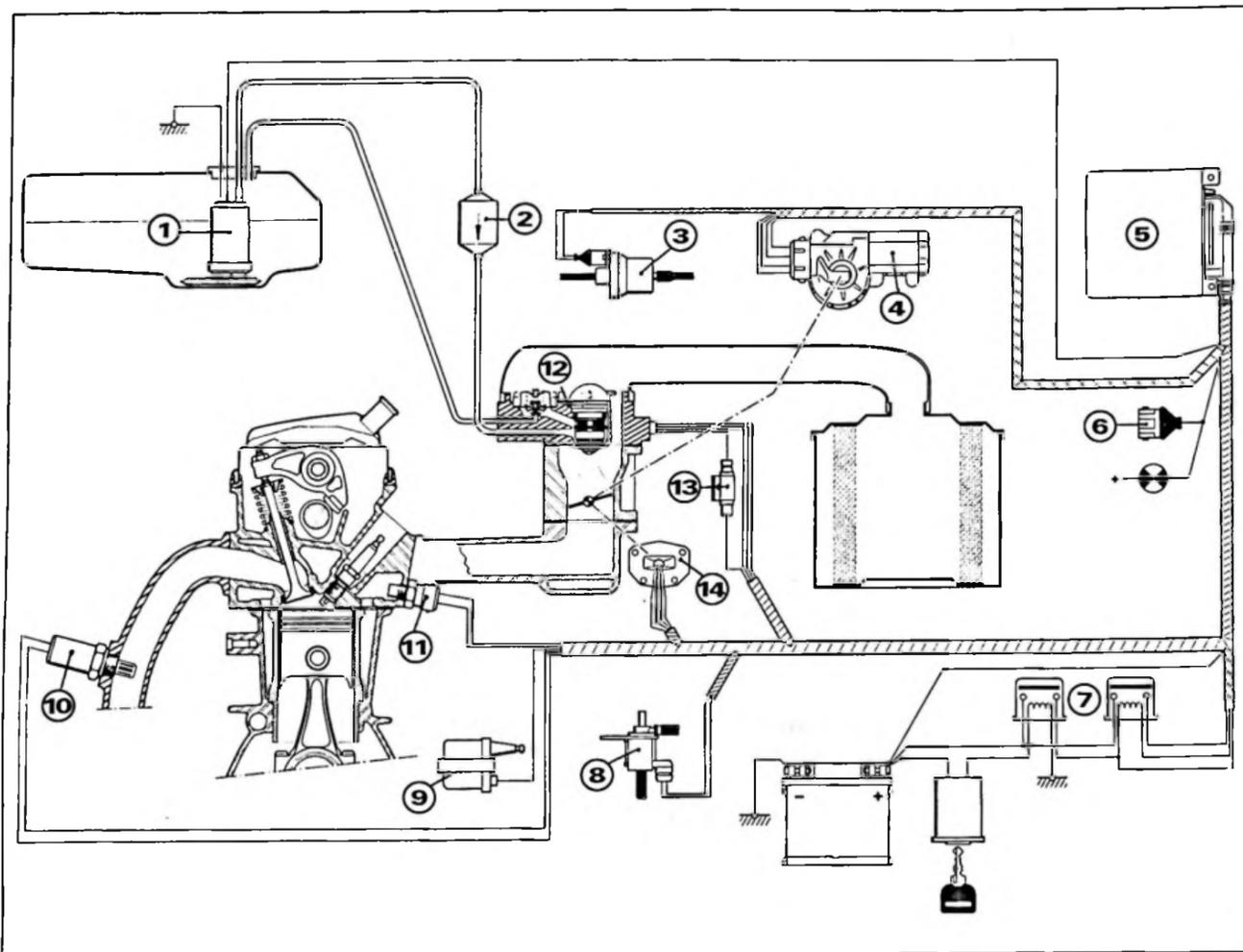


**Courbes d'avance du moteur KDY**

**Calage dynamique (capsule à dépression débranchée) 8° au régime ralenti**



Disposition des organes

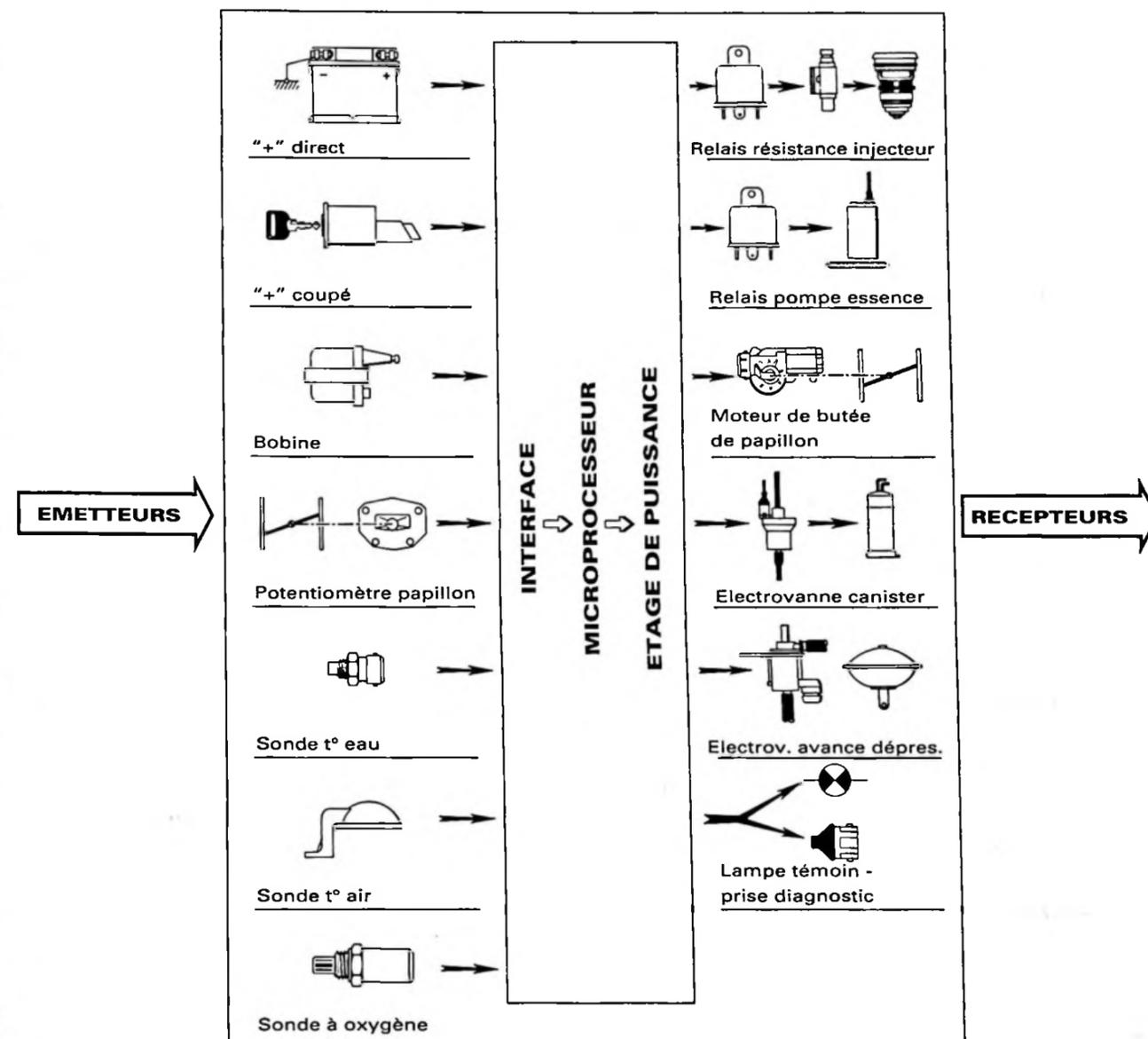


Z 14-30

Descriptif

- ① - Pompe à essence électrique.
- ② - Filtre à essence.
- ③ - Electrovanne de recyclage des vapeurs d'essence.
- ④ - Régulateur de ralenti.
- ⑤ - Calculateur.
- ⑥ - Prise diagnostic.
- ⑦ - Relais d'injection.
- ⑧ - Electrovanne de correction d'avance.
- ⑨ - Bobine d'allumage.
- ⑩ - Sonde à oxygène.
- ⑪ - Sonde de température d'eau.
- ⑫ - Corps d'injection monopoint.
- ⑬ - Prérésistance d'injection.
- ⑭ - Potentiomètre sur axe de papillon.

Principe de fonctionnement



Z 14-31

Le MONO-JETRONIC est un système d'injection qui utilise un seul injecteur électromagnétique pour les 4 cylindres.

Cet injecteur, placé dans le corps d'injection monopoint, injecte le carburant de façon intermittente dans le flux d'air au-dessus du papillon. La répartition du mélange s'effectue dans le collecteur d'admission comme dans les applications à carburateur.

Le calculateur détermine le temps d'injection à partir des paramètres principaux :

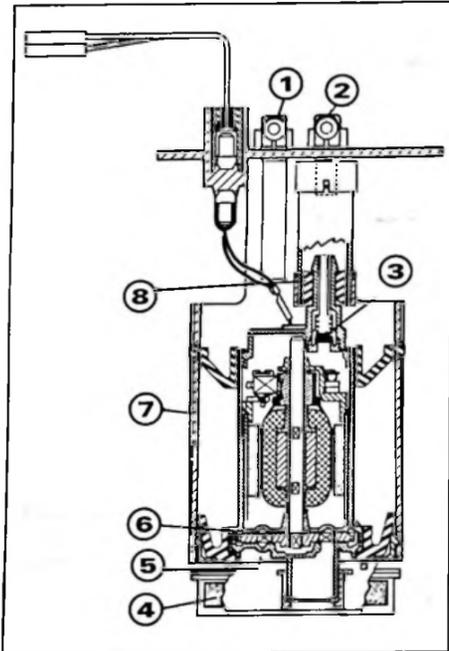
- **angle du papillon** (potentiomètre sur axe),
- **régime moteur** (primaire allumage).

D'autres paramètres, tels que températures d'eau et d'air, peuvent apporter des corrections au signal de base.

Enfin, l'utilisation d'un pot catalytique trifonctionnel impose un système bouclé en amont de celui-ci, d'où l'utilisation d'une sonde à oxygène.

**Circuit d'essence**

Le système fonctionne sous une pression  $\approx 1$  bar d'où l'appellation type "moyenne pression".



Pompe à turbine immergée dans le réservoir :

- pression 1,1 bar
- débit 80 à 100 l / heure
- puissance maxi 60 W
- alimentation 12 V
- référence BOSCH EKP5

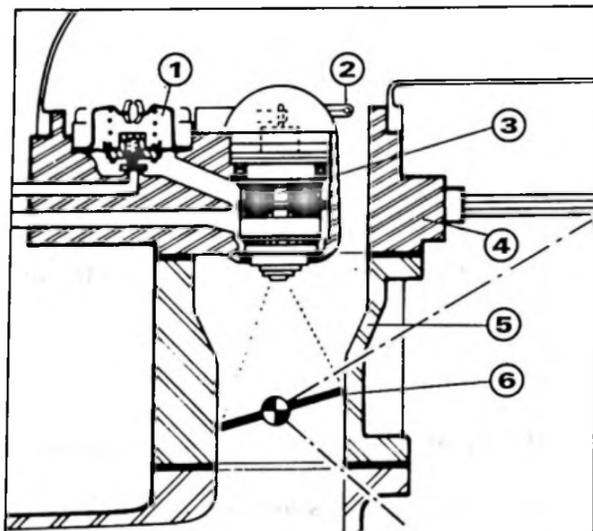
- ① : Retour
- ② : Sortie
- ③ : Clapet anti-retour
- ④ : Tamis
- ⑤ : Orifice de dégazage
- ⑥ : Turbine
- ⑦ : Boîtier support
- ⑧ : Manchon élastique

Z 17-9

**Filtre à essence :**

- Identique au filtre des véhicules de la gamme CITROËN équipés d'injection (corps aluminium).
- Il est implanté sur le réservoir au moyen d'une sangle ; seuil de filtration 8 à 10 microns.
- Sens de montage ( ) pour permettre au tamis de sortie d'intercepter d'éventuels impuretés.

**Corps d'injection monopoint** marque : BOSCH  
 réf. : HDZ : 0483 201 052  
 KDY : 0483 201 087



- ① : Régulateur de pression
- ② : Sonde de température d'air
- ③ : Injecteur électromagnétique
- ④ : Partie hydraulique
- ⑤ : Boîtier de papillon
- ⑥ : Papillon

Z 14-30

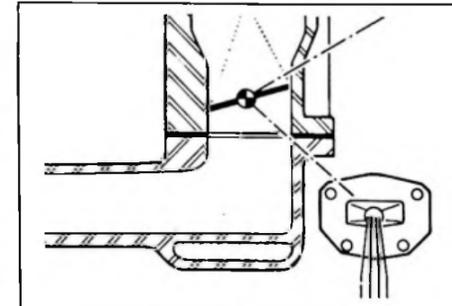
**Circuit électronique**

**Calculateur :** marque BOSCH  
 réf. HDZ : 0280 000 724  
 KDY : 0280 000 752 - 753

Fixé sur le passage de roue avant droit.

- Détermine : le temps d'injection pour tous les cas de fonctionnement moteur.
- Commande la pompe à essence
  - la régulation du régime ralenti
  - la purge du canister
  - la coupure d'avance à dépression
- S'adapte aux évolutions du moteur, du carburant et aux conditions atmosphériques
- Protège le moteur des sursrégimes (7200 tr/mn)
- Coupe l'injection en décélération (température d'eau > 70° et régime moteur < à 2200 tr/mn).
- En cas de défaillance de certains émetteurs :
  - se met en mode dégradé,
  - informe le conducteur par l'allumage d'une lampe.
  - oriente le réparateur dans son diagnostic (autodiagnostic).

**Potentiomètre sur axe de papillon :**

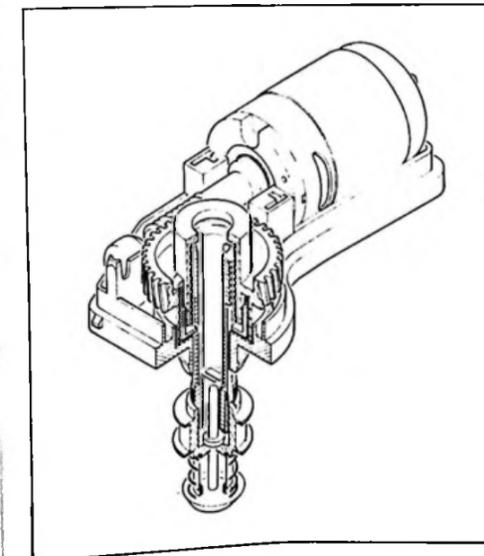


Z 14-30

Système à 2 pistes afin de mesurer l'angle de papillon d'une manière très précise, notamment dans les petits angles.

Le potentiomètre est alimenté sous 5 volts, et délivre des tensions proportionnelles à l'angle de papillon.

**Régulateur de ralenti :**



Moteur à courant continu 12 volts.

Il peut donc fonctionner dans les 2 sens.

Au ralenti, le calculateur compare l'information vitesse de rotation moteur (allumage) avec la vitesse de ralenti programmée dans le calculateur. Puis, il actionne le régulateur et celui-ci, au travers d'une démultiplication 1/24, commande progressivement la bûte papillon. Il y a donc constamment un bouclage, d'où la suppression du réglage de ralenti.

Le régulateur est équipé d'un contacteur de ralenti pré-réglé.

**Régulateur de pression :**

Le régulateur de pression est placé dans l'unité centrale. La pression régnant dans la chambre du régulateur est identique à la pression en amont du papillon.

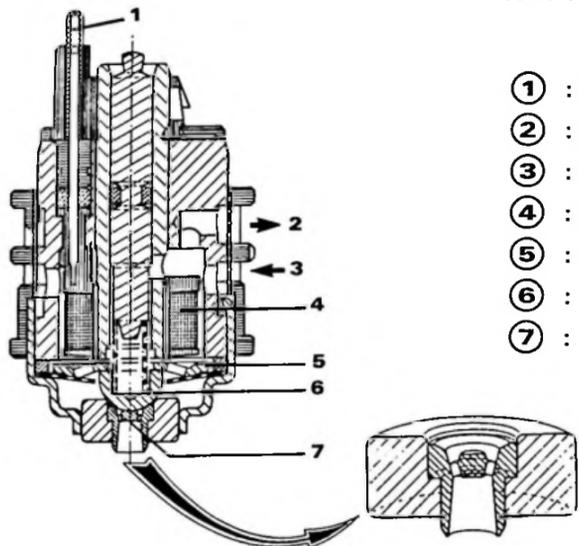
Il permet donc d'avoir une valeur constante au niveau de l'injecteur, entre la pression derrière le clapet à bille et la pression du point d'injection.

Différentielle de pression = 1 bar.

**Injecteur :** (électromagnétique) marque BOSCH

Réf. : HDZ : 0280 150 660

KDY : 0280 150 669



- ① : Connexion électrique
- ② : Retour du carburant
- ③ : Arrivée du carburant
- ④ : Bobine
- ⑤ : Induit plat
- ⑥ : Clapet à bille
- ⑦ : Orifices de dosage

L'injecteur est placé dans le flux d'air en amont du papillon.

Les injections sont déclenchées à la cadence des impulsions d'allumage (4 injections pour 1 cycle moteur).

La pulvérisation du carburant s'effectue par 4 orifices obliques.

On obtient ainsi un jet de forme conique  $\approx 60^\circ$ .

La quantité injectée dépend uniquement du temps d'ouverture, le temps de commutation étant négligeable.

- Résistance de l'injecteur : 1,4  $\Omega$ .

- Filtre de protection : 50 microns.

**Circuit d'air**

Le circuit d'air est simplifié au maximum. La quantité d'air passe intégralement par le papillon des gaz.

En position ralenti, la butée de papillon est déterminée par un servomoteur.

La sonde de température d'air, placée au-dessus de l'injecteur, informe le calculateur afin que celui-ci calcule le temps d'injection par rapport à une masse d'air.

Résistance de la sonde d'air à 20°C = 2500  $\pm$  250  $\Omega$ .

**Sonde de température d'eau (CTN) :**

Implantée dans le boîtier de sortie d'eau, elle informe le calculateur de la température du moteur.

**Sonde de température d'air (CTN) :**

Placée dans le flux d'air sur un chapeau plastique coiffant l'injecteur. Elle informe le calculateur de la température d'air et, par conséquent, de la quantité massique.

**Sonde à oxygène :**

Placée sur l'échappement entre le moteur et le pot catalytique, elle délivre en permanence au calculateur une information reflétant le dosage (air/essence) du mélange injecté.

La sonde est à 4 fils :

- 2 pour le réchauffage,
- 1 pour la tension de la sonde,
- 1 pour la masse sonde à calculateur.

**Circuit de recyclage des vapeurs d'essence**

Ce dispositif permet de recycler les vapeurs d'essence dans le moteur.

Moteur arrêté :

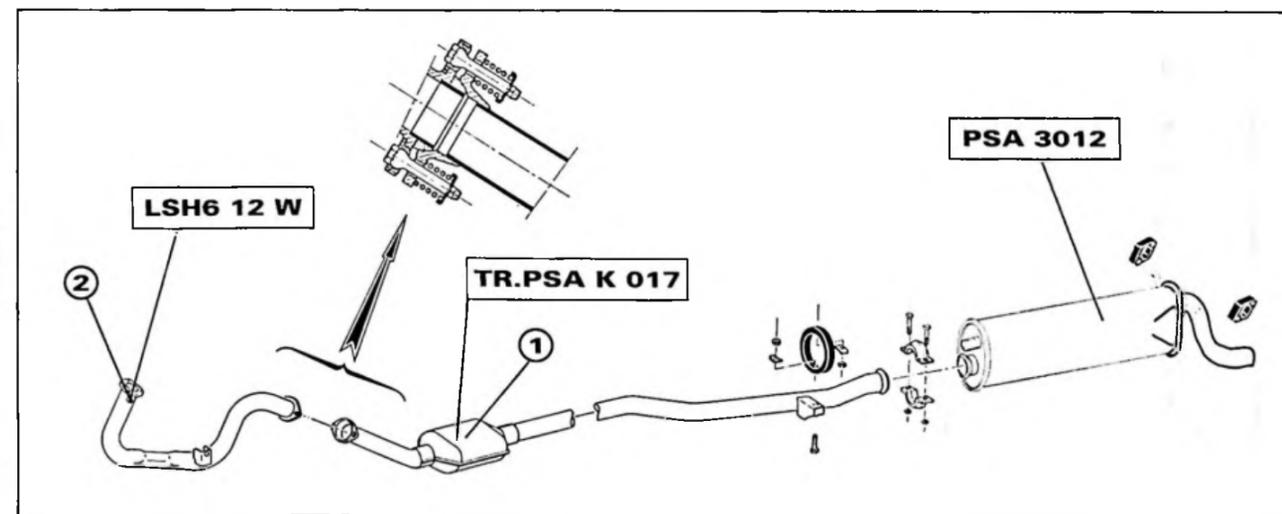
Le canister (filtre à charbon actif) absorbe les vapeurs d'essence venant du réservoir.

Moteur tournant :

Le canister se vide en aval du papillon, au travers de l'électrovanne. Cette électrovanne s'ouvre lorsque les paramètres déterminés par la stratégie du calculateur sont atteints.

**Nota :** L'électrovanne est passante lorsqu'elle n'est pas alimentée. Tension nominale : 12 volts.

**1.8. Echappement**

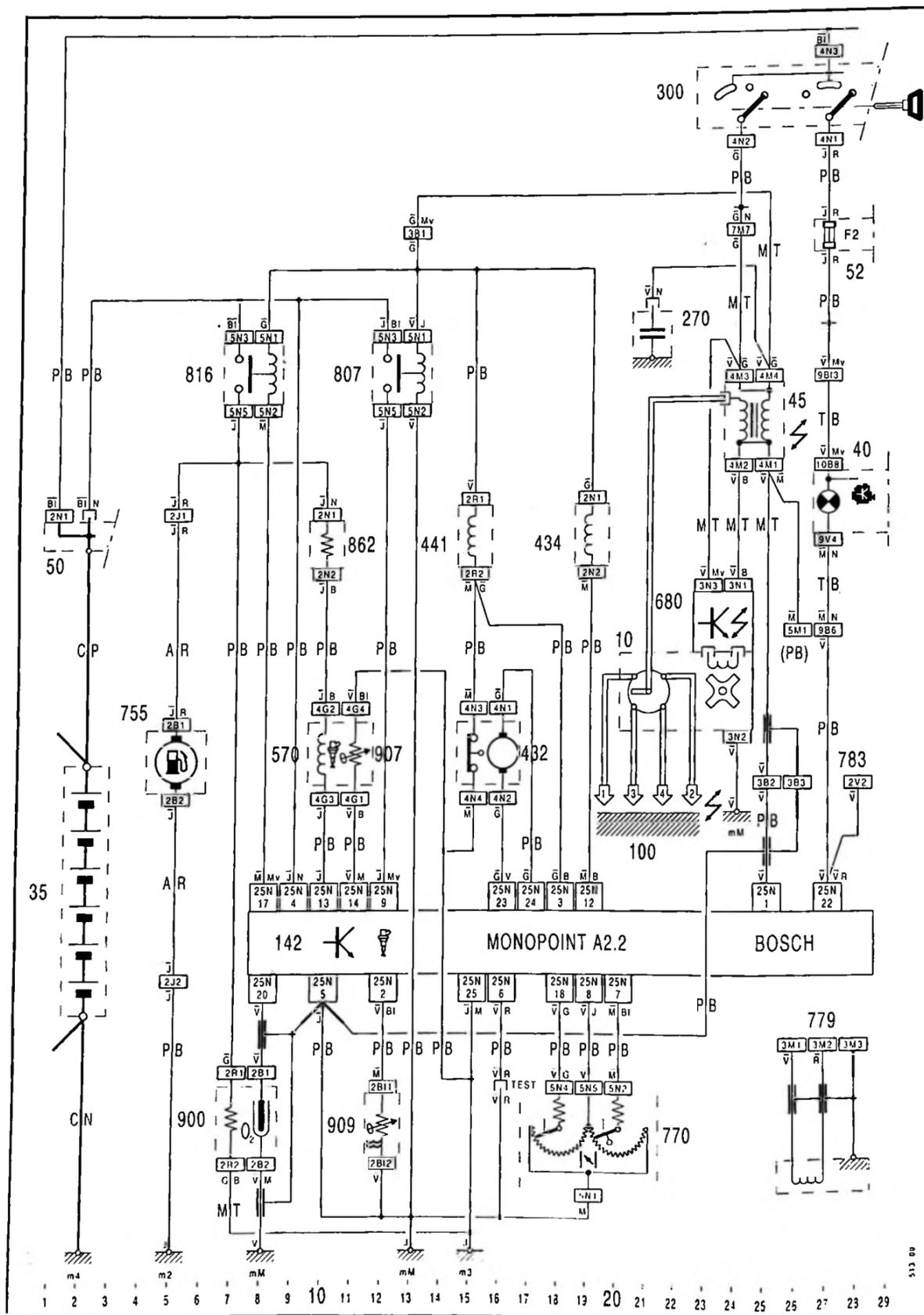


- ① Pot catalytique tri-fonctionnel :
  - Traitement des monoxydes d'azote (NOX).
  - Des hydrocarbures (HC).
  - De l'oxyde de carbone (CO).

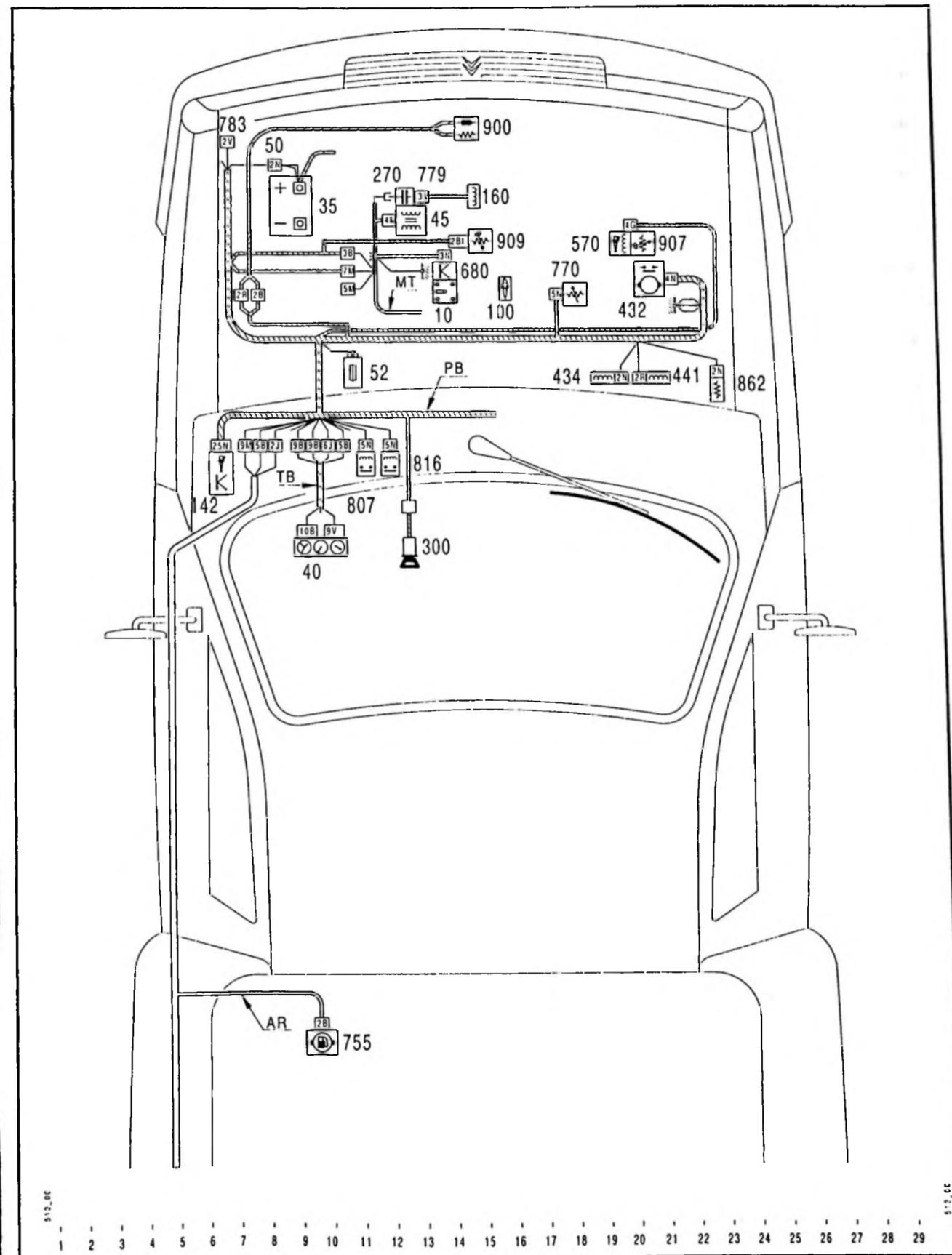
- ② Sonde à oxygène marque : BOSCH LSH6  
réf. : 0258 003 087.

1. SCHÉMATIQUE

1.1. Schéma de principe



1.2. Schéma d'installation



1.3. Nomenclature des pièces et des faisceaux

Repère	DÉSIGNATION	Position	Repère	DÉSIGNATION	Position
10	ALLUMEUR	20 à 24	441	ÉLECTROVANNE CORRECTION AVANCE	15
35	BATTERIE	2	570	INJECTEUR	10
40	BLOC COMPTEUR ET VOYANTS	27 - 28	680	MODULE D'ALLUMAGE	23 - 24
45	BOBINE D'ALLUMAGE	24 - 25	755	POMPE A CARBURANT	5
50	BOITIER D'ALIMENTATION	1 - 2	770	POTENTIOMÈTRE SUR PAPILLON	17 à 21
52	BOITIER DE FUSIBLES	27	779	PRISE DE CAPTEUR DE P.M.H.	26 à 28
100	BOUGIES D'ALLUMAGE	20 à 23	783	PRISE DIAGNOSTIC	20
142	CALCULATEUR D'INJECTION	8 à 28	807	RELAIS D'INJECTION	12 - 13
160	CAPTEUR DE P.M.H.	26 - 27	816	RELAIS DE POMPE A CARBURANT	7 - 8
270	CONDENSATEUR D'ALLUMAGE	21	862	PRÉRÉSISTANCE D'INJECTEUR	10
300	CONTACTEUR-ANTIVOL	24 à 29	900	SONDE A OXYGÈNE	7 - 8
432	ÉLECTROVANNE RÉGULATION RALENTI	15 - 16	907	SONDE DE TEMPÉRATURE D'AIR	11
434	ÉLECTROVANNE DE CANISTER	19	909	SONDE DE TEMPÉRATURE D'EAU	12

AR	FAISCEAU ARRIÈRE	MT	FAISCEAU MOTEUR
CP	CABLE POSITIF	PB	FAISCEAU PLANCHE DE BORD
CN	CABLE NÉGATIF	TB	FAISCEAU DE TABLEAU DE BORD

Situation du calculateur



92-523



92-522

Implantation sous planche de bord côté gauche.

Dépose du calculateur : déposer la cloison "a".

Déposer la vis "b" et tirer vers l'arrière.

1.4. Aide au diagnostic

CODE DÉFAUT	CODES INDUITS	ORGANES IMPLANTATION	CONTRÔLE	CONNECTEUR SUR BOÎTIER ÉLECTRONIQUE	BOÎTE A BORNES	BORNES ORGANES	VALEURS
13		Sonde de Température d'air (907) (dans CIM)	Ohmmètre	Débranché	14 - 25 ou 6	gris	à - 10°C : R = 8200 à 11000 Ω à + 20°C : R = 2250 à 2750 Ω à + 50°C : R = 760 à 910 Ω
14	31	Sonde de Température d'eau (909) (sur boîtier sortie d'eau)	Ohmmètre		2 - 25 ou 6	bleu	à - 10°C : R = 8200 à 11000 Ω à + 20°C : R = 2250 à 2750 Ω à + 80°C : R = 290 à 370 Ω
21		Régulateur de ralenti (432) Moteur contact de ralenti	Ohmmètre		23 - 24 3 - 25 ou 6 ou 5	noir	R = 5,5 Ω papillon fermé : R = 0 papillon ouvert : R = x
31	51-52	Auto adaptation régulation de richesse Sonde (900) oxygène	Voltmètre	Branché moteur tournant	20 - 5	blanc	- Contrôle de la fonction sur le calculateur : attendre 30 secondes (préchauffage de la sonde) Lire la tension aux bornes 20 et 5 : - Contrôle de la sonde seule, moteur tournant Lire la tension sur le connecteur gris : 0,8 V fixe - Vérifier les fils HT, l'étanchéité du circuit d'échappement.
33		Potentiomètre papillon (770) Alimentation	Voltmètre		8 - 6	1 2 3 4 5	U = 4,5 à 5,5 V
		1 <sup>re</sup> piste			7 - 6	1 2 3 4 5 noir	actionner le papillon : U = de 1 à 4,5 V
		2 <sup>e</sup> piste			18 - 6	1 2 3 4	actionner le papillon : U = de 0 à 4 V
41		Signal régime moteur	Voltmètre	Branché moteur tournant	1 - 5 ou 6	2 3 blanc	
51	52	Sonde à oxygène (900)	Voltmètre	Branché	20 - 5	blanc	Voir test relatif au code 31
52		Régulation de richesse sonde oxygène (900)	Voltmètre	Branché moteur tournant		blanc	Vérifier l'étanchéité des circuits admission et échappement Voir test relatif au code 31
53		Tension alimentation du calculateur et des capteurs	Voltmètre	Branché	4 et 5 ou 6	Batterie	Ce code correspond à la tension d'alimentation 10 à 15,5 volts Vérifier le circuit de charge
54		Calculateur (142)					Calculateur hors service
		Injecteur (570)	Ohmmètre			gris	R = 1,4 Ω
		Résistance additionnelle (862)	Ohmmètre			noir	R = 3 Ω
		Electrovanne canister (434)	Ohmmètre			noir	R = 40 Ω
		Electrovanne coupure d'avance (441)	Ohmmètre			rouge	R = 28 Ω
					34 relais 807N3816 807 ou 816 borne 5N3		

1.4.1. Outils de diagnostic

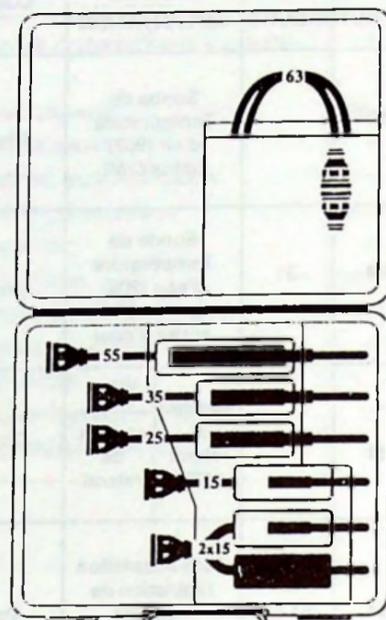
4125-T : BOITIER E.L.I.T.



- Lecture codes défauts
- Test câblerie
- Test routier
- Test de démarrage
- Mesure des paramètres

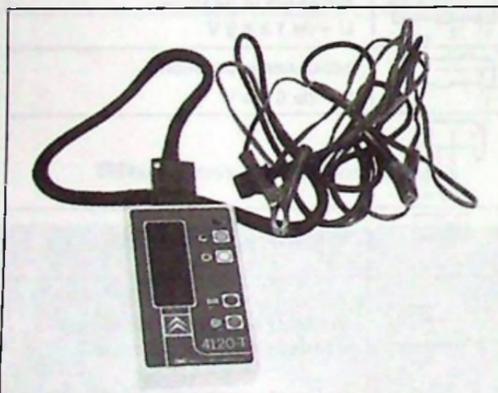
90-1939

4126-T : FAISCEAUX



MR 630-71/29

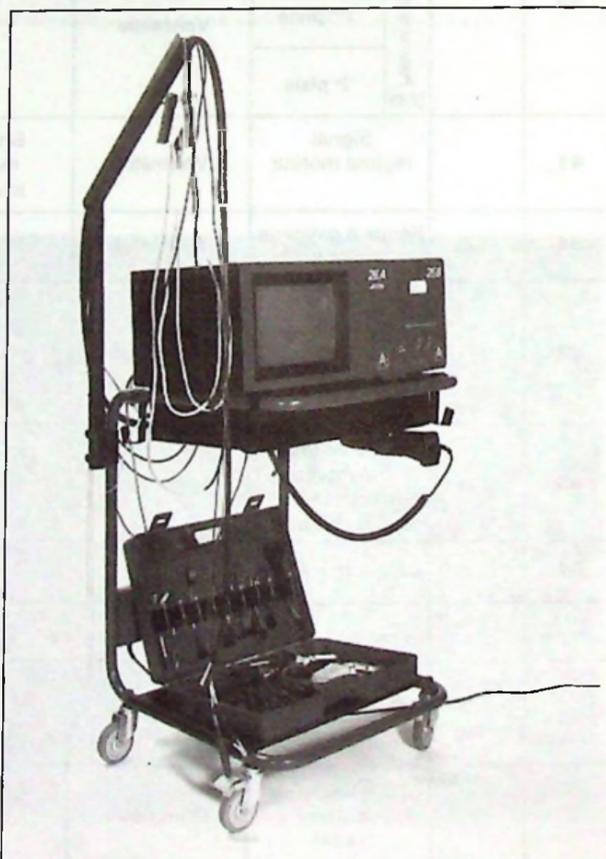
4120-T : BOITIER TESTEUR



90-1110

- Lecture codes défauts

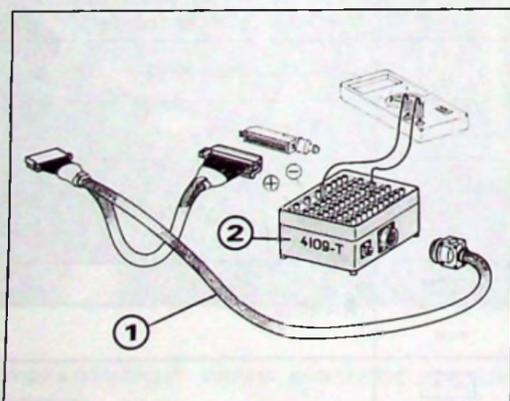
STATION 26 A



88-302

- Lecture codes défauts
- Test de démarrage / simulation
- Contrôle système d'allumage
- Contrôle système d'injection
- Contrôle des paramètres

4109-T : BOITE A BORNES



L 52-11

- Lecture des tensions et résistances
- (1) : faisceau 15 voies
- (2) : boîte à bornes

1.4.2. Liste des codes défauts

DÉFAUTS CODES

Dès qu'un défaut apparaît pendant un temps supérieur à 800 ms, il est enregistré par le calculateur.

Si le défaut est classé Majeur (incidence sur la pollution), la lampe témoin s'allume.

Si le défaut est classé Mineur (pas d'incidence sur la pollution), la lampe témoin ne s'allume pas, mais il est enregistré.

Si le défaut n'existe plus au bout de 5 secondes, il est considéré comme défaut fugitif et la lampe témoin qui s'était allumée (pour un défaut majeur), s'éteint.

DÉSIGNATION	CODES	DÉFAUT MAJEUR	DÉFAUT MINEUR	FONCTION SECOURS
Début de séquence	12	.	.	.
Fin de séquence	11	.	.	.
Température d'air	13	.	X	X
Température d'eau	14	X	.	X
Régulation de ralenti	21	.	X	X
Contacteur de ralenti	21	X	.	X
Auto-adaptation régulation de richesse	31	.	X	.
Auto-adaptation régulation de richesse	32	.	X	.
Potentiomètre papillon	33	X	.	X
Sonde à oxygène	51	X	.	X
Régulation richesse	52	X	.	X
Tension batterie	53	.	X	.
Calculateur	54	X	.	.

Utilisation des outils :

4120-T  
ou 4125-T

ou Station 26 A

- Boîte à bornes
- Voltmètre, ohmmètre.

DÉFAUTS HORS CODES

DÉSIGNATION	CONNECTEUR	LIGNE
Alimentation calculateur : « + » permanent	25 N 4	9
Alimentation calculateur : « + » après contact (relais 807)	25 N 9	12
Contrôle du relais pompe à carburant (816)	25 N 17	7-8
Alimentation de la pompe à carburant (755)		5
Contrôle commande d'injecteur (570)	25 N 13	10
Contrôle de la fonction chauffage de la sonde à oxygène (900)		7
Contrôle de la fonction vanne purge canister (434)	25 N 12	19

Utilisation des outils :

- 4125-T,
- Station 26 A,

- Boîte à bornes,
- Voltmètre, ohmmètre.

**1. SERVICE ENTRETIEN**

**1.1. Périodicités (rappel)**

OPERATION	KM															
	1500 - 2500	10 000	20 000	30 000	40 000	50 000	60 000	70000	80000	90 000	100 000	110 000	120 000	130 000	140 000	150 000
<b>SERVICE</b>																
Vidange/plein	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Remplacement	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Niveau	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Contrôle	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<b>ENTRETIEN</b>																
Contrôle	X		X		X		X		X		X		X		X	
Règlage ou Remplacement			X		X		X		X		X		X		X	
	X		X		X		X		X		X		X		X	
	X		X		X		X		X		X		X		X	
<b>OPÉRATION SUGGÉRÉE</b>																
			X													

(1) SUÈDE et DANEMARK tous les 30 000 km, SUISSE tous les ans.



CITROËN  
DIVISION APRÈS-VENTE  
MÉTHODES TECHNIQUES

# NOTE TECHNIQUE

# C15

# 1

APPLICATION :

**TOUS PAYS**

CONCERNE :

**CITROËN C15 DIESEL**

**N° 33**

DIFFUSION :

**TOUS PAYS**

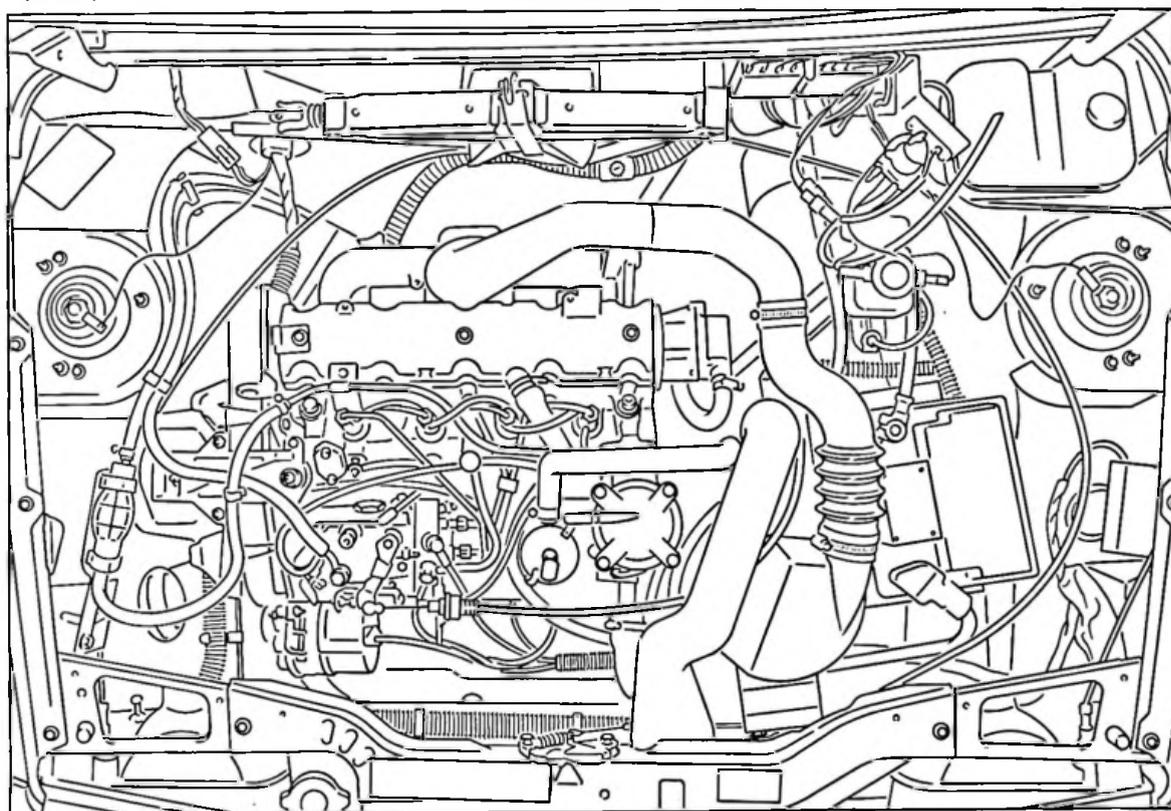
**MOTEUR 161-A  
Evolution**

Le 15 Septembre 1992

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 108590

1326

- La motorisation Diesel **161-A** des véhicules **CITROËN C15** reçoit les aménagements suivants :
- Evolution de l'injection pour satisfaire à la réglementation CEE sur les normes de dépollution sévères.
  - Nouveau boîtier de sortie d'eau avec filtre à gazole et réchauffeur intégré.
  - Nouvelle pompe à vide à palettes montée en bout de l'arbre à cames.



## MÉCANIQUE

	Pages
<b>1. MOTEUR</b> .....	2
1.1. <b>Caractéristiques</b> .....	2
1.2. <b>Distribution</b> .....	2
1.3. <b>Culasse</b> .....	3
1.4. <b>Pompe à vide "PIERBURG"</b> .....	4
1.5. <b>Lubrification</b> .....	5
1.6. <b>Refroidissement</b> .....	6
1.7. <b>Alimentation</b> .....	8
1.8. <b>Injection</b> .....	10
1.9. <b>Echappement</b> .....	10

## ÉLECTRICITÉ

<b>1. SCHÉMATIQUE</b> .....	11
1.1. <b>Schéma de principe</b> .....	11
1.2. <b>Schéma d'installation</b> .....	16
1.3. <b>Nomenclature des pièces et des faisceaux</b> .....	17

## MAINTENANCE

<b>1. SERVICE-ENTRETIEN</b> .....	18
1.1. <b>Périodicités</b> .....	18

1. MOTEUR

1.1. Caractéristiques du moteur

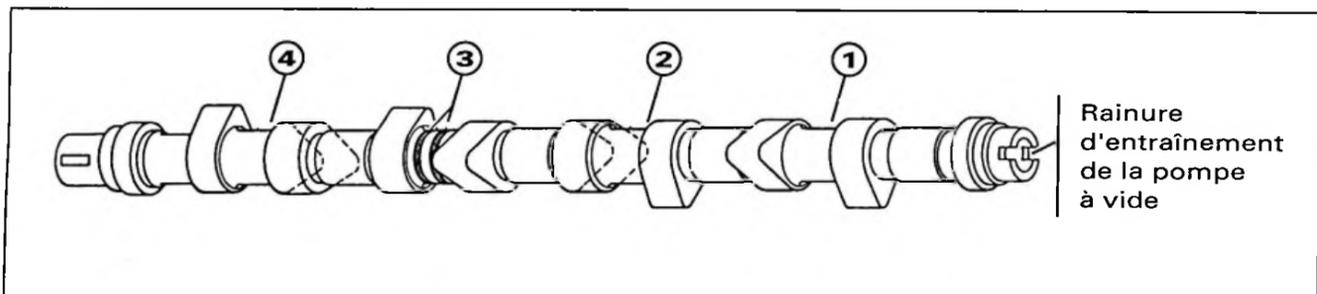
Type moteur : (Etudes)

Plaque moteur	XUD7/L*	161-A
Norme de dépollution	CEE 93	CEE 93
Cylindrée	1769 cm <sup>3</sup>	1769 cm <sup>3</sup>
Alésage/course	80 mm / 88 mm	80 mm / 88 mm
Rapport volumétrique	23/1	23/1
Puissance maximum CEE (kW)	45 } 60 }	à 4600 tr/min
DIN (ch)		
Couple maximum CEE (mdaN)	11 } 11,4 }	à 2000 tr/min
DIN (mkg)		
Régime de rotation maxi		5100 tr/min
Régime de ralenti		800 tr/min

\* Les moteurs Diesel qui répondent à la norme CEE portent la lettre d'identification "L".

1.2. Distribution

Identification : arbre court, sans repère couleur



F 12-5

① ② ③ ④ : emplacement des cylindres.

Jeu pratique aux soupapes (à froid) obtenu à l'aide de grains de différentes épaisseurs placer entre le poussoir et la queue de soupape.

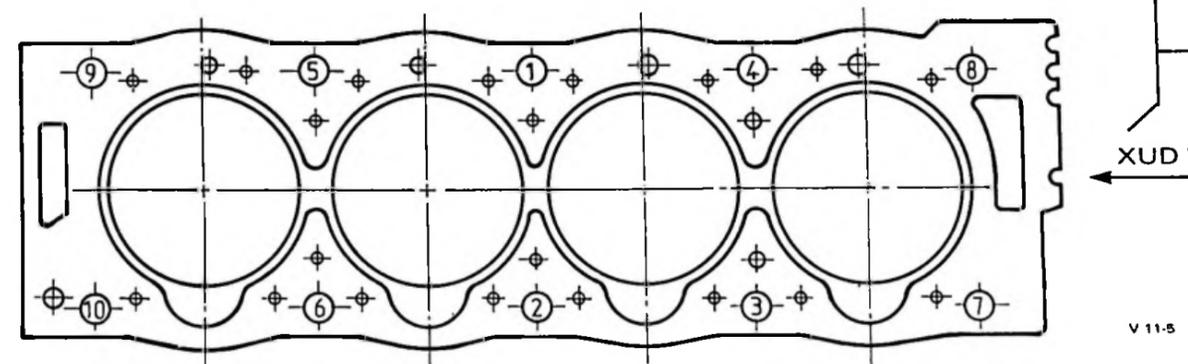
Admission : **0,15 mm**  
Echappement : **0,30 mm.**

Courroie de distribution PIRELLI 136 dents réf. : 136 RPP 254  
GATES 136 dents réf. : HTD 58136 x 1".

1.3. Culasse

Joint de culasse, identification.

DÉPASSEMENT DES PISTONS	ÉPAISSEUR DU JOINT NEUF	REPÈRE DU JOINT
0,54 à 0,65 mm	1,49 mm	1 trou ou encoche
0,65 à 0,77 mm	1,61 mm	2 trous ou encoches
0,77 à 0,82 mm	1,73 mm	3 trous ou encoches



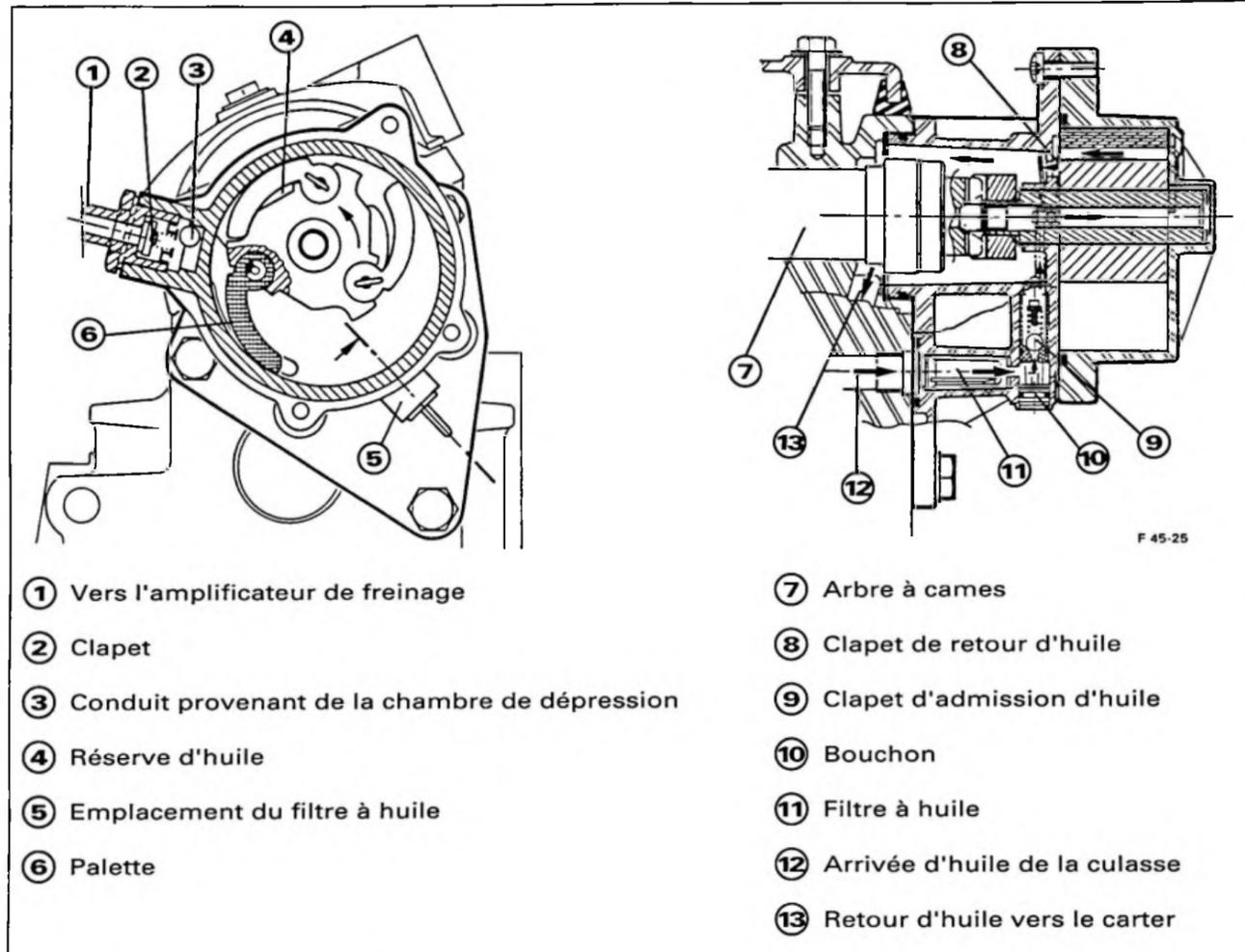
① à ⑩ : ordre de serrage de la culasse.

Le joint de culasse se monte à sec. Les vis de culasse doivent être huilées sous tête et sur filets. L'ordre de serrage doit être respecté.

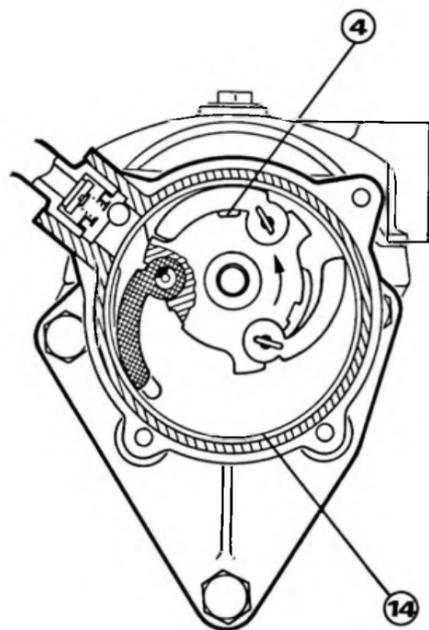
- 1°) Préserrage vis par vis à **7 mdaN**.
- 2°) Serrage vis par vis à l'angle de **120°**.

Pas de resserrage de la culasse au cours de la première révision.

1.4. Pompe à vide à palettes - PIERBURG



- ① Vers l'amplificateur de freinage
- ② Clapet
- ③ Conduit provenant de la chambre de dépression
- ④ Réserve d'huile
- ⑤ Emplacement du filtre à huile
- ⑥ Palette
- ⑦ Arbre à cames
- ⑧ Clapet de retour d'huile
- ⑨ Clapet d'admission d'huile
- ⑩ Bouchon
- ⑪ Filtre à huile
- ⑫ Arrivée d'huile de la culasse
- ⑬ Retour d'huile vers le carter



Depuis **AM 93** une nouvelle génération de pompe à vide à palettes remplace la pompe à vide à membrane.

Les évolutions sont les suivantes :

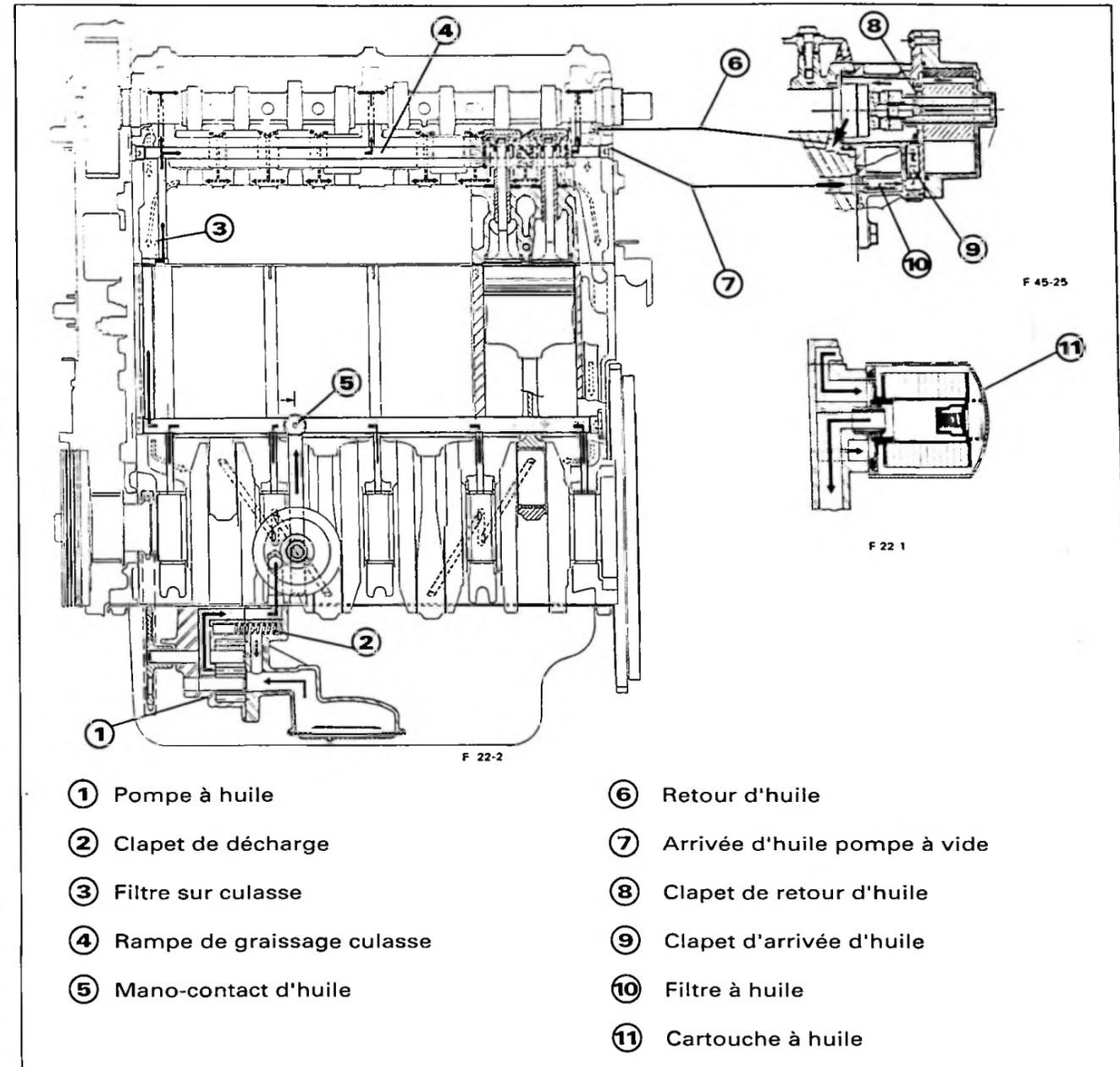
- Suppression de la chemise (**14**)
- Profil et matière de la palette différents
- Forme du rotor modifiée (réserve d'huile augmentée (**4**)).

N° PR : 96 140 851  
N° Fournisseur 7 21 174 18.

V 45-27

Première génération de la pompe à vide à palettes

1.5. Lubrification



- ① Pompe à huile
- ② Clapet de décharge
- ③ Filtre sur culasse
- ④ Rampe de graissage culasse
- ⑤ Mano-contact d'huile
- ⑥ Retour d'huile
- ⑦ Arrivée d'huile pompe à vide
- ⑧ Clapet de retour d'huile
- ⑨ Clapet d'arrivée d'huile
- ⑩ Filtre à huile
- ⑪ Cartouche à huile

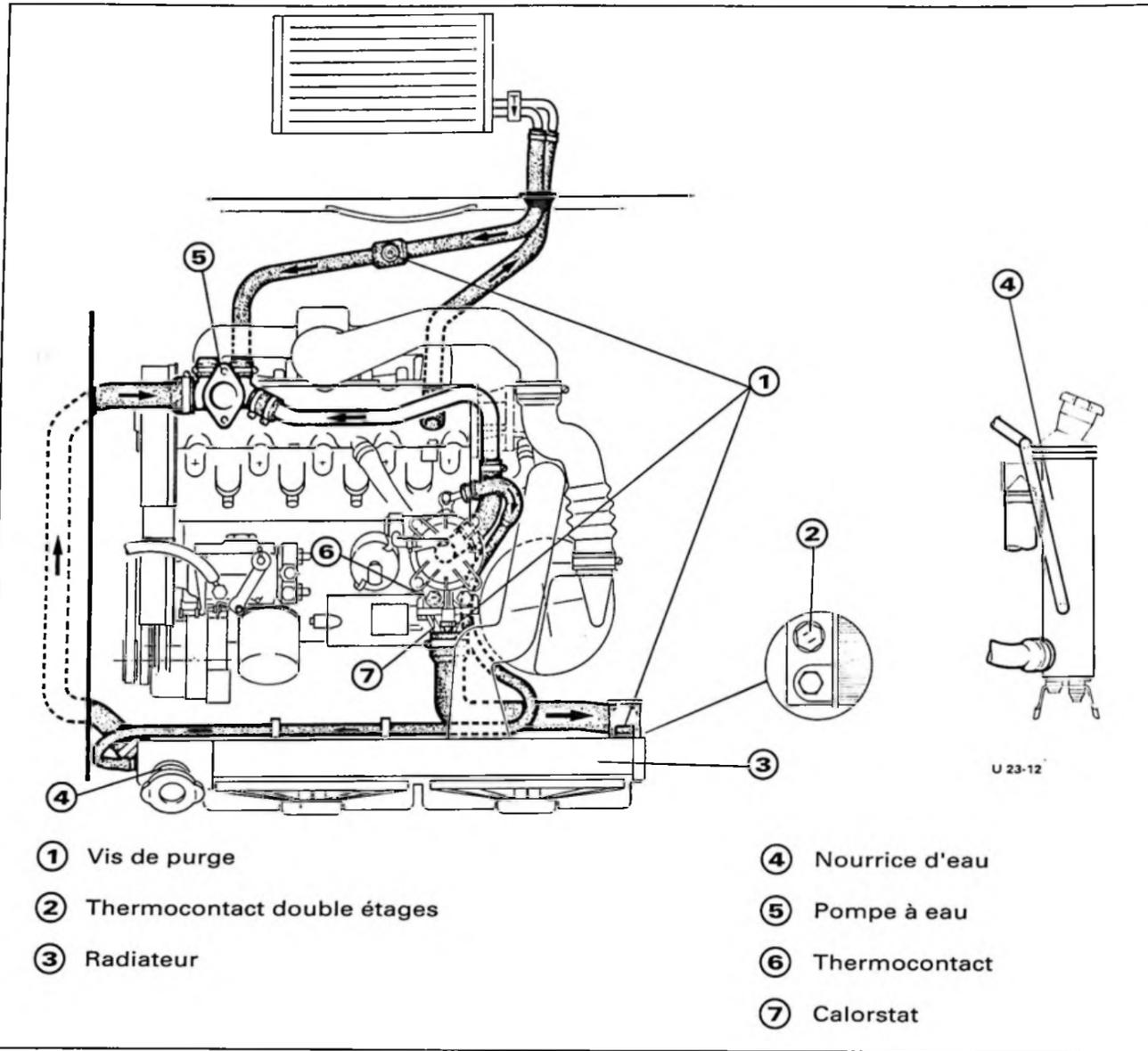
Huile préconisée toutes saisons (EUROPE)

Capacité après vidange  
après vidange et échange cartouche  
entre mini et maxi de la jauge  
Périodicité des vidanges  
Pression mini d'huile à 90° C  
Tarage du mano-contact (extinction témoin)  
Référence cartouche

Voir N.T. T.T. N° 92-197 T.T.  
Recueil de notes N° MAN 106050

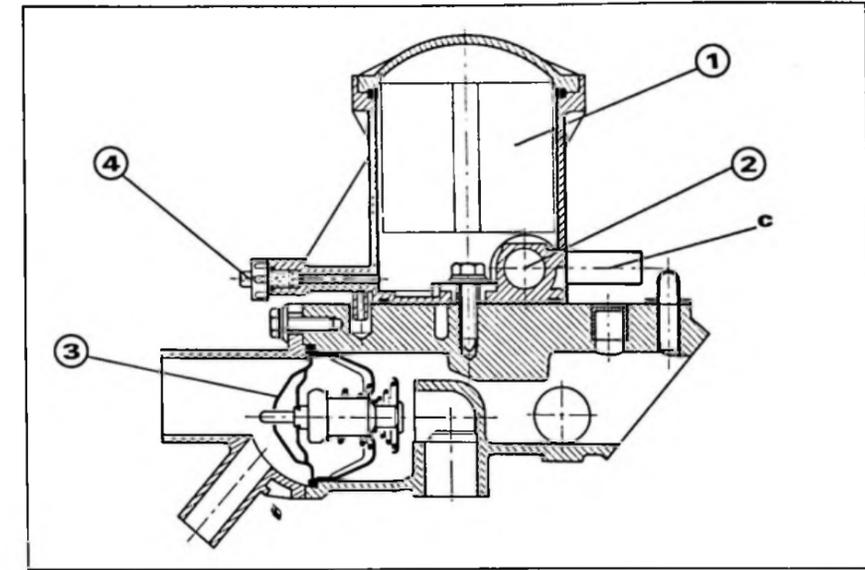
4,8 litres  
5 litres  
2,1 litres  
10 000 km  
2,5 bars à 800 tr/mn  
0,8 bar  
PURFLUX LS 468 ou MAN 95 638 747

1.6. Refroidissement

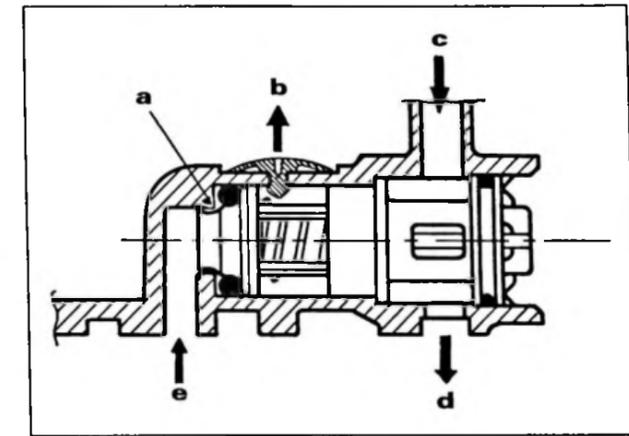


Caractéristiques

Capacité du circuit	7,5 litres	
Protection du circuit	- 35°	
Liquide utilisé	PROCOR 3000 à 50 %	
Radiateur avec nourrice intégrée	15 dm <sup>2</sup> / épaisseur 36 mm	
Pression maxi du circuit	1,4 bar	
Température d'enclenchement GMV	88° C	92° C
Température de déclenchement GMV	83° C	87° C
Température de sonde d'alerte	112° C	
Température thermostat (début d'ouverture)	89° C	
(pleine ouverture)	101° C	
Motoventilateurs	2 x 175 W	



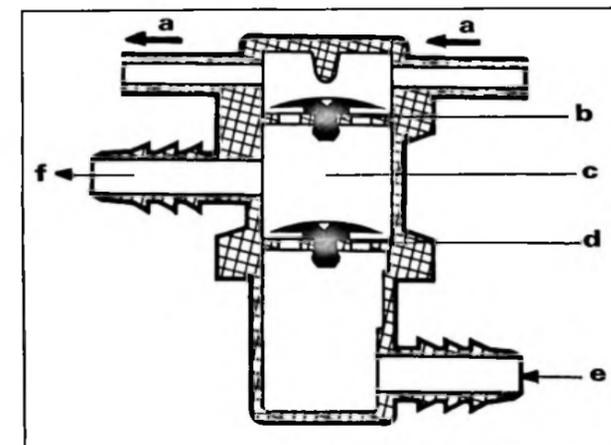
- ① Élément filtrant
- ② Élément thermostatique
- ③ Calorstat
- ④ Vis de purge



Phases de fonctionnement de l'élément thermostatique :

- a) Température < 15° C : L'élément thermostatique est décollé de son siège « a ». Le carburant admis en « c », passe par « d », est réchauffé au contact du boîtier de sortie d'eau puis va au filtre au travers de « e » et « b ».
- b) Température comprise entre 15° C et 35° C : L'élément thermostatique est partiellement décollé de son siège. Seule, une partie du carburant est réchauffée.
- c) Température > 35° C : L'élément thermostatique est en appui sur son siège. Le carburant passe directement vers l'élément filtrant, de « c » vers « b ».

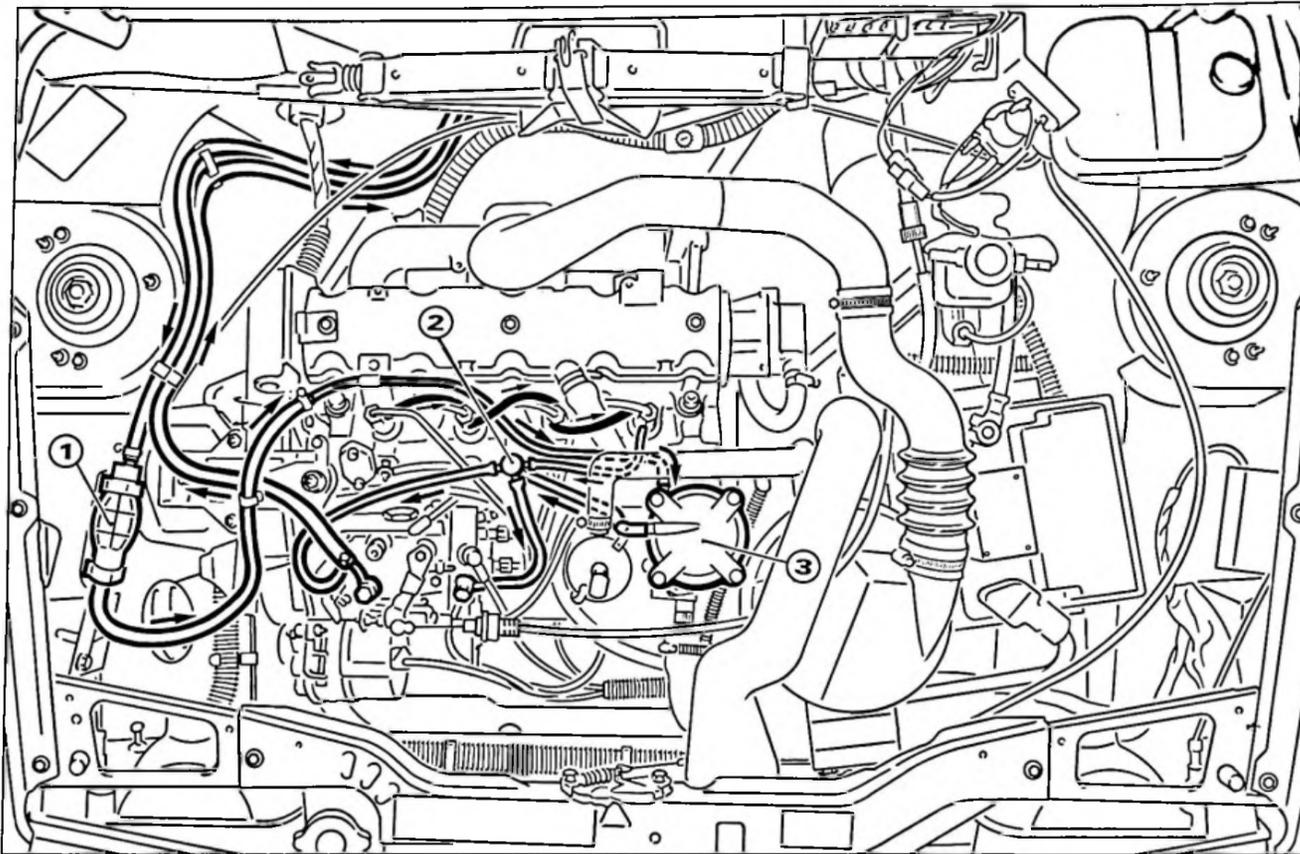
Clapet de purge



- Le circuit d'alimentation est équipé d'un système de purge automatique à l'amorçage.
- Le gazole provenant du filtre arrive dans le clapet de purge en « e » et se dirige vers la pompe d'injection en « f » par le clapet « d ». Lorsque le circuit « f » est rempli, l'air contenu dans le carburant est concentré en partie supérieure de la chambre « c ». Lorsque la pression augmente, le deuxième clapet « b » s'ouvre, et l'air est envoyé dans le circuit de retour « a ».

**1.7. Alimentation**

- Circuit de carburant



V 17-19

① : Poire d'amorçage

② : Clapet de purge

③ : Élément filtrant

**Pompe d'amorçage**

Montage d'une pompe d'amorçage à poire.

**Filtre à gazole**

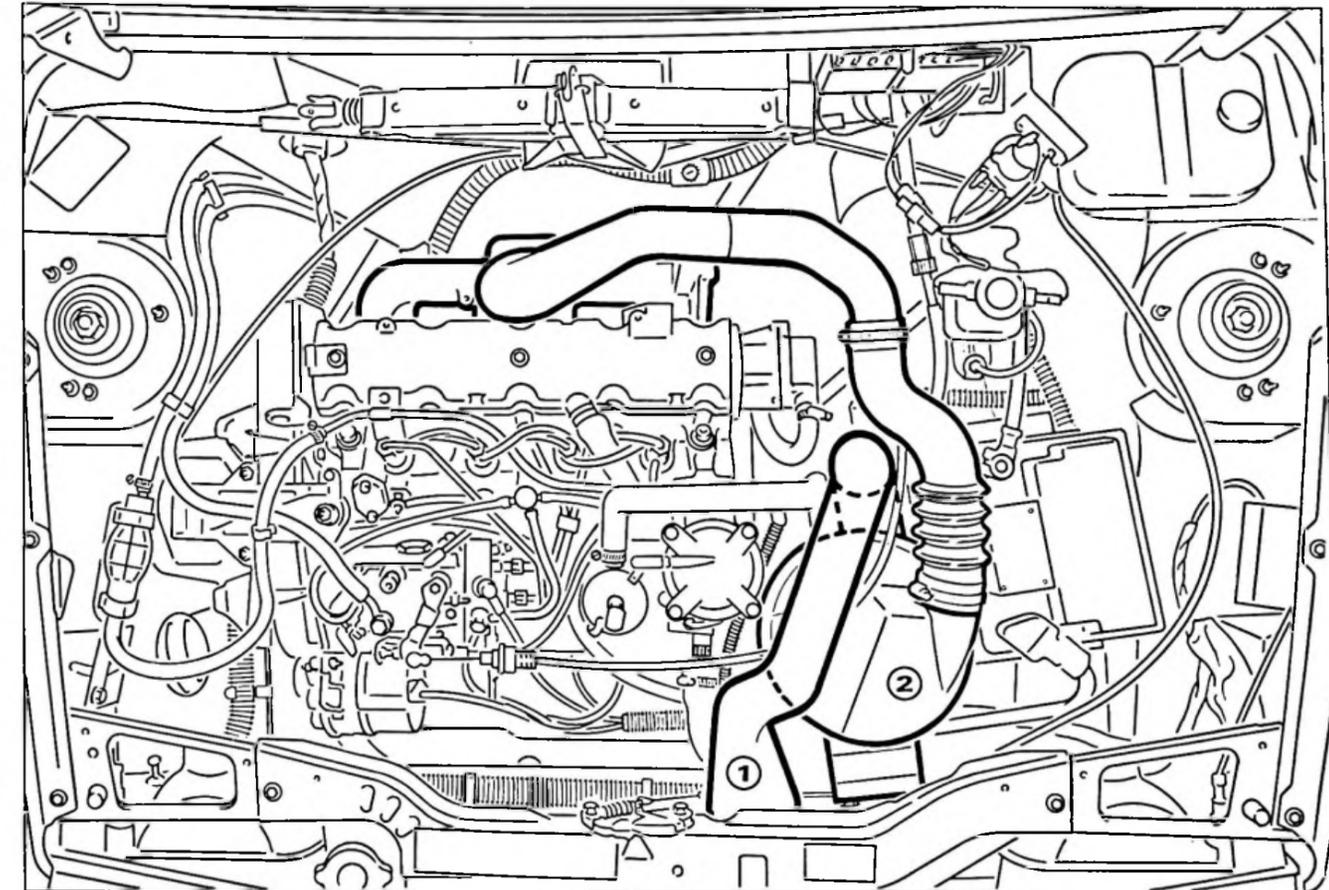
Filtre à gazole à cartouche jetable.  
Périodicité d'échange = **30 000 km.**

**Réchauffage du gazole**

Le gazole est réchauffé par l'intermédiaire du circuit de refroidissement, au travers du boîtier de sortie d'eau.

Un élément thermostatique régule la quantité de gazole à réchauffer, en fonction de la température du circuit de refroidissement.

**Alimentation d'air**



V 17-18

① Buse d'entrée d'air

② Filtre à air, référence : AP - AC - AT 2051

Périodicité d'échange : **30 000 km.**

1.8. Caractéristiques de l'injection

EQUIPEMENT	BOSCH	LUCAS DIESEL - (Roto-Diesel)
Pompe Type Référence	523 R 171-3	047 R8443B 930 A
Porte injecteurs	KCA 17S42	LCR 6730 705D
Injecteurs Repère couleur injecteur	DNOSD 256/* Mauve	RDNOSDC 6850D Bague verte   Bague verte + point verte
Tarage (neuf)	130 bars	138 à 143 bars   42 à 147 bars
Calage de l'avance : statique (pige) Avance piston/PMH moteur	10° 0,89 mm	15° Valeur lue sur pompe
- dynamique à 800 tr/mn		
Régime anti-calage (débit résiduel) avec calage d'une épaisseur de :	1 mm	3 mm
Régime de ralenti	800 ± 50 tr/mn	800 ± 50 tr/mn
Régime de régulation à vide	5150 ± 125 tr/mn	5150 ± 125 tr/mn
Régime de régulation en charge	4600 ± 80 tr/mn	4600 ± 80 tr/mn
Régime de ralenti accéléré	950 ± 50 tr/mn	950 ± 50 tr/mn

Modifications apportant une aide à la dépollution :

**Équipement BOSCH :** Sur la pompe d'injection, mise en place d'un dispositif appelé NLK.

C'est un variateur d'avance à piston à entraînement hydraulique (variation de l'avance plus rapide et plus précis).

**Équipement LUCAS :** Loi d'avance modifiée et mise en place d'injecteurs à volume de sac réduit.

Ces nouveaux injecteurs permettent de réduire le volume de gazole imbrûlé à l'échappement.

**Culasse :** Mise en place de joints de queues de soupapes.

Cette solution permet de réduire l'émission de HC en interdisant le passage d'huile dans le chambre de combustion.

1.9. Echappement

Sans évolution.

1. SCHÉMATIQUE

1.1. Schéma de principe

Démarrage, préchauffage, refroidissement

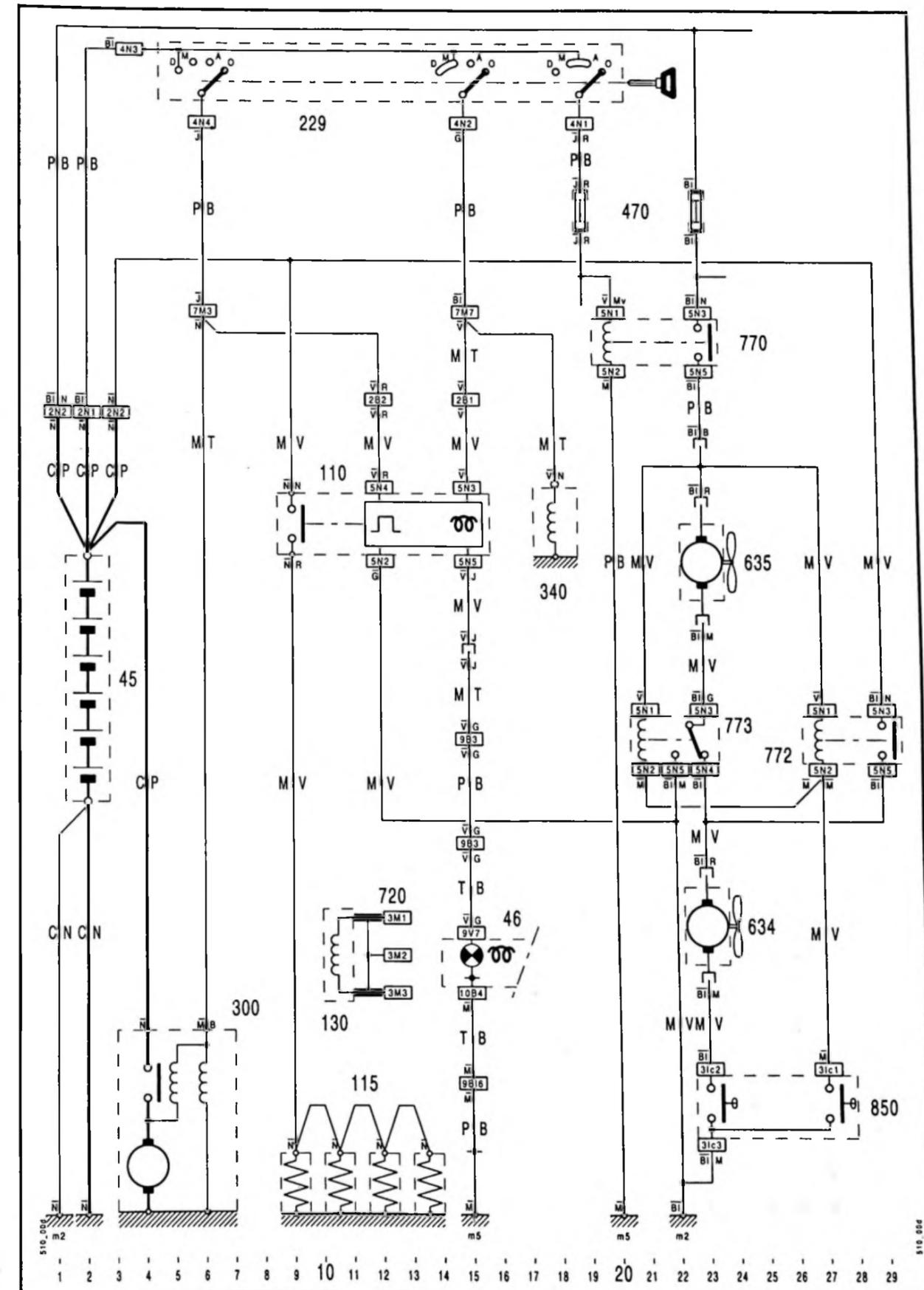
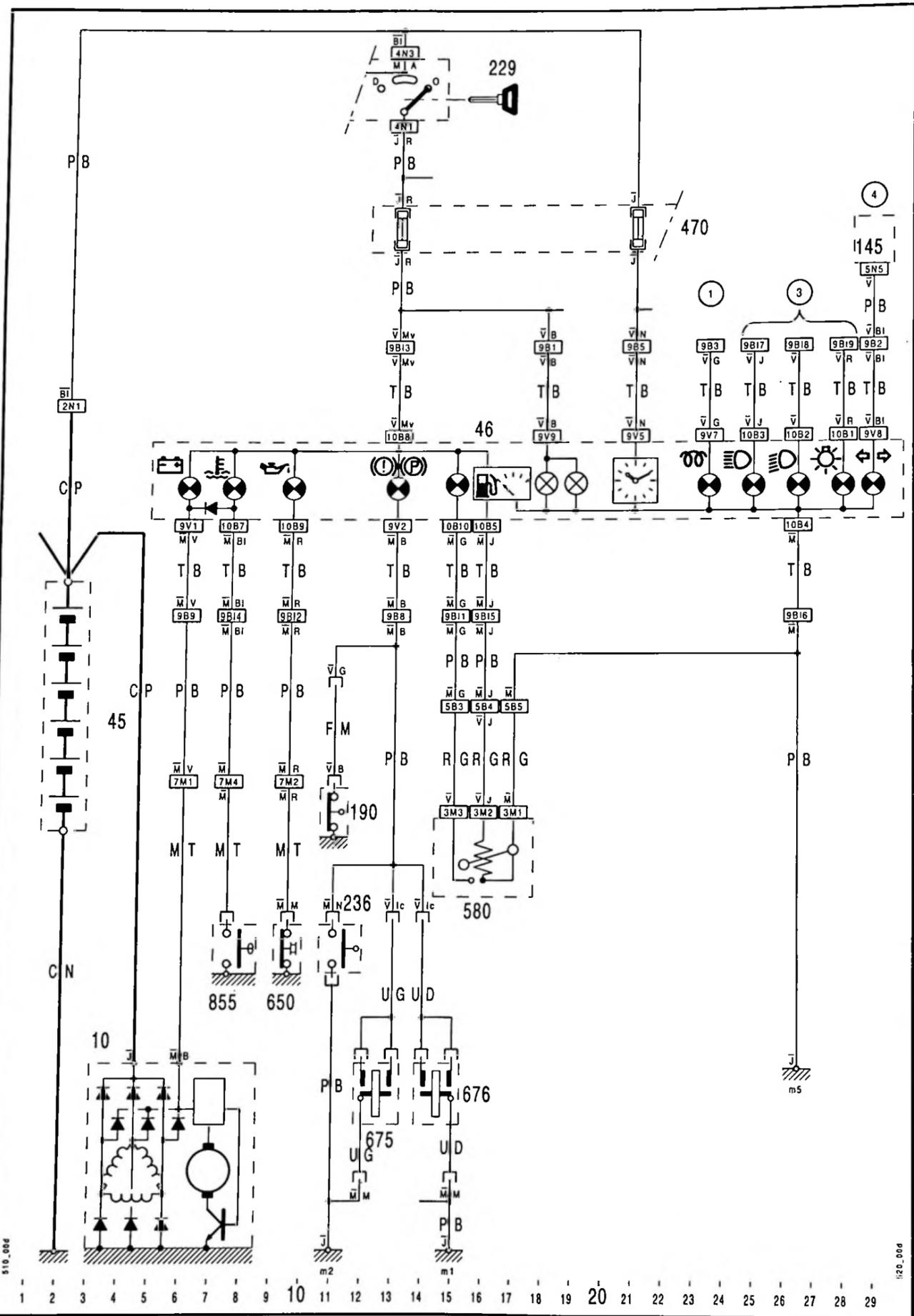
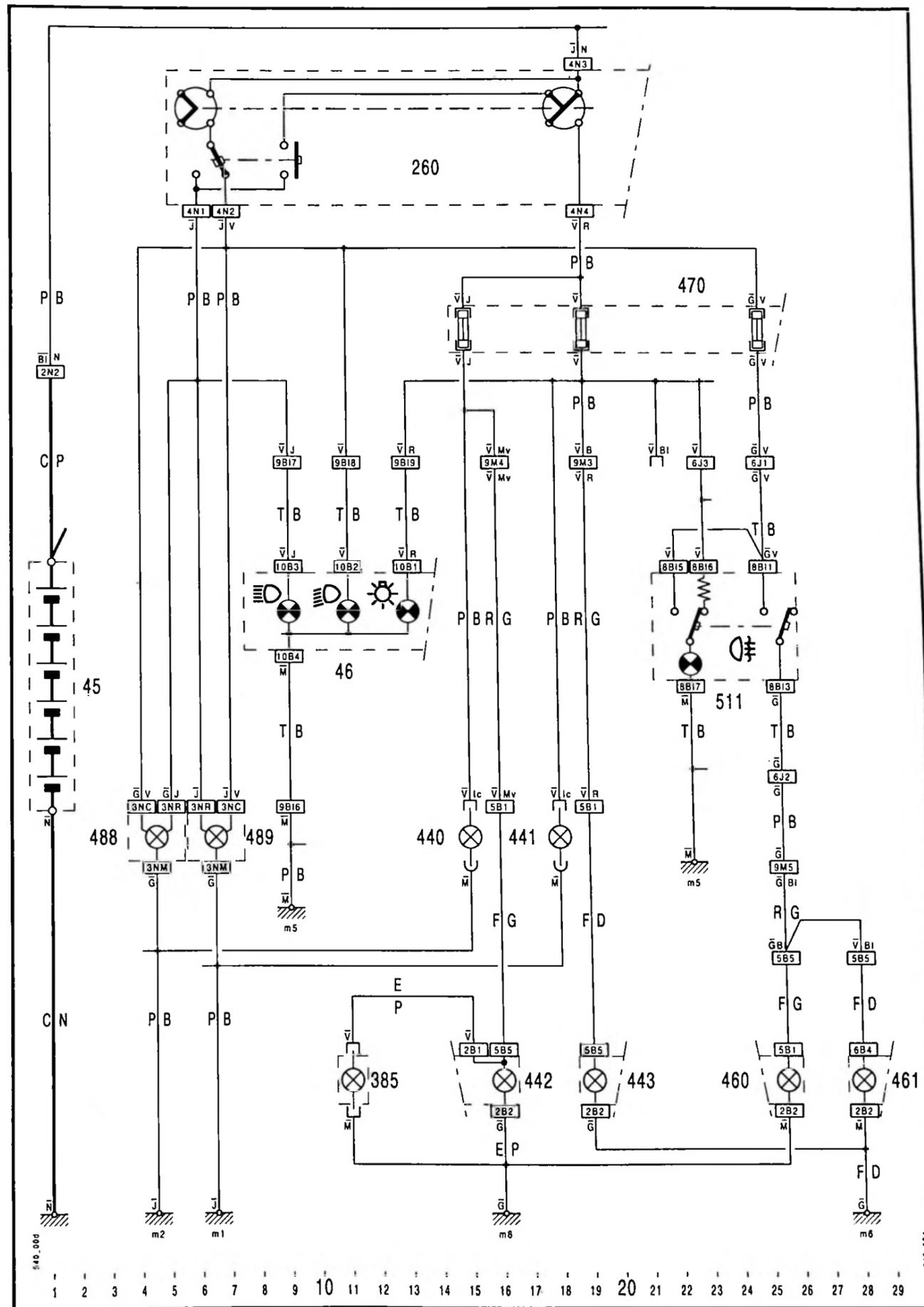


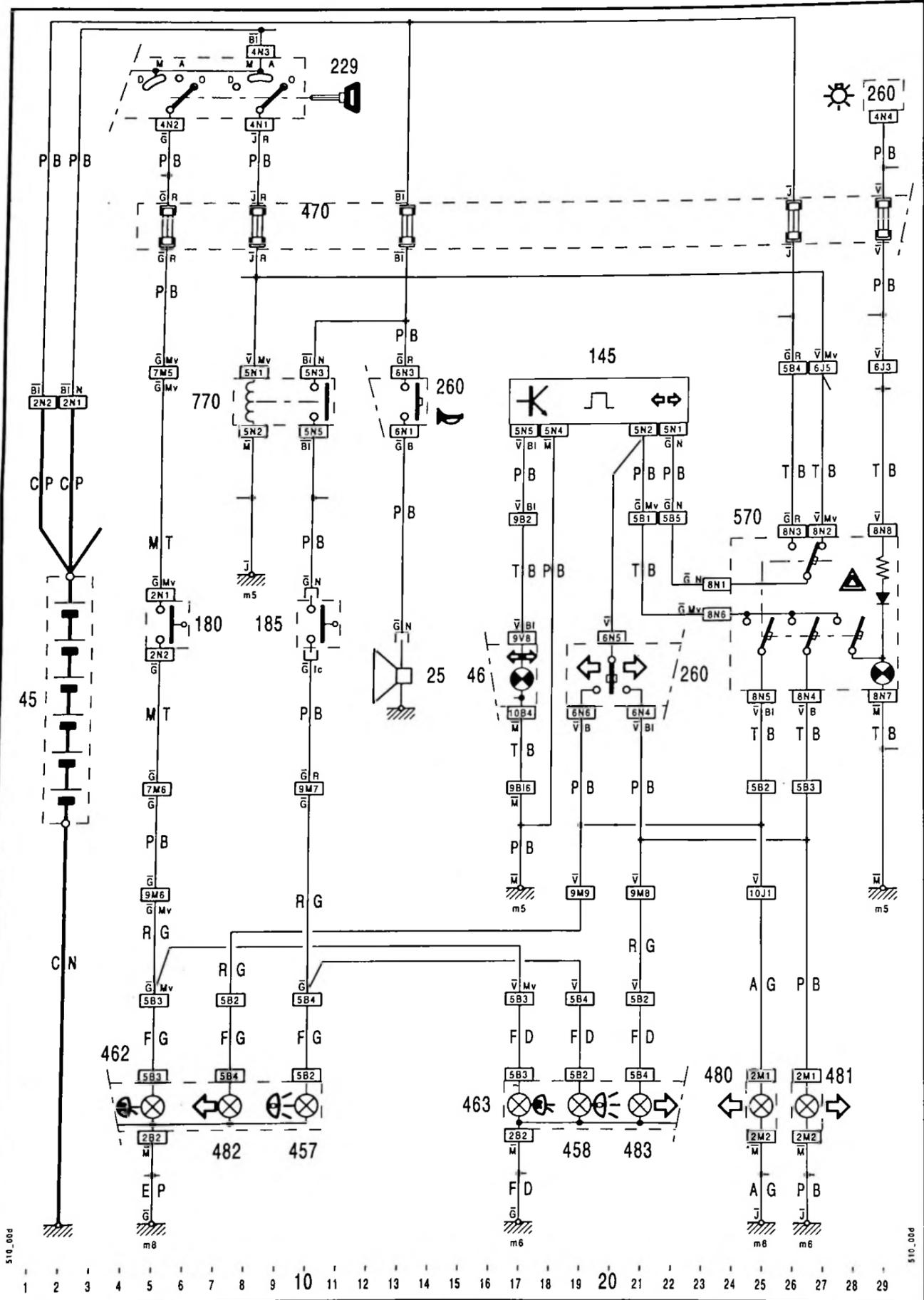
Tableau de bord



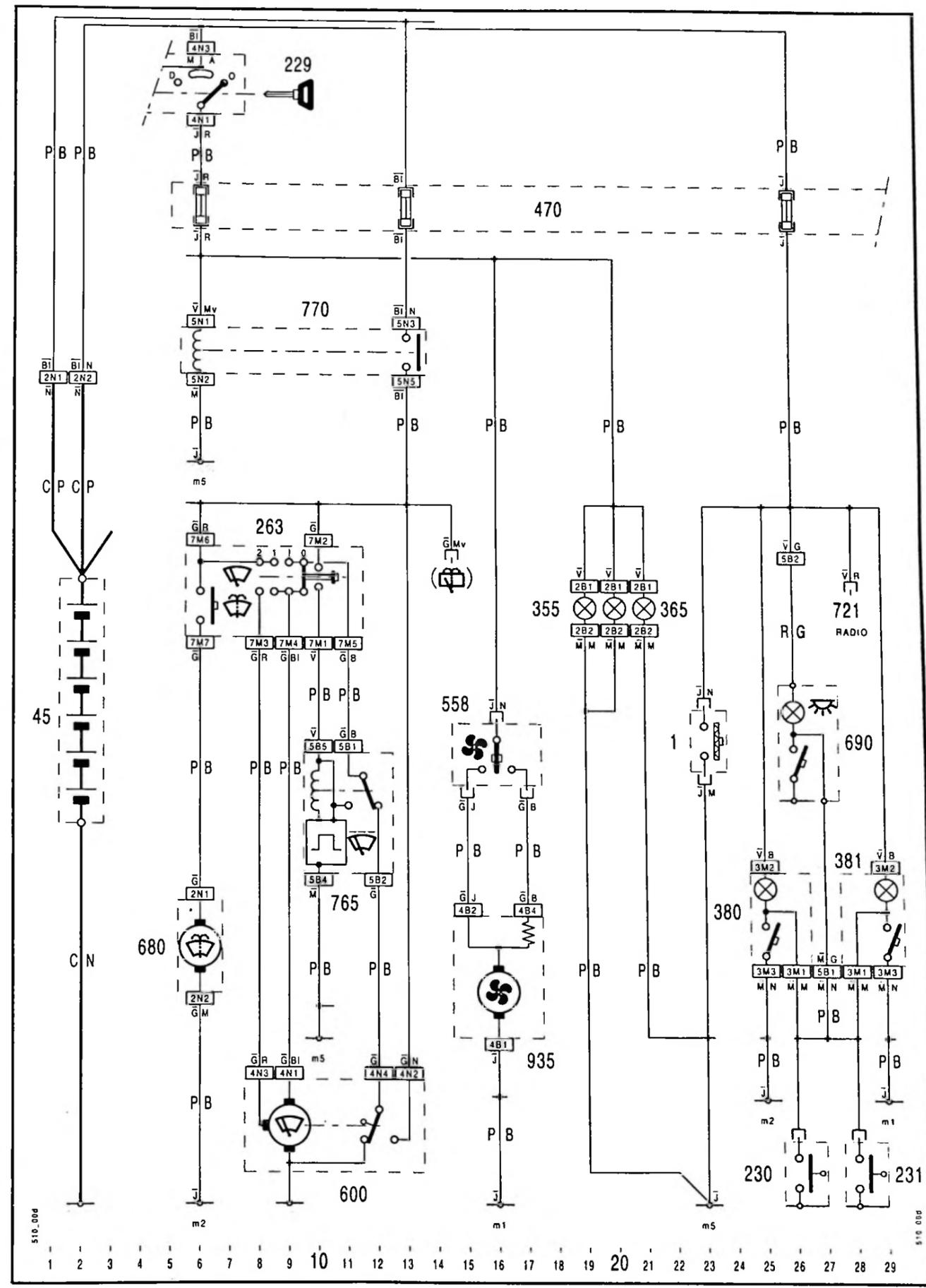
Eclairage



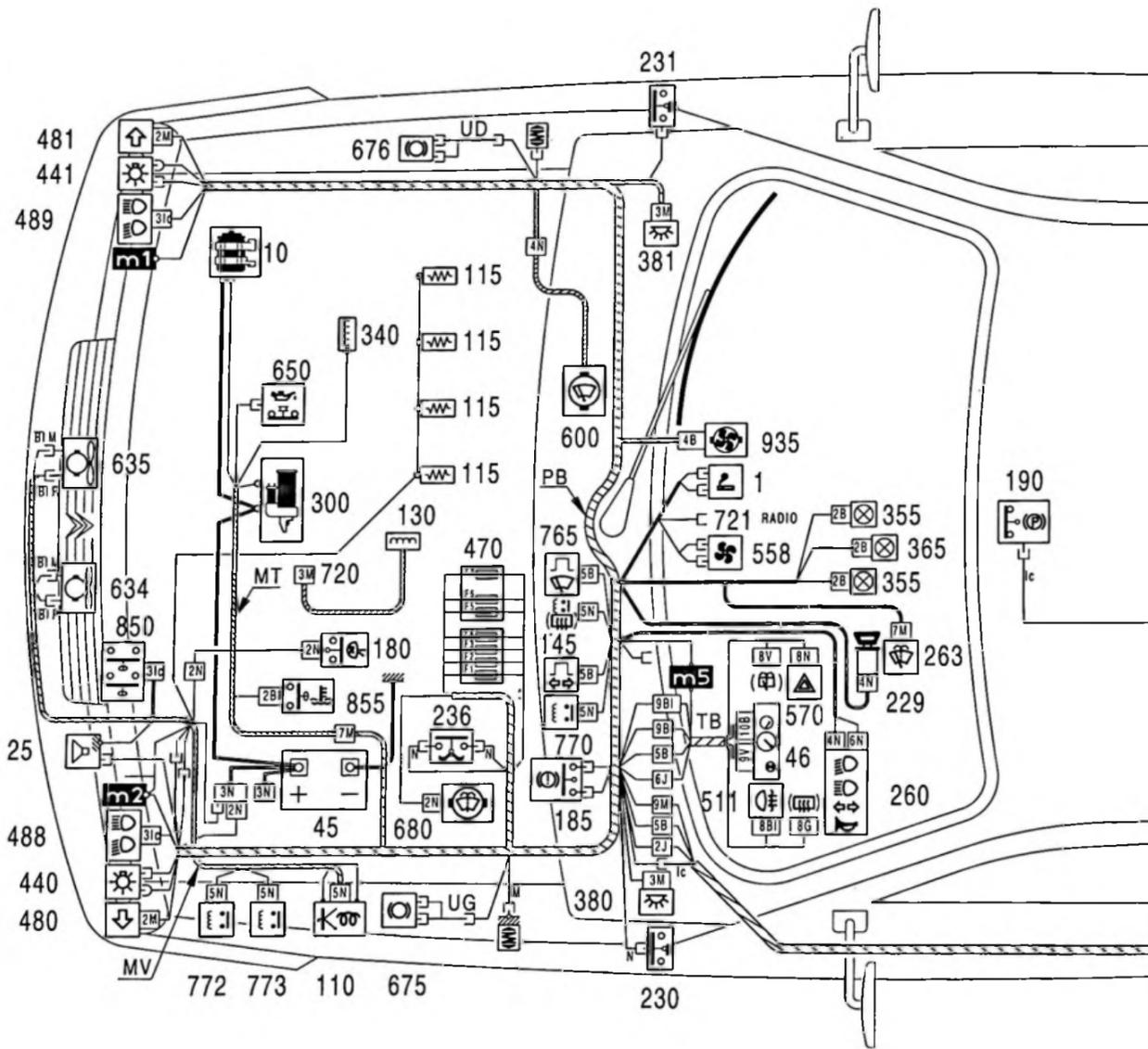
Signalisation



Essuie-glace, climatisation, équipements intérieur

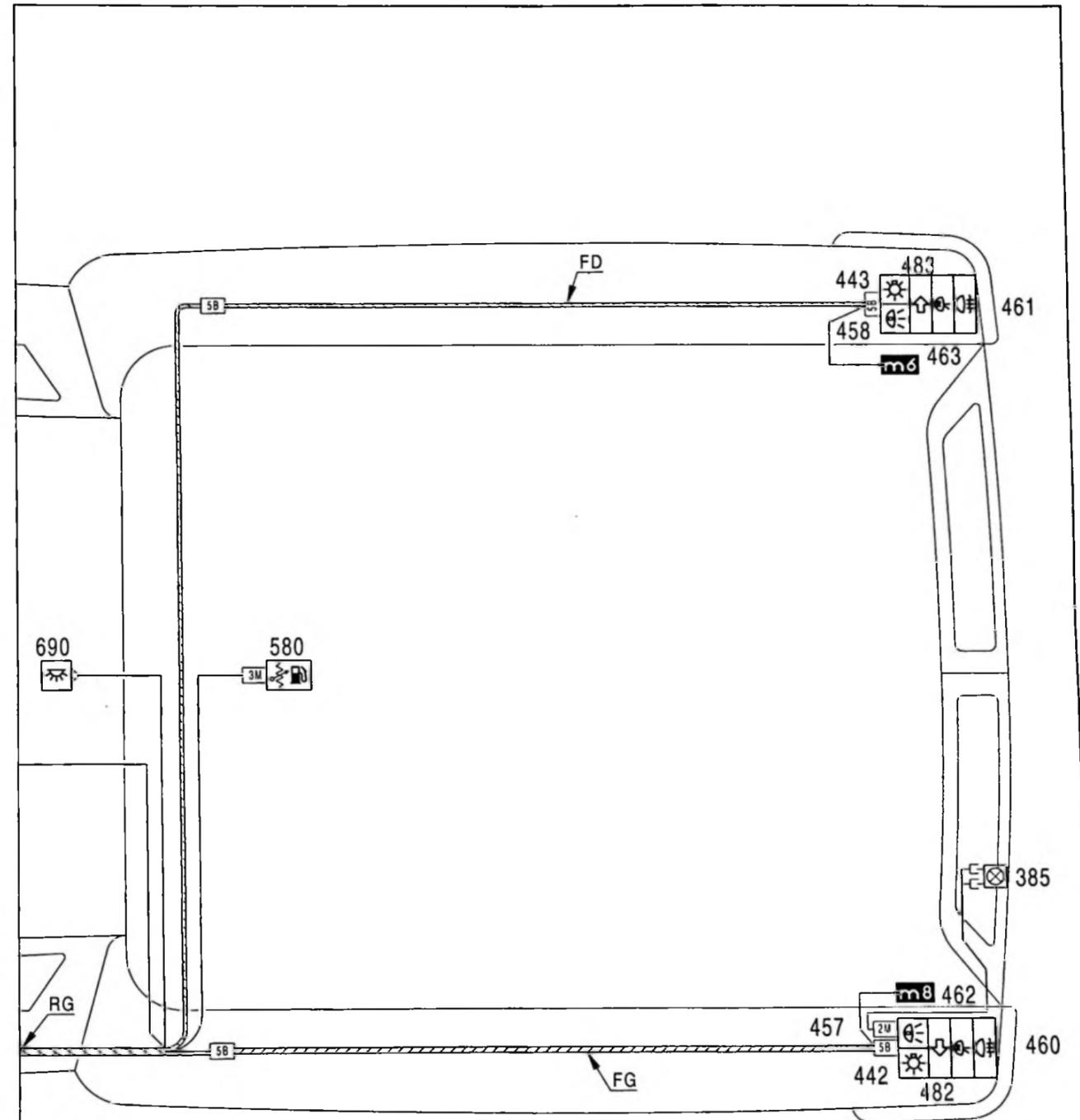


1.2. Schéma d'installation



510\_005

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30



510\_005

33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62

## 1.3. Nomenclature des pièces et des faisceaux

## NOMENCLATURE DES PIÈCES

Repère	DÉSIGNATION	Page	Ligne	Repère	DÉSIGNATION	Page	Ligne
1	ALLUME CIGARE	V	23	463	FEU DE REcul DROIT	IV	19
10	ALTERNATEUR	II	3 à 5	470	FUSIBLES	T.T.	
25	AVERTISSEUR	IV	13	480	FEU DE DIRECTION AVANT GAUCHE	IV	25
45	BATTERIE	T.T.		481	FEU DE DIRECTION AVANT DROIT	IV	26
46	BLOC CONTROLE	II	5 à 29	482	FEU DE DIRECTION ARRIÈRE GAUCHE	IV	7
110	BOITIER DE PRÉCHAUFFAGE	I	9 à 15	483	FEU DE DIRECTION ARRIÈRE DROIT	IV	21
115	BOUGIES DE PRÉCHAUFFAGE	I	9 à 14	488	FEU ROUTE/CROISEMENT GAUCHE	III	4-5
130	CAPTEUR DE POINT MORT HAUT (PMH)	I	10	489	FEU ROUTE/CROISEMENT DROIT	III	6-7
145	CENTRALE CLIGNOTANTE	IV	17 à 22	511	INTERRUPTEUR FEUX BROUILLARD AR.	III	21 à 25
180	CONTACTEUR DE FEUX DE REcul	IV	5	558	INTERRUPTEUR DE PULSEUR D'AIR	V	15 à 17
185	CONTACTEUR DE STOP	IV	10	570	INTERRUPTEUR DE SIGNAL DE DÉTRESSE	IV	25 à 29
190	CONTACTEUR DE FREIN A MAIN	II	11	580	JAUGE A CARBURANT	II	15 à 17
229	CONTACTEUR ANTIVOL	T.T.		600	MOTEUR ESSUIE-VITRE AVANT	V	8 à 13
230	CONTACT FEUILLURE PORTE AV. G.	V	26	634	MOTOVENTILATEUR GAUCHE	I	22
231	CONTACT FEUILLURE PORTE AV. D.	V	28	635	MOTOVENTILATEUR DROIT	I	22
236	CONTACTEUR NIVEAU LIQUIDE DE FREINS	II	1	640	MONTRE	II	20
260	COMMUTATEUR ECLAIRAGE	IV		650	MANOCONTACT HUILE MOTEUR	II	9
262	COMMUTATEUR ESSUIE-GLACE	V	6 à 11	675	PLAQUETTES DE FREIN AVANT GAUCHE	II	12-13
300	DÉMARREUR	I	4 à 7	676	PLAQUETTES DE FREIN AVANT DROIT	II	14-15
340	ELECTROVANNE D'ARRÊT DE POMPE	I	18	680	POMPE DE LAVE-GLACE AVANT	V	6
355	ECLAIREURS DE COMMANDE CHAUFFAGE	V	19-20	690	PLAFONNIER CENTRAL	V	26-27
365	ECLAIREUR DE CENDRIER	V	21	720	PRISE DIAGNOSTIC (PMH)	I	12
380	ECLAIREUR DE BAS DE PORTE GAUCHE	V	25-26	721	PRISE POUR RADIO	V	28
381	ECLAIREUR DE BAS DE PORTE DROITE	V	28-29	765	RELAIS D'ESSUIE-VITRE AVANT	V	10 à 13
385	ECLAIREUR PLAQUE DE POLICE	III	11	770	RELAIS D'ACCESSOIRES	T.T.	
440	FEU DE POSITION AVANT GAUCHE	III	15	772	RELAIS DE MOTOVENTILATEUR	I	27-28
441	FEU DE POSITION AVANT DROIT	III	18	773	RELAIS INVERSEUR MOTOVENTILATEUR	I	21 à 23
442	FEU DE POSITION ARRIÈRE GAUCHE	III	16	850	THERMOCONTACT DOUBLE REFROIDIS.	I	23 à 27
443	FEU DE POSITION ARRIÈRE DROIT	III	19	855	THERMOCONTACT D'ALERTE D'EAU	II	7
457	FEU DE STOP GAUCHE	IV	10	935	VENTILATEUR DE CLIMATISATION	V	16
458	FEU DE STOP DROIT	IV	23	958	VOYANT DE PRÉCHAUFFAGE	I	15
462	FEU DE REcul GAUCHE	IV	5				

## NOMENCLATURE DES FAISCEAUX

EP	ECLAIREUR DE PLAQUE	RG	ARRIÈRE GAUCHE
FD	FEUX ARRIÈRE DROIT	TB	TABLEAU DE BORD
FG	FEUX ARRIÈRE GAUCHE	UD	USURE DE FREIN DROIT
MT	MOTEUR	UG	USURE DE FREIN GAUCHE
MV	MOTOVENTILATEUR ET PRÉCHAUFFAGE	CN	CABLE NÉGATIF BATTERIE
PB	PLANCHE DE BORD	CP	CABLE POSITIF BATTERIE

## 1.1. Périodicités (Rappel)

OPÉRATIONS	KM															
	1500 à 2500	10 000	20 000	30 000	40 000	50 000	60 000	70 000	80 000	90 000	100 000	110 000	120 000	130 000	140 000	150 000
<b>SERVICE</b>																
Vidange/plein	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Remplacement	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
				X			X			X		X		X		X
Niveau	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Contrôle	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Purge d'eau			X			X			X			X			X	
<b>ENTRETIEN</b>																
Contrôle	X		X		X		X		X		X		X		X	
Réglage ou remplacement	X		X		X		X		X		X		X		X	
Remplacement	X		X		X		X		X		X		X		X	
<b>OPÉRATION SUGGÉRÉE</b>																
			X													



CITROËN  
DIVISION APRÈS-VENTE  
MÉTHODES TECHNIQUES

# INFO'RAPID

# C 15

# 1

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

**CITROËN C 15 DIESEL**

**Refroidissement**

**N° 34**

Le 15 Janvier 1993

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 108590

1715

« COPIE A MESSIEURS LES AGENTS »

Concerne les véhicules **CITROËN C 15 DIESEL** sortis avant le N° OPR 5873

**CONSTATATION** : Baisse anormale du niveau de liquide de refroidissement.

**DIAGNOSTIC** : Fuite au niveau du boîtier d'entrée d'eau, détectée en mettant le circuit de refroidissement sous pression à l'aide d'une pompe à main.

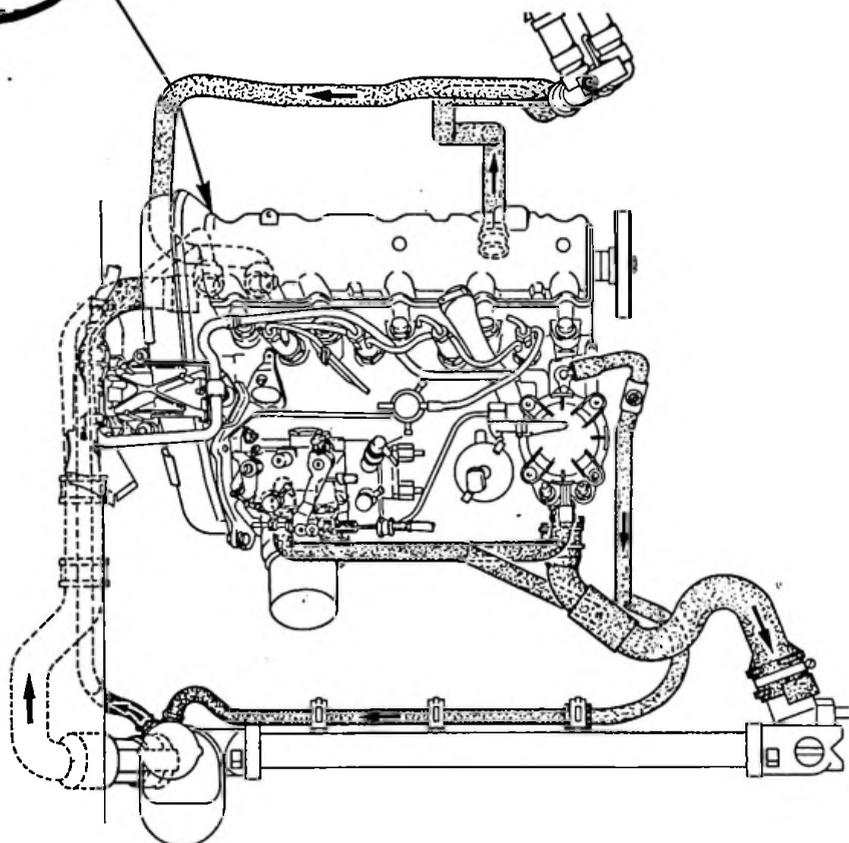
**REMEDE** : Changer le boîtier et son joint.

Référence PR :

Boîtier aluminium : **93 501 418**  
Joint : **94 560 446**



F 23-8



F 23-11



CITROËN  
DIVISION APRÈS-VENTE  
MÉTHODES TECHNIQUES

# NOTE TECHNIQUE

## C 15

## 1

APPLICATION :  
**TOUS PAYS**

CONCERNE :  
**CITROËN C 15 ESSENCE**

## N° 35

DIFFUSION :  
**TOUS PAYS**

**Moteur TU (954 cm<sup>3</sup>)**

Le 29 Janvier 1993

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 108590**

1726

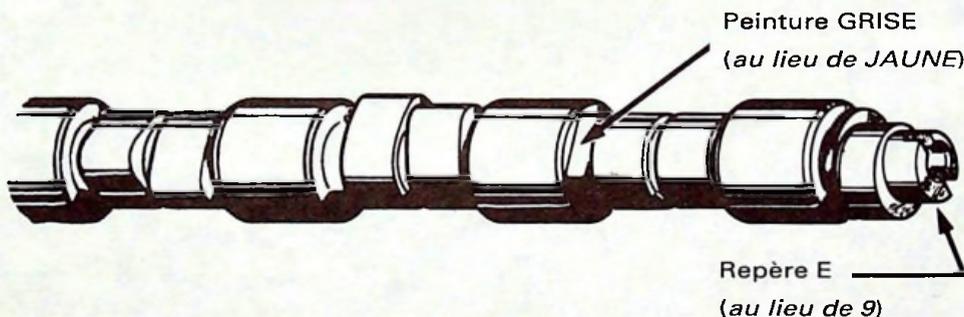
Depuis N° organisation P.R. 5714, l'angle de calage de l'arbre à cames des moteurs 954 cm<sup>3</sup> est modifié.

**N° de départ moteur : 1053 070**

### MODIFICATION :

**Arbre à Cames** : Rainure de calage déplacée d'une valeur angulaire de 2°30' (Retard).

#### Identification



Z 12 5

### PIÈCES DE RECHANGE

Désignation de la pièce nouvelle	N° PR
Arbre à Cames	<b>96 164 970 80</b>

### RÉPARATION :

**Arbre à Cames** : La nouvelle pièce remplace l'ancienne.  
La méthode de calage de la distribution reste identique.



CITROËN  
DIVISION APRÈS-VENTE  
MÉTHODES TECHNIQUES

# INFO'RAPID

# C15

# 1

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES  
**AGENTS**

CONCERNE :

**CITROËN C15**

**Moteur 1124 cm<sup>3</sup> Injection Monopoint  
Bougies d'allumage**

## N° 36

Le 31 Mars 1993

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 108590

1178

**CONCERNE** : Les véhicules **CITROËN C15** équipés de la motorisation 1124 cm<sup>3</sup> à injection Monopoint.

<i>Cylindrée</i>	<i>Plaque Moteur</i>	<i>Type Usine</i>
1124 cm <sup>3</sup>	HDZ	TU1M/LZ

**CONSTATATION** : Cliquetis, à-coups moteur à chaud, usure prématurée des bougies, difficultés de démarrage.

**DIAGNOSTIC** : Bougies d'allumage **CHAMPION RC 10 YCC** non conformes pour ce moteur (indice thermique trop élevé).

**REMEDE** : Monter **exclusivement** les bougies suivantes :

<i>Fournisseur</i>	<i>Référence P.R.</i>	<i>Conditionnement</i>
EYQUEM RFC 42 LS	96 064 890	10
BOSCH FR8 DCO	59 62 S5	10

**NOTA** : Depuis le n° d'organisation P.R. **5684**, les bougies **CHAMPION RC 10 YCC** sont supprimées en « première monte » sur ce moteur.

# CITROËN C 15

LE 29 JUILLET 1994

RÉF.

1

N° 37

ABONNEMENT GME

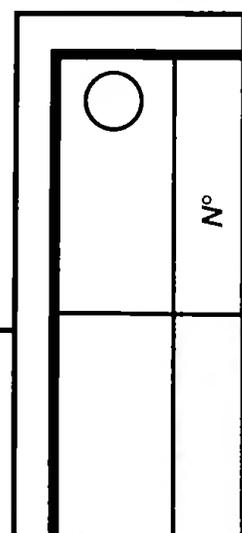
## REFROIDISSEMENT

- Evolution : circuit de refroidissement, C 15 Diesel

APPLICATION : TOUS TYPES

DIFFUSION : TOUS PAYS

MAN 108590



**AUTOMOBILES CITROËN**  
DIRECTION COMMERCE EUROPE  
DOCUMENTATION APRÈS-VENTE

## EVOLUTION : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT, C15 DIESEL

Depuis janvier 1994, le circuit de refroidissement du véhicule CITROËN C15 DIESEL est modifié. Moteur concerné : XUD7 (161A).

La nourrice d'eau du circuit de refroidissement est séparée du radiateur.

Les principales pièces mécaniques nouvelles ou modifiées sont les suivantes :

- radiateur (3)
- nourrice (10)
- canalisations
- écran tôle de protection de pompe à injection (7)
- raccord 4 voies (avec vis de purge) (8)
- patte support agrafe de maintien (9)

### 1 – RADIATEUR

Nouveau radiateur (3).

Surface : 14,8 dm<sup>2</sup> ; épaisseur : 40 mm.

Couleur : noir.

### 2 – NOURRICE

Nouvelle nourrice (10) disposée côté droit du tablier. Bouchon (11) et pressurisation du circuit, inchangés (1,4 bar).

### 3 – CANALISATIONS

Nouvelles durits du circuit de refroidissement :

- tube (1) nourrice à pompe à eau
- tuyau souple dégazage culasse (2)
- tube dégazage radiateur (4)
- raccord sortie eau radiateur (5)
- tube dégazage (en partie basse de la nourrice) (6)

**NOTA :** la proximité de la nourrice près du passage de roue nécessite la monte de 2 nouveaux tuyaux gazole : tuyaux avec protection caoutchouc.

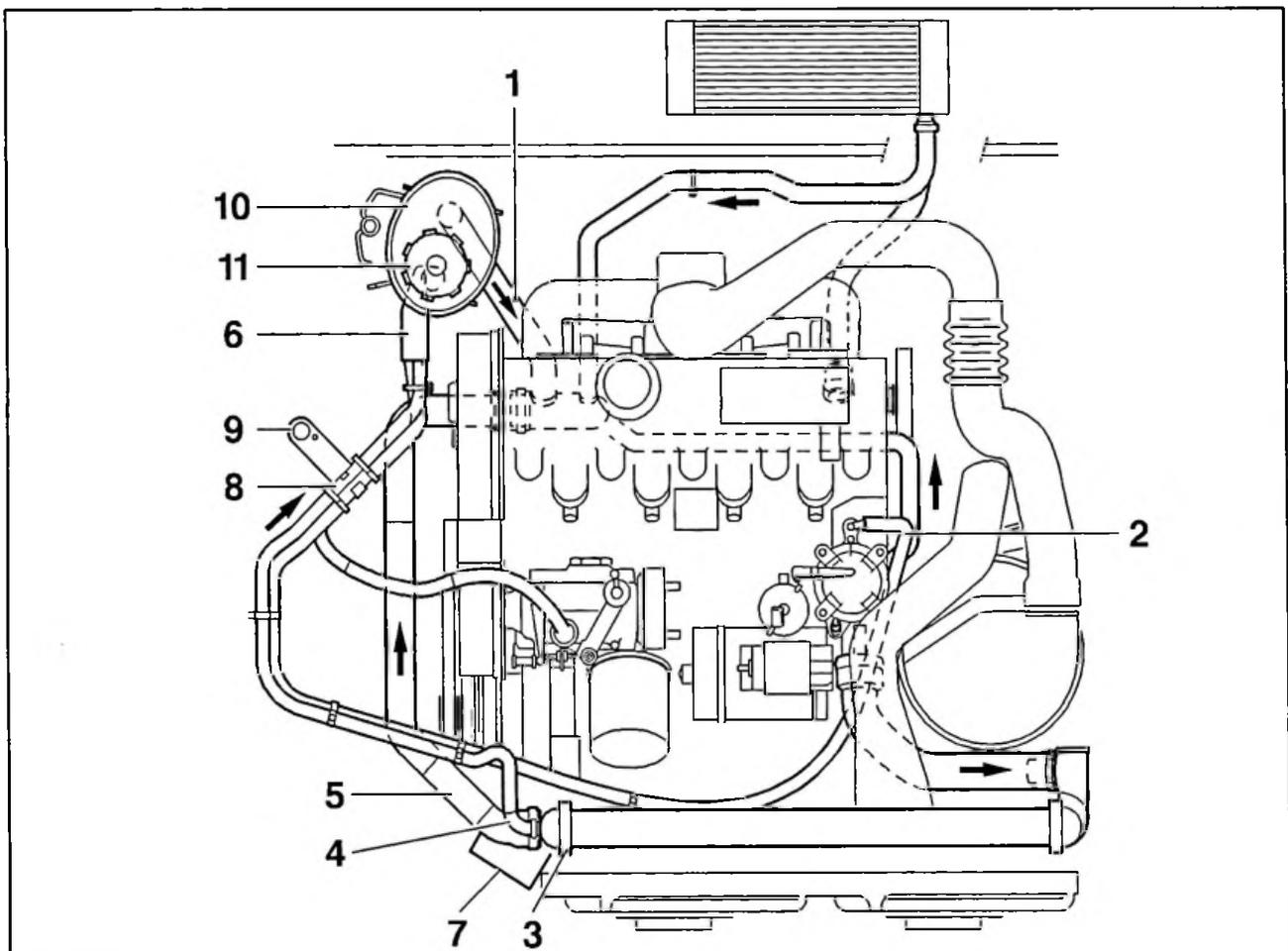


Fig. : B1GR004D

 <b>CITROËN</b>	<b>INFO'RAPID</b>	<b>C15</b> <b>1</b>
DIVISION APRES VENTE  <i>QUALITE VEHICULES</i>	<i>Responsables des Ateliers</i>  <i>CE-SUCC-FILIALES-AGENTS</i>	<b>N° 38</b>  LE : 08.02.95

B2AU1VQ0

### CONCERNE

CITROEN C.15 1.8 Diesel Atmo.

### CONSTATATION

Patinage de l'embrayage, difficultés de passage de vitesses, craquements de la marche arrière, malgré une course de la pédale de débrayage correcte.

### DIAGNOSTIC

Fuite d'huile par une ou plusieurs vis de fixation du volant moteur.

### REMEDE APRES-VENTE

Remplacer les vis de fixation du volant moteur.

### Mode opératoire :

Déposer la boîte de vitesses, le mécanisme et la friction d'embrayage.

Déposer les vis de fixation du volant moteur.

Voir MAN 108581, chapitre 5, VD/DI 330 - 1 et chapitre 4, VD/312 - 00a.

Nettoyer les surfaces souillées par l'huile.

Poser des vis neuves de fixation du volant moteur, disponibles aux Pièces de Rechange sous la référence 7903 001 427, couple de serrage 5mdaN.

**IMPERATIF** : ces vis sont pré-enduites d'un agent d'étanchéité et de freinage.

Poser une friction d'embrayage neuve, disponible aux Pièces de Rechange sous les références :

- VALEO : 96 153 959
- LUK (depuis OPR 3797 jusqu'à OPR 5532) : 96 118 748
- LUK (depuis OPR 5533) : 96 153 964

Poser le mécanisme d'embrayage et la boîte de vitesses.

 <b>CITROËN</b>	<b>INFO'RAPID</b>	<b>C15</b> <b>1</b>
<b>DIVISION APRES VENTE</b>  <i>QUALITE VEHICULES</i>	<i>Responsables des Ateliers</i>  <i>CE--SUCC--FILIALES--AGENTS</i>	<b>N° 39</b>  <b>LE : 06.03.95</b>

B1AU6NQ0

### **CONCERNE**

CITROEN C.15, 1.7 Diesel - jusqu'à OPR 6454.

### **CONSTATATION**

Fuite de liquide de refroidissement pouvant entraîner une surchauffe moteur.

### **DIAGNOSTIC**

Le raccord entre la culasse et l'aérotherme est percé.

### **REMEDE APRES-VENTE**

Monter un nouveau raccord d'eau.

### **Mode opératoire :**

Le nouveau raccord (repère "A") est disponible aux Temps 0,90 h.  
Pièces de Rechange sous la référence 6464 FK.  
Code M.O. 50 64 0910.

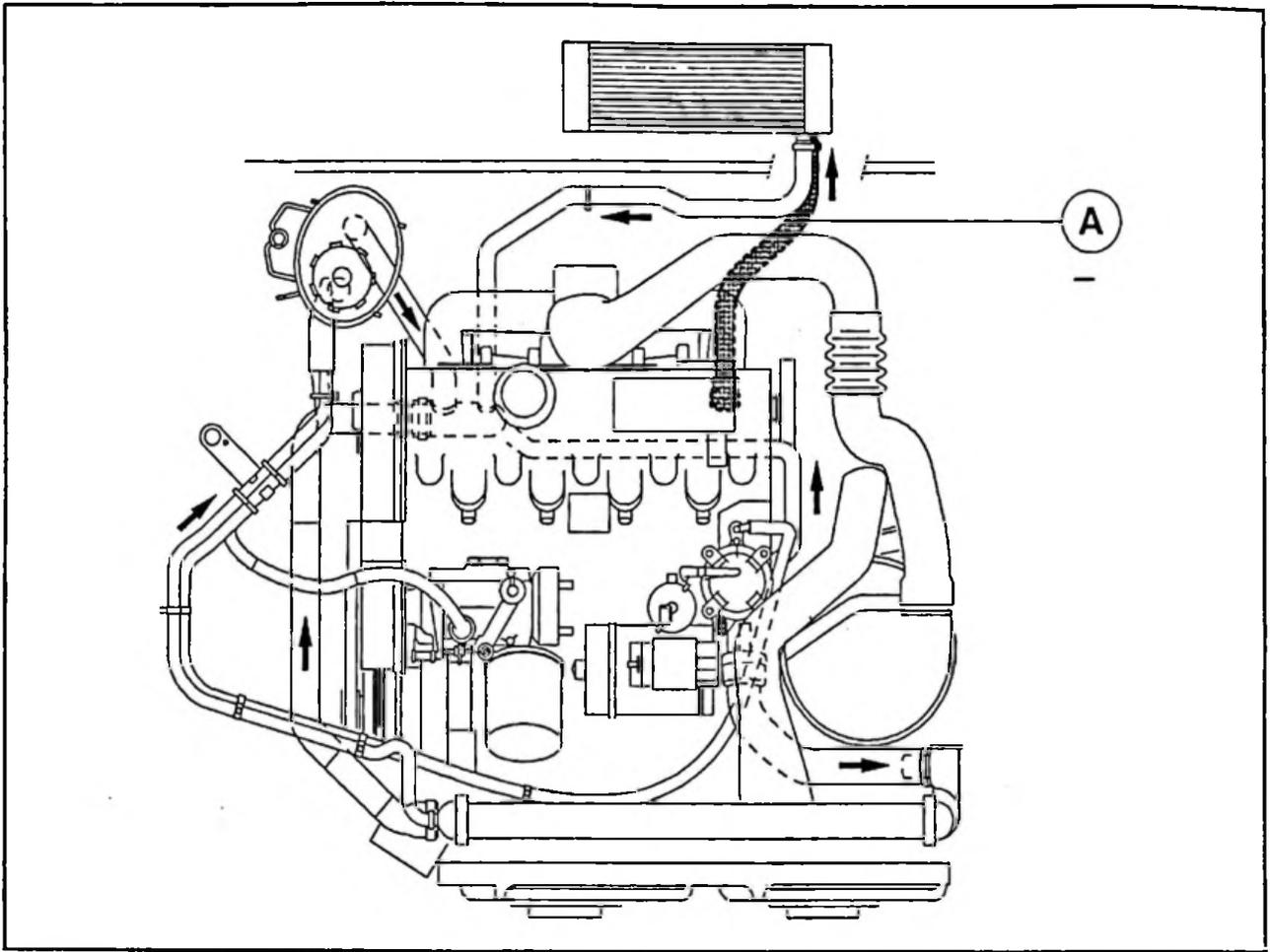


Fig. : B1AQ017D

 <b>CITROËN</b>	<b>INFO'RAPID</b>	<b>C15</b>  <b>1</b>
<b>DIVISION APRES VENTE</b>  <i>QUALITE VEHICULES</i>	<i>Responsables des Ateliers</i>  <b>CE-SUCC-FILIALES-AGENTS</b>	<b>N° 40</b>  <b>LE : 10.04.95</b>

B1AU6WQ0

### **CONCERNE**

CITROEN C.15 - tous Types Essence et Diesel - jusqu'à OPR 6531.

### **CONSTATATION**

Le moteur s'étouffe, puis s'arrête.

### **DIAGNOSTIC**

Absence d'alimentation en carburant.  
Le tube de mise à l'air libre du réservoir de carburant est écrasé.

### **REMEDE APRES-VENTE**

Modifier la position et la fixation de la capacité de mise à l'air libre.

### **Mode opératoire :**

Déposer la garniture de finition protégeant la tubulure de remplissage du réservoir.

Placer la capacité de mise à l'air libre derrière la tôle de liaison latérale, et la fixer à l'aide de l'agrafe, dispo-

nible aux Pièces de Rechange sous la référence 96 120 469.

**NOTA :** vérifier le bon état du réservoir (déformation éventuelle) et le bon fonctionnement de sa jauge.

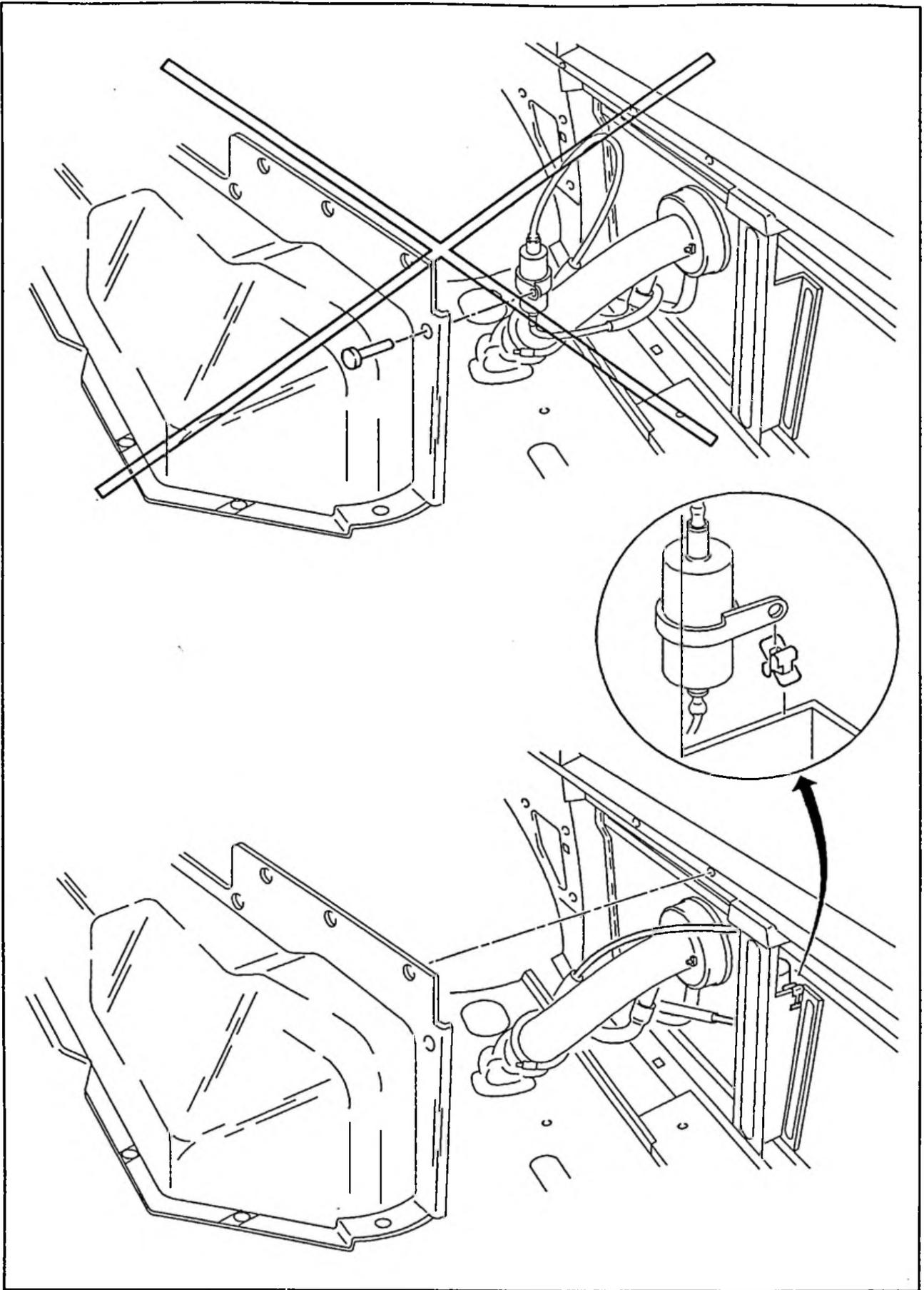


Fig. : B1HQ002P

 <b>CITROËN</b>	<b>INFO'RAPID</b>	<b>C15</b>  <b>1</b>
DEPARTEMENT APRES VENTE  <i>QUALITE VEHICULES</i>	<i>FILIALES/DR</i> <i>Responsables des Ateliers</i> <b>CE-SUCC-AGENTS</b>	<b>N° 41</b>  LE : 17.12.96

D1AU0WQ0

### **CONCERNE**

CITROEN C.15 Tous Types – depuis A.M. 96.

### **CONSTATATION**

Après une intervention en atelier nécessitant l'utilisation d'un cric rouleur, le moteur ne démarre plus lorsque le véhicule est replacé en condition de roulage.

### **DIAGNOSTIC**

Disjonction du contacteur à inertie provoquée par le choc que reçoit le véhicule si la vitesse de descente du bras du cric rouleur est importante.

### **REMEDE APRES-VENTE**

Ré-armer le contacteur à inertie.

**NOTA** : Ce type de problème peut également être rencontré lors de descente de pont élévateur.

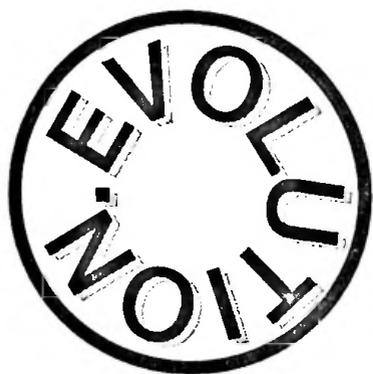
# CITROËN C 15

SEPTEMBRE 1997

OPR : 7248

1

N° C 15 - 1



## MOTEUR XUD 7

(1,7 D)

- EVOLUTION : CULASSE

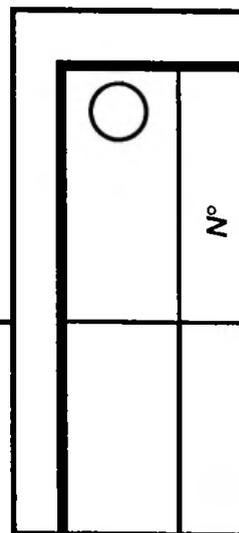
MAN 108590

"Les informations techniques contenues dans la présente documentation sont destinées exclusivement aux professionnels de la réparation automobile. Dans certains cas, ces informations peuvent concerner la sécurité des véhicules. Elles seront utilisées par les réparateurs automobiles auxquels elles sont destinées, sous leur entière responsabilité, à l'exclusion de celle du Constructeur".

"Les informations techniques figurant dans cette brochure peuvent faire l'objet de mises à jour en fonction de l'évolution des caractéristiques des modèles de chaque gamme. Nous invitons les réparateurs automobiles à se mettre en rapport périodiquement avec le réseau du Constructeur, pour s'informer et se procurer les mises à jour nécessaires".



**AUTOMOBILES CITROËN**  
DIRECTION EXPORT EUROPE  
DOCUMENTATION APRÈS VENTE



**EVOLUTION : CULASSE**

Véhicules concernés : CITROEN C15.  
 Motorisation diesel : 1.7D.  
 Application depuis le numéro d'OPR : 7248.

**1 - DESCRIPTION**

Condamnation des conduits de lubrification de culasse inutilisés par billes en remplacement des bouchons vissés.

Diamètre des billes utilisées :

- Ø 7,93 mm
- Ø 9,525 mm

**NOTA** : Les billes doivent être implantées en fonction de l'équipement du moteur.

**1.1 - Implantation des billes Ø 7,93 mm**

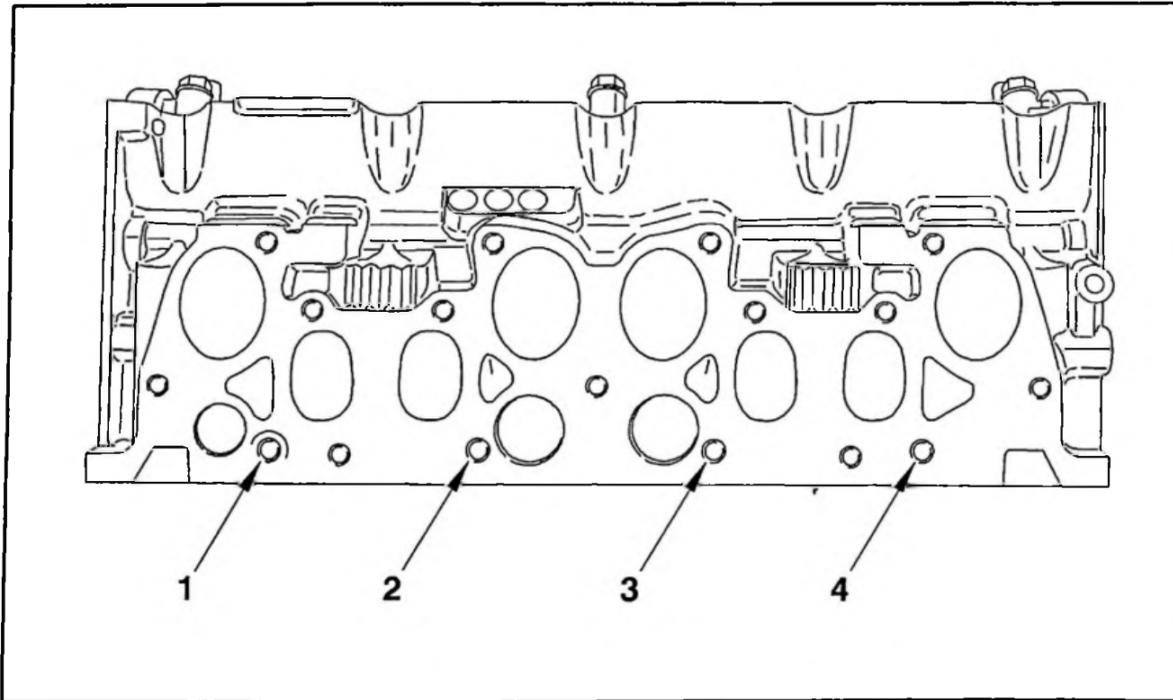


Fig : B1DP114D  
 Coté collecteur d'échappement : (1), (2), (3) et (4).

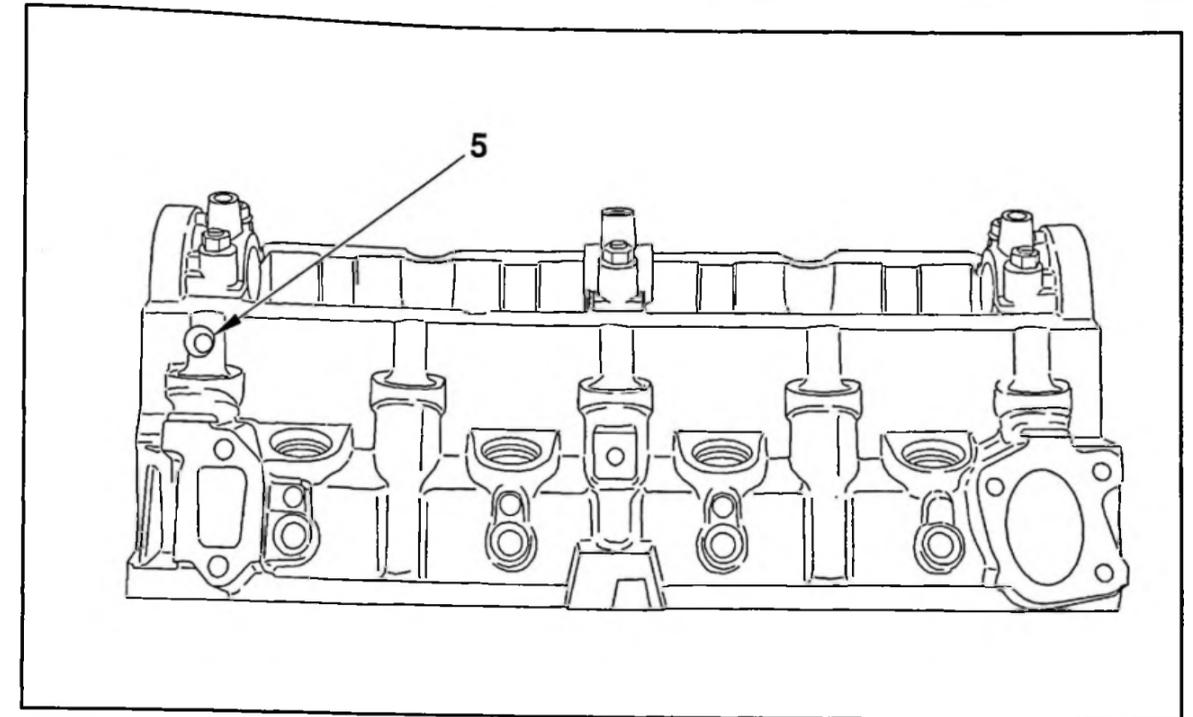


Fig : B1DP115D  
 Côté injecteurs : (5).

**1.2 - Implantation des billes Ø 9,525 mm**

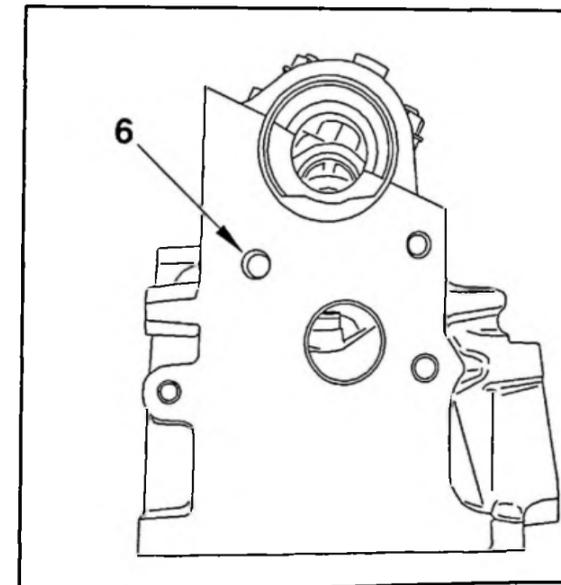


Fig : B1DP116C  
 Côté distribution : (6).

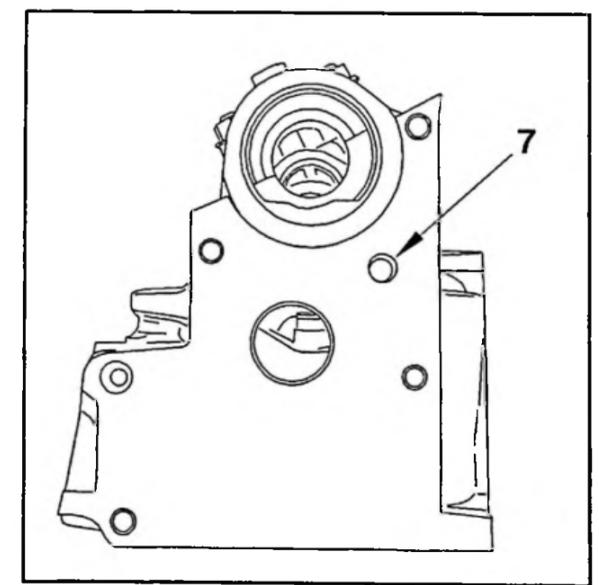


Fig : B1DP117C  
 Côté volant moteur : (7).

2 - OUTILLAGE PRECONISE

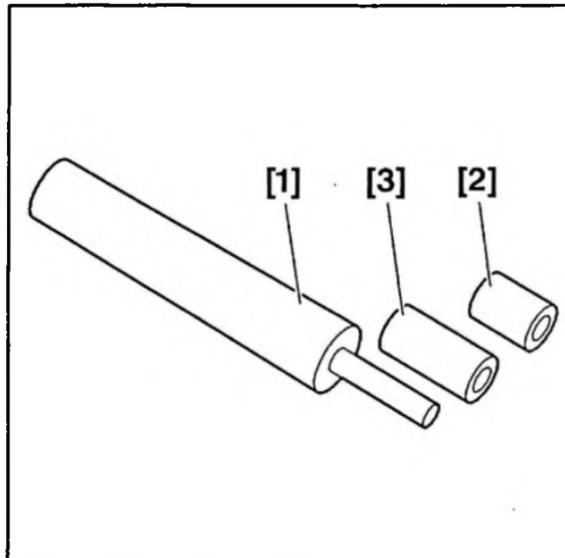


Fig : E5AP07KC

- [1] bouterolle 4193-T.F1.
- [2] tampon de montage 4193-T.F2 (longueur 19 mm).
- [3] tampon de montage 4193-T.F3 (longueur 29 mm).

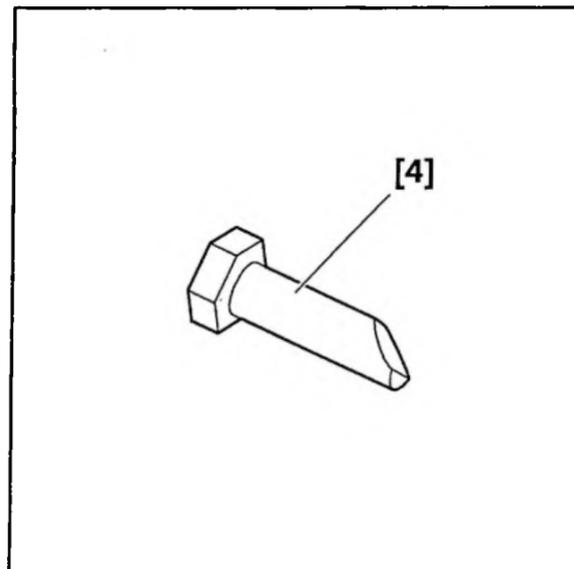


Fig : E5AP07LC

- [4] chasse bille (scier une vis acier M8 suivant un angle de 45 ° et à une longueur de 35 mm).

3 - POSE

Déposer une goutte de "LOCTITE FRENETANCH" (E3) sur la bille.  
Enfoncer la bille, à l'aide des outils [1] et [3] jusqu'au contact de l'outil [3] sur la culasse.

4 - REPARATION

4.1 - Défaut d'étanchéité d'une bille Ø 9,525 mm

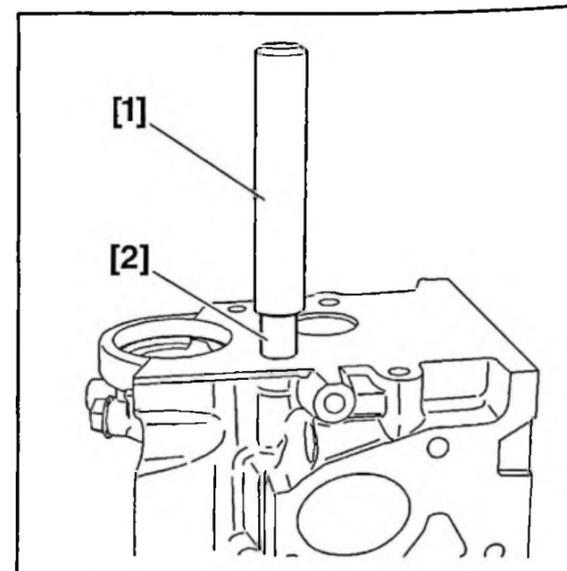


Fig : B1DP119C

4.1.1 - Billes (6) et (7)

Mettre en place une seconde bille.

4.1.2 - Mode opératoire

Enfoncer la bille, à l'aide des outils [1] et [2] jusqu'au contact de l'outil [2] sur la culasse.  
Déposer une goutte de "LOCTITE FRENETANCH" (E3) sur la seconde bille.  
Enfoncer la bille, à l'aide des outils [1] et [3] jusqu'au contact de l'outil [3] sur la culasse.

4.2 - Défaut d'étanchéité d'une bille Ø 7,93 mm

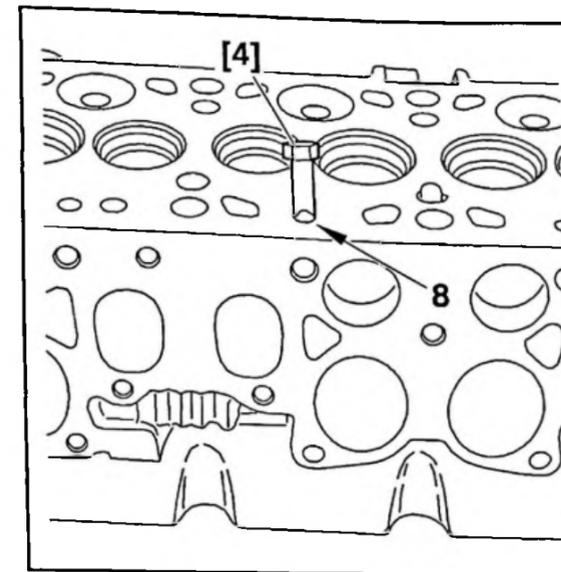


Fig : B1DP11AC

4.2.1 - Bille (5)

Changer la culasse.

4.2.2 - Billes (1), (2), (3) et (4)

Extraire la bille et la remplacer par un bouchon fileté 9 x 100 mm (référence 016325).

4.2.3 - Mode opératoire

Enfoncer une bille Ø 5,55 mm dans l'orifice (8) (référence 232704).  
Placer l'outil [4] sur la bille Ø 5,55 mm.  
Frapper sur l'outil [4] pour pousser la bille Ø 5,55 mm.  
Introduire une seconde bille Ø 5,55 mm dans l'orifice (8).  
Frapper sur l'outil [4] pour éjecter la bille Ø 7,93 mm de la culasse.  
Tarauder l'extrémité du conduit de lubrification (8) sur 10 mm à l'aide d'un jeu de tarauds 9 x 100 mm.  
Visser un bouchon fileté 9 x 100 mm dans le conduit de lubrification (voir nota).  
**NOTA :** Enduire le filetage de LOCTITE FRENETANCH (E3).

<b>CITROËN</b> SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	<b>INFORMATION REPARATION</b>	<b>VISA</b>
APPLICATION : <b>TOUS PAYS</b>	CONCERNE : <b>VISA II 4 CYLINDRES, AM 81 →</b> <hr/> <b>Véhicules Auto-Ecole</b>	<b>N° 82-08 VD2</b>
DIFFUSION : <b>TOUS PAYS</b>		Le 11 Octobre 1982
<i>CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : MANUEL DE REPARATION N° MAN 008572</i>		

**Montage des doubles commandes [ fabrication OKEY ] sur VISA II Tous Types depuis l'année modèle 81.**

Le montage doit être effectué suivant la gamme jointe à chaque conditionnement de double commande.

Dans le cas de ruptures de câble d'embrayage répétées ou à faible kilométrage, vérifier toujours le montage de la double commande.

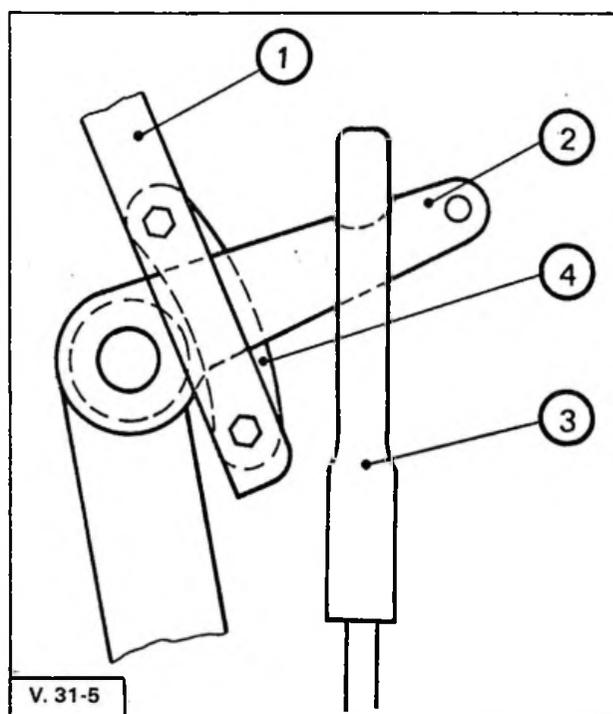
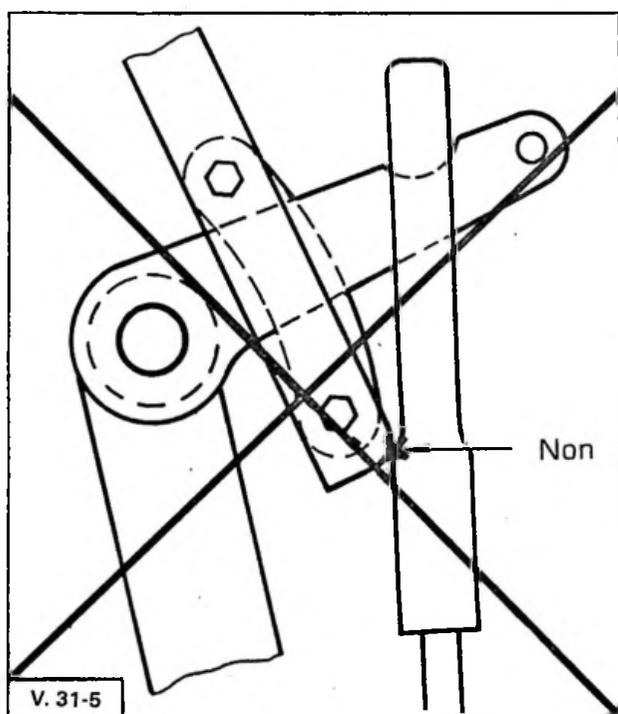
1. Veiller particulièrement au montage du levier récepteur ( 1 ) sur la commande d'embrayage ( 2 )  
( voir schémas page 2 ).

**Toute interférence avec la chape ( 3 ) du câble pendant la manœuvre de débrayage provoque une rupture rapide du câble d'embrayage.**

Le levier récepteur ( 1 ) est monté côté pédale d'accélérateur et la bride ( 4 ) de fixation en forme de demi-lune montée côté pédale de frein, en appui sur le tube support d'axe de pédale.

2. Veiller à ce que la pédale d'embrayage de droite [ côté moniteur ] vienne en contact avec le tapis de plancher avant celle du conducteur [ garantie de 1 cm ] ce qui évitera un éventuel déplacement du levier récepteur par contrainte qui, de ce fait, viendrait en contact avec la chape du câble d'embrayage et provoquerait la rupture du câble.

**NOTA : De Juillet 1980 à Septembre 1980 la bride de fixation du levier récepteur était droite et montée côté pédale d'accélérateur. Si, avec ce modèle, il n'est pas possible d'obtenir une garantie avec la chape du câble pendant le débrayage, demander un récepteur nouveau modèle à : Société OKEY, 22 rue Raspail - 92300 LEVALLOIS - Tél. : ( 1 ) 737.22.81**



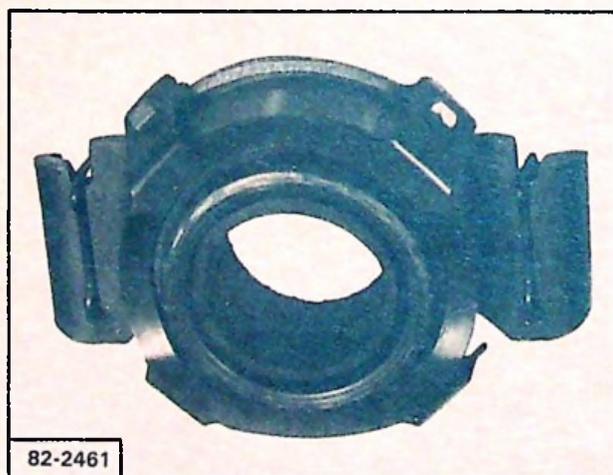
**Montage depuis Septembre 1980 :  
Pédale en position de fin de débrayage**

<b>CITROËN</b> SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	<b>INFORMATION REPARATION</b>	<b>VISA</b>
APPLICATION :  <b>TOUS PAYS</b>	CONCERNE :  <b>VISA 4 CYLINDRES TOUS TYPES</b>	<b>N° 83 - 10 VD2</b>
DIFFUSION :  <b>TOUS PAYS</b>	<b>Commande mécanique d'embrayage</b>	Le 10 Janvier 1983
<i>CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : MANUEL DE REPARATION N° MAN 008572</i>		

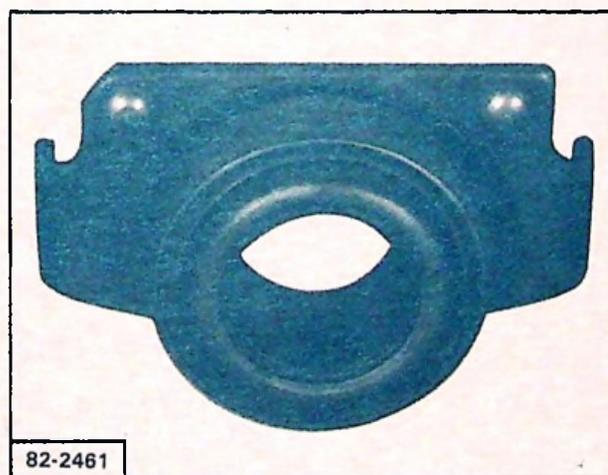
**INCIDENT** : Pédale de débrayage dure à manœuvrer.

**CAUSE** : Début de grippage de la butée de débrayage sur son manchon guide.

**REMEDE** : Lors de la remise en état, monter exclusivement une butée de débrayage autocentreuse avec cage intérieure cannelée en plastique. Cette nouvelle pièce montée de série depuis Juin 1982, et distribuée par le Département des Pièces de Rechange sous la référence N° P.R. 91 512 268, doit être montée graissée sur son manchon-guide ( TOTAL MULTIS ).  
**REMARQUE** : Le joint pare-poussière en mousse ( N° P.R. 91 509 939 ) doit être monté à sec sur le manchon-guide entre la butée et le carter.



**NOUVELLE BUTEE**



**ANCIENNE BUTEE**  
( Rappel )

<b>CITROËN</b> <sup>^</sup> SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	<b>INFORMATION REPARATION</b>	<b>VISA</b> (4)
APPLICATION :  TOUS PAYS	CONCERNE :  <b>VISA 4 CYLINDRES</b>  <b>EMBRAYAGE :</b> Tableau récapitulatif	N° 1
DIFFUSION :  TOUS PAYS		Le 17 Octobre 1983
<i>CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590</i>		

Suite aux différentes modifications apportées aux commandes d'embrayage des VISA à moteur quatre cylindres, le tableau récapitulatif ci-après retrace les montages série et possibilités de montage pour la réparation.

#### RAPPEL DES MODIFICATIONS TECHNIQUES :

1. Depuis le 6/80, la garde à la pédale d'embrayage est supprimée :

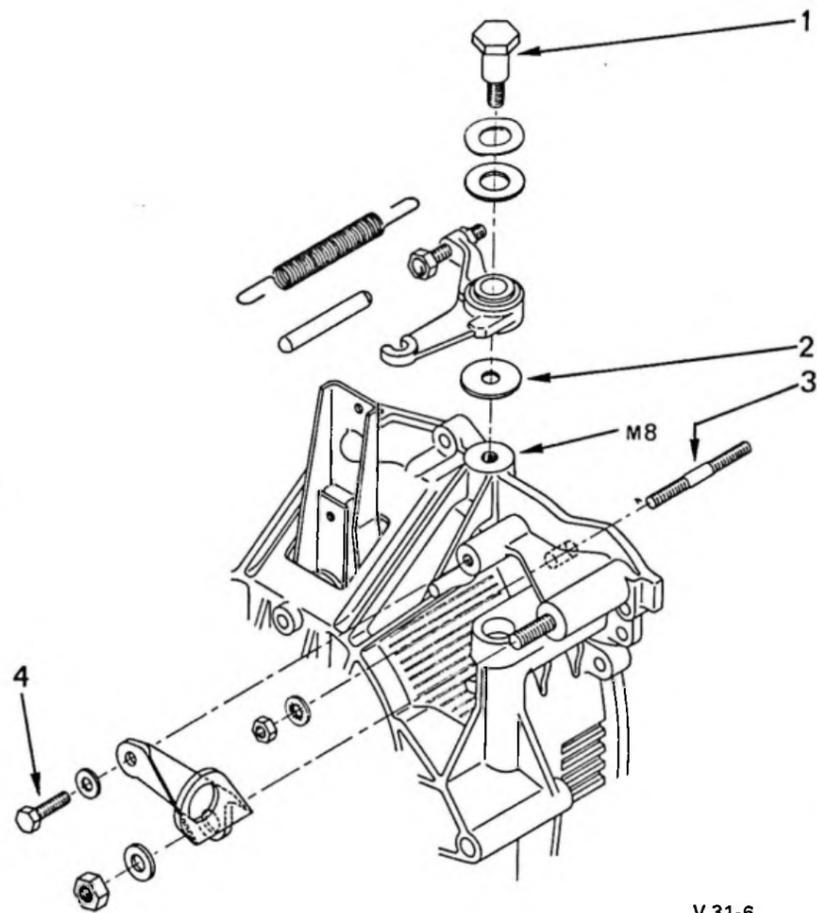
- Le pédalier et sa fixation sur tablier sont modifiés.
- Nouveau rapport du levier de renvoi sur carter d'embrayage.
- Nouvelle patte d'arrêt de gaine.
- Câble rallongé.

2. Depuis le 4/83 :

- L'axe du levier de renvoi sur le carter est renforcé.
- Le diamètre de la vis est augmenté. Le levier de renvoi et son palier sont adaptés au nouveau diamètre de la vis.
- Le carter d'embrayage est renforcé par le réhaussement d'un bossage de fixation.
- La patte d'arrêt de gaine est modifiée.

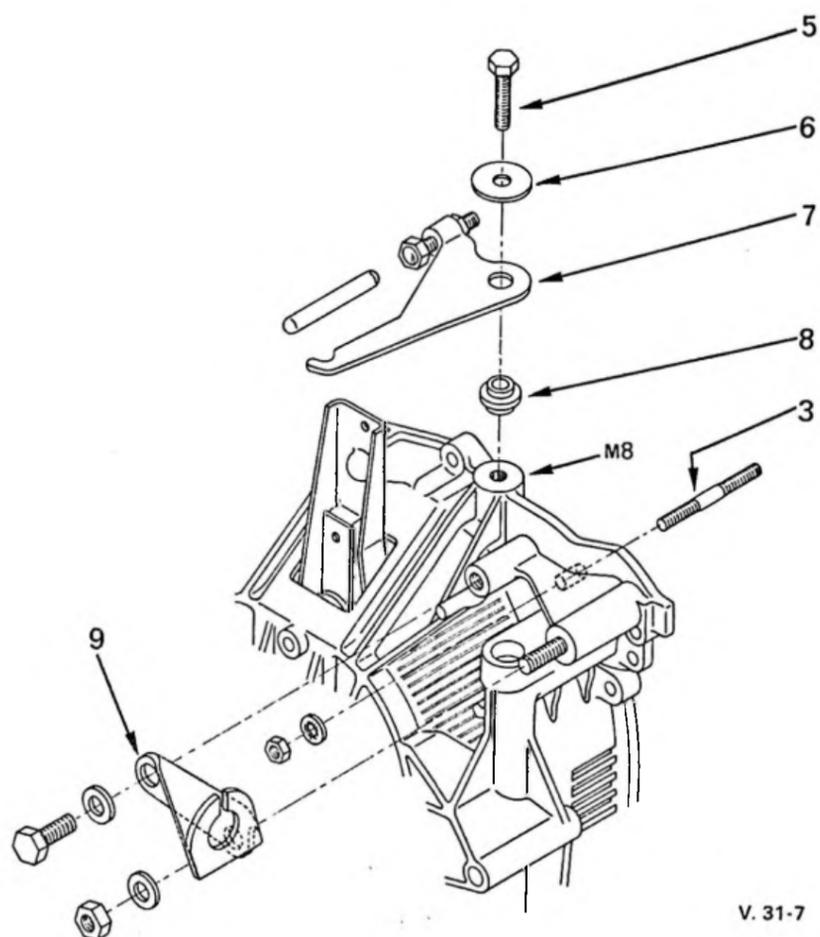
TABLEAU RECAPITULATIF DES COMMANDES D'EMBRAYAGE SUR CARTER ( VISA 4 cylindres )

SERIE → 6/80



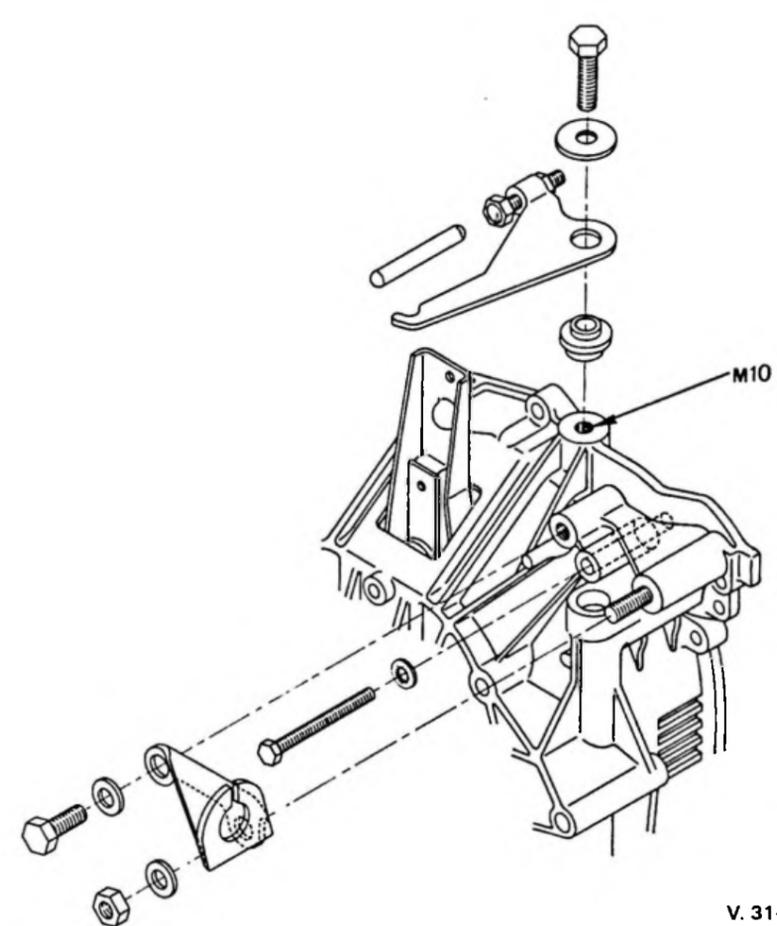
V.31-6

SERIE 6/80 → 4/83



V.31-7

SERIE 4/83 →



V.31-8

REPARATION → 6/80

REPARATION 6/80 → 4/83

REPARATION 4/83 →

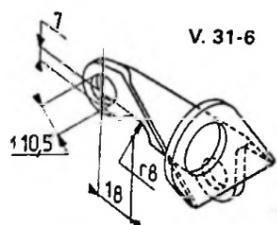
Le Département des Pièces de Rechange ne fournit plus les anciens carters d'embrayage.  
Assurer la réparation en montant le nouveau carter renforcé ( N° P.R. 95 585 351 ) sortis depuis le 4/83.

Se procurer pour l'adapter :

1. Vis de levier de renvoi (M10 × 150) N° PR: ~~91 506 892~~ <sup>95635 518</sup>  
( en remplacement de la vis M8 × 100 Rep. 1 )  
1. Rondelle ( φ int. = 10 mm ) N° PR 79 03 053 376  
( en remplacement de la rondelle φ int = 8 mm Rep. 2 )  
1. Vis ( M7 × 100 - Long. 70 ) N° PR 79 03 001 055  
( en remplacement du goujon Rep. 3 )  
1. Vis, avec rondelle, (M10 × 150 - Long. 25) N° PR 77 03 001 867  
( en remplacement de la vis M7 × 100 Rep. 4 )

1. Vis de levier de renvoi (M10 × 150) N° PR 79 03 001 641  
( en remplacement de la vis M8 × 100 Rep. 5 )  
1. Rondelle ( φ int. = 10 mm ) N° PR 79 03 053 050  
( en remplacement de la rondelle φ int = 8 mm Rep. 6 )  
1. Levier de renvoi ( φ int. = 16 mm ) N° PR 95 577 779  
( en remplacement du levier φ int. = 14 mm Rep. 7 )  
1. Palier ( φ int. = 10 mm ) N° PR 95 577 781  
( en remplacement du palier φ int. = 8 mm Rep. 8 )  
1. Vis ( M7 × 100 - Long. 70 ) N° PR 79 03 001 055  
( en remplacement du goujon Rep. 3 )  
1. Patte arrêt de gaine N° PR 95 579 136  
( en remplacement de la patte Rep. 9 )

Identique au montage série.



V.31-6

Modifier la patte arrêt de gaine suivant le dessin ci-contre :  
- Percer à φ = 10,5 mm  
- Effectuer un dégagement sur un rayon r = 8 mm environ.

APPLICATION :  
**TOUS PAYS**

CONCERNE :  
**VISA 4 CYLINDRES ESSENCE**

**N° 2**

DIFFUSION :  
**TOUS PAYS**

**BOITE DE TRANSFERT**

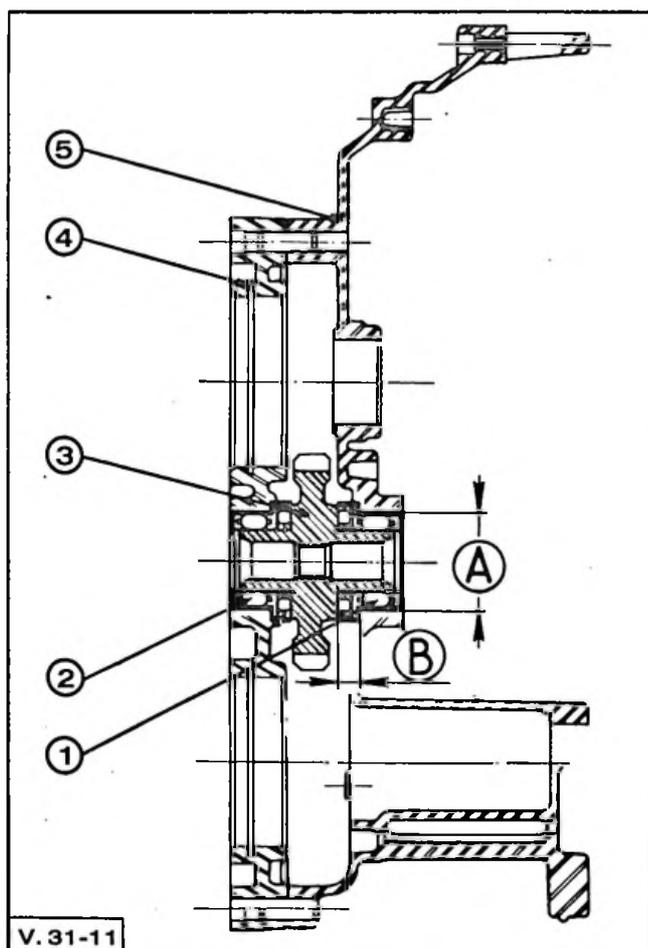
Le 31 Octobre 1984

**CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590**

Depuis **octobre 1984**, les roulements à aiguilles de la pignonnerie de transfert sont renforcés. Suite à cette évolution, nouveau repère sur le carter d'embrayage.

**BS 10, au lieu de BS 05**  
ou **BW 10, au lieu de BW 05**

## MODIFICATIONS



Nouveaux roulements à aiguilles ① et ② :  
-  $\varnothing$  extérieur (A) augmenté : 38 mm au lieu de 33 mm,  
- épaisseur (B) augmentée.

Nouveau pignon intermédiaire ③ :  
- Portées latérales adaptées aux nouveaux roulements.

Carter d'embrayage ⑤ et plaque intermédiaire ④ modifiés :  
- Augmentation des alésages pour accepter les nouveaux roulements à aiguilles.

## PIÈCES DE RECHANGE

DÉSIGNATION DES PIÈCES NOUVELLES	N° P.R.
Boîte de transfert complète ( <i>sans levier de commande de débrayage</i> ) .....	94 02 101 850
Carter nu .....	94 02 101 820
Pignon .....	91 520 156
Roulement à aiguilles ( <i>côté plaque intermédiaire</i> ) .....	91 595 061
Roulement à aiguilles ( <i>côté carter d'embrayage</i> ) .....	91 595 062

## RÉPARATION

Les **anciens pignons** et roulements sont **maintenus** pour la réparation des anciennes pignonneries de transfert.

A épuisement des stocks, le Département des Pièces de Rechange ne fournira plus que la nouvelle boîte de transfert et le nouveau carter nu, en remplacement des anciens.



CITROËN  
DIVISION APRÈS-VENTE  
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

# INFO'RAPID

# C 15

# 4

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

**C 15 DIESEL  
EQUIPÉS DE B.V. BE3**

**Levier de débrayage sur B.V.**

## N° 3

Le 30 Septembre 1991

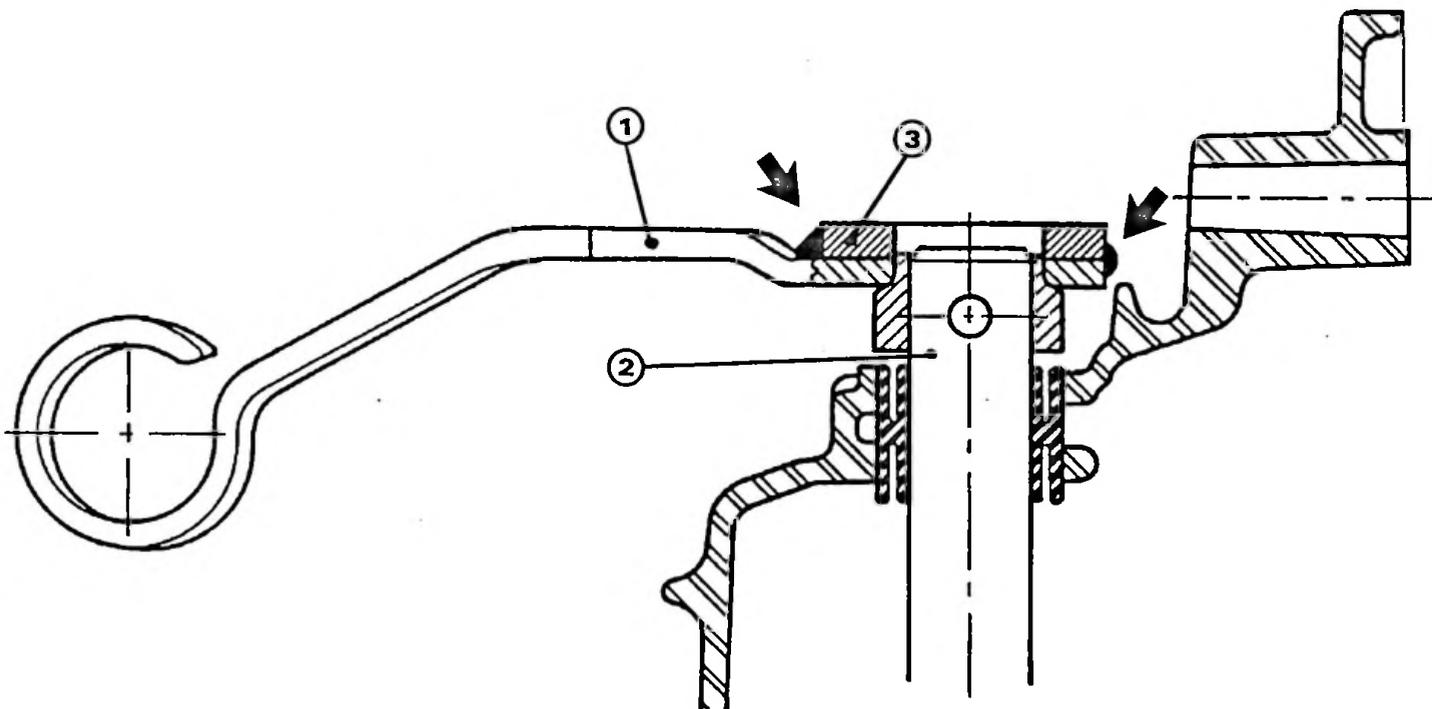
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590**

1314

« COPIE A MESSIEURS LES AGENTS »  
( SECONDE DIFFUSION AU RESEAU PRIMAIRE )

**CONSTATATION** : Rupture répétitive du levier de débrayage (1) au niveau de l'axe de commande (2).

**REMÈDE** : Souder (  ) sur le levier neuf une rondelle (3) d'épaisseur 5 mm :  
Réf. P.R. : 94 02 115 150.



 <b>CITROËN</b>	<b>INFO'RAPID</b>	<b>C15</b>  <b>4</b>
<b>DIVISION APRES VENTE</b>  <i>QUALITE VEHICULES</i>	<i>Responsables des Ateliers</i>  <i>CE-SUCC-FILIALES-AGENTS</i>	<b>N° 4</b>  LE : 30.06.95

B2AU60Q0

### **CONCERNE**

CITROEN C.15 Tous Types Essence et Diesel.

### **CONSTATATION**

Rupture du câble d'embrayage.

### **DIAGNOSTIC**

Mauvais positionnement de l'arrêt de gaine du câble d'embrayage au niveau du trou du tablier, ce qui entraîne un frottement du câble sur l'arrêt de gaine.

### **REMEDE APRES-VENTE**

Vérifier la propreté du trou de tablier avant l'échange du câble.

### **Mode opératoire :**

Avant l'échange du câble, vérifier qu'aucun dépôt ne perturbe le bon positionnement de l'arrêt de gaine au niveau du trou de tablier (présence de mastic, projection de peinture.....).

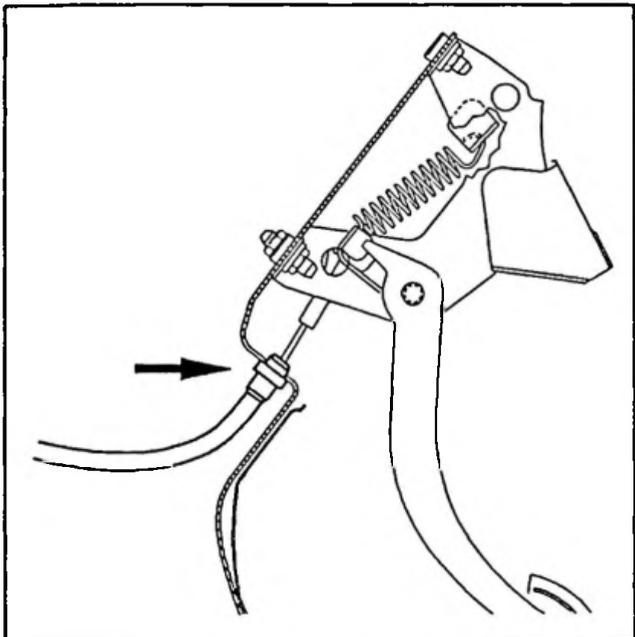


Fig. : B2BQ003C  
Montage correct.

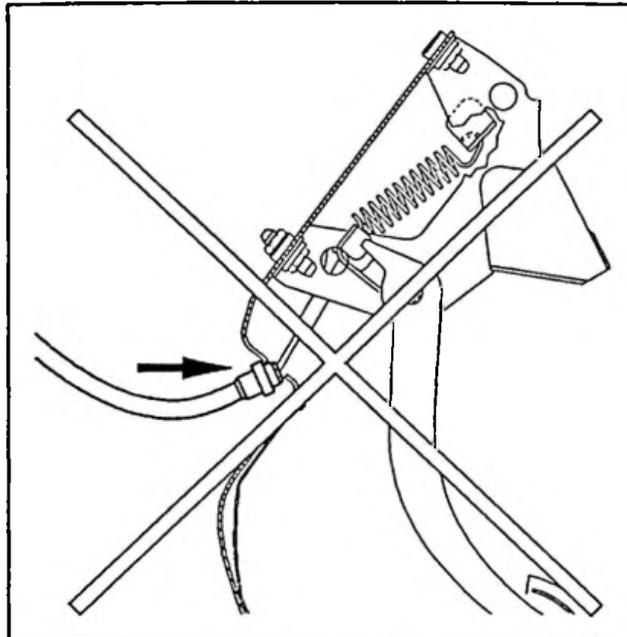


Fig. : B2BQ002C  
Montage incorrect.

Le câble d'embrayage est disponible aux Pièces de Rechange sous les références :

- gazole D. à D. : 95 637 319
- essence D. à D : 95 637 320
- gazole D. à G. : 95 636 991
- essence D. à G. : 95 636 976

CODÉ MAIN D'OEUVRE ET TEMPS FACTURABLE :

- CODE M.O. : 0803 0910
- T.F. : 0,60 H

# CITROËN C 15

MARS 1998

OPR : 7731

4

N° C 15 - 1



## EMBRAYAGE

### ● EVOLUTION : EMBRAYAGE

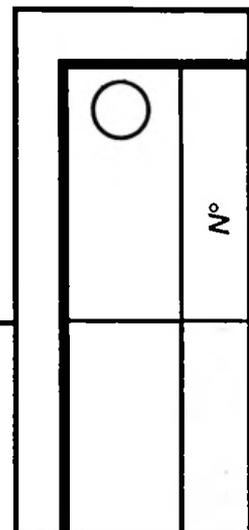
MAN 108590

"Les informations techniques contenues dans la présente documentation sont destinées exclusivement aux professionnels de la réparation automobile. Dans certains cas, ces informations peuvent concerner la sécurité des véhicules. Elles seront utilisées par les réparateurs automobiles auxquels elles sont destinées, sous leur entière responsabilité, à l'exclusion de celle du Constructeur".

"Les informations techniques figurant dans cette brochure peuvent faire l'objet de mises à jour en fonction de l'évolution des caractéristiques des modèles de chaque gamme. Nous invitons les réparateurs automobiles à se mettre en rapport périodiquement avec le réseau du Constructeur, pour s'informer et se procurer les mises à jour nécessaires".



**AUTOMOBILES CITROËN**  
DIRECTION EXPORT EUROPE  
DOCUMENTATION APRÈS VENTE



## EVOLUTION : EMBRAYAGE

Véhicule concerné : CITROEN C15 D.

Motorisations : type XUD7.

Boîte de vitesses : type BE3.

Application depuis le numéro d'OPR : 7731.

### 1 - DESCRIPTION

Diminution de l'épaisseur de la butée d'embrayage.

Mécanisme d'embrayage adapté à la nouvelle dimension de la butée.

#### 1.1 - Nouvelle disposition

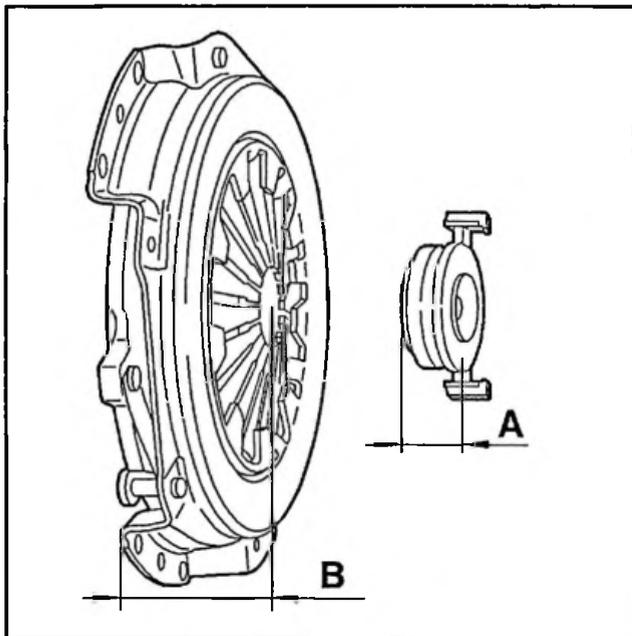


Fig : B2BP03MC

A = 18,5 mm.

B = 36 mm.

#### 1.2 - Ancienne disposition

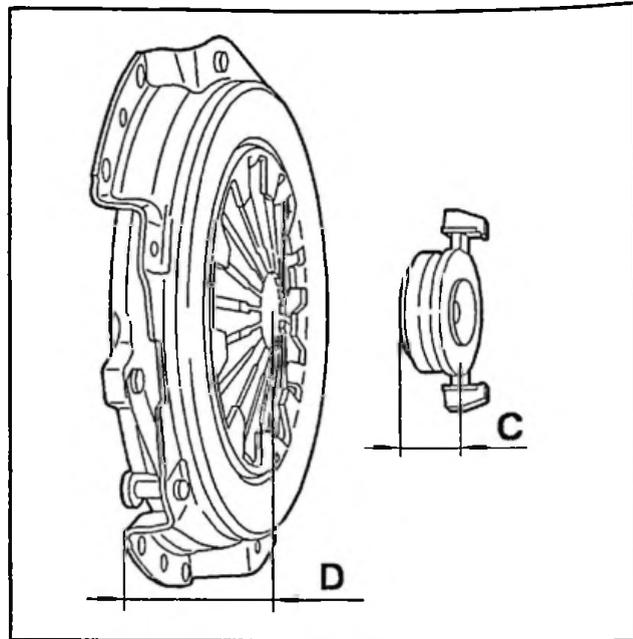


Fig : B2BP03NC

C = 20,5 mm.

D = 34 mm.

### 2 - REPARATION

**ATTENTION :** La nouvelle butée se monte sur un ancien véhicule à la condition de la monter avec son nouveau mécanisme.

**IMPERATIF :** Le panachage est interdit.

### 3 - CARACTERISTIQUES

Fournisseur	LUK	SKF	VALEO
Mécanisme	200 P 4100	-----	-----
Disque	200 XUD/F408 A3 020 204 01	-----	-----
Butée	-----	BRUB 445329AC	DM34

**SERVICES A LA CLIENTÈLE  
DÉPARTEMENT TECHNIQUE APRÈS-VENTE**

Note confidentielle  
(Droits de reproduction réservés)

Les VISA II SUPER « X » Année Modèle 1982 peuvent être équipées, en OPTION, d'une boîte de vitesses à 5 rapports, type BH3/5 repère BT 23.

Le montage de la boîte de vitesses BH3/5 entraîne la modification des pièces suivantes :

- Caisse spécifique, suite à nouvelle patte support du groupe moto-propulseur sur longeron côté droit,
- Berceau moteur,
- Support moteur côté droit,
- Carter de distribution, son joint et sa fixation,
- Corps de pompe à huile,
- Flexible de frein avant droit, suite à nouveau support sur longeron droit.

**NOTE  
TECHNIQUE**

**N° 81-16 VD2**

Le 15 Septembre 1981

Cette note concerne

L'ATELIER
LE MAGASIN
LA STATION SERVICE

**PAYS INTÉRESSÉS :**

*DIFFUSION :*  
**TOUS PAYS**

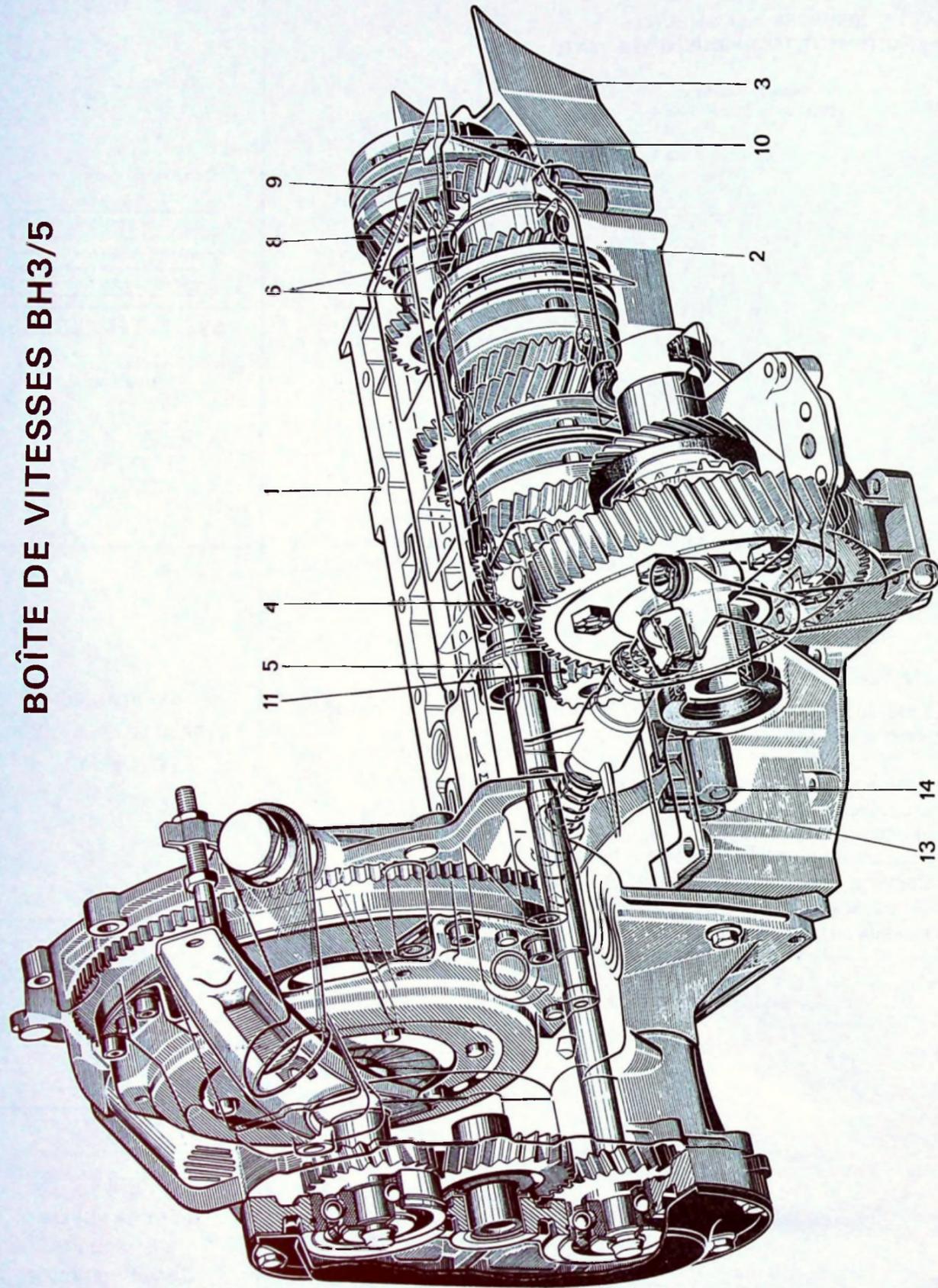
*APPLICATION :*  
**TOUS PAYS**  
sauf **SUÈDE - ESPAGNE**

**VÉHICULES  
VISA II SUPER « X »  
( VD série VL )**

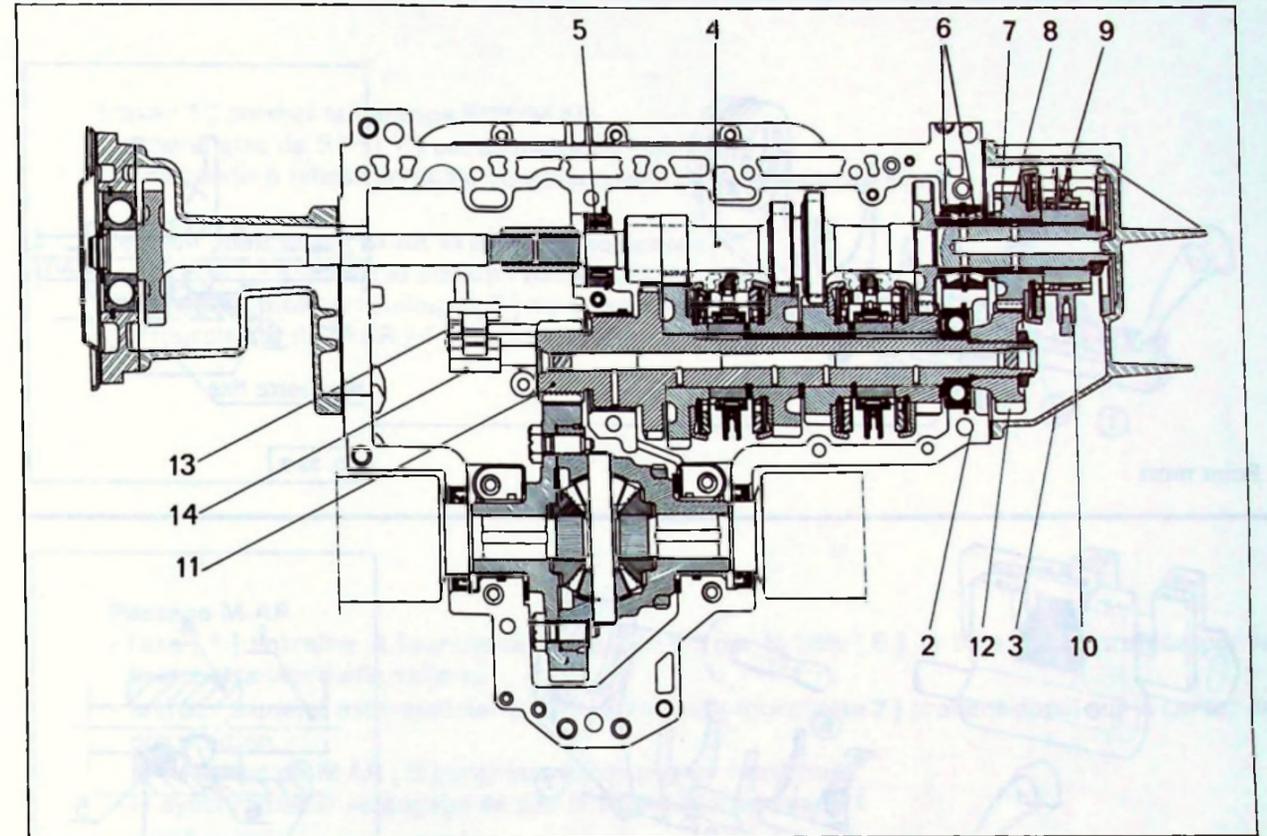
**BOÎTE DE VITESSES**

**Boîte de vitesses  
à 5 rapports  
Caractéristiques**

T.S.V.P.



I. DESCRIPTION DE LA BOÎTE DE VITESSES BH3/5.



**Ligne primaire :**

Comporte le pignon de 5<sup>ème</sup> ( 8 ) et le synchroniseur 5<sup>ème</sup>/M.AR ( 9 ).

**Tourillonne :**

- côté 1<sup>ère</sup>, dans un roulement à rouleaux cylindriques ( 5 ) sans bague intérieure,
- côté 5<sup>ème</sup>, dans deux roulements à rouleaux coniques ( 6 ) en opposition.

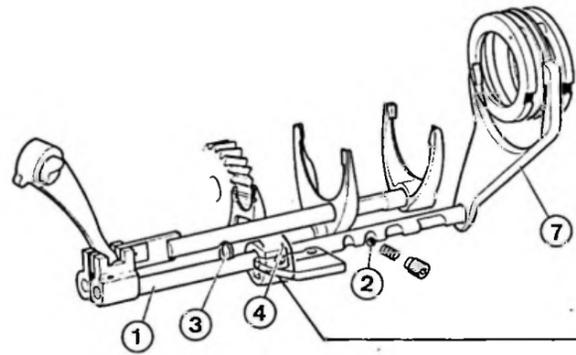
Possède un canal de lubrification des roulements ( 6 ) et du pignon de 5<sup>ème</sup> ( 8 ) ( seul pignon de la boîte à être monté sur une bague ).

**Ligne secondaire :**

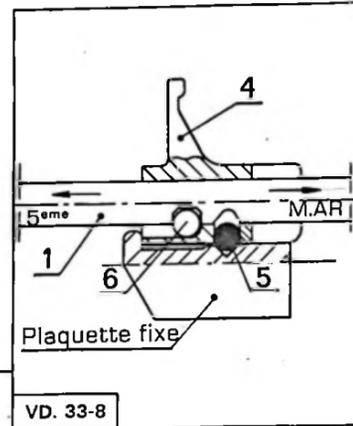
Comporte le pignon récepteur de 5<sup>ème</sup> ( 12 ) monté sur cannelures en hélice.

**Principales pièces nouvelles ou modifiées, particulières à la boîte BH3/5 :**

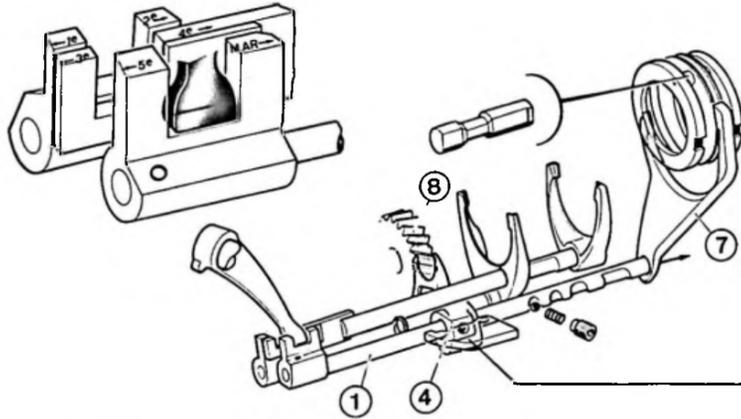
- |   |  |
|---|--|
| 1 - Carter supérieur                    | 9 - Synchroniseur 5 <sup>ème</sup> /M.AR                 |
| 2 - Carter inférieur                    | 10 - Fourchette de 5 <sup>ème</sup>                      |
| 3 - Carter de distribution              | 11 - Arbre secondaire                                    |
| 4 - Arbre primaire                      | 12 - Pignon récepteur de 5 <sup>ème</sup>                |
| 5 - Roulement à rouleaux cylindriques   | 13 - Noix de commande 3 <sup>ème</sup> /4 <sup>ème</sup> |
| 6 - Roulements à rouleaux coniques      | 14 - Noix de commande et axe 5 <sup>ème</sup> /M.AR      |
| 7 - Bague du pignon de 5 <sup>ème</sup> | - Fourchette M.AR  |
| 8 - Pignon de 5 <sup>ème</sup>          |  |

DISPOSITIF DE PASSAGE 5<sup>ème</sup>/M.AR

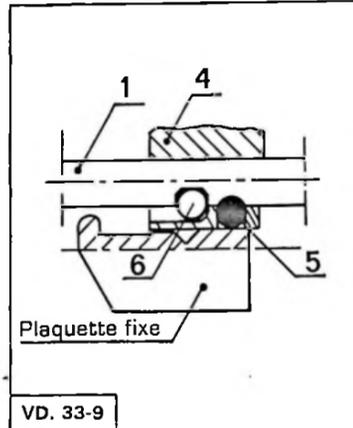
Point mort



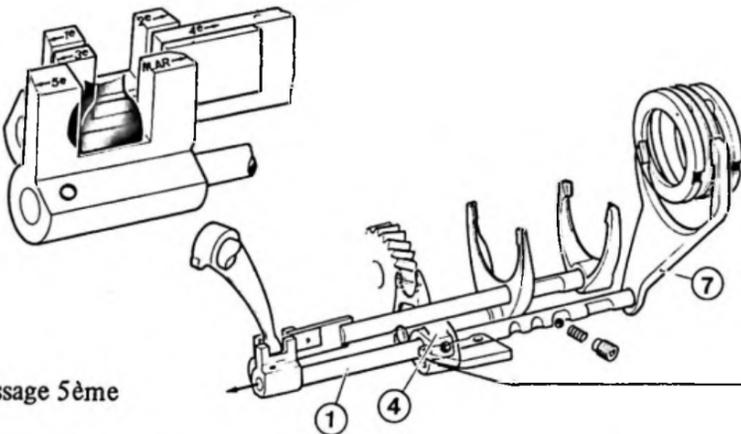
VD. 33-8



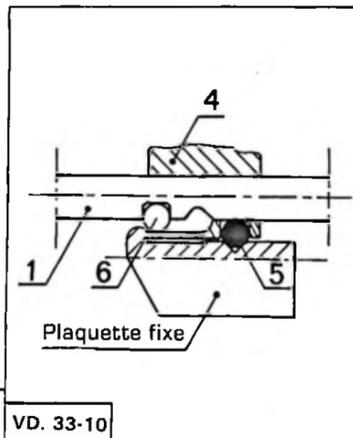
Passage M. AR.



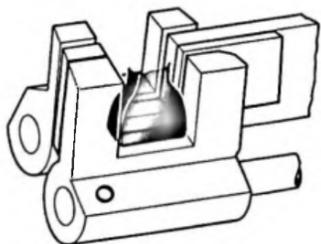
VD. 33-9



Passage 5ème



VD. 33-10



Dispositif de sécurité évitant le passage de 5ème en M.AR.

II. DISPOSITIF DE PASSAGE 5<sup>ème</sup>/M.AR.

L'axe ( 1 ) permet le passage 5<sup>ème</sup>/M.AR.

La fourchette de 5<sup>ème</sup> ( 7 ) est solidaire de l'axe ( 1 ).

Un dispositif à billes verrouille ou déverrouille la fourchette de M.AR.

Position point mort ( M.AR et 5<sup>ème</sup> non sollicitées ) :

- le billage ( 2 ) assure la position point mort de l'axe ( 1 ),
- le disque d'interverrouillage ( 3 ) ne permet le passage que d'une seule vitesse,
- la fourchette de M.AR ( 4 ) est immobilisée sur l'axe ( 1 ) par les billes ( 5 ) et ( 6 ).

Passage M.AR :

- l'axe ( 1 ) entraîne la fourchette de M.AR ( 4 ) par la bille ( 6 ), la bille ( 5 ) entraînée par la fourchette verrouille celle-ci,
- le train primaire est freiné par le synchroniseur, ( fourchette 7 ) prenant appui sur le carter de distribution,
- le baladeur de M.AR ( 8 ) engrène sur le pignon récepteur,
- le synchroniseur se dégage de par la forme des barreaux.

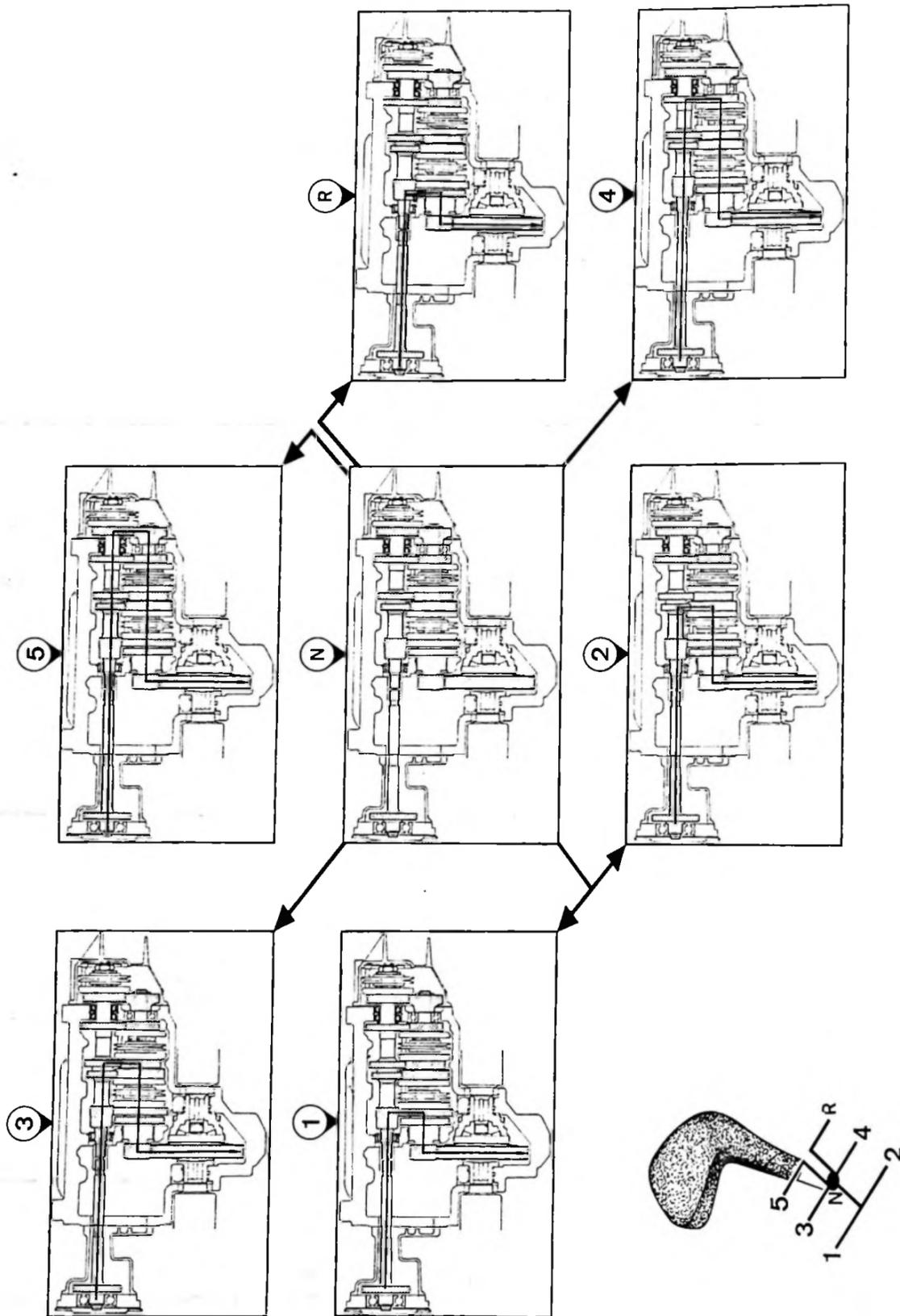
Passage 5<sup>ème</sup> :

- le déplacement de l'axe ( 1 ) verrouille la fourchette de M.AR ( 4 ) par la bille ( 5 ),
- la bille ( 6 ) entraînée par l'axe ( 1 ) glisse dans l'encoche de la fourchette ( 4 ),
- la fourchette ( 7 ) assure le passage de la 5<sup>ème</sup>.

Dispositif de sécurité évitant le passage de 5<sup>ème</sup> en M.AR :

Le passage direct 5<sup>ème</sup>/M.AR entraîne les noix 4<sup>ème</sup> et M.AR ( différence d'épaisseur ) et le disque d'interverrouillage ( 3 ) interdit cette manœuvre.

III. CHAÎNE CINEMATIQUE DE LA BOÎTE DE VITESSES BH3/5.



IV. CARACTERISTIQUES DE LA BOÎTE DE VITESSES BH3/5

Démultiplication de la boîte BH3/5, Repère BT 23 :

Combinaison des vitesses	Renvoi Moteur BV	Rapport de la boîte de vitesses	Rapport de pont	Démultiplication totale	Vitesse en km/h à 1000 tr/mn
1	27/34	12/37	15/58	0,0665	6,66
2		17/31		0,1126	11,28
3		26/31		0,1722	17,25
4		28/25		0,2300	23,04
5		39/28		0,2860	28,65
M.AR		12/34		0,0724	7,25

Rapport de la prise de compteur : 22/37.

Identification des principales pièces :

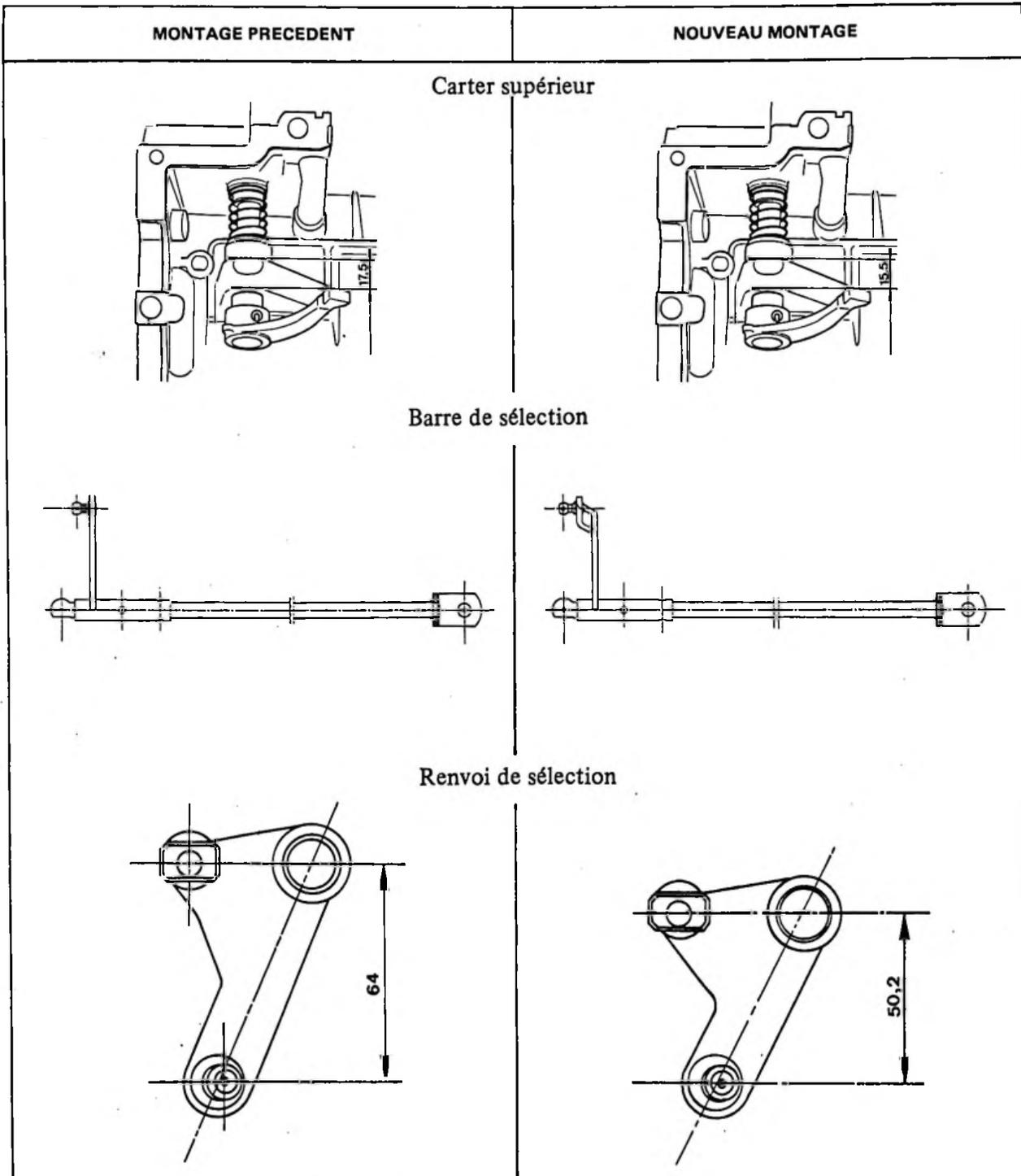
Pièces	Identification, sens de montage
Arbre primaire : 12/17/26/28 dents	Sans repère
Arbre secondaire	1 gorge sur pignon récepteur de M.AR
Couronne de pont : 58 dents	1 gorge sur denture
Pignon de cde de 5 <sup>ème</sup> : 39 dents	2 gorges sur denture
Pignon récepteur de 1 <sup>ère</sup> : 37 dents	Sans repère
Pignon récepteur de 2 <sup>ème</sup> : 31 dents	Sans repère
Pignon récepteur de 3 <sup>ème</sup> : 31 dents	Sans repère
Pignon récepteur de 4 <sup>ème</sup> : 25 dents	2 gorges sur denture
Pignon récepteur de 5 <sup>ème</sup> : 28 dents	Sans repère
Baladeur de 1 <sup>ère</sup> /2 <sup>ème</sup>	4 traits sur barreaux côté pignon de 1 <sup>ère</sup>
Baladeur de 3 <sup>ème</sup> /4 <sup>ème</sup>	2 traits sur barreaux côté pignon de 3 <sup>ème</sup>
Baladeur de 5 <sup>ème</sup> /Frein M.AR	Cône lisse ( acier ) côté carter de distribution

Couple de serrage écrou arbre primaire : 4 à 5 m.daN.  
 Couple de serrage écrou arbre secondaire : 9 à 10 m.daN

## V. COMMANDE DE CHANGEMENT DE VITESSES.

Le montage de la boîte BH3/5 a nécessité quelques modifications au niveau de la sélection des vitesses. Ceci s'est traduit par l'adoption :

- d'un nouveau carter supérieur de B.V.,
- d'un nouveau levier sur la barre de sélection,
- d'un nouveau renvoi de sélection.



### Interchangeabilité :

- Les nouveaux carters sont interchangeables avec ceux du montage précédent.
- Les barres de sélection et les renvois ne sont pas interchangeables séparément.

### REMARQUE : Incidence de la boîte BH3/5 sur les boîtes BH3/4 :

- Les boîtes BH3/4 sont déjà équipées depuis quelques mois des mêmes modifications que la boîte BH3/5, au niveau des commandes de changement de vitesse.

**CITROËN**SERVICES A LA CLIENTELE  
Département Technique Après-Vente**NOTE TECHNIQUE****VISA** (5)

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

VISA  
VISA Club } ( VD série VF )  
VISA Entreprise }

N° 1

DIFFUSION :

TOUS PAYS

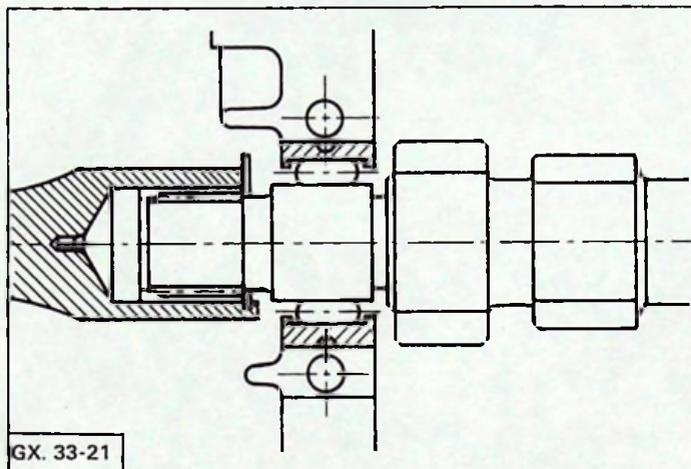
Boîte de vitesses : Arbre primaire

Le 26 Septembre 1983

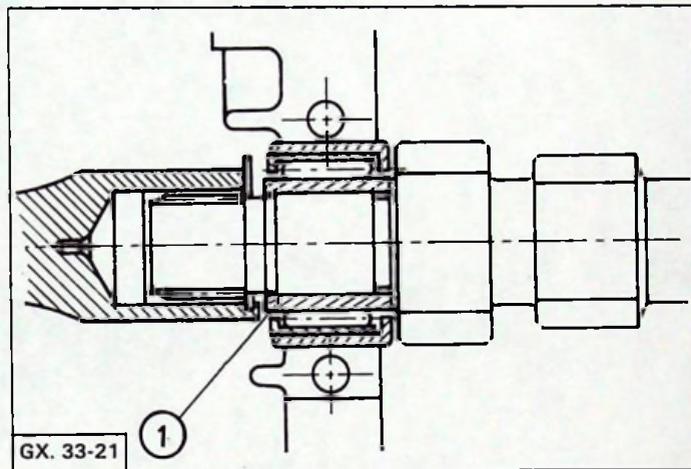
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590**Depuis **Juillet 1983**, les boîtes de vitesses sont modifiées.N° DEPART BV : **494/69508** ( couple 9 X 35 )

2 GE 07/44875 ( couple 8 X 33 )

L'arbre primaire est équipé d'un nouveau roulement côté moteur.



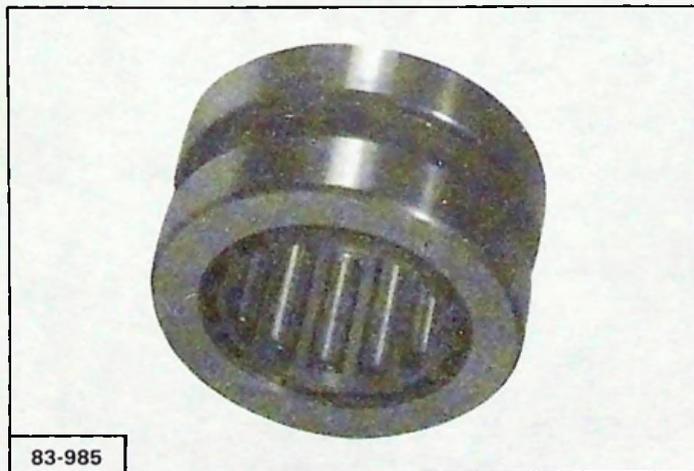
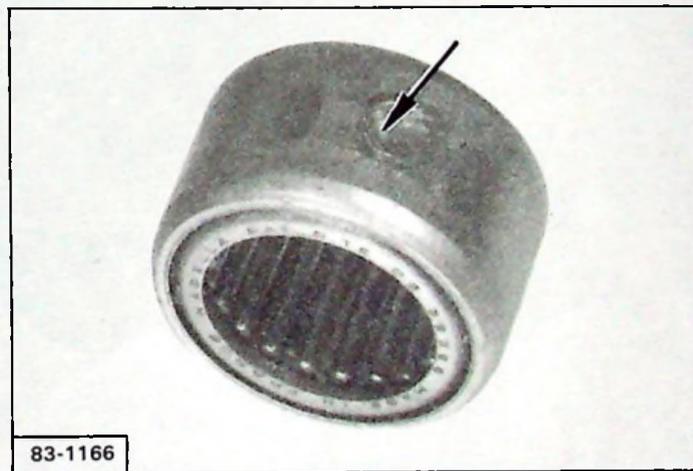
NOUVELLE DISPOSITION



ANCIENNE DISPOSITION ( Rappel )

**MODIFICATIONS :**

- Nouvel arbre primaire : - Suppression de la bague rapportée en force [ 1 ].
- Diamètre de portée de roulement  $\phi = 19$  mm ( au lieu de  $\phi = 22$  mm ).

NOUVEAU ROULEMENT  
19 X 34 X 18ANCIEN ROULEMENT ( Rappel )  
22 X 34 X 20

REMARQUE : Pour son positionnement dans le carter, le nouveau roulement comporte une gorge circulaire en remplacement de l'encoche ( —&gt; )

- le sens de montage est indifférent,
- le carter est inchangé.

**PIECES DE RECHANGE**

DESIGNATION DES PIECES NOUVELLES	N° P. R.
Roulement à aiguilles .....	95 496 176
Arbre primaire .....	95 589 462

**REPARATION**

A épuisement des stocks, le Département des Pièces de Rechange ne fournira plus que le nouvel arbre en remplacement de l'ancien. Monter, dans ce cas, le nouveau roulement.

- L'ancien roulement reste disponible.

<b>CITROËN</b> SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	<b>NOTE TECHNIQUE</b>	<b>VISA</b> (5)
APPLICATION : <b>TOUS PAYS</b>	CONCERNE : <b>VISA DIESEL</b> <hr/> <b>BOÎTE DE VITESSES</b>	<b>N° 2</b>
DIFFUSION : <b>TOUS PAYS</b>		Le 17 Mai 1984
<i>CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590</i>		

Depuis le numéro d'organisation P.R. : 2678 ), les boîtes de vitesses neuves sont remplies d'huile "FLUIDE T" pour en faciliter le rodage.

A la révision aux 1000 kilomètres, nous vous demandons de remplacer l'huile "FLUIDE T" par de l'huile

**"TOTAL TRANSMISSION TM Multigrade"**

OU

**"TOTAL EP 80/85 W"**

**CITROËN**SERVICES A LA CLIENTELE  
Département Technique Après-Vente**NOTE TECHNIQUE****VISA****5**

APPLICATION :

**TOUS PAYS**

CONCERNE :

**VISA DIESEL****N° 3**

DIFFUSION :

**TOUS PAYS****Boîte de vitesses  
Évolution du différentiel**

Le 31 Octobre 1984

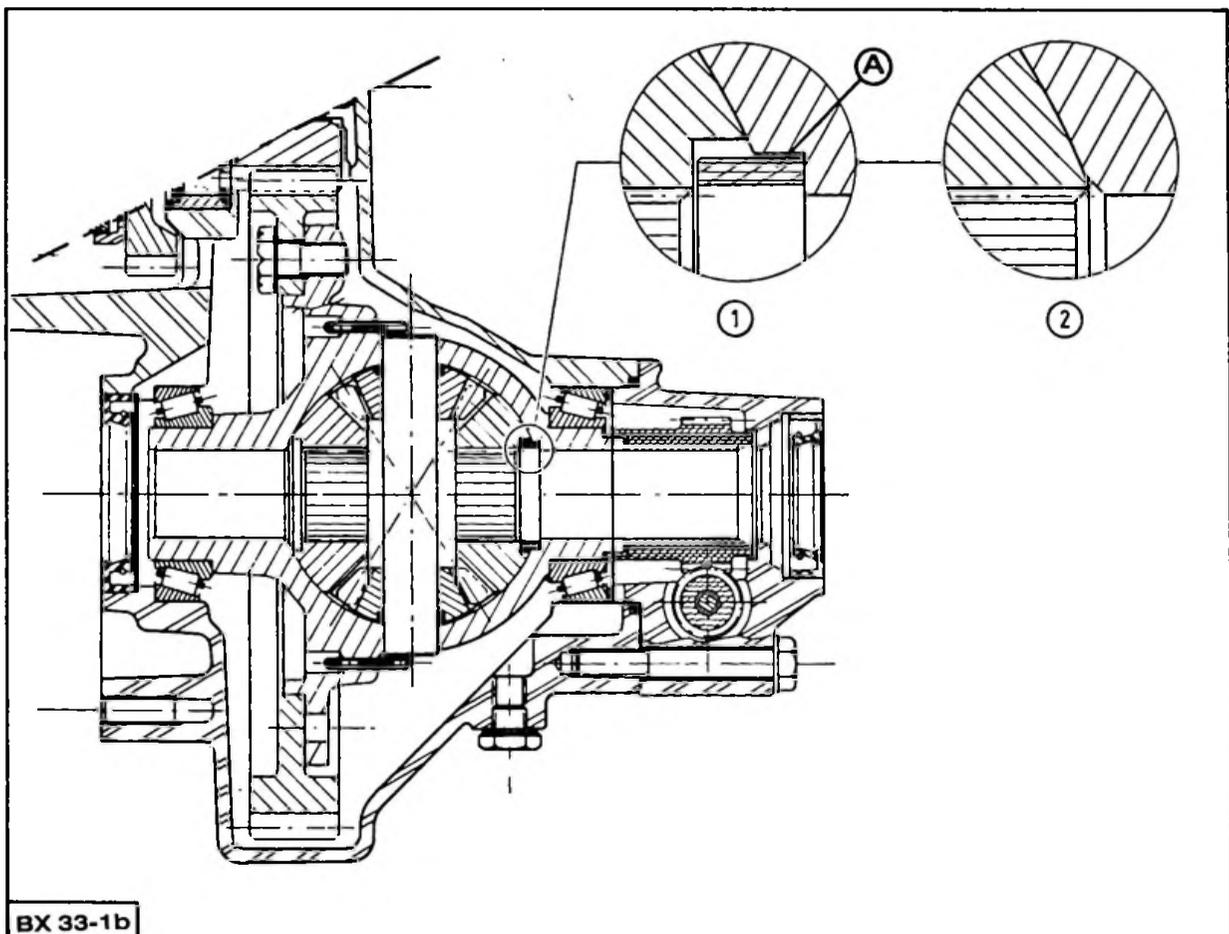
**CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590**

I. Depuis **Septembre 1984**, le différentiel des boîtes de vitesses est modifié : une bague **(A)** assure le centrage des planétaires.

Numéros de départ B.V. { 2 BLO3 - 151340  
2 BLO4 - 74856

Cette évolution entraîne :

- la création d'une bague de centrage :
- un nouvel usinage du boîtier et des planétaires.



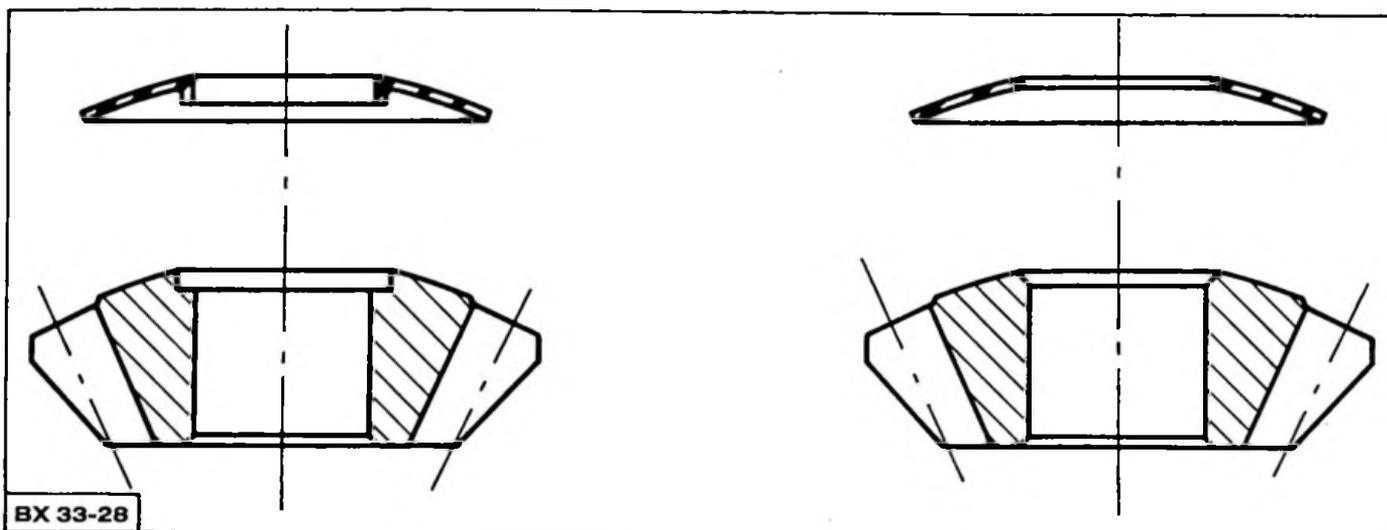
① NOUVELLE SOLUTION

② ANCIENNE SOLUTION (*rappel*)

II. Depuis **juin 1984**, le centrage de la coupelle de friction des satellites est amélioré.

Cette évolution entraîne :

- un nouvel usinage du satellite ;
- une nouvelle rondelle de friction des satellites.



NOUVELLE SOLUTION

ANCIENNE SOLUTION  
(rappel)

#### PIÈCES DE RECHANGE :

A épuisement des stocks, le Département des Pièces de Rechange ne fournira plus que les nouvelles pièces.

DÉSIGNATION	ANCIEN N° P.R. (rappel)	NOUVEAU N° P.R.
Boîtier de différentiel nu .....	97 512 712	97 518 119
Planétaire .....	97 500 347	97 518 116
Satellite .....	97 500 348	97 518 117
Coupelle de friction (satellite) .....	97 501 469 *	97 518 120
Bague de centrage .....	—	97 518 121

\* Référence maintenue.

#### RÉPARATION :

Le nouveau différentiel n'entraîne plus la mise en place de l'outil N° 7001 T.N. pour l'arrêt des planétaires lors de la dépose des transmissions.

Le montage d'une nouvelle coupelle de friction sur un ancien satellite est prohibé, toutes les autres possibilités de panachage des nouvelles pièces avec les anciennes sont permises.

<b>CITROËN</b> SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	<b>NOTE TECHNIQUE</b>	<b>VISA</b> (5)
APPLICATION : <b>TOUS PAYS</b>	CONCERNE : <b>VISA DIESEL          LUBRIFIANTS</b>	<b>N° 4</b>
DIFFUSION : <b>TOUS PAYS</b>	<b>PRÉCONISATIONS TOTAL</b>	Le 31 Octobre 1984
<i>CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590</i>		

Cette note annule et remplace la note VISA (5) N° 2

Dans le but d'améliorer la lubrification des boîtes de vitesses, type B.E.1., montées sur les véhicules VISA DIESEL, la Société TOTAL commercialise l'huile :

**"TOTAL TRANSMISSION B.V."**

Cette huile Multigrade Extrême Pression pour transmissions, **SAE 75 W/80 W**, conçue spécialement pour satisfaire les exigences de ce type de boîte de vitesses correspond à la spécification MIL-L-2105 C et assure le Service A.P.I. : GL 5.

A la révision des 1.000 km, nous vous demandons de remplacer impérativement l'huile d'origine par de l'huile "TOTAL TRANSMISSION B.V."

"TOTAL TRANSMISSION B.V." est disponible depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1984, en bidons de 20 litres.

<b>CITROËN</b> SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	<b>INFO'RAPID</b>	<b>VISA</b> (5)
Responsables des Ateliers  CE - SUCC - FILIALES	CONCERNE:  <u>VISA DIESEL</u>  Commande de Boîte de Vitesses	N° 5  Le 6 Février 1985.
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590		

INCIDENT : Jeu excessif dans la commande de vitesses.

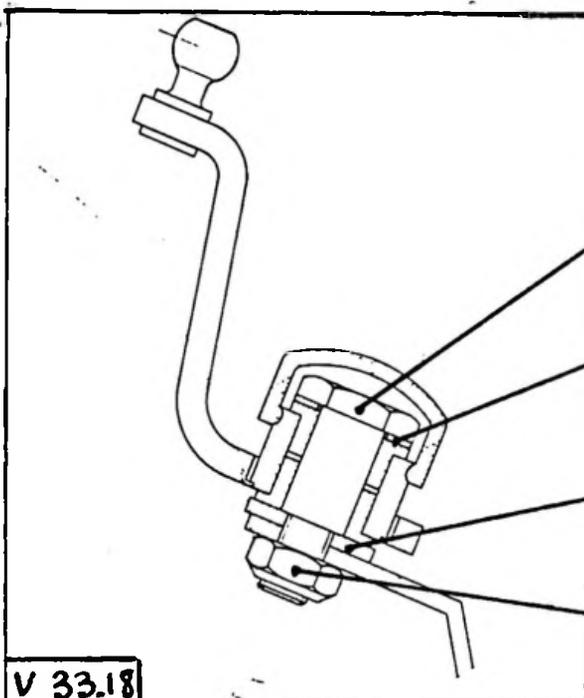
CAUSE : Desserrage de la fixation du renvoi sur le berceau.

REMEDE : Véhicule sur pont élévateur :

- 1° - S'assurer de la conformité de l'écrou de fixation du renvoi :  
 En cas de présence d'un écrou du type NYLSTOP, le remplacer par un écrou du type SNEP (autofreiné), disponible au Département des Pièces de Rechange sous la Référence 79 03 034 029.
- 2° - Serrer l'écrou à 6 mdaN. (écrou conforme ou remplacé).

REMARQUE IMPORTANTE . :

Nous vous demandons de vous assurer de la conformité et du bon serrage de l'écrou, lors de tout passage des véhicules VISA Diesel dans vos Ateliers pour entretien ou réparation.



RAPPEL DU MONTAGE :

Axe du renvoi  
 N° P.R. : 91 506 892

Rondelle plate -  $\phi$  extérieur : 20 mm  
 N° P.R. : 79 03 053 315

Rondelle plate  $\phi$  extérieur : 20 mm  
 N° P.R. : 79 03 053 394

Ecrou M 10 x 150 autofreiné  
 N° P.R. : 79 03 034 029  
Couple de serrage = 6 mdaN



CITROEN  
SERVICES A LA CLIENTELE  
TECHNIQUE APRES-VENTE

# INFO'RAPID

# VISA

# 5

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

VISA 2 CYLINDRES

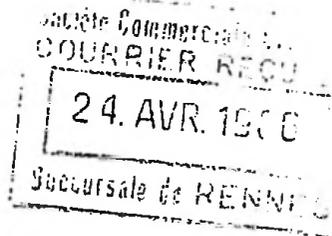
Boite de vitesses

N° 6

Le 22 Avril 1986.

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS :

RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590



Les véhicules :

LNA, 2 cylindres,

AXEL, Tous Types,

GSA, Tous Types,

sont également concernés par cette note.

Lors de toute intervention sur les axes de commande et les fourchettes de boîte de vitesses, il est IMPERATIF de procéder à l'échange systématique des goupilles d'arrêt des fourchettes sur leur axe.

Ces goupilles ( $\varnothing$  5,4 x 18 mm) sont disponibles au Service des Pièces de Rechange, sous la référence : ZC 9 617 067 U (B.V. 4 : 2 goupilles, B.V. 5 : 3 goupilles).



CITROËN  
SERVICES A LA CLIENTÈLE  
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

# INFO'RAPID

# VISA

# 5

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE : VISA Diesel  
C.15 Diesel  
VISA GTi

---

Commandes de vitesses

N° 7

Le 21 Août 1986

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590

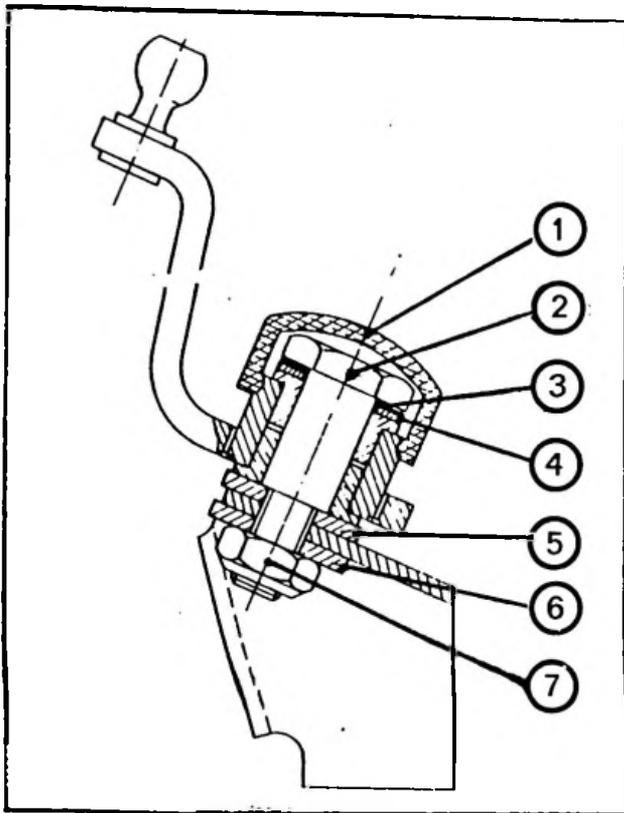
Société Commerciale CITROËN  
COURRIER REGULIER

29. AOÛT 1986

Bureau de RENNES

Cette Note annule et remplace la Note VISA (5) N° 5.

- INCIDENT : Jeu excessif dans la commande de vitesses.
- CAUSE : Desserrage de la fixation du renvoi sur le berceau.
- REMEDE : Equiper le véhicule de la nouvelle disposition :
- Nouvel axe (2) (allongement de la partie lisse et du filetage).
  - Adjonction d'une rondelle "ONDUFLEX" (3) et d'une rondelle plate (6).



- (1) Protecteur plastique  
N° P.R. : 91 506 980.
- (2) Axe de renvoi (couleur verte)  
N° P.R. : 95 635 518.
- (3) Rondelle "ONDUFLEX"  
-  $\phi$  extérieur = 24,5 mm  
- épaisseur = 0,6 mm  
N° P.R. : 79 03 05 70 70.
- (4) Rondelle plate  
-  $\phi$  extérieur = 25 mm  
- épaisseur = 1 mm  
N° P.R. : 79 03 05 33 15
- (5) (6) Rondelles plates  
-  $\phi$  extérieur = 27 mm  
- Epaisseur = 2,5 mm  
N° P.R. : 79 03 05 33 95
- (7) Ecrou frein M 10 x 150  
N° P.R. = 79 03 034 018

Couple de serrage = 6 m.daN

NOTA : Cette nouvelle disposition est appliquée aux véhicules série depuis  
JUN 1986 : N° d'Organisation P.R. : 3507.



CITROËN  
SERVICES A LA CLIENTÈLE  
TECHNIQUE APRÈS - VENTE

# NOTE TECHNIQUE

# VISA

# 5

APPLICATION :

**TOUS PAYS**

CONCERNE :

**VISA DIESEL – C.15 DIESEL  
VISA GTi**

**N° 8**

DIFFUSION :

**TOUS PAYS**

**Boîte de vitesses**

Le 28 Novembre 1986

**CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590**

Depuis **JUIN 1986 (Numéro d'organisation P.R. : 3495)**, les boîtes de vitesses sont équipées de nouvelles fourchettes.

### NOUVEAU MONTAGE :

Cette nouvelle disposition entraîne la modification des pièces suivantes :

① et ② : Fourchettes de 1<sup>er</sup>/2<sup>e</sup> et 3<sup>er</sup>/4<sup>e</sup>

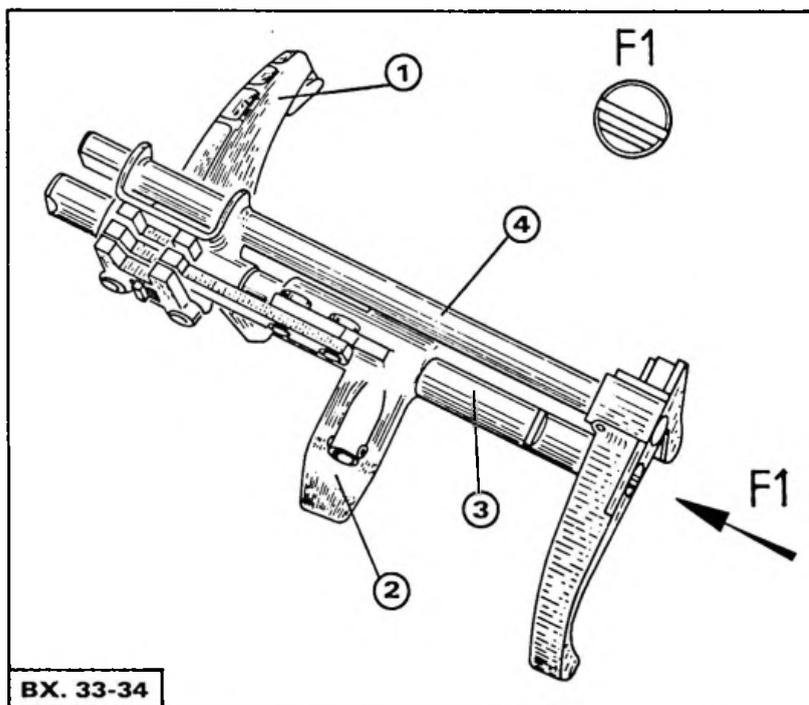
Nouvelle matière – remplacement du double guidage sur axe par un guidage unique, plus long.

③ : Axe fixe

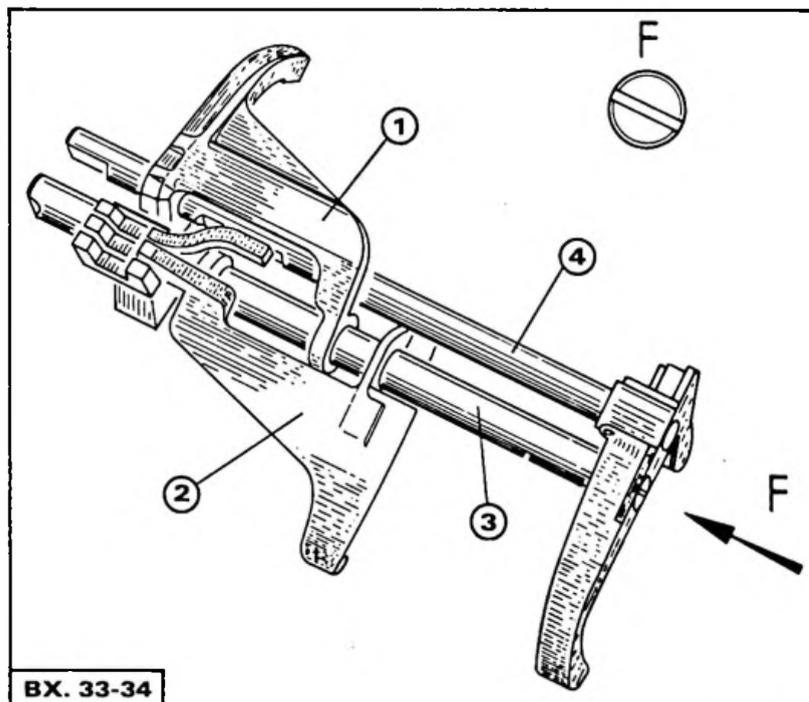
Modification du positionnement angulaire des encoches.

④ : Axe et fourchette de 5<sup>e</sup>

Modification de la commande soudée sur axe.

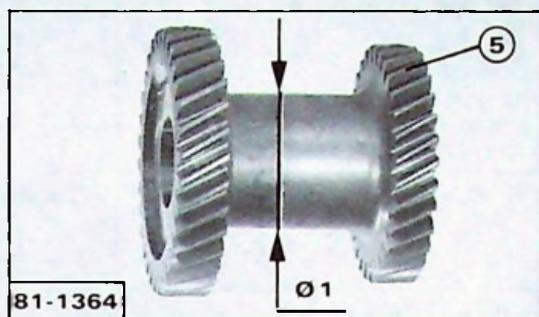


### ANCIEN MONTAGE (Rappel)



⑤ : Pignon récepteur de 3<sup>e</sup>/4<sup>e</sup> :

Nouveau : Ø 1 = 38 mm (au lieu de 43 mm)



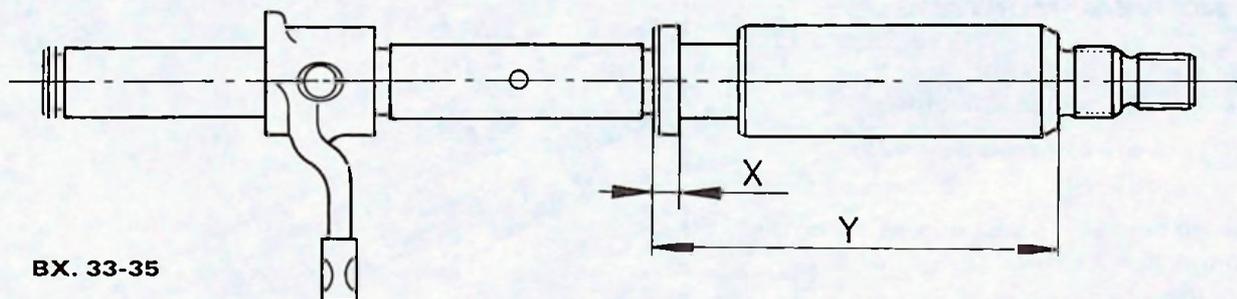
● Levier de sélection assemblé :

- Epaisseur = 4 mm, longueur 76 mm (au lieu de : épaisseur = 5 mm  
longueur = 74,25 mm)
- Axe de sélection modifié au niveau de l'entraînement.

● Support ressort de sélection :

- Entr'axe 50 mm (au lieu de 57 mm) et nouveau ressort de sélection suite au changement de support.

● Axe et doigt de passage des vitesses :



BX. 33-35

X = 4,5 mm (au lieu de 7,1 mm)

Y = 84,5 mm (au lieu de 77,5 mm)

- Sur B.V. 4 vitesses : nouvelle butée de sélection sur axe de passage des vitesses.

Évolution des repères de boîtes de vitesses :

ANCIEN REPÈRE	NOUVEAU REPÈRE	TYPE VÉHICULE
BM 60	BM 62	VISA Diesel – BV 4
BL 04	BL 65	VISA Diesel - BV 5
BL 60	BL 67	VISA GTi
BM 61	BM 63	C. 15 Diesel – BV 4
	BN 12	C. 15 Diesel – BV 5

PIECES DE RECHANGE :

Les ensembles des pièces de deux solutions sont commercialisés par le Département des Pièces de Rechange.

DÉSIGNATION DES PIÈCES NOUVELLES	N° P.R.
Fourchette 1 <sup>re</sup> /2 <sup>e</sup> .....	97 517 146
Fourchette 3 <sup>e</sup> /4 <sup>e</sup> .....	97 517 150
Axe et noix de fourchette de 5 <sup>e</sup> .....	94 02 558 040
Axe fixe .....	97 517 138
Levier de sélection .....	97 517 154
Support ressort de sélection .....	97 516 801
Ressort de sélection .....	97 517 151
Axe de passage .....	94 02 519 390

REPARATION

Les pièces constituant la nouvelle solution ne sont pas interchangeables avec celles de l'ancienne. En conséquence, respecter IMPÉRATIVEMENT les montages d'origine.



CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE  
DIVISION APRÈS - VENTE  
TECHNIQUE APRÈS - VENTE

# NOTE TECHNIQUE

**VISA** 5

APPLICATION :

**TOUS PAYS**

CONCERNE :

**VISA DIESEL – VISA GTi  
C 15 DIESEL****N° 9**

DIFFUSION :

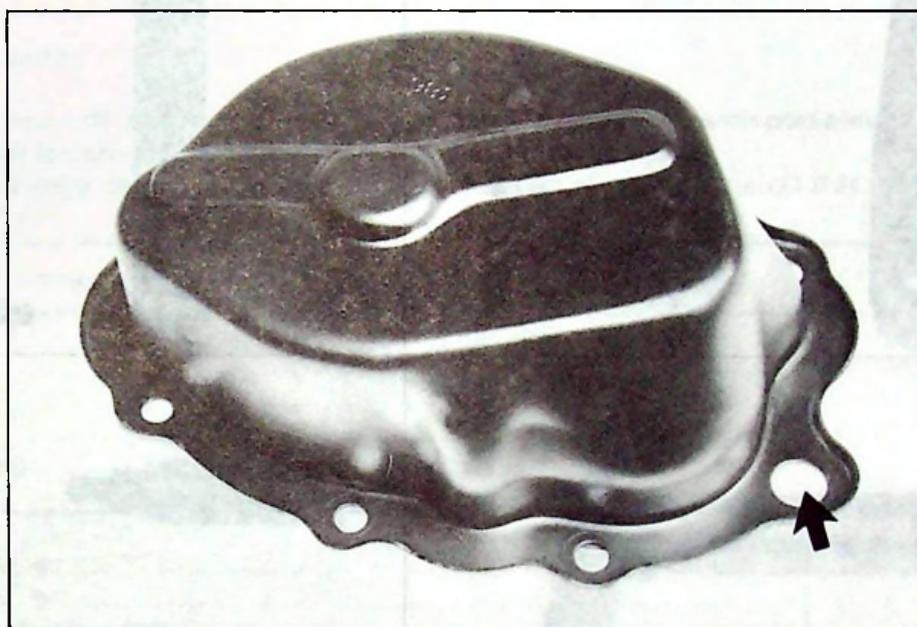
**TOUS PAYS****Evolutions boîtes de vitesses**

Le 29 Mai 1987

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590**

208

I – Depuis **Octobre 1986**, les boîtes de vitesses équipant les véhicules VISA DIESEL, VISA GTi et C 15 DIESEL sont munies d'un bouchon implanté sur le couvercle tôle. Ce bouchon permet le contrôle du niveau d'huile et le remplissage de la boîte de vitesses.



Cette nouvelle disposition modifie le couvercle et le carter de boîte de vitesses.

*Rappel* : La capacité d'huile reste inchangée : 2 litres (TOTAL TRANSMISSION BV 75 W/80 W).

**Réparation** : Il est INTERDIT de monter un nouveau couvercle de 5<sup>e</sup> sur un ancien carter.

II – Depuis **JANVIER 1987**, les couples de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> de toutes les boîtes de vitesses sont modifiés.

- rapport de 1<sup>re</sup> : 12/39 (au lieu de 13/43)
- rapport de 2<sup>e</sup> : 20/37 (au lieu de 17/32)

**N° de départ des boîtes de vitesses :**

VISA Diesel – BV 4	BM 62 – 12900
VISA Diesel - BV 5	BL 65 – 45300
VISA GTi	BL 67 – 1400
C. 15 Diesel – BV 4	BM 63 – 28400
C. 15 Diesel – BV 5	BN 12 – 5500

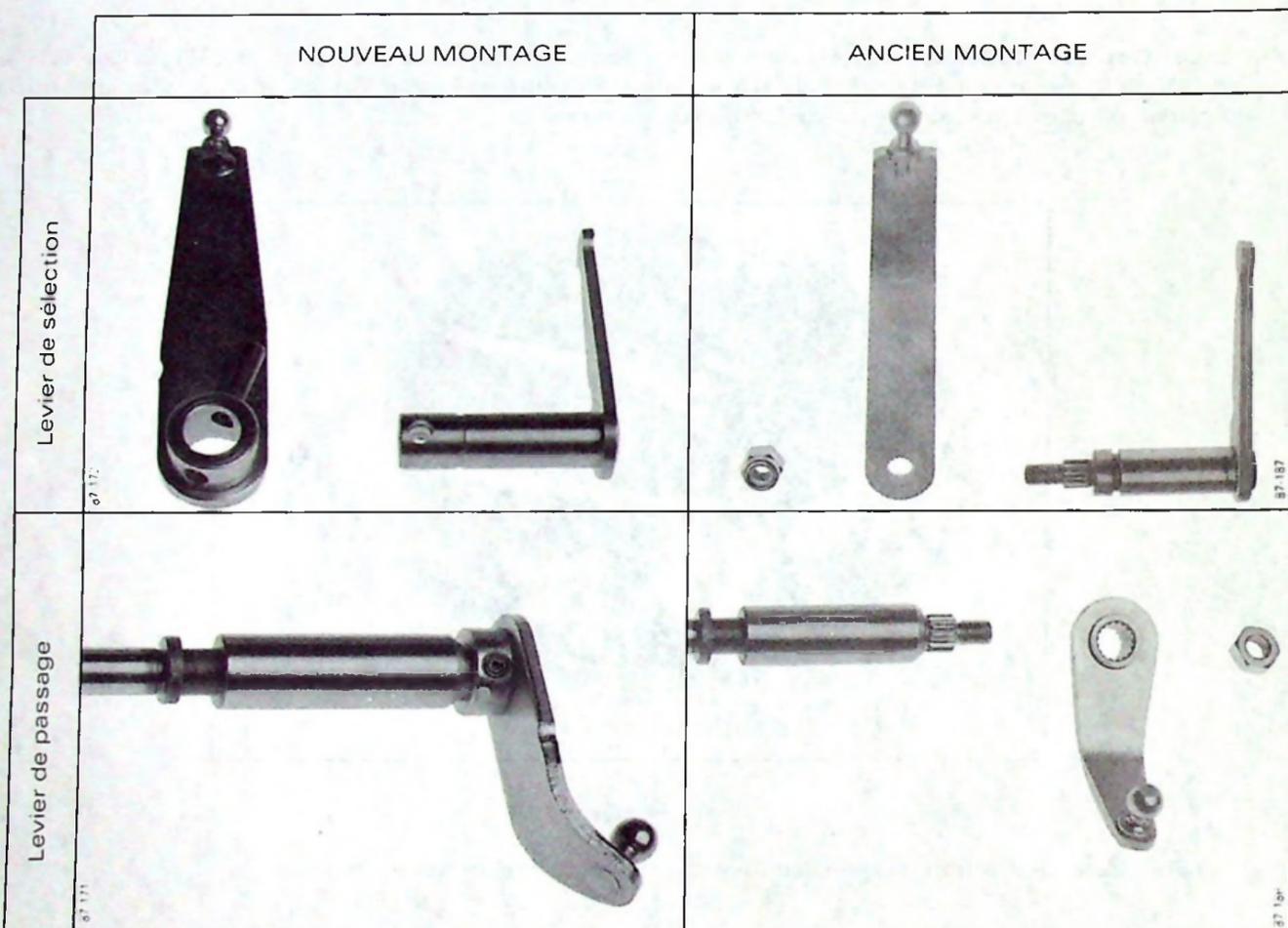
Cette évolution entraîne la modification des pièces suivantes :

- Arbre primaire, repéré par 2 gorges circulaires entre les pignons de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>o</sup>.
- Pignons récepteurs de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>o</sup> repérés par 2 gorges circulaires sur la denture.

**Réparation :**

Il n'est pas possible de panacher les pièces constituant l'ancienne et la nouvelle définition.

III - Depuis **Février 1987**, les boîtes de vitesses sont équipées de nouveaux leviers de sélection et de passage de vitesses. Ces deux leviers sont goupillés sur leurs axes en remplacement du montage sur cannelures et écrous.



NOTA : Sur le levier de sélection, nouveau ressort (O fil = 1 mm) et nouvelle rondelle d'appui (épaisseur = 1 mm).

**Evolution des repères des boîtes de vitesses.**

	NOUVEAU REPERE	ANCIEN REPERE
VISA Diesel - BV 5	BN 39	BL 65
VISA GTi	BN 41	BL 67
VISA Diesel - BV 4	BM 67	BM 62
C. 15 Diesel - BV 4	BM 66	BM 63
C. 15 Diesel - BV 5	BN 40	BN 12

**Réparation :**

La nouvelle solution (axe + levier) peut être montée sur les boîtes de vitesses sorties antérieurement à la modification.

**IV - PIECES DE RECHANGE**

**1) Adjonction d'un bouchon de niveau :**

Seul le nouveau carter B.V. sera disponible au D.P.R. Dans le cas d'un montage sur une ancienne boîte de vitesses, il faut demander en outre :

- 1 couvercle arrière,
- 1 bouchon de niveau.

**2) Nouveaux couples de 1<sup>re</sup> et 2<sup>o</sup> vitesses :**

Les pièces constituant de l'ancien montage restent disponibles au D.P.R.

**3) Leviers goupillés :**

Les anciens axes de passage et axe de sélection ne seront plus disponibles au D.P.R. et seront remplacés par les ensembles axes-leviers du nouveau montage.

Les anciens leviers de sélection et de passage restent disponibles au D.P.R.

DESIGNATION DES PIECES NOUVELLES	N° P.R.
Carter B.V. ....	94 02 206 960
Couvercle B.V. 4 ....	97 532 997
Couvercle B.V. 5 ....	97 532 278
Bouchon de niveau ....	97 535 802
Arbre primaire B.V. 4 ....	97 534 338
Arbre primaire B.V. 5 ....	97 534 337
Pignon récepteur de 1 <sup>re</sup> (39 dents) ....	97 534 339
Pignon récepteur de 2 <sup>o</sup> (37 dents) ....	94 02 335 410
Ensemble axe et levier de sélection comprenant : - axe de sélection - levier de sélection - 1 goupille Ø 4,5 - 22 mm - 1 goupille Ø 7 - 22 mm	95 619 752
Ensemble axe de passage comprenant : - axe de passage - doigt de passage - 1 goupille Ø 7 - 22 mm - 1 goupille Ø 4,5 - 22 mm - levier de passage - 1 goupille Ø 7 - 25 mm - 1 goupille Ø 4,5 - 25 mm	95 619 751
Ressort 1 spire (Ø 1 mm) ....	97 532 122
Rondelle d'appui de ressort ....	97 532 121

**V - TEMPS DE FACTURATION : SANS CHANGEMENT.**



CITROËN  
SERVICES APRÈS-VENTE  
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

# NOTE TECHNIQUE

## C 15

## 5

APPLICATION :  
**TOUS PAYS**

CONCERNE :  
**C 15 DIESEL 600 Kg  
C 15 DIESEL 765 Kg**

**N° 10**

DIFFUSION :  
**TOUS PAYS**

**Boîte de vitesses  
Type BE 3**

Le 17 Juillet 1989

**CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590**

757

Depuis **Avril 1989**, les véhicules C 15 Diesel 600 kg et 765 kg sont équipés d'une **nouvelle boîte de vitesses mécanique à 4 ou 5 rapports avant** (type BE 3).

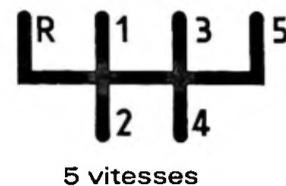
Une nouvelle grille de passage des vitesses a été adoptée afin de supprimer le déverrouillage de la marche arrière.

**BV BE 3**



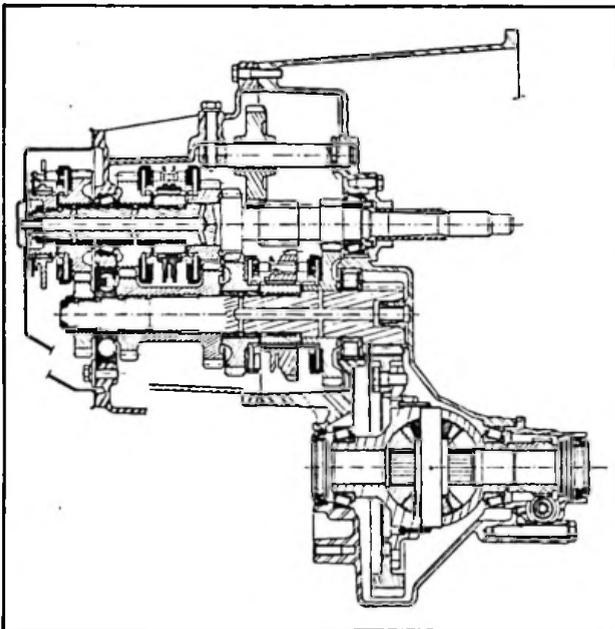
**NOUVELLES GRILLES**

**BV BE 1**



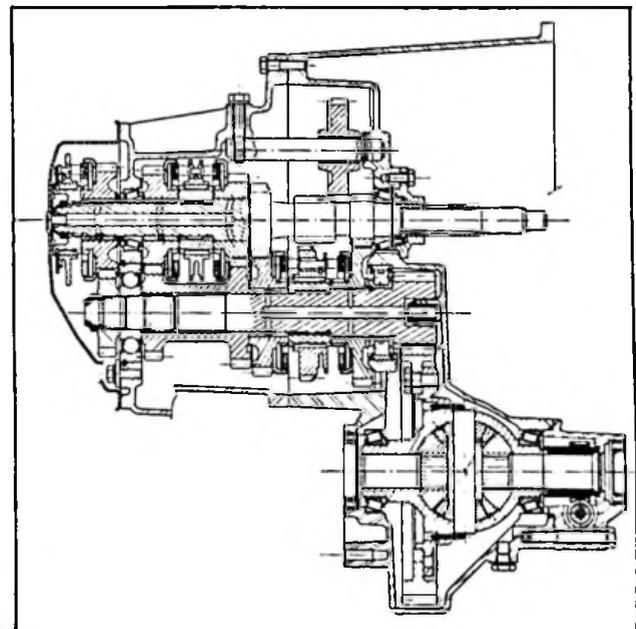
**ANCIENNES GRILLES (Rappel)**

**BV BE 3 (5 vitesses)**



BX 33-41

**BV BE 1 (5 vitesses)**



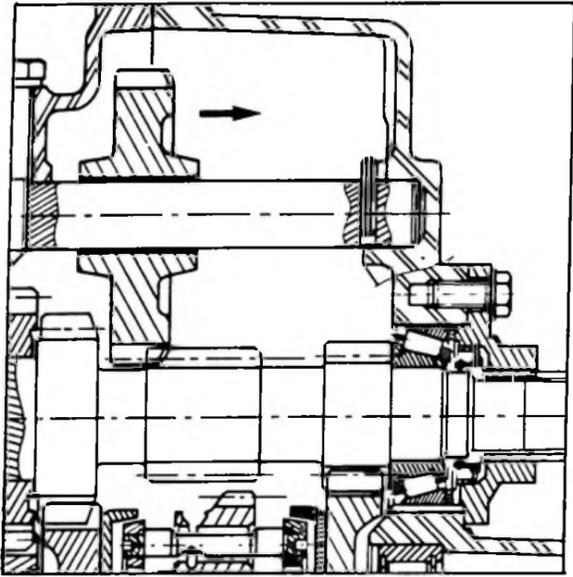
BX 33-1a

**REMARQUE :**

Le levier de commande de vitesses est inchangé mais la fonction déverrouillage de marche arrière n'est pas utilisée.

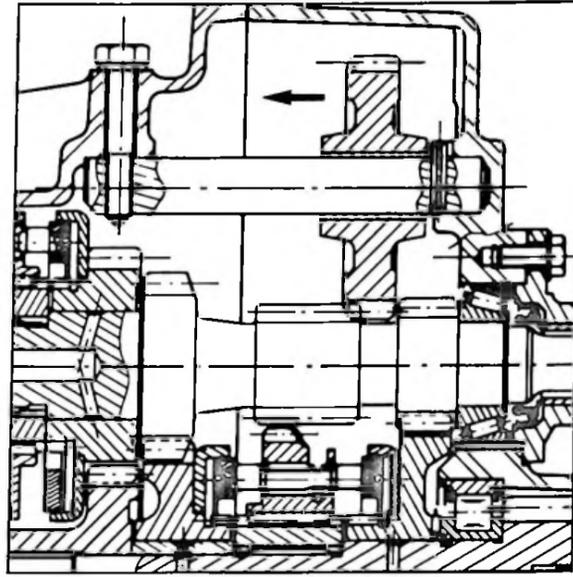
**I. - MODIFICATIONS ENTRAINEES PAR LA NOUVELLE DISPOSITION :**

L'adoption de la nouvelle grille de passage des vitesses est obtenue par l'inversion du pignon de marche arrière (→ sens de déplacement du pignon).



**BV BE 3**  
(NOUVELLE DISPOSITION)

BX 33-41

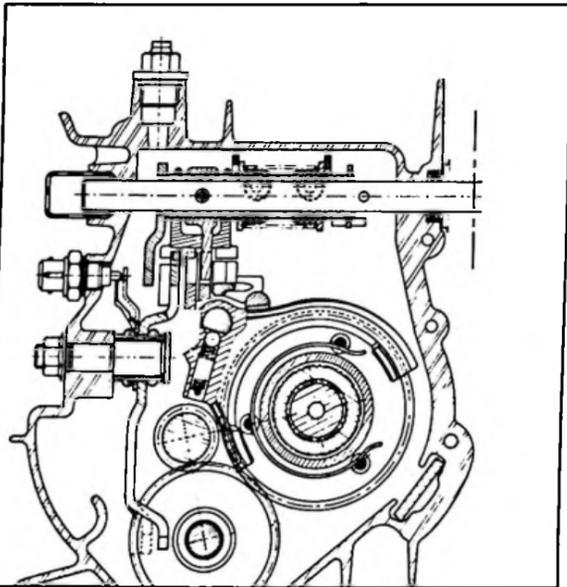


**BV BE 1**  
(ANCIENNE DISPOSITION)

BX 33-1a

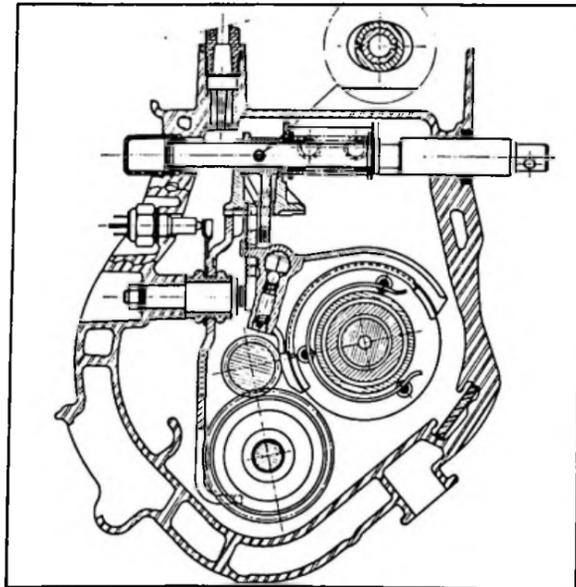
Cette modification entraîne l'adoption d'une nouvelle commande de sélection et de passage des vitesses. La nouvelle boîte de vitesses se caractérise par un nouvel axe de passage monobloc, équipé d'un fourreau recevant la commande interne de passage de vitesses.

**BV BE 3**



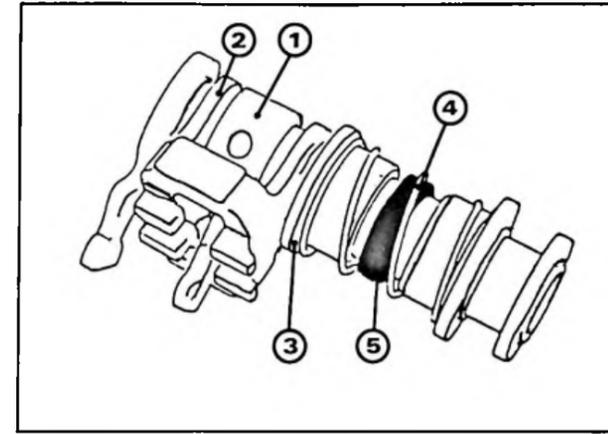
BX 33-42

**BV BE 1**



BX 33-37

● **Détail de la commande interne de passage de vitesses :**



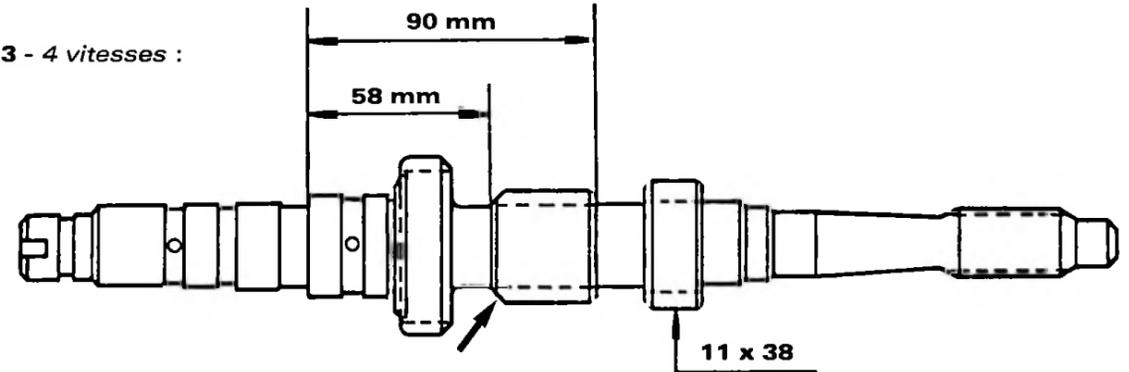
- ① - Doigt de passage 1<sup>re</sup>/2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup>/4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> vitesses
- ② - Clé interverrouillage
- ③ - Coupelles
- ④ - Ressort
- ⑤ - Butée (BV 4 seulement)

**REMARQUE**

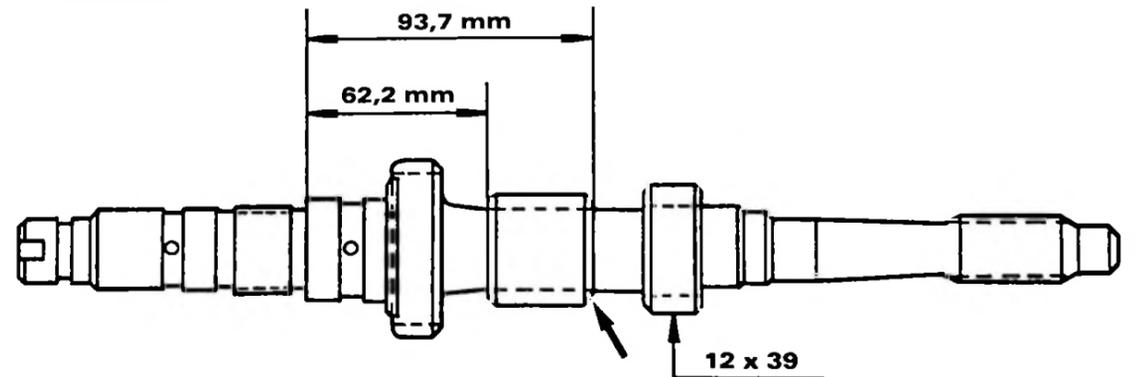
L'assemblage des différents constituants est effectué par contre-perçage et sertissage : cet ensemble est donc indissociable.

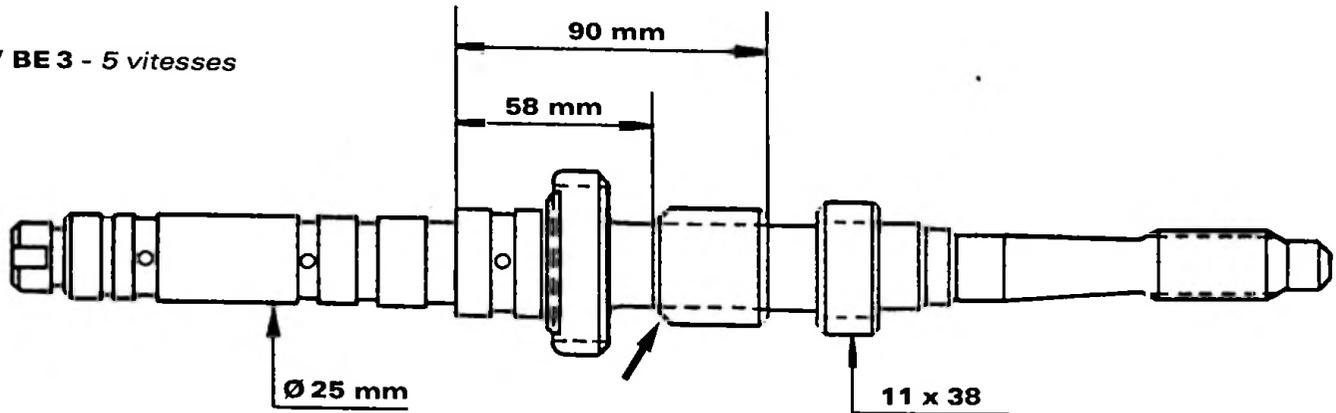
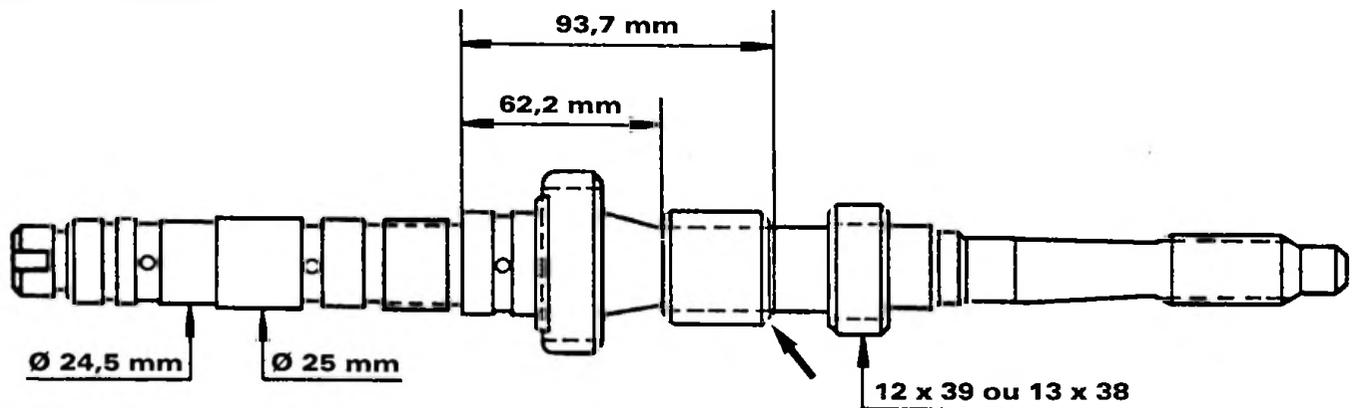
● **ARBRES PRIMAIRES :**

**BV BE 3 - 4 vitesses :**



**BV BE 1 - 4 vitesses :**



**BV BE 3 - 5 vitesses****BV BE 1 - 5 vitesses**

- **CARTER EMBRAYAGE :**

- Diamètre axe de passage de 16 mm (au lieu de 14 mm et 22 mm).
- Déverrouillage de marche arrière supprimé.

- **AUTRES POINTS PARTICULIERS :**

- Basculeur de marche arrière spécifique
- Synchronisateur 1<sup>re</sup> / 2<sup>e</sup> vitesses spécifique,
- Nouveaux axes de commande de fourchettes,
- Nouvelles fourchettes - 1<sup>re</sup> / 2<sup>e</sup> - 3<sup>e</sup> / 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup> vitesses.

## II - PIÈCES DE RECHANGE :

VEHICULE	REPERES		N° P.R.
	NOUVEAUX	ANCIENS	
C 15 DIESEL - BV 4 600 kg	CG 04	BM 66	94 510 685 80
C 15 DIESEL - BV 5 600 kg et 765 kg	CJ 10	BN 40	94 510 325 80

## III - REPARATION :

- **Lubrification :**

Sans changement. *Rappel :*

- Qualité de l'huile : TOTAL TRANSMISSION BV 75 W / 80 W
- Quantité d'huile : 1,8 litre.
- Le bouchon de niveau sert aussi de bouchon de remplissage.

- **Remise en état :**

Les anciennes boîtes de vitesses complètes ainsi que les pièces nécessaires à leur remise en état restent disponibles au Département des Pièces de Rechange.



CITROËN  
SERVICES APRÈS-VENTE  
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

# NOTE TECHNIQUE

## C 15

## 5

APPLICATION :

**TOUS PAYS**

CONCERNE :

**C 15 ESSENCE TOUS TYPES**

**Boîte de vitesses (Type MA)**

**N° 11**

DIFFUSION :

**TOUS PAYS**

Le 29 Juin 1990

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590**

996

- Depuis **Mai 1989 (N° d'organisation PR : 4558)**, les boîtes de vitesses quatre et cinq rapports des véhicules C 15 essence, sont modifiées comme suit :

### PIGNONS DE 2<sup>ème</sup>

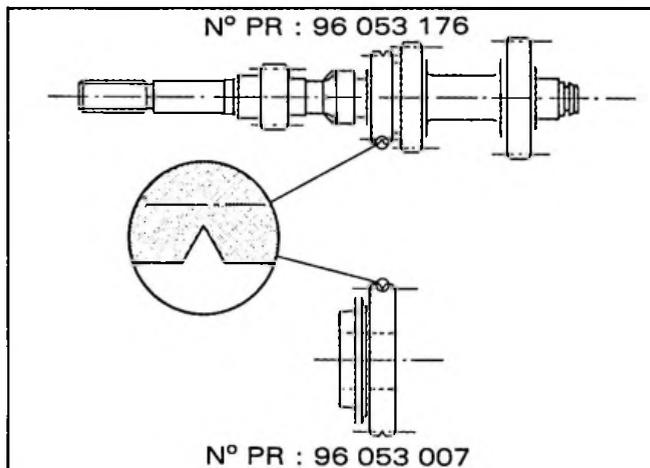
- MODIFICATIONS :**

N° de départ 2 CA 20 - 000187 →  
2 CA 22 - 0010981 →

Nouvel usinage de la denture des pignons de 2<sup>ème</sup>.  
Angle d'hélice modifié.

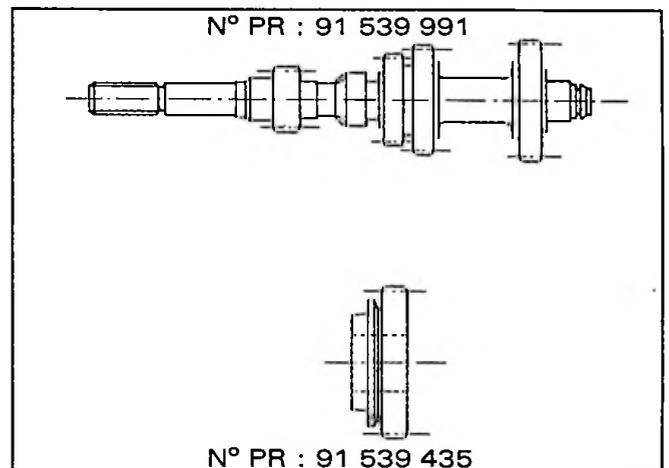
- IDENTIFICATION :**

**Boîte à quatre rapports (Couple de 2<sup>ème</sup> : 21 x 38) :**



**NOUVELLE DISPOSITION**

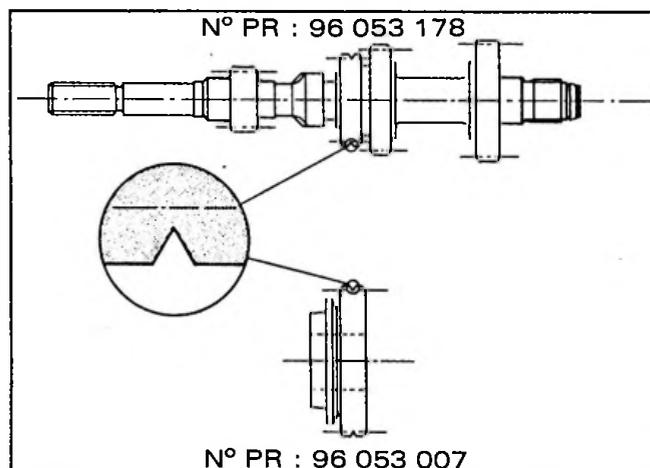
Z 33-17



**ANCIENNE DISPOSITION (Rappel)**

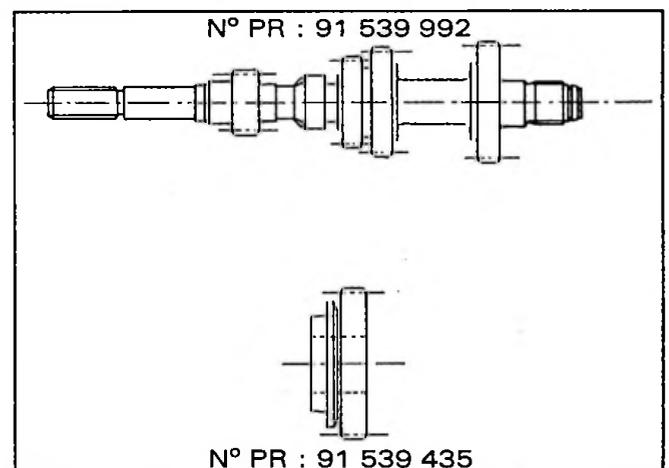
Z 33-17

**Boîte à cinq rapports (Couple de 2<sup>ème</sup> : 21 x 38) :**



**NOUVELLE DISPOSITION**

Z 33-18



**ANCIENNE DISPOSITION (Rappel)**

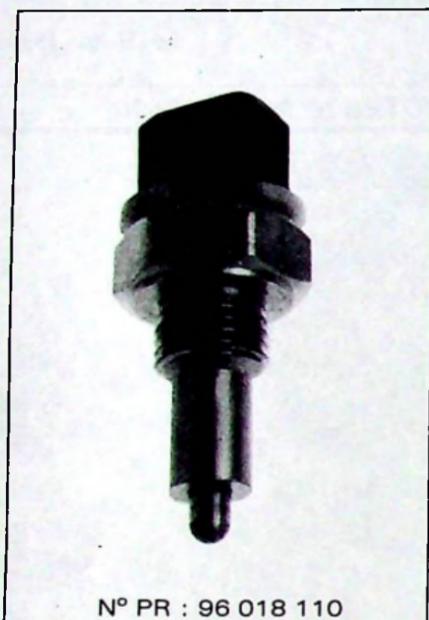
Z 33-18

- REPARATION**

Les anciennes pièces restent disponibles au Département des Pièces de Rechange.

**CONTACTEUR FEU DE RECUL**

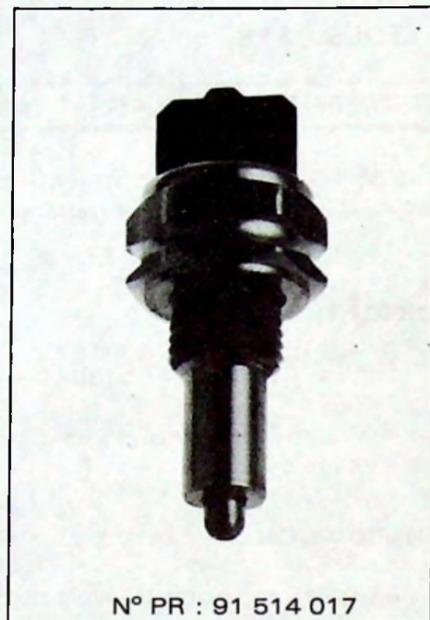
■ Depuis **Octobre 1989**, les boîtes de vitesses des véhicules C 15 essence sont équipées d'un nouveau contacteur de feu de recul à connecteur étanche.



N° PR : 96 018 110

**NOUVELLE DISPOSITION**

90-763



N° PR : 91 514 017

ANCIENNE DISPOSITION (*Rappel*)

● **REPARATION**

L'ancien contacteur reste disponible au Département des Pièces de Rechange.

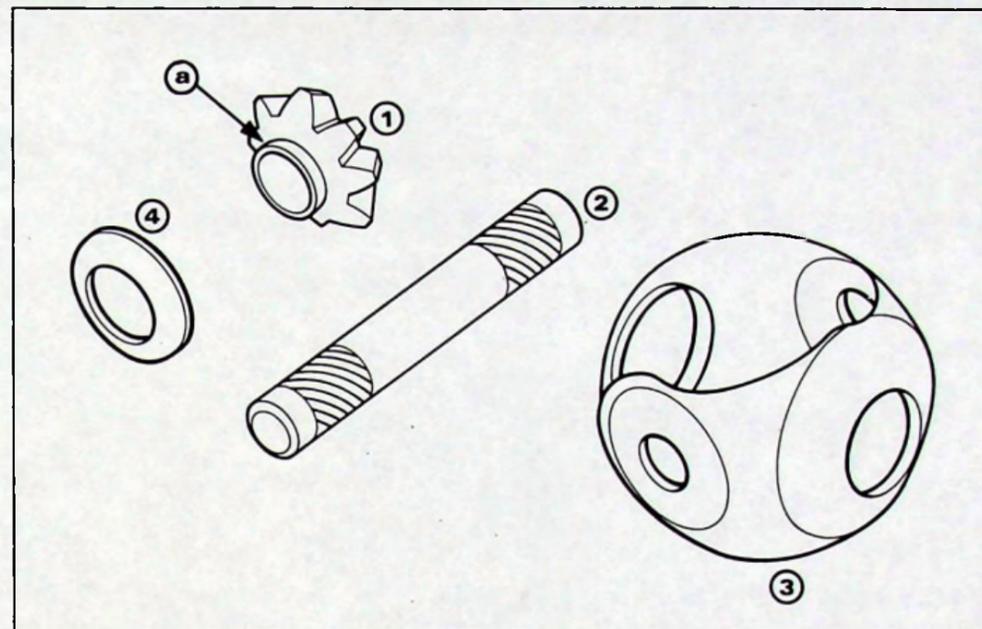
**DIFFERENCIEL**

■ Depuis **Octobre 1989** (N° d'organisation PR : 4711), l'axe des pignons satellites du boîtier de différentiel est modifié.

● **MODIFICATION**

Nouveaux repères médaille :

NOUVEAUX REPERES	ANCIENS REPERES	TYPE B.V.	COUPLE PONT
2 CA 55	2 CA 20	4	13/59
2 CA 57	2 CA 22	5	13/59



Z33-21

**Axe pignons satellites (2) :**

Diamètre augmenté - Ø = 14 mm (était Ø 13 mm).

**Boîtier différentiel - Pignons satellites (1) :**

Alésages adaptés au nouveau diamètre de l'axe.

Embrèvement usiné sur satellite en (a) permettant le montage en seconde possibilité de rondelles de friction (4) en remplacement du boîtier genouillère (3).

**Planétaires :**

Nouvelle procédure d'usinage pour améliorer la qualité de la denture.

● **PIECES DE RECHANGE**

DESIGNATION DES PIECES NOUVELLES	N° PR
Boîtier différentiel (avec couronne) 13 x 59 .....	96 093 641
Axe pignons satellites (Ø = 14 mm) .....	96 062 405
Boîtier de friction genouillère (1 <sup>ère</sup> possibilité) .....	96 096 522
Rondelle de friction pignons satellites (2 <sup>e</sup> possibilité) .....	96 093 852
Rondelle de friction planétaires (2 <sup>e</sup> possibilité) .....	96 037 524
Pignons satellites (le jeu) .....	95 644 032
Pignons planétaires (le jeu) .....	95 644 033

**NOTA.** Certaines pièces figurant dans cette Note peuvent être en cours d'approvisionnement.

● **REPARATION**

**Boîte de vitesses - Boîtier différentiel.** A épuisement des stocks, le Département des Pièces de Rechange ne fournira que des boîtes de vitesses et des boîtiers de différentiel renforcés.

**Axes satellites - Satellites et boîtier de friction** anciens restent disponibles au D.P.R.

**Pignons planétaires.** Les nouveaux pignons remplacent les anciens.



CITROËN  
DIVISION APRÈS-VENTE  
MÉTHODES TECHNIQUES

# NOTE TECHNIQUE

**C15**

**5**

APPLICATION :  
**TOUS PAYS**

CONCERNE :  
**CITROËN C 15 ESSENCE  
TOUS TYPES**

**N° 12**

DIFFUSION :  
**TOUS PAYS**

**Boîte de vitesses**

Le 31 Janvier 1992

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590

1377

## SOMMAIRE

### MÉCANIQUE

## 2. TRANSMISSIONS

Pages

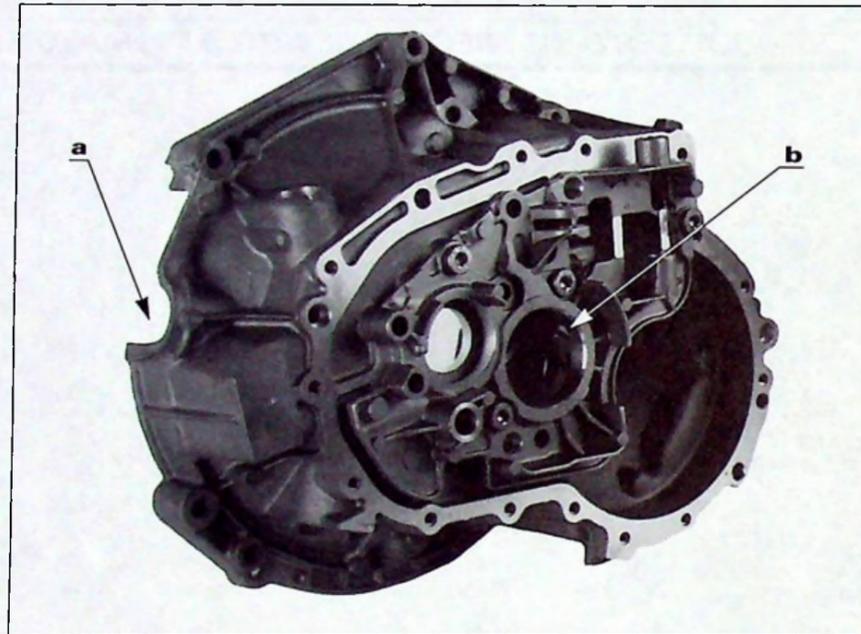
### Boîte de vitesses type MA

<b>2.1. CARTER D'EMBRAYAGE - ROULEMENT D'ARBRE SECONDAIRE .....</b>	<b>2</b>
<b>2.1.2. Pièces de Rechange .....</b>	<b>2</b>
<b>2.1.3. Réparation .....</b>	<b>2</b>
<b>2.2. PIGNONNERIE DE MARCHE ARRIÈRE .....</b>	<b>3</b>
<b>2.2.1. Arbre primaire - Pignon baladeur .....</b>	<b>3</b>
<b>2.2.2. Manchon de crabotage 1<sup>ère</sup>-2<sup>ème</sup> .....</b>	<b>4</b>
<b>2.2.3. Fourchette de marche arrière .....</b>	<b>4</b>
<b>2.2.4. Réparation.....</b>	<b>5</b>
<b>2.3. JOINT D'AXE DE PASSAGE DES VITESSES .....</b>	<b>5</b>
<b>2.3.1. Pièces de Rechange .....</b>	<b>6</b>
<b>2.3.2. Réparation.....</b>	<b>6</b>
<b>2.4. ROULEMENT D'ARBRE SECONDAIRE "CÔTÉ 5<sup>ème</sup>" .....</b>	<b>6</b>
<b>2.4.1. Pièces de Rechange .....</b>	<b>6</b>
<b>2.4.2. Réparation.....</b>	<b>6</b>
<b>2.5. IDENTIFICATION DES BOÎTES DE VITESSES .....</b>	<b>7</b>

2. TRANSMISSIONS

2.1. CARTER D'EMBAYAGE - ROULEMENT D'ARBRE SECONDAIRE

Depuis **Septembre 1990**, le palier d'arbre secondaire côté pont est modifié comme suit :



91-591

- **Roulement** : Diamètre du roulement d'arbre diminué  $\varnothing = 62$  mm (au lieu de  $\varnothing = 66$  mm).
- **Carter d'embrayage** : Logement du roulement sur carter et plaque rapportée, adapté au nouveau diamètre du roulement en (b).
  - Nouvelle implantation de la visserie d'assemblage carter-plaque.
  - Ouverture augmentée en (a) de la fenêtre d'accès aux repères de calage de l'allumeur sur volant moteur.

2.1.2. Pièces de Rechange

DÉSIGNATION DES PIÈCES NOUVELLES	N° PR
OBTURATEUR DE FENÊTRE	96 125 024
ENSEMBLE CARTER D'EMBAYAGE - PLAQUE RAPPORTÉE	95 659 649
ROULEMENT 32 x 62 x 18	96 074 351
VIS D'ASSEMBLAGE CARTER-PLAQUE M10 x 125 LONG 38	96 089 014

2.1.3. Réparation

- Les pièces anciennes restent disponibles.

2.2. PIGNONNERIE DE MARCHE ARRIÈRE

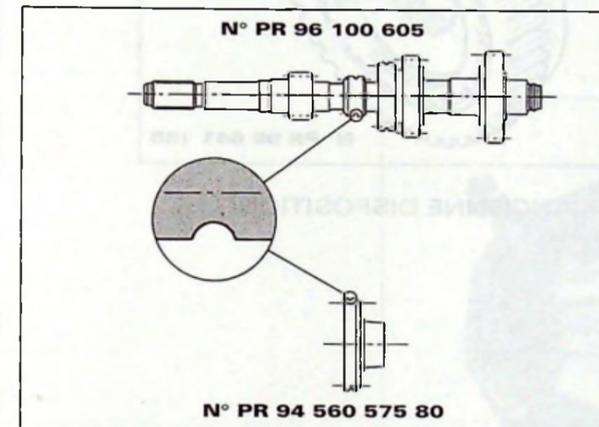
Depuis **Septembre 1991**, l'angle d'entrée de la denture de pignonnerie de marche arrière est modifié : **85°** (au lieu de 110°)

La largeur du pignon baladeur est augmentée - Largeur : **L 13 mm** (au lieu de 12 mm).

Identification

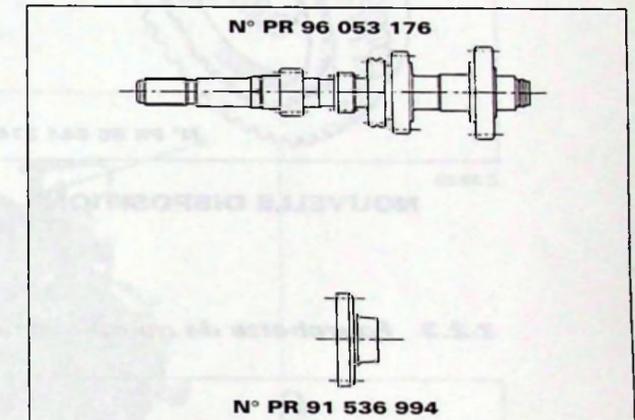
2.2.1. Arbre primaire - Pignon baladeur

► Boîte à quatre rapports



NOUVELLE DISPOSITION

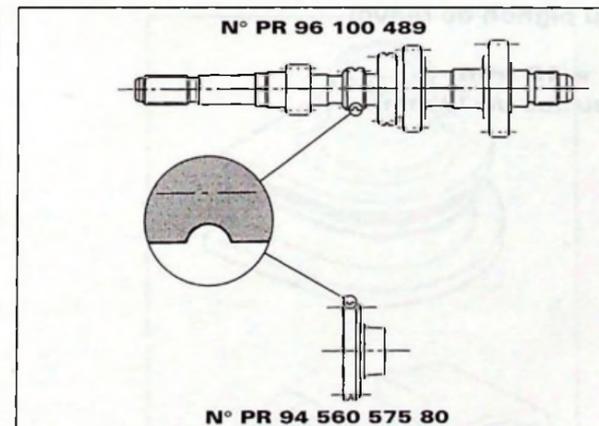
Z 33-28



ANCIENNE DISPOSITION

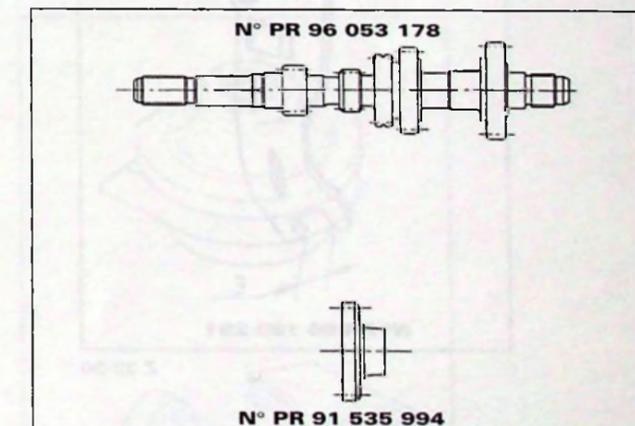
Z 33-28

► Boîte à cinq rapports (Etagement normal)



NOUVELLE DISPOSITION

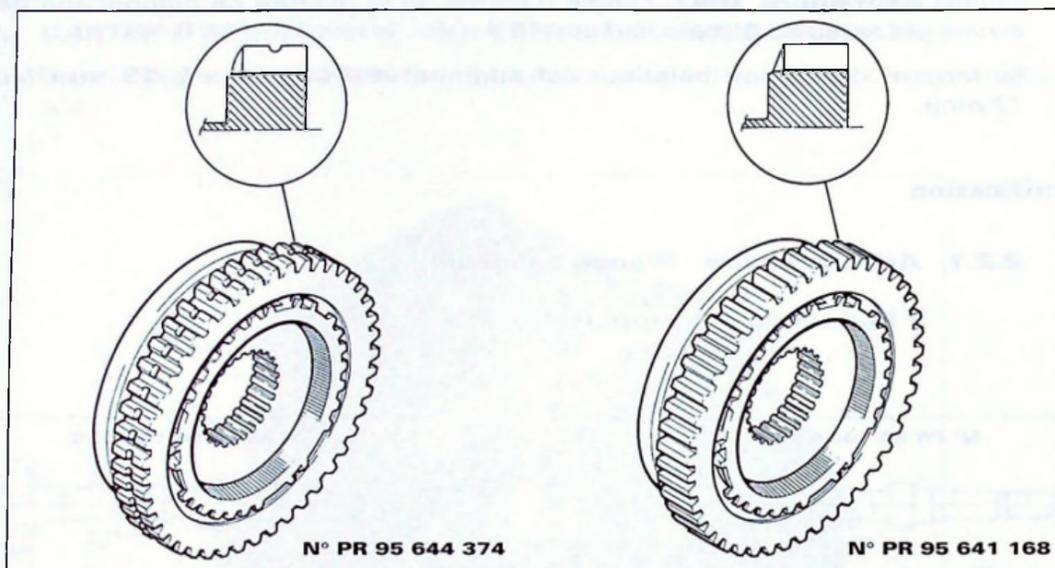
Z 33-26



ANCIENNE DISPOSITION

Z 33-26

2.2.2. Manchon de crabotage 1<sup>ère</sup>-2<sup>ème</sup>

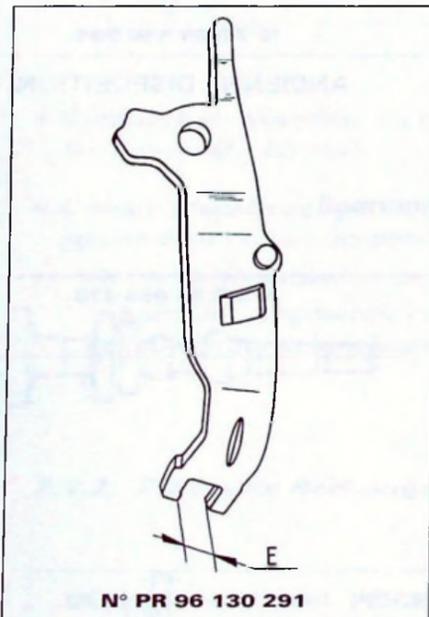


Z 33-25

NOUVELLE DISPOSITION

ANCIENNE DISPOSITION

2.2.3. Fourchette de marche arrière



Z 33-30

Ouverture de la fourchette adaptée à la nouvelle largeur du pignon de renvoi

**E = 13 mm**  
(au lieu de 12 mm)

2.2.4. Réparation

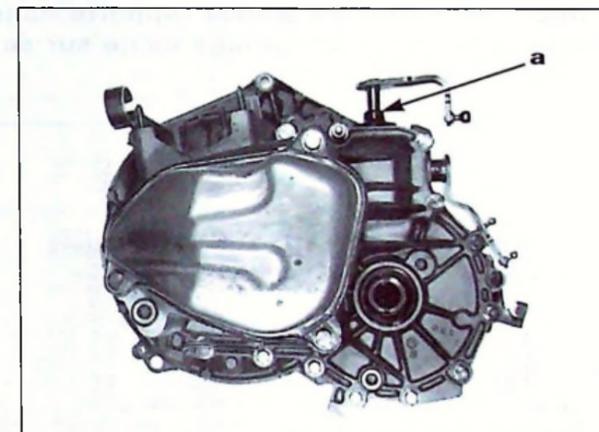
Le panachage des pièces anciennes et des pièces nouvelles est **PROHIBÉ**.

Particularité :

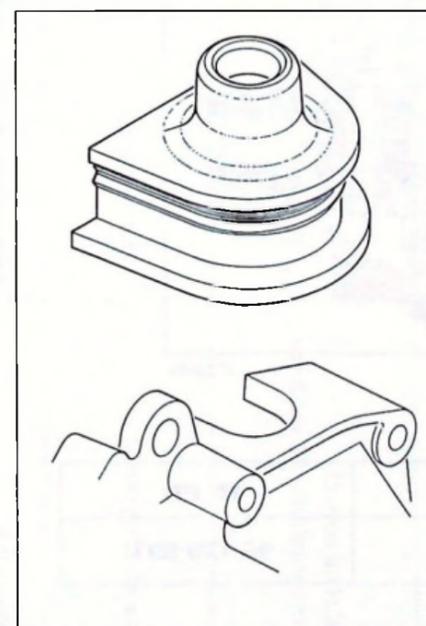
**Pignon de renvoi de marche arrière** - Le Département des Pièces de Rechange distribue le pignon de renvoi nouveau ayant pour particularité de comporter une douille à aiguilles en remplacement de deux bagues alésées. Très prochainement cette disposition sera étendue à l'ensemble des boîtes de vitesses.

2.3. JOINT D'AXE DE PASSAGE DES VITESSES

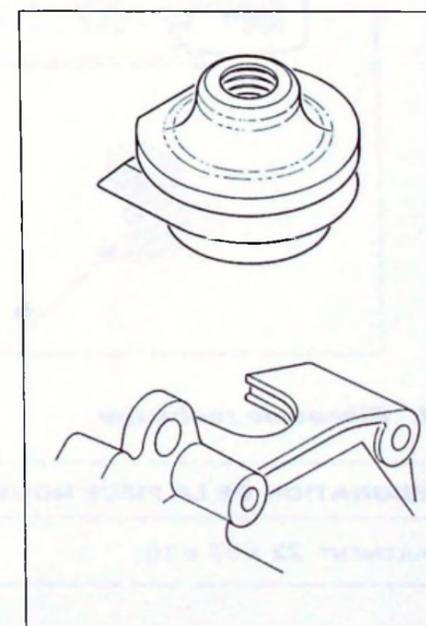
Depuis **Septembre 1991**, le joint d'étanchéité d'axe de passage des vitesses en (a) est modifié. Le logement brut triangulaire du joint sur carter de boîte de vitesses est supprimé.



86-44



NOUVELLE DISPOSITION



ANCIENNE DISPOSITION

2.3.1. Pièces de rechange

DÉSIGNATION DES PIÈCES NOUVELLES	N° PR
CARTER DE BOÎTE DE VITESSES	95 644 296
JOINT D'AXE DE PASSAGE DE VITESSES	96 132 377

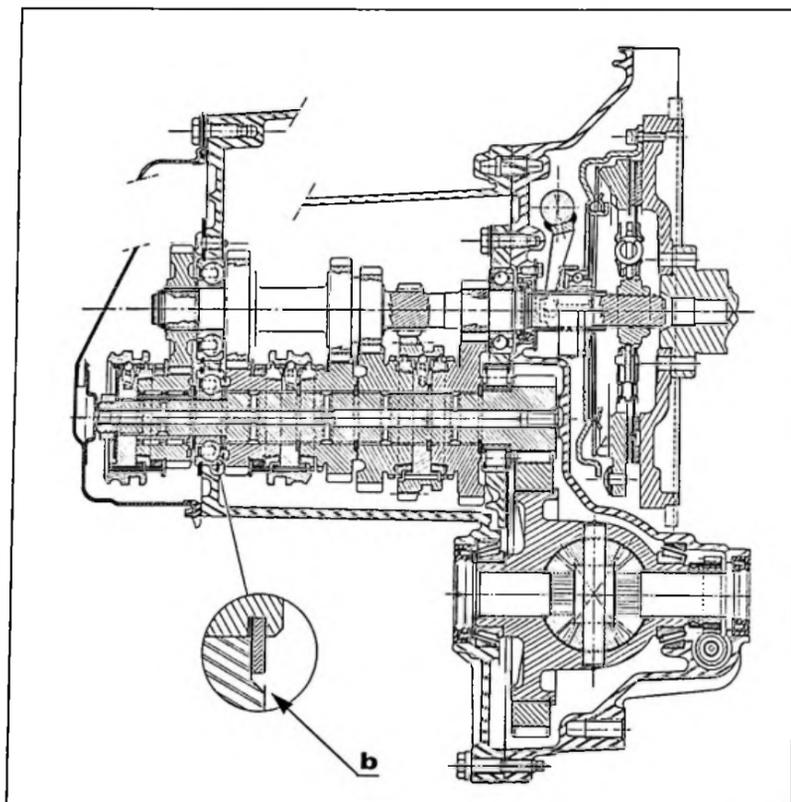
2.3.2. Réparation

- **Carter de boîte de vitesses** : le nouveau carter remplace l'ancien.
- **Joint d'étanchéité** : le joint ancien reste disponible.

2.4. ROULEMENT D'ARBRE SECONDAIRE CÔTÉ 5<sup>ème</sup> (boîte quatre et cinq rapports)

Depuis **Septembre 1991**, le "maintien en latéral" du roulement d'arbre secondaire côté "5<sup>ème</sup>" est modifié.

Le roulement comporte un anneau d'arrêt rapporté dans une gorge usinée sur sa bague extérieure et le carter un lamage usiné sur sa paroi intérieure en (b) ( $\varnothing = 63,5$  mm)



2.4.1. Pièces de rechange

DÉSIGNATION DE LA PIÈCE NOUVELLE	N° PR
ROULEMENT 22 x 57 x 16	96 129 891

2.4.2. Réparation

Le roulement ancien reste disponible

2.5. Identification des boîtes de vitesses

TYPE VÉHICULE	PNEUMATIQUES	TYPE BV *	ÉTAGEMENT	Couple PONT	Couple TACHY	DÉMARRAGE	10/89 → 9/90 AXE $\varnothing = 14$ (rappel)	9/90 → 9/91 ROULEMENT $\varnothing = 62$ mm	9/91 → NOUVELLE DENT. M. AR.
C 15 E (954 et 1124 cm <sup>3</sup> )	135 et 145 R13	R	12/41 21/38 31/35 41/35 BV 4	13/59	19/18-17	2 CA 20	2 CA 55	2 CA 80	2 CB 38
C 15 E (1124 Injection et 1360 cm <sup>3</sup> ) C 15 E (MOTEUR FONTE)	145 et 155 R13 155 R13	R R	12/41 21/38 29/37 40/39 43/33 BV 5 Etag. NL	13/59 13/59	19/17 19/17	2 CA 22 2 CB 13	2 CA 57	2 CA 90	2 CB 47 2 CB 66

\* R - Boîte de vitesses renforcée ayant la particularité de comporter des roulements spécifiques ainsi qu'un nombre de vis d'assemblage de la plaque intermédiaire au carter d'embrayage porté à 11 vis (au lieu de 9)

F - Boîte de vitesses comportant un brut de carter d'embrayage autorisant l'accouplement de cette dernière aux moteurs en fonte ou en alliage léger.



CITROËN  
DIVISION APRÈS-VENTE  
MÉTHODES TECHNIQUES

# NOTE TECHNIQUE

**C 15** **5**

APPLICATION :  
**TOUS PAYS**

CONCERNE :  
**CITROËN C 15 DIESEL**

**N° 13**

DIFFUSION :  
**TOUS PAYS**

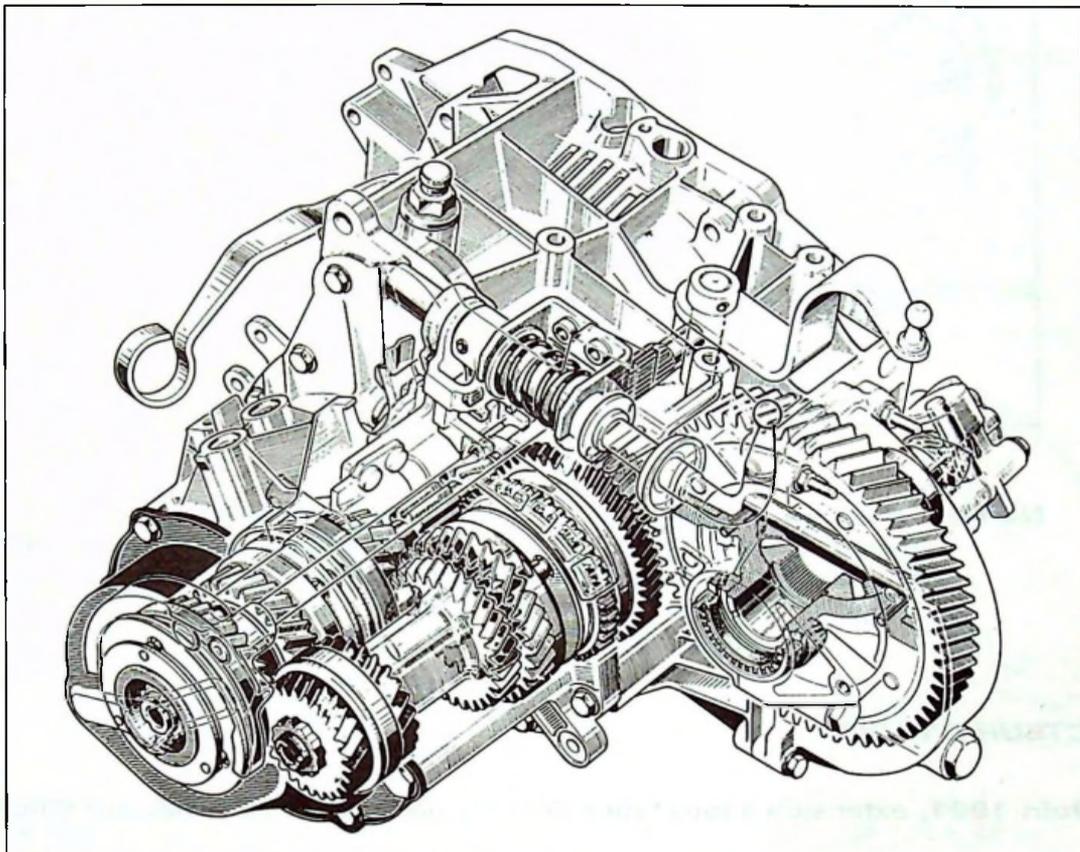
**Boîte de vitesses**

Le 26 Février 1993

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 108590

1746

Évolutions des boîtes de vitesses mécaniques **types BE3.**



## SOMMAIRE

### MÉCANIQUE

#### TRANSMISSION

#### BOÎTE DE VITESSES MÉCANIQUE TYPE BE3

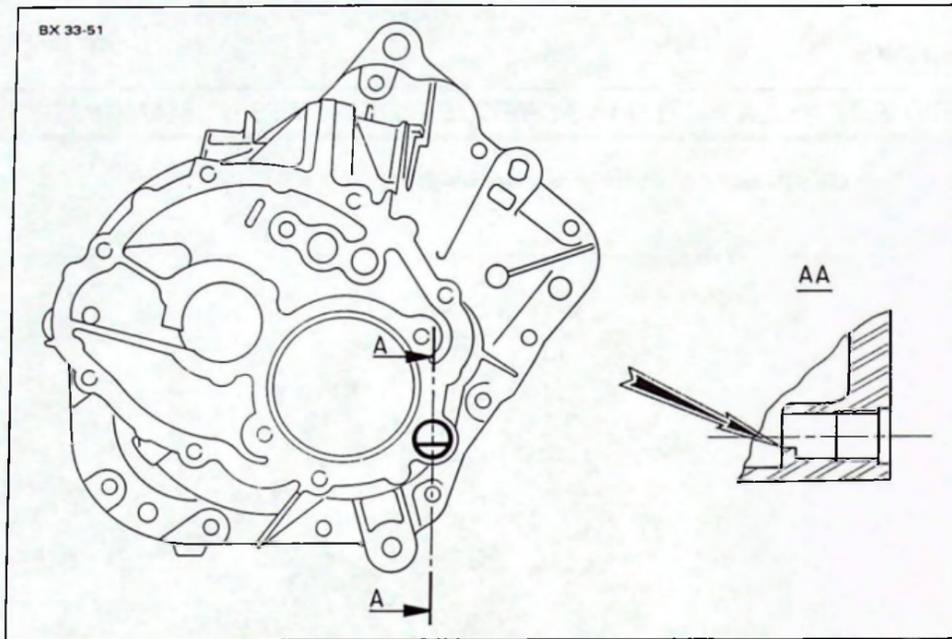
<b>1. CARTER DE BOÎTE DE VITESSES .....</b>	<b>2</b>
<b>2. DÉFLECTEUR D'HUILE.....</b>	<b>2</b>
<b>3. CARTER DIFFÉRENTIEL .....</b>	<b>3</b>

Pages

**1. CARTER DE BOÎTE DE VITESSES**

Depuis **Janvier 1991**, modification du carter par adjonction d'une nervure de réserve d'huile, au droit de l'orifice de niveau d'huile.

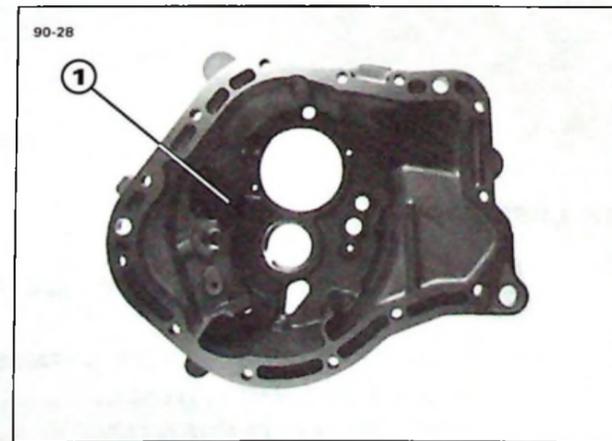
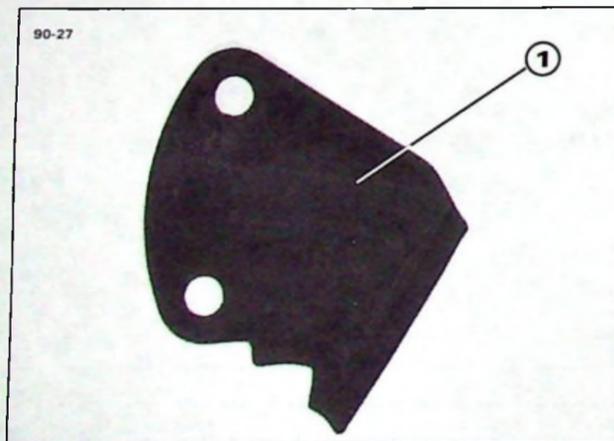
Cette évolution a pour but d'obtenir un ajustement du niveau d'huile à 1,9 litre (*boîte vide*).



**NOTA:** Lors d'un remplissage de la boîte de vitesses par l'orifice de niveau, s'assurer que la canule ne vient pas en appui sur cette nervure, mais s'engage bien à l'intérieur du carter.

**2. DÉFLECTEUR D'HUILE**

Depuis **Juin 1991**, extension à tous types de boîte de vitesses du déflecteur d'huile (1).



**2.1. Identification**

Premier numéro de départ : **244510**.

**2.2. Quantité d'huile (après vidange)**

- Pour toutes les boîtes de vitesses sorties antérieurement au numéro 2445106, appliquer une quantité de **2,2 litres**.
- Pour toutes les boîtes de vitesses sorties postérieurement au numéro 2445106, appliquer une quantité de **1,8 litre**.

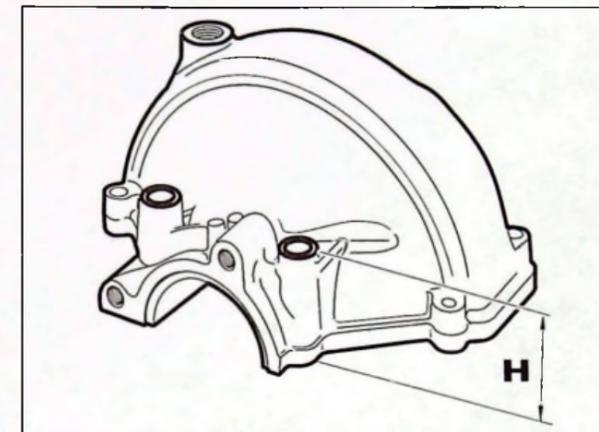
**3. CARTER DIFFÉRENTIEL**

Depuis **Septembre 1991**, modification de la fixation du carter différentiel sur le carter de boîte de vitesses :

- utilisation de quatre nouvelles vis, longueur **L = 70 mm** (au lieu de  $L = 65$  mm),
- modification des hauteurs de bossages sur carter différentiel.

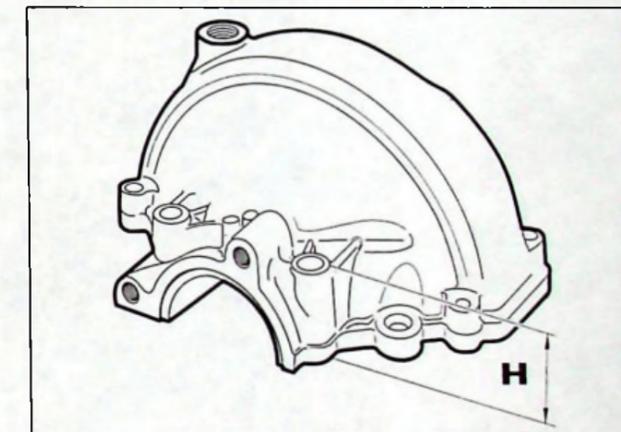
**3.1. Identification**

**NOUVEAU MONTAGE**



- Vis HM 10 - L 70 mm
- Hauteur H = 49 mm

**ANCIEN MONTAGE**



- Vis HM 10 - L 65 mm
- Hauteur H = 44 mm

**3.2. Réparation**

Le panachage entre les deux solutions est **INTERDIT** :

- nouvelle vis et ancien carter différentiel = risque de détérioration du carter de boîte de vitesses.
- ancienne vis et nouveau carter différentiel = non garantie du serrage du carter différentiel sur le carter de boîte de vitesses.

# CITROËN C 15

LE 23 JUILLET 1993

RÉF.

5

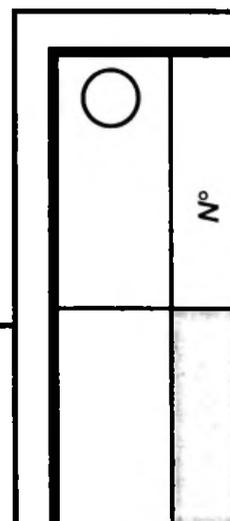
N° 14

## BOITE DE VITESSES

- EVOLUTION : BOITE DE VITESSES  
MECANIQUE, TYPE BE3

nouveau couple de 2ème

MAN 108590



**AUTOMOBILES CITROËN**  
DIRECTION COMMERCE EUROPE  
DOCUMENTATION APRES-VENTE

## EVOLUTION : BOITE DE VITESSES MECANIQUE, TYPE BE3

Depuis Avril 1993, (N° d'organisation PR 6013) les boîtes de vitesses ont évolué.

Véhicule concerné : CITROEN C15 Diesel 600 et 765 kg.

### 1 – EVOLUTION

Nouveau couple de 2ème à petit module 23/43 (au lieu de 20/37).

Cette modification entraîne la création :

- d'un nouvel arbre primaire
- d'un nouveau pignon récepteur de 2ème
- de repères d'organes différents

### 2 – IDENTIFICATION

Premier n° de départ : 4.399.018.

Evolution des repères d'organes.

CITROEN C15	Moteur	Repères organes	
		Nouveau montage	Ancien montage
600 Kg 765 Kg	XUD7	CM17	CJ89

### 3 – REPARATION

Cette évolution de rapport de boîte de vitesses n'entraîne pas de modification de la puissance fiscale en France.

Lors d'une intervention sur la boîte de vitesses, le nouveau couple de 2ème 23/43 peut équiper les boîtes de vitesses sorties antérieurement.

Le panachage des arbres primaires et des pignons récepteurs ancienne et nouvelle définition est interdite.

# CITROËN C 15

LE 31 MAI 1994

RÉF.

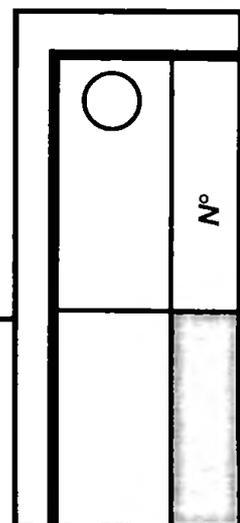
5 N° 15

## BOITE DE VITESSES

● EVOLUTION : BOITE DE VITESSES

Synchroniseur 1<sup>ère</sup> / 2<sup>ème</sup>

MAN 108590



**AUTOMOBILES CITROËN**  
DIRECTION COMMERCE EUROPE  
DOCUMENTATION APRES VENTE

## EVOLUTION : BOITE DE VITESSES, TYPE MA

## 1 – SYNCHRONISEUR 1/2

Depuis février 93, les boîtes de vitesses MA sont équipées d'un nouveau synchroniseur de 1ère / 2ème.

## 1.1 – Identification de démarrage

Repère médaille	N° de séquence
2 CB 38	152.680 ou 060.3011
2 CB 47	152.945 ou 060.0000
2 CB 66	150.876 ou 060.3020

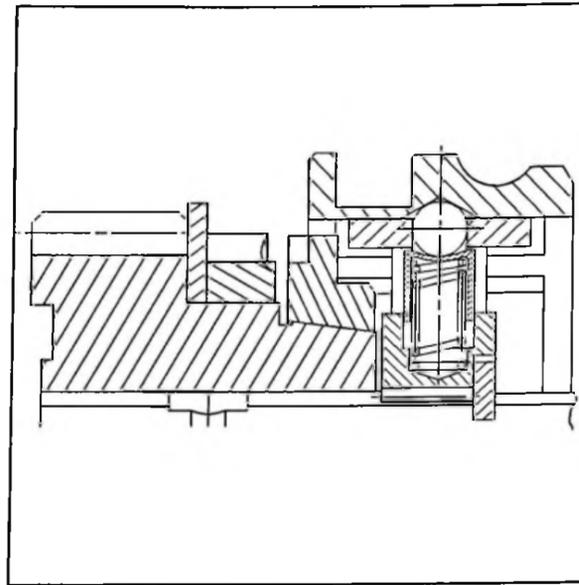


Fig. : B2CR004C  
Position point mort.

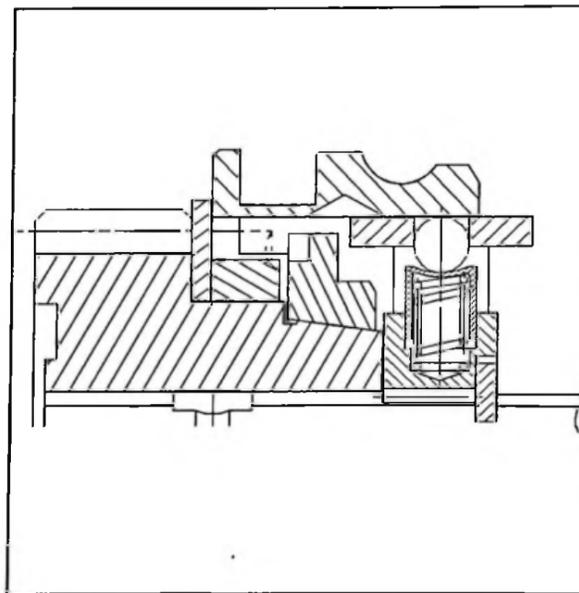


Fig. : B2CR005C  
Position crabotée.

## 1.2 – Evolution

## 1.2.1 – Nouveau montage

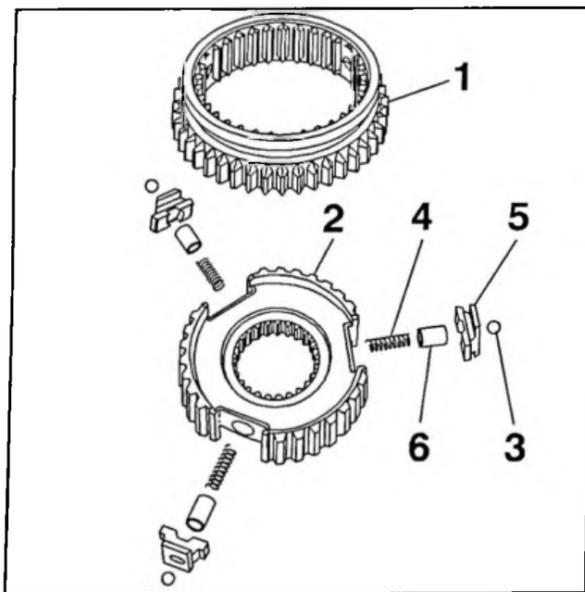


Fig. : B2CR003C  
(1) manchon (x1).  
(2) moyeu (x1).  
(3) bille (x3).  
(4) ressort (x3).  
(5) doigt (x3).  
(6) guide ressort (x3).

## 1.2.2 – Ancien montage

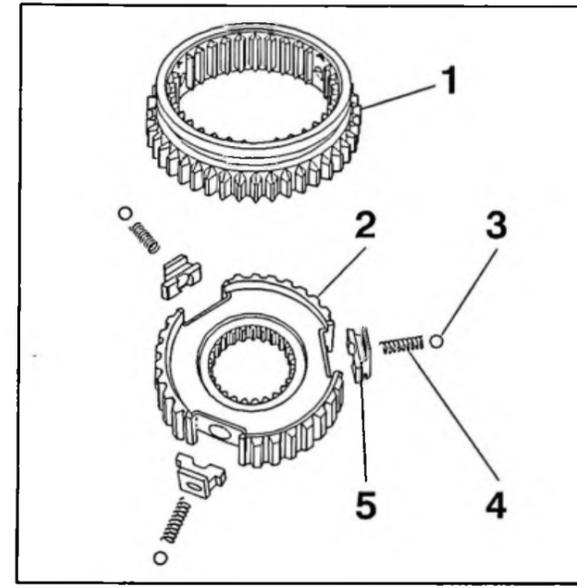


Fig. : B2CR006C  
(1) manchon (x1).  
(2) moyeu (x1).  
(3) bille (x3).  
(4) ressort (x3).  
(5) doigt (x3).

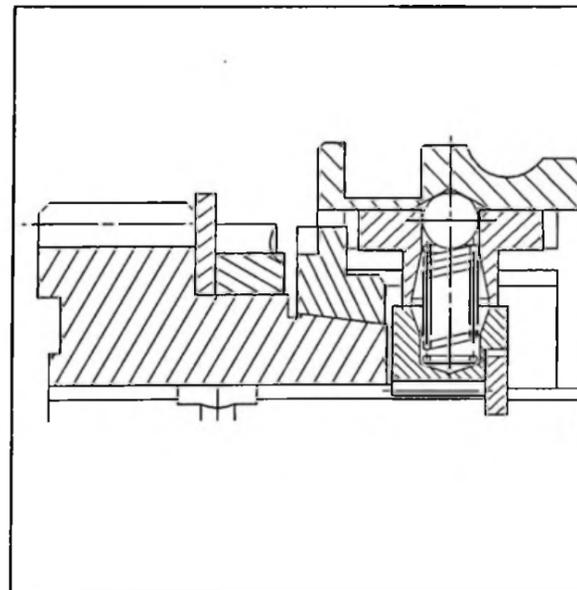


Fig. : B2CR007C  
Position point mort.

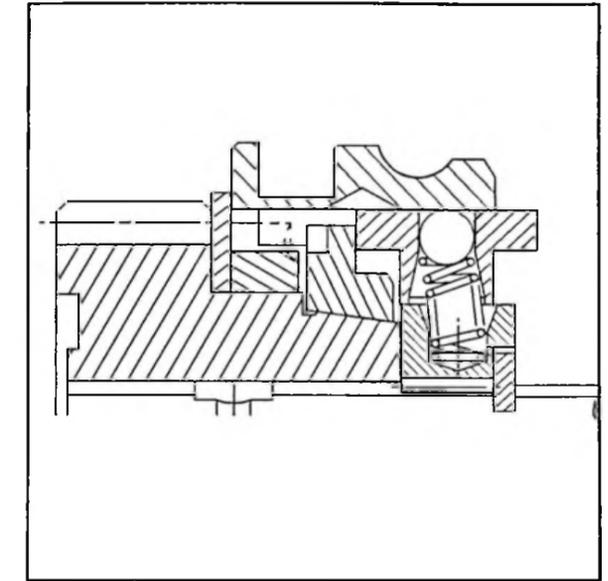


Fig. : B2CR008C  
Position crabotée.

## 1.2.3 – Modification

Les trois ressorts du synchroniseur comportent un guide afin d'éviter un point dur lors du passage des vitesses. Ceux-ci maintiennent les ressorts droits lors de la translation du synchroniseur sur le moyeu.

## 1.3 – Réparation

Le montage d'un nouvel ensemble synchroniseur 1/2 est possible sur les boîtes de vitesses fabriquées antérieurement à février 93.

**ATTENTION :** le panachage des nouvelles et anciennes pièces est prohibé.

## 2 – RESSORTS DE SYNCHRONISEUR

Depuis octobre 93, les ressorts du nouveau synchroniseur 1/2 sont généralisés aux synchroniseurs 3/4 et 5. Cette évolution implique une profondeur de perçage supplémentaire dans le moyeu de 6/10 mm.

## BOITE DE VITESSES

### 2.1 – Identification

	Nouveau Ressort	Ancien Ressort
Ø du fil (mm)	0,65	0,7
Ø extérieur (mm)	4,8	4,8
Nombre de spires utiles	12	8

### 2.2 – Réparation

Il est possible de trouver dans une même boîte de vitesses, des synchroniseurs 3/4 et 5 avec les anciens et nouveaux ressorts.

Le panachage des ressorts et des moyeux est interdit (incompatibilité).

Lors d'une intervention sur un ancien synchroniseur, procéder au remplacement systématique par un synchroniseur avec le nouveau moyeu accompagné des nouveaux ressorts.

# CITROËN C 15

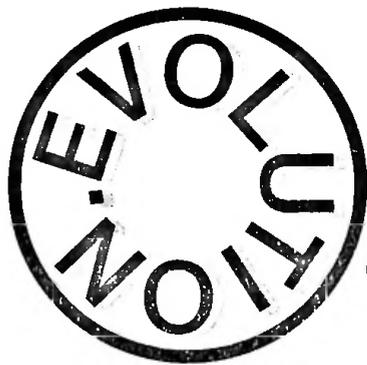
LE 31 OCTOBRE 1995

ABONNEMENT GME

RÉF.

5

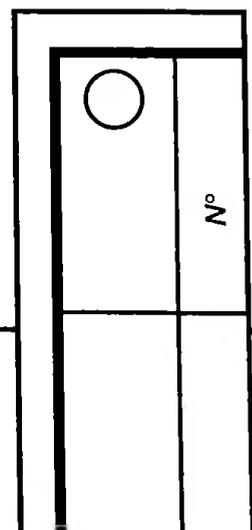
N° C 15 - 1



## TRANSMISSION

EVOLUTION : SOUFFLETS  
DE TRANSMISSIONS.  
Nouvelle matière

MAN 108590



**AUTOMOBILES CITROËN**  
DIRECTION COMMERCE EUROPE  
DOCUMENTATION APRÈS-VENTE

## EVOLUTION : SOUFFLETS DE TRANSMISSIONS

Concerne : soufflets d'étanchéité des transmissions.

## 1 – APPLICATION

Véhicules concernés : CITROEN C15 tous types.

Véhicules essence ; boîte de vitesses MA :  
date d'application 7/4/95 (à partir du N° OPR 6724).

Véhicules diesel ; boîte de vitesses BE :  
date d'application 3/5/95 (à partir du N° OPR 6750).

## 2 – DESCRIPTION

Modification des soufflets d'étanchéité des transmissions côté roue : soufflet "thermoplastique" au lieu de "néoprène".

La transmission équipée du nouveau soufflet est nouvelle par la position et la forme des gorges d'étanchéité de l'arbre et du bol de fusée.

## 3 – IDENTIFICATION

Repère organe : GE 86 2000.

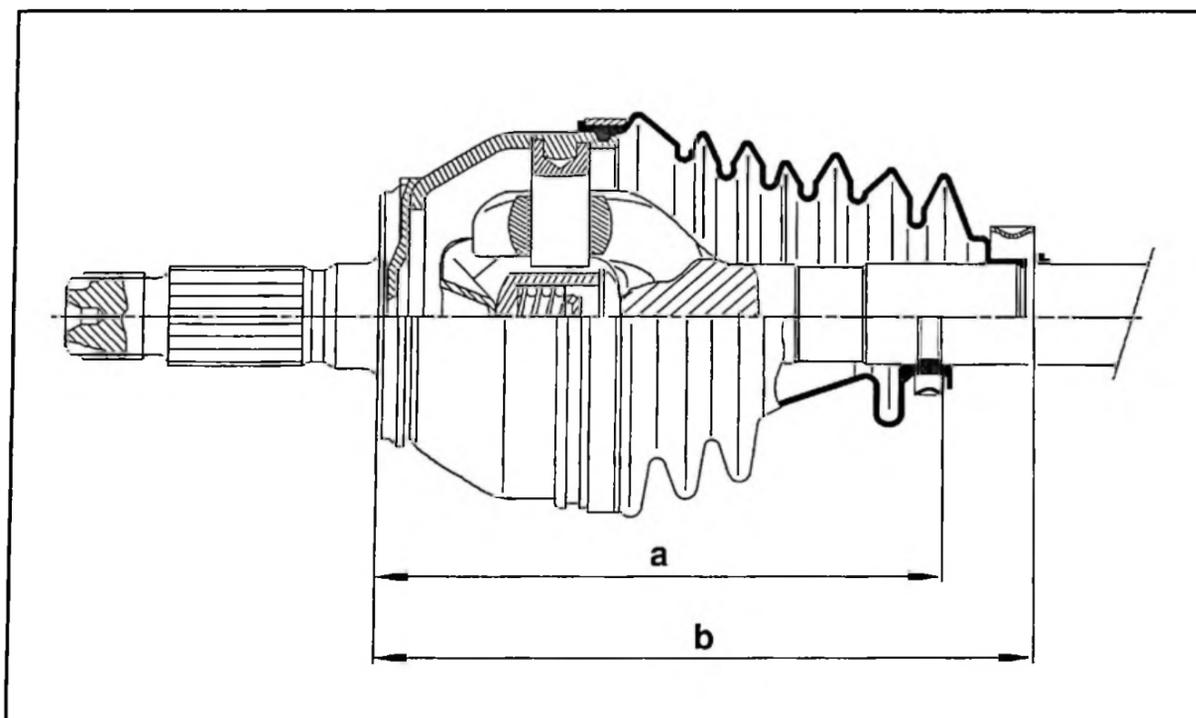


Fig : B2FP01AD

Position du soufflet "néoprène" : "a" =  $137 \pm 2$  mm.

Position du nouveau soufflet "thermoplastique" : "b" =  $157,5 \pm 2$  mm.

## 4 – INTERCHANGEABILITE

## 4.1 – Soufflets de transmissions

Le montage d'une nouvelle pièce à la place d'une ancienne est prohibé.

Le montage d'une ancienne pièce à la place d'une nouvelle est prohibé.

## 4.2 – Transmissions

Une transmission équipée de soufflet thermoplastique ne doit être remplacée que par une transmission à soufflet thermoplastique.

NOTA : A épuisement du stock, les transmission à soufflet néoprène seront remplacées par les nouvelles transmissions à soufflet thermoplastique.

## 5 – REPARATION

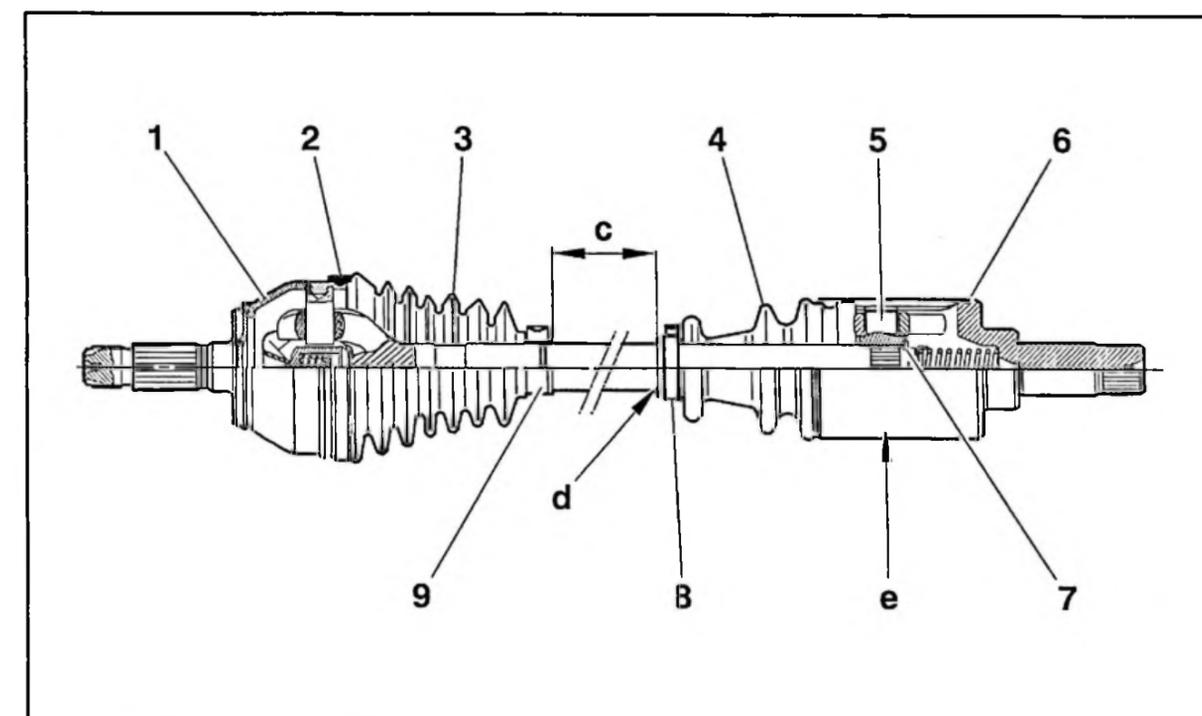


Fig : B2FP01BD

Déposer la transmission.

Mesurer la cote c.

Déposer :

- le soufflet de protection (côté boîte de vitesses)
- le tripode (5)
- le soufflet de protection (3) (côté roue)

Nettoyer les pièces avant leur remontage. Ne pas utiliser de solvant.

Poser un soufflet (3) neuf dans la gorge de l'arbre (côté roue).

Répartir 180g de graisse dans le soufflet.

Chausser le soufflet (3) sur le bol de la fusée (1).

Sertir les colliers de serrage (2); (9) : à l'aide de l'outil 4151-T.

Passer l'ensemble soufflet-capot (4) sur l'arbre de transmission.

Poser :

- le tripode (5)
- le circlips (7)

Répartir 120g de graisse dans le soufflet.

Poser le ressort et sa coupelle d'appui.

Poser un joint torique (6) neuf sur la tulipe.

Sertir le capot "e" du soufflet (4) ; à l'aide de l'outil 80 403R/4518-T (coffret 4101-T).

Introduire une tige en "d", afin de provoquer une mise à l'air libre. Exemple : utiliser une baguette de soudure.

Positionner le soufflet (4) en respectant la cote "c".

Retirer la tige.

Sertir le collier de serrage (8) ; à l'aide de l'outil 4151-T.

Reposer la transmission.

### 6 – IDENTIFICATION DES PIÈCES DE RECHANGE

Le soufflet "thermoplastique" est exclusivement destiné aux véhicules C15 produits postérieurement aux N° OPR (voir Application).

Côté roue : PAM : 3293 05 (motorisation tous types).

Côté pont : PAM : 3287 83 (motorisation tous types).

NOTA : PAM : prêt à monter.

<b>CITROËN</b> SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	<b>INFO'RAPID</b>	<b>VISA</b> (7)
Responsables des Ateliers  CE - SUCC - FILIALES	CONCERNE:	N° 1 bis  Le, 16 Octobre 1985.
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590		

~~Société Commerciale CITROËN~~  
 COURRIER REÇU L.  
 16.OCT.1985  
 Succursale de RENNES

Cette Note annule et remplace la Note INFO'RAPID VISA (7) N° 1, du 20 Février 1985.

REGLAGE DU PARALLELISME

Régler le parallélisme des roues avant à : 0 à 2 mm de pincement.

NOTA : Nous vous demandons de mettre à jour tous les documents en votre possession avec cette nouvelle valeur.

<b>CITROËN</b> SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	<b>INFO'RAPID</b>	<b>VISA</b> (7)
Responsables des Ateliers  CE - SUCC - FILIALES	CONCERNE: <u>VISA DIESEL</u>  Caractéristiques de l'essieu avant	N° 1  Le 20 Février 1985.
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590		

21.5

REGLAGE DU PARALLELISME

Régler le parallélisme des roues avant,

à : 0 <sup>+</sup> 1 mm

NOTA : Nous vous demandons de mettre à jour tous les documents en votre possession avec cette nouvelle valeur :

Lire : 0 <sup>+</sup> 1 mm, au lieu de 2 <sup>+</sup> 1 mm d'ouverture.

Société Commerciale CITROËN  
COURRIER REÇU  
- 4. NOV. 1987  
SERVICES À LA CLIENTÈLE  
SÉCTION APPRENTISSAGE  
TECHNIQUE APRES-VENTE



CITROËN

INFO'RAPID

VISA

7

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

VISA GTI - VISA DIESEL  
C.15 DIESEL

Roulement de moyeu AV.

N° 2

Le 31 Octobre 1987.

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590

A l'examen technique des pièces en Retour Garantie, nous notons un pourcentage non négligeable d'anomalies :

- Pièce sans défaut.
- Bague intérieure de roulement non appariée à celui-ci.
- Joint d'étanchéité détruit.
- Pivot détérioré par démontage à la presse ou au chalumeau.
- Bague extérieure de roulement meulée pour faciliter le montage.

Pour éviter ces problèmes nous vous demandons de respecter les instructions suivantes

1° - AVANT TOUTE INTERVENTION, déterminer l'origine du bruit (Attention aux bruits de pneumatiques) et le côté incriminé. Ne pas changer systématiquement les deux côtés.

2° - ECHANGE D'UN ROULEMENT : Respecter la gamme du Manuel de Réparation MAN 008581 (VD 416-3).

a) Outillage :

L'ensemble 80613-T a été actualisé par un jeu d'outils 4075-T gardant la même référence suivie de Z: B2Z - B5Z - B6Z remplaçant B2 - B5 - B6 .

Un coffret métallique sera diffusé prochainement pour le rangement de ces outils.

b) Dépose :

Changer impérativement la bague intérieure restant sur le moyeu. (Le jeu de fonctionnement du roulement est défini par l'appariement des bagues intérieures chez le Fournisseur).

c) Repose :

- Les roulements sont étanches et graissés à vie, ne pas écarter les cages intérieures car l'étanchéité serait détruite.
- Ne pas remettre de graisse supplémentaire (graisse spécifique).
- Ne jamais pousser sur la bague intérieure seule.
- Ne pas mettre le roulement en place par chocs, utiliser l'outillage prévu à cet effet.
- Après repose, ne jamais déplacer le véhicule transmission non serrée ou non montée (serrage écrou de transmission : 25 m.daN).

TEMPS DE FACTURATION : SANS CHANGEMENT (1 côté : 1 H. 80 - Code 2016 0910 barème).

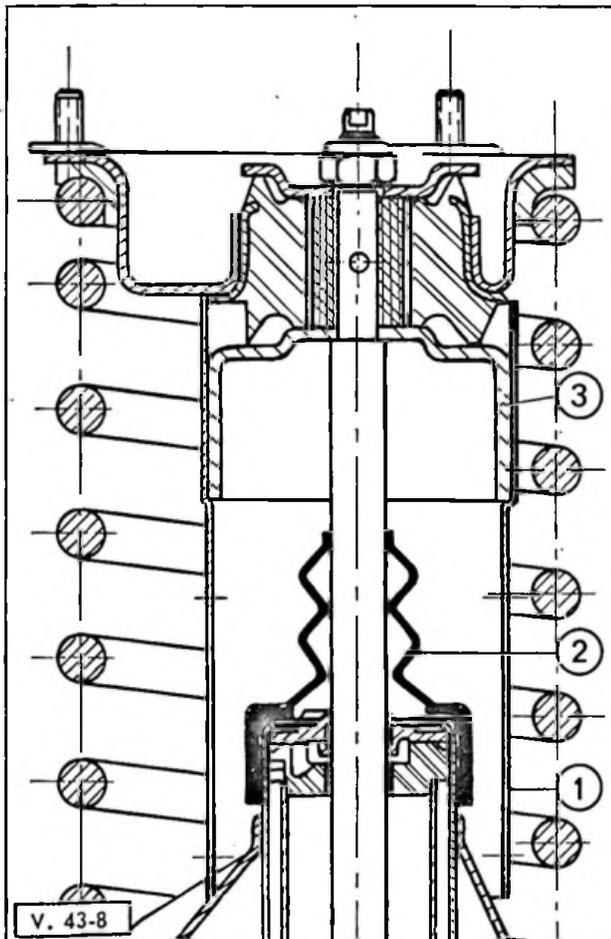
# CITROËN

SOCIÉTÉ ANONYME AUTOMOBILES CITROËN  
régie par les articles 118 à 150 de la loi sur les sociétés commerciales

SERVICES A LA CLIENTÈLE  
DÉPARTEMENT TECHNIQUE APRÈS-VENTE

Note confidentielle  
(Droits de reproduction réservés)

Depuis **Novembre 1979**, la protection de la tige des amortisseurs arrière est améliorée. L'étanchéité est assurée par une protection en néoprène (1) maintenue par une coupelle tôle (3) fixée sur le support supérieur de l'élément porteur. De plus le soufflet (2) est modifié pour améliorer sa tenue sur le corps d'amortisseur.



T.S.V.P.

NOTE  
TECHNIQUE

N° 80-8 VD2

Le 14 Février 1980

Cette note concerne :

- L'ATELIER
- LE MAGASIN
- LA STATION SERVICE

**PAYS INTÉRESSÉS :**

*DIFFUSION :*

**TOUS PAYS**

*APPLICATION :*

**TOUS PAYS**

**VÉHICULES**

**VISA SUPER**  
(VD série VB)

**ESSIEU ARRIÈRE**

**Amélioration  
de l'étanchéité**

**PIÈCES NOUVELLES**

Désignation	Numéros Pièces de Rechange
Protecteur amortisseur arrière : .....	79 100 34 368
Coupelle d'extrémité : .....	79 100 34 407
Soufflet : .....	79 100 27 167

**RÉPARATION**

Le montage du protecteur est possible sur les modèles précédents, à condition de remplacer l'ancienne coupelle par une coupelle d'extrémité ( 79 100 34 407 ) permettant d'assurer la fixation du protecteur.

## SERVICES A LA CLIENTÈLE DÉPARTEMENT TECHNIQUE APRÈS-VENTE

Note confidentielle  
(Droits de reproduction réservés)

Depuis Juin 1980, les moyeux arrière des véhicules VISA Super sont équipés de nouveaux roulements extérieurs à dimensions augmentées.

ANCIEN ROULEMENT	NOUVEAU ROULEMENT
17 X 40 X 13,25 mm	20 X 42 X 15 mm
N° PR : 1 <sup>ère</sup> possibilité : 7903 090 114	N° PR : 1 <sup>ère</sup> possibilité : 7903 090.003
2 <sup>ème</sup> possibilité : 7903 090 001	2 <sup>ème</sup> possibilité : 7903 090 057

Cette modification entraîne la création des pièces suivantes :

Désignation des pièces nouvelles	N° P.R.
Bras gauche : .....	95 562 303
Bras droit : .....	95 562 304
Moyeu : .....	91 502 484
Rondelle ( 18,25 X 40 X 3,5 ) : .....	91 502 578
Écrou ( HE 18 X 1,50 ) : .....	7903 040 011
Joint torique ( 40 X 48 X 4 ) : .....	7903 065 121
Bouchon ( $\phi$ extérieur : 58 X H 28 ) : .....	91 502 481

### RÉPARATION :

Il est possible de monter un nouveau demi-essieu complet à la place d'un ancien.  
Les pièces nécessaires pour effectuer les remises en état des demi-essieux des anciens véhicules restent disponibles au Département des Pièces de Rechange.

## NOTE TECHNIQUE

N° 80-12 VD2

Annule et remplace la N.T.  
même N°, du 20/10/80

Le 3 Novembre 1980

Cette note concerne :

- L'ATELIER  
 LE MAGASIN  
 LA STATION SERVICE

### PAYS INTÉRESSÉS :

DIFFUSION :

TOUS PAYS

APPLICATION :

TOUS PAYS

VÉHICULES  
VISA SUPER  
( VD série VB )  
( VD série VE )

ESSIEU ARRIÈRE

Roulements de roue  
arrière

APPLICATION :  
**TOUS PAYS**

CONCERNE :  
**VISA BERLINE TOUS TYPES  
 ESSENCE ET DIESEL (SAUF VISA GT)  
 SUSPENSION**

**N° 1**

DIFFUSION :  
**TOUS PAYS**

Le 31 Octobre 1984

**CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590**

Cette note annule et remplace la Note Technique, même numéro, du 17 mai 1984.

I. Depuis **Mars 1984 (numéro d'organisation P.R. : 2692)**, les véhicules **VISA Essence** Tous Types (sauf GT) sont progressivement équipés d'une suspension arrière abaissée de 15 mm environ.

**MODIFICATIONS**

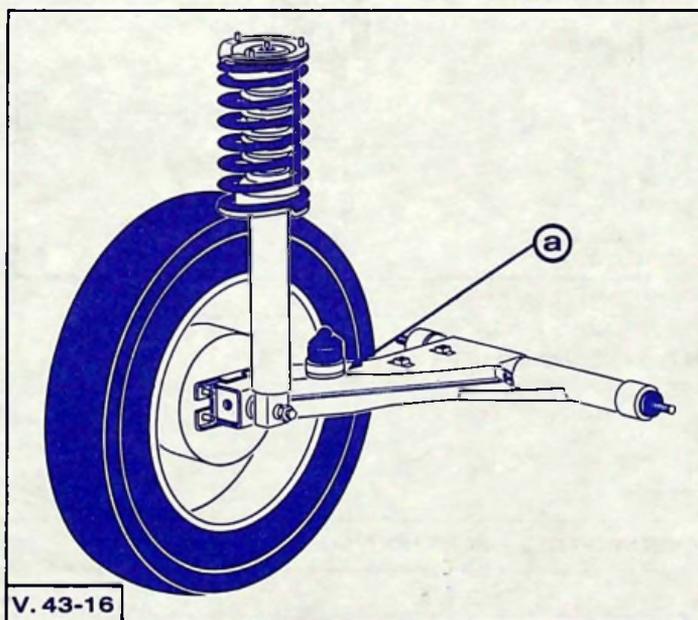
Nouveaux ressorts arrière (*ressorts identiques à ceux de la VISA Diesel*) :

- hauteur libre : 370 mm ;
- repère, peinture sur spires : 1<sup>re</sup> possibilité, Gris et Rouge,  
 2<sup>e</sup> possibilité, Gris et Bleu.

Rappel de l'ancienne disposition :

- hauteur libre : 390 mm ;
- repère, peinture sur spires : 1<sup>re</sup> possibilité, Gris et Jaune,  
 2<sup>e</sup> possibilité, Gris et Vert.

Cale d'épaisseur rapportée en **(a)** réhaussant la butée de débattement.



REMARQUE : L'amortisseur est inchangé, repère sur étiquette : 3 N.

**PIÈCES DE RECHANGE**

DÉSIGNATION DES PIÈCES NOUVELLES	N° P.R.
Ressort .....	79 10 014 239
Cale .....	95 557 205

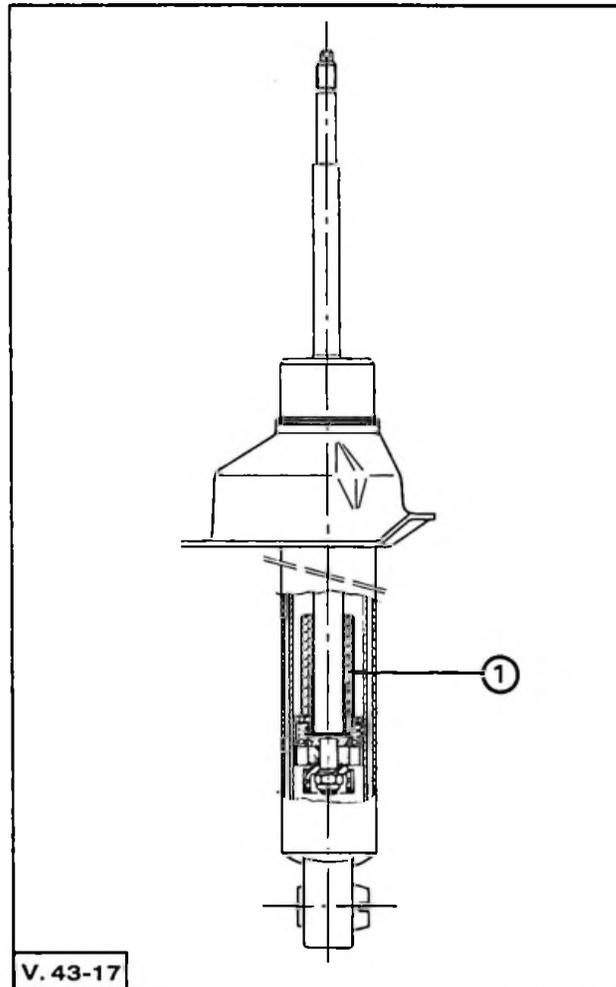
**RÉPARATION**

- Le Département des Pièces de Rechange fournit le ressort repère *Gris et Rouge*. Il permet le remplacement d'un ressort d'origine de l'une ou l'autre possibilité.
- **Le panachage** des ressorts de hauteur différente (ancienne et nouvelle disposition) sur un même essieu est **prohibé**.

II. Depuis **Juin 1984**, les véhicules **VISA Diesel** et **VISA Essence** Tous Types (sauf GT) sont progressivement équipés de nouveaux amortisseurs de suspension à l'arrière.

## MODIFICATIONS

Nouvel amortisseur avec butée de détente incorporée **①**. Nouvelle loi d'amortissement.



### Identification :

Repère sur étiquette : **5 N** (en remplacement de 3 N).

### PIÈCES DE RECHANGE :

DÉSIGNATION DES PIÈCES NOUVELLES	N° P.R.
Amortisseur (Repère 5N).....	94 55 304 363

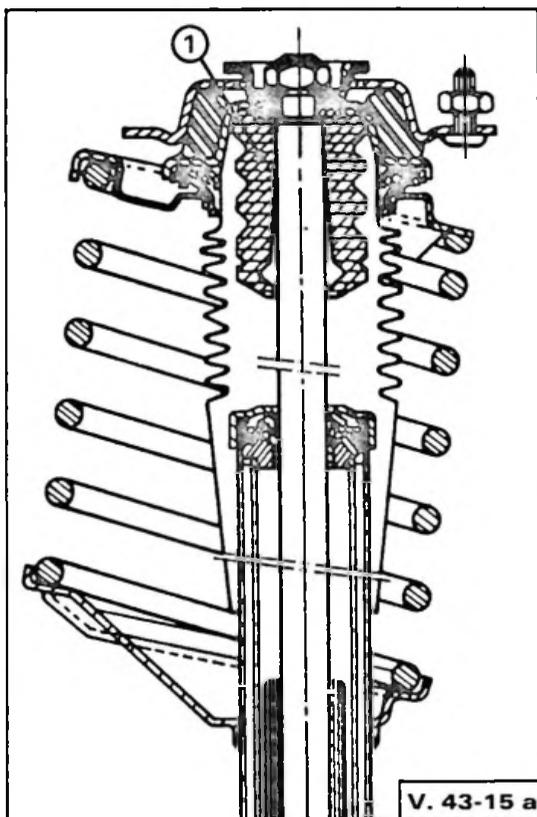
### RÉPARATION :

Le montage des nouveaux amortisseurs avec des anciens ressorts est prohibé.  
Le panachage des amortisseurs (nouveaux et anciens) est prohibé sur un même essieu.

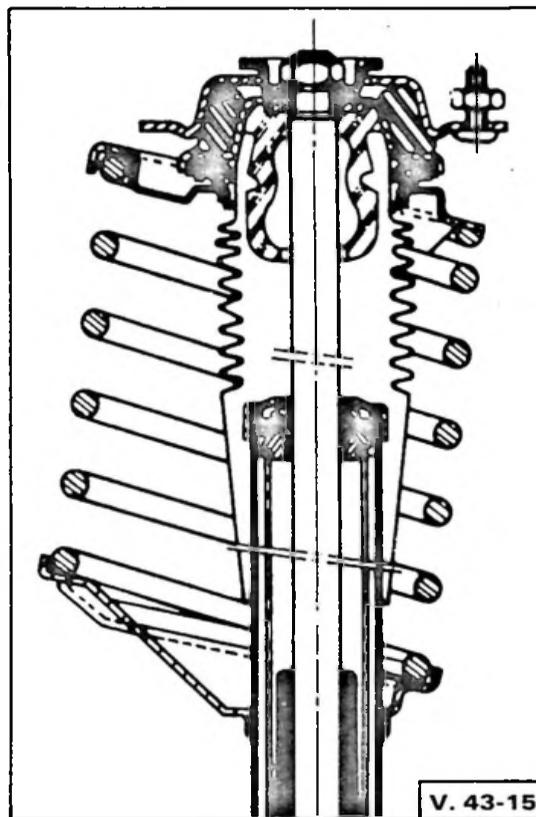
<b>CITROËN</b> SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	<b>NOTE TECHNIQUE</b>	<b>VISA</b> (9)
APPLICATION : <b>TOUS PAYS</b>	CONCERNE : <b>BERLINES VISA DIESEL</b>	<b>N° 2</b>
DIFFUSION : <b>TOUS PAYS</b>	<b>Suspension Avant</b>	Le 28 Novembre 1985
<i>CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590</i>		

Depuis **Août 1985, N° d'organisation P.R. 3215**, les éléments porteurs avant des Berlines VISA Diesel sont équipés de **ressorts de suspension** du véhicule **C. 15 Diesel**.

- La butée d'attaque (1) est spécifique.
- L'amortisseur reste inchangé.



**NOUVELLE DISPOSITION**



**ANCIENNE DISPOSITION**

## CARACTÉRISTIQUES

### Éléments porteurs :

- Ressort : – repère couleur :
  - hauteur libre :
  - Ø du fil :
- Butée d'attaque – hauteur :
- Amortisseur – repère :

	NOUVELLE DISPOSITION	ANCIENNE DISPOSITION
	Blanc – jaune ou blanc – vert.	Jaune – jaune rouge ou jaune – jaune blanc
	452 mm	453 mm
	12,2 mm	12 mm
	79 mm	57 mm
	2 B	2 B
<b>Train Avant :</b>		
– Hauteur avant du véhicule (entre partie plane du berceau et plan d'appui des roues au sol) :	190 ± 10 mm	176 ± 10 mm
– Carrossage :	0° 16' ± 30'	
– Inclinaison de pivot :	9° 16' ± 40'	
– Chasse :	1° 33' ± 30'	
– Parallélisme :	Pincement : 0 à 2 mm	

## PIECES DE RECHANGE

DESIGNATION DES PIECES NOUVELLES	N° P.R.
– Ressort ( <i>idem C.15 D.</i> ) .....	91 512 563
– Butée d'attaque .....	91 536 356

## RÉPARATION :

Le panachage par essieu avant des nouvelles pièces (**ressort ou butée**) avec les anciennes est **prohibé**.



CITROËN  
SERVICES A LA CLIENTÈLE  
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

# NOTE TECHNIQUE

# VISA 9

APPLICATION :

**TOUS PAYS**

CONCERNE :

**VISA 10 E – 11 E – 11 RE  
VISA 17 D – 17 RD**

**N° 3**

DIFFUSION :

**TOUS PAYS**

**Pneumatiques**

Le 28 Mars 1986

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590**

Depuis **Janvier 1986**, les **pneumatiques MX 145 R 13** équipant les véhicules VISA concernés sont modifiés.

Ces pneumatiques diffèrent des anciens par :

- de nouvelles sculptures d'épaule (a),
- une augmentation de la profondeur des sculptures.

Leur appellation est inchangée.



NOUVELLE DISPOSITION



ANCIENNE DISPOSITION

Ces modifications seront progressivement appliquées aux autres tailles des pneumatiques MX, à savoir :  
MX 135 R 13 – MX 155 R 13

– **PIECES DE RECHANGE :**

A épuisement des stocks, la Société MICHELIN ne fournira plus que les nouveaux pneumatiques sous la même référence.

– **REPARATION :**

Sur un même essieu, le panachage d'un nouveau pneumatique avec un ancien est autorisé.  
Les angles caractéristiques des essieux avant et arrière ne sont pas modifiés.

**NOTA :** Dans un but d'unification, sur toute la gamme VISA et C 15, les valeurs de parallélisme de l'essieu avant deviennent : **0 à 2 mm de pincement.**

# CITROËN C 15

MAI 1997

ABONNEMENT GME

RÉF.

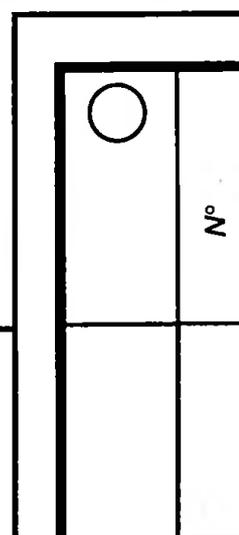
9

N° 4

## SUSPENSION

- Dépose - Repose : élément de suspension avant
- Dépose - Repose : amortisseur avant (à l'établi)

MAN 108590



APPLICATION : TOUS TYPES

DIFFUSION : TOUS PAYS



**AUTOMOBILES CITROËN**  
DIRECTION EXPORT EUROPE  
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

SUSPENSION

DEPOSE - REPOSE : ELEMENT DE SUSPENSION AVANT ..... 1

- 1 - Outillage préconisé ..... 1
- 2 - Dépose ..... -
- 3 - Repose ..... 2

DEPOSE - REPOSE : AMORTISSEUR AVANT (A L'ETABLI) ..... 3

- 1 - Outillage préconisé ..... 3
- 2 - Dépose ..... -
- 3 - Repose ..... 4

DEPOSE - REPOSE : ELEMENT DE SUSPENSION AVANT

1 - OUTILLAGE PRECONISE

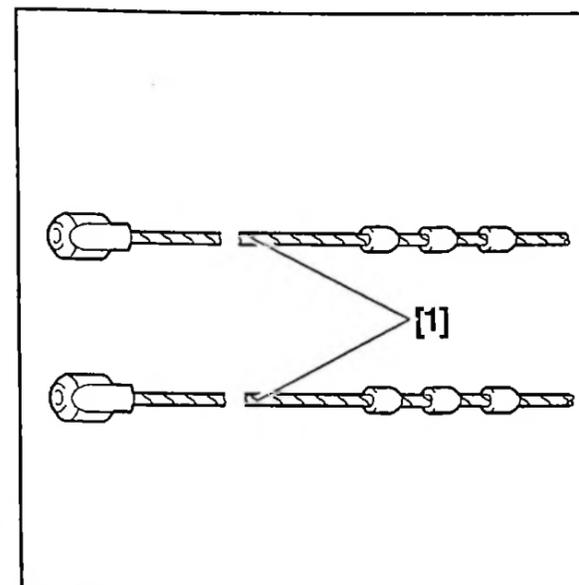


Fig : ES-P13GC  
[1] jeu de deux câbles de maintien des ressorts 4605-T.J.

2 - DEPOSE

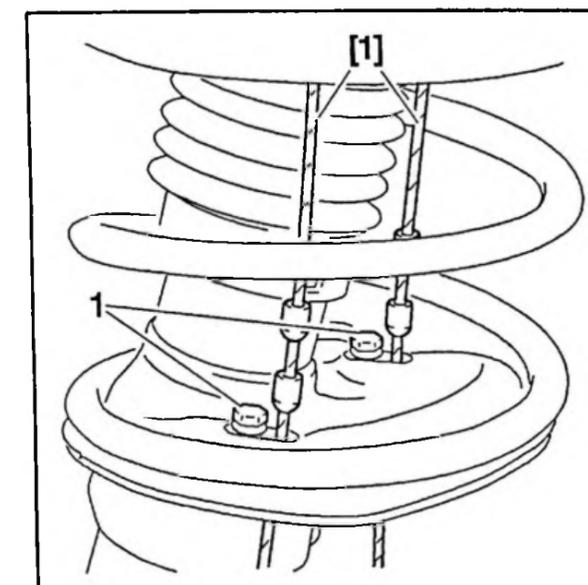


Fig : B3BP10AC  
Positionner les câbles de maintien [1].

**ATTENTION :** Prendre appui sur le plot inférieur.

Verrouiller à l'aide des vis Ø 5 mm (1).  
Lever et caler le véhicule, roues avant pendantes.

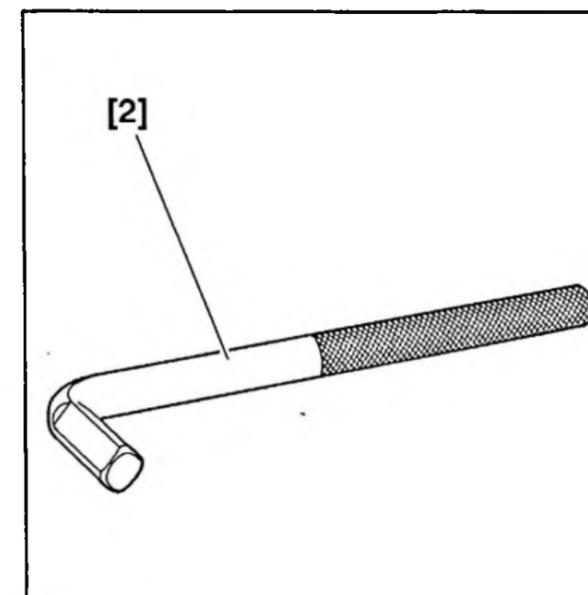


Fig : ESAP05XC  
[2] outil 9501-T.L (coffret 9501-T).

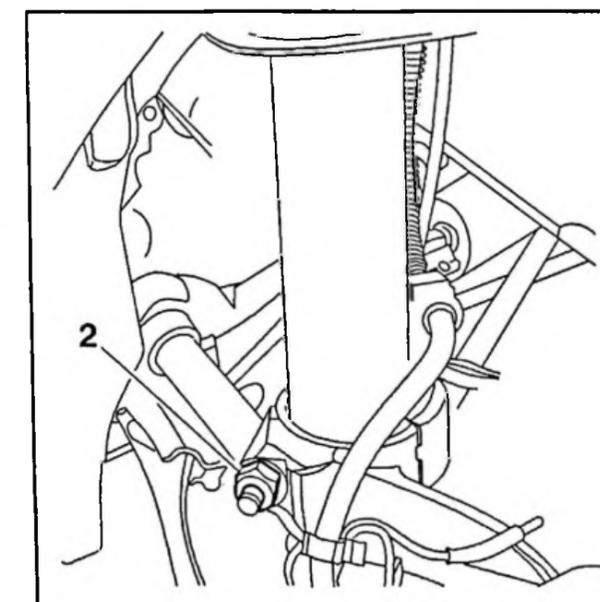


Fig : B3BP10SC  
Déposer :  
• les roues avant  
• la vis (2) (fixation de l'élément de suspension sur le pivot)

3 - REPOSE

**ATTENTION :** Remplacer systématiquement les écrous Nylstop.

Engager l'élément de suspension accompagné des câbles de maintien [1] dans le passage de roue. Placer l'élément de suspension dans la pince de pivot.

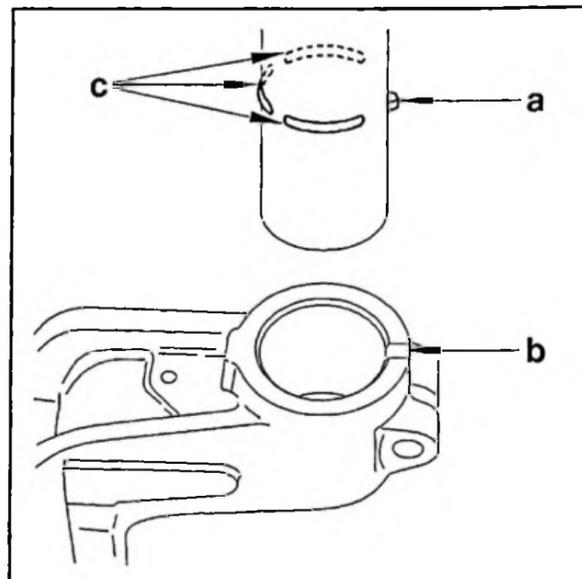


Fig : B3BP090C

**IMPERATIF :** Respecter le bon positionnement de l'élément de suspension par rapport au pivot.

Le bossage "a" permet de positionner angulairement l'élément de suspension par rapport au pivot en s'engageant dans la rainure "b".

Les bossages (c) font office de butée.

Déposer l'outil [2].

Lever l'ensemble pivot et élément de suspension à l'aide d'un cric.

Reposer :

- la vis (2) (couple de serrage 5,5 m.daN)
- les écrous (3) (couple de serrage 2,5 m.daN)
- les roues avant

Replacer le véhicule sur le sol.

Déposer :

- les vis Ø 5 mm (1)
- les câbles de maintien [1]

**IMPERATIF :** Ne pas tenir l'élément de suspension par la partie supérieure.

Déposer l'élément de suspension.

Fig : B3BP10UC

Déposer les écrous (3).

**IMPERATIF :** Ne pas tenir l'élément de suspension par la partie supérieure.

DEPOSE - REPOSE : AMORTISSEUR AVANT (A L'ETABLI)

1 - OUTILLAGE PRECONISE

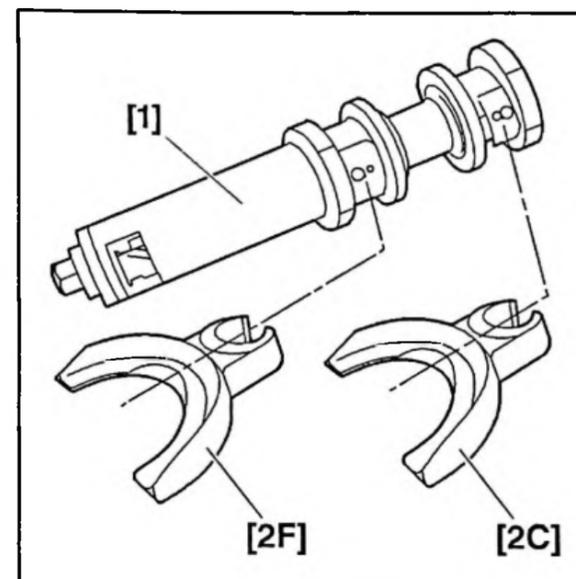


Fig : E5-P07EC

[1] compresseur de ressort 4137-T M90 (coffret 4137).

[2] coupelles 4137-T :

- [2F] coupelle fixe 4137-T 11F
- [2C] coupelle coulissante 4137-T 11C

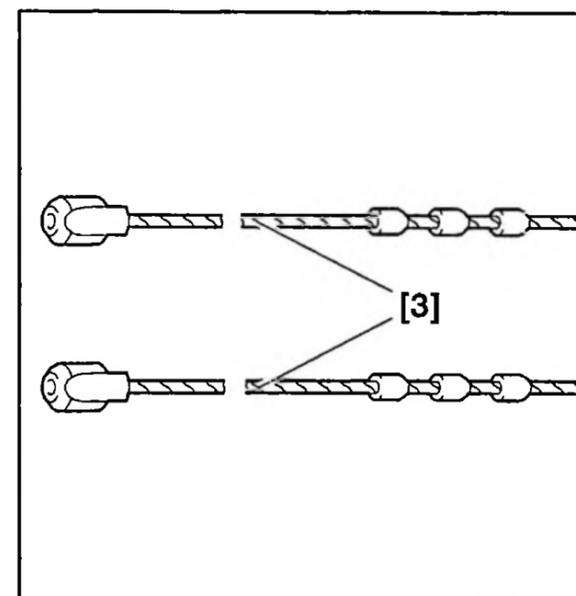


Fig : ESAP05WC

[3] jeu de deux câbles de maintien des ressorts 4605-T.J.

2 - DEPOSE

Déposer l'élément de suspension (voir opération correspondante).

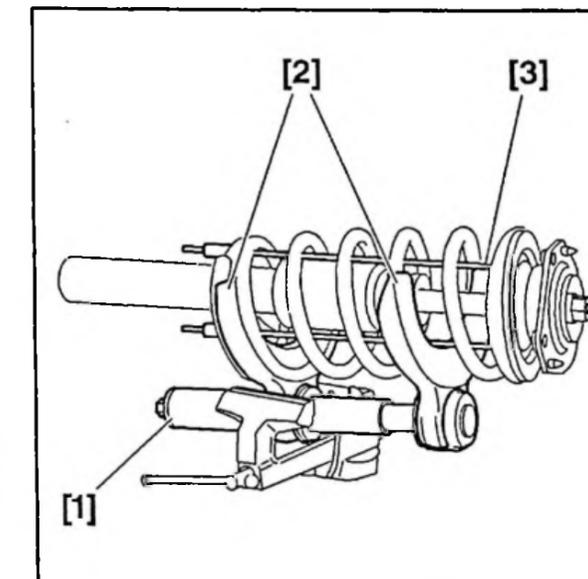


Fig : B3BP10VC

Placer le compresseur [1] équipé de ses coupelles [2C; 2F] dans un étau.

Serrer sur la coupelle fixe.

Comprimer le ressort ; à l'aide de l'outil [1].

Déverrouiller les câbles de maintien [3] en déposant les vis Ø 5 mm.

Déposer les câbles de maintien [3].

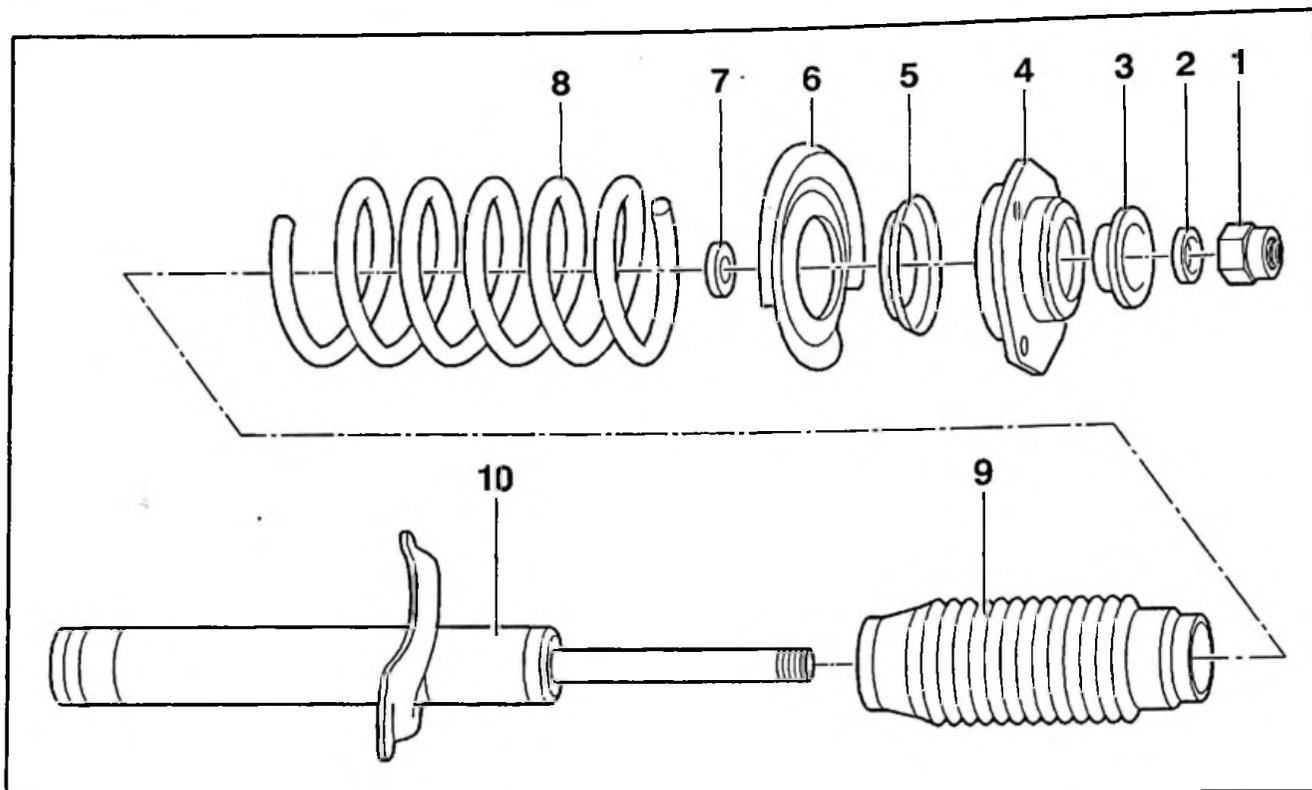


Fig : B3BP10WD

Déposer :

- l'écrou (1)
- la rondelle (2)
- la coupelle (3)
- le support d'amortisseur (4)
- la butée à billes (5)
- la coupelle d'appui (6)
- la rondelle (7)

Décompresser le ressort (8) ; à l'aide de l'outil [1].

Déposer :

- le ressort (8)
- le protecteur de la tige d'amortisseur (9)
- l'amortisseur (10)

### 3 - REPOSE

Reposer :

- l'amortisseur (10)
- le protecteur de la tige d'amortisseur (9)
- le ressort (8)

Comprimer le ressort (8) ; à l'aide de l'outil [1].

Reposer :

- la rondelle (7)
- la coupelle d'appui (6)
- la butée à billes (5)
- le support d'amortisseur (4)
- la coupelle (3)
- la rondelle (2)
- l'écrou (1)

**IMPÉRATIF** : Changer systématiquement l'écrou (1).

Serrer l'écrou (1) à 4,5 m.daN.

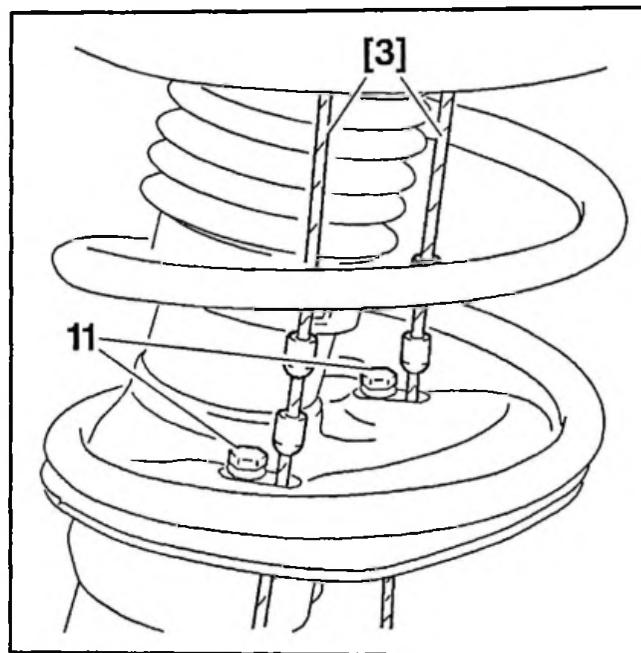


Fig : B3BP109C

Positionner les câbles de maintien [3].

**ATTENTION** : Prendre appui sur le plot inférieur.

Verrouiller à l'aide des vis Ø 5 mm (11).

Décompresser le ressort ; à l'aide de l'outil [1].

**NOTA** : S'assurer du bon positionnement du ressort sur les coupelles inférieure et supérieure.

Déposer les outils [1] et [2].

Reposer l'élément de suspension (voir opération correspondante).

APPLICATION :

**TOUS PAYS**

DIFFUSION :

**TOUS PAYS**

CONCERNE :

VISA « Super E » } ( VD série VG )  
 VISA « L » }  
 VISA « Entreprise » }  
 VISA « GT » } ( VD série VS )

**DIRECTION**

**N° 82 - 24 VD2**

Le 10 Janvier 1983

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **MANUEL DE REPARATION N° MAN 008572**

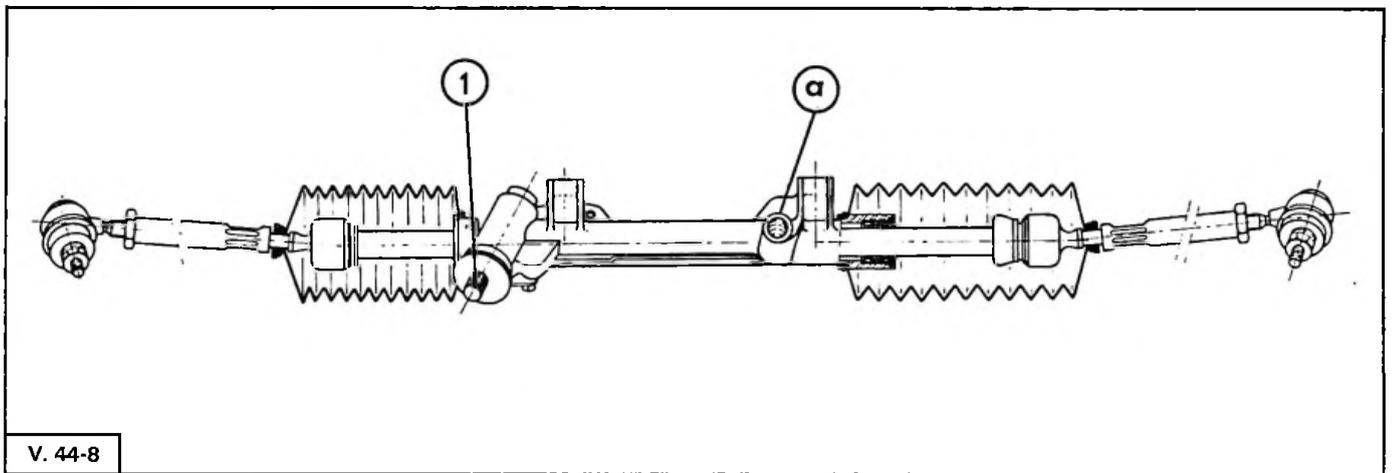
Depuis Septembre 1982 :

N° d'organisation P.R. : 2177 ( VISA GT ),

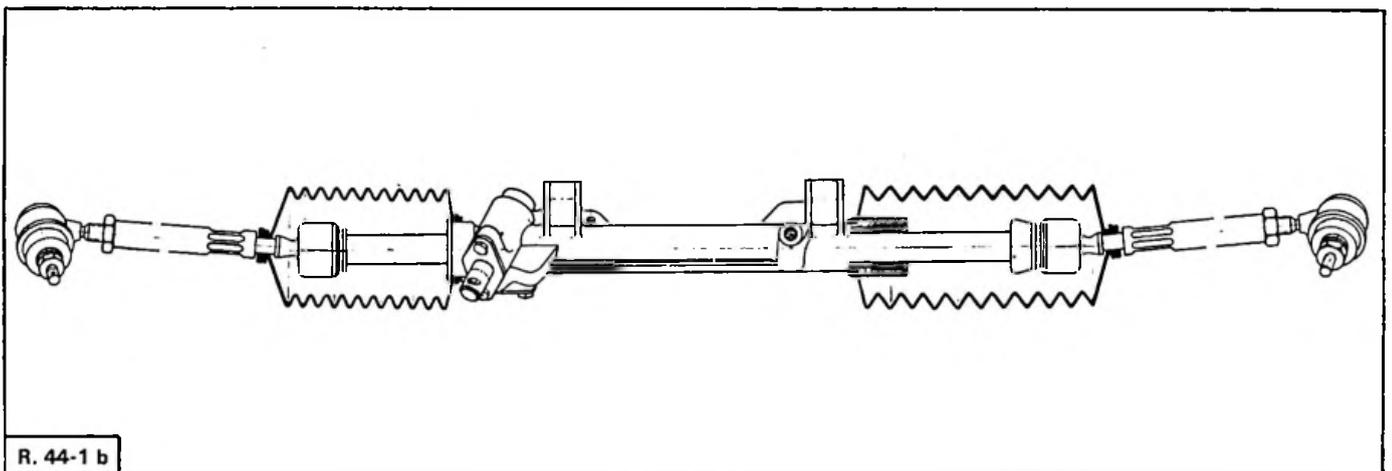
N° d'organisation P.R. : 2139 ( VISA "Super E" et VISA "L" ),

les directions à crémaillère sont modifiées :

- Le pignon de commande ( 1 ) est monté sur roulement à billes étanche et sur cage à aiguilles.
- Le diamètre du taraudage sur le carter, en ( a ) nécessaire à la fixation du renvoi de passage des vitesses est augmenté ( M10 x 1,50 au lieu de M8 x 1 ).



NOUVELLE DIRECTION



ANCIENNE DIRECTION



APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

VISA TOUS TYPES

N° 1

DIFFUSION :

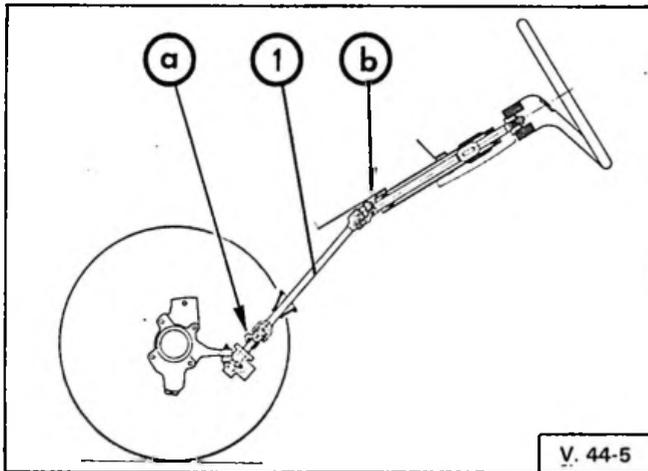
TOUS PAYS

COLONNE DE DIRECTION

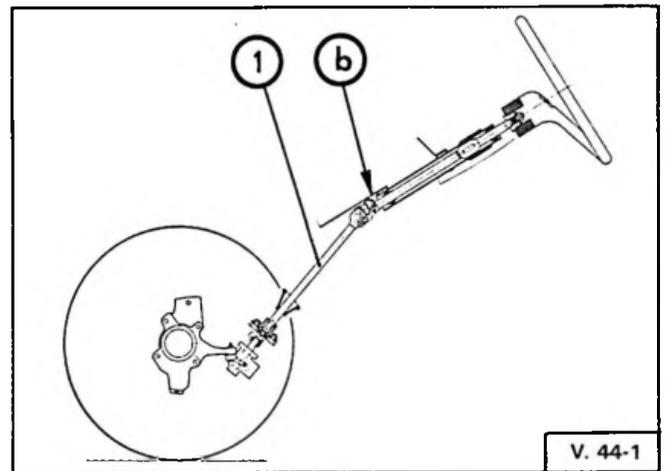
Le 16 Avril 1984

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590

Depuis le N° d'organisation P. R. : 2513 (VD1) et 2517 (VD2), en fonction des usines de fabrication, les colonnes de direction peuvent être modifiées comme suit :



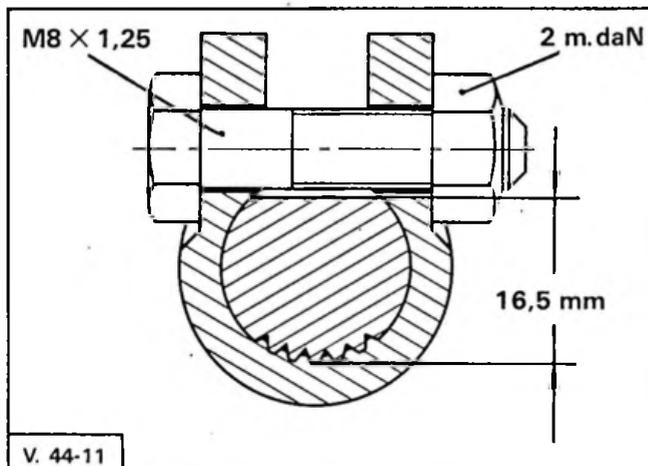
MOTORISATION "bicylindre"



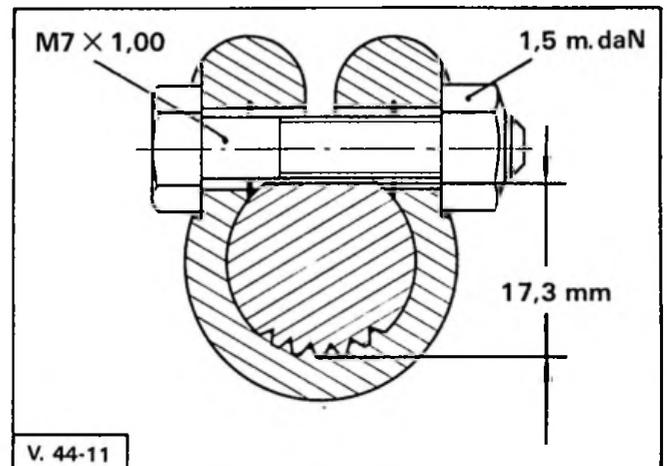
MOTORISATION "quatre cylindres"

### I. MODIFICATIONS

- Nouvel arbre à cardan (1). Mâchoires non repliées en (a) et (b).
- Diamètre des vis d'assemblage augmenté [  $\phi = 8 \text{ mm}$ , au lieu de  $\phi = 7 \text{ mm}$  ].
- Cote sur plat sur axe de volant diminuée pour garantir le passage de la nouvelle vis.



NOUVELLE DISPOSITION



ANCIENNE DISPOSITION ( Rappel )

## II. PIÈCES DE RECHANGE

DESIGNATION DES PIÈCES NOUVELLES	N° P.R.
Colonne de direction avec axe de volant modifié .....	95 600 620
Arbre à cardan D. à G. ( bicylindre ) .....	95 496 445
Arbre à cardan D. à D. ( bicylindre ) repère vert .....	95 496 448
Arbre à cardan ( quatre bicylindres ) .....	95 496 447
Vis HM 8 × 1,25 .....	79 03 001 621
Ecrou M 8 × 1,25 .....	79 03 034 079

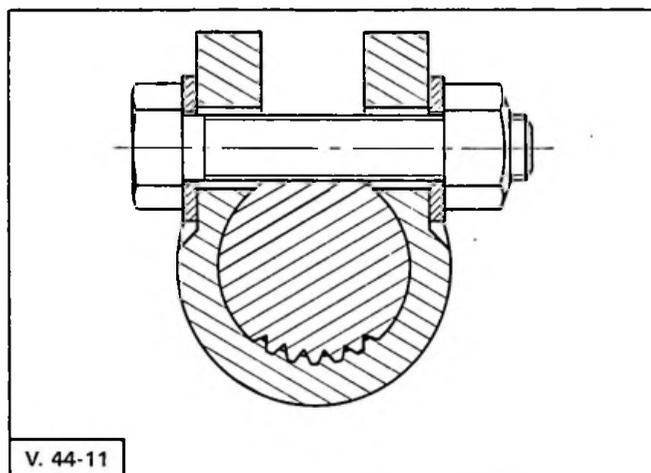
## III. REPARATION

A épuisement des stocks le Département des Pièces de Rechange ne fournira plus que des pièces nouvelles en remplacement des anciennes.

En cas d'accouplement d'un nouvel arbre à cardan à un axe de volant dont la face sur plat ne permet pas le passage de la vis de  $\phi = 8$  mm, assurer la réparation en montant une vis de  $\phi = 7$  mm ( N° P.R. 23 459 519 ).

Interposer sous la tête de celle-ci une rondelle plate,  $\phi$  int. = 7 mm, épaisseur = 1,5 mm, ( N° P.R. 79 03 053 157 ) et une autre rondelle sous l'écrou.

Couple de serrage : 1,5 m.daN.





CITROËN  
DIVISION APRÈS-VENTE  
MÉTHODES TECHNIQUES

# INFO'RAPID

**C15** **10**

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

**CITROËN C 15 TOUS TYPES**

Direction

**N° 2**

Le 25 Janvier 1993

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 108590

1721

« COPIE A MESSIEURS LES AGENTS »

**CONSTATATION** : Direction bruyante lors du braquage (*en stationnement notamment*).

**DIAGNOSTIC** : Mauvais placage du cardan inférieur (2), sur le pignon de crémaillère (1).

**REMÈDE** : Remplacer **impérativement** la vis à cames et l'écrou frein :

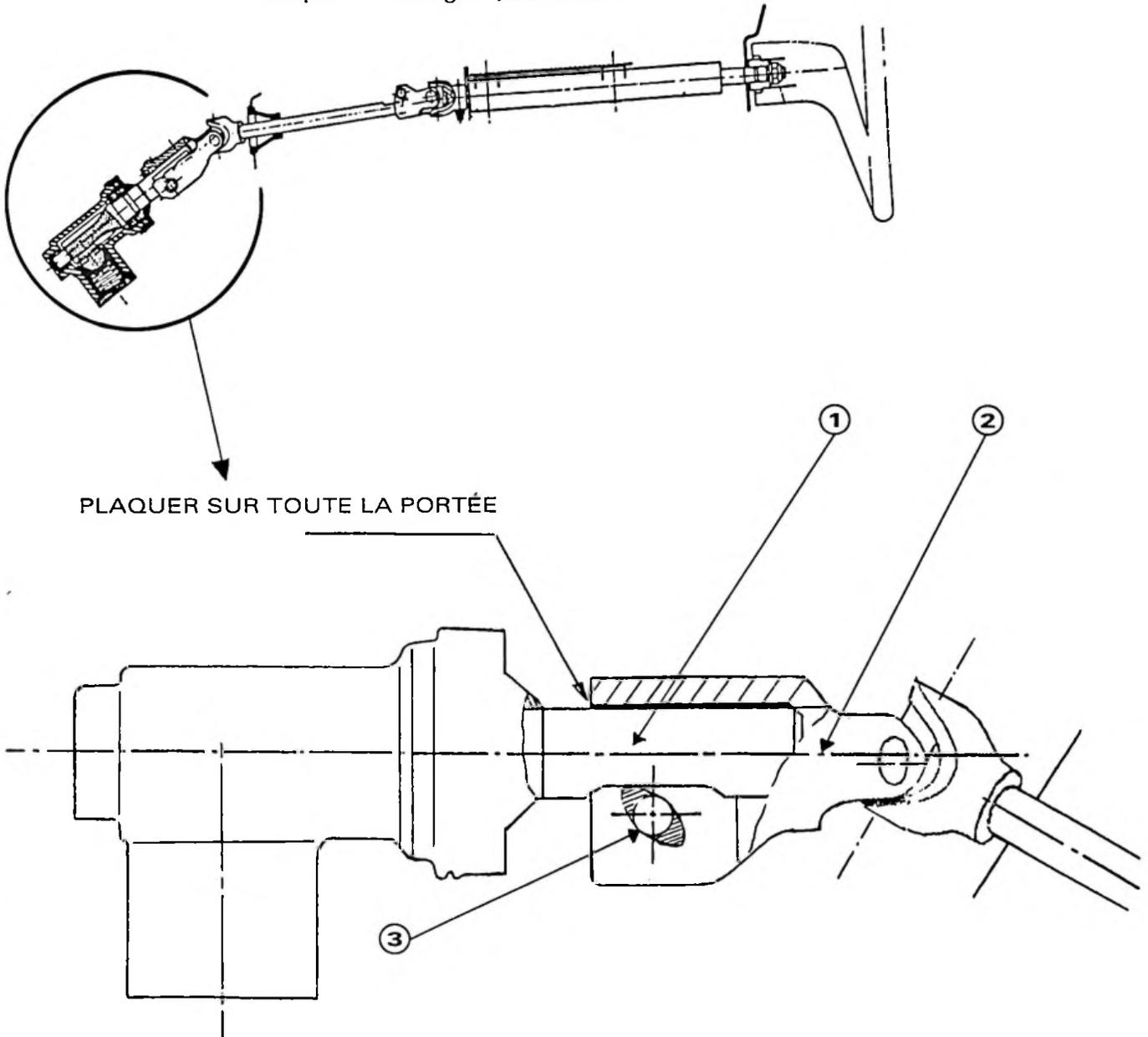
Références PR :

- Vis à cames **91 540 301**

- Ecrou frein **79 032 340 24**.

Positionner la vis à cames (3) pour assurer un bon placage du cadran (2) sur la queue de pignon (1).

Couple de serrage **2,25 mdaN**.



# CITROËN C 15

LE 29 JUILLET 1994

RÉF.

**10** N°3

ABONNEMENT GME

## DIRECTION

- Direction assistée : C 15 Diesel

MAN 108590

○	N°

APPLICATION : TOUS TYPES

DIFFUSION : TOUS PAYS



**AUTOMOBILES CITROËN**  
DIRECTION COMMERCE EUROPE  
DOCUMENTATION APRÈS-VENTE

## CARACTERISTIQUES, IDENTIFICATION : DIRECTION ASSISTEE C15 DIESEL

Depuis décembre 1993, le véhicule C15 Diesel est équipé d'une direction assistée, en option. Type de moteur concerné : XUD7/L.

### 1 - DESCRIPTION

Les principaux éléments constitutifs de la direction assistée sont les suivants :

- crémaillère (1) avec vérin d'assistance (2) monté en parallèle
- valve de commande (3), solidaire du pignon de commande de crémaillère
- pompe (11) de direction assistée (DA)
- réservoir (12)

Cette option impose les modifications suivantes :

- arbre à cames spécifique avec poulie double pour l'entraînement de la pompe D.A. et la pompe à vide
- nouveau parcours du conduit d'entrée d'air au droit du support pompe D.A. et pompe à vide
- colonne de direction spécifique
- nouveau câble d'accélérateur
- déplacement du trou de passage de la colonne de direction dans le tablier
- modification des tapis insonorisants côté moteur et côté habitacle

#### 1.1 - Crémaillère et biellette de direction

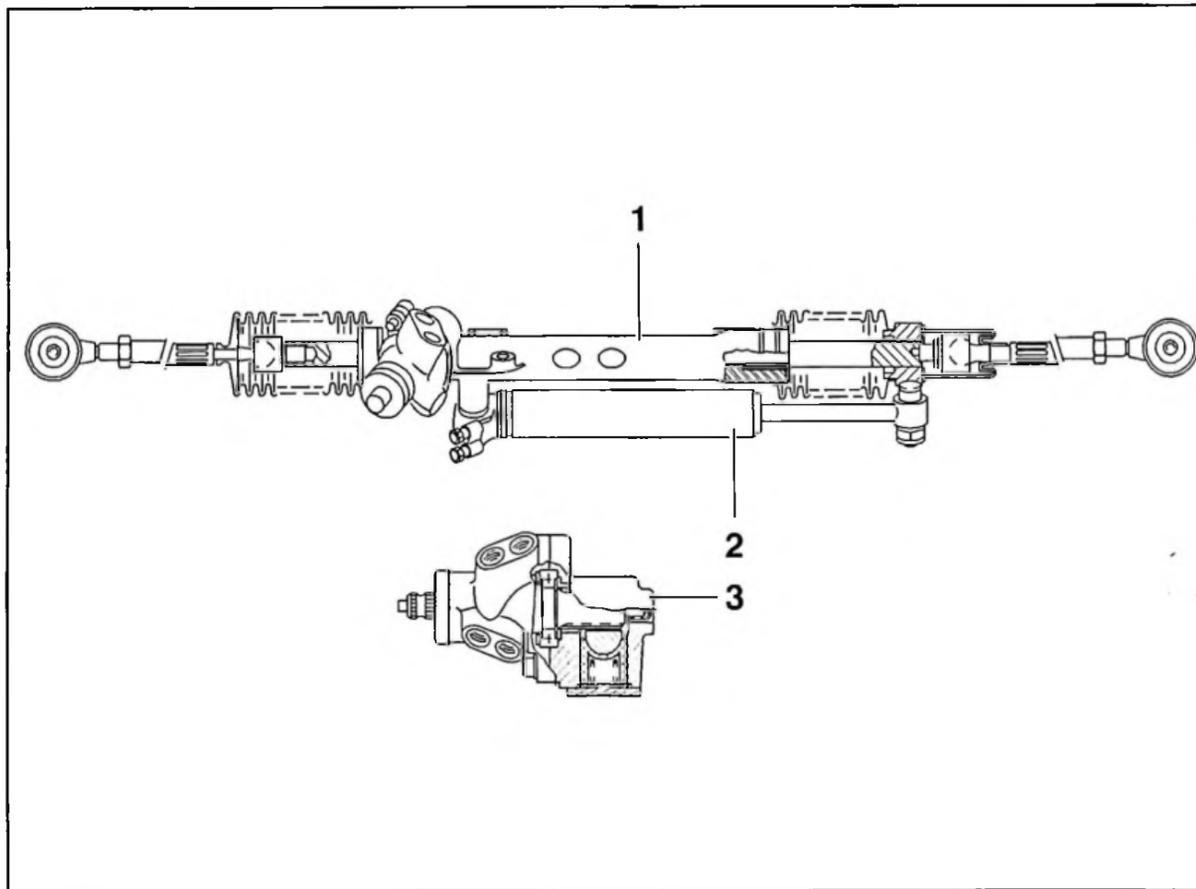


Fig. : B3ER001D

#### 1.2 - Vérin d'assistance (2)

Placé à l'extérieur de la direction, il assure l'assistance du déplacement de crémaillère.

#### 1.3 - Valve de commande (3)

(idem sur CITROËN ZX avec direction assistée.

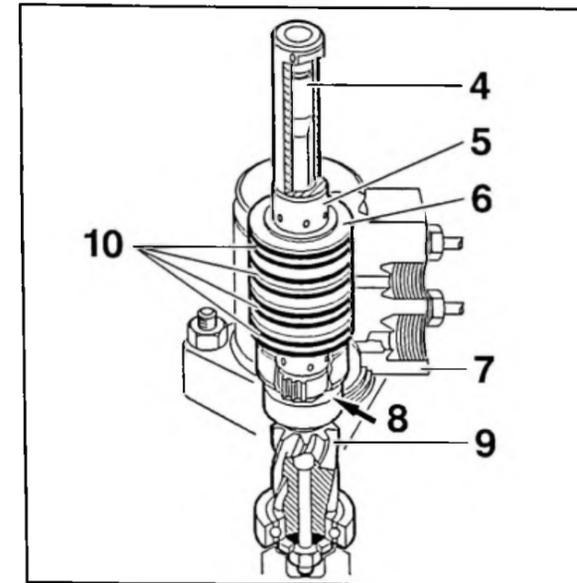


Fig. : B3ER002C

La valve rotative, solidaire du pignon de crémaillère, est l'organe assurant la distribution de l'huile hydraulique en fonction de la manœuvre de direction souhaitée.

Elle est du type 4 voies, à centre ouvert.

La valve est constituée :

- d'un corps (7) recevant les tuyauteries d'alimentation de la pompe et du vérin
- d'un distributeur (6) sur lequel sont usinées des gorges circulaires correspondant aux différents circuits d'alimentation d'huile, isolés entre eux par des joints en téflon (10)
- d'un tiroir rotatif (5) claveté en bout de colonne de direction, comportant des usinages et des perçages permettant la distribution de l'huile
- d'un pignon d'entraînement (9) dans lequel est emmanchée une barre de torsion (4)
- de cannelures de sécurité (8) en bout du tiroir rotatif, assurant la liaison avec le pignon de crémaillère (après rattrapage du jeu de fonctionnement)

La barre de torsion permet d'avoir une assistance proportionnelle à la résistance des roues au sol.

#### 1.4 - Pompe et régulateur de débit (11)

Marque : SAGINAW.T.C.

Type : à palette.

Alimentation : par réservoir en charge.

Débit : 3,4 l/mn au ralenti.

Pression :

- 2 à 3 bars au ralenti
- 28 bars à 3 000 tr/mn (ligne droite)

- 69 bars, roue en butée (ne pas dépasser 10 secondes)

La pompe est entraînée par la poulie double d'arbre à cames.

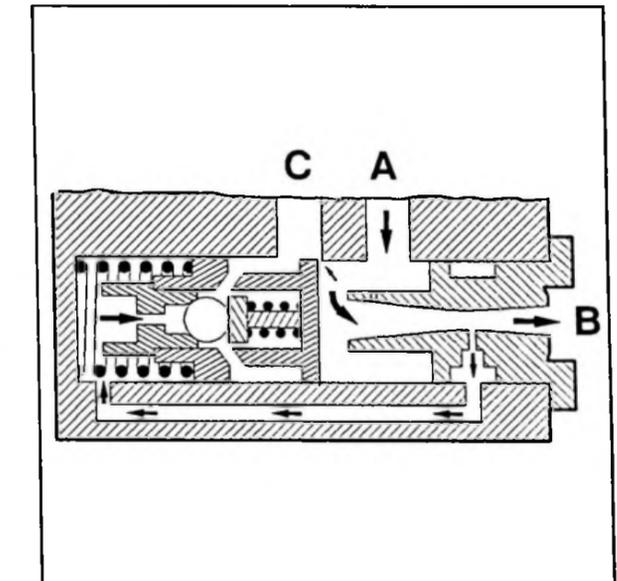


Fig. : B3ER003C

Le régulateur de débit est intégré à la pompe.

Il est composé :

- d'un piston régulateur avec un clapet de surpression
- d'un ressort de rappel de piston
- d'un venturi
- A = arrivée pompe
- B = alimentation valve
- C = recyclage vers pompe

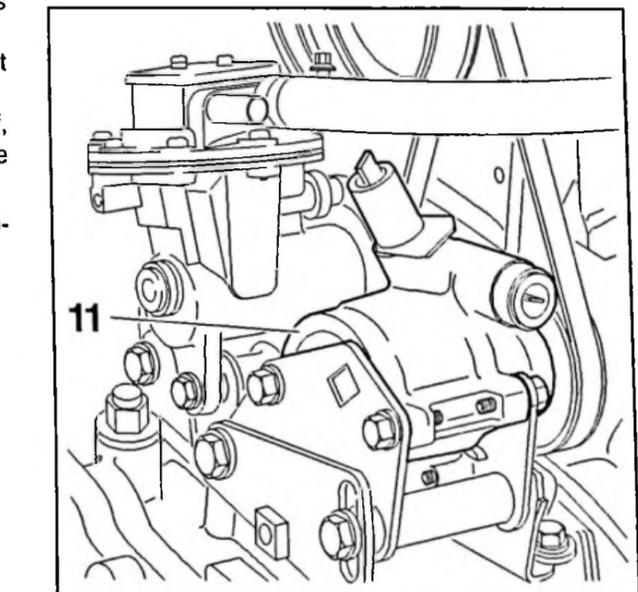


Fig. : B3ER004C

## 1.5 – Réservoir (12)

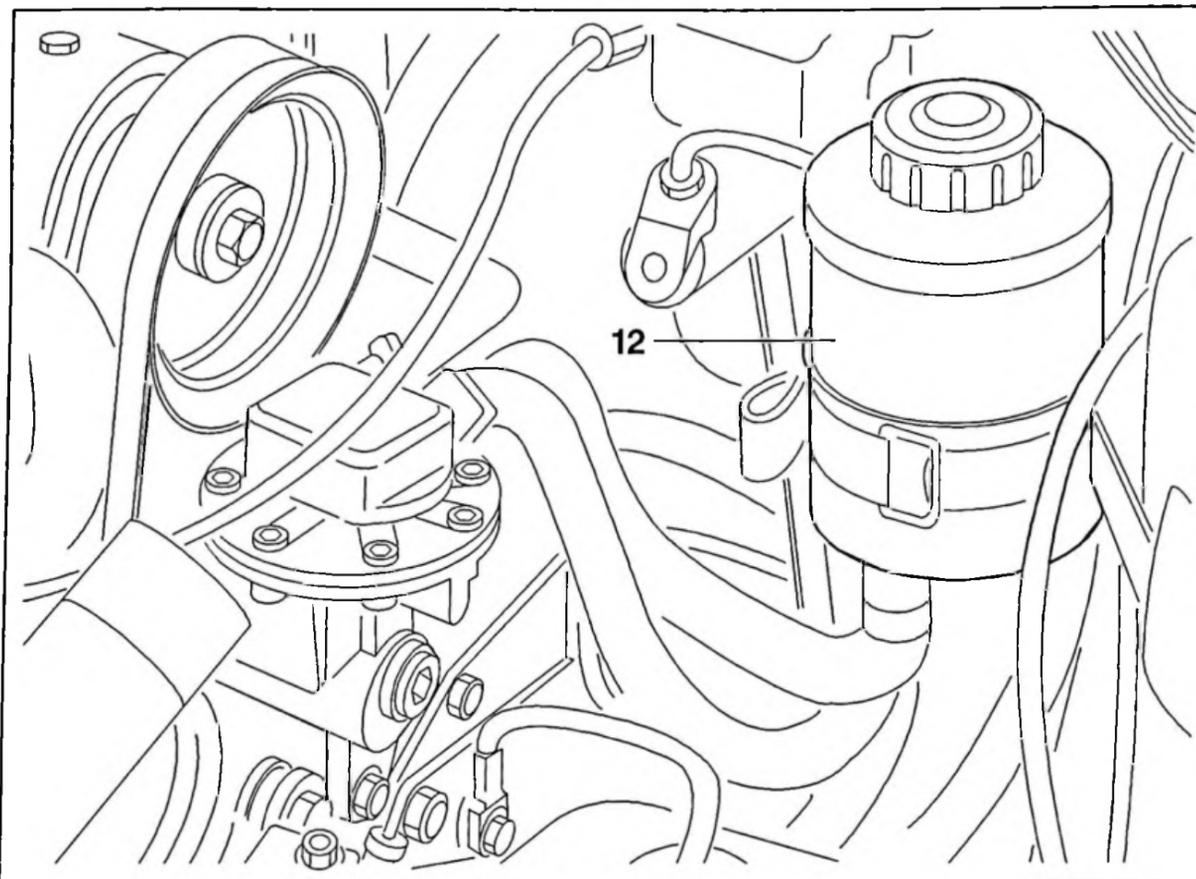


Fig. : B3ER005D

## 1.6 – Refroidissement

Le circuit hydraulique de la direction assistée comporte un tuyau (13) sous la caisse, assurant le refroidissement du liquide D.A.

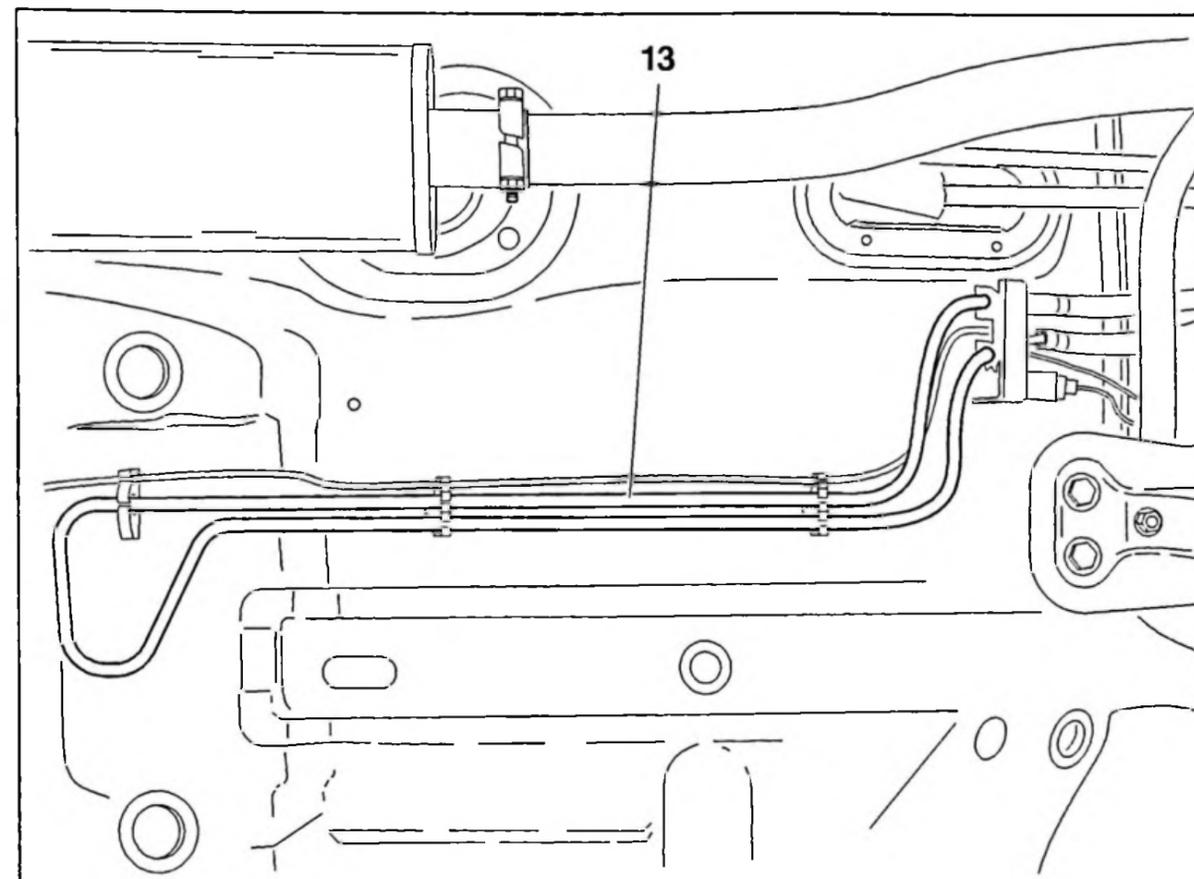


Fig. : B3ER006D

## 2 – CARACTERISTIQUES

MOTORISATION	XUD7
--------------	------

Direction	Mécanique	Assistée
Course crémaillère (mm)	73,5	72
Nombre de dents		
Pignon	6	7
Crémaillère	28	
Rapport de démultiplication	22/1	18,8

Carrossage (nr)	0° 30' ± 30'
Inclinaison de pivot (nr)	8° 50" ± 40'
Chasse (nr)	0° 55" ± 30'
Parallélisme (pincement)	3 mm

Nr : non réglable.

DIRECTION

Couple de serrage (m.daN)	
Fixation crémaillère/berceau	4,7
Fixation contre écrou bielette/crémaillère	5,5
Fixation rotule/bras	3,5
Fixation contre écrou bielette/rotule	4,5

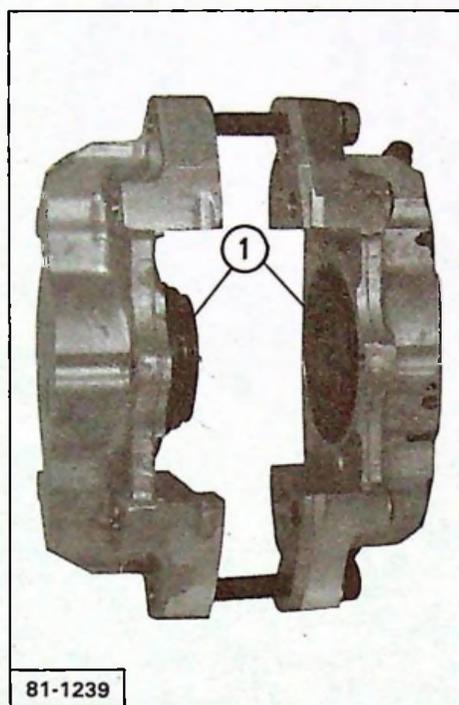
**NOTA :** les valeurs de géométrie de l'essieu avant sont inchangées.

NOTES

**SERVICES A LA CLIENTÈLE  
DÉPARTEMENT TECHNIQUE APRÈS-VENTE**

Note confidentielle  
( Droits de reproduction réservés )

Depuis **Novembre 1981**, ( N° d'organisation P.R. : **1807** ), ces véhicules sont équipés d'étriers de frein avant modifiés.  
L'étanchéité à la poussière de chaque piston est assurée par une membrane caoutchouc **①**.



**MODIFICATIONS :**

Les demi-étriers et les pistons sont usinés pour recevoir la membrane d'étanchéité.  
Les pistons ne sont plus revêtus de téflon.

**RÉPARATION**

A épuisement des stocks, le Département des Pièces de Rechange ne fournira plus que les nouveaux étriers et les nouveaux pistons.  
- Un véhicule peut être équipé de deux étriers de conception différente.  
- Les nouveaux pistons ne peuvent pas se monter dans les anciens étriers.

**PIECES DE RECHANGE**

DESIGNATION DES PIECES NOUVELLES	N° P.R.
Etrier droit complet : .....	95 498 696
Etrier gauche complet : .....	95 498 695
Piston : .....	95 498 693
Membrane d'étanchéité : .....	95 492 959

**NOTE  
TECHNIQUE**

**N° 82-17 VD2**

*Cette Note annule et remplace  
la NT N° 81-17VD2  
du 30 Novembre 1981*

Le 14 Avril 1982

Cette note concerne

L'ATELIER
LE MAGASIN
LA STATION SERVICE

**PAYS INTÉRESSÉS :**

*DIFFUSION :*

**TOUS PAYS**

*APPLICATION :*

**TOUS PAYS**

**VÉHICULES**

VISA II { « L »  
          Super « E »  
          Super « X »

**FREINS**

**Etriers de frein avant**

**CITROËN**SERVICES A LA CLIENTELE  
Département Technique Après-Vente**INFORMATION  
REPARATION****VISA****11**

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

VISA 4 cylindres Tous Types

N° 1

DIFFUSION :

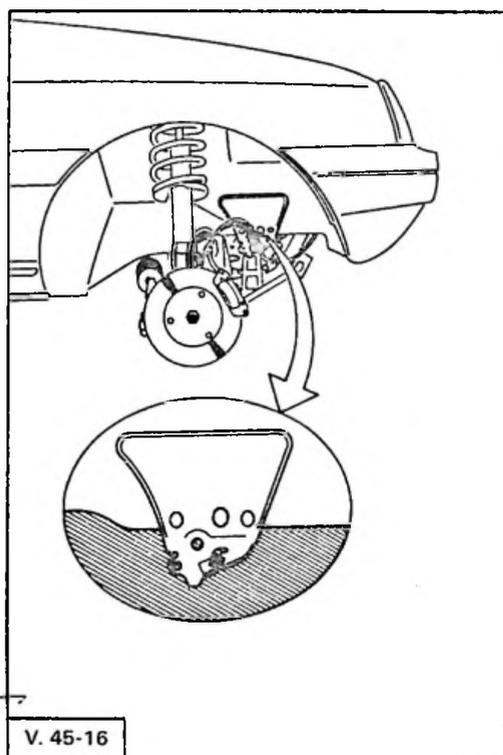
TOUS PAYS

Flexibles de frein

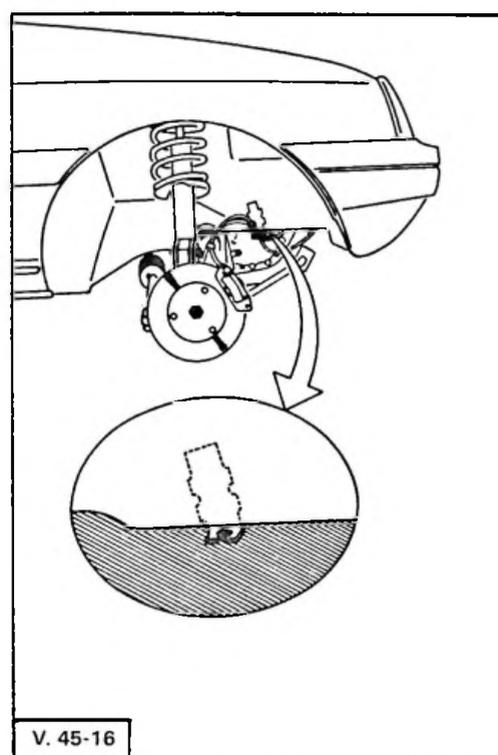
Le 14 Mars 1983

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590

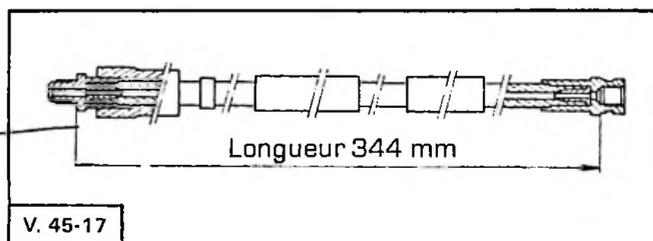
**Rappel :** Il existe deux sortes de flexibles de frein avant droit, suivant que la carrosserie du véhicule est équipée ou non d'une patte support de boîte de vitesses à 5 rapports.

CARROSSERIE AVEC PATTE-SUPPORT  
DE BV à 5 RAPPORTS

V. 45-16

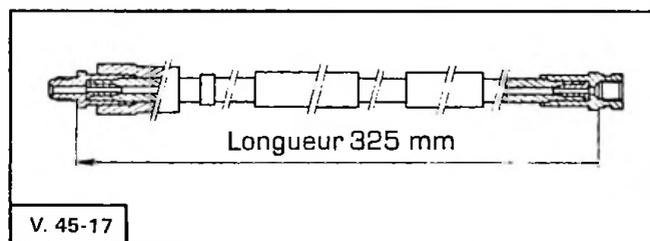
Montage impératif du flexible  
N° P.R. : 91 500 900CARROSSERIE SANS PATTE-SUPPORT  
DE BV à 5 RAPPORTS

V. 45-16

Montage impératif du flexible  
N° P.R. : 75 492 062

V. 45-17

Longueur 344 mm



V. 45-17

Longueur 325 mm

**REPARATION :** Echange d'une carrosserie, d'un véhicule VISA 1124 cm<sup>3</sup> ou 1219 cm<sup>3</sup> équipé d'une boîte de vitesses à 4 rapports :

Le Département des Pièces de Rechange ne fournit plus que la carrosserie VISA équipée d'une patte-support pour boîte de vitesses à 5 rapports. Cela implique, lors d'un échange de carrosserie, le montage impératif du flexible de frein avant droit N° 91 500 900.

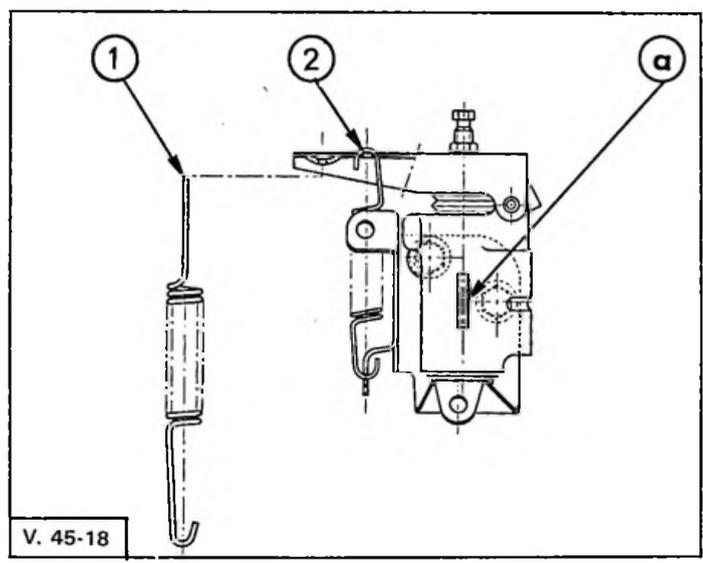
<b>CITROËN</b> SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	<b>NOTE TECHNIQUE</b>	<b>VISA</b> (11)
APPLICATION : <b>TOUS PAYS</b>	CONCERNE : <b>VISA 4 CYLINDRES</b>	<b>N° 2</b>
DIFFUSION : <b>TOUS PAYS</b>	<b>COMPENSATEUR DE FREINAGE          ASSERVI A LA CHARGE</b>	Le 9 Janvier 1984
<i>CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590</i>		

Depuis **Novembre 1983**, les VISA avec freinage assisté sont équipées d'un nouveau compensateur asservi à la charge.

**I. MODIFICATIONS.**

Nouveau compensateur - Evolution du point de coupure - Nouveau tarage du ressort (2).

Identification : Repère peinture *noire* en (a).



Ce nouveau compensateur impose la monte d'un nouveau ressort d'asservissement (1).

VISA GT et dérivés - 8,5 spires - repère peinture bleue  
 VISA 954 cm<sup>3</sup> - VISA 1124 cm<sup>3</sup> - 11 spires - repère peinture jaune } au lieu de 16 spires, sans repère de peinture

**II. PIECES DE RECHANGE.**

DESIGNATION DES PIECES NOUVELLES	NUMEROS P.R.
Compensateur .....	95 594 172
Ressort d'asservissement { VISA GT et dérivés } .....	95 600 382
Ressort d'asservissement { VISA 954 cm <sup>3</sup> - VISA 1124 cm <sup>3</sup> } .....	95 594 175

**III. REPARATION.**

A épuisement des stocks, le Département des Pièces de Rechange fournira le nouveau compensateur en remplacement de l'ancien. Le monter, dans ce cas, avec le nouveau ressort d'asservissement (1) approprié au type du véhicule :

- Ressort N° P.R. 95 600 382 = VISA GT et dérivés.
  - Ressort N° P.R. 95 594 175 = VISA 954 cm<sup>3</sup> - VISA 1124 cm<sup>3</sup> - VISA 1219 cm<sup>3</sup>
- Réglage :** Le réglage du ressort d'asservissement est inchangé. Se référer au Manuel de Réparation N° MAN 008572, Op. VD2. 454-0, page 2, ou aux différentes Notes Techniques traitant cette opération de réglage.

<b>CITROËN</b> SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	SOCIÉTÉ COMMERCIALE CITROËN COURRIER REC. - 8. FEV. <b>INFO'RAPID</b> Succursale de ...	<b>VISA</b> (11)
Responsables des Ateliers  CE - SUCC - FILIALES	CONCERNÉ: . 2 CV - MEHARI - ACADIANE . INA 652 cm <sup>3</sup> et 1124 cm <sup>3</sup> (Tous Types sauf D à Droite) . VISA 650 cm <sup>3</sup> . VISA 11 E (Freinage non assisté)	N° <b>3</b>  Le 3 Février 1984.
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES TECHNIQUES N° MAN 008590		

INCIDENT : A la P.V.N., il est constaté un niveau insuffisant du liquide de frein dans le réservoir.

CAUSE : Suintement du liquide de frein par les manchons caoutchouc de fixation du réservoir sur le maître-cylindre.

REMEDE : Remplacer les manchons caoutchouc d'origine par les manchons réf. P.R. : n° 5.509.368.

APPLICATION :  
**TOUS PAYS**

CONCERNE :  
**VISA GT**  
**MAITRE-CYLINDRE**

**N° 4**

DIFFUSION :  
**TOUS PAYS**

Le 31 Octobre 1984

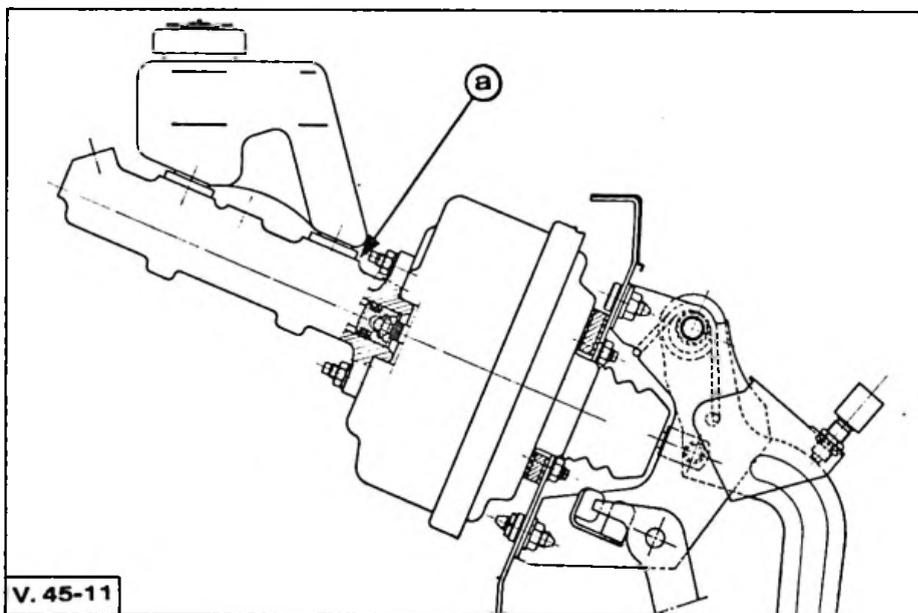
**CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590**

Depuis **septembre 1984 (Numéro d'organisation P.R. : 2858)**, les VISA GT sont équipées du maître-cylindre ( $\varnothing = 20,6$  mm) de la VISA Diesel (en remplacement du maître-cylindre  $\varnothing = 19$  mm).

L'installation de freinage est inchangée.

**1° IDENTIFICATION (Deux possibilités)**

- 1) Corps du maître-cylindre revêtu de peinture noire.
- 2) Repère peinture noire en **(a)**.



**2° PIÈCES DE RECHANGE (Rappel)**

DÉSIGNATION DES PIÈCES NOUVELLES	N° P.R.
Maître-cylindre ( $\varnothing = 20,6$ mm) avec bocal .....	95 496 631

**3° RÉPARATION**

Il est possible d'équiper les anciennes VISA GT (et véhicules dérivés) d'un maître-cylindre  $\varnothing = 20,6$  mm.

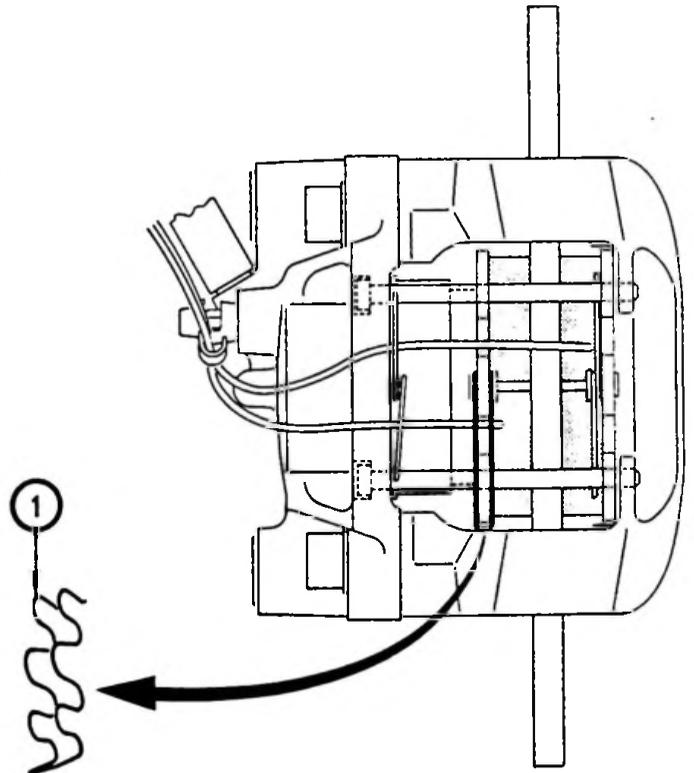
<b>CITROËN</b> SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	Société Commerciale CITROËN COURRIER REÇU LE 14. MAR. 1985	<b>INFO'RAPID</b>	<b>VISA</b> (11)
	Responsables des Ateliers  CE - SUCC - FILIALES	CONCERNE : VISA DIESEL C. 15 DIESEL  Bruit de freinage	N° 5
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590			

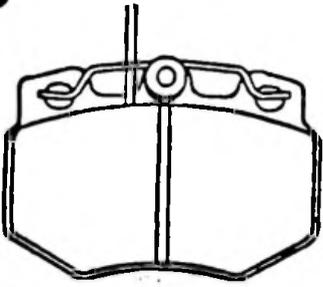
- INCIDENT : Bruit "sourd" lors du freinage en marche AR.
- CAUSE : Basculement des plaquettes dans les étriers de freins AV.
- REMEDE : Monter sur chaque étrier avant, un ressort anti-bruit, disponible au Département des Pièces de Rechange sous la Référence :

ZC 9 864 031 U  
 (conditionnés par 2)

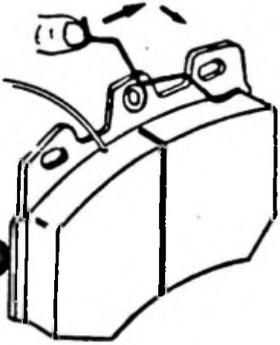
MODE OPERATOIRE :

Sur chaque plaquette intérieure, remplacer le ressort anti-bruit d'origine par le nouveau ressort (1) en le positionnant comme indiqué dans la notice de montage jointe au conditionnement.





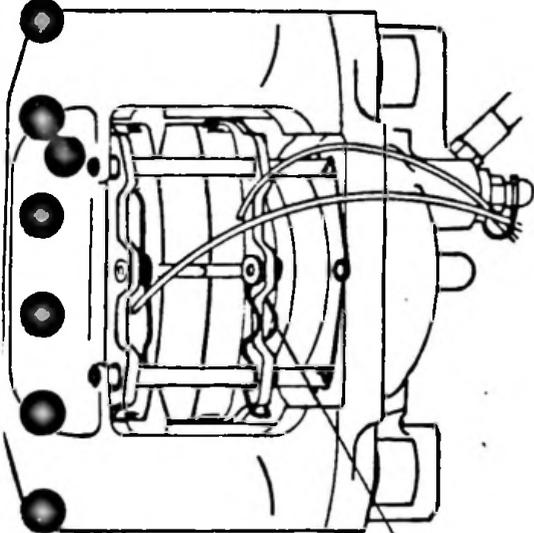
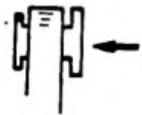
1. Sur chaque étrier, extraire la plaquette intérieure.



2. Oter le ressort comme l'indique la figure.



3. Centrer le rivet de façon à avoir le même espace de part et d'autre entre le support et le rivet.



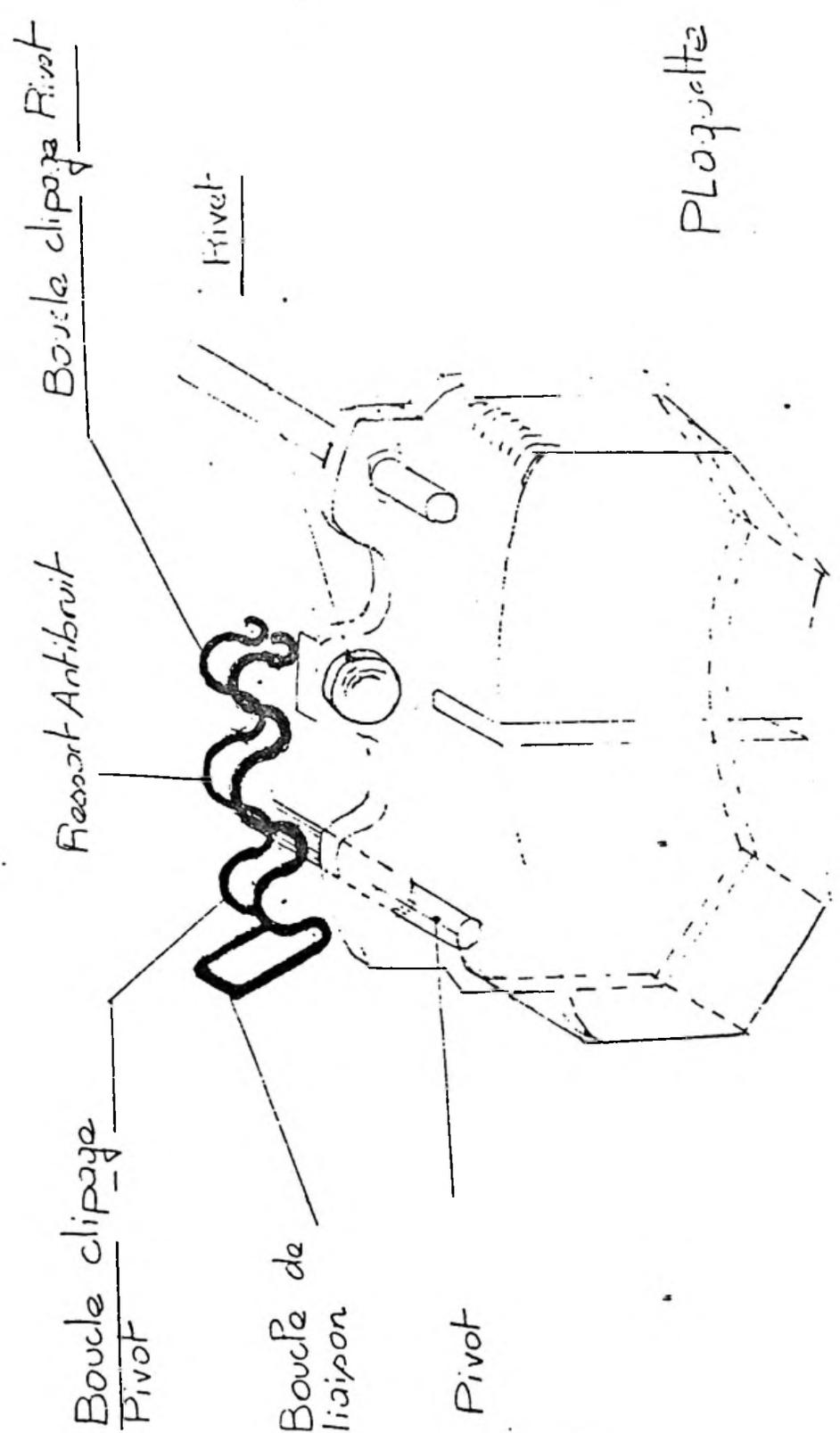
4. Remonter les plaquettes sur les étriers.



5. Accrocher la boucle 1 du ressort R sur le rivet de la plaquette et la boucle 2 sur l'axe inférieur de maintien des plaquettes.

vmm

MONACO RESSORTS A TROIS BOUTONS POUR LA PLAQUETTE INTERIEURE (cote Piston)



Plaquette interieure

→ Sans rotation +  
Disque  
Marche Avant

<b>CITROËN</b> SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	<b>INFO'RAPID</b>	<b>VISA</b> (11)
Responsables des Ateliers  CE - SUCC - FILIALES	CONCERNE: VISA 4 cylindres ESSENCE (sauf GTi) <hr/> C. 15 ESSENCE	N° 6 bis  Le 10 Octobre 1985.
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590		

Société Commerciale  
 COURRIER REÇU  
 14.OCT.1985  
 Succursale de RENNES

Cette Note concerne les véhicules précités, fabriqués depuis le Numéro d'Organisation P.R. 3027.

Nous vous demandons, à la P.V.N., de ne plus appliquer l'INFO'RAPID VISA (11) N° 6 du 9 Juillet 1985.

Il n'est donc plus nécessaire de contrôler qu'une garantie de 6 mm existe entre les flexibles de frein avant et chaque roue.

---

<b>CITROËN</b> SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	Société Commerciale CITROËN COURRIER REÇU 12 JUIL. 1985	<b>INFO'RAPID</b>	<b>VISA</b> (11)
	Succursales CONCERNÉES	VISA 4 CYLINDRES ESSENCE (sauf GTi) C. 15 E	N° 6
Responsables des Ateliers  CE - SUCC - FILIALES	Flexibles de frein Avant CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590		

Lors de la P.V.N., sur les véhicules concernés, nous vous demandons de contrôler qu'il existe une garantie suffisante (6 mm) entre les flexibles de frein avant et chaque roue.

Cette garantie doit être contrôlée, pédale de frein appuyée, roues en ligne droite puis roues braquées à droite et à gauche.

En cas d'absence de garantie, après avoir vérifié leur état, monter correctement les flexibles; pour cela :

- Desserrer le tube métallique d'alimentation.
- Positionner les flexibles sans les vriller sur la patte côté caisse (un liseret de couleur et des inscriptions permettent de s'assurer, à vue, du non-vrillage).
- Resserrer le tube métallique sur le flexible.

Rappels :

- La Note Info'Réparation VISA (11) N° 1 indique le type de flexible à monter lors de l'échange d'une caisse.

Numéros P.R. et identification des flexibles des véhicules SERIE actuelle :

Véhicules	N° P.R.	Longueur
VISA 4 cyl. sauf GTi C. 15 E LNA 2 cylindres	91 500 900	344 mm
VISA 2 cylindres LNA 4 cylindres	75 492 063	325 mm
VISA D C.15 D	91 515 816	325 mm protégé par un ressort
VISA GTi	91 517 813	410 mm

**CITROËN**SERVICES A LA CLIENTELE  
Département Technique Après-Vente**NOTE TECHNIQUE****VISA****11**

APPLICATION :

**TOUS PAYS**

CONCERNE :

**VISA DIESEL  
VISA GTI****N° 7**

DIFFUSION :

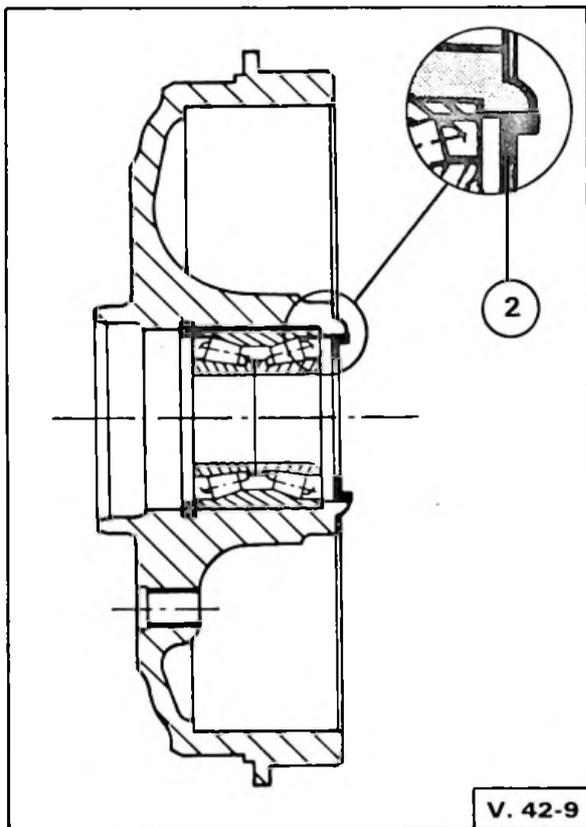
**TOUS PAYS****Tambours de freins arrière**

Le 20 Décembre 1985

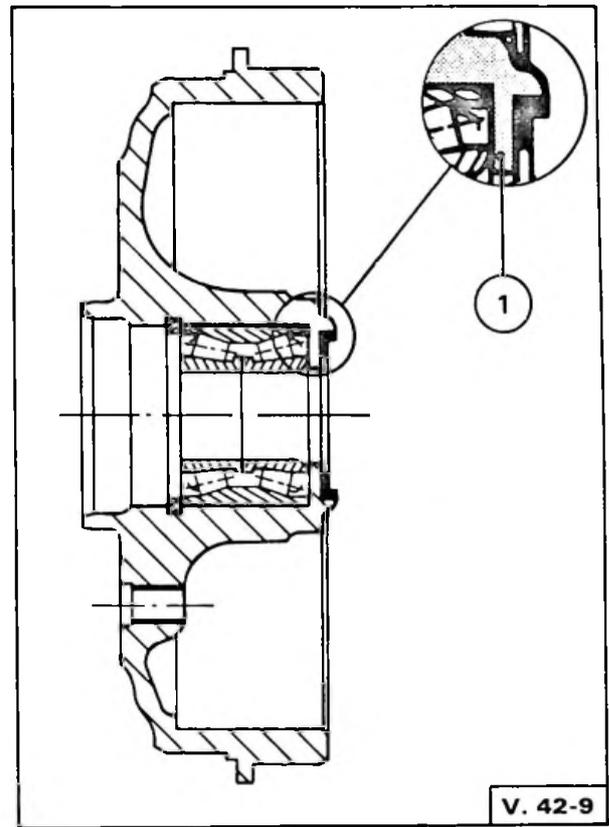
*CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590*

Depuis **Septembre 1985**, N° d'organisation P.R. : **3220**, les VISA Diesel et GTi sont équipés de **nouveaux tambours de freins arrière** permettant l'échange du roulement de moyeu seul (au lieu de l'ensemble tambour et roulement).

- Nouveau tambour : diminution de l'appui (1) du roulement, permettant sa dépose.
- Nouvelle cuvette (2) d'appui du joint : augmentation du  $\varnothing$  extérieur.
- Le roulement, l'anneau d'arrêt, le joint ainsi que toutes les autres caractéristiques du tambour restent inchangés.



NOUVELLE DISPOSITION



ANCIENNE DISPOSITION

**CORRECTIF A LA NOTE TECHNIQUE VISA 11 N° 6****PIECES DE RECHANGE :**Flexible VISA GTi, au lieu de N° P.R. : 91 517 813  
**lire : 91 517 513**



CITROËN  
SERVICES A LA CLIENTÈLE  
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

# INFO'RAPID

# VISA

# 11

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

VISA Diesel

VISA GTi

C.15 Diesel

Bruit de freinage

N° 08

Le 22 MAI 1986

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS :

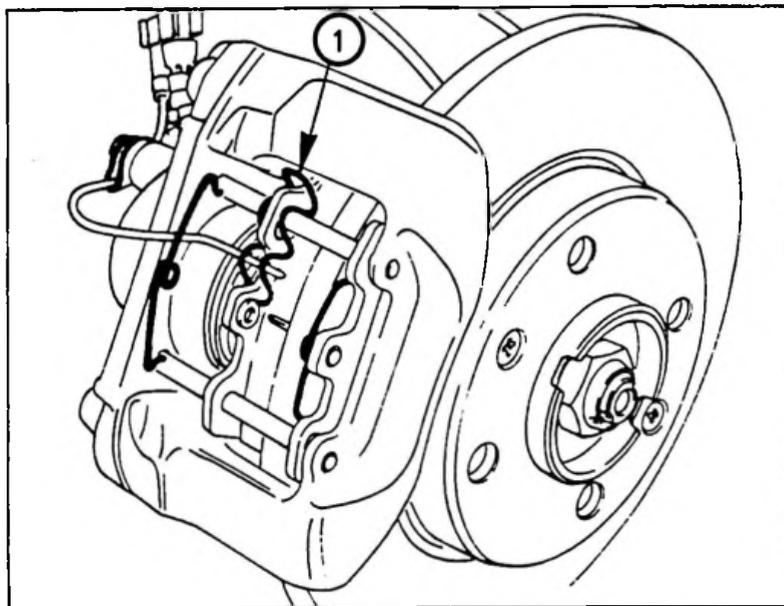
RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590

INCIDENT : Claquement lors du freinage (en marche avant)

CAUSE : Basculement des plaquettes dans les étriers de frein. avant.

REMEDE : Prélever les plaquettes intérieures de chaque étrier de frein avant et les permuter (plaquette étrier gauche passe sur étrier droit et inversement) afin d'obtenir la position suivante du ressort anti-bruit (1) :

- . Sur chaque plaquette intérieure.
- . Dirigé vers le haut.



NOTA : Cette nouvelle disposition est appliquée depuis Avril 1986 (N° d'organisation P.R. : 3444).



CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE  
DIVISION APRES - VENTE  
TECHNIQUE APRES - VENTE**INFO'RAPID****VISA****11**

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

VISA Diesel - VISA GTI  
CONCERNE :C. 15 D.  
C.15 E (E1A - G1A)

Bruit au freinage

**N° 9**

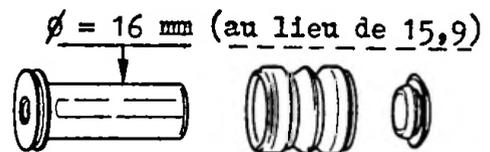
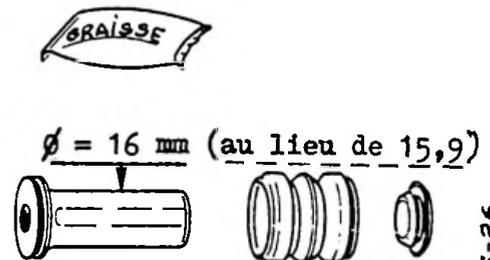
Le 18 Mars 1988

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS :

RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590

Cette note complète l'Info'Rapid VISA (11) N° 8 du 22 Mai 1986.CONSTATATION : Claquement au freinage en marche arrière ou marche avant.DIAGNOSTIC : Jeu aux colonnettes des étriers de freins GIRLING.REMEDE : Monter un ensemble de colonnettes à diamètre augmenté disponible au D.P.R. sous le N° :

95 640 920

1 JEU DE PIECES POUR ETRIER  
GAUCHE1 JEU DE PIECES POUR ETRIER  
DROITMODE OPERATOIRE : - Remplacer uniquement les colonnettes inférieures sur chaque étrier.

- Une Notice de montage est jointe au Kit.

TEMPS DE FACTURATION : 1,70 H.

V45-26



CITROËN  
DIVISION APRÈS - VENTE  
SERVICE TECHNIQUE

# INFO'RAPID

# VISA

11

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

VISA - C.15 T.T.

Purge du circuit de freinage

N° 10

Le 17 Février 1989.

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES TECHNIQUES N° MAN 008590 657

Lors d'une purge du circuit de freinage :

(exemple : après échange d'un maître-cylindre)

- Utiliser impérativement du liquide neuf.
- Effectuer une purge complète du circuit en maintenant un niveau dans le réservoir (voir gamme VD - Di 453 - 0)

NOTA : Le liquide doit répondre à la norme NFR 12640 ou SAE J1703

Ex. : TOTAL S Y

Capacité : 0,4 litre.



CITROËN  
SERVICES APRÈS-VENTE  
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

# NOTE TECHNIQUE

# C 15

# 11

APPLICATION :

**TOUS PAYS**

CONCERNE :

**C 15 DIESEL**

**N° 11**

DIFFUSION :

**TOUS PAYS**

**Freins - Nouvelle pompe à vide**

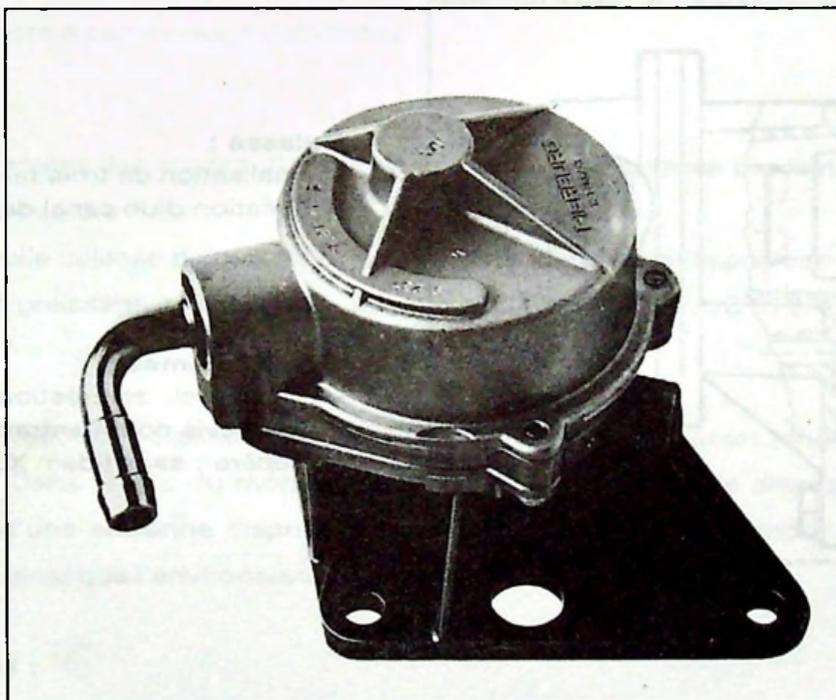
Le 29 Juin 1990

**CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 108590**

918

Depuis **Décembre 1989**, les véhicules C 15 Diesel sont équipés d'une pompe à vide à palettes, à entraînement direct en bout d'arbre à cames, en remplacement de la pompe à membrane à entraînement par courroie.

POMPE A VIDE (PIERBURG) EN BOUT D'ARBRE A CAMES



89 1622

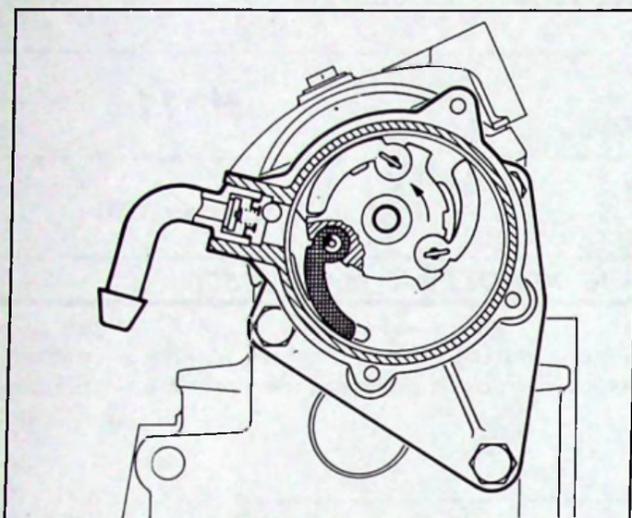
N° moteur de départ de cette évolution :

- Equipement LUCAS DIESEL : 1 CV 67 1138
- Equipement BOSCH : 1 CV 68 1139
- Equipement CONDIESEL : 1 CV 69 1075

## Sommaire :

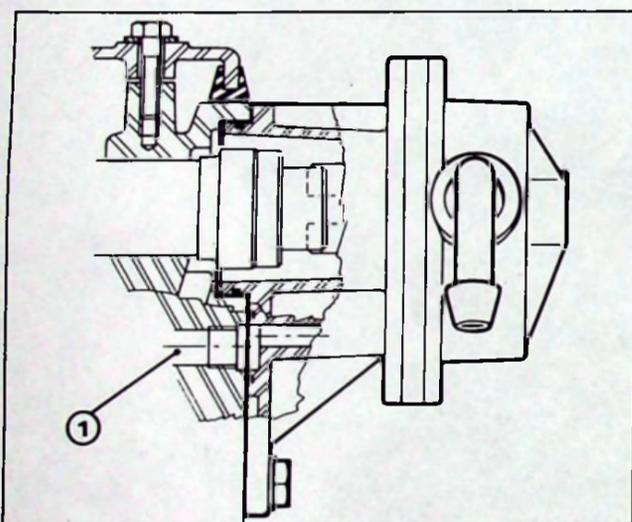
- I - PRESENTATION DE LA POMPE
- II - EVOLUTIONS SUR LE MOTEUR
- III - EVOLUTION DE L'ENVIRONNEMENT
- IV - MAINTENANCE :
  - Pièces de Rechange
  - Intervention Après-Vente.

## I. - PRESENTATION DE LA POMPE



V 45-27

## II. - EVOLUTIONS SUR LE MOTEUR



V 45 27

Pompe à palettes de marque PIERBURG

- Les palettes montées sur ressort sont en matériau composite.
- Graissage de la pompe par le circuit d'huile moteur.
- Clapet de maintien de la dépression en entrée de pompe.
- Clapets d'évacuation, à l'intérieur du corps de pompe.
- Couple de serrage des trois vis de fixation : **2,5 mdaN**.
- Dépression : **0,8 bar (80 hPa) en 30 s** au régime de ralenti.

### Culasse :

- Réalisation de trois taraudages
- Création d'un canal de graissage (1).

### Arbre à cames :

- Raccourci, et création en bout d'une fente tournevis pour l'entraînement de la pompe.
- Repère : sans (idem XUD7 - XUD9).

## III. - EVOLUTION DE L'ENVIRONNEMENT

La monte de cette nouvelle pompe implique les pièces nouvelles suivantes :

- Raccord d'air côté filtre (géométrie) .....	96 042 677
- Raccord d'air côté collecteur .....	96 058 730
- Support de raccord d'air .....	96 049 972
- Tube de liaison pompe à MASTERVAC .....	96 050 902
- Patte de faisceau électrique .....	96 054 796
- Agrafe du flexible compteur .....	95 602 973
- Guide-câble de débrayage (sauf commande sur axe) .....	96 047 767
- Patte d'élingage .....	96 035 379

## IV. - MAINTENANCE

### 1/ PIÈCES DE RECHANGE

DESIGNATION DES PIÈCES NOUVELLES	N° P.R.
Moteur neuf (pompe accolée) .....	95 653 126
Moteur rénové (pompe accolée) .....	en cours
Culasse .....	
Arbre à cames (pompe accolée) .....	96 031 042
Pompe à vide .....	96 089 510
Joint torique du canal Ø 13 (graissage) .....	
Joint torique du corps Ø 46,7 (corps) .....	

**NOTA :** Certaines pièces figurant dans cette note peuvent être en cours d'approvisionnement.

### Arbres à cames :

L'ancien arbre à cames reste disponible.

### Culasse :

- A épuisement des stocks, l'ancienne culasse est remplacée par la nouvelle sans changement de numéro P.R.
- La nouvelle culasse peut donc être utilisée sur l'ancienne disposition ; pour cela obturer le canal de graissage à l'aide du bouchon : 79 03075 093 + LOCTITE, fourni avec la culasse.

### Moteur neuf :

- A épuisement des stocks, l'ancienne disposition (arbre à cames long) sera supprimée.
- NOTA : Dans le cas du montage d'un moteur neuf nouvelle disposition sur un véhicule équipé d'une ancienne disposition, il est nécessaire de demander en outre une pompe accolée ainsi que l'environnement cité ci-contre.

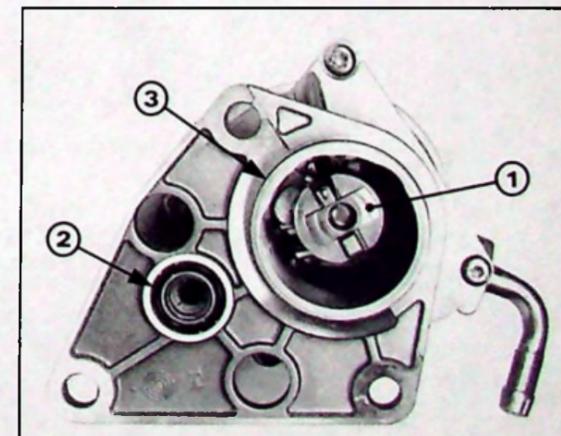
### Moteur rénové :

- Le moteur rénové ancienne disposition reste disponible.
- Création d'un moteur nouvelle disposition.

### 2/ REPARATION

- Aucune remise en état de la pompe à vide n'est prévue.
- A chaque dépose, changer les deux joints toriques (2) et (3).
- Attention à ne pas dégrader le **joint torique (2)** du canal du circuit d'huile lors de la pose d'une pompe.

Pour cela, indexer l'entraînement (1) avant de présenter la pompe en face des 3 points de fixation. Si cela s'avère nécessaire, tourner le moteur en poussant le véhicule vitesse engagée.





CITROËN  
DIVISION APRÈS-VENTE  
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

# NOTE TECHNIQUE

C 15 (11)

APPLICATION :

**TOUS PAYS**

CONCERNE :

**C 15 DIESEL**

**N° 12**

DIFFUSION :

**TOUS PAYS**

**Freins : pompe à vide**

Le 29 Mars 1991

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS RECUEIL DE NOTES : N° MAN 108590

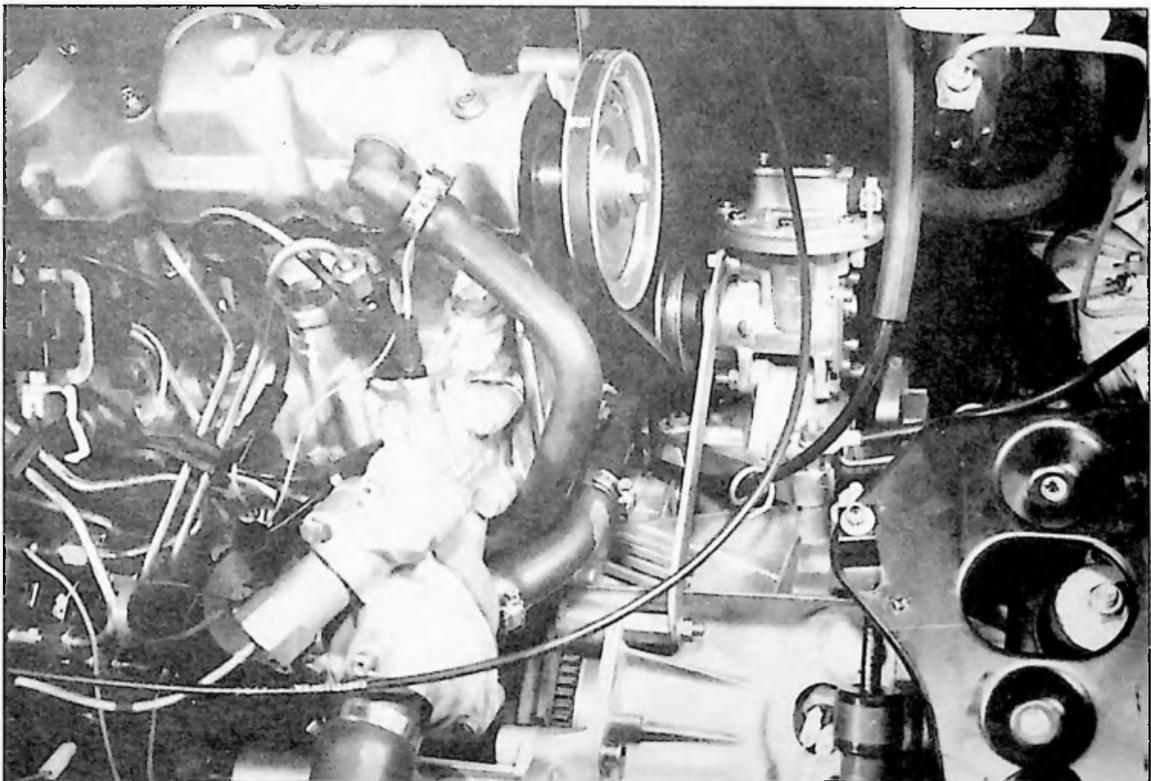
1195

Depuis **Janvier 1991**, la pompe à vide à membrane PIERBURG entraînée par courroie, est reconduite sur véhicules C 15 Diesel tous types, en remplacement de la pompe à vide PIERBURG à palettes, à entraînement direct par l'arbre à cames\*.

Cette disposition réutilise les pièces montées jusqu'en Novembre 1989, sans évolution de leurs références P.R. (notamment retour au moteur équipé de l'arbre à cames "long").

L'amplificateur de freinage est inchangé.

Départ : N° d'Organisation PR : 5170



83-1475

\*Voir Note Technique C 15 (11) du 29 juin 1990.

## ● PRÉSENTATION DE LA DISPOSITION "POMPE A VIDE A MEMBRANE" :

La pompe à vide PIERBURG à membrane, montée sur les véhicules C 15 Diesel à partir de Janvier 1991, est identique à celle équipant ces véhicules jusqu'en Novembre 1989, dans le même environnement :

- Pompe à vide PIERBURG à membrane réf. PR : 93 502 621, implantée sur le carter d'embrayage et entraînée par courroie.
  - graissage (rappel) : 40 cm<sup>3</sup> d'huile SAE 10 W 30
  - entretien : néant
- Moteur neuf, réf. P.R. : 95 619 559 (arbre à cames "long")
- Moteur rénové, réf. P.R. : 95 619 560 (arbre à cames "long")
- Arbre à cames "long", réf. P.R. : 93 510 179
- Poulie d'arbre à cames, réf. P.R. : 93 501 493
- Poulie de pompe à vide, réf. P.R. : 93 010 428
- Courroie d'entraînement, réf. P.R. : 95 496 894
- Support pompe à vide, réf. P.R. : 95 595 195
- Tirant de pompe à vide, réf. P.R. : 95 595 194
- Raccord amplificateur – pompe à vide, réf. P.R. : 95 584 586
- Raccord pompe à vide – tubulure d'admission, réf. P.R. : 95 595 203.

## ● RÉPARATION :

Le moteur neuf de la disposition "pompe à vide à palettes" reste disponible au Département des Pièces de Rechange (95 653 126).

- Les pièces constitutives de la disposition "pompe à vide à palettes" restent disponibles au Département des Pièces de Rechange.
- La culasse, sans changement de référence, reste commune aux deux dispositions (canal de graissage à obturer par le bouchon 79 03 075 105, si la pompe à vide est à membrane).

 <b>CITROËN</b> DIVISION APRES VENTE QUALITE VEHICULES	<b>INFO'RAPID</b>	<b>C.15</b> (11)
<i>Resonsables des Ateliers</i>  CE - SUCC - FILIALES - AGENTS	Concerne:  <b>CITROEN C.15 TOUS TYPES</b>	<b>N° 13</b>  LE 8 NOVEMBRE 1993
Ce document est à classer dans : <b>RECUEIL DE NOTES N° MAN 108950</b>		1834

Les véhicules **C.15** sont équipés d'un circuit de freinage particulièrement performant.

Cependant, un entretien adapté, est impératif pour assurer la longévité du système de freinage, à savoir :

- ① Vidange du circuit de freinage tous les 40 000 km ou tous les 2 ans.
- ② Utilisation impérative du liquide de frein distribué par les pièces de Rechange **CITROEN**, qui seul assure une protection anti corrosion interne suffisante.

Le liquide à utiliser **IMPERATIVEMENT** est disponible aux **Pièces de Rechange** sous les références :

Ref. 9979 03	Conditionnement 0,5 l
Ref. 9979 04	Conditionnement 1 l

# CITROËN C 15

LE 29 JUILLET 1994

RÉF.

11

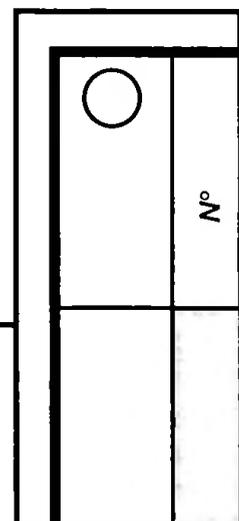
N°14

ABONNEMENT GME

## FREINAGE

- Evolution : Pompe à vide

MAN 108590



**AUTOMOBILES CITROËN**  
DIRECTION COMMERCE EUROPE  
DOCUMENTATION APRÈS-VENTE

## EVOLUTION : POMPE A VIDE

Depuis décembre 1993, le véhicule C15 Diesel direction assistée est équipé d'une pompe à vide PIERBURG à membrane (1).

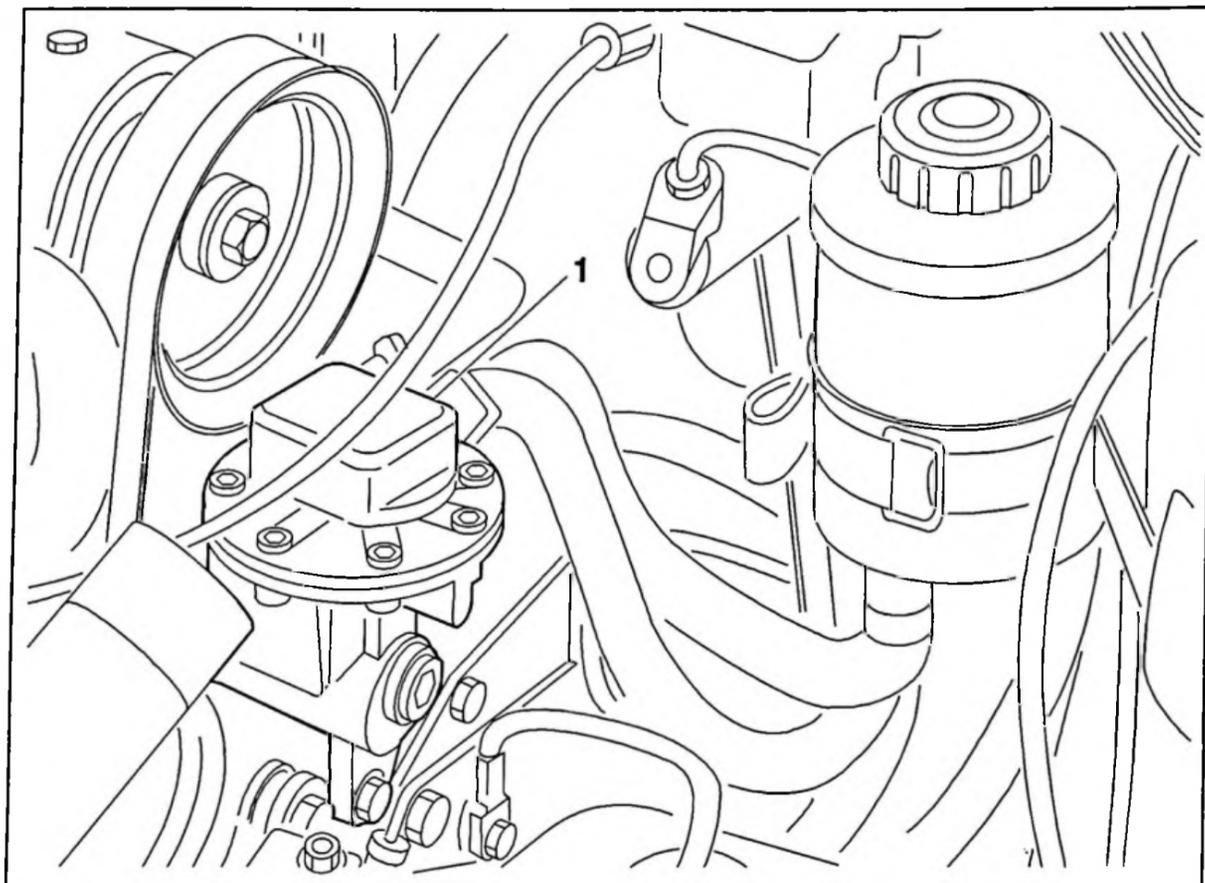


Fig. : B3FR001D

### 1 - PRESENTATION

Cette nouvelle pompe (1) est entraînée par la poulie double de l'arbre à cames.

Elle est fixée sur un support (3) portant également la pompe de direction assistée (en option depuis décembre 1993).

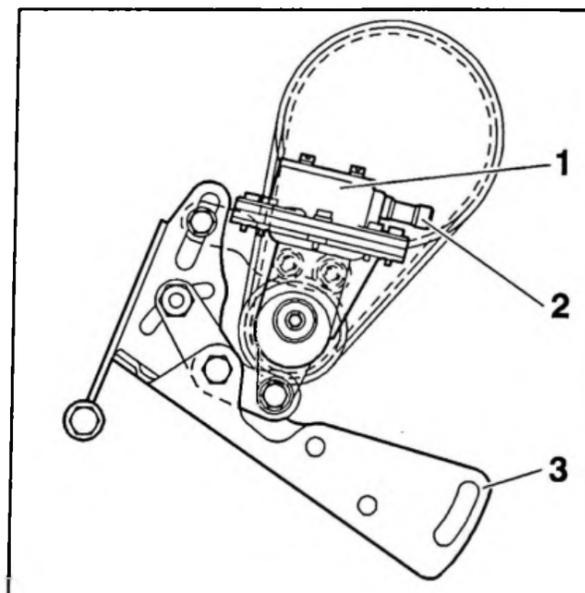


Fig. : B3FR002C

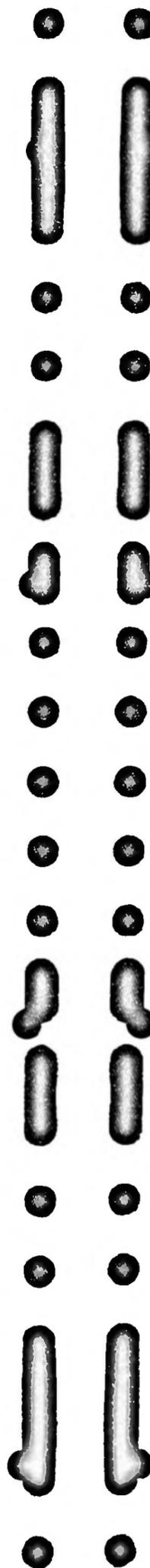
Pompe à vide à membrane, réf. PR : 4565 17.

### 3 - REPARATION

Lors du montage, respecter l'orientation des piquages (2) du couvercle.

### 2 - INTERCHANGEABILITE

Cette pompe (1) est spécifique C15 direction assistée. Elle ne peut être montée sur un C15 direction mécanique.



# CITROËN C 15

JANVIER 1999

OPR : 7669 →

11

N° C 15 - 1



## FREINAGE

- EVOLUTION : CABLE DE FREIN DE PARKING

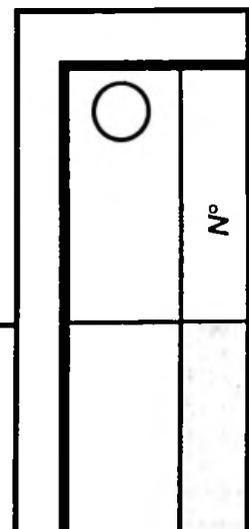
MAN 108590

"Les informations techniques contenues dans la présente documentation sont destinées exclusivement aux professionnels de la réparation automobile. Dans certains cas, ces informations peuvent concerner la sécurité des véhicules. Elles seront utilisées par les réparateurs automobiles auxquels elles sont destinées, sous leur entière responsabilité, à l'exclusion de celle du Constructeur".

"Les informations techniques figurant dans cette brochure peuvent faire l'objet de mises à jour en fonction de l'évolution des caractéristiques des modèles de chaque gamme. Nous invitons les réparateurs automobiles à se mettre en rapport périodiquement avec le réseau du Constructeur, pour s'informer et se procurer les mises à jour nécessaires".



**AUTOMOBILES CITROËN**  
DIRECTION EXPORT EUROPE  
DOCUMENTATION APRES VENTE



## EVOLUTION : CÂBLE DE FREIN DE PARKING

Application depuis le numéro d'OPR : 7669.

## 1 – DESCRIPTION

Le câble de frein de parking est plus court, et son parcours est modifié.

## 1.1 – Ancienne disposition

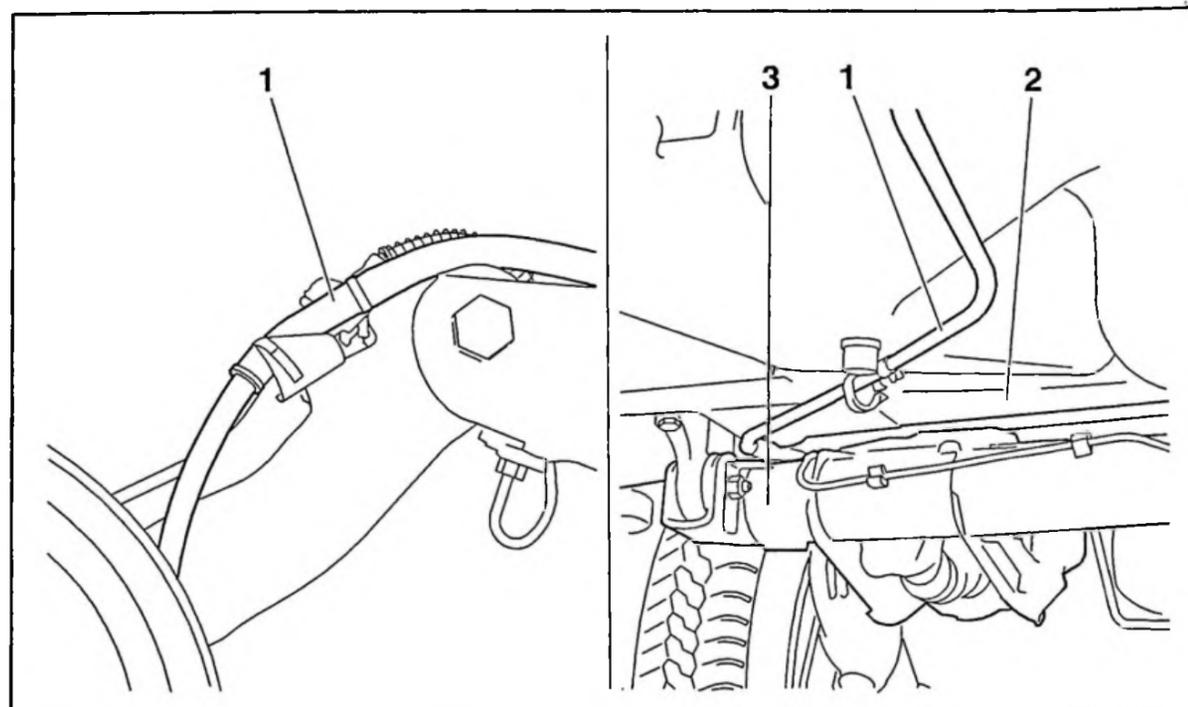


Fig : B3BP13ND

Le câble de frein de parking (1) passe entre la caisse (2) et la traverse (3).

## 1.2 – Nouvelle disposition

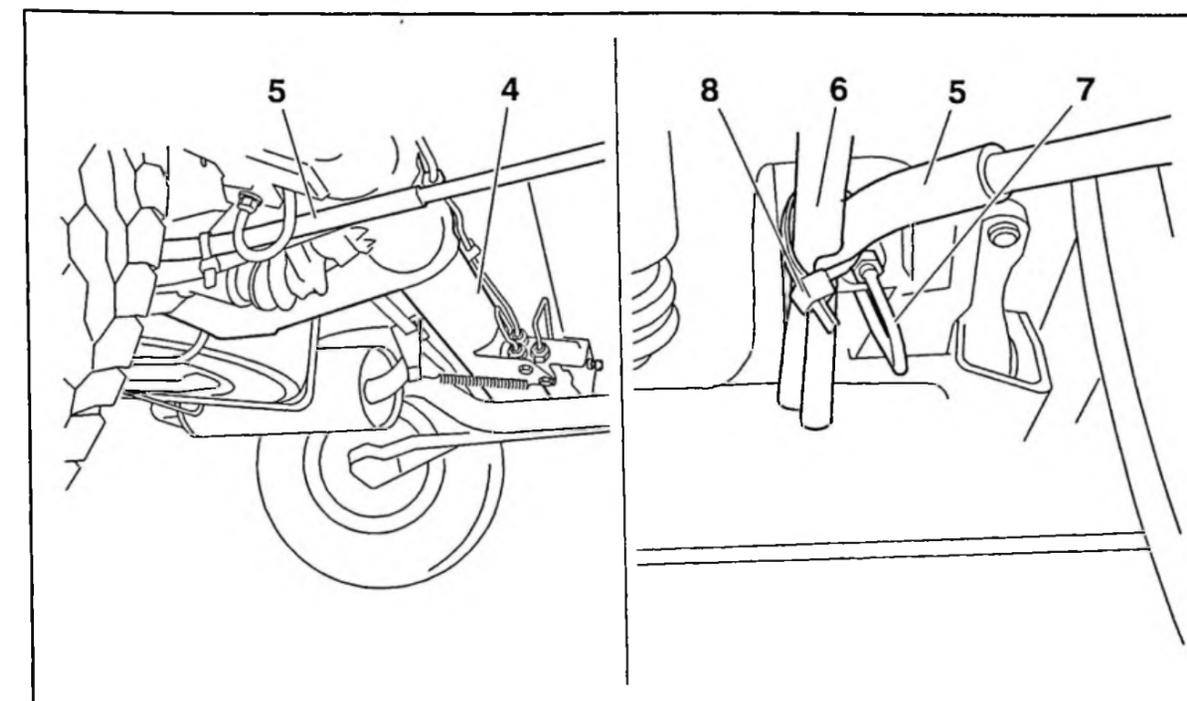


Fig : B3BP13PD

Le câble de frein de parking (5) passe sous la traverse (4).

Le câble de frein de parking (5) est fixé sur une patte (6) par un collier plastique (8).

## 2 – REPARATION

**NOTA** : Seules les nouvelles pièces sont disponibles au service des Pièces de Rechange.

Opérations à effectuer :

- poser le câble de frein de parking (5)
- poser le collier (8) (serrer modérément)

**ATTENTION** : Le câble de frein de parking (5) doit pouvoir coulisser dans le collier (8) lors des débattements du bras de suspension.

**IMPERATIF** : Respecter un espace de 10 mm entre le câble de frein (5) et le tube de frein (7) (si nécessaire, déformer le tube avec précaution).

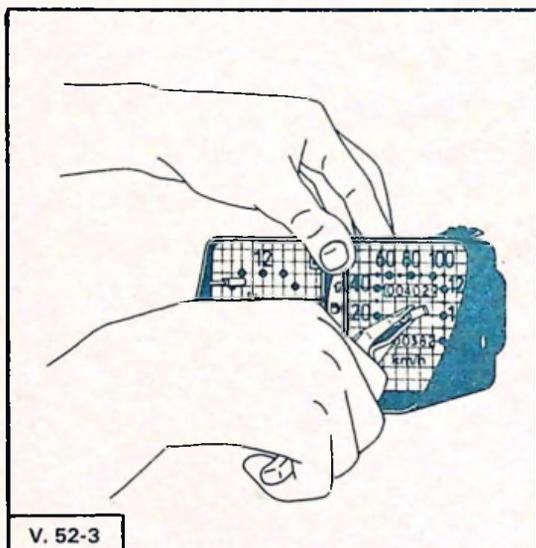
<b>CITROËN</b> SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	<b>INFORMATION REPARATION</b>	<b>VISA</b>
APPLICATION : <b>TOUS PAYS</b>	CONCERNE : <b>VISA TOUS TYPES</b> sauf "CHRONO" <b>COMPTEUR DE VITESSE</b>	<b>N° 82-07 VD2</b>
DIFFUSION : <b>TOUS PAYS</b>	Blocage du compteur de vitesse	Le 11 Octobre 1982
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : <b>MANUEL DE REPARATION N° MAN 008572</b>		

INCIDENT : Blocage du compteur de vitesse.

CAUSE : Déformation de l'aiguille en "plastique" sur compteur VEGLIA — 3/82.

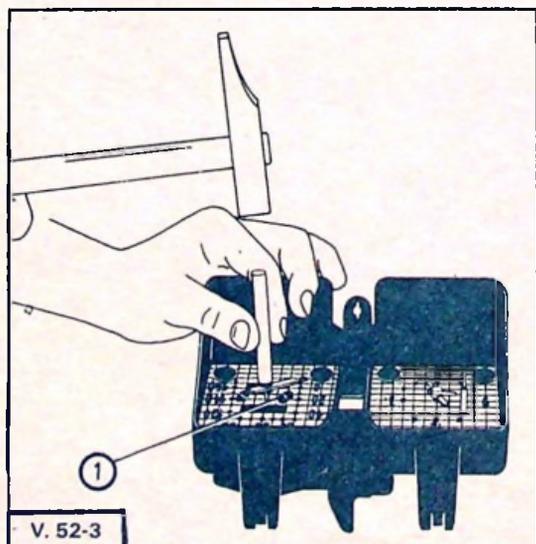
REMEDE : Remplacement de l'aiguille de compteur par une aiguille métallique N° P.R.: ZC 9 865 929 U.

**DEMONTAGE**



Déposer le bloc compteur.  
 Dégrafer le support de compteur du boîtier.  
 Déposer l'aiguille du compteur de vitesse à l'aide d'une paire de pinces plates.  
**Attention à ne pas vriller l'axe du compteur.**

**MONTAGE**



Présenter la nouvelle aiguille sur l'axe du compteur, de façon qu'elle indique "0 km/h".  
 Enfoncer l'aiguille sur l'axe par pression du doigt.  
 Terminer, si nécessaire, à l'aide d'un petit jet et d'un marteau.

**IMPORTANT** - Laisser une garde d'environ 1 mm entre la vis ( 1 ) et l'aiguille.

Agrafer le support de compteur dans le boîtier.

Poser le bloc compteur.

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

VISA DIESEL

Fonction mini d'huile.

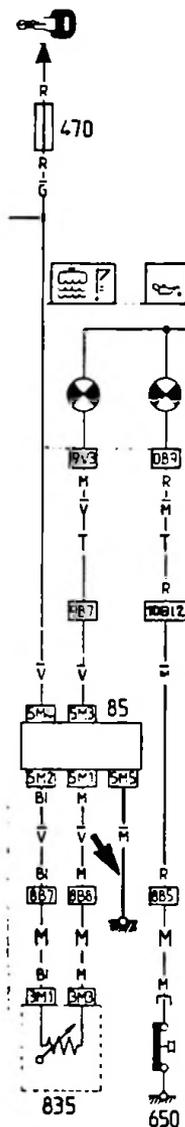
N° 2

Le, 20 Décembre 1984.

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590

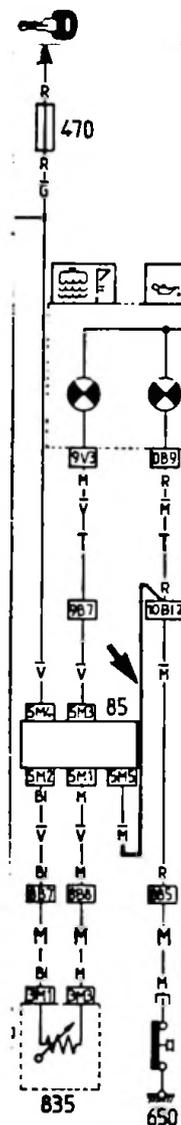
INCIDENTS : Allumage intempestif du voyant de mini d'huile.

REMEDE : Modifier le branchement électrique du boîtier mini d'huile.



BRANCHEMENT D'ORIGINE

Fil de masse du boîtier mini d'huile.  
 (voie N° 5) branché à la masse.



BRANCHEMENT MODIFIE

Fil de masse du boîtier mini d'huile  
 (voie N° 5) branché sur le fil du  
 mano-contact de pression d'huile moteur.

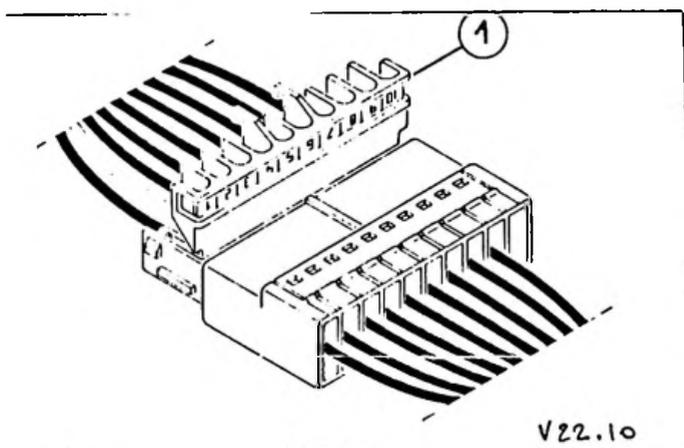
MODE OPERATOIRE :

- . Se procurer au Département des Pièces de Rechange un clip N° 7903097318.
- . Déconnecter le câble négatif de la batterie.
- . Déposer la tablette gauche sous tableau de bord.

Boftier mini d'huile :

- . Couper le fil marron (voie N° 5) à 20 cm environ du connecteur.

Connecteur (10 voies) repère bleu :



- . Ouvrir le peigne (1).
- . Sortir le clip à l'aide d'un tournevis (voie N° 2) fil marron, repère rouge.
- . Couper le clip.
- . Sertir le fil avec celui du boftier mini d'huile(clip N°P.R.7903097318).
- . Remettre en position (voie N° 2).
- . Fermer le peigne.

- . Poser la tablette gauche sous le tableau de bord.
- . Connecter le câble négatif de la batterie.
- . Contrôler le bon fonctionnement :

a) A la mise du contact : Allumage du voyant (allumage fixe).

b) Après quatre secondes environ : Extinction du voyant si le niveau d'huile est correct ou clignotement du voyant si le niveau d'huile est incorrect.

Dès que le moteur fonctionne et que la pression d'huile est établie, le voyant s'éteint s'il clignotait.

<b>CITROËN</b> SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente Succursale de RENNES	SOCIÉTÉ COMMERCIALE C.I.T. COURRIER REÇU 21. MAR. 1985	<b>INFO'RAPID</b>	<b>VISA</b> (12)
	CONCEERNE: VISA T.T. AM 85 sauf VISA GTi <hr/> Lave-glace avant		
Responsables des Ateliers  CE - SUCC - FILIALES			N° 3  Le, 19 Mars 1985.
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590			

CONCERNE : VISA TT AM 85 (sauf VISA GTi) jusqu'au N° P.R. 3045.

INCIDENT : Lave-glace AV. ne fonctionne pas.

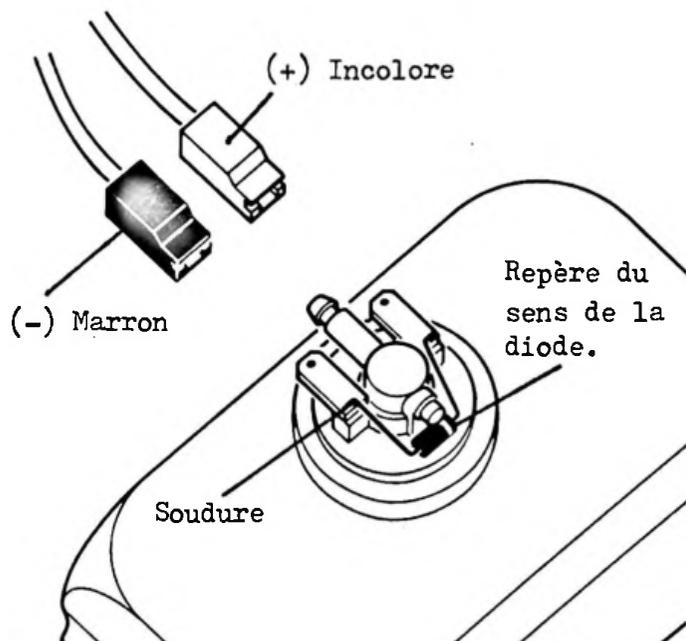
CAUSE : Charbonnage des contacts du commutateur par le courant de self de la pompe à impulsion.

REMEDE : Après échange du commutateur, souder une diode aux bornes de la pompe de lave-glace AV.  
 Référence de la diode : 1 N 4004 (ou équivalente)  
 (A se procurer chez un fournisseur de composants électroniques).

ATTENTION :

En connectant les fils sur la pompe :

Le (+) (incolore) et le repère de la diode doivent être impérativement du même côté (une inversion "claque" immédiatement la diode).



Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE:

VISA

Capteur tachymétrique

N° 4

Le, 25 Avril 1985

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES TECHNIQUES N° MAN 008590

INCIDENT : Compteur kilométrique et totalisateur ne fonctionnent plus.

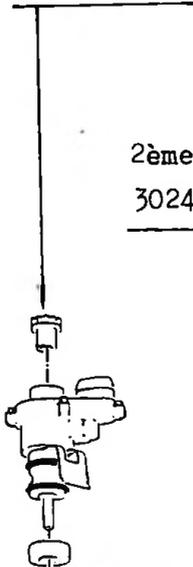
CAUSE : Axe du capteur tachymétrique sur B.V. cassé.

REMEDE : Remplacer le capteur tachymétrique par l'ensemble des pièces suivantes :

Repère	Désignation	N° P.R.
1	Bouchon du capteur .....	93 501 566
2	Capteur .....	95 496 237
3	Collier .....	26 141 679
4	Flexible .....	95 496 555
5	Gaine du flexible .....	95 592 024
6	Joint torique (conditionné par 20) .....	00 88 910 200
7	Bague (pour véhicules avec N° d'organisation P.R. : 3024 → 3074) .....	97 506 603

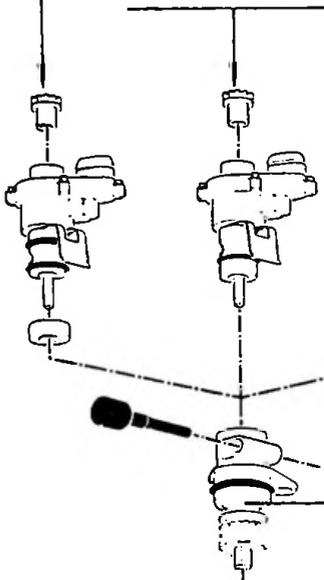
1er montage

→ 3023



2ème montage

3024 → 3074



MODE OPERATOIRE :

- Déposer le capteur tachymétrique.
- Retirer, de la prise tachymétrique (a), l'extrémité de l'axe cassé.
- Sur véhicules équipés du 2ème montage : poser la bague (7).
- Equiper le flexible des joints (6).
- Poser l'ensemble (1) (2) (4) (5).
- Brancher le connecteur électrique sur le nouveau capteur.
- Maintenir la partie supérieure du flexible au droit de la gaine, par rapport à la patte montée sur la fixation du maître-cylindre (collier (3)).

REMARQUE :

- En action préventive, veuillez appliquer cette modification lors de tout passage d'une VISA GTi en atelier.
- Sur l'Appel en Garantie, inscrire le nom de l'opération : FULBERT ainsi que son numéro : 412 400. Temps facturable : 0,50 H.

<b>CITROËN</b> SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente		Société Commerciale CITROËN COURRIER RECHERCHE 29 JUIL 1985 <b>INFO'RAPID</b>	<b>VISA</b> (12)
Responsables des Ateliers  CE - SUCC - FILIALES	CONCERNE:  <b>VISA TOUS TYPES</b>  Câbleries électriques		<b>N° 5</b>  Le, 23 Juillet 1985
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590			

Suite à des difficultés d'approvisionnement de connecteurs, les véhicules VISA essence et VISA Diesel portant les N° d'organisation P.R. de 2761 à 2854 ont été équipés de câbleries électriques avec connecteurs à 10 voies (au lieu de 9 initialement). La 10 ème voie étant inutilisée.

• REPARATION :

Seules, les câbleries électriques avec connecteurs à 9 voies sont disponibles au Département des Pièces de Rechange.

En cas d'échange de câblerie(s) sur les véhicules précédemment cités, il appartient au Réparateur de remplacer purement et simplement les connecteurs à 10 voies par les connecteurs à 9 voies fournis par le Département des Pièces de Rechange, sur la ou les câbleries restantes du véhicule à réparer.

• MODE OPERATOIRE :

Se reporter au tableau ci-dessous pour mener à bien l'opération.  
 Implanter les fils en suivant rigoureusement la même numérotation des voies.

Opération \ Complément	Equiper les câbleries restantes de connecteurs 9 voies :		
	Câblerie Tableau de bord	Câblerie Arrière	Câblerie Avant
Echange d'une câblerie avant.	79 055 219 11 Teinte blanche 79 055 219 01 Teinte bleue	79 055 217 11 Teinte marron	
Echange d'une câblerie arrière			79 055 219 13 Teinte marron
Echange d'une câblerie de Tableau de bord.			79 055 219 03 Teinte bleue. 79 055 219 23 Teinte blanche

<b>CITROËN</b> SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	<b>INFO'RAPID</b>	<b>VISA</b> (12)
Responsables des Ateliers  CE - SUCC - FILIALES	CONCERNE:  VISA TOUS TYPES	N° 6  Le, 4 Février 1986.
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTE N° 008590		



Depuis le numéro d'organisation PR 3342, sur les véhicules de fabrication "AULNAY", afin d'éviter la décharge des batteries avant la livraison, le fusible 16 A repère jaune alimentant les consommateurs permanents, a été retiré et fixé par ruban adhésif sur le capot de la boîte à fusibles.

A la P.V.N. il convient de mettre ce fusible en place.

Pendant deux mois, les véhicules sortiront avec une étiquette collée sur le pare-brise, précisant l'opération à réaliser. Après mise en place du fusible, cette étiquette doit être retirée.



CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE  
DIVISION APRES - VENTE  
TECHNIQUE APRES - VENTE**INFO'RAPID****VISA****12**

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

VISA Tous Types

Option : Pr  quipement radio

N   7

Le 18 Novembre 1987.

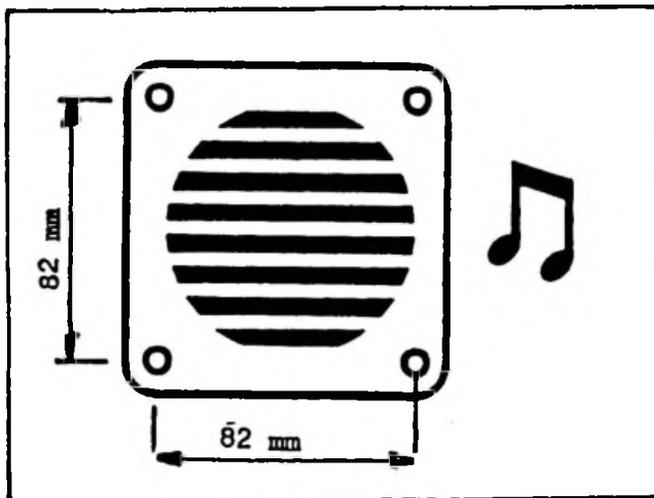
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS

RECUEIL DE NOTE N   008590

COURRIER RASQUIN

27 NOV. 1987

Succursale de RENNES



Comme indiqué par la Note Commerce France N   87 - 266, depuis le 2 Octobre 1987 N   d'organisation P.R. 3987, les 2 haut-parleurs arrière ne sont plus montés sur les véhicules VISA (FRANCE) avec option Pr  quipement Radio.

NOTA : L'étamine (toile de protection du H.P.) ainsi que les vis de fixation sont conservées.

Le faisceau haut-parleur, sur véhicule, est équipé de 2 clips (femelle) plats de 6,3 mm.

PIECES DE RECHANGE (Rappel) :

DESIGNATION	N�� P.R.
Haut-parleur SIARE	95 492 716
Haut-parleur AUDAX	95 493 125
Haut-parleur autres Fournisseurs	Voir Catalogue général "ACCESSOIRE"



CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE  
DIVISION APRES - VENTE  
TECHNIQUE APRES - VENTE

# INFO'RAPID

# VISA 12

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

VISA - C 15 DIESEL

DEMARREUR

N° 8

Le 7 Décembre 1987

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS

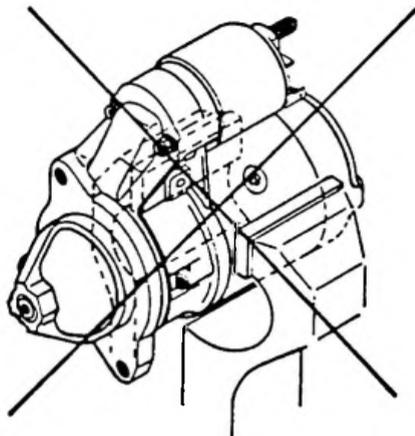
RECUEIL DE NOTES N° 008590

OBJET : DEMARREUR BOSCH TYPE 000110017 (N° P.R. 91 536 044).

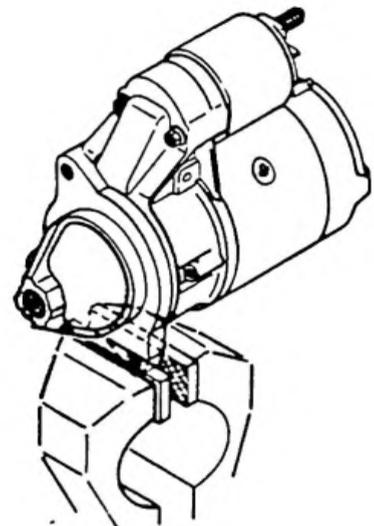
La carcasse polaire du démarreur, présentant une paroi de très faible épaisseur, ne doit être soumise, en aucun cas, à des coups ou à une forte pression.

Le maintien du démarreur pour désassemblage, doit se faire par son flasque de fixation.

SOLUTION PROHIBEE



SOLUTION IMPOSEE





CITROËN  
DIVISION APRÈS-VENTE  
MÉTHODES TECHNIQUES

# NOTE TECHNIQUE

# C 15

# 12

APPLICATION :  
*Autriche - Suisse  
Allemagne - Danemark*

CONCERNE :  
*CITROËN C 15 E*

## N° 9

DIFFUSION :  
**TOUS PAYS**

*Moteur Injection Monopoint  
1124 cm<sup>3</sup> HDZ*

Le 29 Mai 1992

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 108590**

1520

Cette note concerne les véhicules **CITROËN C 15 E** équipés de la motorisation à injection Monopoint BOSCH A 2.2.

Moteur 1124 cm<sup>3</sup>, type HDZ (TU1 M/Z)

Norme de dépollution US 83 (Canister + pot catalytique)

### Sommaire :

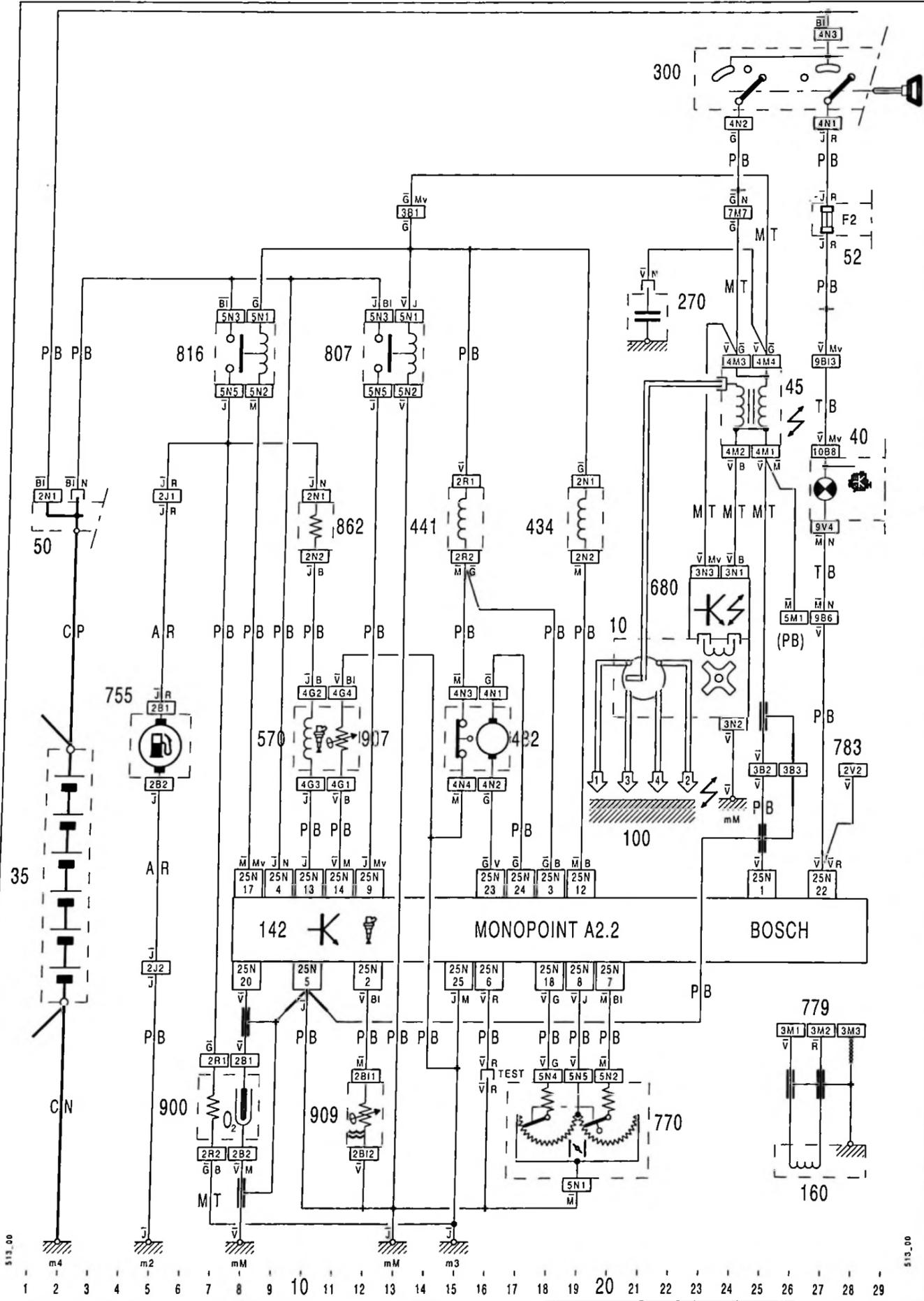
**I. Schéma de principe de la fonction moteur.**

**II. Aide au diagnostic.**

**III. Schéma d'implantation.**

**IV. Nomenclature des pièces et faisceaux.**

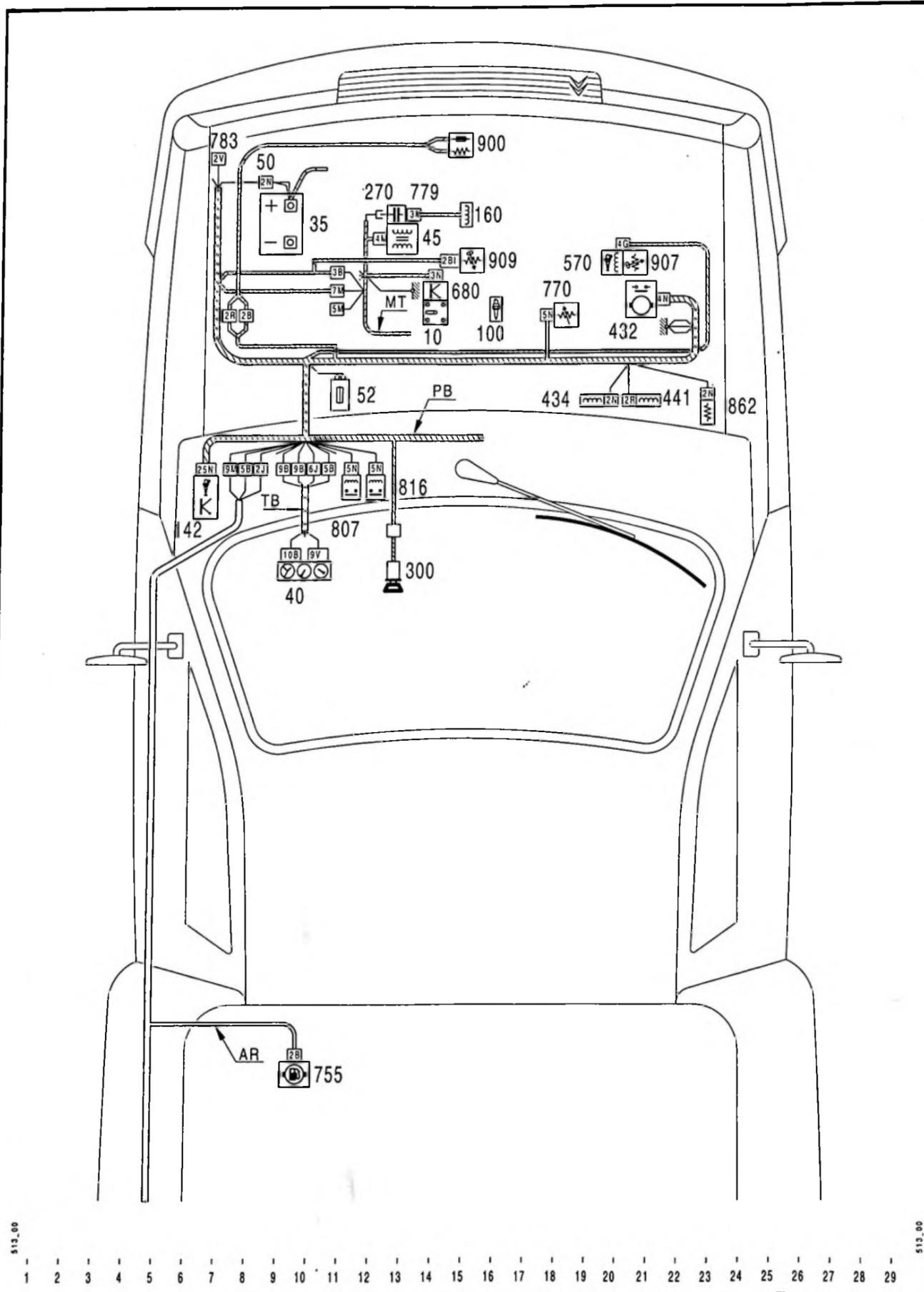
I. SCHÉMA DE PRINCIPE



II. AIDE AU DIAGNOSTIC

CODE DÉFAUT	CODES INDUITS	ORGANES IMPLANTATION	CONTRÔLE	CONNECTEUR SUR BOÎTIER ÉLECTRONIQUE	BOÎTE A BORNES	BORNES ORGANES	VALEURS
13		Sonde de Température d'air (907) (dans CIM)	Ohmmètre	Débranché	14 - 25 ou 6	gris	à - 10°C : R = 8200 à 11000 Ω à + 20°C : R = 2250 à 2750 Ω à + 50°C : R = 760 à 910 Ω
14	31	Sonde de Température d'eau (909) (sur boîtier sortie d'eau)	Ohmmètre		2 - 25 ou 6	bleu	à - 10°C : R = 8200 à 11000 Ω à + 20°C : R = 2250 à 2750 Ω à + 80°C : R = 290 à 370 Ω
21		Régulateur de ralenti (432) / Moteur contact de ralenti	Ohmmètre		23 - 24 / 3 - 25 ou 6 ou 5	noir	R = 5,5 Ω papillon fermé : R = 0 papillon ouvert : R = x
31	51-52	Auto adaptation régulation de richesse / Sonde (900) oxygène	Voltmètre	Branché moteur tournant	20 - 5	blanc	- Contrôle de la fonction sur le calculateur : attendre 30 secondes (préchauffage de la sonde) Lire la tension aux bornes 20 et 5 : - Contrôle de la sonde seule, moteur tournant Lire la tension sur le connecteur gris : 0,8 V fixe - Vérifier les fils HT, l'étanchéité du circuit d'échappement.
33		Potentiomètre papillon (770)	Voltmètre		8 - 6 / 7 - 6 / 18 - 6	noir	U = 4,5 à 5,5 V actionner le papillon : U = de 1 à 4,5 V actionner le papillon : U = de 0 à 4 V
41		Signal régime moteur	Voltmètre	Branché moteur tournant	1 - 5 ou 6	blanc	
51	52	Sonde à oxygène (900)	Voltmètre	Branché	20 - 5	blanc	Voir test relatif au code 31
52		Régulation de richesse sonde oxygène (900)	Voltmètre	Branché moteur tournant		blanc	Vérifier l'étanchéité des circuits admission et échappement Voir test relatif au code 31
53		Tension alimentation du calculateur et des capteurs	Voltmètre	Branché	4 et 5 ou 6	Batterie	Ce code correspond à la tension d'alimentation 10 à 15,5 volts Vérifier le circuit de charge
54		Calculateur (142)					Calculateur hors service
		Injecteur (570)	Ohmmètre			gris	R = 1,4 Ω
		Résistance additionnelle (862)	Ohmmètre			noir	R = 3 Ω
		Electrovanne cansiter (434)	Ohmmètre			noir	R = 40 Ω
		Electrovanne coupure d'avance (441)	Ohmmètre			rouge	R = 28 Ω

### III. SCHÉMA D'IMPLANTATION



### IV. NOMENCLATURE DES PIÈCES ET DES FAISCEAUX

#### NOMENCLATURE DES PIÈCES

Repère	DÉSIGNATION	Position	Repère	DÉSIGNATION	Position
10	ALLUMEUR	20 à 24	441	ÉLECTROVANNE CORRECTION AVANCE	15
35	BATTERIE	2	570	INJECTEUR	10
40	BLOC COMPTEUR ET VOYANTS	27 - 28	680	MODULE D'ALLUMAGE	23 - 24
45	BOBINE D'ALLUMAGE	24 - 25	755	POMPE A CARBURANT	5
50	BOÎTIER D'ALIMENTATION	1 - 2	770	POTENTIOMETRE SUR PAPILLON	17 à 21
52	BOÎTIER DE FUSIBLES	27	779	PRISE DE CAPTEUR DE P.M.H.	26 à 28
100	BOUGIES D'ALLUMAGE	20 à 23	783	PRISE DIAGNOSTIC	28
142	CALCULATEUR D'INJECTION	8 à 28	807	RELAIS D'INJECTION	12 - 13
160	CAPTEUR DE P.M.H.	26 - 27	816	RELAIS DE POMPE A CARBURANT	7 - 8
270	CONDENSATEUR D'ALLUMAGE	21	862	PRERESISTANCE D'INJECTEUR	10
300	CONTACTEUR-ANTIVOL	24 à 29	900	SONDE A OXYGENE	7 - 8
432	ÉLECTROVANNE RÉGULATION RALENTI	15 - 16	907	SONDE DE TEMPÉRATURE D'AIR	11
434	ÉLECTROVANNE DE CANISTER	19	909	SONDE DE TEMPÉRATURE D'EAU	12

#### NOMENCLATURE DES FAISCEAUX

AR	FAISCEAU ARRIÈRE		MT	FAISCEAU MOTEUR	
CP	CABLE POSITIF		PB	FAISCEAU DE PLANCHE DE BORD	
CN	CÂBLE NÉGATIF		TB	FAISCEAU DE TABLEAU DE BORD	

 <b>CITROËN</b>	<b>INFO'RAPID</b>	<b>C15 12</b>
<b>DIVISION APRES VENTE</b>  <i>QUALITE VEHICULES</i>	<i>Responsables des Ateliers</i>  <i>CE-SUCC-FILIALES-AGENTS</i>	<b>N° 10</b>  LE : 08.02.95

D2AU06Q0

### **CONCERNE**

CITROËN C15 Tous Types Essence et Diesel.

### **CONSTATATION**

Destruction du fusible protégeant les fonctions équipements intérieurs suite au branchement d'un accessoire sur la prise de l'allume cigare.

### **DIAGNOSTIC**

Inversion de polarité des fils d'alimentation de l'allume cigare.

### **REMEDE APRES-VENTE**

Inverser les fils d'alimentation de l'allume cigare.

### **Mode opératoire :**

Déposer la console.

Extraire l'allume cigare.

Inverser les fils d'alimentation de l'allume cigare.

Le fil jaune protecteur noir (potentiel positif) doit être connecté au centre de l'allume cigare.

Le fil jaune protecteur marron (masse) doit être connecté sur le corps de l'allume cigare.

**NOTA :** il est important de contrôler les polarités de l'allume cigare avant tout branchement d'accessoires afin d'éviter d'éventuelles détériorations.

 <b>CITROËN</b>	<b>INFO'RAPID</b>	<b>C15 12</b>
<b>DIVISION APRES VENTE</b>  <i>QUALITE VEHICULES</i>	<i>Responsables des Ateliers</i>  <b>CE-SUCC-FILIALES-AGENTS</b>	<b>N° 11</b>  <b>LE : 24.02.95</b>

D6-U08Q0

## **CONCERNE**

CITROEN C.15 1.7 Diesel Atmo - jusqu'à OPR 6520.

## **CONSTATATION**

Allumage intempestif du témoin de température d'eau.

## **DIAGNOSTIC**

Détérioration et mise à la masse du fil du thermocontact de température d'eau frottant contre l'arête du boîtier de sortie d'eau.

## **REMEDE APRES-VENTE**

Réparation du fil du thermocontact de température d'eau et modification de son cheminement.

## **Mode opératoire :**

Réparer le fil endommagé du thermocontact à l'aide du coffret RAYCHEM OUT 9001T, d'un porte clip jaune disponible aux Pièces de Rechange sous la référence 95 556 374, et de son clip, disponible aux Pièces de Rechange sous la référence 6542 FH.

Placer le fil (repère A) du thermocontact par dessus la gaine annelée (repère B) du raccord d'eau émanant de la culasse.

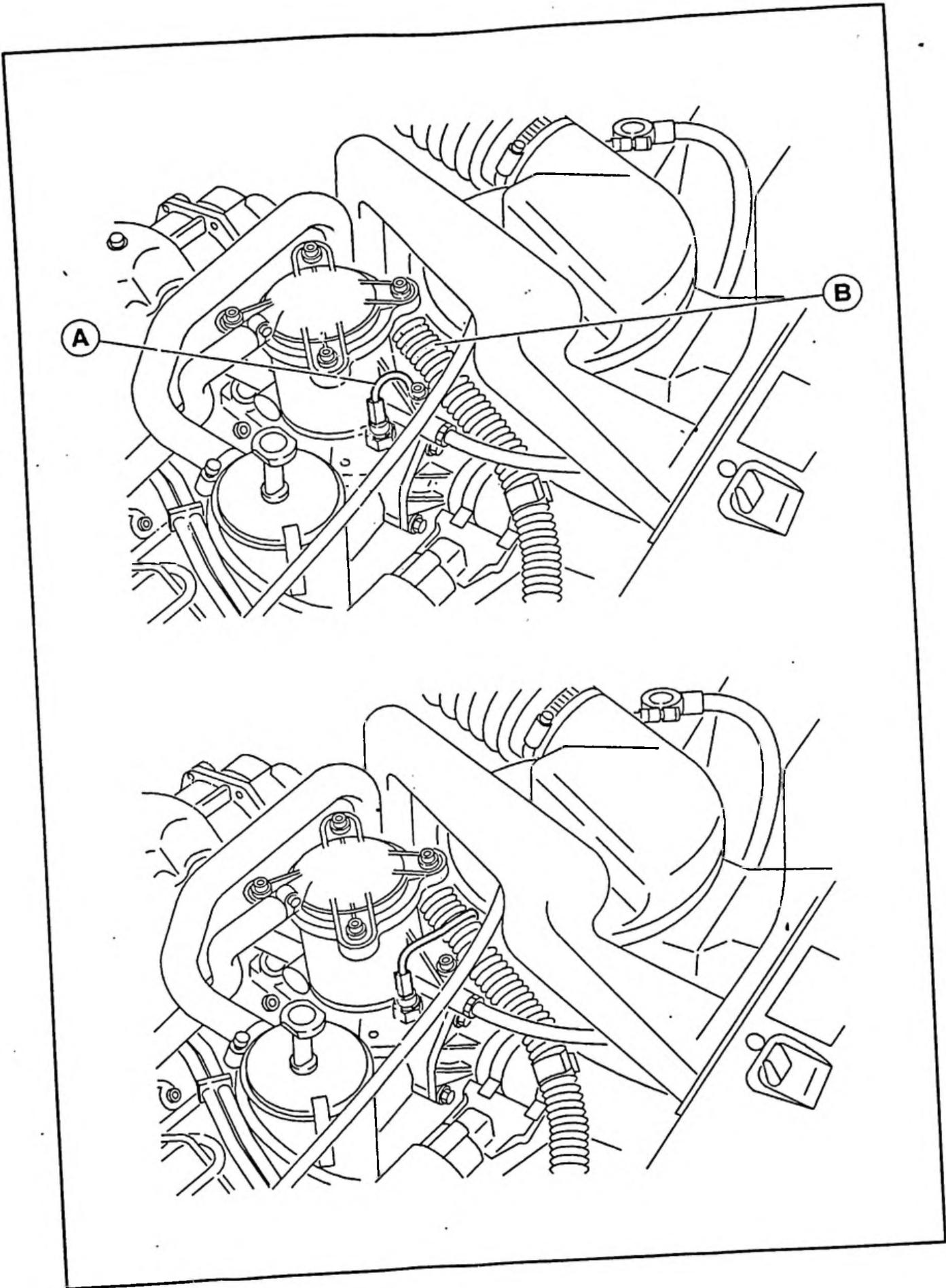


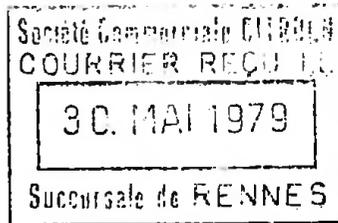
Fig.: B1AQ01DP

# CITROËNA

SOCIÉTÉ ANONYME AUTOMOBILES CITROËN  
régie par les articles 118 à 150 de la loi sur les sociétés commerciales

**SERVICES A LA CLIENTELE**  
**DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE**

Note confidentielle  
(Droits de reproduction réservés)



Les gammes de réparation jointes à cette Note concernent les travaux sur le volet amovible du pavillon.

- I - DEPOSE ET POSE DU VOLET AMOVIBLE
- II - DEPOSE ET POSE DES MECANISMES D'ARTICULATION ET DE VERROUILLAGE
- III - REGLAGE DU VOLET AMOVIBLE
- IV - ETANCHEITE DU VOLET AMOVIBLE

Ces gammes sont à inclure dans le Manuel de réparation VD fascicule 3 - CARROSSERIE - référence MAN 008573, à la suite de la gamme VD. 988-1.

T.S.V.P.

## NOTE D'INFORMATION

N° 79 - 1 VD 2

Le 21 Mai 1979

Cette note concerne :

L'ATELIER

PAYS INTERESSES :

TOUS PAYS

VISA SUPER

CARROSSERIE

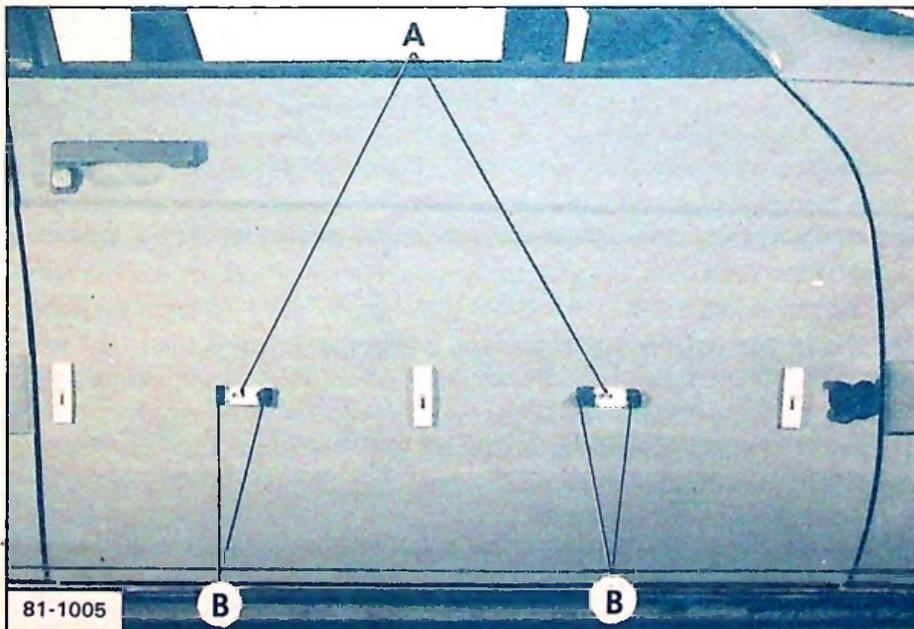
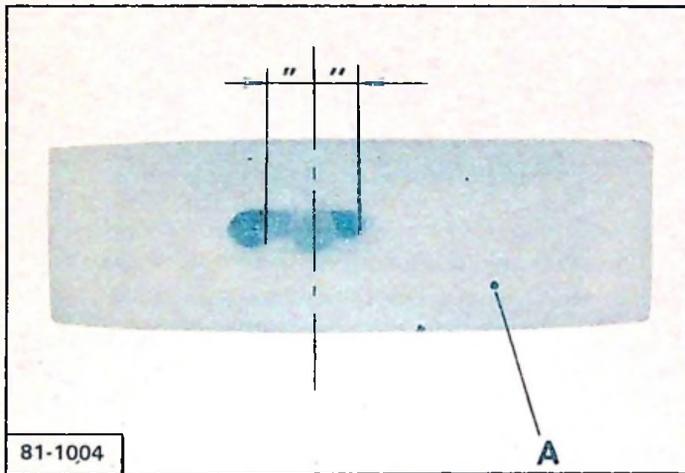
Conseils de réparation sur  
le volet amovible du pavillon

<b>CITROËN</b> SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	<b>INFORMATION REPARATION</b>			N° 81-3 VD2
DIFFUSION : <b>TOUS PAYS</b>	CONCERNE : La CARROSSERIE : Bandeaux latéraux			Le 22 Juillet 1981
APPLICATION : <b>TOUS PAYS</b>	ATELIER	MAGASIN	<del>STATION SERVICE</del>	<b>VISA II Super E</b> <b>VISA II Super X</b>

INCIDENT : Mauvais placage des bandeaux latéraux.

CAUSE : Bandeaux fixés par trois agrafes seulement.

REMÈDE : Adjonction de deux agrafes supplémentaires.



### RÉPARATION

"Clipper" les agrafes A horizontalement sur les pions non utilisés (centrer l'agrafe par rapport au pion soudé).

Appliquer une couche de primaire pour tôle sur les extrémités des agrafes A et à l'intérieur des bandeaux latéraux.

Déposer une boulette de mastic polyuréthane "GURIT" sur l'extrémité des agrafes en B et sur la partie avant des bandeaux latéraux.

"Clipper" les bandeaux sur les agrafes.

### PIECES DE RECHANGE

- Agrafes : 95 556 737
- Mastic : ZC 9 867 122 U

APPLICATION :

FRANCE

CONCERNE :

VISA CHRONO ( VD série VR )

N° 82 - 09 VD2

DIFFUSION :

TOUS PAYS

Sièges

Le 13 Décembre 1982

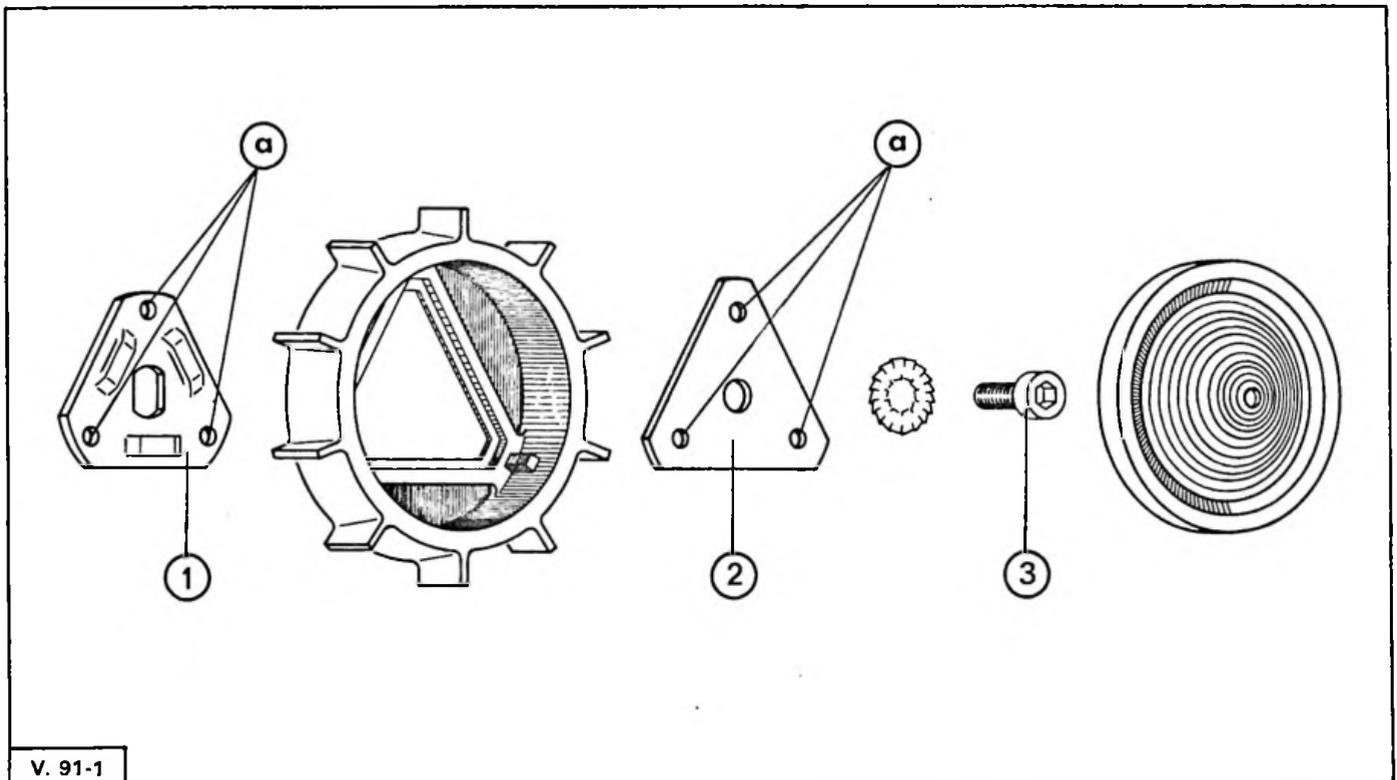
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **MANUEL DE REPARATION N° MAN 008572**

**INCIDENT** : Impossibilité de réglage de l'inclinaison du dossier du siège conducteur.

**CAUSE** : Mauvais entraînement de la molette de réglage.

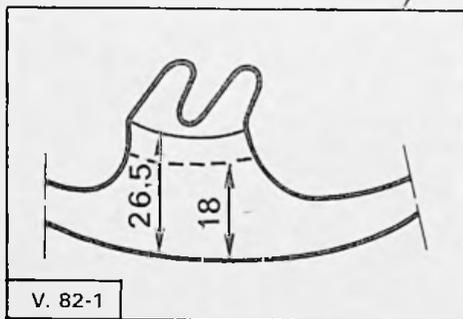
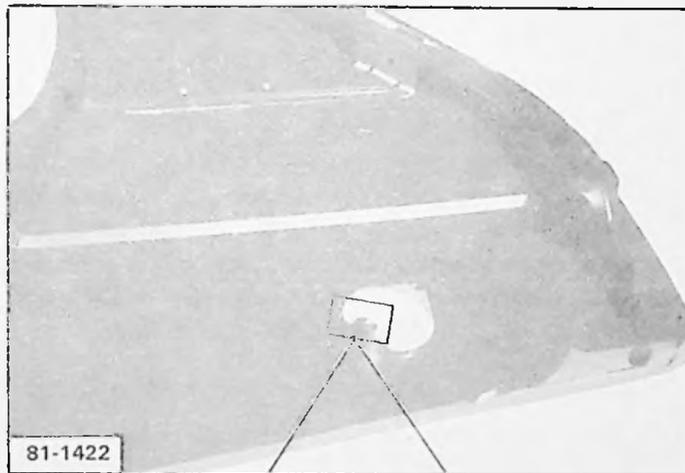
**REMEDE** : Modifier la molette de réglage :

- Déposer la molette du siège [ vis (3) ].
- Percer à  $\phi = 4$  mm les plaquettes (1) et (2) en (a).
- Assembler, de part et d'autre de la molette les plaquettes au moyen de rivets « POP »  
N° P.R. : ZC 9 618 792 U.
- Reposer la molette - Utiliser la vis (3) à 6 pans creux ( M6 x 1 ), à l'exclusion de toute autre vis.

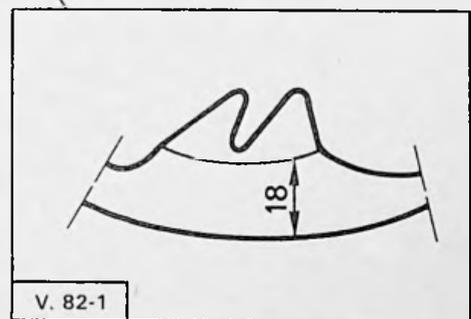


<b>CITROËN</b> SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	<b>INFORMATION REPARATION</b>	N° 82-19 VD2		
DIFFUSION : <b>TOUS PAYS</b>	CONCERNE : LA CARROSSERIE Aile arrière droite	Le 18 Janvier 1982		
APPLICATION : <b>TOUS PAYS</b>	ATELIER	MAGASIN	<del>STATION SERVICE</del>	<b>VISA SUPER T.T VISA II SUPER T.T.</b>

Depuis **Avril 1981**, l'aile arrière droite des véhicules VISA II est modifiée, suite au montage de la nouvelle tubulure ( en « plastique » ) de réservoir d'essence.



NOUVELLE PATTE



ANCIENNE PATTE ( *rappel* )

**PIECES DE RECHANGE.**

PIECE NOUVELLE	N° P.R.
Aile arrière droite : .....	5 480 914

**REPARATION.**

A épuisement du stock, le Département des Pièces de Rechange ne fournira plus que les nouvelles ailes. En réparation, pour monter l'ancienne tubulure ( métallique ) sur la nouvelle aile, modifier la hauteur des pattes d'ancrage.

APPLICATION :

**TOUS PAYS**

CONCERNE :

**VISA DIESEL**

**N° 1**

DIFFUSION :

**TOUS PAYS**

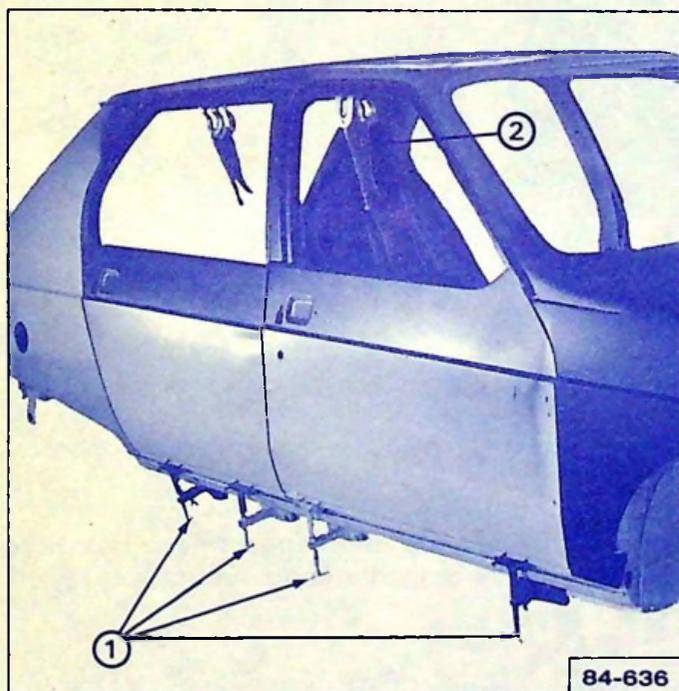
**Montage des portes latérales**

Le 31 Octobre 1984

**CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES TECHNIQUES N° MAN 008590**

Les caisses de **VISA Diesel** vendues par le Département des Pièces de Rechange ne sont pas préparées pour recevoir des charnons de portes latérales vissables sur les montants.

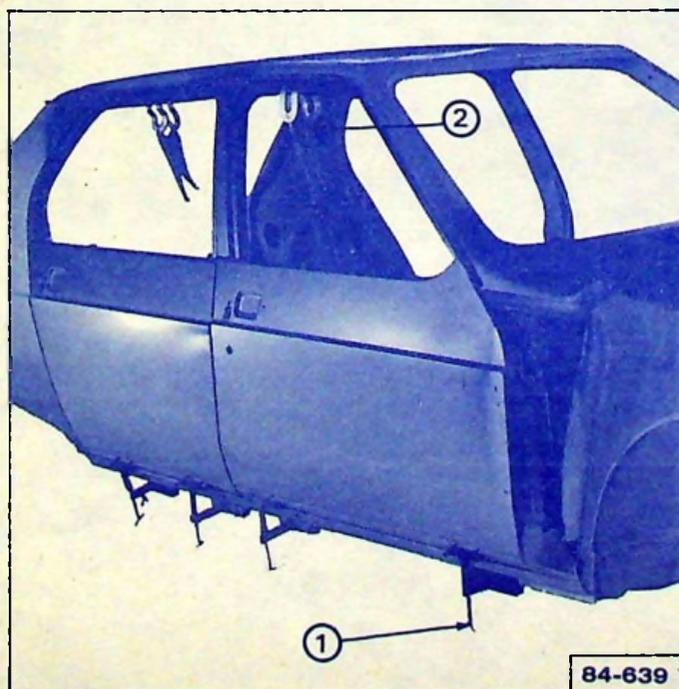
Pour positionner les portes latérales sur une caisse neuve ou sur un véhicule dont les montants de portes ont été remplacés, il faut utiliser quatre supports réglables, Réf. OUT 507.501-T, initialement préconisés en "BX" pour la même opération.



### MODE OPÉRATOIRE :

- Fixer les quatre supports (1) sur le brancard de bas de caisse.
- Positionner les portes dans leur encadrement respectif.
- Interposer une cale de 14 mm (épaisseur théorique) entre encadrement de glace et feuillure et maintenir la porte à l'aide d'une pince-bloc (2).
- Poser et ajuster les ailes et le capot.
- Vérifier l'alignement de l'ensemble des éléments.

NOTA. — Pour les conditions de jeu, voir le Manuel de Réparation MAN 008573, Opération N° VD 840-0.



- Déposer l'aile avant et souder la charnière de porte avant à l'aide d'un poste "MAG".  
(Chaque charnière comporte un cordon de soudure verticale de chaque côté.)
- Déposer les supports (1) et la pince (2)
- Ouvrir la porte avant pour permettre le soudage des charnières de l'autre porte.



- Souder les charnières de porte arrière.
- Déposer les deux supports et la pince servant au maintien de la porte arrière.
- Déposer les portes (pour mise en peinture de la caisse).

**RAPPEL :**

Tout élément de tôlerie réparé ou remplacé doit subir, après travaux, un traitement de protection des corps creux.

Ce rappel est applicable également à la caisse lorsque celle-ci a été remplacée. Il est d'autant plus indispensable dans le cas où son remplacement comporte des opérations de soudage.

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE:  
Véhicules C.15 T.T.

Porte de chargement AR.

N° 2

Le, 13 Février 1985.

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS: RECUEIL DE NOTES TECHNIQUES MAN 008590

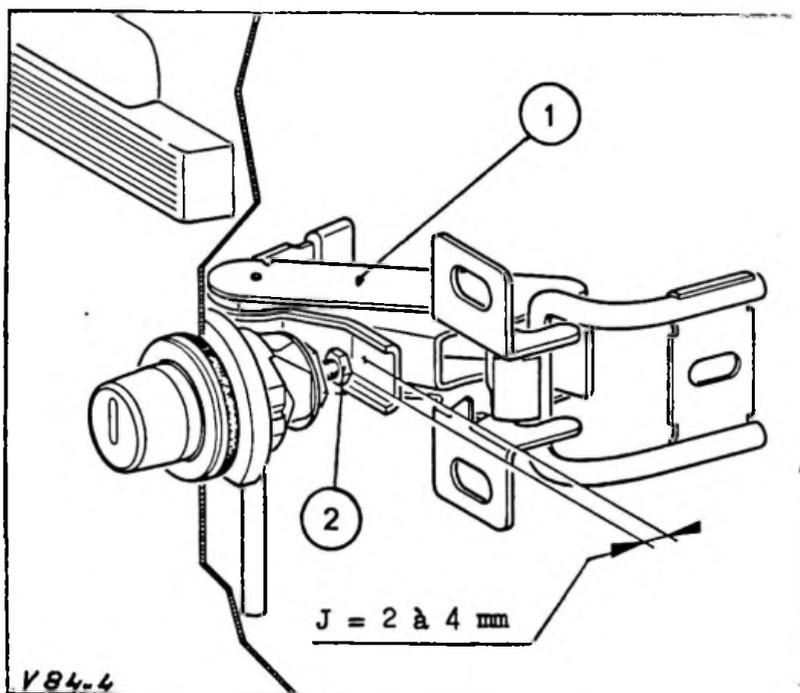
Nous vous demandons, à la Préparation Voitures Neuves, de vérifier le bon fonctionnement du bouton-poussoir de la porte de chargement.

En cas d'absence de jeu entre la butée du bouton-poussoir et la serrure (porte fermée), il faut effectuer le réglage du bouton-poussoir en procédant comme suit :

$J = 2 \text{ à } 4 \text{ mm}$  (porte fermée)

MODE OPERATOIRE :

- Déposer la serrure (1).
- Régler la butée (2) afin d'obtenir un jeu de 2 à 4 mm.
- Positionner la serrure.
- Vérifier le jeu porte fermée.





CITROEN  
SERVICES A LA CLIENTÈLE  
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

# INFO'RAPID

# VISA

# 14

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :  
VISA DIESEL - VISA GT1  
C. 15 DIESEL

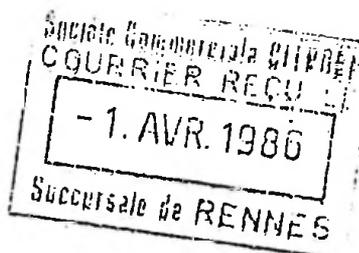
Support moteur Avant Droit

N° 3

Le 28 Mars 1986.

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS :

RECUEIL DE NOTES TECHNIQUES MAN 008590



CONCERNE :

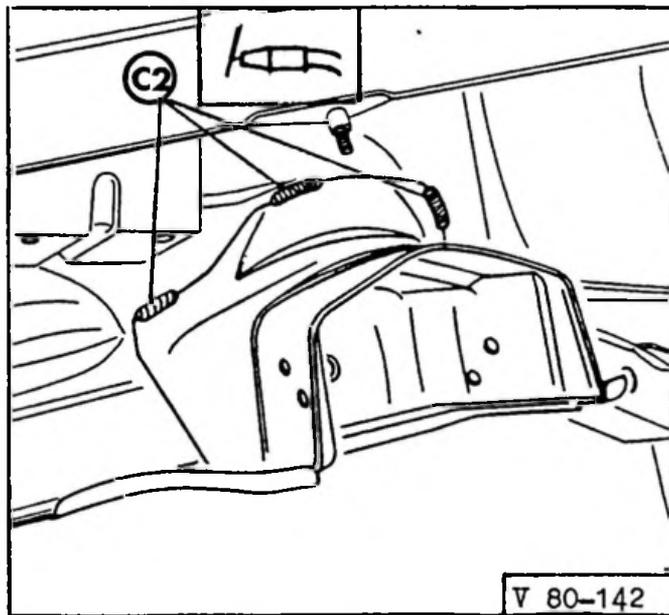
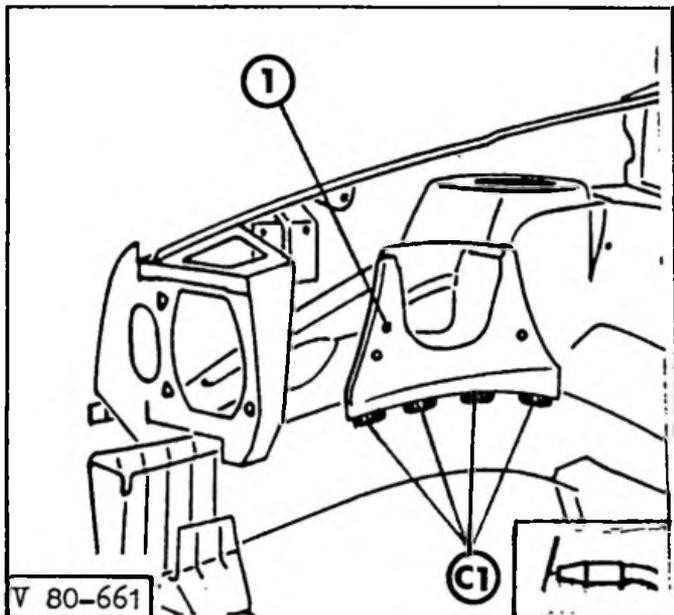
- Les pièces de rechange :

95 614 896 : passage de roue complet pour  
VISA et C. 15 D.

95 609 209 : passage de roue complet pour  
VISA GT1.

- Les véhicules réparés avec les pièces ci-dessus.

Avant la pose d'un tel passage de roue, s'assurer de la liaison du support moteur (1) et, si nécessaire, réaliser les cordons (C1) et (C2) par soudure MAG.





CITROËN  
SERVICES A LA CLIENTÈLE  
TECHNIQUE APRÈS - VENTE

# NOTE TECHNIQUE

# VISA 14

APPLICATION :  
**TOUS PAYS**

CONCERNE :  
**C. 15 TOUS TYPES**

**N° 4**

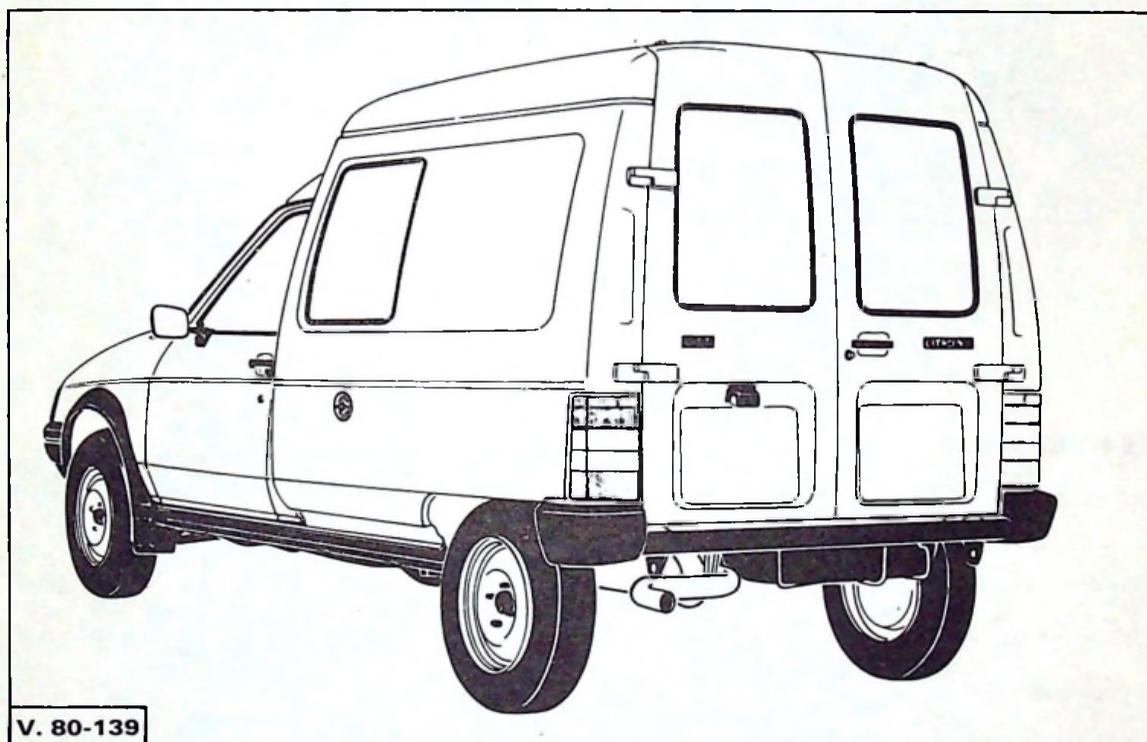
DIFFUSION :  
**TOUS PAYS**

**Double porte de chargement**

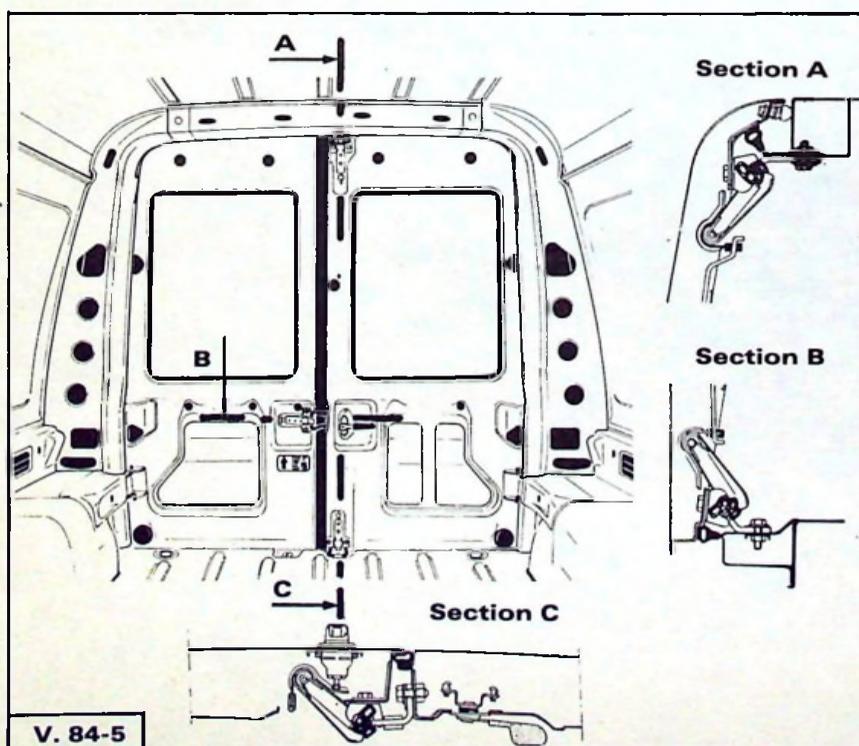
Le 30 mai 1986

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590**

Depuis **Février 1986**, les véhicules C. 15 peuvent être équipés de l'option : **double porte de chargement arrière**.



V. 80-139

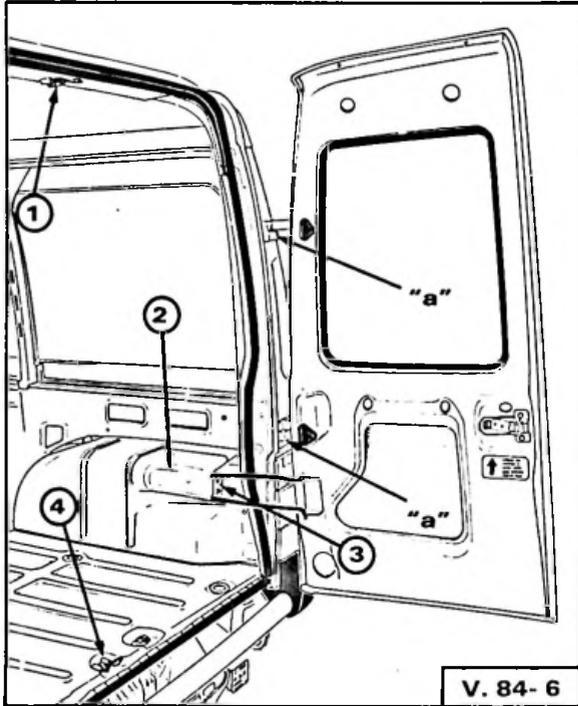


V. 84-5

## DESCRIPTION DE L'OPTION

- Deux battants vitrés, avec systèmes d'articulation et de retenue dérivés de la version simple porte.
- Verrouillage de la porte gauche sur la caisse.
- Verrouillage de la porte droite sur la porte gauche.
- Éclairage et plaque de police sur la porte gauche.

## MODIFICATIONS NÉCESSITÉES PAR LE MONTAGE DE LA DOUBLE PORTE :



- Pied arrière droit renforcé au niveau de la fixation des charnons (a).
- Boîtier support (2) soudé sur le passage de roue droit.
- Traverse supérieure équipée d'un renfort et d'un écrou pour fixer la gâche (1).
- Plancher embouti et équipé d'un renfort pour fixer la gâche (4).
- Nouveau boîtier tirant (3) (sans retenue à 45°).

## PIÈCES DE RECHANGE

DÉSIGNATION DES PIÈCES NOUVELLES	N° P.R.
- Carrosserie nue (essence) .....	95 618 359
- Carrosserie nue (diesel) .....	95 618 358
- Porte gauche nue .....	95 630 885
- Porte droite nue .....	95 630 886
- Boîtier tirant .....	95 612 452



CITROEN  
SERVICES A LA CLIENTELE  
TECHNIQUE APRES-VENTE

Société Générale  
COURRIER  
11. SEP. 1986  
SUCCESSIONS  
RENNES  
CONCERNE :

**INFO'RAPID**

**VISA**

**14**

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

C. 15 TOUS TYPES

CHARNIERE DE PORTES DE  
CHARGEMENT

N° 5

Le 8 Septembre 1986.

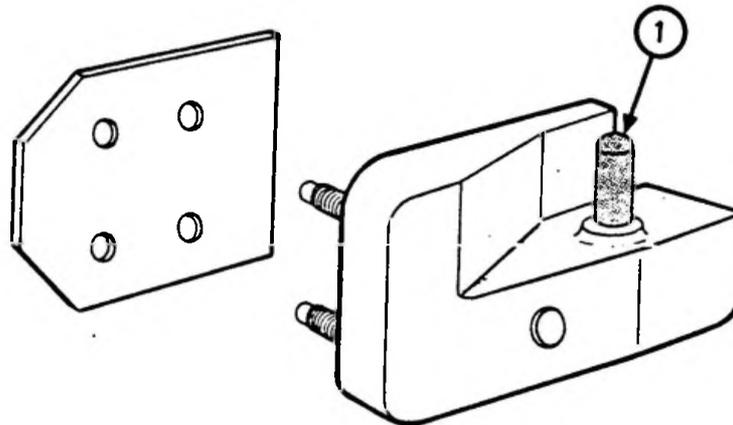
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590

INCIDENT : Rupture des axes (1) de charnière de portes de chargement

CAUSE : Grippage des axes de charnière.

REMEDE : Monter les nouveaux axes (1) en "inox"

Référence P.R. 95 640 814



Remarques : — En préventif, il est conseillé de graisser l'extrémité des axes.

— La nouvelle disposition est appliquée aux véhicules série depuis juillet 1986, N° d'organisation PR : 3536

Rappel

Désignation des Pièces	N° P.R.	
	Côté Droit	Côté Gauche
Charnon + cale (Femelle SUP)	95 618 694	95 618 698
" " (Femelle INF)	95 618 695	95 618 699
" " (Mâle SUP)	95 618 696	95 618 700
" " (Mâle INF)	95 618 697	95 618 701



CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE  
DIVISION APRES - VENTE  
TECHNIQUE APRES - VENTE

# NOTE TECHNIQUE

**VISA****14**

APPLICATION :

**TOUS PAYS**

CONCERNE :

**C 15 FOURGON TOUS TYPES****N° 6**

DIFFUSION :

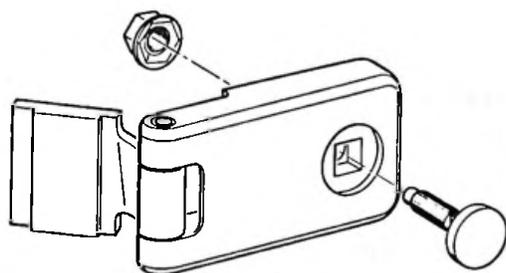
**TOUS PAYS****Charnières de portes  
de chargement**

Le 30 Octobre 1987

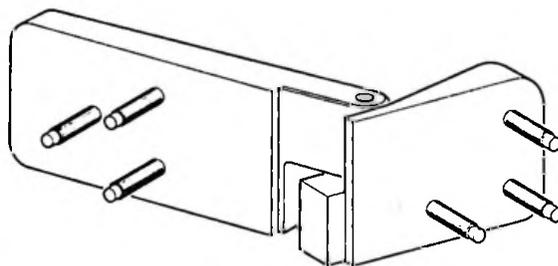
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS: **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590**

300

Depuis le **1<sup>er</sup> Juillet 1987**, les véhicules C 15 FOURGON TOUS TYPES sont équipés de **charnons soudés sur la caisse** et fixés par une seule vis (au lieu de trois) sur les portes de chargement.



NOUVEAU MODELE

ANCIEN MODELE (*Rappel*)

V 84-11

Cette modification entraîne des évolutions sur :

- les caisses complètes,
- les montants arrière, côté charnière (les charnières pouvant être sur montant gauche, sur montant droit ou sur les deux),
- les panneaux latéraux (côté charnière),
- les portes arrière.

A épuisement des stocks, les pièces "ancienne version" ne seront plus fournies par le Département des Pièces de Rechange.

Les pièces "nouvelle version" sont toutes disponibles au D.P.R. et permettent la remise en état des anciens véhicules, moyennant quelques modifications suivant les cas de figure (Voir liste des pièces nouvelles et anciennes en dernière page).

### 1) Remplacement d'une caisse "ancien modèle" (avec charnières vissées) par une caisse "nouveau modèle" (avec charnons soudés sur caisse) :

Toutes les versions sont fournies par le Département des Pièces de Rechange sans les charnons soudés sur montant(s) arrière.

Le soudage des charnons est à faire par le réparateur (*Voir gamme page 5*).

**Remarque** : Le remplacement d'une caisse nouveau modèle par une ancienne est prohibé.

**TEMPS DE FACTURATION** : 1 côté : 1,30 H.  
2 côtés : 2,00 H.

## 2) Montage d'une porte de chargement "ancien modèle" sur une nouvelle caisse :

Le montage doit être fait avec les nouvelles charnières, soudées sur la caisse et fixées chacune par une vis (au lieu de trois précédemment) sur la porte.

Se procurer les nouveaux charnons pour la porte.

*Modification de la porte :*

A l'aide du gabarit (voir dessin page 4) tracer les boutonnières pour les charnières supérieure (10 x 16) et inférieure (11 x 18).

Effectuer les boutonnières suivant le tracé.

Fixer la porte sur ses charnières à l'aide de :

- 2 rondelles plates Ø extérieur : 35 : Réf. 26 192 499.
- 2 écrous avec rondelles serties Ø 8 : Réf. 79 03 033 018.

**TEMPS DE FACTURATION :** 0,50 H (1 côté).

## 3) Montage d'une porte "nouveau modèle" sur un véhicule ancien modèle :

Effectuer le montage avec les charnières vissées sur la caisse et sur la porte par trois vis chacune :

*Modification de la porte :*

A l'aide du gabarit (voir dessin page 4) tracer les trois trous de fixation des charnières supérieure et inférieure (se repérer par rapport aux boutonnières existant sur porte et sur gabarit).

Perçer à Ø = 10 mm suivant le tracé.

Fixer la porte sur ses charnières à l'aide des écrous avec rondelles serties de l'ancienne porte, mais rajouter une plaquette renfort Réf. 95 643 744.

**TEMPS DE FACTURATION :** 0,50 H (1 côté).

## 4) Montage d'un panneau et d'un montant "nouveau modèle" (côté charnières) sur un ancien véhicule :

*Véhicule avec une porte de chargement :*

a) La porte à remonter est l'ancienne version (charnons vissés des deux côtés) :

Faire le montage avec les charnières du véhicule (vissées sur caisse).

Effectuer, avant montage, le perçage à Ø = 14 mm des trois trous de la charnière inférieure (voir dessins ci-contre) dans le renfort inférieur **B**.

Procéder au montage du montant et du panneau de côté.

Effectuer le perçage, Ø = 14 mm, du panneau extérieur (se servir des trous existant dans les renforts intérieurs **A** et **B** pour "guider" le foret).

**TEMPS DE FACTURATION :** 0,40 H (1 côté).

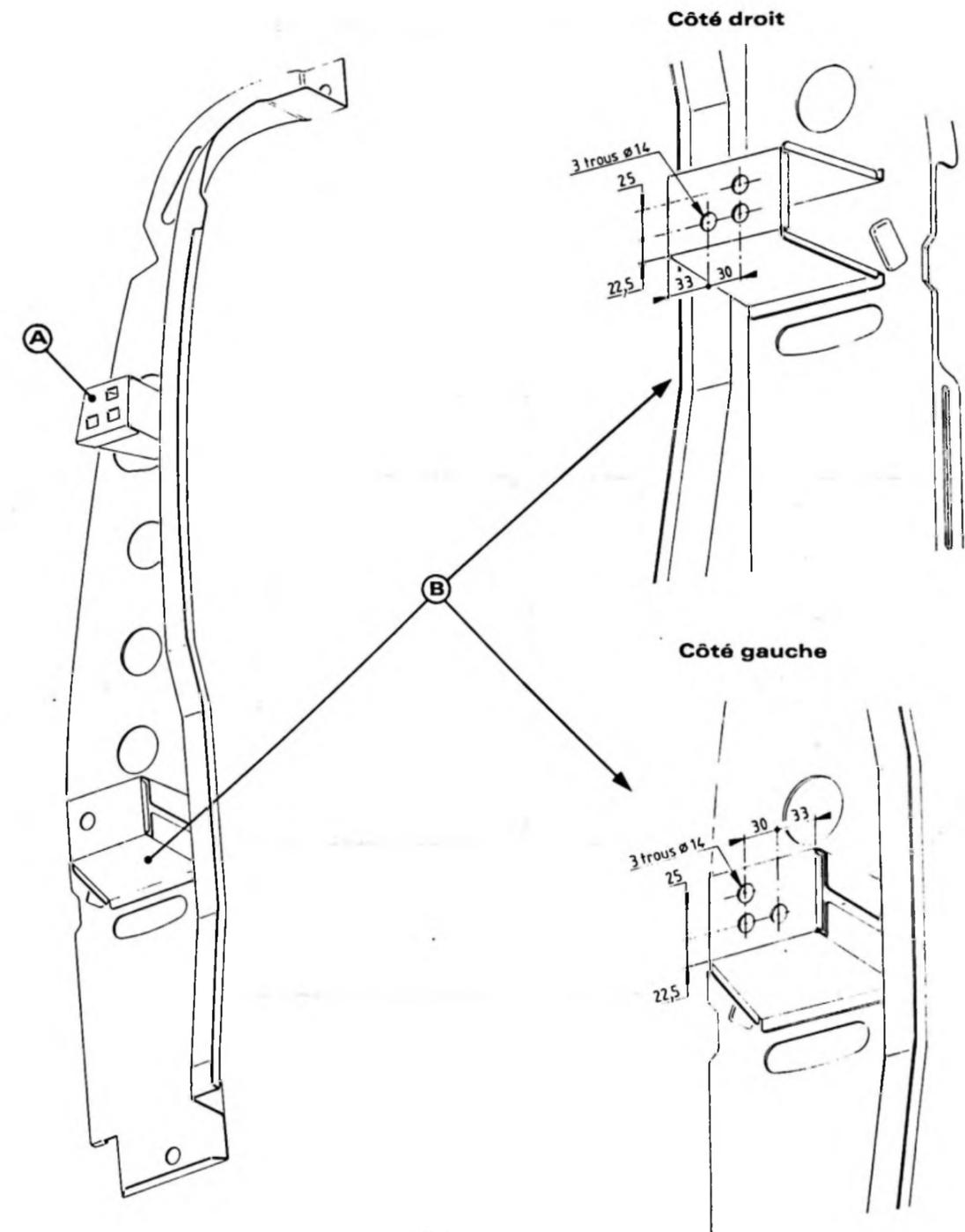
b) La porte à remonter est le nouveau modèle :

Effectuer le montage avec les nouvelles charnières (charnons soudés côté caisse).

Cette solution ne nécessite aucune modification de pièce.

**TEMPS DE FACTURATION :** SANS CHANGEMENT.

Montant nouveau modèle (côté gauche représenté) :



V 82-19

### REMARQUE :

Véhicules avec deux portes de chargement :

Ne jamais faire de montage mixte dans les charnières (vissées sur un montant et soudées sur l'autre).

### 5) Soudage des charnières sur un côté d'habitacle :

Cette opération est à réaliser avec un gabarit qui permet de positionner et d'aligner des charnons sur côtés gauche et droit.

Gabarit : Réf. OUT 30 4098 T (Voir Note Outillage 87-03 T.T.).

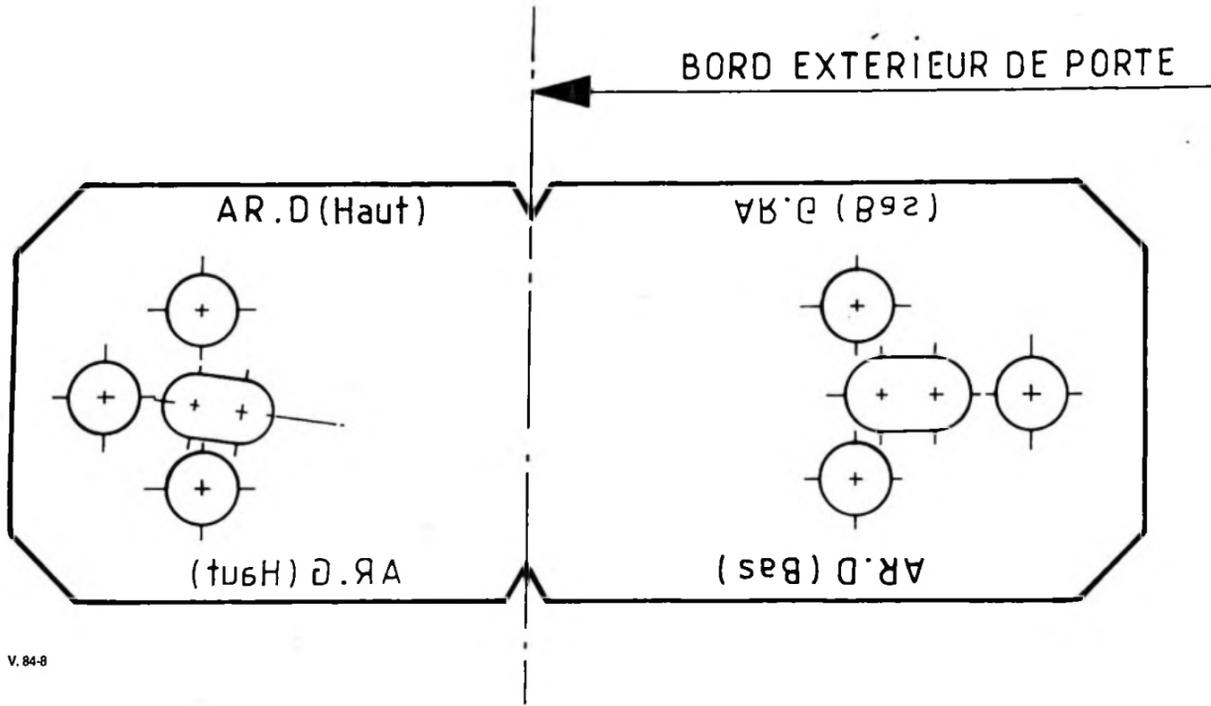
**TEMPS DE FACTURATION :** 1 côté : 1,30 H.  
2 côtés : 2,00 H.

**GABARIT DE PERÇAGE SUR PORTES**

**Réalisation du gabarit :**

Coller le dessin ci-dessous sur un support tôle.

Découper et percer suivant le tracé.



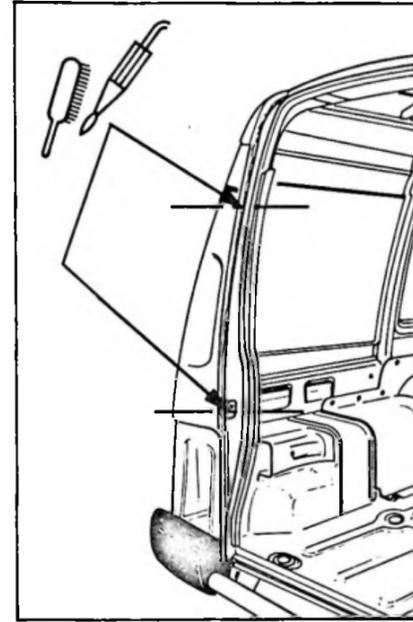
V. 84-8

**Utilisation :**

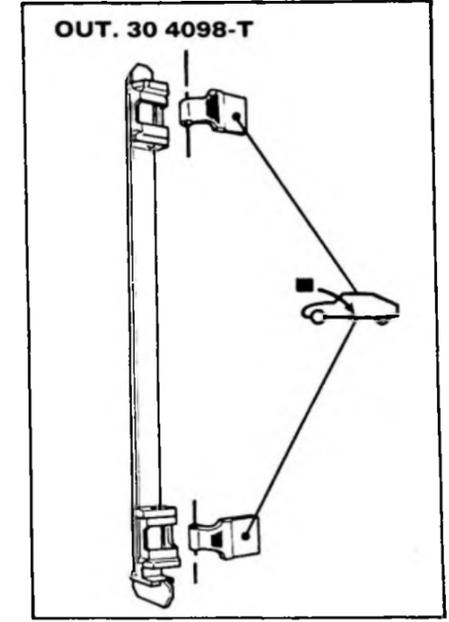
Le gabarit comporte les deux types de perçage (3 trous de  $\varnothing = 10$  mm pour les anciennes charnières et une boutonnière pour les nouvelles) pour toutes les charnières gauche ou droite, supérieure ou inférieure.

Positionner le gabarit sur la porte dans le sens convenable et par rapport au perçage existant.

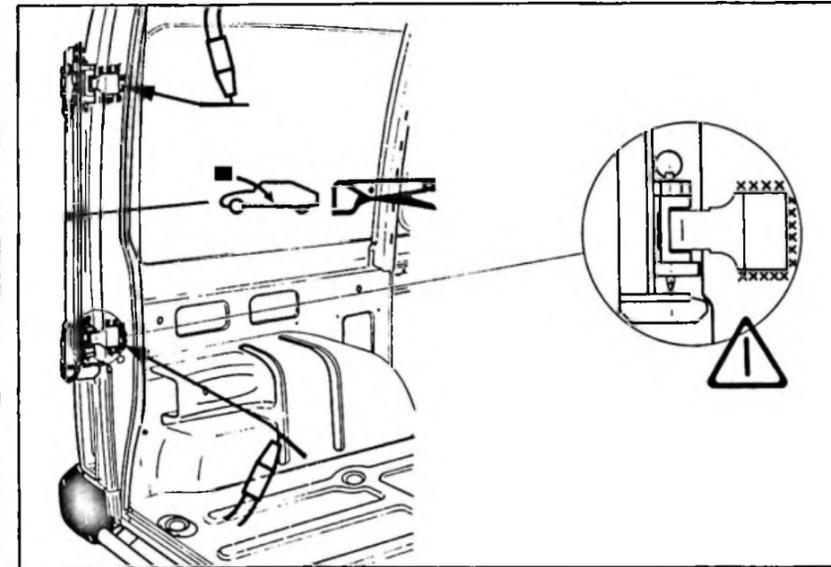
Effectuer le traçage et le perçage des trous désirés.



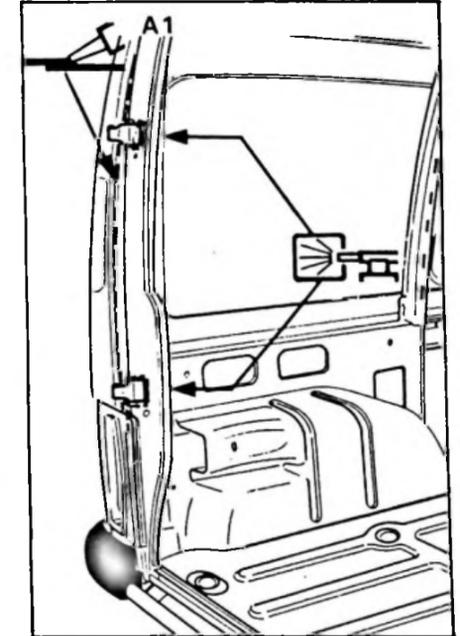
V 84-10



V 84-10



V 84-10



V 84-12

## N° DES PIÈCES FOURNIES PAR D.P.R.

Eléments	Numéros P.R.		
	Pièces "ancienne version"	Pièces "nouvelle version"	
<b>CAISSES D à G :</b>			
1 porte AR	Essence	95 614 582	ZCT 000 043
	Diesel	95 614 581	ZCT 000 045
Familiale 1 porte	Essence	95 616 804	ZCT 000 047
	Diesel	95 616 805	ZCT 000 049
2 portes AR	Essence	95 618 359	ZCT 000 044
	Diesel	95 618 358	ZCT 000 046
Familiale 2 portes	Essence	95 618 362	ZCT 000 048
	Diesel	95 618 361	ZCT 000 050
<b>CAISSES D à D :</b>			
1 porte AR	Essence	95 614 583	ZCT 000 051
	Diesel	95 616 798	ZCT 000 053
2 portes AR	Essence	95 618 360	ZCT 000 052
	Diesel	95 618 363	ZCT 000 054
<b>CÔTÉ D'HABITACLE :</b>			
<i>Complet côté charnières</i>			
Panneau G.	(D à G T.T. et D à D 2 portes)	95 594 686	ZCT 000 055
Panneau D.	(D à D T.T. et D à G 2 portes)	95 607 850	ZCT 000 057
Familiale	G.	95 611 546	ZCT 000 058
<i>Préparé côté charnières</i>			
Panneau G.	(D à G T.T. et D à D 2 portes)	95 594 688	ZCT 000 062
Panneau D.	(D à D T.T. et D à G 2 portes)	95 607 851	ZCT 000 061
<b>MONTANT ARRIERE</b>			
G.	(D à G T.T. et D à D 2 portes)	95 597 522	ZCT 000 065
D.	(D à D T.T. et D à G 2 portes)	95 607 852	ZCT 000 067
<b>CHARNIERES :</b>			
<b>Charnons sur portes</b>	Sup. G.	95 618 694	95 640 774
	Inf. G.	95 618 695	95 640 775
	Sup. D.	95 618 698	95 640 775
	Inf. D.	95 618 699	95 640 774
Plaquette sous charnons	(avec charnons)		95 640 765
Vis de fixation sur porte			95 640 766
Axe de charnières			96 001 675
<b>Charnons sur caisse</b>	Sup. G.	95 618 696	95 640 773
	Inf. G.	95 618 697	95 640 777
	Sup. D.	95 618 700	95 640 772
	Inf. D.	95 618 701	95 640 776
<b>PORTES :</b>			
Véhicules 1 porte AR. :			
	D à G	95 592 971	ZCT 000 069
	D à D	95 605 975	ZCT 000 070
Véhicules 2 portes AR. :			
Côté G.		95 630 885	ZCT 000 071
Côté D.		95 630 886	ZCT 000 072
Butée caoutchouc			95 640 764



CITROËN  
DIVISION APRES - VENTE  
SERVICE TECHNIQUE

# NOTE TECHNIQUE

# VISA

# 14

APPLICATION :  
**TOUS PAYS**

CONCERNE :  
**VISA DIESEL - C 15 TT**  
**Carrosserie : évolution**

**N° 7**

DIFFUSION :  
**TOUS PAYS**

Le 20 Juillet 1988

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS: **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590**

549

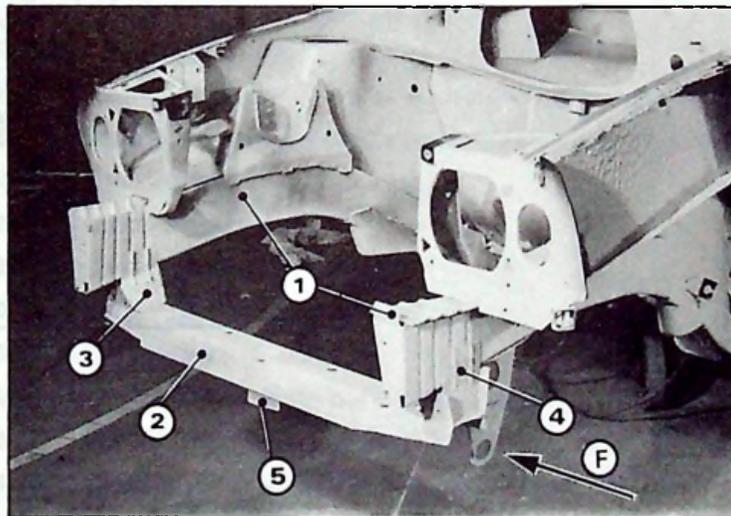
Depuis **Mars 1988**, (N° d'organisation **P.R. 4126**) :

- Les caisses des véhicules VISA et C 15 Diesel sont modifiées.
- Les caisses VDU.Essence sont remplacées par la VDU. Diesel.

**Pièces modifiées :**

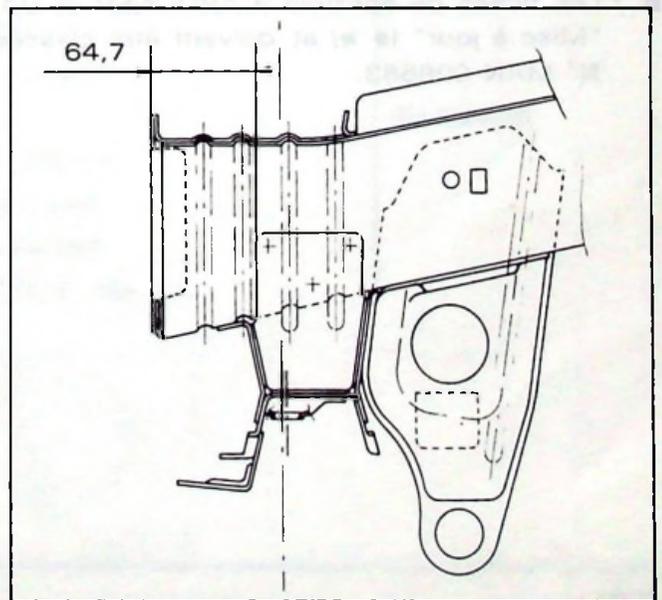
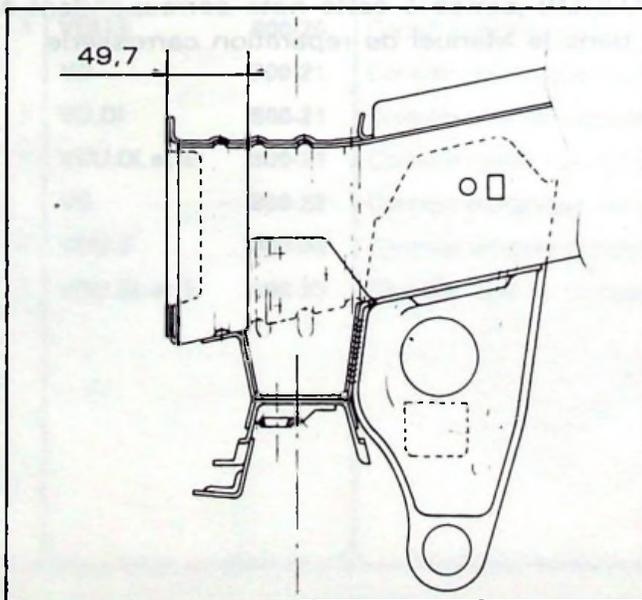
- Passage de roue avant gauche .....
- Traverse inférieure avant .....
- Support de traverse avant inférieure gauche et droit .....
- Flasque de support de traverse avant inférieure gauche et droit .....
- Equerre centrale de support pare-chocs .....

L'ensemble des pièces repérées **②-③-④-⑤** et du crochet de remorquage côté gauche est avancé de 15 mm (voir photo et croquis ci-dessous).



83-1281

Montage : vue suivant F



NOUVEAU MONTAGE (3/88 →)

ANCIEN MONTAGE (Rappel)

**REPARATION**

A épuisement des stocks, le Département des Pièces de Rechange ne fournira plus que les pièces nouvelles.

● **Remplacement d'un passage de roue sur véhicule ( → 3/88 ) :**

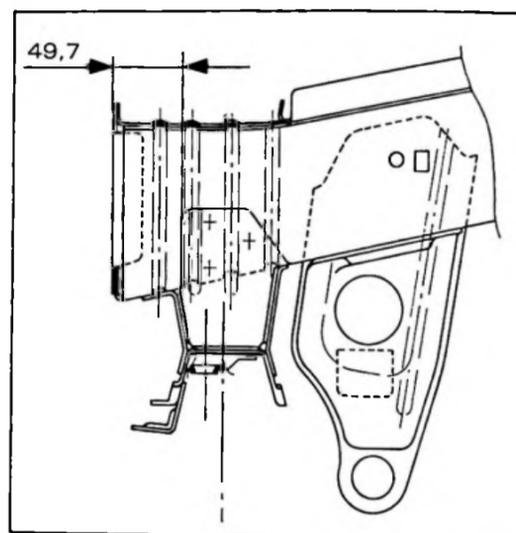
– Le nouvel embouti, effectué sur les passages de roues en partie supérieure, modifie la zone d'accostage avec le tablier. Il est inutile, lors d'un remplacement, de modifier le passage de roue afin de retrouver la zone initiale d'accostage.

– Le support et le flasque de traverse avant ne sont pas soudés sur le brancard en partie avant.

● **Remplacement d'une traverse avant et ses supports sur véhicule ( → 3/88 ) :**

– **La nouvelle traverse se monte sur tous les véhicules à condition d'utiliser impérativement les nouveaux supports.**

L'ensemble (traverse + supports) sera positionné comme indiqué ci-contre).

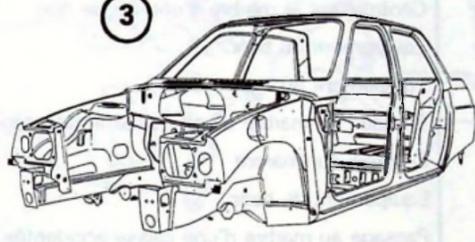
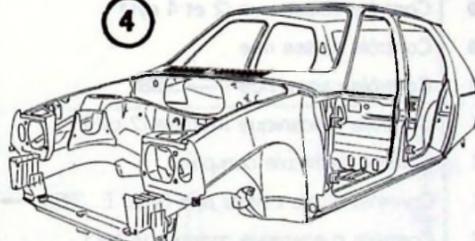
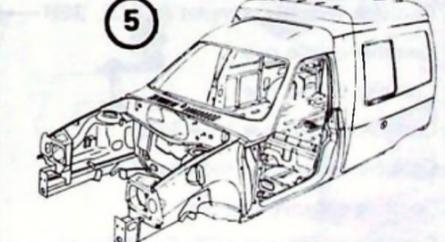
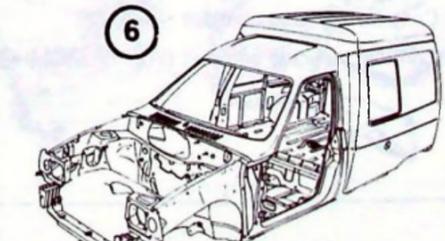


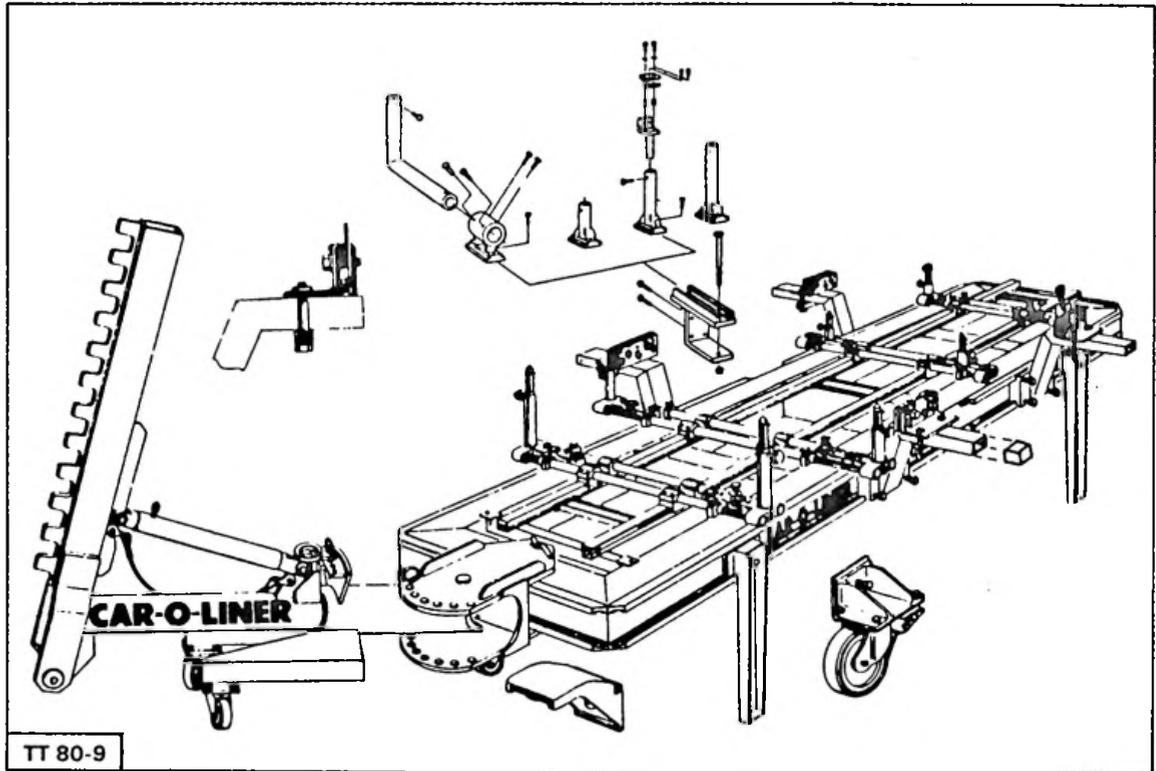
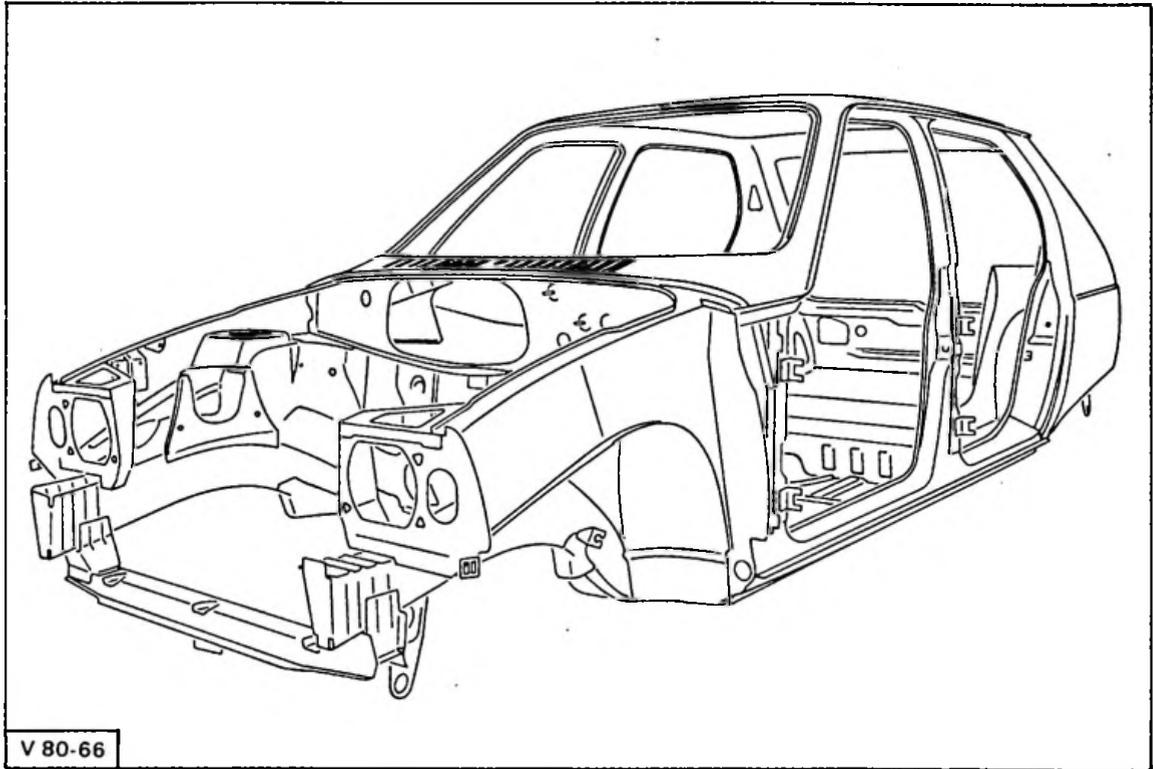
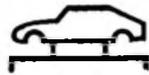
V 82-21

**N.B. :** Les fiches de contrôle (CAROLINER et DATALINER) jointes à cette note correspondent à une "Mise à jour" (● ●) et doivent être classées dans le Manuel de réparation carrosserie N° MAN 008583.

CITROËN <b>14</b>		LISTE DES OPÉRATIONS ET RECAPITULATIF DES GAMMES EXISTANTES VÉHICULE VISA		1
MAN		Numéro de l'opération	DÉSIGNATION	
008573	008583			
X	VD	800-000	Éléments constitutifs de la caisse	<b>TOLERIE - FERRAGE</b>
X	VD.Di	800-000	Éléments constitutifs de la caisse	
X	VDU.E	800-000	Éléments constitutifs de la caisse	
X	VDU.Di	800-000	Éléments constitutifs de la caisse	
X	VD	800-00	Préparation d'une caisse	
X	VD.Di	800-00	Préparation d'une caisse	
X	VDU	800-00	Préparation d'une caisse (Points spécifiques VDU)	
X	VD	800-0	Contrôle sur le marbre d'une caisse nue	<b>CELETTE</b>
X	VD.Di	800-0	Équipement du banc	
X	VDU.E	800-0	Équipement du banc	
X	VD	800-1	Passage au marbre d'une caisse accidentée de l'arrière	
X	VD.Di	800-1	Contrôle sur marbre	
X	VDU.Di	800-1	Équipement du banc	
X	VD	800-4	Passage au marbre d'une caisse accidentée à l'avant	
X	VD	800-7	Passage au marbre d'une caisse nue (mécanique en place)	<b>CAROLINER</b>
X	VD	800-10	Contrôle caisse nue (2 et 4 cyl.)	
X	VD.Di	800-10	Contrôle caisse nue	
X	VDU.E	800-10	Contrôle caisse nue ( → 3/88 )	
X	VD	800-11	Contrôle mécanique montée (2 cyl.)	
X	VD.Di	800-11	Contrôle véhicule complet	<b>DATALINER</b>
X	VDU.Di. et E	800-11	Contrôle d'une caisse nue (VDU.E. 3/88 →)	
X	VD	800-12	Contrôle mécanique montée (4 cyl.)	
X	VDU.E	800-12	Contrôle véhicule complet ( → 3/88 )	
X	VDU.Di. et E	800-13	Contrôle véhicule complet (VDU.E. 3/88 →)	
X	VD	800-20	Contrôle caisse nue	
X	VD.Di	800-20	Contrôle caisse nue	
X	VDU.E	800-20	Contrôle caisse nue ( → 3/88 )	
X	VD	800-21	Contrôle mécanique montée (2 cyl.)	<b>DATALINER</b>
X	VD.Di	800-21	Contrôle véhicule complet	
X	VDU.Di. et E	800-21	Contrôle caisse nue (VDU.E. 3/88 →)	
X	VD	800-22	Contrôle mécanique montée (4 cyl.)	
X	VDU.E	800-22	Contrôle véhicule complet ( → 3/88 )	
X	VDU.Di. et E	800-23	Contrôle véhicule complet (VDU.E. 3/88 →)	

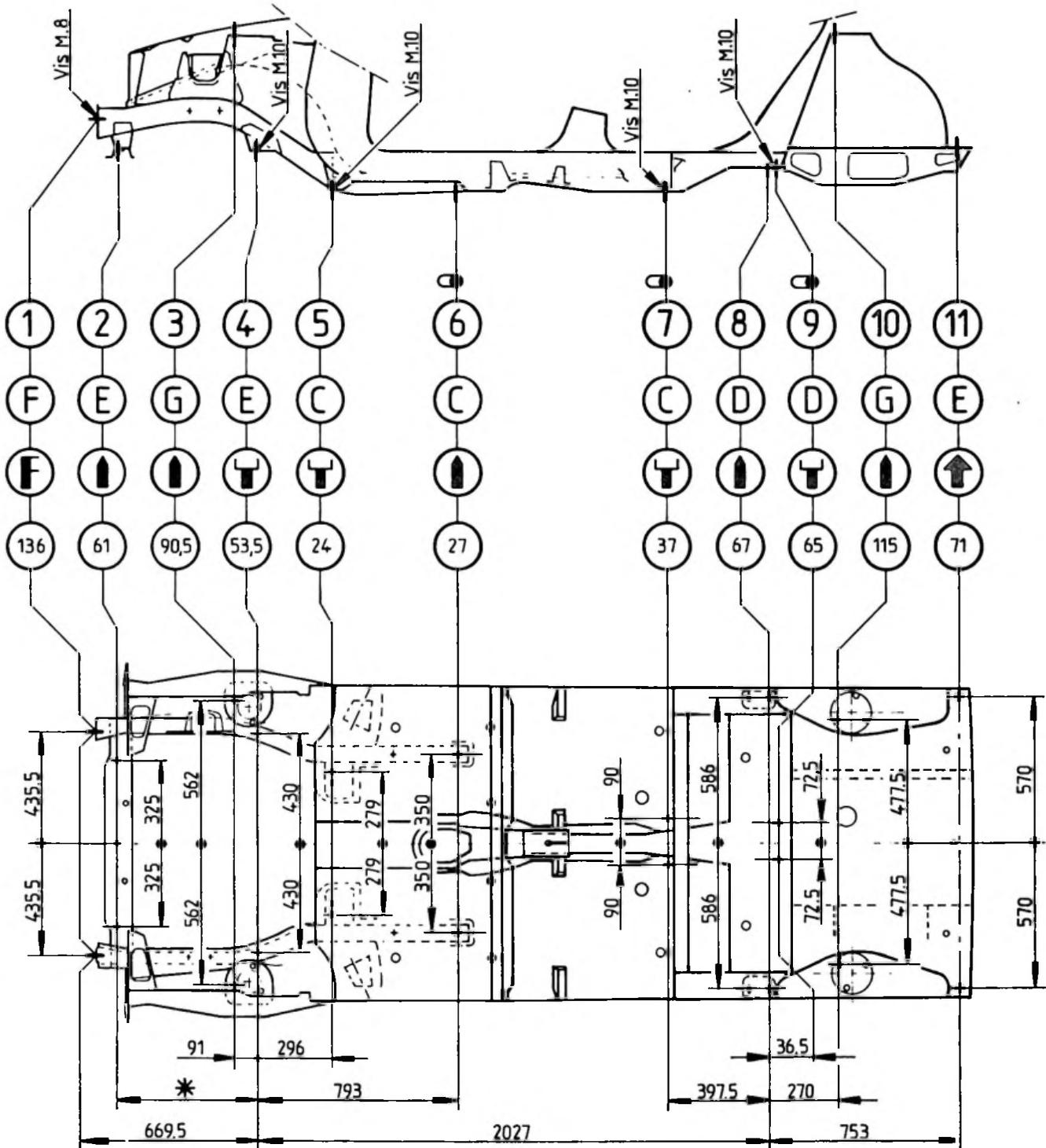
MAN		Numéro de l'opération	DÉSIGNATION
008573	008583		
X	VD	801-1	Remplacement d'une tôle support de phare
X	VD.Di	801-1	Remplacement d'une tôle support de phare
X	VD	801-4	Remplacement d'une façade avant
X	VD.Di	801-4	Remplacement d'une traverse inférieure avant
X	VD	801-7	Remplacement d'une joue de passage de roue avant
X	VD.Di	801-7	Remplacement d'une joue de passage de roue avant
X	VD	802-1	Remplacement d'un longeron de passage de roue avant
X	VD.Di	802-1	Remplacement d'un ensemble longeron et passage de roue avant
X	VD.Di	802-3	Remplacement partiel d'un longeron avant
X	VD	802-4	Remplacement d'un passage de roue avant complet
X	VD.Di	802-5	Remplacement d'une extrémité de longeron avant
X	VD	802-7	Remplacement d'un arc-boutant
X	VD.Di	802-7	Remplacement partiel d'un passage de roue avant
X	VD	811-1	Remplacement d'un demi-tablier inférieur
X	VD	811-4	Remplacement d'un tablier supérieur
X	VD	812-1	Remplacement partiel d'une baie de pare-brise
X	VDK	821-0	Points particuliers de la caisse
X	VD	821-1	Remplacement d'un panneau de côté complet
X	VDK	821-1	Remplacement d'un panneau de côté complet
X	VDU	821-1	Remplacement d'un panneau de côté
X	VD	821-4	Remplacement d'une partie avant de panneau de côté
X	VD	821-7	Remplacement d'une partie arrière de panneau de côté
X	VDK	821-7	Remplacement d'une partie arrière de panneau de côté
X	VDK	821-9	Remplacement d'un pied arrière
X	VD	822-1	Remplacement d'une partie centrale de panneau de côté
X	VD	822-4	Remplacement d'un pied milieu complet
X	VDK	822-4	Remplacement d'une doublure de panneau de côté
X	VD	822-7	Remplacement d'un brancard de bas de caisse
X	VDK	822-9	Remplacement partiel d'une doublure de brancard supérieur
X	VD	823-1	Remplacement d'un panneau arrière complet
X	VDA	823-1	Remplacement d'un panneau arrière complet
X	VD	823-4	Remplacement d'un panneau arrière partiel
X	VDA	823-4	Remplacement d'un panneau arrière partiel
X	VDK	823-7	Pose des charnières de hayon

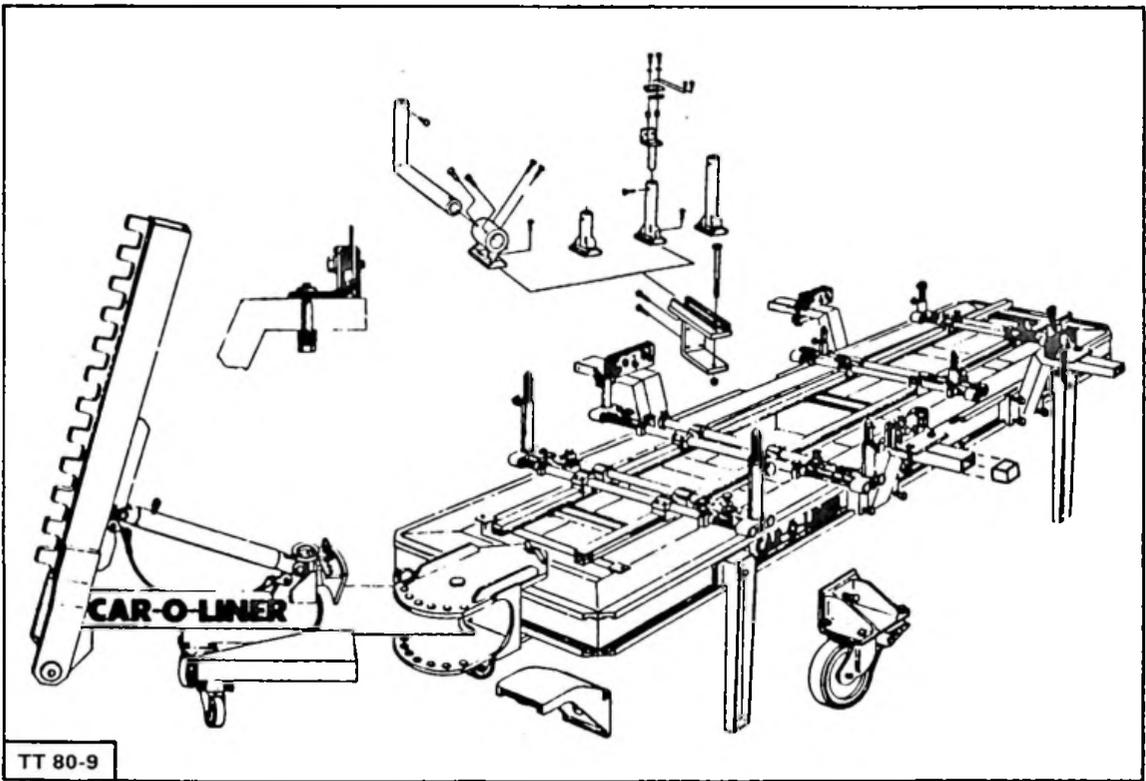
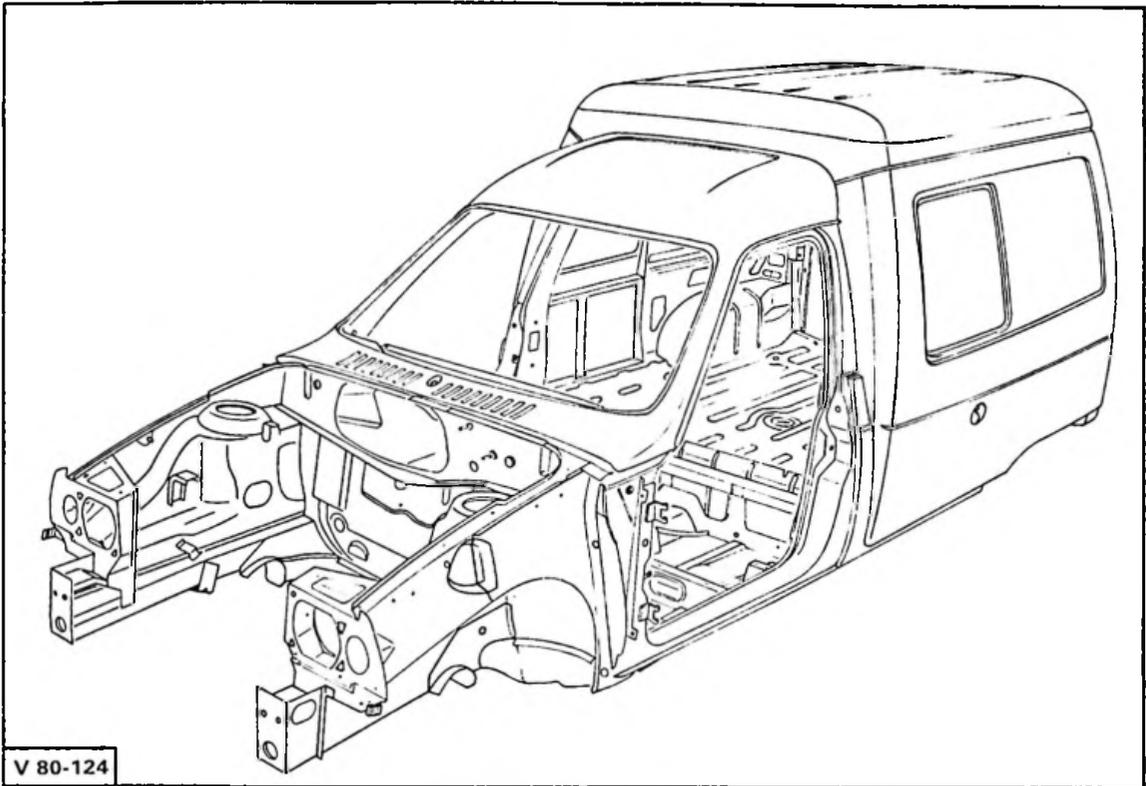
GAMMES Manuscrites Δ Symboles ○	GAMMES EXISTANTES SUIVANT REP. TYPES CAISSES						TYPES DE CAISSES	REMARQUES
	①	②	③	④	⑤	⑥		
Δ	X	X	X		X			<b>VISA Berline</b> 3/81 (VD) 2 cyl. 4 cyl.
○				X				
Δ	X	X	X		X			<b>VISA II Berline</b> 4/81 (VDA) 2 cyl. 4 cyl.
○				X				
Δ	X	X	X		X			<b>VISA Découvrable</b> (VDK) 4 cyl.
○				X				
Δ	X	X	X	X	X	X		<b>VISA Berline</b> Diesel GTi (VD.Di)
○			X			X		
Δ	X	X	X	X	X	X		<b>C 15 E</b> (VDU.E) 3/88
○			X					
Δ	X	X	X	X	X	X		<b>C 15 E</b> (VDU.Di) (VDU.E) 3/88
○			X					

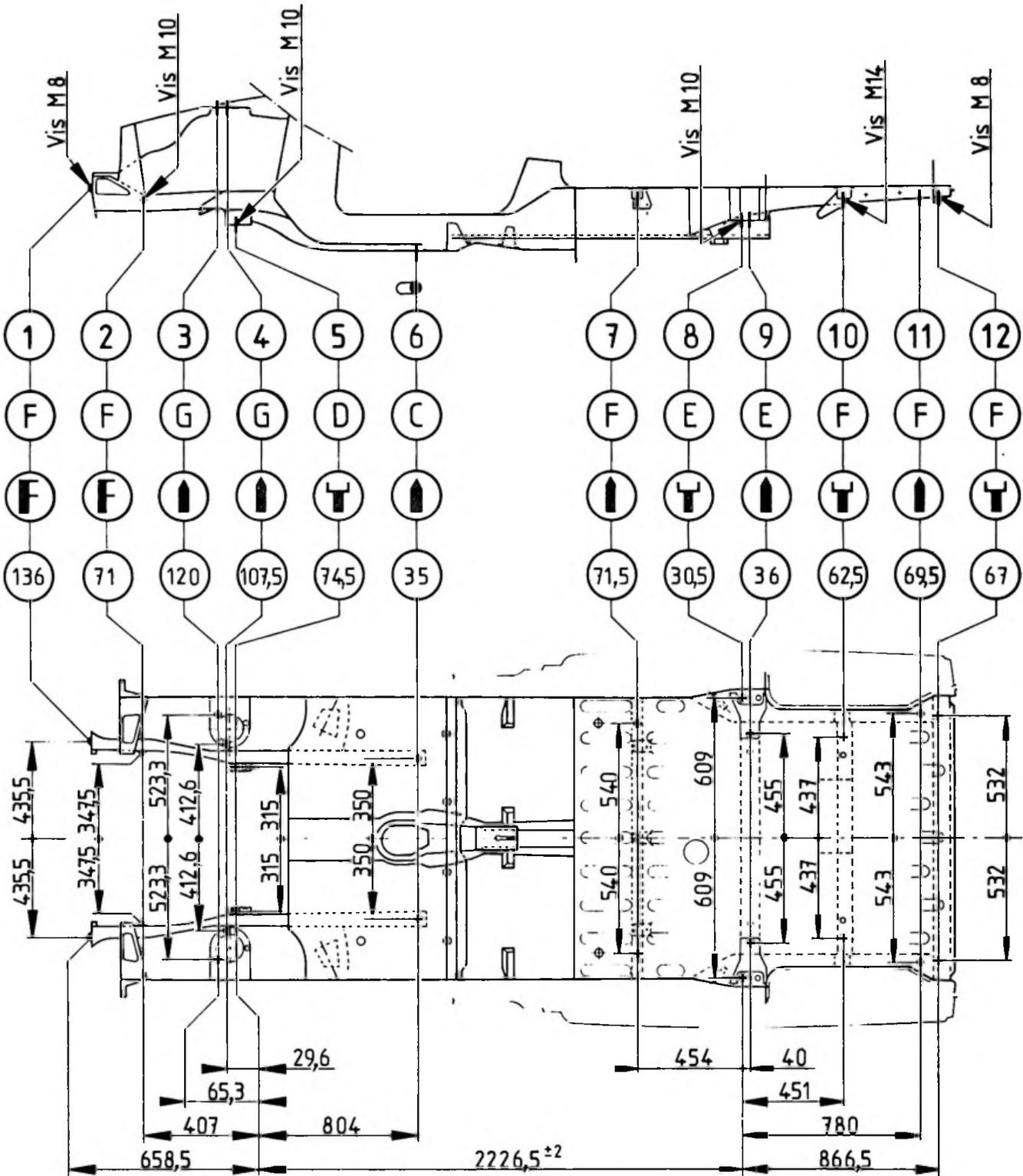


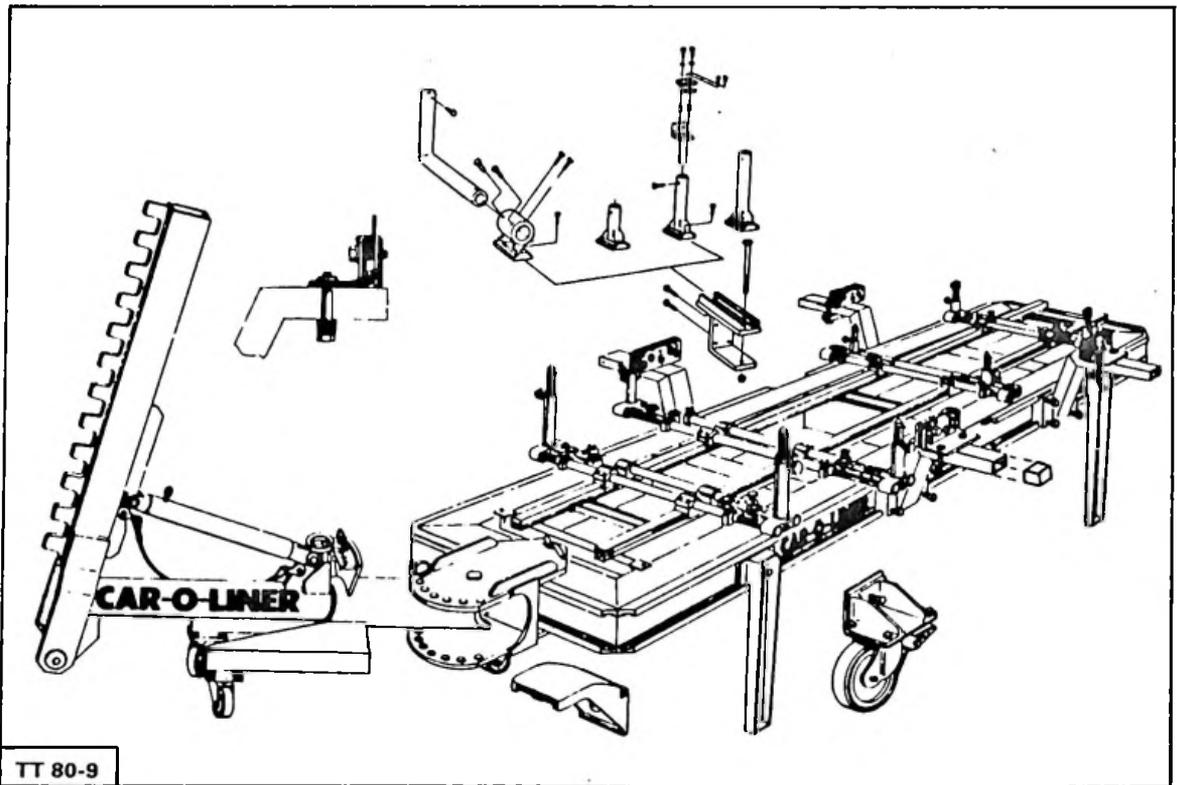
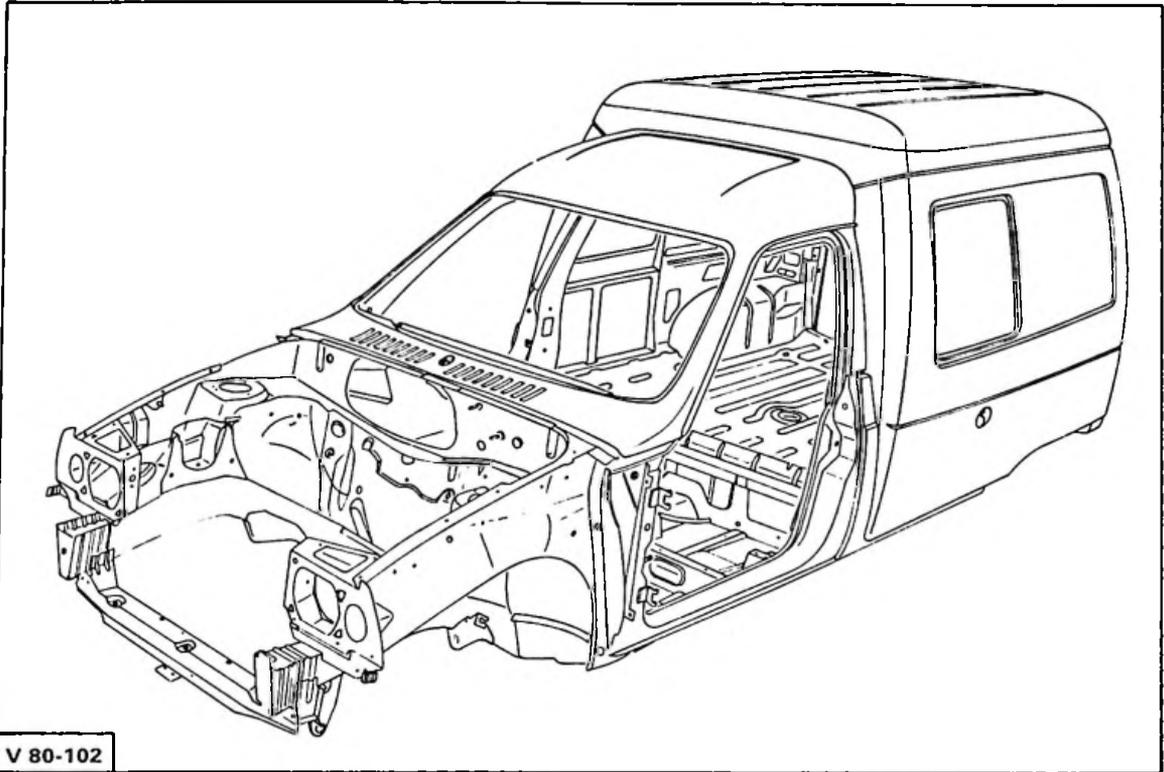


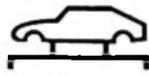
\* 553 Véh. (→ 3/88)  
568 Véh. (3/88 →)



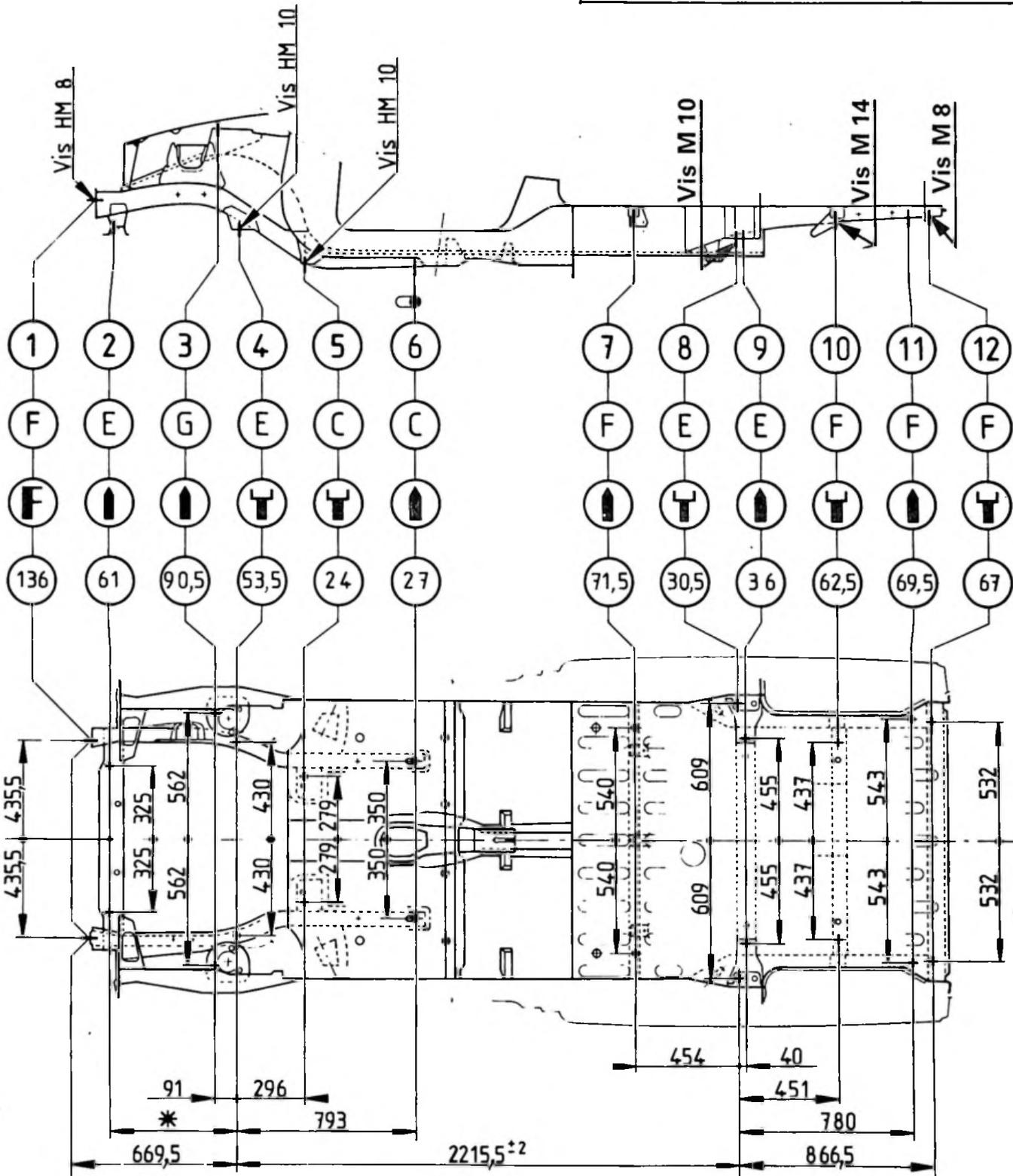


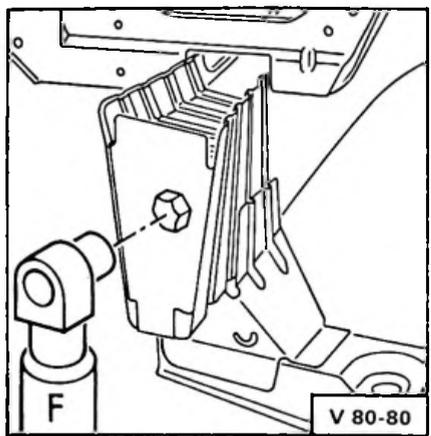




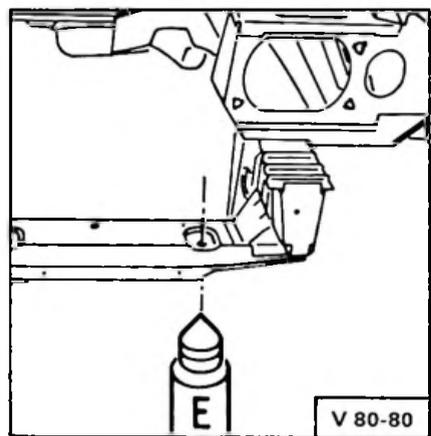


\* 553 Véh. Di (→ 3/88)  
568 Véh. Ess. et Di (3/88 →)

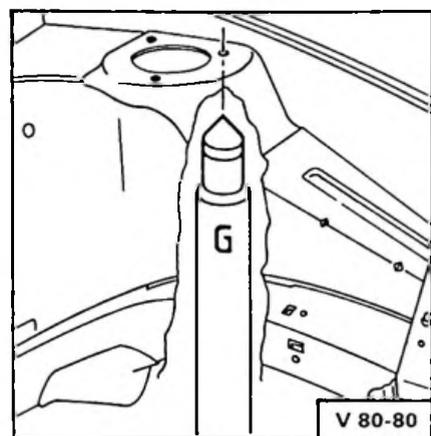




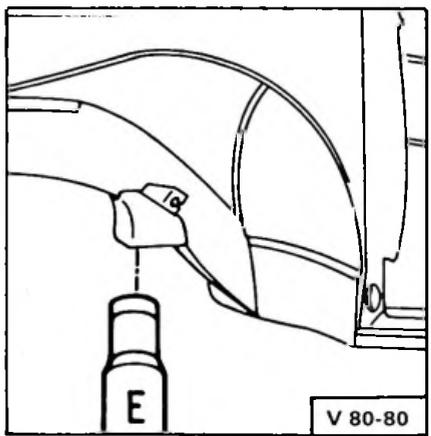
①



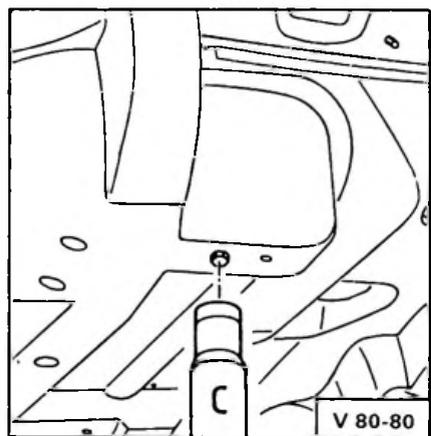
②



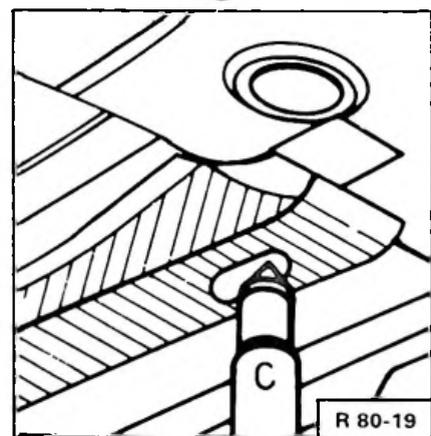
③



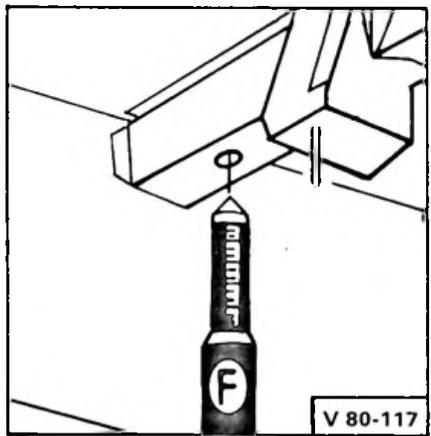
④



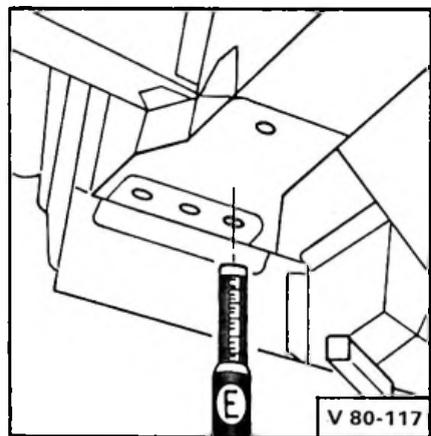
⑤



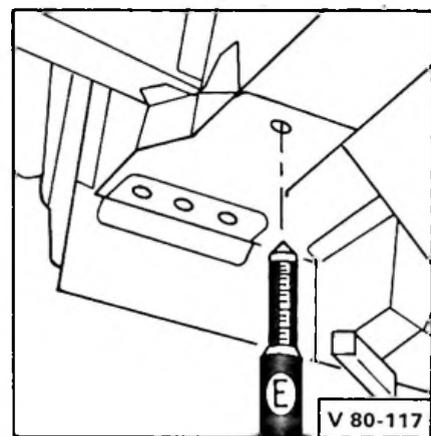
⑥



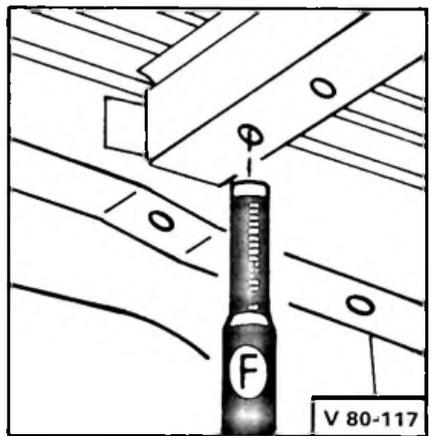
⑦



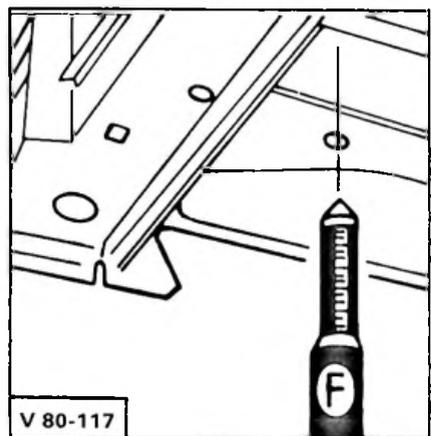
⑧



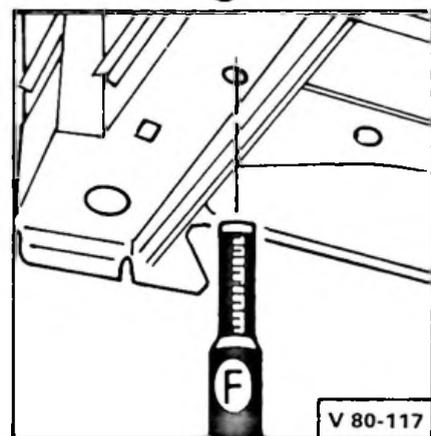
⑨



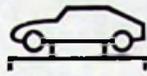
⑩



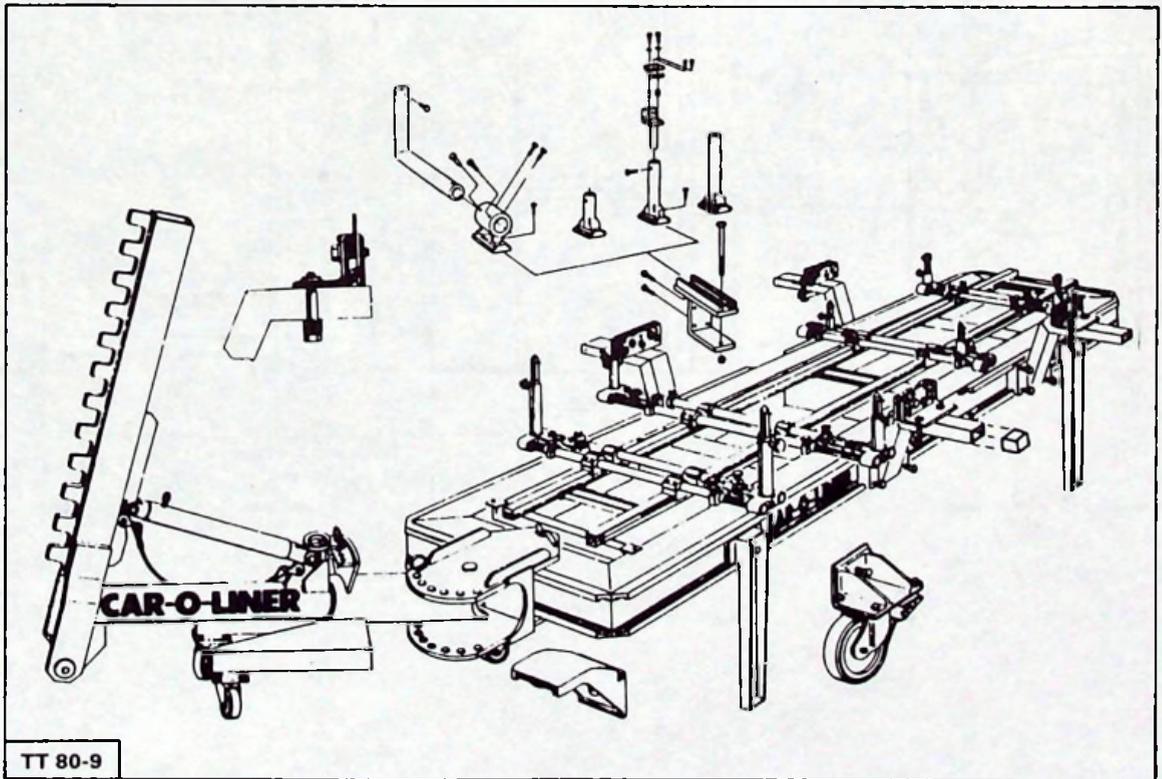
⑪



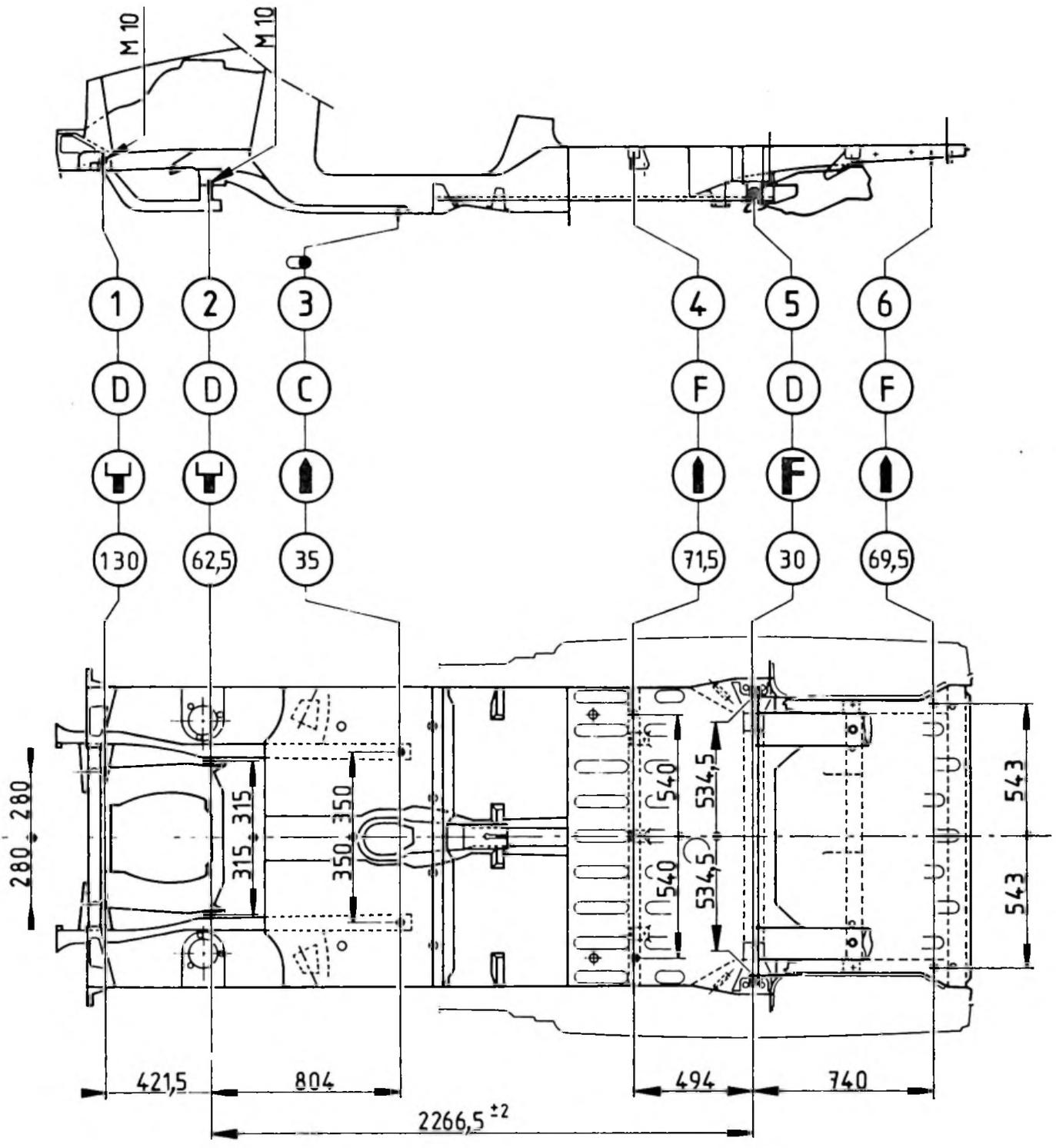
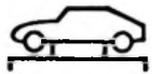
⑫

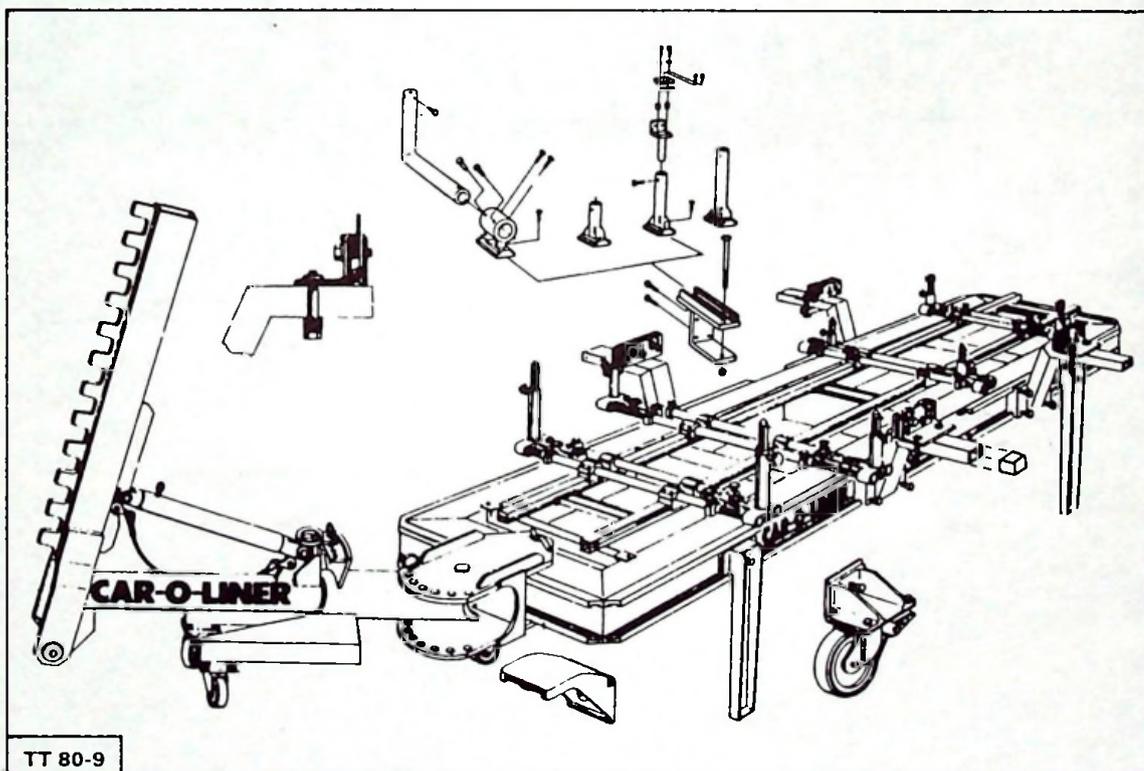
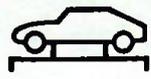


84-705



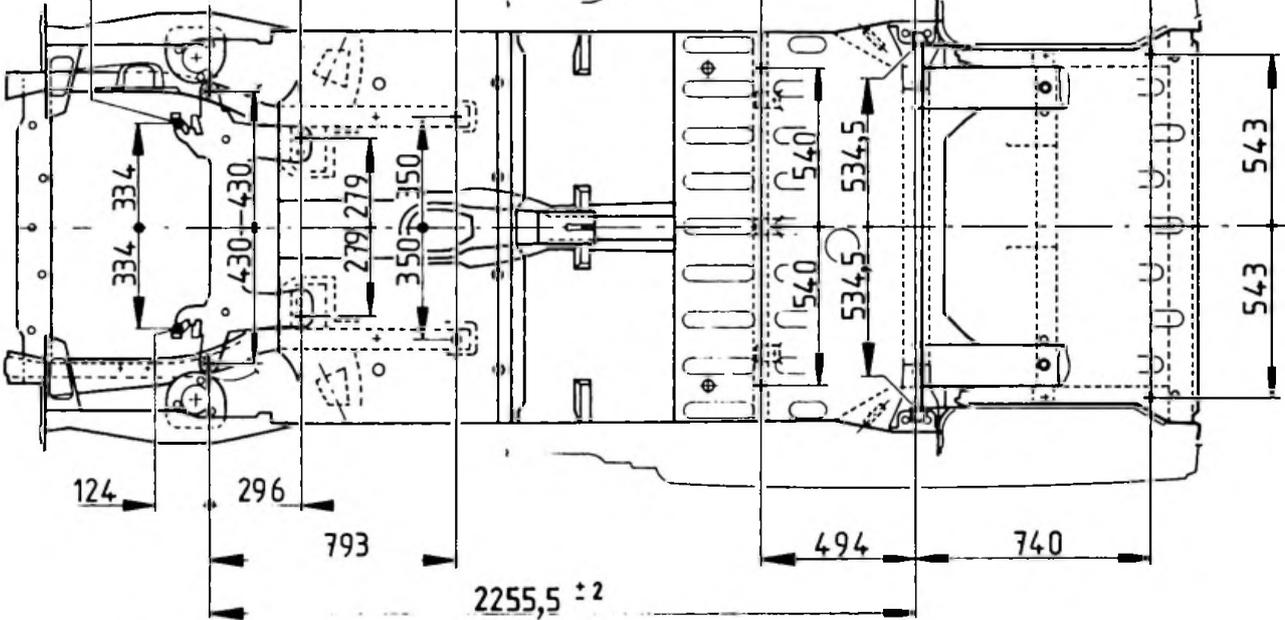
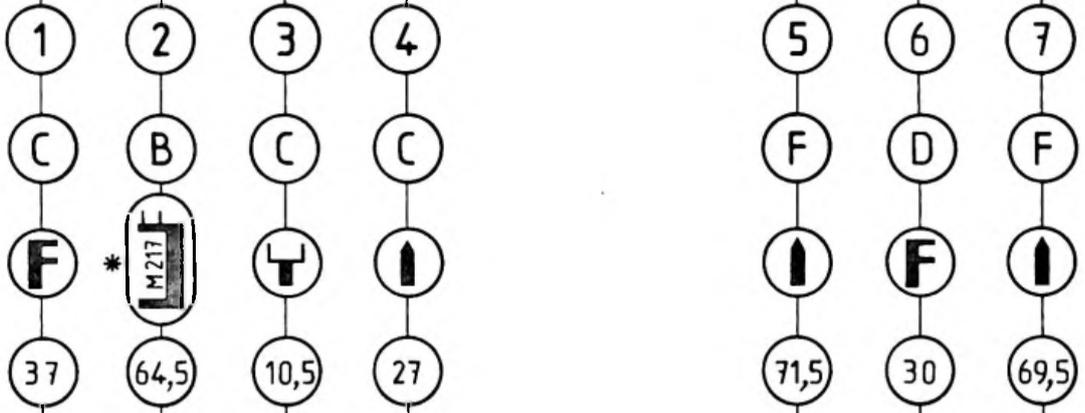
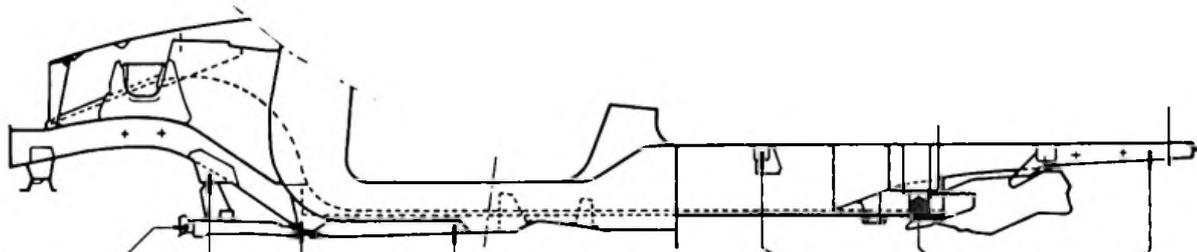
TT 80-9



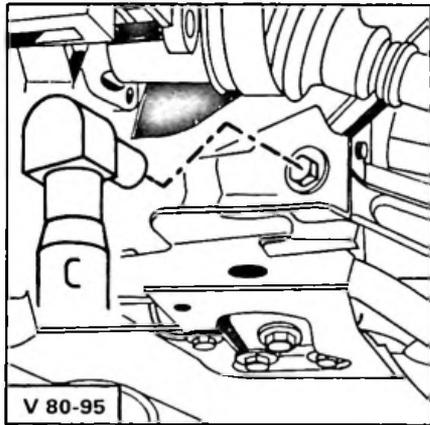




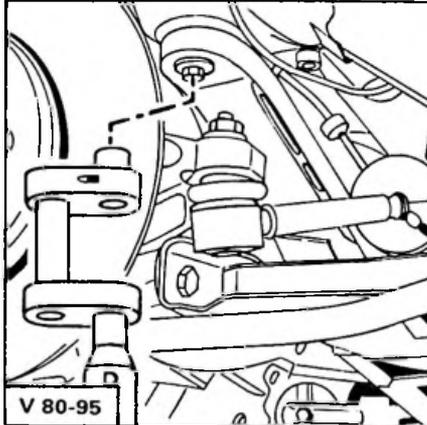
Ess. et Di. 3/88 →



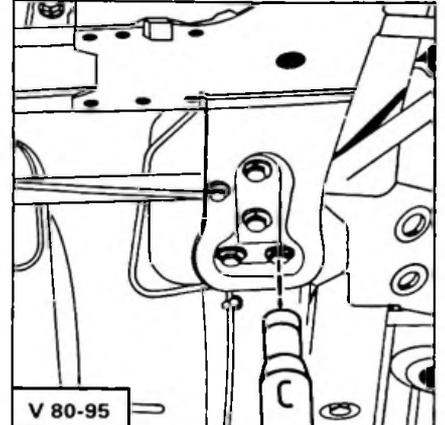
\* L = 120



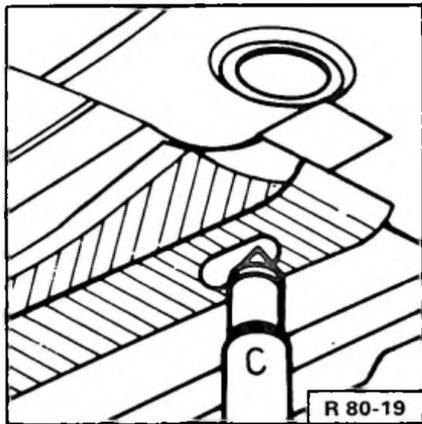
①



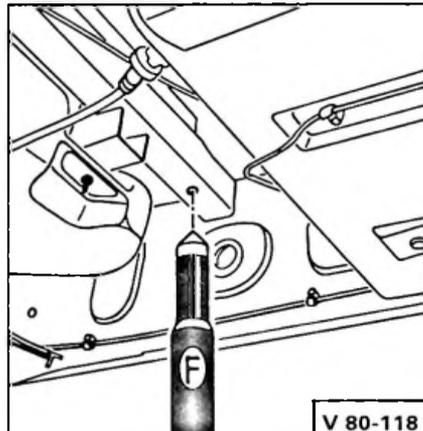
②



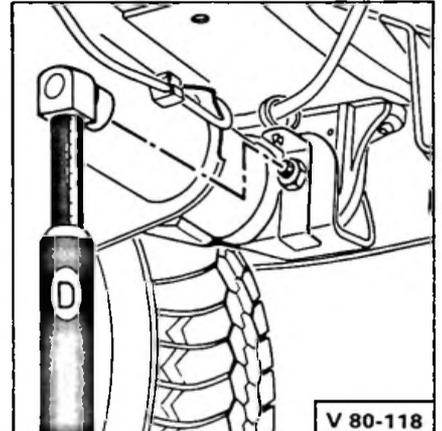
③



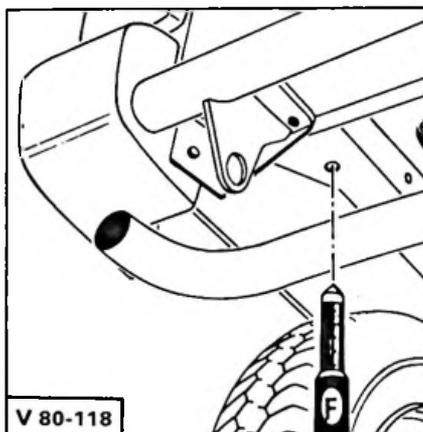
④



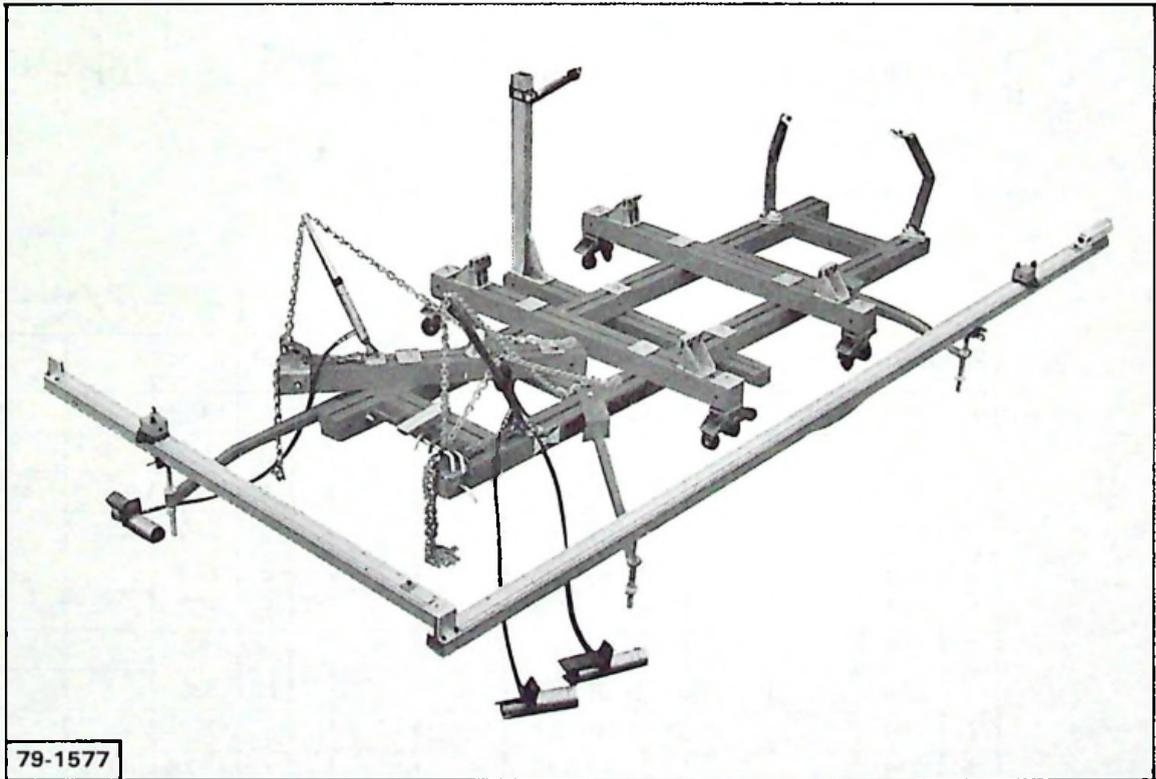
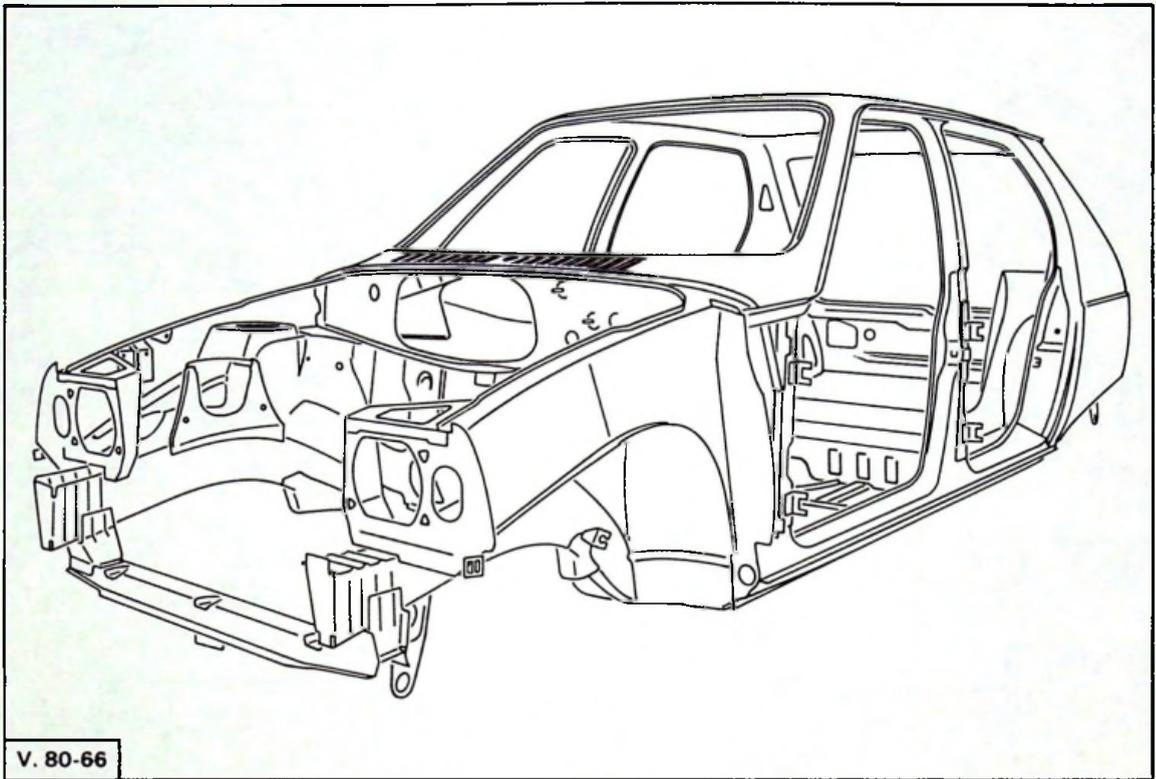
⑤



⑥

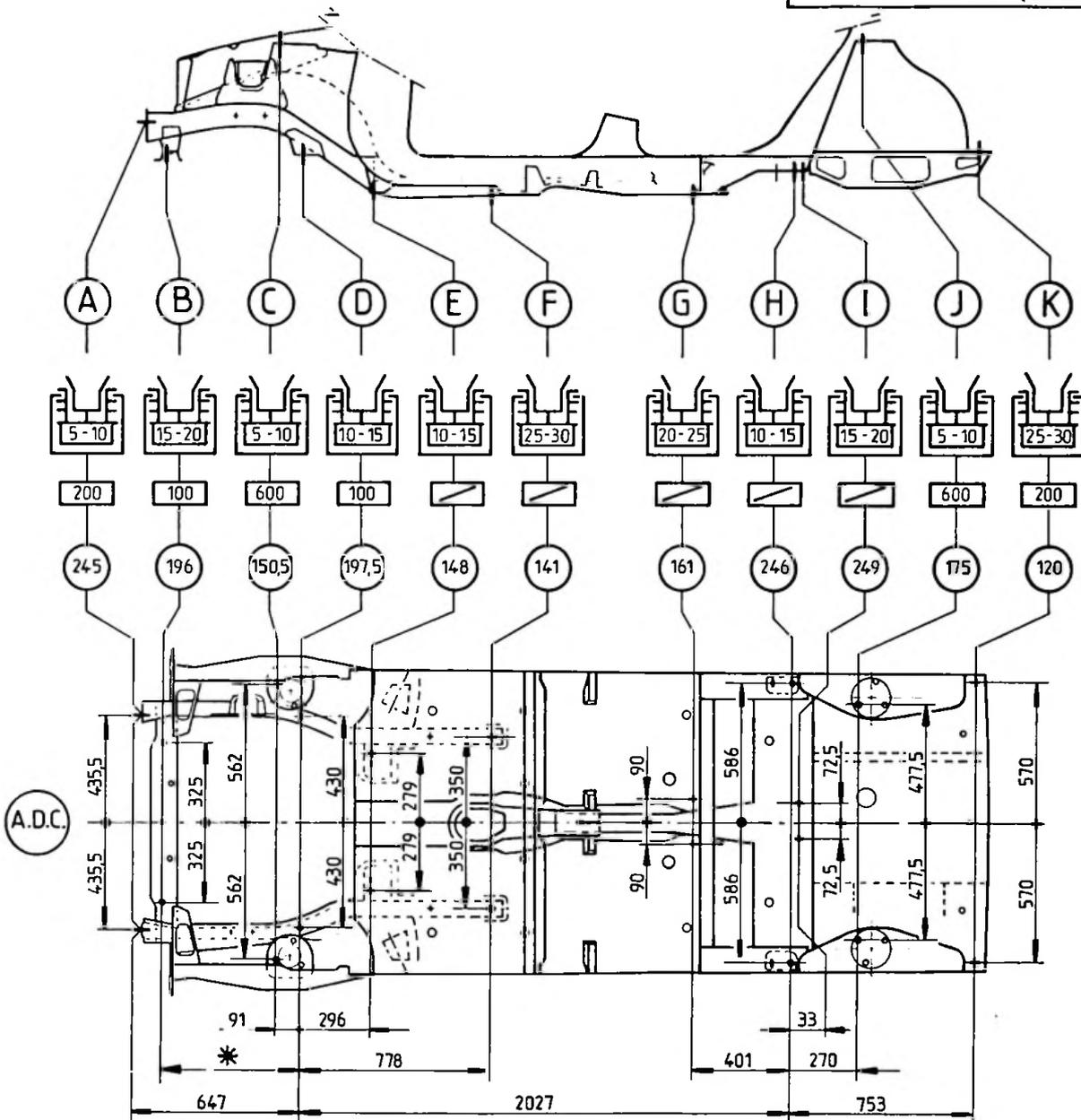


⑦





\* 553 Véh. (→ 3/88)  
568 Véh. (3/88 →)



Hauteur

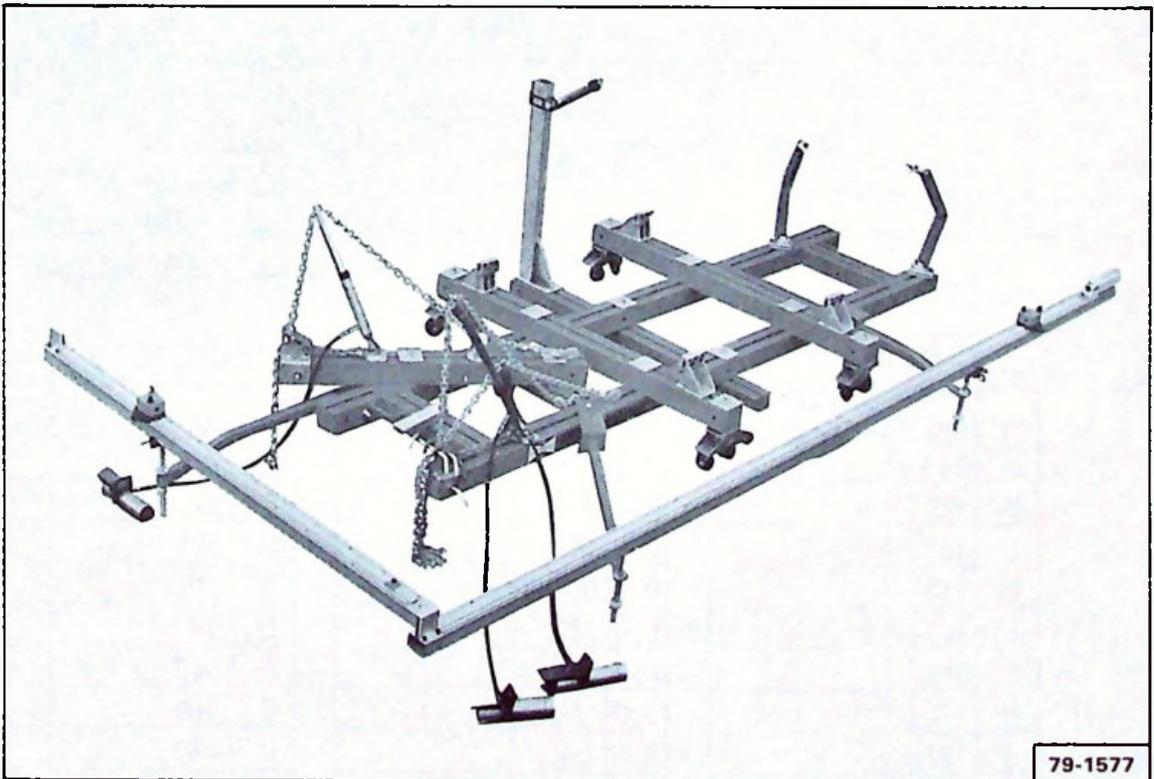
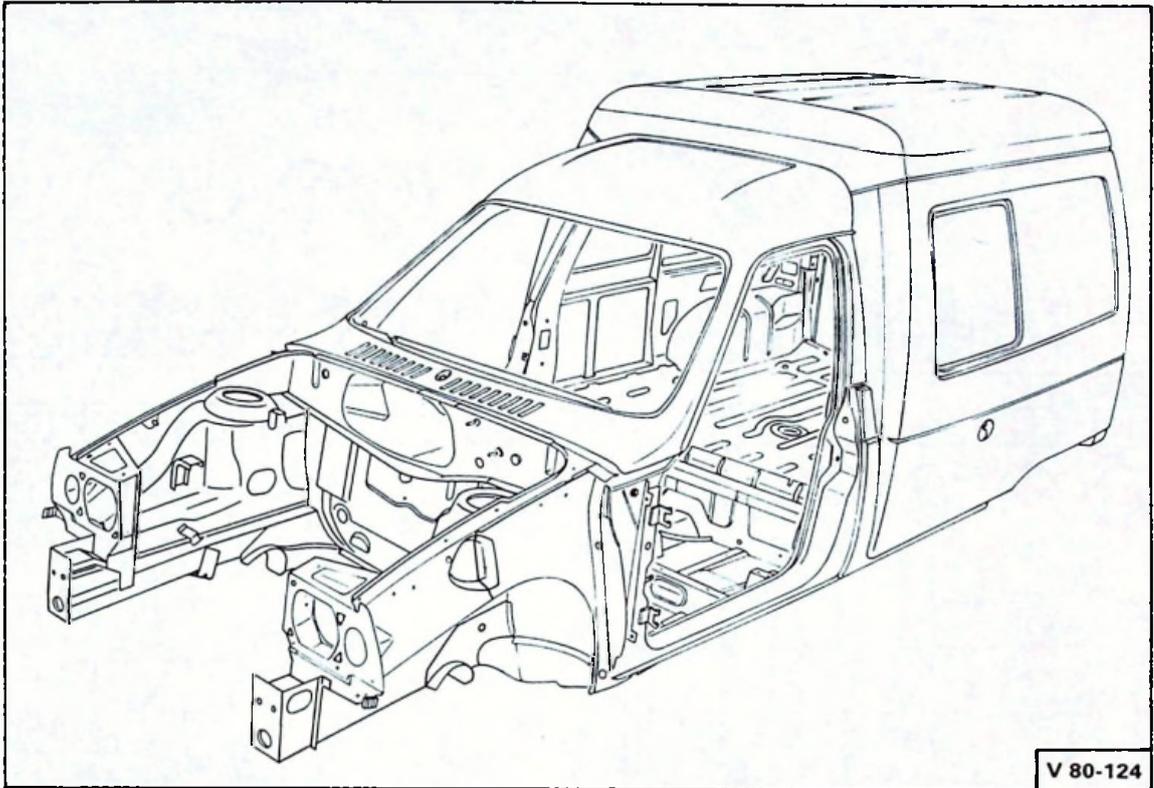
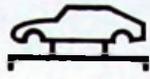
Longueur

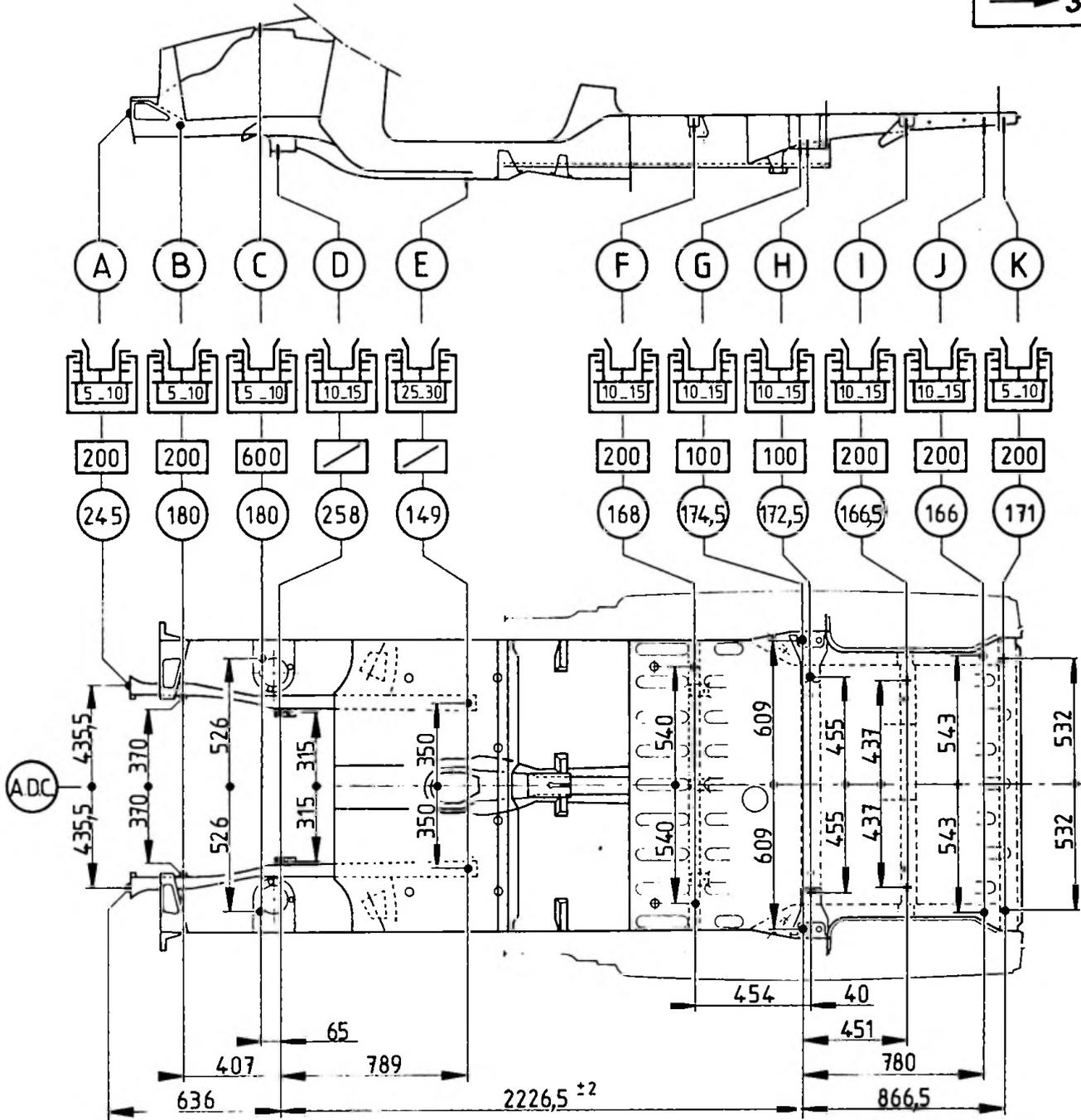
Largeur / A.D.C.

Réf.	Nominal		
A	245		
B	196		
C	150,5		
D	197,5		
E	148		
F	141		
G	161		
H	246		
I	249		
J	175		
K	120		

Ref.	Nominal		
A-D	647		
B-D	*		
C-D	91		
D	0		
E-D	296		
F-D	778		
G-H	401		
H-D	2027		
I-H	33		
J-H	270		
K-H	753		

Ref.	Nominal		
A	435,5		
B	325		
C	562		
D	430		
E	279		
F	350		
G	90		
H	586		
I	72,5		
J	477,5		
K	570		





Hauteur

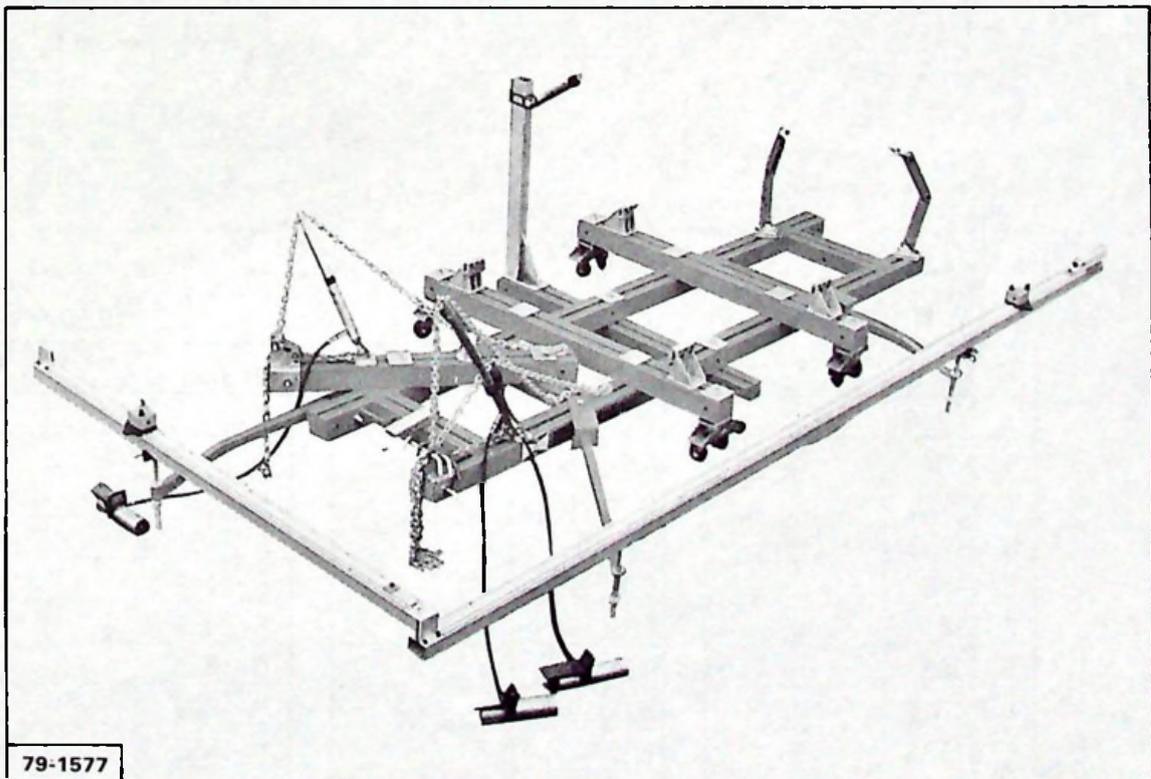
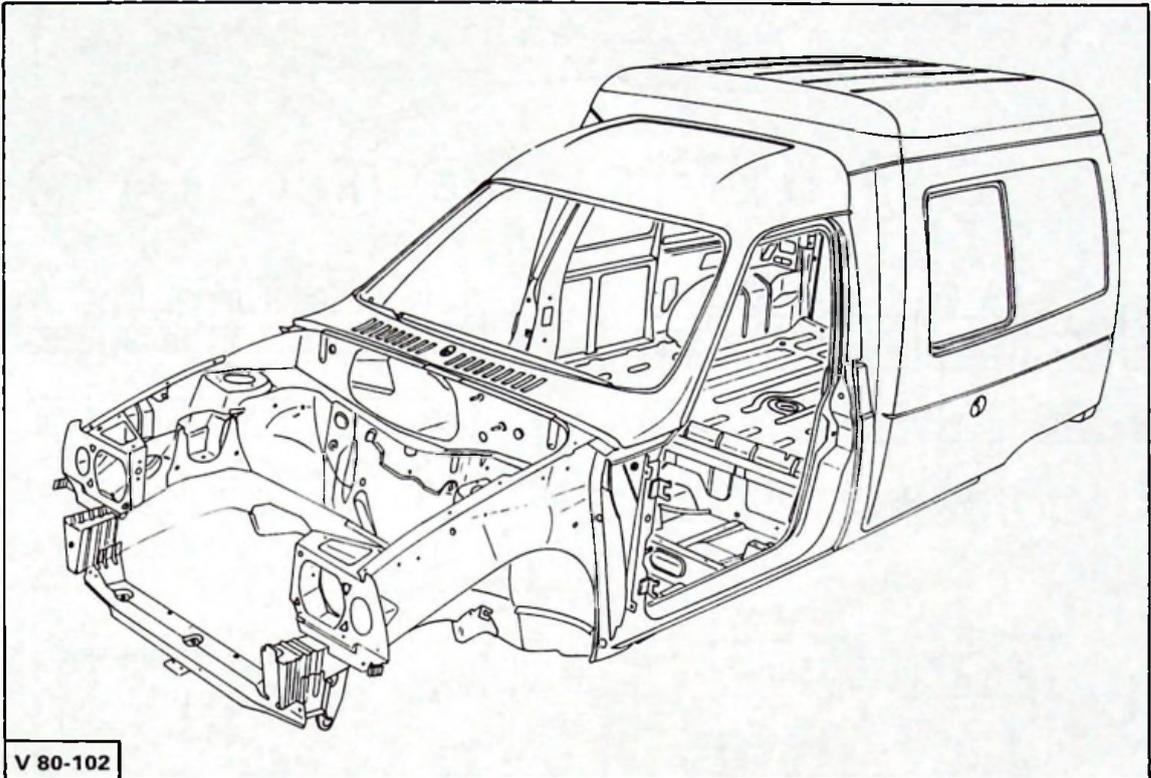
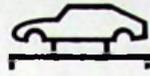
Réf.	Nominal	Déviati Gauche	Déviati Droite
A	245		
B	180		
C	180		
D	258		
E	149		
F	168		
G	174,5		
H	172,5		
I	166,5		
J	166		
K	171		

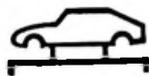
Longueur

Réf.	Nominal	Déviati Gauche	Déviati Droite
A_D	636		
B_D	407		
C_D	65		
D	0		
E_D	789		
F_G	454		
G_D	2226,5		
H_G	40		
I_G	451		
J_G	780		
K_G	866,5		

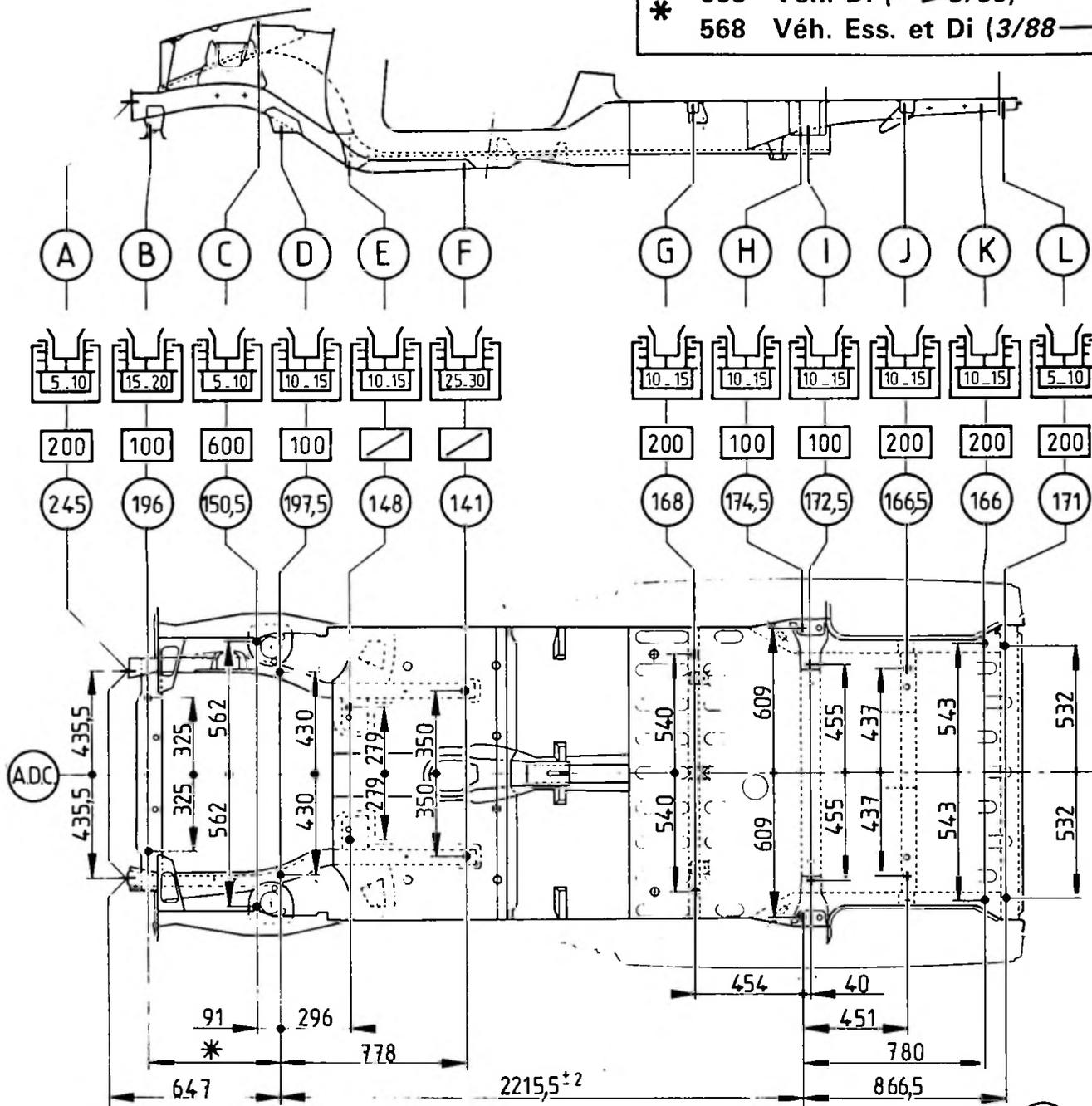
Largeur / ADC

Réf.	Nominal	Déviati Gauche	Déviati Droite
A	435,5		
B	370		
C	526		
D	315		
E	350		
F	540		
G	609		
H	455		
I	437		
J	543		
K	532		





\* 553 Véh. Di (→ 3/88)  
568 Véh. Ess. et Di (3/88 →)



Hauteur

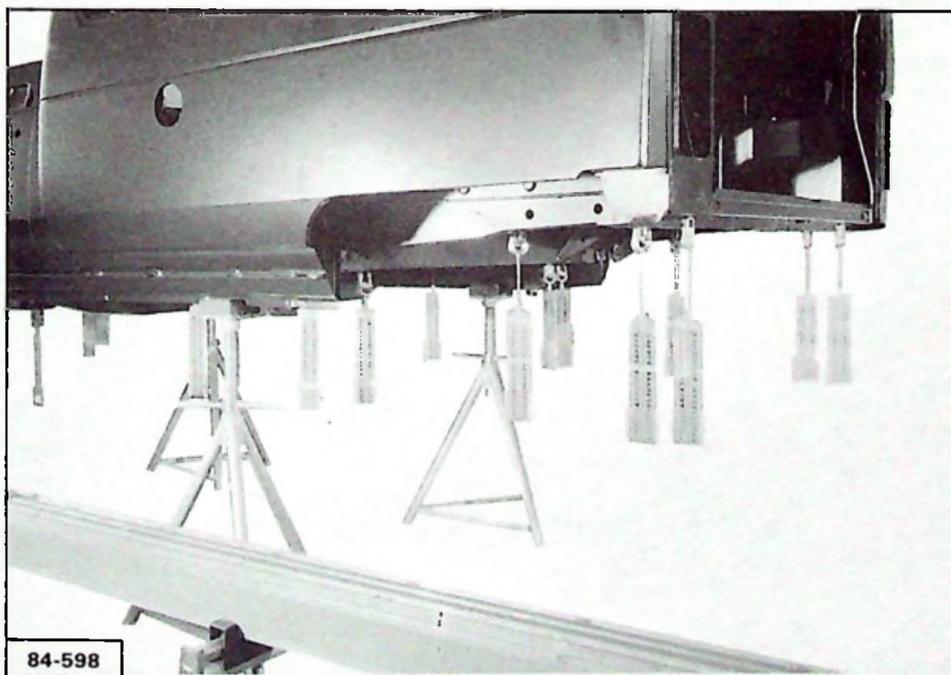
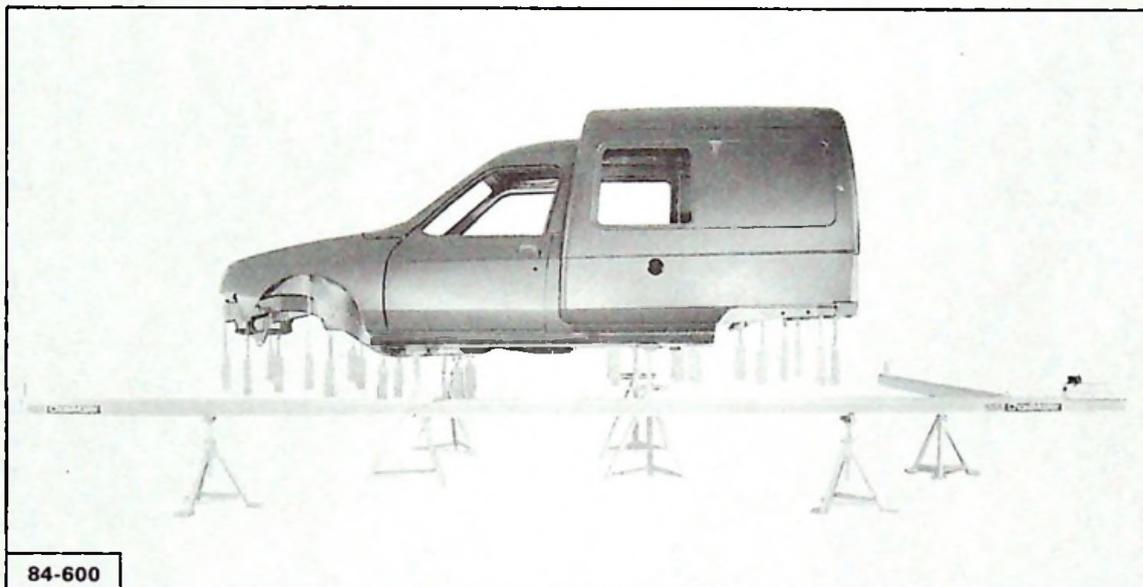
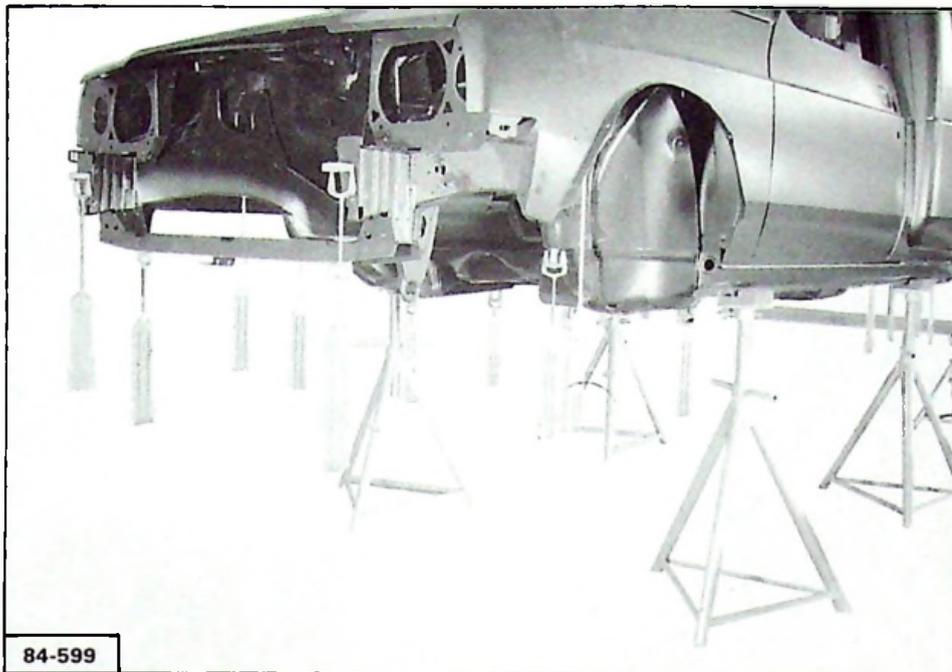
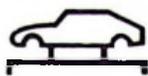
Réf.	Nominal	Déviaton Gauche	Déviaton Droite
A	245		
B	196		
C	150,5		
D	197,5		
E	148		
F	141		
G	168		
H	174,5		
I	172,5		
J	166,5		
K	166		
L	171		

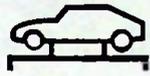
Longueur

Réf.	Nominal	Déviaton Gauche	Déviaton Droite
A.D	647		
B..D	*		
C..D	91		
D	0		
E..D	296		
F..D	778		
G..H	454		
H..D	2215,5		
I..H	40		
J..H	451		
K..H	780		
L..H	866,5		

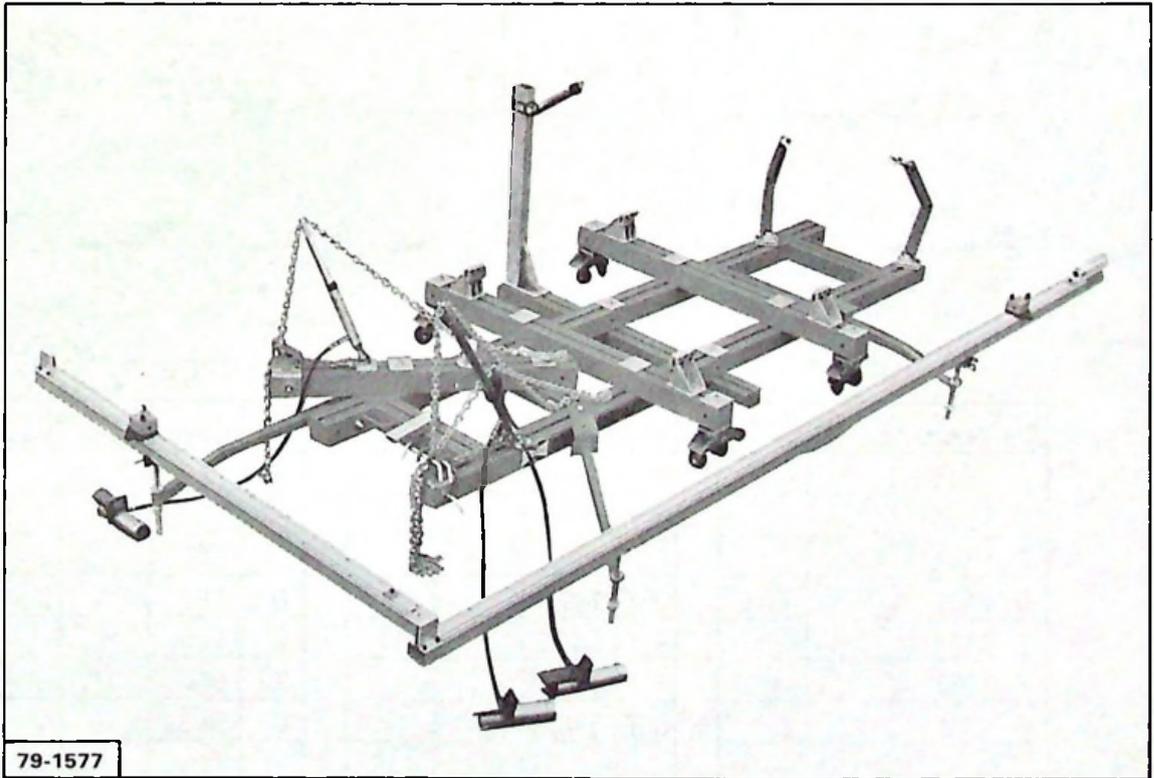
Largeur / ADC

Réf.	Nominal	Déviaton Gauche	Déviaton Droite
A	435,5		
B	325		
C	562		
D	430		
E	279		
F	350		
G	540		
H	609		
I	455		
J	437		
K	543		
L	532		

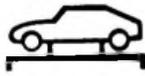




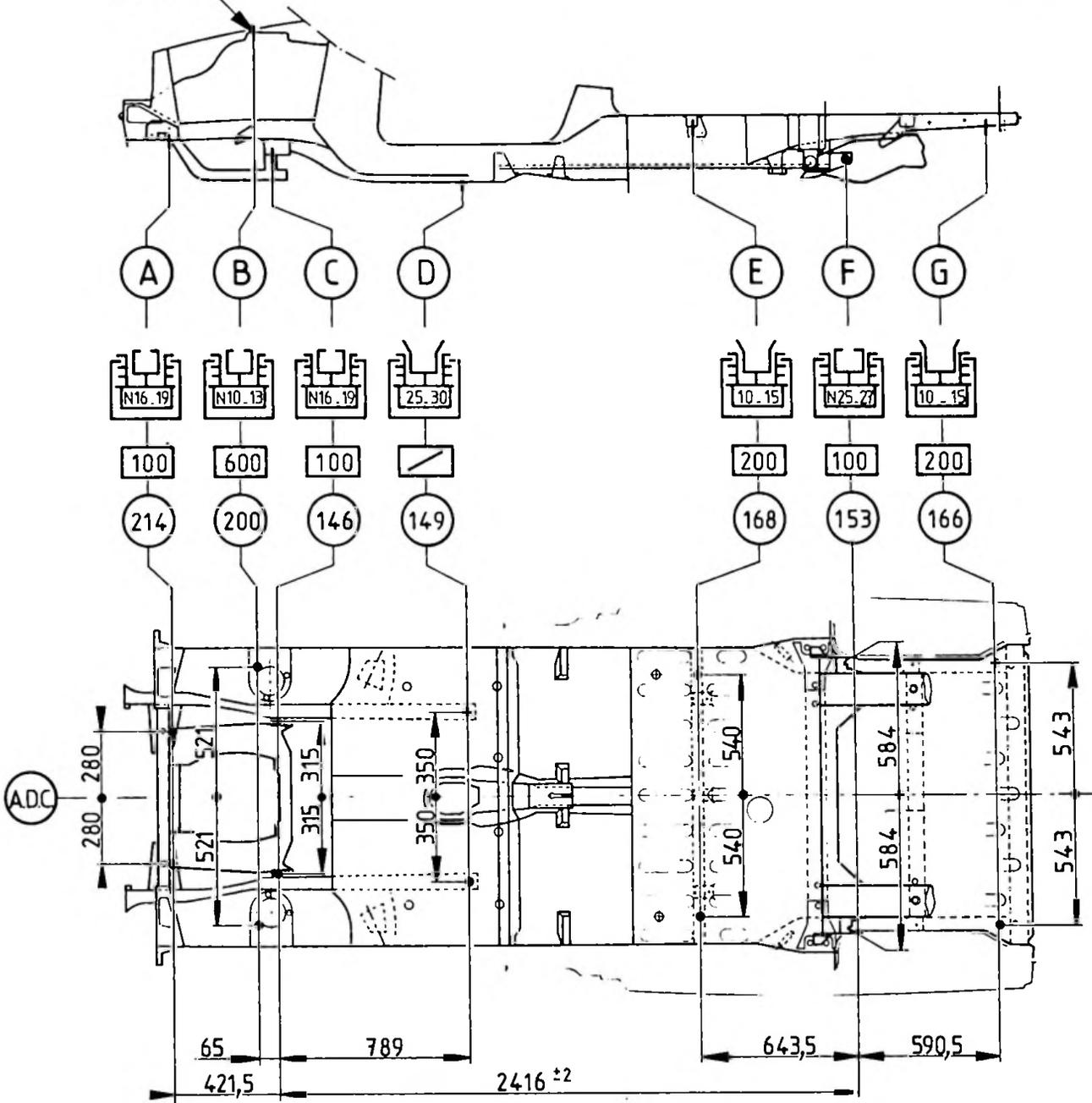
84-705



79-1577



470 H 66



Hauteur

Réf.	Nominal	Déviati Gauche	Déviati Droite
A	214		
B	200		
C	146		
D	149		
E	168		
F	153		
G	166		

Longueur

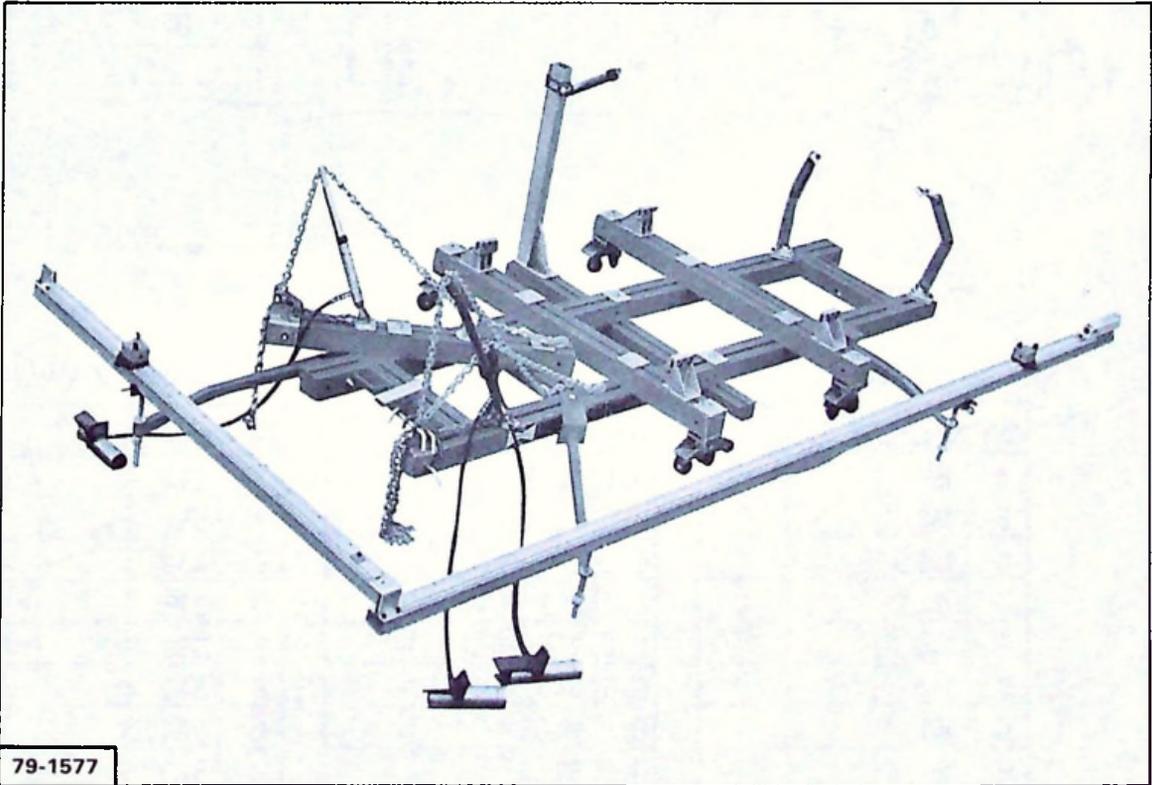
Réf.	Nominal	Déviati Gauche	Déviati Droite
A_C	421,5		
B_C	65		
C	0		
D_C	789		
E_F	643,5		
F_C	2416		
G_F	590,5		

Largeur / ADC

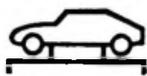
Réf.	Nominal	Déviati Gauche	Déviati Droite
A	280		
B	521		
C	315		
D	350		
E	540		
F	584		
G	543		



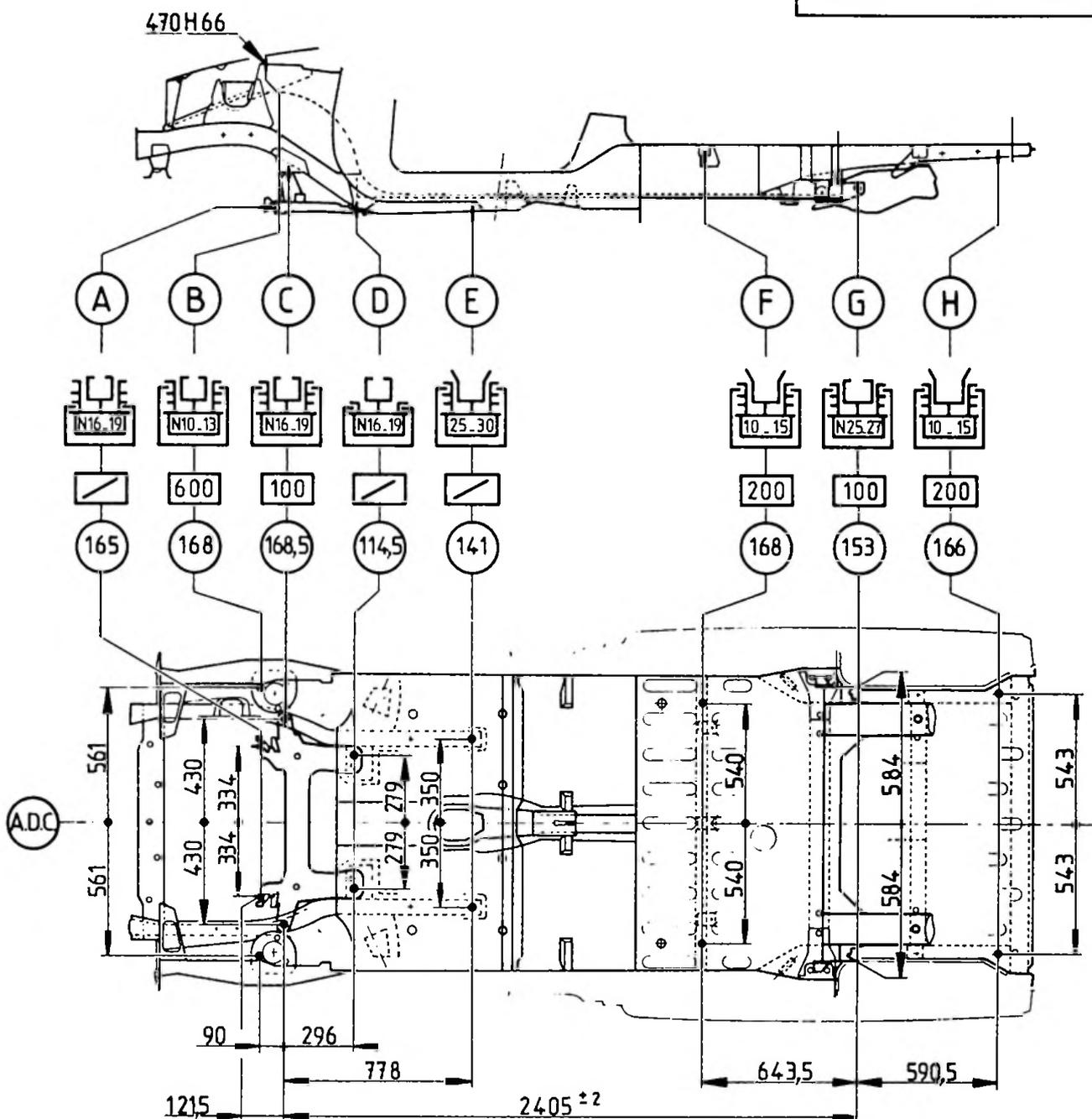
84-705



79-1577



Ess. et Di. 3/88 →



Hauteur

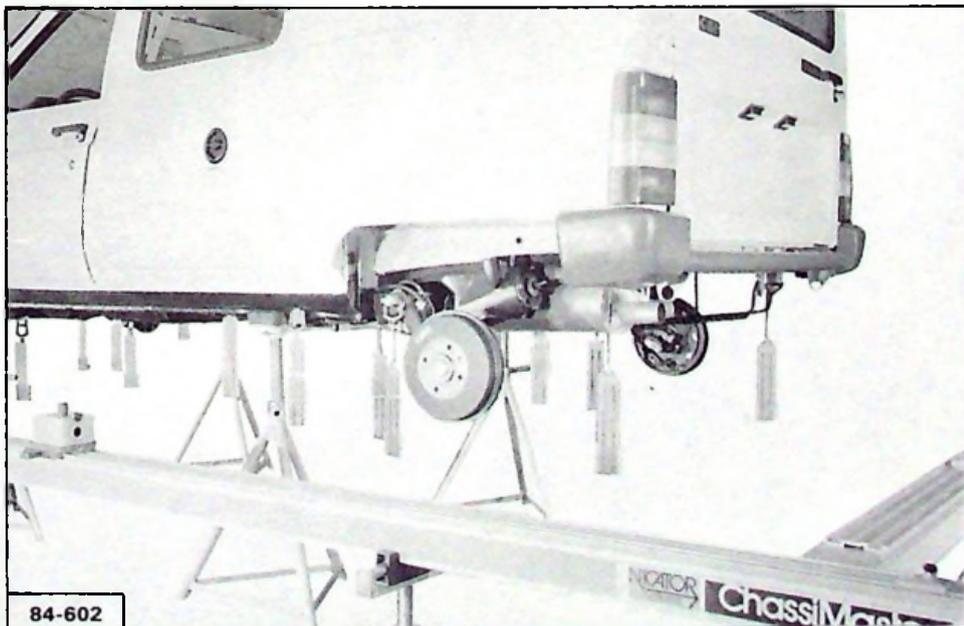
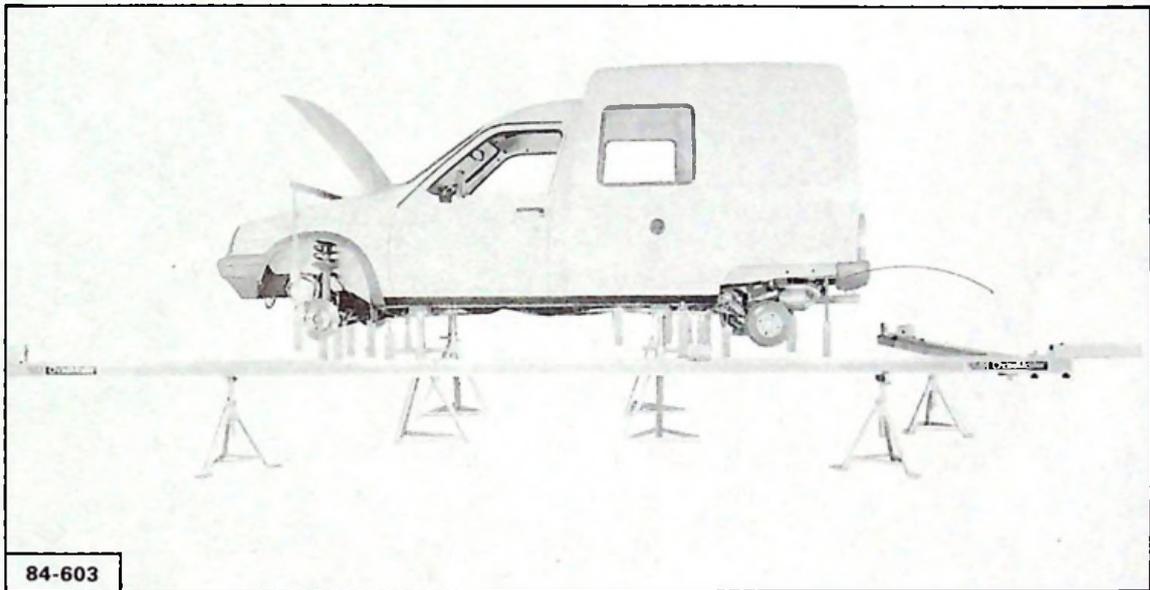
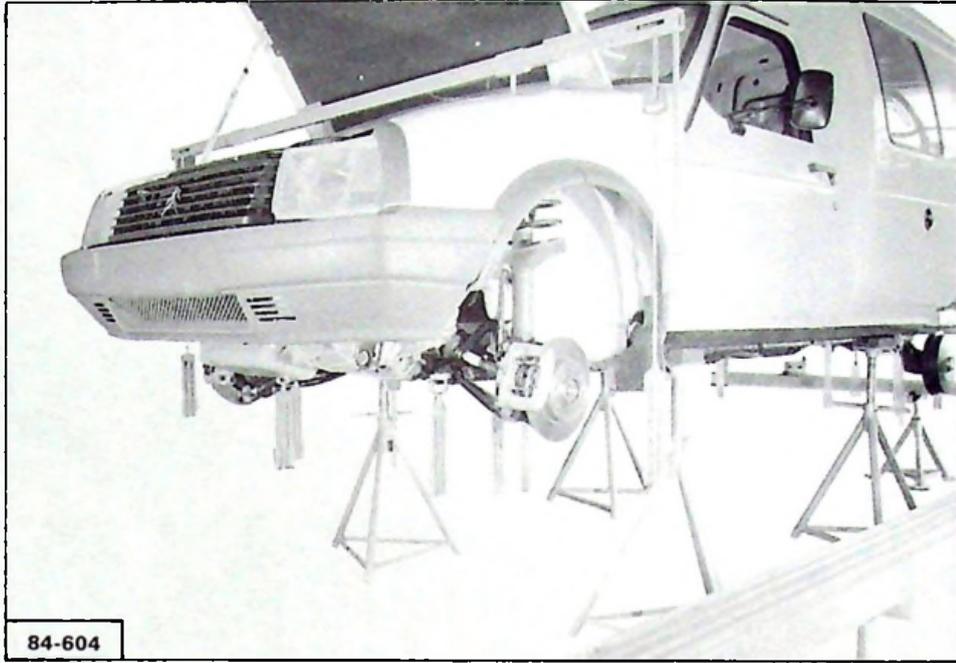
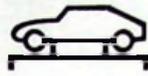
Réf.	Nominal	Déviaton Gauche	Déviaton Droite
A	165		
B	168		
C	168,5		
D	114,5		
E	141		
F	168		
G	153		
H	166		

Longueur

Réf.	Nominal	Déviaton Gauche	Déviaton Droite
A-C	121,5		
B-C	90		
C	0		
D-C	296		
E-C	778		
F-G	643,5		
G-C	2405		
H-G	590,5		

Largeur / ADC

Réf.	Nominal	Déviaton Gauche	Déviaton Droite
A	334		
B	561		
C	430		
D	279		
E	350		
F	540		
G	584		
H	543		



 <b>CITROËN</b>	<b>INFO'RAPID</b>	<b>C15 14</b>
<b>DIVISION APRES VENTE</b>  <i>QUALITE VEHICULES</i>	<i>Responsables des Ateliers</i>  <i>CE-SUCC-FILIALES-AGENTS</i>	<b>N° 9</b>  LE : 10.03.95

C2AU0AQ0

### **CONCERNE**

CITROEN C.15, Tous Types, Essence et Diesel - depuis OPR 6348 jusqu'à OPR 6564.

### **CONSTATATION**

Entrée d'eau dans l'habitacle côté conducteur et/ou côté passager.

### **DIAGNOSTIC**

Etanchéité au niveau de la jonction pied avant / passage de roue non conforme.

### **REMEDE APRES-VENTE**

Etancher la jonction pied avant / passage de roue des deux côtés.

### **Mode opératoire :**

A l'aide d'un pistolet à main, injecter du mastic, disponible aux Pièces de Rechange sous la référence ZCP 830 386 A au niveau de la jonction pied avant / passage de roue.

Effectuer l'opération des deux côtés.  
Peindre si nécessaire.

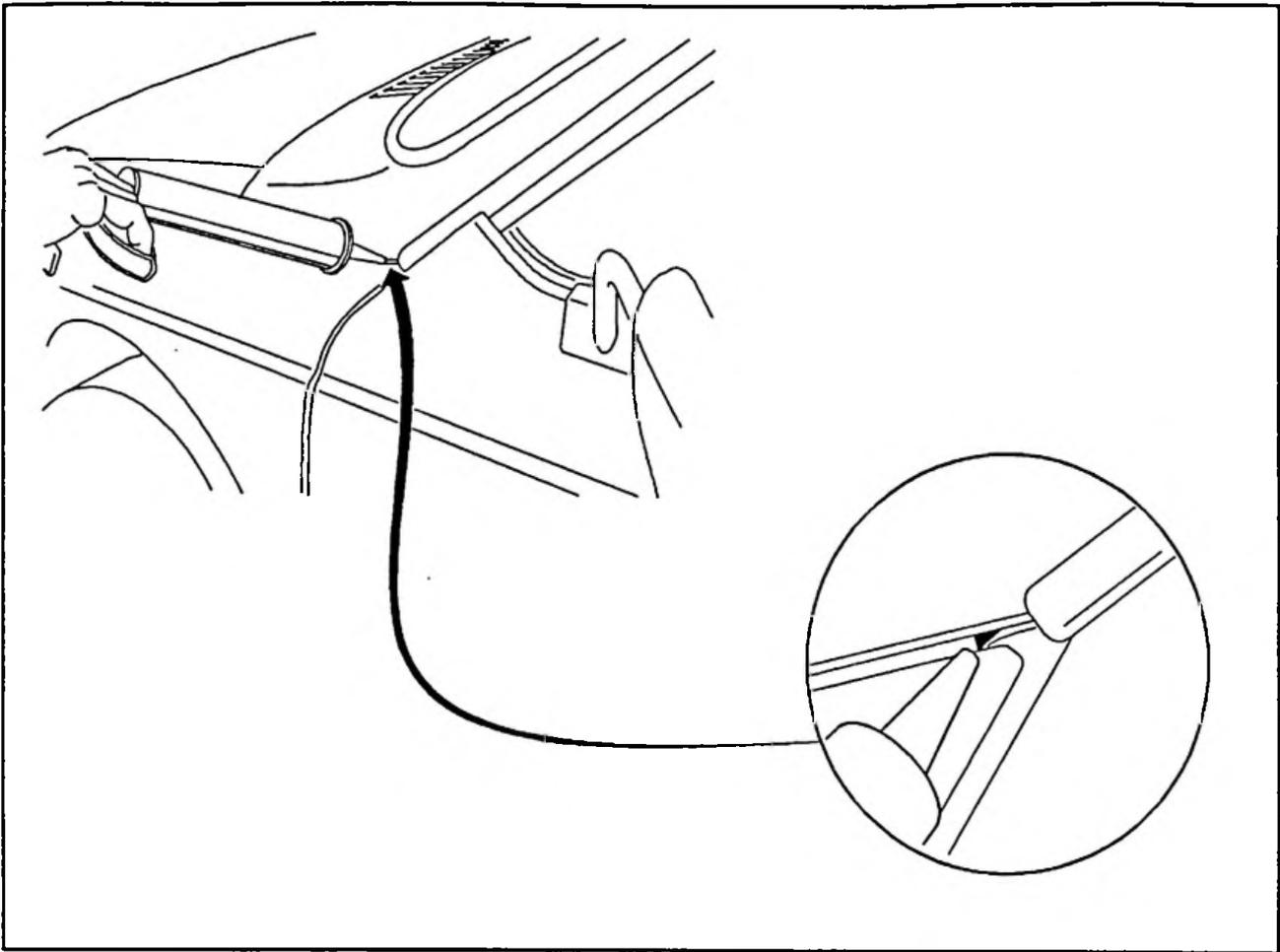


Fig. : C2AQ009D

# CITROËN C 15

LE 30 JUIN 1993

RÉF.

14

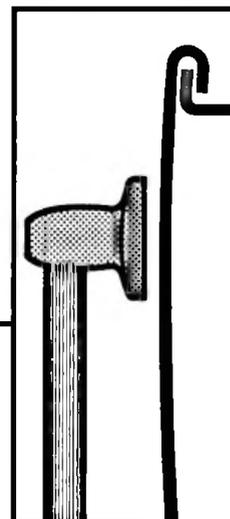
N°8

## EQUIPEMENT

● POSE :

bandeaux de protection

MAN 108590



AUTOMOBILES CITROËN  
DIRECTION COMMERCE EUROPE  
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

## POSE DE BANDEAUX DE PROTECTION : PORTES ET PANNEAUX DE COTES

### 1 - OUTILLAGE PRECONISE

- Solution 1 : pince à riveter (rivets POP en té).  
 Solution 2 : pistolet à souder (axes soudables).

### 2 - POSE

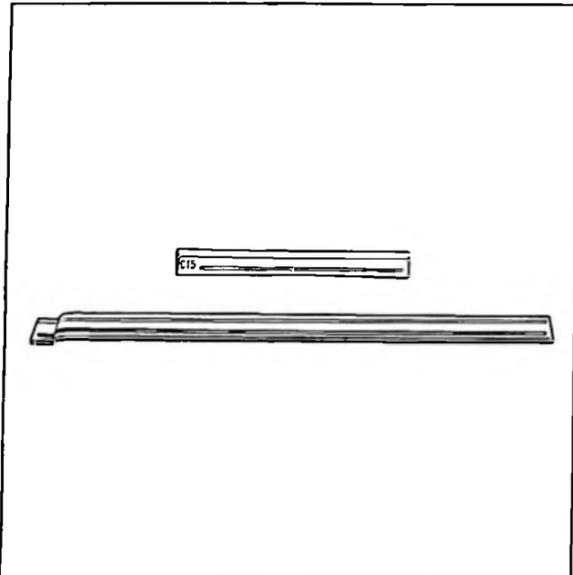


Fig : C5JP005C

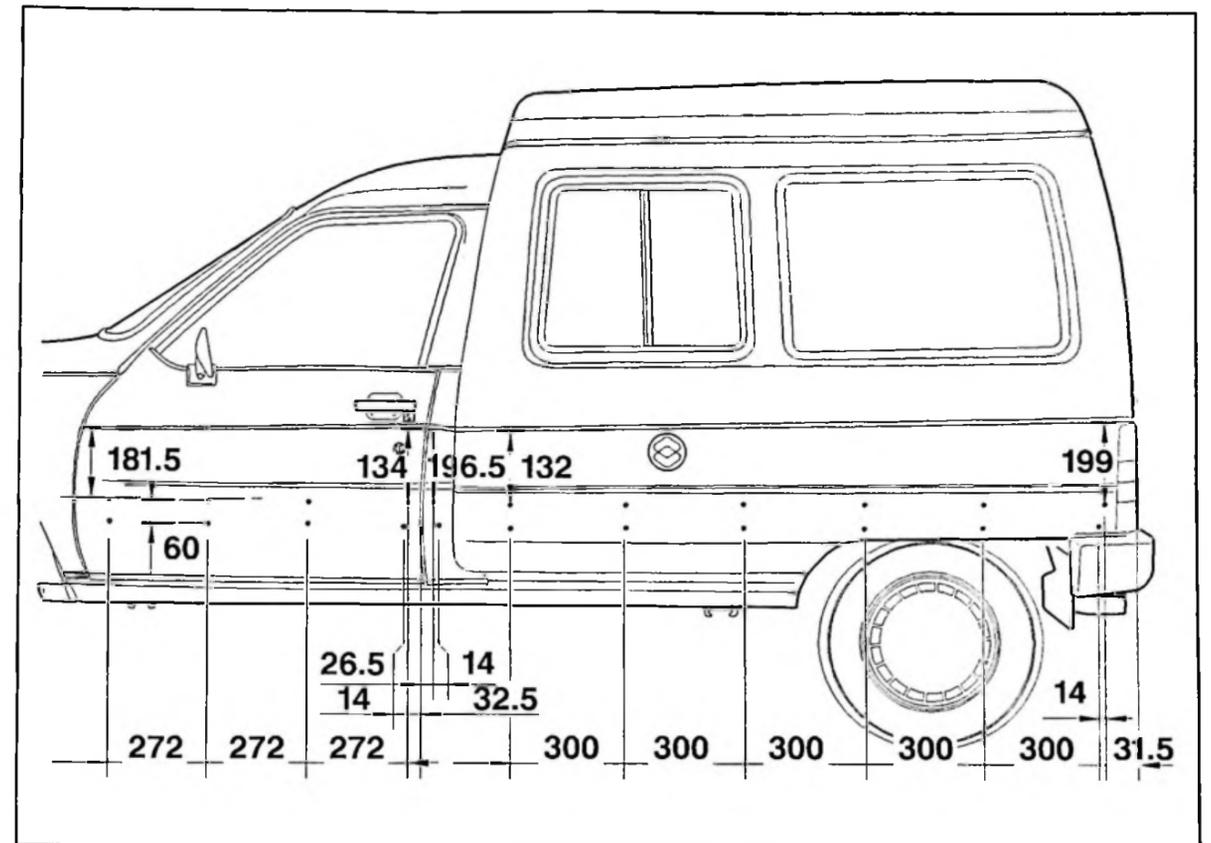


Fig : C5JP006D

Tracer sur les portes et les panneaux de côtés la position des rivets ou des axes soudables.

### 2.1 - Solution 1

A l'aide d'un foret  $\varnothing$  2,5 mm, percer les panneaux de portes et de côtés.

Poser :

- les rivets
- les agrafes
- les bandeaux

### 2.2 - Solution 2

A l'aide d'un pistolet, souder les axes.

Poser :

- les agrafes
- les bandeaux

### 3 - PROTECTION

Pulvériser de la cire fluide.

Retoucher la peinture si nécessaire.

 <b>CITROËN</b>	<b>INFO'RAPID</b>	<b>C15</b>  <b>14</b>
DEPARTEMENT APRES VENTE  QUALITE VEHICULES	<i>FILIALES/DR</i> <i>Responsables des Ateliers</i> <b>CE-SUCC-AGENTS</b>	<b>N° 10</b>  LE : 21.11.95

C2AU0GQ0

### **CONCERNE**

CITROEN C.15 Tous Types.

### **CONSTATATION**

Entrée d'eau dans l'habitacle au niveau du tapis de sol, côté gauche.

### **DIAGNOSTIC**

L'eau, projetée par la roue, s'infiltré par le trou de centrage du passage de roue, puis coule sur le faisceau avant, pour traverser le tablier.

### **REMEDE APRES-VENTE**

Obstruer le trou de centrage du passage de roue avant gauche.

### **MODE OPERATOIRE**

Poser l'obturateur, disponible aux Pièces de Rechange sous la référence 6983 45 dans le trou de centrage du passage de roue.

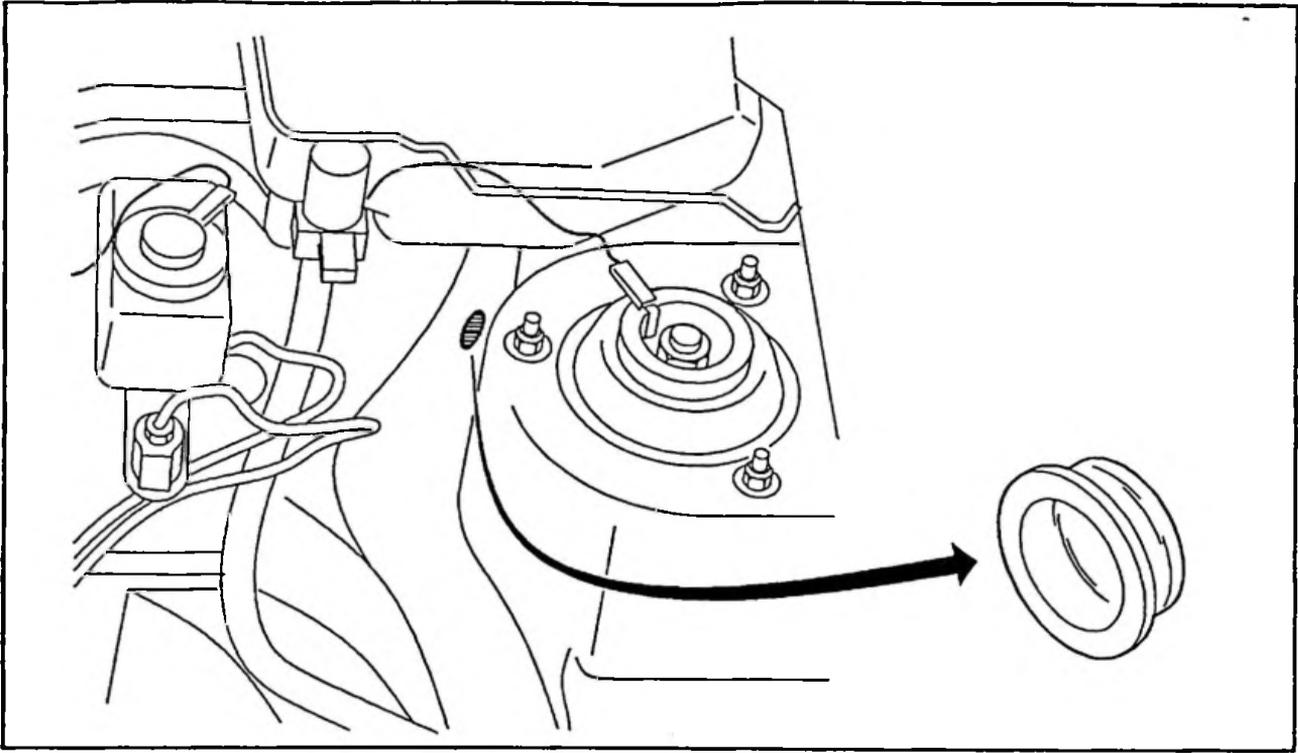


Fig. : C2AQ000D

# CITROËN

SOCIÉTÉ ANONYME AUTOMOBILES CITROËN  
régie par les articles 118 à 150 de la loi sur les sociétés commerciales

**SERVICES A LA CLIENTELE**  
**DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE**

Note confidentielle  
(Droits de reproduction réservés)

Les opérations citées doivent être exécutées gratuitement entre 1000 et 1500 km.

Seules les fournitures :

- d'huile neuve en remplacement de l'huile de vidange de l'ensemble moteur-boîte de vitesses,
  - de la cartouche filtrante d'huile moteur,
- seront facturées au client.

Les vérifications et les mises au point éventuelles qui en résultent sont indispensables pour que les clients aient toute satisfaction de leur véhicule.

NOTA : Si vous utilisez cette note ou une photocopie de celle-ci, comme gamme de travail, nous vous conseillons de la protéger en utilisant les pochettes en plastique vendues par le Département des Pièces de Rechange sous la référence MAN 006030.

T.S.V.P.

## NOTE TECHNIQUE

N° 78 - 3 VD2

Le 23 Septembre 1978

Cette note concerne :

L'ATELIER  
LE MAGASIN  
LA STATION SERVICE

PAYS INTERESSES :

FRANCE

VEHICULES

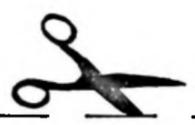
VISA SUPER

(VD série VB)

TRAVAUX A EXECUTER

A LA REVISION

DES 1 000 KM



OPERATIONS

MODE OPERATOIRE

1°) Vérifier l'écartement des contacts (angle de came) et le calage de l'allumeur.

Angle de came  $57^{\circ} \pm 2^{\circ}$  ou  $63\% \pm 3\%$  Dwell (écartement 0,40 mm) (vis de réglage extérieure sur allumeur PARIS-RHONE).

2°) Vérifier le serrage des écrous de fixation du carburateur.

1°) Calage statique à l'aide d'une lampe témoin, l'allumage doit se produire lorsque le repère volant correspond avec la graduation 5° de la plaquette (déposer l'obturateur du regard).

3°) Nettoyer : - le filtre à essence sur carburateur, - le filtre de pompe à essence.

2°) Calage dynamique en dessous de 900 tr/mn, canalisation de dépression débranchée et obturée, l'avance doit être de 5°.

4°) Vérifier et retendre, s'il y a lieu, la courroie d'alternateur et de pompe à eau.

Serrage : 1,5 daNm.

5°) Vérifier et régler, s'il y a lieu, la garantie d'embrayage.

Déposer le raccord d'entrée sur le carburateur.

6°) Vérifier et régler, s'il y a lieu, la course de la poignée de frein à main.

1 tour 1/4 de garde à la vis de réglage

7°) Vérifier et rétablir, s'il y a lieu, la pression des pneus.

Levier au 4ème cran, les roues arrière doivent être serrées.

ESSAI

Pneus : 145 SR 13 XZX - Avant = 1,7 bar - Arrière = 1,9 bar - Roue de secours = 2,1 bars

Après exécution des travaux ci-dessus et ceux qui auraient pu être demandés par le client, effectuer un essai sur route pour juger du bon fonctionnement du véhicule, puis remédier, si nécessaire, aux anomalies constatées.

8°) Régler le ralenti et vérifier la teneur en CO - CO<sup>2</sup> (moteur chaud).

Température d'huile 80° C - Moto-ventilateur à l'arrêt. A l'aide de la seule vis de balayage, régler le ralenti à  $900 \pm 50$  tr/mn (le carburateur comporte un dispositif de ralenti à richesse constante qui adapte la richesse du ralenti automatiquement). Teneur % CO = 1,5 à 2,5% - Teneur % CO<sup>2</sup> = 9% mini.

9°) Vérifier l'étanchéité du circuit de freinage et de l'ensemble moteur-boîte de vitesses.

10°) Vérifier le fonctionnement de la commande d'accélérateur : ouverture complète du papillon (moteur arrêté).

11°) Vérifier le fonctionnement du moto-ventilateur de refroidissement.

STATION SERVICE

12°) Vidanger le carter d'huile du groupe moto-propulseur.

Huile TOTAL GTS 15 W 40, contenance 5 litres, après échange de la cartouche.

13°) Remplacer la cartouche filtrante d'huile moteur et faire le plein d'huile.

Cartouche PURFLUX LS 176, Instructions de montage inscrites sur la cartouche.

14°) Vérifier et établir, s'il y a lieu, les niveaux des lave-glaces avant et arrière.

15°) Vérifier et établir, s'il y a lieu, le niveau du liquide de frein.

Liquide synthétique suivant norme NFR 12640 S : TOTAL SY.

16°) Vérifier le serrage des bornes : démarreur et alternateur (batterie débranchée).

17°) Vérifier le réglage des phares et le fonctionnement de la commande à distance.

18°) Vérifier le fonctionnement de tous les récepteurs électriques et témoins.

19°) Vérifier et établir le niveau de l'électrolyte de la batterie.

# CITROËN

SOCIÉTÉ ANONYME AUTOMOBILES CITROËN  
régie par les articles 118 à 150 de la loi sur les sociétés commerciales

**SERVICES A LA CLIENTÈLE**  
**DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE**

Note confidentielle  
(Droits de reproduction réservés)

Les véhicules neufs, avant d'être livrés à la clientèle, doivent faire l'objet d'une préparation à la route.

Dans les pages suivantes, sont regroupées toutes les opérations qui doivent être effectuées obligatoirement. Elles correspondent aux véhicules «FRANCE».

T.S.V.P.

## NOTE TECHNIQUE

N° 79 - 5VD2

*Annule et remplace la  
Note Technique N° 78-2 VD2  
du 23 Septembre 1978*

Le 4 Septembre 1979

**Cette note concerne :**

L'ATELIER  
LE MAGASIN  
LA STATION SERVICE

**PAYS INTERESSES :**

FRANCE

VEHICULES

VISA SUPER

(VB série VB)

PREPARATION DES

VEHICULES NEUFS

## VERIFICATIONS ET TRAVAUX A EXECUTER

### I - CONTROLES AVANT ESSAI

#### Vérifier :

- le niveau d'huile moteur,
- le niveau de liquide de frein, liquide synthétique suivant Norme NFR 12640 S : TOTAL SY,
- le niveau de l'électrolyte et le serrage des cosses de batterie.
- le niveau du liquide de refroidissement. Moteur froid : le niveau doit affleurer le témoin (palette rouge) dans le vase d'expansion ou le dépasser de 20 mm maxi.

En cas de manque d'eau, contrôler l'étanchéité du circuit. Utiliser l'outillage préconisé par la Note Outillages et Equipements N° 79 - 20 du 21 Mai 1979 et remédier aux fuites éventuelles.

#### Contrôler :

- la pression de gonflage des cinq pneumatiques,
- le serrage des roues.

S'assurer que les clés proposées correspondent aux différentes serrures du véhicule.

#### Contrôler le fonctionnement :

- des lanternes avant et arrière et du voyant,
- des feux de croisement et du voyant,
- des feux de route et du voyant de phares,
- de l'éclairage du tableau de bord,
- des stops,
- des feux de brouillard arrière et de leur voyant,
- du signal de détresse,
- des feux de recul,
- de l'éclairage intérieur par :
  - l'interrupteur de plafonnier (3 positions),
  - l'interrupteur de feuillure de porte avant gauche,
- de l'appel optique (de phares),
- de l'avertisseur sonore,
- de l'antivol (5 positions),
- de la montre.

#### Mettre le contact :

Doivent s'allumer :

- le voyant de pression d'huile moteur,
- le voyant de charge.

Appuyer sur l'interrupteur : Le voyant de niveau de liquide de frein doit s'allumer.

Vérifier le fonctionnement de l'indicateur de changement de direction (répétiteur optique).

#### Mettre le moteur en marche :

Les voyants de pression d'huile moteur et de charge doivent s'éteindre.

### II - CONTROLES AU COURS DE L'ESSAI

#### Contrôler le fonctionnement :

- de la jauge de carburant,
- des lave-glaces avant et arrière,
- des essuie-glaces avant (à 2 vitesses) et arrière,
- du pulseur d'air (2 vitesses),
- de la lunette arrière chauffante et de son témoin,
- du compteur de vitesses.

### III - AU RETOUR D'ESSAI

- Contrôler, sur élévateur, le dessous du véhicule.
- Vérifier le niveau d'huile de l'ensemble moteur-boîte de vitesses (huile TOTAL GTS 15 W 40).
- Faire le plein des lave-glaces.

### IV - PREPARATION DU VEHICULE

- Lavage, dépoussiérage.
- Poser les plaques minéralogiques. Utiliser pour la pose de la plaque minéralogique avant les rivets spéciaux, fournis par le Département des Pièces de Rechange sous la référence ZC 9 866 062 U.

### V - PRESENTATION DU VEHICULE

Faire constater les niveaux :

- d'huile moteur,
- de liquide de frein,
- de liquide de lave-glace,
- de liquide de refroidissement moteur. Faire remarquer à l'utilisateur les prescriptions figurant sur l'étiquette apposée sous le capot et insister sur le fait de « ne jamais ouvrir le bouchon de la nourrice moteur chaud ».
- Faire constater la présence de la roue de secours et de l'outillage de changement de roue, ainsi que de la clé à bougie.
- Remettre et expliquer la notice d'emploi, le guide d'entretien, la brochure Réseau et les documents « CITROEN PLUS ».
- Faire remarquer le réglage des phares.
- Mettre en main le véhicule.

# CITROËNA

SOCIÉTÉ ANONYME AUTOMOBILES CITROËN  
régie par les articles 118 à 150 de la loi sur les sociétés commerciales

**SERVICES A LA CLIENTELE**  
**DÉPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE**

Note confidentielle  
(Droits de reproduction réservés)

Les opérations citées doivent être exécutées gratuitement entre 1000 et 1500 km.

Seules les fournitures :

- d'huile neuve en remplacement de l'huile de vidange de l'ensemble moteur-boîte de vitesses,
  - de la cartouche filtrante d'huile moteur,
- seront facturées au client.

Les vérifications et les mises au point éventuelles qui en résultent sont indispensables pour que les clients aient toute satisfaction de leur véhicule.

NOTA : Si vous utilisez cette note ou une photocopie de celle-ci, comme gamme de travail, nous vous conseillons de la protéger en utilisant les pochettes en plastique vendues par le Département des Pièces de Rechange sous la référence MAN 006030.

T.S.V.P.

## NOTE TECHNIQUE

N° 79 - 6 VD 2

*Annule et remplace la  
Note Technique N° 78 - 3 VD 2  
du 23 Septembre 1978*

Le 4 Septembre 1979

Cette note concerne :

L'ATELIER  
LE MAGASIN  
LA STATION SERVICE

PAYS INTERESSES :

FRANCE

VEHICULES

VISA SUPER

(VB série VB)

TRAVAUX A EXECUTER

A LA REVISION

DES 1 000 KM

**OPERATIONS**

**MODE OPERATOIRE**

1°) Vérifier l'écartement des contacts (angle de came) et le calage de l'allumeur.

Angle de came  $57^\circ \pm 2^\circ$  ou  $63\% \pm 3\%$  Dwell (écartement 0,40 mm) (vis de réglage extérieure sur allumeur PARIS-RIIONE).

2°) Vérifier le serrage des écrous de fixation du carburateur.

1°) Calage statique à l'aide d'une lampe témoin; l'allumage doit se produire lorsque le repère volant correspond avec la graduation  $5^\circ$  de la plaquette (déposer l'obturateur du regard).

3°) Nettoyer : - le filtre à essence sur carburateur,  
- le filtre de pompe à essence

2°) Calage dynamique en dessous de 900 tr/mn, canalisation de dépression débranchée et obturée, l'avance doit être de  $5^\circ$ .

4°) Vérifier et retendre, s'il y a lieu, la courroie d'alternateur et de pompe à eau.

Serrage : 1,5 m.daN.

5°) Vérifier le niveau du circuit de refroidissement moteur froid.

Déposer le raccord d'entrée sur le carburateur.

6°) Vérifier et régler, s'il y a lieu, la garantie d'embrayage :

Le niveau de liquide doit affleurer le témoin (palette rouge) dans le vase d'expansion ou le dépasser de 20 mm maxi. En cas de manque d'eau, contrôler l'étanchéité du circuit. Utiliser l'outillage préconisé par la Note Outillages et Equipements N° 79 - 20 du 21 Mai 1979 et contrôler le tarage du bouchon.

7°) Vérifier et régler, s'il y a lieu, la course de la poignée de frein à main.

1 tour  $1/4$  de garde à la vis de réglage.

8°) Vérifier et rétablir, s'il y a lieu, la pression des pneus.

Levier au 4ème cran, les roues arrière doivent être serrées.

**ESSAI**

Après exécution des travaux ci-dessus et ceux qui auraient pu être demandés par le client, effectuer un essai sur route pour juger du bon fonctionnement du véhicule, puis remédier, si nécessaire, aux anomalies constatées.

Pneus : Avant = 1,7 bar - Arrière = 1,9 bar - Roue de secours = 2,1 bars

9°) Vérifier le fonctionnement du moto-ventilateur de refroidissement.

10°) Vérifier l'étanchéité du circuit de freinage et de l'ensemble moteur-boîte de vitesses.

11°) Vérifier le fonctionnement de la commande d'accélérateur : ouverture complète du papillon (moteur arrêté).

Température d'huile à  $80^\circ \text{C}$  - Moto-ventilateur à l'arrêt.  
A l'aide de la seule vis de balayage, régler le ralenti à  $900 \pm 50$  tr/mn (le carburateur comporte un dispositif de ralenti à richesse constante qui adapte la richesse du ralenti automatiquement).  
Teneur %CO = 1,5 à 2,5% - Teneur %CO<sup>2</sup> = 9% mini

12°) Régler le ralenti et vérifier la teneur en CO - CO<sup>2</sup> (moteur chaud).

**STATION SERVICE**

13°) Vidanger le carter d'huile du groupe moto-propulseur.

Huile TOTAL GTS 15 W 40, contenance 5 litres, après échange de la cartouche.

14°) Remplacer la cartouche filtrante d'huile moteur et faire le plein d'huile.

Cartouche PURFLUX LS 176, instructions de montage inscrites sur la cartouche.

15°) Vérifier et établir, s'il y a lieu, les niveaux des lave-glaces avant et arrière.

16°) Vérifier et établir, s'il y a lieu, le niveau du liquide de frein.

Liquide synthétique suivant norme NFR 12640 S : TOTAL SY.

17°) Vérifier le serrage des bornes du démarreur (batterie débranchée).

18°) Vérifier le réglage des phares et le fonctionnement de la commande à distance.

19°) Vérifier le fonctionnement de tous les récepteurs électriques et témoins.

20°) Vérifier et établir le niveau de l'électrolyte de la batterie.

<b>CITROËN</b> SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	<b>INFORMATION REPARATION</b>		N° 82-5 VD2
DIFFUSION : <b>TOUS PAYS</b>	<b>CONCERNE :</b> Les travaux à exécuter à la révision aux 1000 km		Le 24 Mars 1982
APPLICATION : <b>FRANCE</b>	<b>ATELIER</b>	<b>MAGASIN</b>	<b>STATION SERVICE</b>  <b>VISA II CHRONO</b>

Les opérations citées doivent être exécutées gratuitement entre 1000 et 1500 km.

Les vérifications et les mises au point éventuelles qui en résultent sont indispensables pour que les clients aient toute satisfaction de leur véhicule.

Seules, les fournitures suivantes seront facturées au client :

- Huile neuve en remplacement de l'huile de vidange de l'ensemble moteur-boîte de vitesses
- Cartouche filtrante d'huile moteur.

## OPERATIONS

## MODE OPERATOIRE

1°) Vérifier le calage de l'allumeur.

Calage dynamique : à 1100 tr/mn, capsule d'avance à dépression débranchée, l'avance doit être de 3°.

2°) Vérifier le serrage des écrous de fixation des carburateurs

3°) Nettoyer le filtre de pompe à essence.

4°) Vérifier et retendre, s'il y a lieu, la courroie d'alternateur et de pompe à eau.

5°) Vérifier et régler, s'il y a lieu, la course de la pédale de débrayage ( garde nulle ).

La course de la pédale doit être de 120 mm mini.

6°) Vérifier et régler, s'il y a lieu, la course de la poignée de frein à main.

Lever au 4<sup>ème</sup> cran, les roues arrière doivent être bloquées.

7°) Vérifier et rétablir, s'il y a lieu, la pression des pneus.

175/70 HR 13 XVS - Avant : 1,7 bar - Arrière : 1,7 bar - Roue de secours : 155 SR 13 XZX : 2,7 bars

## ESSAI

Après exécution des travaux ci-dessus et de ceux qui auraient pu être demandés par le client, effectuer un essai sur route pour juger du bon fonctionnement du véhicule, puis remédier, si nécessaire, aux anomalies constatées.

8°) Régler le régime de ralenti et vérifier la teneur en CO - CO<sub>2</sub> ( moteur chaud ).

Voir feuille 2

9°) Vérifier l'étanchéité du circuit de freinage et de l'ensemble moteur-boîte de vitesses.

10°) Vérifier le fonctionnement de la commande d'accélérateur : ouverture complète des papillons ( moteur arrêté ).

11°) Vérifier le fonctionnement du moto-ventilateur de refroidissement.

## STATION SERVICE

## STATION SERVICE

12°) Vidanger le carter d'huile du groupe moto-propulseur.

Huile TOTAL GTS 15 W 40, ou TOTAL GTI route et ville 10 W 30 - Contenance : 5 litres environ.

13°) Remplacer la cartouche filtrante d'huile du moteur et faire le plein d'huile.

Cartouche PURFLUX LS 498 B - SIF VH 163 Instructions de montage inscrites sur la cartouche.

14°) Vérifier et établir, s'il y a lieu, les niveaux des lave-glaces avant et arrière.

15°) Vérifier et établir, s'il y a lieu, le niveau du liquide de frein.

Liquide synthétique suivant norme NFR 12640 S : TOTAL SY.

16°) Vérifier le serrage des bornes : démarreur, alternateur, batterie.

17°) Vérifier le niveau du liquide de refroidissement ( moteur froid )

18°) Vérifier le réglage des phares et le fonctionnement de la commande à distance.

19°) Vérifier le fonctionnement de tous les récepteurs électriques et témoins.

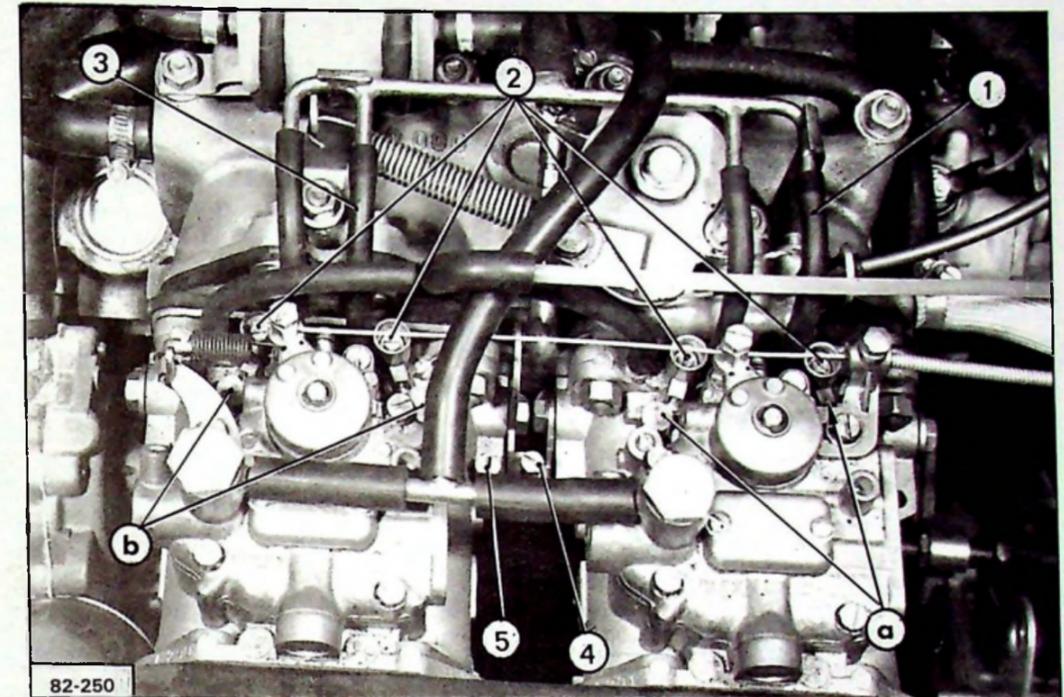
20°) Vérifier et établir le niveau de l'électrolyte de la batterie.

Eau distillée uniquement.

REGLAGE DU RALENTI

Conditions de réglage :

Moteur chaud : Attendre l'arrêt du moto-ventilateur. Débrancher le connecteur deux voies de l'alternateur.



Réglage de la synchronisation :

Effectuer le réglage à l'aide d'un dépressiomètre N° 4019 T et d'un compte-tours. ( L'équilibrage des deux corps d'un même carburateur est effectué en usine. Ne pas intervenir sur les vis de réglage, immobilisées par un bouchon de cire, en { a } et { b }.

Réglage : Débrancher les tubes de réaspiration des vapeurs d'huile { 1 } et { 3 }.

Brancher les tuyaux du dépressiomètre sur les piquages des carburateurs.

Porter le régime à 1200 tr/mn environ en agissant sur la vis { 5 }.

Comparer les valeurs de dépression et égaliser en agissant sur la vis { 4 }.

Ramener le régime à  $1100 \begin{smallmatrix} +50 \\ -0 \end{smallmatrix}$  tr/mn

Réglage de la richesse :

Réaliser l'outillage nécessaire pour effectuer le prélèvement des gaz au collecteur d'échappement et le brancher à un contrôleur de CO.

Pré-réglage : Déposer les bouchons d'inviolabilité puis serrer les quatre vis de richesse { 2 } jusqu'au contact avec leur siège { sans forcer }.

Les desserrer de quatre tours.

Réglage :

Agir sur les vis de richesse pour obtenir un CO constant entre 2 à 3% sur chaque cylindre correspondant, tout en maintenant le régime à 1100 tr/mn.

Contrôler la synchronisation.

Poser les bouchons réparation d'inviolabilité.

Brancher le connecteur deux voies de l'alternateur.

Méthode de réglage de la richesse, en dépannage :

Effectuer l'opération de pré-réglage décrite ci-dessus.

Régler le régime du moteur à 1150 tr/mn.

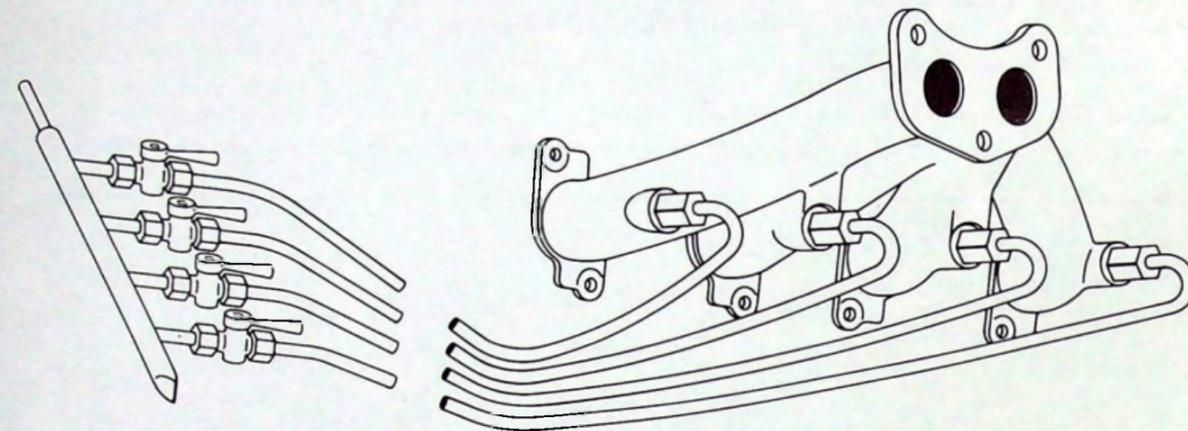
Rechercher le régime du moteur le plus élevé au compte-tours en agissant successivement sur chaque vis de richesse.

Ramener à chaque fois le régime du moteur à 1150 tr/mn

Après l'opération, amorcer une baisse de régime de 20 à 30 tr/mn en vissant les quatre vis de richesse.

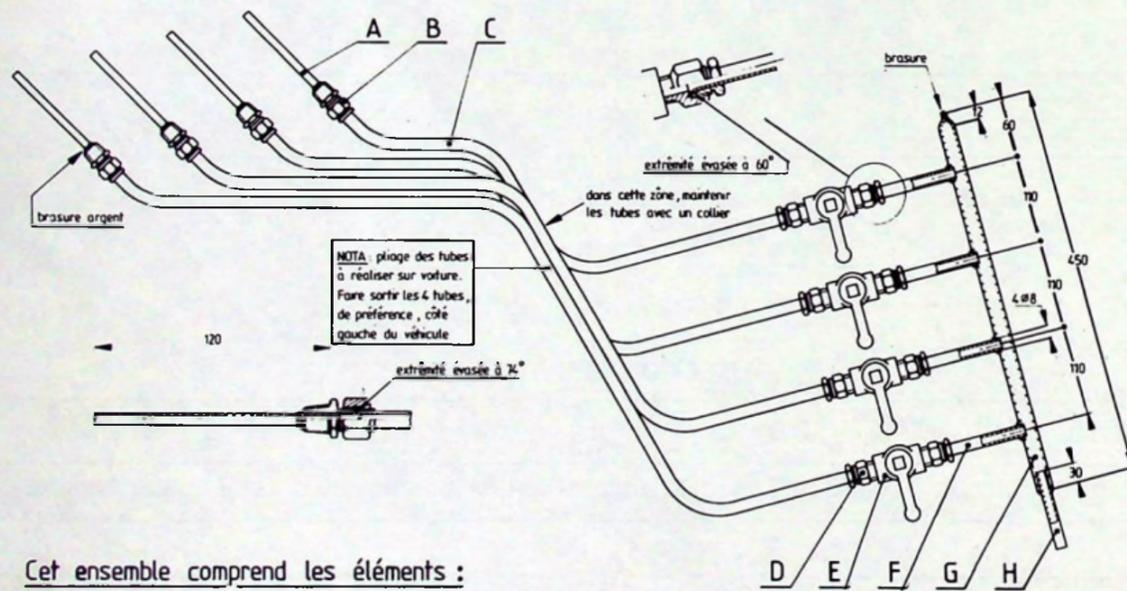
Contrôler la synchronisation.

Brancher le connecteur deux voies de l'alternateur.



V. 18-2

MR. 630-71/10



Cet ensemble comprend les éléments :

REPÈRE	DÉSIGNATION	QUANTITÉ	REPÈRE	DÉSIGNATION	QUANTITÉ
A	tube inox #6x1 LONG. 125	4	E	robinet (IRTE) A BOSSEAU 1/4 G FEMELLE REF 2140 (Livré avec poignée)	4
B	union mâle REF. FBTX-58-1/8 (PARKER)	4	F	tube cuivre #8x1 LONG. 50	4
C	tube cuivre #8x1 LONG. 2000	4	G	tube acier #12x15 LONG. 450	1
D	union mâle REF. F3BRA-B 8-1/4 (PARKER)	8	H	tube cuivre #8x1 LONG. 100	1

# CITROËN

AUTOMOBILES CITROËN

Société anonyme régie par les articles 118 à 150 de la loi sur les sociétés commerciales

## SERVICES A LA CLIENTÈLE DÉPARTEMENT TECHNIQUE APRÈS-VENTE

Note confidentielle  
( Droits de reproduction réservés )

Les opérations citées doivent être exécutées gratuitement entre 1000 et 1500 km.

Les vérifications et les mises au point éventuelles qui en résultent sont indispensables pour que les clients aient toute satisfaction de leur véhicule.

Seules, les fournitures suivantes seront facturées au client :

- Huile neuve en remplacement de l'huile de vidange de l'ensemble moteur-boîte de vitesses
- Cartouche filtrante d'huile moteur.

NOTA : Si vous utilisez cette note, ou une photocopie de celle-ci, comme gamme de travail, nous vous conseillons de la protéger en utilisant les pochettes en plastique vendues par le Département des Pièces de Rechange sous la référence MAN 006030.

T.S.V.P.

## NOTE TECHNIQUE

N° 80-11 VD2

Le 6 Octobre 1980

Cette note concerne :

- L'ATELIER
- LE MAGASIN
- LA STATION SERVICE

### PAYS INTÉRESSÉS :

*DIFFUSION :*

**TOUS PAYS**

*APPLICATION :*

**TOUS PAYS**

**VÉHICULES  
VISA SUPER X  
( VD série VE )**

**TRAVAUX À EXÉCUTER  
À LA RÉVISION  
DES 1000 KM**



## OPÉRATIONS

## MODE OPÉRATOIRE

1°) Vérifier l'écartement des contacts ( angle de came ) et le calage de l'allumeur.

Angle de came  $57^\circ \pm 2^\circ$  ou  $63\% \pm 3\%$  Dwell ( écartement 0,40 mm ) ( vis de réglage extérieure sur allumeur PARIS-RHONE )  
1°) Calage statique à l'aide d'une lampe témoin, l'allumage doit se produire lorsque le repère « volant » coïncide avec la graduation  $5^\circ$  de la plaquette ( déposer l'obturateur du regard ).

2°) Vérifier le serrage des écrous de fixation du carburateur.

2°) Calage dynamique en dessous de 900 tr/mn, canalisation de dépression débranchée et obturée, l'avance doit être de  $5^\circ$

3°) Nettoyer : - le filtre à essence sur carburateur,  
- le filtre de pompe à essence.

Serrage : **1,5 m.daN.**

Déposer le raccord d'entrée sur le carburateur.

4°) Vérifier et retendre, s'il y a lieu, la courroie d'alternateur et de pompe à eau.

5°) Vérifier et régler, s'il y a lieu, la course de la pédale de débrayage ( garde nulle ).

La course de la pédale doit être de **120 mm mini.**

6°) Vérifier et régler, s'il y a lieu, la course de la poignée de frein à main.

Levier au 4<sup>ème</sup> cran, les roues arrière doivent être bloquées.

7°) Vérifier et rétablir, s'il y a lieu la pression des pneus.

Pneus : 155/70 SR 13 XZX - Avant = 1,8 bar - Arrière = 2 bars - Roue de secours = 2,2 bars.

## ESSAI

Après exécution des travaux ci-dessus et ceux qui auraient pu être demandés par le client, effectuer un essai sur route pour juger du bon fonctionnement du véhicule, puis remédier, si nécessaire, aux anomalies constatées.

8°) Régler le ralenti et vérifier la teneur en CO - CO<sub>2</sub> ( **moteur chaud** ).

Température d'huile  $80^\circ \text{C}$  - Moto-ventilateur à l'arrêt.  
A l'aide de la seule vis de balayage, régler le ralenti à  $900^{+50}_0$  tr/mn ( le carburateur comporte un dispositif de ralenti à richesse constante qui adapte la richesse du ralenti automatiquement.  
Teneur % CO = 1 à 2% - Teneur % CO<sub>2</sub> = 9% mini.

9°) Vérifier l'étanchéité du circuit de freinage et de l'ensemble moteur-boîte de vitesses.

10°) Vérifier le fonctionnement de la commande d'accélérateur : ouverture complète du papillon ( moteur arrêté ).

11°) Vérifier le fonctionnement du moto-ventilateur de refroidissement.

## STATION SERVICE

12°) Vidanger le carter d'huile du groupe moto-propulseur.

Huile TOTAL GTS 15 W 40, contenance 5 litres, après échange de la cartouche.

13°) Remplacer la cartouche filtrante d'huile moteur et faire le plein d'huile.

Huile PURFLUX LS 176 B, Instructions de montage inscrites sur la cartouche.

14°) Vérifier et établir, s'il y a lieu, les niveaux des lave-glaces avant et arrière.

15°) Vérifier et établir, s'il y a lieu, le niveau du liquide de frein.

Liquide synthétique suivant norme NFR 12640 S : TOTAL SY.

16°) Vérifier le serrage des bornes : démarreur et alternateur ( **batterie débranchée** ).

Débrancher en premier la borne négative.

17°) Vérifier le niveau du liquide de refroidissement ( **moteur froid** ).

18°) Vérifier le réglage des phares et le fonctionnement de la commande à distance.

19°) Vérifier le fonctionnement de tous les récepteurs électriques et témoins.

20°) Vérifier et établir le niveau de l'électrolyte de la batterie.

Eau distillée uniquement.

**SERVICES A LA CLIENTÈLE  
DÉPARTEMENT TECHNIQUE APRÈS-VENTE**

Note confidentielle  
(Droits de reproduction réservés)

Les opérations citées doivent être exécutées gratuitement entre 1000 et 1500 km.

Les vérifications et les mises au point éventuelles qui en résultent sont indispensables pour que les clients aient toute satisfaction de leur véhicule.

Seules, les fournitures suivantes seront facturées au client :

- Huile neuve en remplacement de l'huile de vidange de l'ensemble moteur-boîte de vitesses
- Cartouche filtrante d'huile moteur.

**NOTE  
TECHNIQUE**

**N° 81-14 VD2**

Le 6 Avril 1981

**Cette note concerne :**

- L'ATELIER
- LE MAGASIN
- LA STATION SERVICE

---

**PAYS INTÉRESSÉS :**

*DIFFUSION :*

**TOUS PAYS**

*APPLICATION :*

**TOUS PAYS  
sauf ESPAGNE**

---

**VÉHICULES  
VISA II Super E  
( VD série VG )**

**VISA II Super X  
( VD série VH )**

---

**TRAVAUX À EXÉCUTER  
À LA RÉVISION  
DES 1000 KM**

T.S.V.P.



## OPÉRATIONS

## MODE OPÉRATOIRE

1°) Vérifier l'écartement des contacts ( angle de came ) ( *sur Super X* )  
Vérifier le calage de l'allumeur.

**Super X** : Angle de came  $57^\circ \pm 2^\circ$  ou  $63\% \pm 3\%$  Dwell ( écartement : 0,40 mm )  
Calage dynamique : à 900 tr/mn, capsule d'avance à dépression débranchée, l'avance doit être de 5°.  
**Super E** : Calage dynamique : à 750 tr/mn, capsule d'avance à dépression débranchée, l'avance doit être de 2°.

2°) Vérifier le serrage des écrous de fixation du carburateur.

Serrage : **1,5 m.daN.**

3°) Nettoyer : - le filtre à essence sur carburateur,  
- le filtre de pompe à essence.

Déposer le raccord d'entrée sur le carburateur.

4°) Vérifier et retendre, s'il y a lieu, la courroie d'alternateur et de pompe à eau.

5°) Vérifier et régler, s'il y a lieu, la course de la pédale de débrayage ( **garde nulle** ).

La course de la pédale doit être de **120 mm mini.**

6°) Vérifier et régler, s'il y a lieu, la course de la poignée de frein à main.

Levier au 4<sup>ème</sup> cran, les roues arrière doivent être bloquées.

7°) Vérifier et rétablir, s'il y a lieu, la pression des pneus.

145 SR 13 XZX - Avant = 1,8 bar - Arrière = 2 bars - Roue de secours = 2,2 bars  
Pneus : 155/70 SR 13 XZX - Avant = 1,8 bar - Arrière = 2 bars - Roue de secours = 2,3 bars ( pression d'utilisation )  
160/65 R 340 TRX - Avant = 1,7 bar - Arrière = 1,7 bar - Roue de secours = 2,5 bars ( pression d'utilisation ).

## ESSAI

Après exécution des travaux ci-dessus et de ceux qui auraient pu être demandés par le client, effectuer un essai sur route pour juger du bon fonctionnement du véhicule, puis remédier, si nécessaire, aux anomalies constatées.

8°) Régler le ralenti et vérifier la teneur en CO - CO<sub>2</sub> ( **moteur chaud** ). ( Poser une capsule d'obturation neuve de la vis de richesse ).

Température d'huile : 80° C - Moto-ventilateur à l'arrêt.  
A l'aide de la seule vis de balayage, régler le ralenti à  $750^{+50}_0$  tr/mn pour Super E et  $900^{+50}_0$  tr/mn pour Super X  
Teneur % CO = 1 à 2% - Teneur % CO<sub>2</sub> = 9% mini.

9°) Vérifier l'étanchéité du circuit de freinage et de l'ensemble moteur-boîte de vitesses.

10°) Vérifier le fonctionnement de la commande d'accélérateur : ouverture complète du papillon ( moteur arrêté ).

11°) Vérifier le fonctionnement du moto-ventilateur de refroidissement.

## STATION SERVICE

12°) Vidanger le carter d'huile du groupe moto-propulseur.

Huile TOTAL GTS 15 W 40, ou TOTAL GTI route et ville 10 W 30 - Contenance : 5 litres après échange de la cartouche.

13°) Remplacer la cartouche filtrante d'huile moteur et faire le plein d'huile.

Cartouche PURFLUX LS 176 B ou LOCKHEED FC 151 - Instructions de montage inscrites sur la cartouche.

14°) Vérifier et établir, s'il y a lieu, les niveaux des lave-glaces avant et arrière.

15°) Vérifier et établir, s'il y a lieu, le niveau du liquide de frein.

Liquide synthétique suivant norme NFR 12640 S : TOTAL SY.

16°) Vérifier le serrage des bornes : démarreur et alternateur ( **batterie débranchée** ).

Débrancher en premier la borne négative.

17°) Vérifier le niveau du liquide de refroidissement ( **moteur froid** ).

18°) Vérifier le réglage des phares et le fonctionnement de la commande à distance.

19°) Vérifier le fonctionnement de tous les récepteurs électriques et témoins.

20°) Vérifier et établir le niveau de l'électrolyte de la batterie.

Eau distillée uniquement.

<b>CITROËN</b> SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	<b>INFORMATION REPARATION</b>	<b>VISA</b> (E)
APPLICATION :  <b>TOUS PAYS</b> sauf SUEDE	CONCERNE :  <b>VISA GT ( VD série VS )</b>  <b>Travaux à exécuter à la révision aux 1000 km</b>	<b>N° 1</b>
DIFFUSION :  <b>TOUS PAYS</b>		Juillet 1982
<i>CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590</i>		

Les opérations citées doivent être exécutées gratuitement entre 1000 et 1500 km.

Les vérifications et les mises au point éventuelles qui en résultent sont indispensables pour que les clients aient toute satisfaction de leur véhicule.

Seules, les fournitures suivantes seront facturées au client :

- Huile neuve en remplacement de l'huile de vidange de l'ensemble moteur-boîte de vitesses
- Cartouche filtrante d'huile moteur.

VISA GT

## OPERATIONS

## MODE OPERATOIRE

1°) Vérifier le calage de l'allumeur.

Calage dynamique : à 1000 tr/mn, capsule d'avance à dépression débranchée, l'avance doit être de 0°.

2°) Vérifier le serrage des écrous de fixation des carburateurs

3°) Nettoyer le filtre de pompe à essence.

4°) Vérifier et retendre, s'il y a lieu, la courroie d'alternateur et de pompe à eau.

5°) Vérifier et régler; s'il y a lieu, la course de la pédale de débrayage ( garde nulle ).

La course de la pédale doit être de 120 mm mini.

6°) Vérifier et régler, s'il y a lieu, la course de la poignée de frein à main.

Lever au 4<sup>ème</sup> cran, les roues arrière doivent être bloquées.

7°) Vérifier et rétablir, s'il y a lieu, la pression des pneus.

160/65 R 340 TRX - Avant : 1,8 bar - Arrière : 1,9 bar - Roue de secours : 135 SR 13 XZX : 2,5 bars

## ESSAI

Après exécution des travaux ci-dessus et de ceux qui auraient pu être demandés par le client, effectuer un essai sur route pour juger du bon fonctionnement du véhicule, puis remédier, si nécessaire, aux anomalies constatées.

8°) Régler le régime de ralenti et vérifier la teneur en CO - CO<sub>2</sub> [ moteur chaud ].

Voir feuille 2

9°) Vérifier l'étanchéité du circuit de freinage et de l'ensemble moteur-boîte de vitesses.

10°) Vérifier le fonctionnement de la commande d'accélérateur : ouverture complète des papillons [ moteur arrêté ].

11°) Vérifier le fonctionnement du moto-ventilateur de refroidissement.

## STATION SERVICE

## STATION SERVICE

12°) Vidanger le carter d'huile du groupe moto-propulseur.

Huile TOTAL GTS 15 W 40, ou TOTAL GTI route et ville 10 W 30 - Contenance : 5 litres environ.

13°) Remplacer la cartouche filtrante d'huile du moteur et faire le plein d'huile.

Cartouche PURFLUX LS 498 B-SIF VH 163 (Instructions de montage inscrites sur la cartouche).

14°) Vérifier et établir, s'il y a lieu, les niveaux des lave-glaces avant et arrière.

15°) Vérifier et établir, s'il y a lieu, le niveau du liquide de frein.

Liquide synthétique suivant norme NFR 12640 S : TOTAL SY.

16°) Vérifier le serrage des bornes : démarreur, alternateur, batterie.

17°) Vérifier le niveau du liquide de refroidissement ( moteur froid ).

18°) Vérifier le réglage des phares et le fonctionnement de la commande à distance.

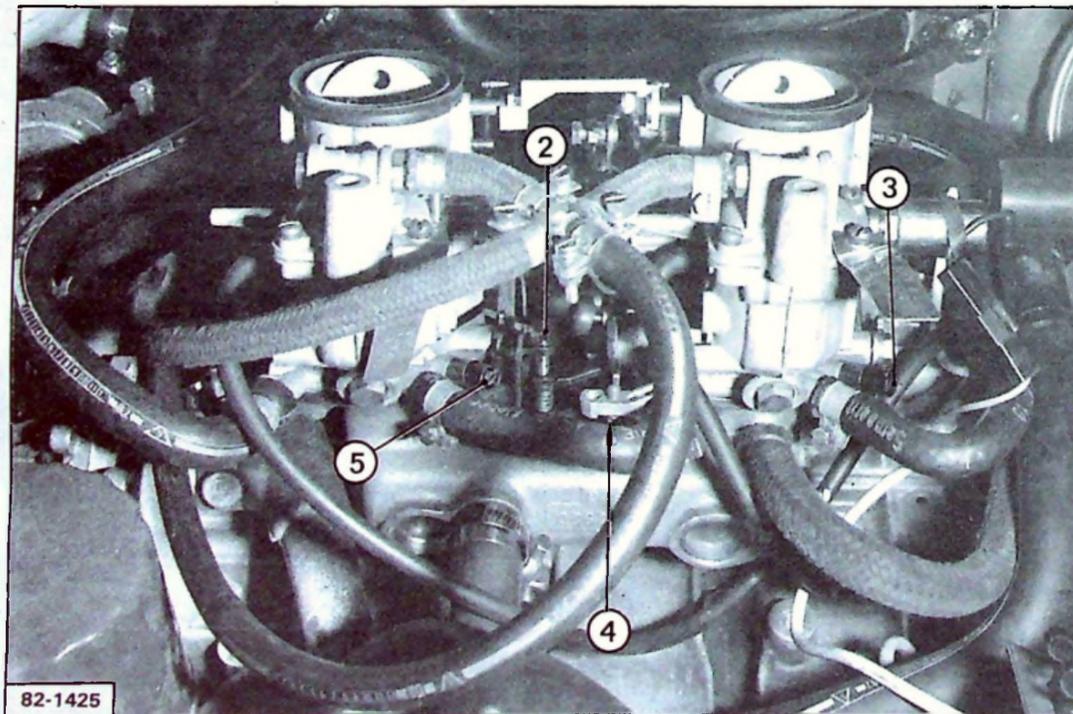
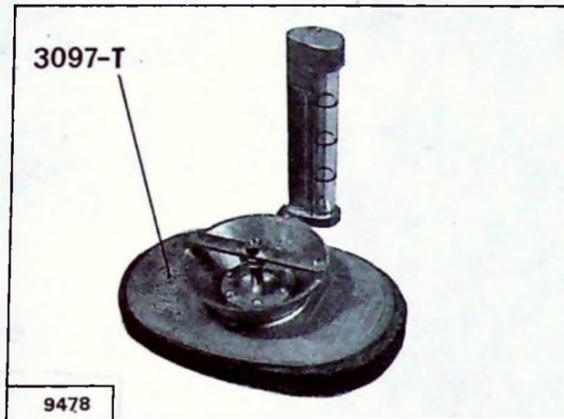
19°) Vérifier le fonctionnement de tous les récepteurs électriques et témoins.

20°) Vérifier et établir le niveau de l'électrolyte de la batterie.

Eau distillée uniquement.

VISA GT

## REGLAGE DU RALENTI

**Conditions de réglage :**

Moteur chaud : Attendre l'arrêt du moto-ventilateur. Débrancher le connecteur deux voies de l'alternateur.

**Réglage de la synchronisation :**

Déposer la coiffe ① des carburateurs.  
Effectuer le réglage à l'aide d'un compte-tours et d'un dépressiomètre N° 4019 T avec les bonnettes correspondant au diamètre d'entrée des carburateurs ( $\phi = 50 \text{ mm}$ ) ou utiliser le dépressiomètre N° 3097 T.

**Réglage :**

Porter le régime du moteur à 1000 tr/mn en agissant sur la vis ④.  
Comparer les valeurs de dépression et égaliser en agissant sur la vis ②.  
Ramener le régime à 1000 tr/mn.  
Poser la coiffe des carburateurs.

**Réglage de la richesse :**

Brancher un contrôleur de CO en sortie d'échappement.

**Préréglage :**

Déposer les bouchons d'inviolabilité ③ et ⑤.  
Serrer les deux vis de richesse jusqu'au contact avec leur siège [ sans forcer ] puis les desserrer de quatre tours.

**Réglage :**

Rechercher le régime du moteur le plus élevé au compte-tours, en agissant successivement sur les deux vis de richesse.  
Ramener à chaque fois le régime du moteur à 1000 tr/mn.  
Après l'opération, amorcer une baisse de régime de 20 à 30 tr/mn en vissant les deux vis de richesse pour obtenir un CO compris entre 1,5 et 2,5%.  
Contrôler le CO en sortie d'échappement et réajuster éventuellement, en répartissant la retouche sur les deux vis de richesse.  
Brancher le connecteur deux voies de l'alternateur.



APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

VISA DIESEL

N° 2

DIFFUSION :

TOUS PAYS

TRAVAUX A EXECUTER  
A LA REVISION DES 1000 KM

Le 27 Mars 1984

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : *RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590*

Les opérations citées doivent être exécutées gratuitement entre 1000 et 1500 km.

Les vérifications et les mises au point éventuelles qui en résultent sont indispensables pour que les clients aient toute satisfaction de leur véhicule.

Seules les fournitures :

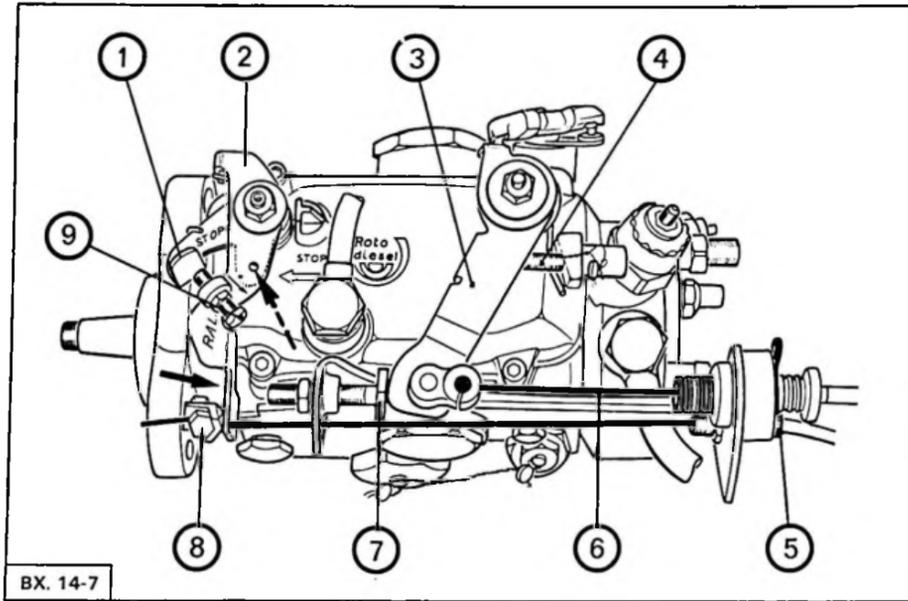
- d'huile neuve, en remplacement de l'huile de vidange de l'ensemble moteur et boîte de vitesses,
- de cartouche filtrante d'huile moteur, seront facturées au client.

**CORRECTIF A LA NOTE TECHNIQUE VISA <sup>Ⓞ</sup> N° 11**

Remplacer la feuille correspondant à celle insérée dans cette note.

Réglage des commandes :

EQUIPEMENT ROTO-DIESEL ( 1<sup>ère</sup> possibilité )



MOTEUR FROID

a) Contrôle du ralenti accéléré :

Vérifier que le levier (2) est en butée :  
[ en le poussant suivant → ] sinon régler par le serre-câble (8) . Ajuster au moyen de l'arrêt de gaine (5)

MOTEUR CHAUD

b) Contrôle de la commande d'accélérateur :

S'assurer que le câble du ralenti accéléré n'est plus sous tension.  
Appuyer à fond sur l'accélérateur ( moteur à l'arrêt ).  
Vérifier que le levier (3) est en appui sur la butée (4) sinon modifier la position de l'épingle du câble d'accélérateur.

c) Réglage du débit résiduel ( anti-calage ) - Moteur tournant :

Engager une cale de 3 mm entre le levier (3) et la vis butée (7) .  
Engager une pige  $\phi$  3 mm dans le levier (2) -- → en poussant le levier STOP.  
Régler le régime à 900 tr/mn  $\pm$  100 tr/mn en agissant sur la vis butée (7) .  
Déposer la pige et la cale.

d) Réglage du ralenti :

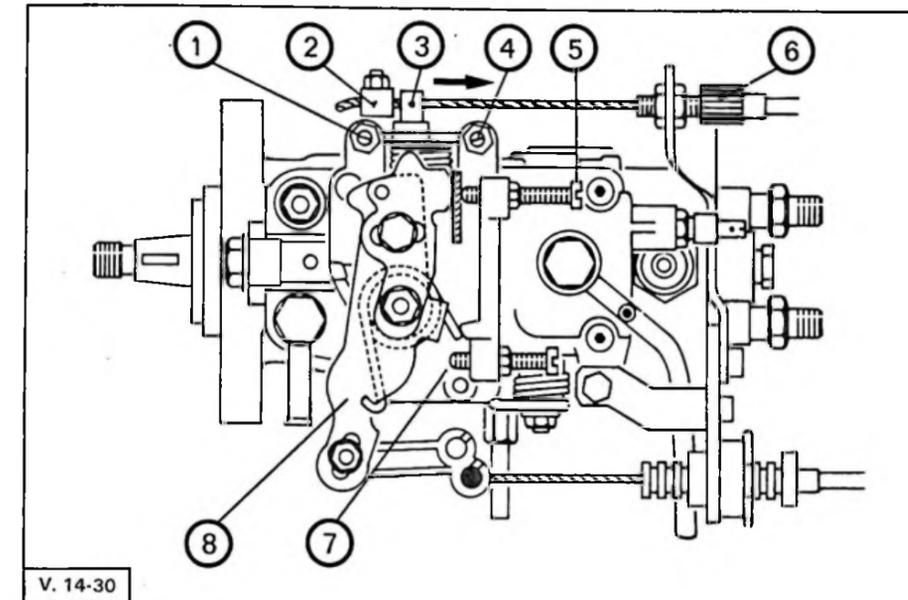
Régler le ralenti à 750  $^{+50}_{-0}$  tr/mn en agissant sur la vis butée (9) .

e) Contrôle de la décélération du moteur :

Accélérer à 3000 tr/mn puis lâcher la pédale d'accélérateur.

- décélération trop rapide ( tendance à caler ) → desserrer la vis butée (7) de 1/4 de tour.
- décélération trop lente ( manque frein moteur ) → serrer la vis butée (7) de 1/4 de tour.

EQUIPEMENT BOSCH ( 2<sup>ème</sup> possibilité )



MOTEUR FROID

a) Contrôle du ralenti accéléré :

Vérifier que le levier (3) est en butée :  
[ en le poussant suivant → ] sinon régler par le serre-câble (2) . "Ajuster" au moyen de l'arrêt de gaine (6)

MOTEUR CHAUD

b) Contrôle de la commande d'accélérateur :

S'assurer que le câble du ralenti accéléré n'est plus sous tension.  
Appuyer à fond sur l'accélérateur ( moteur à l'arrêt ).  
Vérifier que le levier (8) est en appui sur la butée (7) , sinon modifier la position de l'épingle du câble d'accélérateur.

c) Réglage du ralenti :

Desserrer la vis (5) jusqu'à suppression du contact du levier (8) sur l'extrémité de la vis.  
Régler le ralenti à 750  $^{+50}_{-0}$  tr/mn en agissant sur la vis butée de ralenti (4) .

d) Réglage du débit résiduel :

Engager une cale d'épaisseur = 1 mm entre le levier (8) et la vis butée (5) .  
Régler la vis butée (5) pour obtenir un régime supérieur de 50 tr/mn au régime de ralenti.  
Déposer la cale.

e) Réglage du ralenti accéléré :

Mettre le levier (3) en appui sur la vis butée de ralenti accéléré (1) .  
Régler le régime moteur à 950 tr/mn en agissant sur la vis butée (1) .

**OPÉRATIONS**

**MODE OPERATOIRE**

1°) Vérifier, au toucher, la tension des courroies d'alternateur, de pompe à vide.

2°) Resserrer les raccords sur filtre à combustible et pompe d'injection.

3°) Vérifier et régler, si nécessaire, la pédale d'embrayage.

Garde nulle à la butée d'embrayage. Garantie entre butée de pédale et son support : 10 mm  
Course : 120 mm mini.

4°) Vérifier le réglage de la commande de ralenti accéléré.

[ Voir au dos ]

5. Vérifier et rétablir, si nécessaire, la pression des pneumatiques.

145 SR 13 MX - Avant : 2,2 bars - Arrière : 2 bars - Roue de secours : 95/110 R 14 : 6 bars

6°) Vérifier et régler, s'il y a lieu, la course de la poignée de frein à main.

Levier au 4<sup>ème</sup> cran, les roues arrière doivent être bloquées.

**ESSAI**

Après exécution des travaux ci-dessus et de ceux qui auraient pu être demandés par le client, effectuer un essai sur route pour juger du bon fonctionnement, puis remédier, si nécessaire, aux anomalies constatées.

**Au retour d'essai :**

7°) Régler le ralenti,  $750^{+50}_0$  tr/mn  
Contrôler le dispositif anti-calage.

[ Voir au dos ]

Véhicule sur pont élévateur :

8°) Vérifier l'état des gaines d'étanchéité des rotules des pivots avant, de la direction et des transmissions.

9°) Vérifier l'étanchéité : du circuit de freinage, du circuit de refroidissement moteur, de l'ensemble moteur-boîte de vitesses.

10°) Vérifier le fonctionnement des moto-ventilateurs de refroidissement.

**STATION SERVICE**

**STATION SERVICE**

11°) Vidanger le carter d'huile du moteur.

12°) Remplacer la cartouche filtrante d'huile du moteur et faire le plein d'huile.

PURFLUX 468 - 4,5 litres environ } TOTAL SUPER DIESEL 15 W 40  
TOTAL RUBIA S 10 W ( Régions très froides )

13°) Vidanger la boîte de vitesses, faire le plein d'huile.

1,4 litres Huile TOTAL - TRANSMISSION MULTIGRADE

14°) Vérifier et établir, s'il y a lieu, les niveaux des lave-glaces avant et arrière.

15°) Vérifier et établir, s'il y a lieu, le niveau du liquide de frein.

Liquide synthétique suivant norme NFR 12640 S : TOTAL SY.

16°) Vérifier le serrage des bornes : démarreur, alternateur, batterie.

17°) Vérifier le niveau du liquide de refroidissement ( moteur froid ).

18°) Vérifier le réglage des phares et le fonctionnement de la commande à distance.

19°) Vérifier le fonctionnement de tous les récepteurs électriques et témoins.

<b>CITROËN</b> SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	<b>NOTE TECHNIQUE</b>	<b>VISA</b> <b>(E)</b>
APPLICATION : <b>TOUS PAYS</b>	CONCERNE : <b>VISA UTILITAIRE : C 15</b> <b>TRAVAUX A EXECUTER          A LA REVISION DES 1.000 KM</b>	<b>N° 3</b>
DIFFUSION : <b>TOUS PAYS</b>		Le 31 Octobre 1984
<i>CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590</i>		

Les opérations citées doivent être exécutées gratuitement entre 1000 et 1500 km.

Les vérifications et les mises au point éventuelles qui en résultent sont indispensables pour que les clients aient toute satisfaction de leur véhicule.

Seules les fournitures :

- d'huile neuve, en remplacement de l'huile de vidange de l'ensemble moteur et boîte de vitesses,
  - de cartouche filtrante d'huile moteur,
- seront facturées au client.

OPÉRATIONS

MODE OPÉRATOIRE

1° Vérifier le calage de l'allumeur.

Calage dynamique au régime du ralenti (capsule d'avance à dépression débranchée), l'avance doit être de :  $6^{\circ} \begin{matrix} 0 \\ - 2^{\circ} \end{matrix}$

2° Vérifier le serrage des écrous de fixation du carburateur.

3° Nettoyer le filtre de pompe à essence.

4° Vérifier au toucher et retendre, s'il y a lieu, la courroie d'alternateur et de pompe à eau.

5° Vérifier et régler, si nécessaire, la pédale de débrayage.

Garde nulle à la butée d'embrayage. Garantie entre butée de pédale et son support : 10 mm. Course : 120 mm mini.

6° Vérifier et régler, s'il y a lieu, la course de la poignée de frein à main.

Levier au 4° cran, les roues arrière doivent être bloquées.

7° Vérifier et rétablir, si nécessaire, la pression des pneumatiques.

145 R 13 MX - Avant : 2,3 bars - Arrière : 2,6 bars - Roue de secours : 2,8 bars.

ESSAI

Après exécution des travaux ci-dessus et ceux qui auraient pu être demandés par le client, effectuer un essai sur route pour juger du bon fonctionnement, puis remédier, si nécessaire, aux anomalies constatées.

Au retour d'essai :

8° Régler le régime de ralenti et vérifier la teneur en CO - CO<sub>2</sub> (moteur chaud).

Régler le ralenti,  $750 \begin{matrix} + 50 \\ 0 \end{matrix}$  tr/mn. Teneur résultante (CO corrigé) :  $\leq 4,5\%$ .

9° Vérifier l'étanchéité du circuit de freinage et de l'ensemble moteur-boîte de vitesses.

10° Vérifier le fonctionnement de la commande d'accélérateur : ouverture complète du papillon (moteur arrêté).

11° Vérifier le fonctionnement du moto-ventilateur de refroidissement.

STATION-SERVICE

STATION-SERVICE

12° Vidanger le carter d'huile du groupe moto-propulseur.

13° Remplacer la cartouche filtrante d'huile du moteur et faire le plein d'huile.

PURFLUX LS 498 B ou SIF VH 163 - 4,5 litres environ { TOTAL GTS PLUS 10 W 40  
TOTAL GTI PLUS 10 W 30

14° Vérifier et établir, s'il y a lieu, le niveau du lave-glace avant.

15° Vérifier et établir, s'il y a lieu, le niveau du liquide de frein.

Liquide synthétique suivant norme NFR 12640 S : TOTAL SY.

16° Vérifier le serrage des bornes : démarreur, alternateur, batterie.

17° Vérifier le niveau du liquide de refroidissement (moteur froid).

18° Vérifier le réglage des phares et le fonctionnement de la commande à distance.

19° Vérifier le fonctionnement de tous les récepteurs électriques et témoins.



OPÉRATIONS

MODE OPÉRATEIRE

1° Vérifier au toucher et retendre s'il y a lieu les courroies d'alternateur et de pompe à vide.

2° Resserrer les raccords sur filtre à combustible et pompe d'injection.

3° Vérifier et régler, si nécessaire, la pédale de débrayage.

Garde nulle à la butée d'embrayage. Garantie entre butée de pédale et son support : 10 mm.  
Course : 120 mm mini.

4° Vérifier le réglage de la commande de ralenti accéléré.

(Voir au dos)

5° Vérifier et rétablir, si nécessaire, la pression des pneumatiques.

155 R 13 MX - Avant : 2,3 bars - Arrière : 2,6 bars - Roue de secours : 2,8 bars.

6° Vérifier et régler, s'il y a lieu, la course de la poignée de frein à main.

Levier au 4° cran, les roues arrière doivent être bloquées.

ESSAI

Après exécution des travaux ci-dessus et de ceux qui auraient pu être demandés par le client, effectuer un essai sur route pour juger du bon fonctionnement, puis remédier, si nécessaire, aux anomalies constatées.

Au retour d'essai :

7° Régler le Ralenti :  $700 + \frac{50}{0}$  tr/mn.  
Contrôler le dispositif anti-calage.

(Voir au dos)

Véhicule sur pont élévateur :

8° Vérifier l'état des gaines d'étanchéité des rotules des pivots avant, de la direction et des transmissions.

9° Vérifier l'étanchéité : du circuit de freinage, du circuit de refroidissement moteur, de l'ensemble moteur-boîte de vitesses.

10° Vérifier le fonctionnement des moto-ventilateurs de refroidissement.

STATION-SERVICE

STATION-SERVICE

11° Vidanger le carter d'huile du moteur.

12° Remplacer la cartouche filtrante d'huile du moteur et faire le plein d'huile.

PURFLUX LS 468 - 4,5 litres environ

TOTAL SUPER DIESEL PLUS 15 W 40  
TOTAL RUBIA S 10 W (Régions très froides)

13° Vidanger la boîte de vitesses, faire le plein d'huile.

1,4 litre Huile TOTAL TRANSMISSION BV (SAE 75 W/80 W)

14° Vérifier et établir, s'il y a lieu, le niveau du lave-glace avant.

15° Vérifier et établir, s'il y a lieu, le niveau du liquide de frein.

Liquide synthétique suivant norme NFR 12640 S : TOTAL SY.

16° Vérifier le serrage des bornes : démarreur, alternateur, batterie.

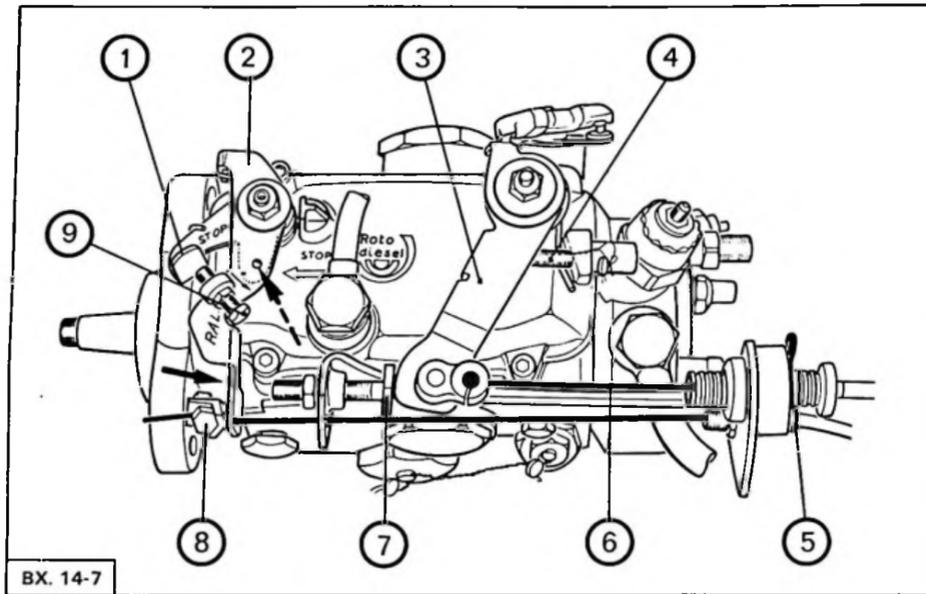
17° Vérifier le niveau du liquide de refroidissement (moteur froid).

18° Vérifier le réglage des phares et le fonctionnement de la commande à distance.

19° Vérifier le fonctionnement de tous les récepteurs électriques et témoins.

Réglage des commandes :

EQUIPEMENT ROTO-DIESEL ( 1<sup>ère</sup> possibilité )



BX. 14-7

MOTEUR FROID

a) Contrôle du ralenti accéléré :

Vérifier que le levier (2) est en butée :  
[ en le poussant suivant → ] sinon régler par le serre-câble (8) . Ajuster au moyen de l'arrêt de gaine (5)

MOTEUR CHAUD

b) Contrôle de la commande d'accélérateur :

S'assurer que le câble du ralenti accéléré n'est plus sous tension.  
Appuyer à fond sur l'accélérateur ( moteur à l'arrêt ).  
Vérifier que le levier (3) est en appui sur la butée (4) sinon modifier la position de l'épingle du câble d'accélérateur.

c) Réglage du débit résiduel ( anti-calage ) - Moteur tournant :

Engager une cale de 3 mm entre le levier (3) et la vis butée (7) .  
Engager une pige  $\phi$  3 mm dans le levier (2) -- → en poussant le levier STOP.  
Régler le régime à 900 tr/mn  $\pm$  100 tr/mn en agissant sur la vis butée (7) .  
Déposer la pige et la cale.

d) Réglage du ralenti :

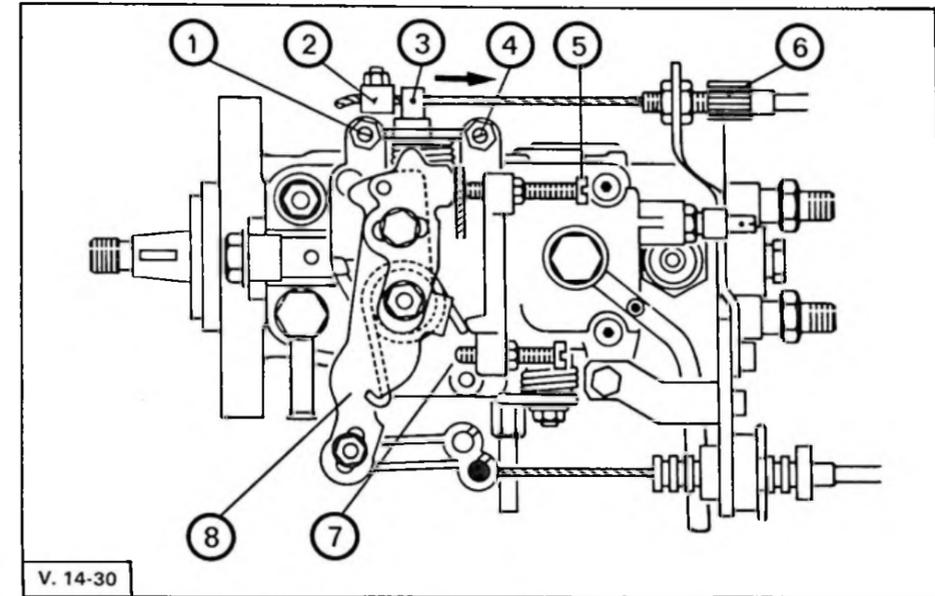
Régler le ralenti à 750  $^{+50}_{-0}$  tr/mn en agissant sur la vis butée (9) .

e) Contrôle de la décélération du moteur :

Accélérer à 3000 tr/mn puis lâcher la pédale d'accélérateur.

- décélération trop rapide ( tendance à caler ) → desserrer la vis butée (7) de 1/4 de tour.
- décélération trop lente ( manque frein moteur ) → serrer la vis butée (7) de 1/4 de tour.

EQUIPEMENT BOSCH ( 2<sup>ème</sup> possibilité )



V. 14-30

MOTEUR FROID

a) Contrôle du ralenti accéléré :

Vérifier que le levier (3) est en butée :  
[ en le poussant suivant → ] sinon régler par le serre-câble (2) . "Ajuster" au moyen de l'arrêt de gaine (6)

MOTEUR CHAUD

b) Contrôle de la commande d'accélérateur :

S'assurer que le câble du ralenti accéléré n'est plus sous tension.  
Appuyer à fond sur l'accélérateur ( moteur à l'arrêt ).  
Vérifier que le levier (8) est en appui sur la butée (7) , sinon modifier la position de l'épingle du câble d'accélérateur.

c) Réglage du ralenti :

Desserrer la vis (5) jusqu'à suppression du contact du levier (8) sur l'extrémité de la vis.  
Régler le ralenti à 750  $^{+50}_{-0}$  tr/mn en agissant sur la vis butée de ralenti (4) .

d) Réglage du débit résiduel :

Engager une cale d'épaisseur = 1 mm entre le levier (8) et la vis butée (5) .  
Régler la vis butée (5) pour obtenir un régime supérieur de 50 tr/mn au régime de ralenti.  
Déposer la cale.

e) Réglage du ralenti accéléré :

Mettre le levier (3) en appui sur la vis butée de ralenti accéléré (1) .  
Régler le régime moteur à 950 tr/mn en agissant sur la vis butée (1) .



APPLICATION :  
**TOUS PAYS**

CONCERNE :  
**VISA GTI**

**N° 4**

DIFFUSION :  
**TOUS PAYS**

**TRAVAUX A EXECUTER  
A LA REVISION DES 1 000 KM**

Le 21 Décembre 1984

*CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590*

Les opérations citées doivent être exécutées gratuitement entre 1 000 et 1 500 km.

Les vérifications et les mises au point éventuelles qui en résultent sont indispensables pour que les clients aient toute satisfaction de leur véhicule.

Seules les fournitures :

- d'huile neuve, en remplacement de l'huile de vidange du moteur et de la boîte de vitesses,
- de cartouche filtrante d'huile moteur,

seront facturées au client.

**OPÉRATIONS****MODE OPÉRATOIRE**

1°) Vérifier le calage de l'allumeur

Calage dynamique : à **3 000 tr/mm**, capsule d'avance à dépression débranchée, l'avance doit être de **30°** (au ralenti, calage initial : 10°).

2°) Vérifier et retendre, s'il y a lieu, la courroie d'alternateur.

3°) Vérifier et régler, s'il y a lieu, la pédale de débrayage.

Garde nulle à la butée d'embrayage - Garantie entre butée de pédale et son support : 10 mm - Course : 120 mm mini.

4°) Vérifier et régler, s'il y a lieu, la course de la poignée de frein à main.

Lever au 4<sup>me</sup> cran, les roues arrière doivent être bloquées.

5°) Vérifier et rétablir, s'il y a lieu, la pression des pneus.

185/60 R13 MXV - Avant : 2 bars - Arrière : 2 bars - Roue de secours : 145 SR 13 MX - 3 bars.

**ESSAI**

Après exécution des travaux ci-dessus et de ceux qui auraient pu être demandés par le client, effectuer un essai sur route pour juger du bon fonctionnement du véhicule, puis remédier, si nécessaire, aux anomalies constatées.

**Au retour d'essai :**6°) Régler le régime de ralenti : **850<sup>+50</sup> tr/mm**.  
Vérifier la teneur en CO-CO<sub>2</sub> (moteur chaud)

(Voir au dos).

Véhicule sur pont élévateur :

7°) Vérifier l'état des gaines d'étanchéité des rotules des pivots avant, de la direction et des transmissions.

8°) Vérifier l'étanchéité du circuit de freinage, du circuit de refroidissement, du moteur, de la boîte de vitesses.

9°) Vérifier le fonctionnement de la commande d'accélérateur : ouverture complète du papillon (moteur arrêté).

10°) Vérifier le fonctionnement du moto-ventilateur de refroidissement.

**STATION SERVICE****STATION SERVICE**

11°) Vidanger le carter d'huile du moteur.

12°) Remplacer la cartouche filtrante d'huile du moteur et faire le plein d'huile

Cartouche PURFLUX LS 468 { TOTAL GTS PLUS 10W40 | TOTAL GTI PLUS 10W30 | 5 litres environ.

13°) Vidanger la boîte de vitesses, faire le plein d'huile.

1,4 litre TOTAL TRANSMISSION BV (SAE 75 W/80 W).

14°) Vérifier et établir, s'il y a lieu, les niveaux des lave-glaces avant et arrière.

15°) Vérifier et établir, s'il y a lieu, le niveau du liquide de frein.

Liquide synthétique suivant norme NFR 12640 S TOTAL SY.

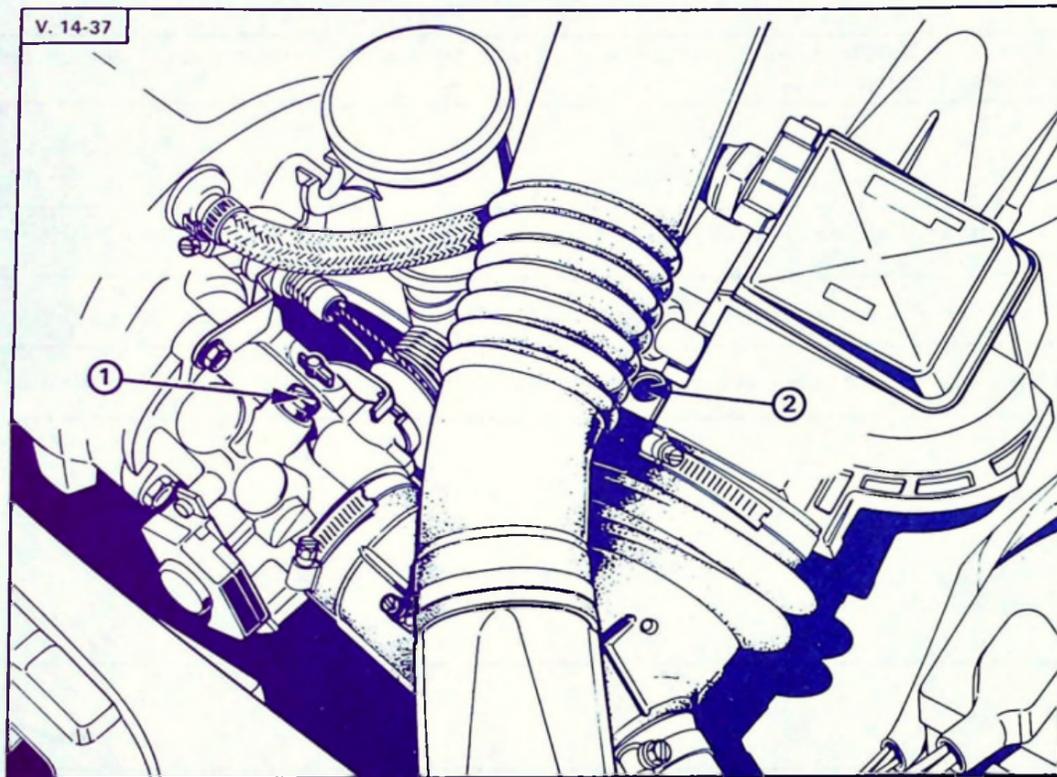
16°) Vérifier le serrage des bornes : démarreur, alternateur, batterie.

17°) Vérifier le niveau du liquide de refroidissement (**moteur froid**).

18°) Vérifier le réglage des phares et le fonctionnement de la commande à distance.

19°) Vérifier le fonctionnement de tous les récepteurs électriques et témoins.

## RÉGLAGE DU RALENTI

**Conditions préalables :**

- Allumage en état et réglé.
- Filtre à air propre.
- Réglage initial du papillon d'accélérateur correct.
- Réglage du contacteur en bout d'axe de papillon d'accélérateur correct.
- Moteur chaud - Attendre l'arrêt du moto-ventilateur.

**Réglage du régime :**

Agir sur la vis (1) pour obtenir un régime compris entre **850 et 900 tr/mm**.

**Réglage de la richesse au régime de ralenti :**

Déposer le bouchon d'inviolabilité (2), le percer en son centre à l'aide d'un tournevis.  
 Agir sur la vis de réglage de **CO** (6 pans creux de 5 mm) de façon à obtenir une valeur comprise entre **1 % et 2 %**.  
 Le taux de **CO 2** doit être **supérieur à 10 %**.

Ramener le régime du moteur à une valeur comprise entre **850 et 900 tr/mm** en agissant sur la vis d'air (1) - Vérifier la teneur en **CO**.

Recommencer l'opération si la teneur n'est pas correcte.  
 Poser un bouchon d'inviolabilité neuf (N°PR : 5 506 402)

**CITROËN**  
 SERVICES A LA CLIENTELE  
 Département Technique Après-Vente

**NOTE TECHNIQUE**

**VISA** (E)

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

VISA GTI

DIFFUSION :

TOUS PAYS

TRAVAUX A EXECUTER  
 A LA REVISION DES 1 000 KM

N° 4

Le 21 Décembre 1984

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590**

Les opérations citées doivent être exécutées gratuitement entre 1 000 et 1 500 km.

Les vérifications et les mises au point éventuelles qui en résultent sont indispensables pour que les clients aient toute satisfaction de leur véhicule.

Seules les fournitures :

- d'huile neuve, en remplacement de l'huile de vidange du moteur et de la boîte de vitesses,
- de cartouche filtrante d'huile moteur,

seront facturées au client.



CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE  
DIVISION APRÈS - VENTE  
TECHNIQUE APRÈS - VENTE

# NOTE TECHNIQUE

# VISA



APPLICATION :

**FRANCE - ESPAGNE**

CONCERNE :

**C 15E**  
**Motorisation E 1 A - G 1 A**  
**(Bloc-cylindres fonte)**

**N° 5**

DIFFUSION :

**TOUS PAYS**

**Travaux à exécuter**  
**à la première révision**

Le 30 Octobre 1987

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008590

325

● Les opérations citées au verso de cette note doivent être exécutées gratuitement entre 1 500 et 2 500 km.

● Les vérifications et les mises en au point éventuelles qui en résultent sont indispensables pour que les clients aient toute satisfaction de leur véhicule.

● Seules les fournitures :

- d'huile moteur et de boîte de vitesses.
- de la cartouche filtrante d'huile moteur.
- de liquide de complément du lave-glace.

seront facturées au Client.





CITROËN  
DIVISION APRÈS-VENTE  
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

# INFO'RAPID

## C.15



Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

### C 15 DIESEL

Liquide de refroidissement moteur

### N° 6

Le 10 Juin 1991

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS :

RECUEIL DE NOTES N° MAN 108590

1279

Lors de toute intervention sur le circuit de refroidissement moteur suite à entretien ou intervention, nous vous demandons sur les véhicules **C 15 Diesel**, lors du remplissage, quels que soient les types d'utilisations et conditions climatiques, d'utiliser de l'antigel ou du liquide de refroidissement pour protection **- 35° C**.

Cette disposition améliore également la protection anti-corrosion des éléments moteurs ou constitutifs du circuit en contact avec le liquide.

Application série depuis le N° OPR 5111.

#### ■ Rappels :

DESIGNATION	Référence P.R.	Conditionnement
ANTIGEL	ZC 9 866 191 U	1 l.
	ZC 9 866 192 U	20 l.
	ZC 9 866 197 U	210 l.
LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT - 35° C	ZC 9 866 195 U	2 l.
	ZC 9 866 196 U	5 l.
	ZC 9 866 199 U	210 l.