

CITROËNSERVICES A LA CLIENTELE
Département Technique Après-Vente**NOTE TECHNIQUE****CX****1**

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

VEHICULES CX Tous Types
sauf, motorisation 2 litres

N° 1

DIFFUSION :

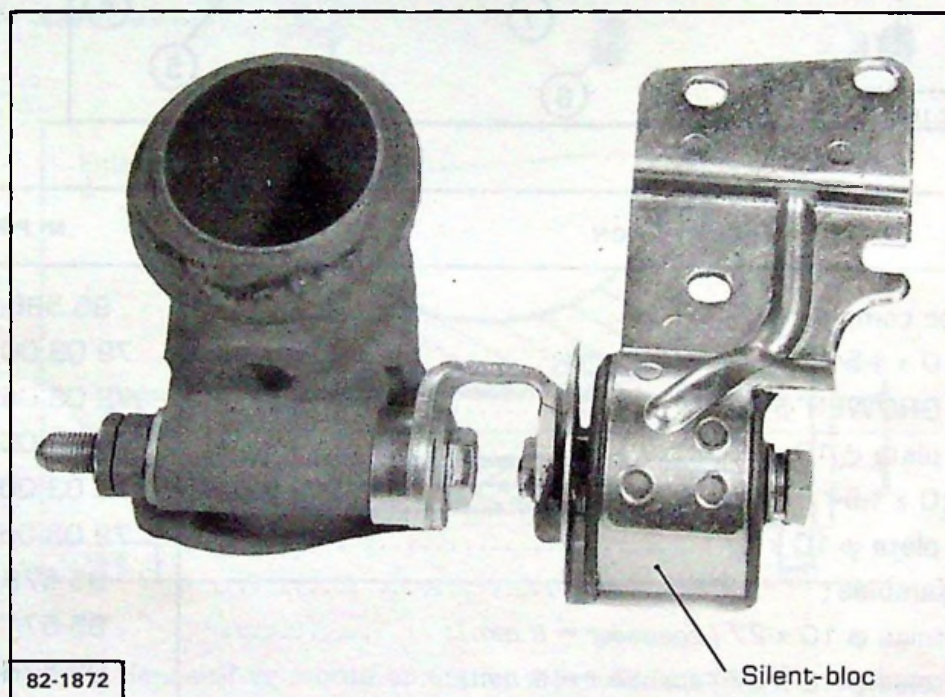
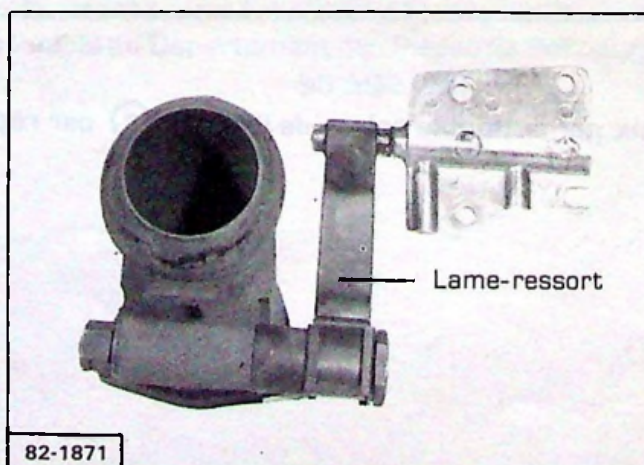
TOUS PAYS

ECHAPPEMENT

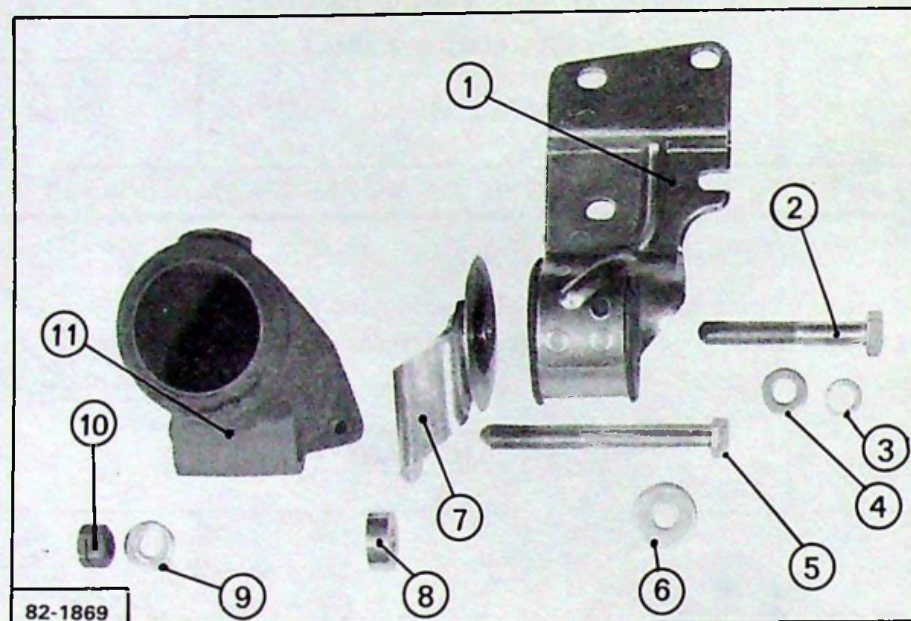
Septembre 1982

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530**

Depuis **Juillet 1982** (Numéro d'Organisation P.R. : 2066), sur les véhicules CX 2400 (Injection Electronique ou Carburateur) la liaison rotule d'échappement - carter inférieur moteur est réalisée par **silent-bloc** élastique.

NOUVEAU MONTAGE*Rappel : Ancien montage*

I - NOUVELLES PIÈCES CONSTITUTIVES DE LA SOLUTION A SILENT-BLOC :



DESIGNATION	N° P.R.
① Silent-bloc complet:	95 586 377
② Vis HM 10 x 1,5 (longueur = 70 mm):	79 03 001 532
③ Rondelle GROWER φ 10:	79 03 055 022
④ Rondelle plate φ 10 x 20:	79 03 053 050
⑤ Vis HM 10 x 1,5 (longueur = 110 mm):	79 03 001 769
⑥ Rondelle plate φ 10 x 27:	79 03 053 395
⑦ Patte assemblée:	95 578 722
Entretoise φ 10 x 27 (épaisseur = 6 mm):	95 571 809
⑧* Entretoise φ 10 x 27 (épaisseur = 8 mm):	95 578 848
Entretoise φ 10 x 27 (épaisseur = 10 mm):	95 578 849
⑨ Rondelle plate φ 10 x 22:	22 968 039
⑩ Ecrou HM 10 autofreiné:	ZC 9 615 934 U
⑪ Rotule arrière:	95 578 718

* Ces entretoises, au choix, permettent le calage de la patte ⑦ par rapport à la ligne d'échappement.

II- REPARATION

LA NOUVELLE SOLUTION ET L'ANCIENNE SONT INTERCHANGEABLES

A épuisement des stocks, le Département des Pièces de Rechange ne fournira plus de pièces constitutives de l'ancienne fixation.

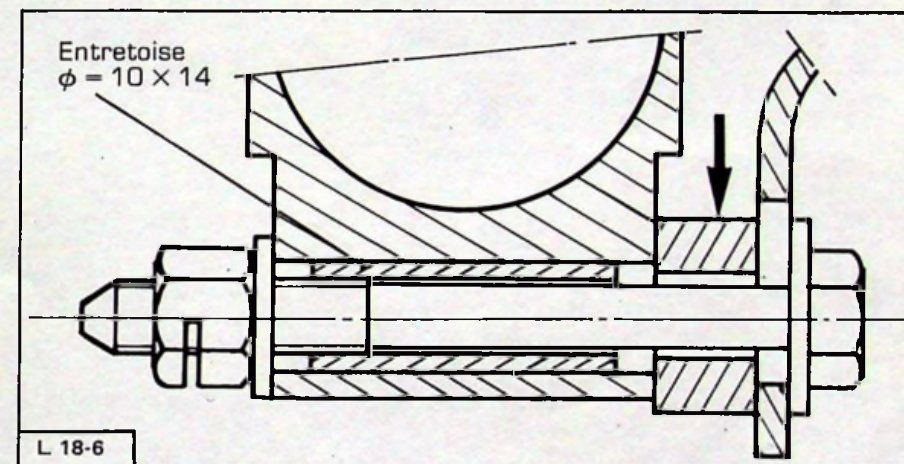
1. Echange des pièces :

Sur les véhicules équipés de la lame ressort (Y COMPRIS CX DIESEL), il est nécessaire d'adapter la nouvelle solution en commandant l'ensemble des pièces décrites page 2, sauf, la rotule arrière ⑪ .

La rotule équipant déjà le véhicule pourra être conservée en glissant une entretoise φ 10 x 14 (longueur = 41 mm) à l'intérieur de l'alésage [N° P.R. : 79 10 007 668] .

NOTA : Un certain nombre de véhicules ont été équipés de série avec cette disposition.

2. Mode opératoire :



Le nouveau dispositif se monte en lieu et place de l'ancien. Par contre, il est IMPERATIF d'effectuer un calage (→) entre la patte et la ligne d'échappement, à l'aide des trois entretoises énumérées page 2. Ces entretoises, soit seules, soit associées, permettent d'effectuer un assemblage libre et sans jeu.

3. Ensemble des pièces :

Un ensemble comportant toutes les pièces nécessaires pour passer de l'ancien au nouveau système est disponible au Département des Pièces de Rechange sous la référence :

95 592 129.

APPLICATION :
TOUS PAYS

CONCERNE :
VEHICULES CX Tous Types

N° 2

DIFFUSION :
TOUS PAYS

**Unification des radiateurs de
refroidissement moteur**

Novembre 1982

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530

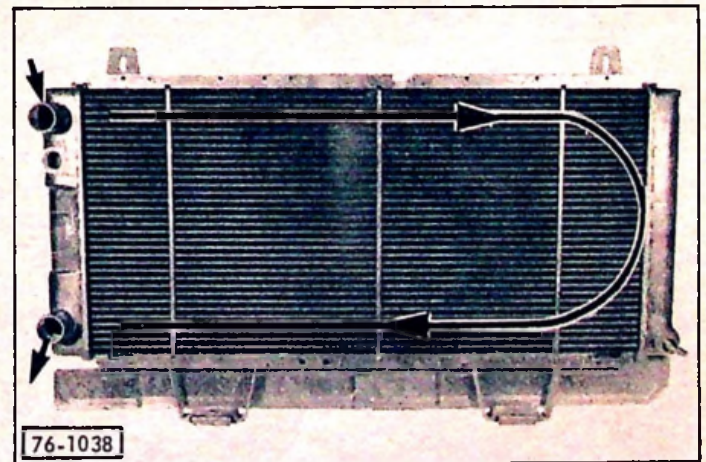
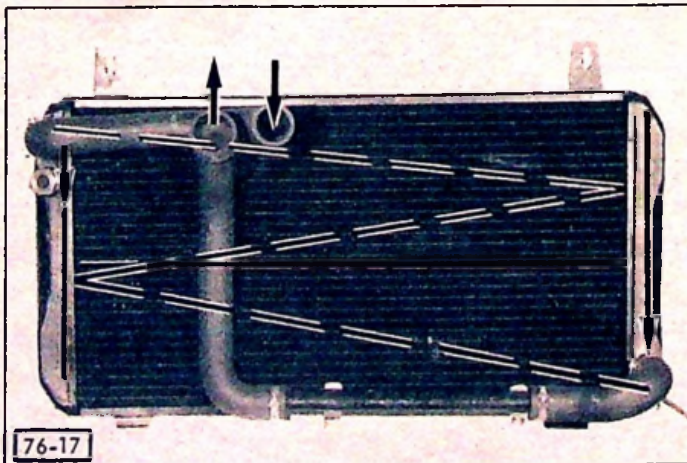
De façon à réduire le nombre de références, seuls les radiateurs suivants seront dorénavant disponibles au Département des Pièces de Rechange :

SURFACE (dm ²)	CIRCUIT	FOURNISSEUR	N° P.R.
16	Z	SOFICA	95 495 118
20	U	SOFICA	75 492 024
23	U (ailettes aluminum)	SOFICA	95 495 119
	U (ailettes cuivre)	CHAUSSON	95 495 122

Rappel des différents principes de circulation dans les radiateurs :

CIRCULATION en "I" ou "Z"

CIRCULATION EN "U"



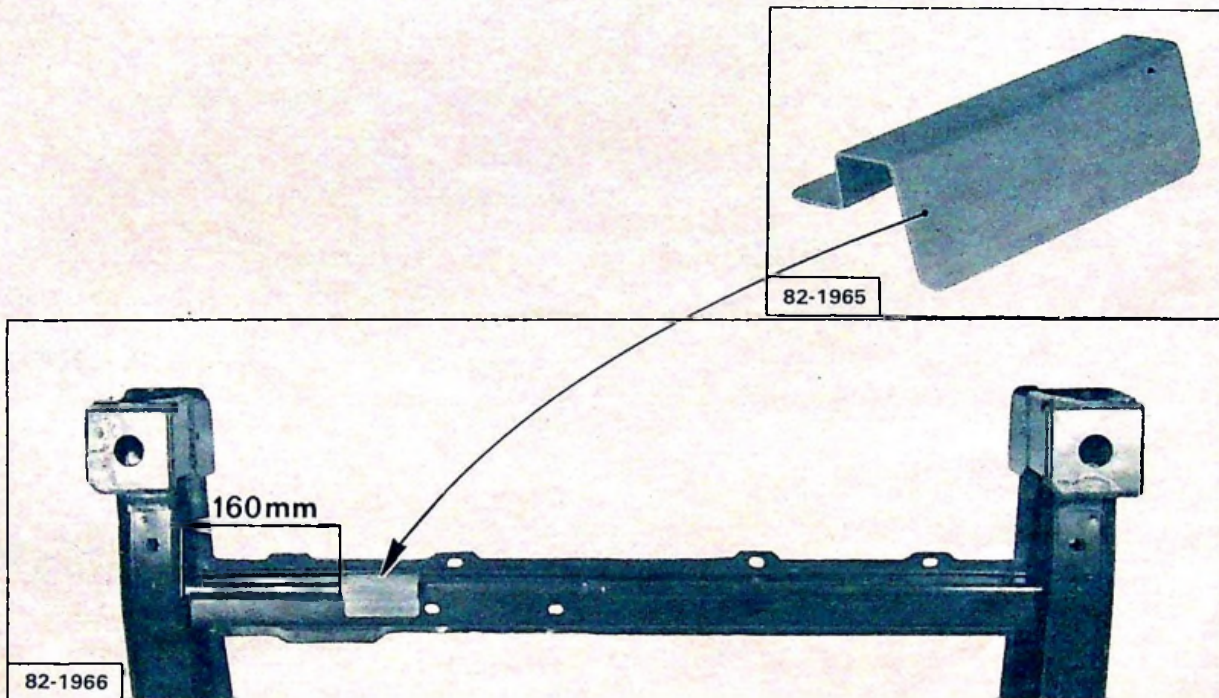
REPARATION

1. Véhicules sortis antérieurement à l'Année Modèle 1982 :

a) Echange d'un radiateur défectueux par un radiateur du même type.

Il est nécessaire de :

- présenter le radiateur neuf et le positionner par ses points de fixation supérieurs,
- si le silent-bloc inférieur gauche ne se trouve pas maintenu, il est IMPERATIF de fixer la patte support (N° P.R. : 95 586 962) comme indiqué ci-dessous :



NOTA : Sur les véhicules fabriqués **avant Avril 1980**, le montage d'un nouveau radiateur en lieu et place de l'ancien, provoque une inclinaison de celui-ci; elle n'a aucune influence sur le refroidissement.

b) Echange d'un radiateur défectueux par un radiateur 23 dm² à principe de circulation d'eau différent ("I" ou "Z" → "U") :

- procéder également à la vérification concernant le silent-bloc inférieur gauche,
- de plus, il sera nécessaire d'adapter la durite de raccordement (N° P.R. : 75 530 687) et, s'il y a lieu, le tube de dégazage (N° P.R. : 75 531 409) sur le radiateur.

Au cas où le véhicule serait **antérieur à Juillet 1979**, l'échange du bac de batterie s'avère également nécessaire (N° P.R. : 95 543 048).

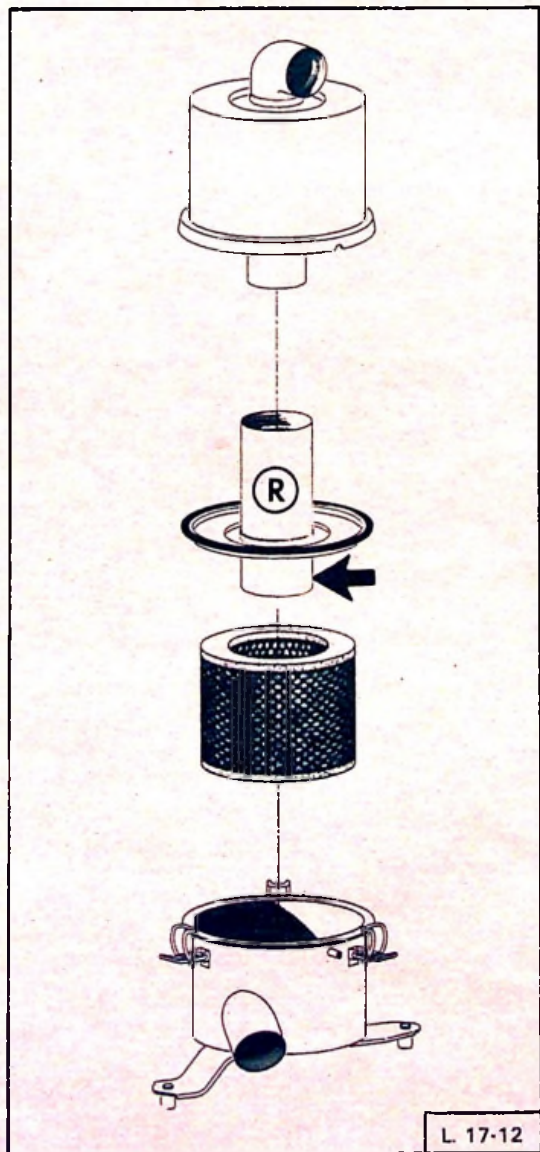
2. Véhicules sortis depuis l'Année Modèle 1982 :

Aucune modification n'est à effectuer sur ces véhicules.

44

CITROËN SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	INFORMATION REPARATION	CX 1
APPLICATION : TOUS PAYS	CONCERNE : CX DIESEL <hr style="width: 50px; margin: 0 auto;"/> Filtre à air	N° 3
DIFFUSION : TOUS PAYS		Le 21 Février 1983
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530		

- INCIDENT** : • Véhicule roulant à vitesse stabilisée, le moteur tend à monter en régime, sans action sur la commande d'accélérateur.
 • Consommation d'huile excessive.
 • Bruit de succion provenant du filtre à air.
- CAUSE** : Importante réaspiration des vapeurs d'huile moteur, le résonnateur **(R)** étant monté à l'envers.
- REMEDE** : Montage correct du résonnateur : la partie la plus courte (←) doit se trouver côté cartouche filtrante.



CITROËNSERVICES A LA CLIENTELE
Département Technique Après-Vente**NOTE TECHNIQUE****ATELIER****CX****1**

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

CX 2400 I.E. (Tous Pays)**CX 2400 Carburateur (Grande Exportation)****N° 4 - AT**

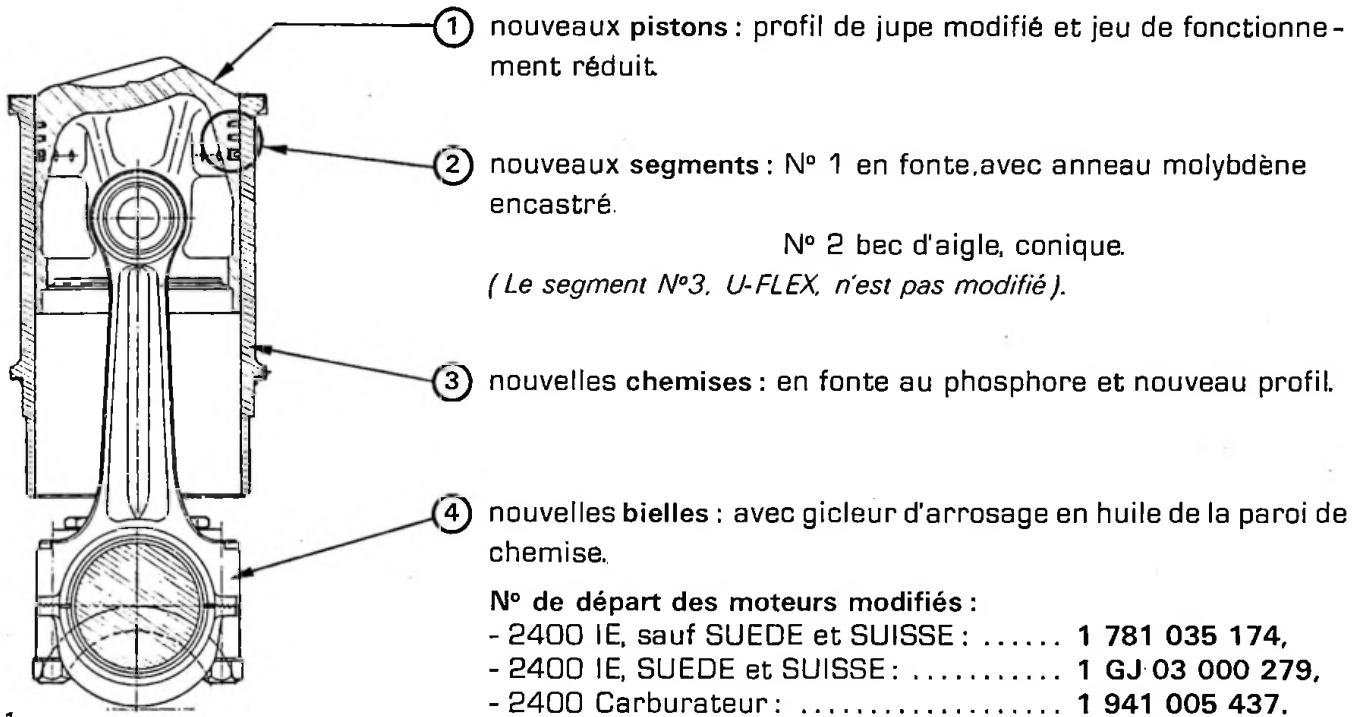
DIFFUSION :

FRANCE**MOTEUR****Evolutions chemises - pistons**

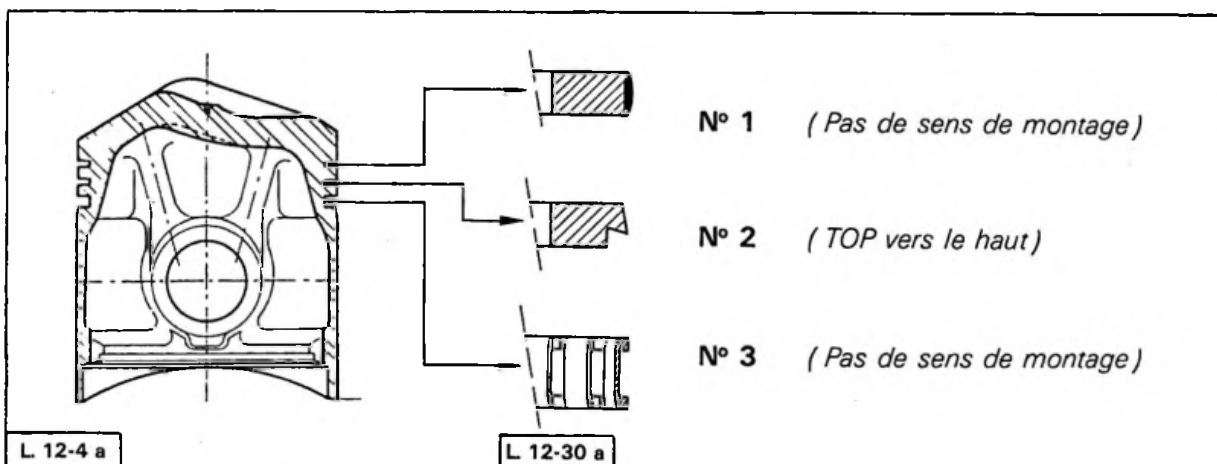
Le 25 Avril 1983

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530

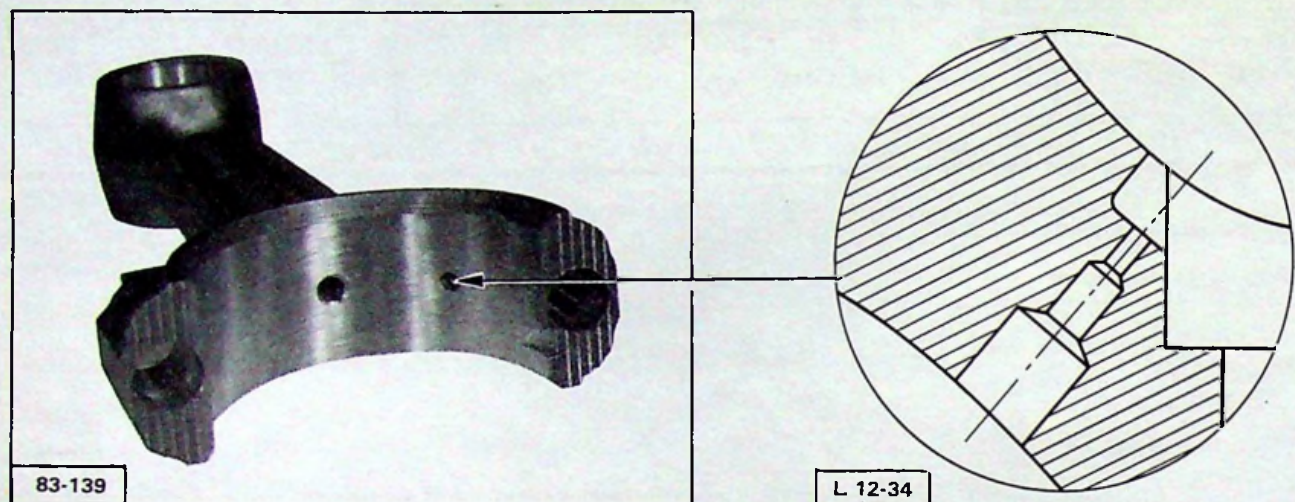
Depuis Février 1983, les moteurs des CX 2400 I.E. ou carburateur sont, progressivement, modifiés comme suit :



L 10-1

DÉTAIL DES MODIFICATIONS ET PARTICULARITÉS• **Segmentation :**

- **Bielles :** Les nouvelles bielles possèdent un percage supplémentaire, $\phi = 1$ mm, faisant office de gicleur - ou ajutage - assurant l'arrosage des parois de la chemise. Elles réalisent ainsi le graissage de la segmentation.

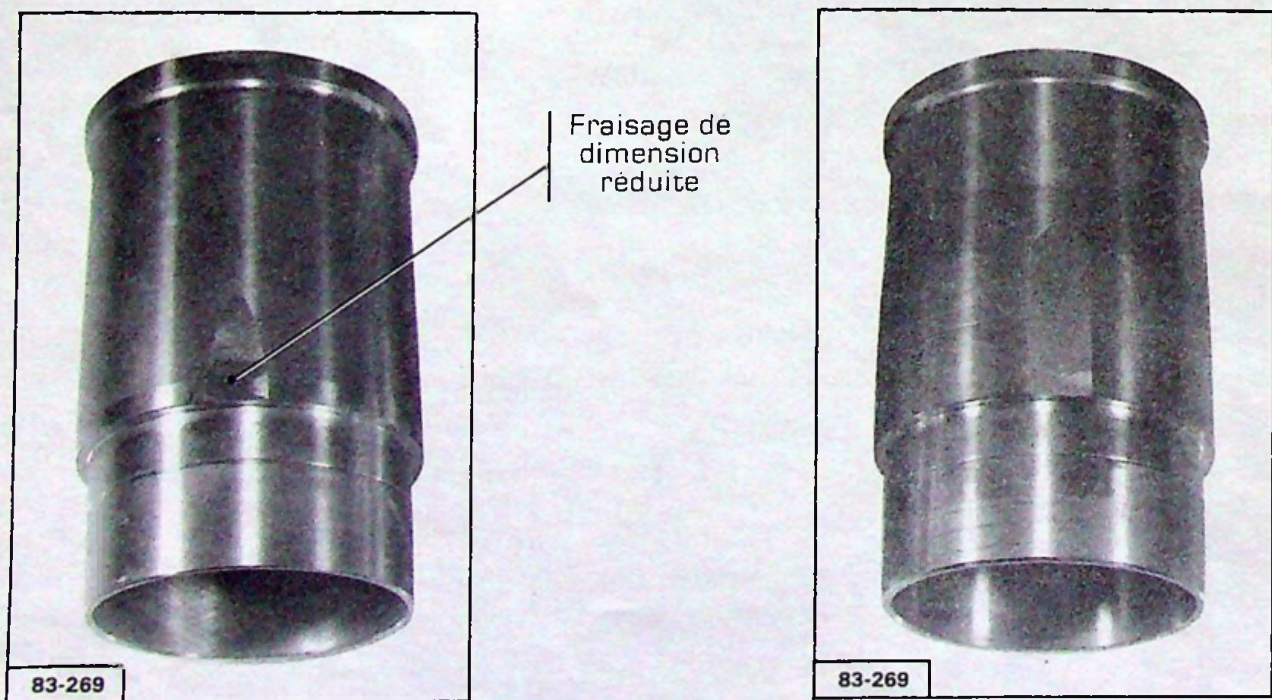


Orientation des ajutages des bielles sur le moteur :
Les ajutages doivent être positionnés côté arbre à cames.

NOTA : Cette nouvelle disposition ne supprime pas l'arrosage des fonds de piston par le pied de bielle.

ATTENTION Les coussinets supérieurs de bielles sont spécifiques. Ils possèdent un orifice supplémentaire permettant l'alimentation des ajutages de bielle.

- **Chemises-pistons :**
Modifications : profil de jupe des pistons, jeu de fonctionnement réduit, nouvelle matière des chemises.
Ces modifications ne sont pas mesurables en Réparation.
Toutefois, il est possible d'identifier les chemises par l'observation de leur forme extérieure.



NOUVELLE CHEMISE

ANCIENNE CHEMISE

PIECES DE RECHANGE

DESIGNATION DES PIECES NOUVELLES	N° P.R.
Jeu de quatre chemises et pistons complets ϕ 93,5 mm	95 594 035

REPARATION

Il est possible, en réparation, et en particulier lors d'une intervention pour consommation d'huile, de n'adapter qu'une partie de ces modifications. Le remplacement de l'ensemble chemises-pistons-complet suffit.

Il est prohibé de monter la nouvelle segmentation sur des ensembles chemises-pistons ancienne définition.

Il est recommandé, lors d'une intervention sur chemises/pistons, de monter le joint de culasse CURTYLAM, [voir Note Information Réparation N° 83-82 MA du 10 Janvier 1983].

RAPPEL DES PRÉCONISATIONS DES HUILES DE LA GAMME TOTAL

FRANCE	Toutes saisons	▶ TOTAL GTi route et Ville 10 W 30 TOTAL GTS 15 W 40
	Régions très froides	▶ TOTAL GTi Route et Ville 10 W 30
EUROPE sauf ESPAGNE	Toutes saisons	▶ TOTAL GTS 15 W 40
	Régions très froides	▶ TOTAL GTS 10 W 30
ESPAGNE	Toutes saisons	▶ TOTAL GTS 20 W 50

NOTA :
TOTAL GTi Route et Ville assure le service API : SE
TOTAL GTi Route et Ville satisfait aux exigences des spécifications pour moteurs :
C.C.M.C [Comité des Constructeurs du Marché Commun] MIL - L 46152.

CITROËN SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	INFORMATION REPARATION	CX ^{4/5} 1
APPLICATION : TOUS PAYS	CONCERNE : VEHICULES CX 2400 I.E. AM 81 → _____ Difficulté de diagnostic	N° 5
DIFFUSION : TOUS PAYS		Le 25 Avril 1983
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530		

INCIDENTS : - A-coups moteur
 - Fumée noire à l'échappement } par intermittence, **moteur chaud**

IMPORTANT : Le ou les incidents disparaissent en débranchant le relais de pulseur d'air.

CAUSE : Le moteur reçoit un enrichissement d'essence dû à une information parasite par la borne **4** du calculateur d'injection.

EXPLICATION : (Voir Op. MA.510-00 g, pages 1 et 2 du MAN 008502) :

- La borne **4** du calculateur est connectée à la ligne contacteur-antivol/démarrreur. Elle reçoit du "+" batterie lorsque le démarrreur est sollicité (enrichissement au démarrage). De la même façon, la borne **1** du relais du pulseur d'air reçoit du "+" batterie lorsque le démarrreur tourne (coupure de l'alimentation du pulseur d'air sous l'action du démarrreur).
- Moteur tournant, démarrreur à l'arrêt, la bobine du relais du pulseur d'air (borne **1**) retrouve la masse au travers du démarrreur. Lorsque cette ligne de mise à la masse du relais de pulseur présente des mauvais contacts (connexions, charbons de démarrreur résistants), la tension entre la borne **1** du relais et la masse augmente, donnant ainsi une information sur la borne **4** du calculateur et provoquant un enrichissement intempestif.

REMEDE : Montage d'un relais suivant la gamme indiquée au verso de cette note.

Se procurer au Département des Pièces de Rechange :

- 1 Relais N° 95 493 312

- Suivant l'équipement électrique du véhicule : clips à ergot ou clips verrouillables.

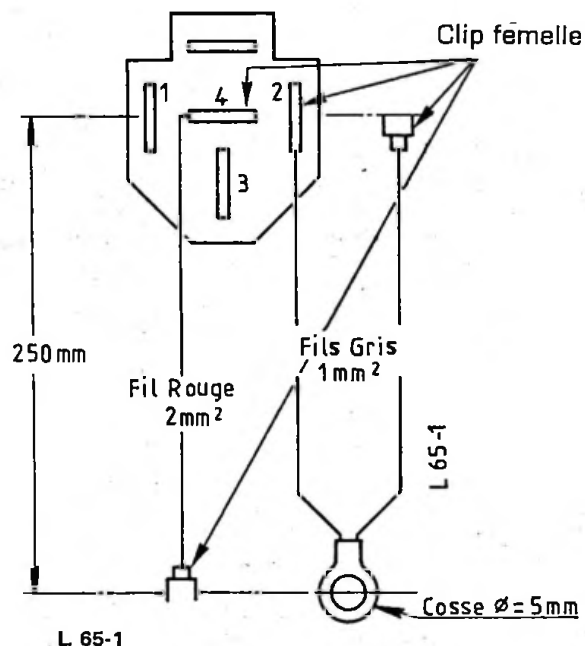
Clips à } 1 Connecteur N° 5 429 679
ergot { 4 Clips femelle N° DX 511-99

ou

Clips } 1 Connecteur N° 7903097996
verrouillables { 4 Clips femelle N° 7903097998

- 1 Cosse $\phi = 5$ mm N° 26 145 429.

Confectionner le faisceau :



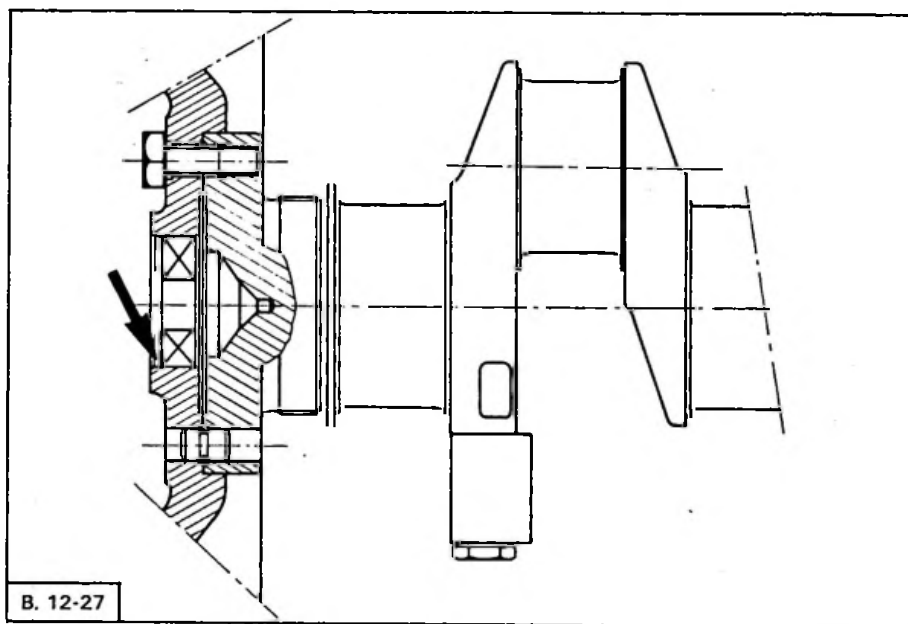
- Déconnecter la cosse "—" de la batterie.
- Débrancher le connecteur du relais de chauffage (FN - FJ - FMr - FVe) sur le faisceau avant.
- Sur le connecteur du relais de chauffage :
 - Extraire le clip sur fil Marron (voie 1), l'enficher sur le connecteur du relais additionnel (voie 1).
 - Extraire le clip sur fil Jaune (voie 3), l'enficher sur le connecteur du relais additionnel (voie 3).
 - Enficher le clip sur fil Gris du faisceau additionnel sur la voie 1 du connecteur de relais de chauffage.
 - Enficher le clip sur fil Rouge du faisceau additionnel sur la voie 3 du connecteur de relais de chauffage.
- Brancher le connecteur sur le relais de chauffage.
- Poser le relais additionnel avec le relais de compresseur d'avertisseur à trompes.
- Brancher le connecteur du relais additionnel.
- Connecter la cosse "—" sur la batterie.

CITROËN SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	NOTE TECHNIQUE	CX 1
APPLICATION : TOUS PAYS	CONCERNE : CX } 2,5 litres Diesel } 2,4 litres I.E. <hr style="width: 20%; margin: auto;"/> Volant moteur	N° 7
DIFFUSION : TOUS PAYS		Le 6 Juin 1983
<i>CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530</i>		

Depuis Mars 1983, à partir des numéros moteurs :

- 1 851 063 979 { Diesel "Pression atmosphérique" },
- 1 GJ 01 001 163 { Diesel "Turbo" },
- 1 781 036 740 { 2,4 litres I.E. sauf "Suède - Suisse" },
- 1 GJ 03 000 774 { 2,4 litres I.E. "Suède - Suisse" },

le montage du roulement de guidage de l'arbre de commande de la boîte de vitesses dans le volant moteur est simplifié. Le segment d'arrêt du roulement est supprimé, ainsi que l'usinage de la gorge dans le volant moteur.



B. 12-27

NOTA — Cette modification est également appliquée sur les véhicules suivants :

- C 35 TOUS TYPES, à partir des numéros moteurs :
 - 1 92 1035224 { Diesel }
 - 1 70 1006529 { Essence }
- C 25 DIESEL, à partir du numéro moteur :
 - 1 GJ 02 037 321.

PIECES DE RECHANGE

A épuisement des stocks, seul le nouveau volant sera fourni en pièce de rechange, sous la même référence que l'ancien.

REPARATION

Le volant moteur sans gorge de logement du segment d'arrêt de roulement se monte à la place de l'ancien. Le roulement est alors maintenu seulement par serrage dans le volant, de manière identique au montage Usine.

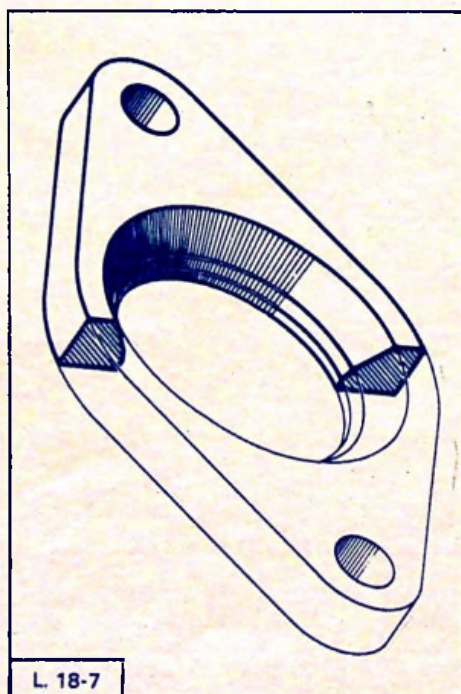
CITROËN SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	INFORMATION REPARATION	CX 1
APPLICATION : TOUS PAYS	CONCERNE : CX 2400 I.E. ET CARBURATEUR CX 2500 DIESEL "TURBO"	N° 8
DIFFUSION : TOUS PAYS	Echappement	Le 27 Juin 1983
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530		

INCIDENT : Résonance de l'échappement à un régime moteur compris entre 2500 et 3000 tr/mn.

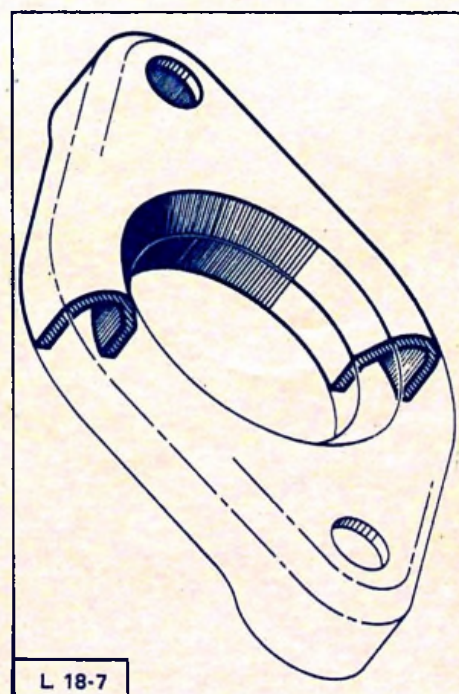
REMEDE : Pour atténuer cette résonance, monter, côté cône d'appui de la rotule d'échappement, une bride usinée, en remplacement de la bride "emboutie".

NOTA — Cette bride usinée équipe les véhicules CX 2400 depuis **Février 1983**
(N° d'organisation P.R.: 2290).

NOUVELLE BRIDE



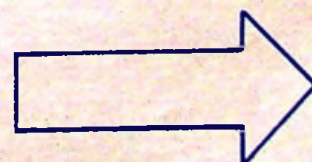
ANCIENNE BRIDE (Rappel)



PIECES DE RECHANGE

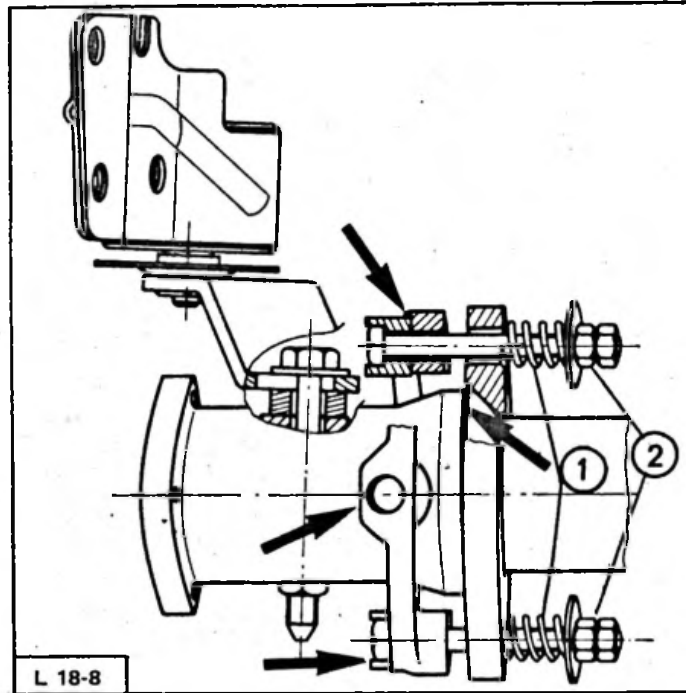
La bride usinée (épaisseur = 12 mm) est disponible au Département des Pièces de Rechange sous la référence : **95 586 484**.

Pour son montage, il est nécessaire de remplacer ses deux vis de fixation par deux vis HM 8 x 85 mm (N° P.R.: 23 778 019).



CONSEILS DE REPARATION

- a) La nouvelle bride ne doit être montée que sur les véhicules équipés d'une liaison rotule d'échappement-carter inférieur moteur par silent-bloc. Son montage avec une suspension par lame de la rotule d'échappement est prohibé (Rappel : Note Technique CX ① N° 1 ou 82-194 MA, de Septembre 1982).



- b) Il est impératif de graisser les points et cône d'articulation (→) en utilisant la graisse UNIMOLY HTC METALLIC (Sté KLÜBER) ou la pâte GRIPCOTT AS (Sté MOLYDAL).
- c) Respecter les valeurs de serrage de la bride :
- Serrer les écrous ② pour amener les ressorts ① à spires jointives
 - Desserrer ensuite les écrous ② d'un tour et demi et bloquer les contre-écrous.

CITROËNSERVICES A LA CLIENTELE
Département Technique Après-Vente**NOTE TECHNIQUE****CX****1**

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

CX	2,4 litres I.E. ou Carburateur et
	2,5 litres Diesel "Turbo"
	avec option "Climatisation"

N° 9

DIFFUSION :

TOUS PAYS

Poulie d'entraînement sur arbre à cames.

Le 27 Juin 1983

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530

Depuis Avril 1983, (Numéro d'organisation P. R. : 2352), les véhicules précités reçoivent un **nouvel ensemble poulie/moyeu d'entraînement de pompe à eau**.

Ce nouveau montage se caractérise par le centrage direct de la poulie (→) sur les trois branches du moyeu. Le montage précédent comportait deux goupilles de centrage (→).

Cette nouvelle disposition n'entraîne pas de modification annexe.

NOUVEAU MONTAGE

ANCIEN MONTAGE (Rappel)

**PIECES CONSTITUTIVES DE LA NOUVELLE SOLUTION**

DESIGNATION	N° P. R.
① Poulie d'entraînement de pompe à eau :	95 573 411
② Moyeu de fixation de la poulie :	95 573 410
③ Vis de fixation de la poulie (coef. 3) :	77 03 001 158
④ Rondelle sous vis (coef. 3) :	79 03 056 014

REPARATION

- Les pièces nécessaires à la réparation des véhicules sortis antérieurement à la modification restent disponibles au Département des Pièces de Rechange.
- Tout panachage entre les anciennes et nouvelles pièces constitutives est impossible, seul l'échange de l'ensemble complet est réalisable.
- La méthode d'alignement de la poulie d'entraînement de pompe à eau est inchangée, ainsi que le couple de serrage du moyeu sur l'arbre à cames (rappel : 9 à 10 m. daN).

APPLICATION :
TOUS PAYS sauf
GRANDE EXPORTATION

CONCERNE :
CX 2500 DIESEL "TURBO"

N° 10

DIFFUSION :
TOUS PAYS

Performances moteur

Le 18 Juillet 1983

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530

INCIDENT : Manque de performances.

CONSEILS : Procéder aux vérifications suivantes, dans l'ordre :

AVANT essai sur route :

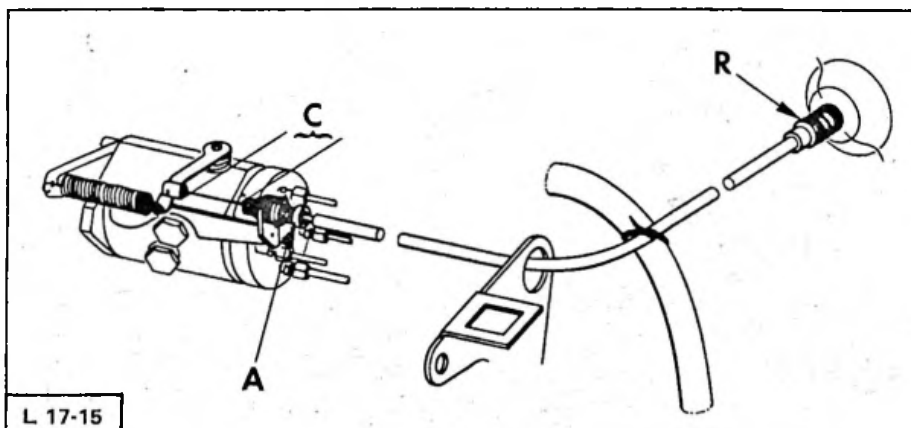
① **COMMANDE D'ACCELERATEUR :**

Réglage : Moteur à l'arrêt :

- Appuyer à fond sur la pédale d'accélérateur.
 - Le levier sur la pompe d'injection doit être en appui sur sa butée, et le ressort "R" en bout de gaine côté caisse doit être comprimé (spires non jointives).
- Si mauvais : déplacer l'épingle sur l'arrêt de gaine "A".

Dans ces conditions, lorsque la pédale d'accélérateur est relâchée, le câble doit présenter, dans sa partie "C", un relâchement peu important.

Si mauvais : régler la vis de butée de pédale d'accélérateur (côté pédalier).



PENDANT essai sur route :

② **COMPTE-TOURS/COMPTEUR DE VITESSE/PRESSION DE TURBO :**

- Vérifier que le compte-tours et le compteur de vitesse sont en concordance.
Exemple : 5ème vitesse/2500 tr/mn moteur = 112 km/h.
- Vérifier, en cas de doute, le bon fonctionnement du compteur de vitesse, sur un secteur de route chronométré.
- Vérifier sur l'indicateur au tableau de bord que le turbo délivre bien une pression dans le collecteur d'admission.
Attention, l'aiguille ne monte à la limite de la zone rouge que lorsque le moteur est en charge.

Interventions APRES essai sur route :

③ ALIMENTATION EN GAZOLE :

Il convient de s'assurer qu'aucun élément entre réservoir et pompe ne puisse freiner ou perturber l'arrivée de gazole et, pour cela :

- essayer une alimentation directe de la pompe (attention à la propreté)
- essayer le véhicule **sans** la soupape de l'électrovanne de stop.

Suivant résultat : essayer un autre filtre de gazole et vérifier qu'il n'y a pas de prise d'air.

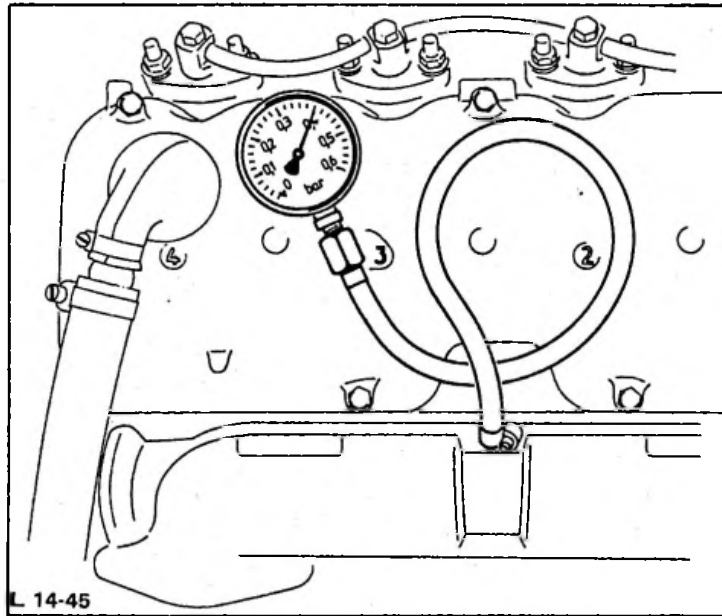
④ ALIMENTATION EN AIR :

- Vérifier le filtre à air et l'état de la cartouche filtrante.

- Si la vérification de la pression d'air (lecture au tableau de bord en cours d'essai) est douteuse, prendre la pression délivrée par le turbocompresseur, en débranchant le tube reliant la tubulure d'admission à la pompe d'injection. Connecter au raccord sur la tubulure un manomètre de pression (ex : 4005-T).

Lire, véhicule à l'arrêt, moteur à la régulation, une pression supérieure à 0,3 bars.

Si lecture mauvaise : le problème se situe sur le turbocompresseur.



⑤ INJECTEURS :

- tarage service : 127 bars.
- pas de fuite interne.

⑥ CALAGE DE LA POMPE/REGULATION A VIDE :

Calage : voir Note Technique CX N° 2 ① du 6 Avril 1983

Régulation à vide : Vérifier la vitesse de régulation à vide $4350 \text{ tr/mn} < V < 4750 \text{ tr/mn}$

Si la valeur est mauvaise, n'intervenir que :

Si le régime n'atteint pas la valeur limite inférieure et si tous les autres contrôles n'ont pas été concluants.

Dans ce cas, régler la régulation à mi-tolérance, soit 4500 tr/mn.

NOTA : le compte-tours d'atelier doit être précis, fiable et étalonné régulièrement.

⑦ ETAT DU MOTEUR :

- Vérifier l'état du moteur : compression, réglage soupapes.

⑧ POMPE :

- Faire vérifier les débits de pompe par un agent ROTO-DIESEL.

REMARQUE :

Si tous ces contrôles n'ont pas révélé d'anomalie, attendre la fin du rodage moteur, environ 5000 km, avant d'envisager une intervention importante.

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

CX 2500 I.E.

N° 12 - AT

DIFFUSION :

FRANCE

Allumage Electronique Intégral

Le 27 Juillet 1983

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530

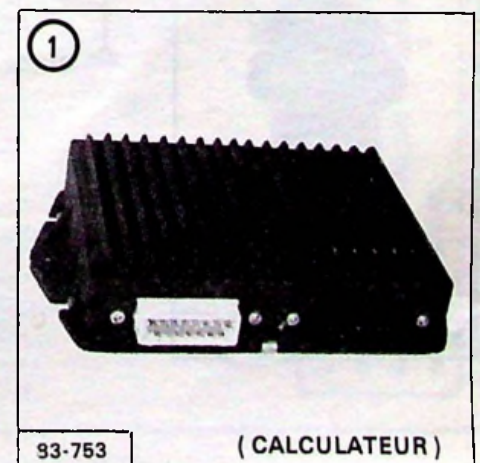
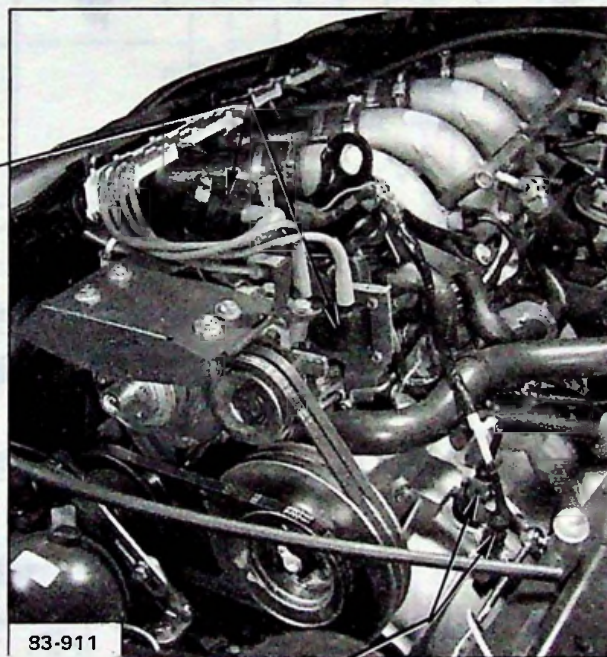
A partir de l'Année Modèle 1984, tous les véhicules à motorisation 2500 I.E. comportent, de série, un Allumage Electronique Intégral (A.E.I.).

Ce dispositif permet de disposer d'un allumage performant dont le déclenchement répond avec précision à une loi préétablie, sans faire intervenir de pièces mécaniques dites "d'usure".

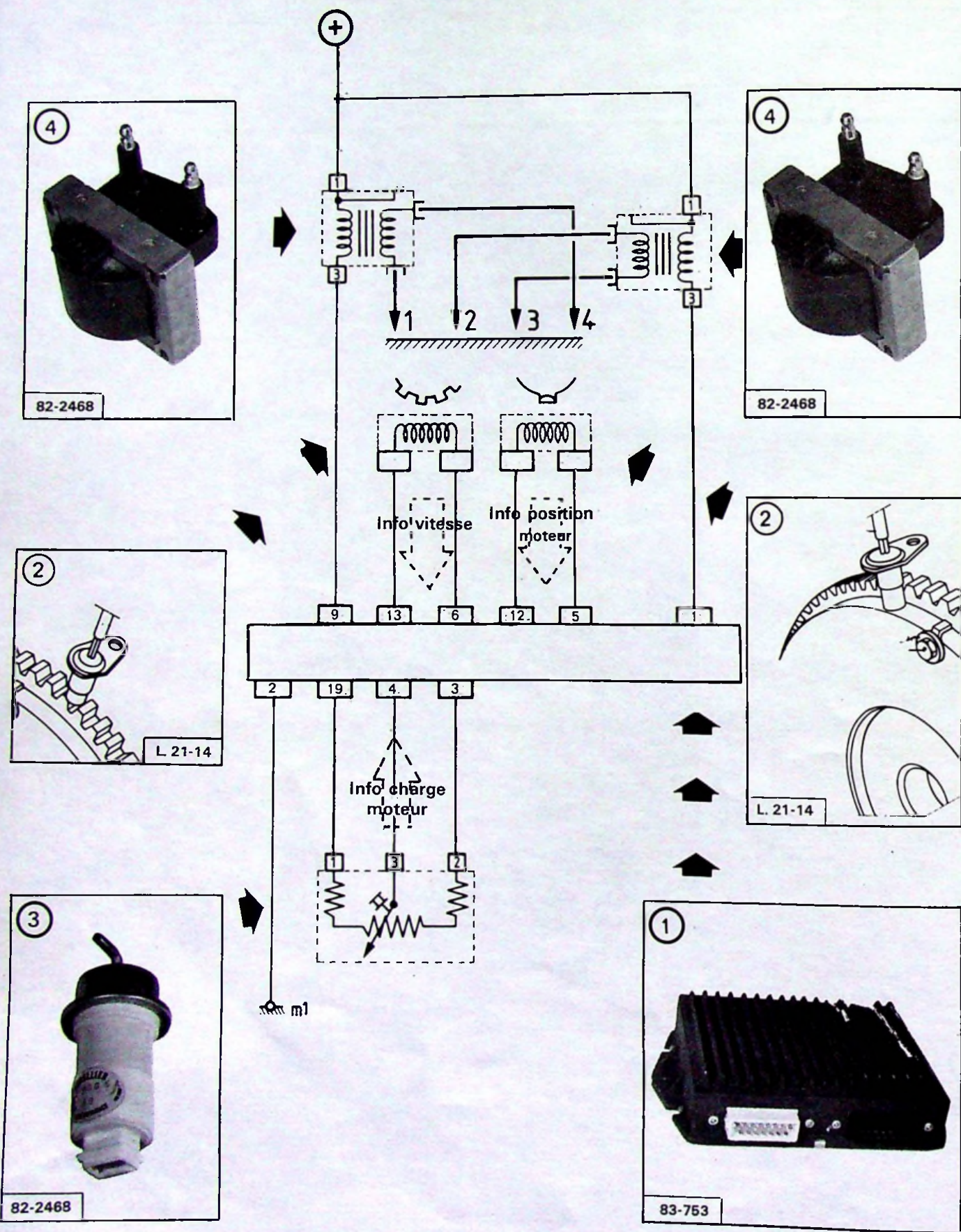
Il comprend : 1 calculateur ①,

3 capteurs (2 de position ②, 1 de pression ③),

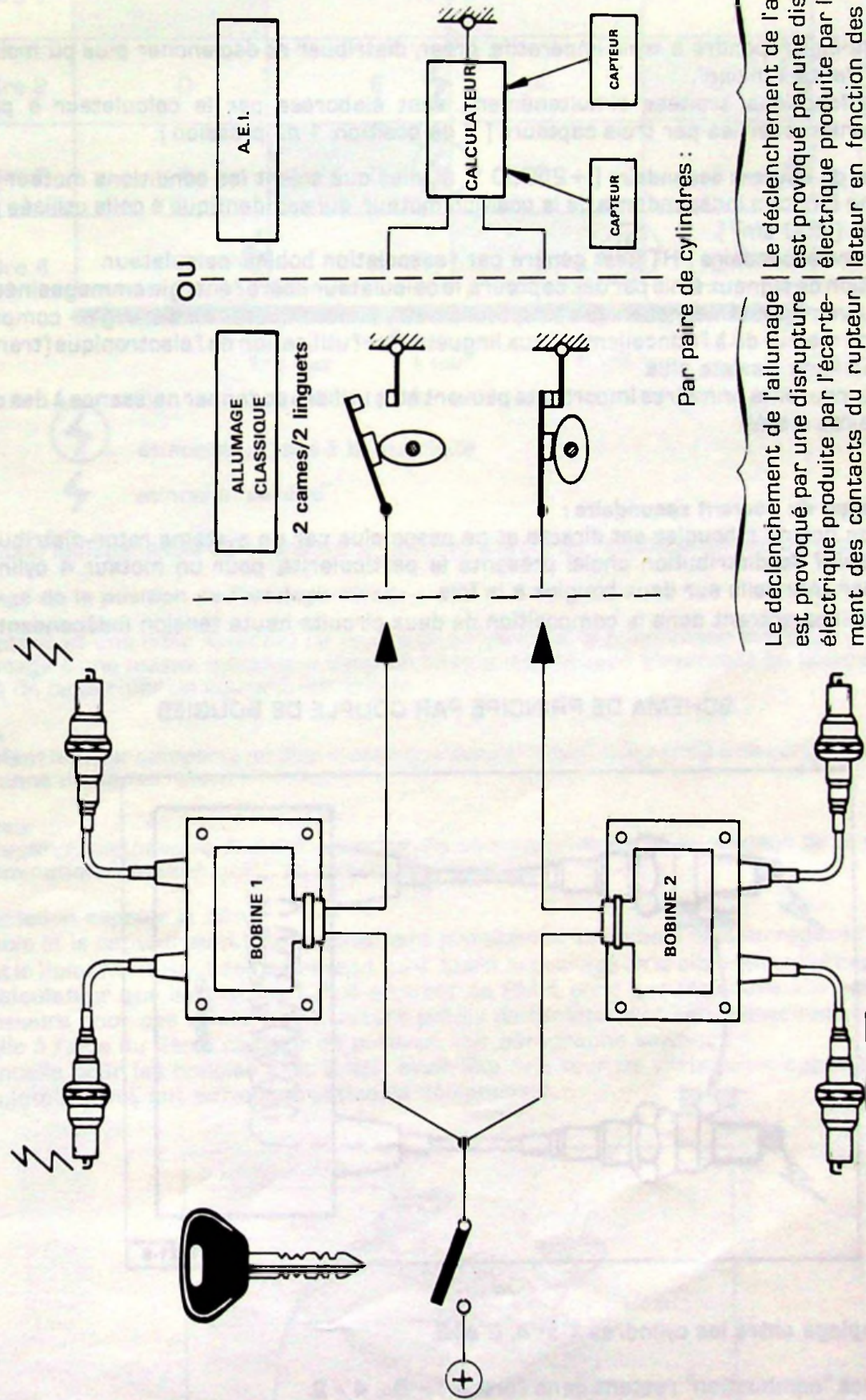
2 bobines ④.



SCHEMA DE PRINCIPE
Les explications pages 4, 5 et 6 se rapportent à ce schéma



COMPARAISON ENTRE ALLUMAGE CLASSIQUE ET AEI (4 cylindres)



Par paire de cylindres :

Le déclenchement de l'allumage est provoqué par une disrpture électrique produite par l'écartement des contacts du rupteur commandé mécaniquement par la came.

Le déclenchement de l'allumage est provoqué par une disrpture électrique produite par le calculateur en fonction des signaux électriques émis par les capteurs

Le calculateur se comporte comme un interrupteur qui, comme un rupteur classique, laisse ou ne laisse pas passer le courant.

A - Principe de l'AEI pour le moteur 4 cylindres

L'allumage doit répondre à trois impératifs, créer, distribuer et déclencher plus ou moins tôt un courant "Haute Tension".

Ces trois fonctions, traitées simultanément, sont élaborées par le calculateur à partir des informations recueillies par trois capteurs (2 de position, 1 de pression).

1. Création du courant secondaire (+ 25000 V, quelles que soient les conditions moteur).

C'est une fonction indépendante de la position moteur, qui est identique à celle utilisée pour le 2 cylindres (650 cm³).

Le courant secondaire (HT) est généré par l'association bobine/calculateur.

En fonction de signaux émis par des capteurs, le calculateur libère l'énergie emmagasinée par une bobine. Avec le système mécanique à rupteurs, cette phase - libération d'énergie - comportait un problème majeur dû à l'étincellement aux linguets. Par l'utilisation de l'électronique (transistors), ce phénomène n'existe plus.

Ainsi des courants primaires importants peuvent être utilisés et donner naissance à des courants secondaires élevés.

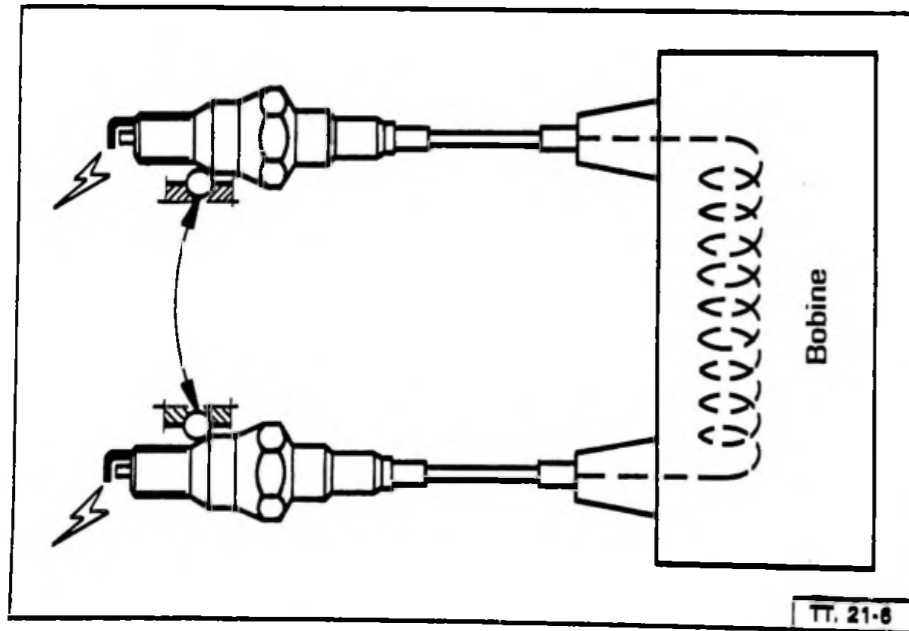
2. Distribution du courant secondaire :

Le liaison bobine à bougies est directe et ne passe plus par un système rotor-distributeur.

Le dispositif de distribution choisi présente la particularité, pour un moteur 4 cylindres, de provoquer l'étincelle sur deux bougies à la fois.

Deux bobines entrent dans la composition de deux circuits haute tension indépendants.

SCHEMA DE PRINCIPE PAR COUPLE DE BOUGIES



Il y a couplage entre les cylindres 1 et 4, 2 et 3.

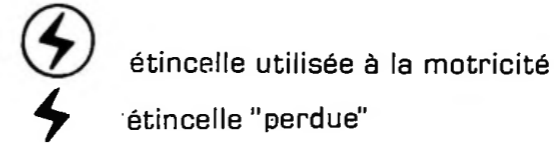
Les phases "combustion" restent dans l'ordre 1 - 3 - 4 - 2.

Le diagramme de distribution de l'allumage pour 1 cycle moteur se présente donc sous la forme :

Cylindre 1	Compression	Détente	Echappement	Admission
Cylindre 2	D	E	A	C
Cylindre 3	A	C	D	E
Cylindre 4	E	A	C	D

1/2 tour 1 tour 1 1/2 tour 2 tours = 1 cycle

Exemple :
Les étincelles se produisent simultanément sur les cylindres 2 et 3 2 étant moteur, 3 recevant une étincelle perdue.



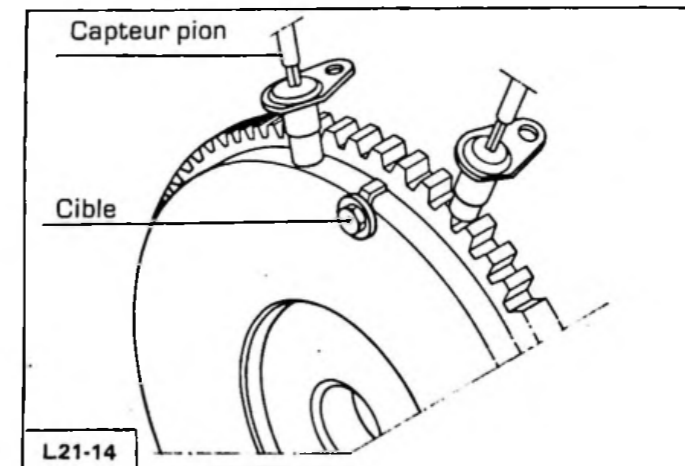
Il est donc indispensable de connaître la position exacte de l'attelage mobile du moteur

Repérage de la position de l'attelage mobile :

Un capteur et une cible assurent ce repérage en utilisant le phénomène suivant :

Le passage d'une masse métallique dans un champ magnétique traversant un bobinage crée aux bornes de ce dernier un courant électrique.

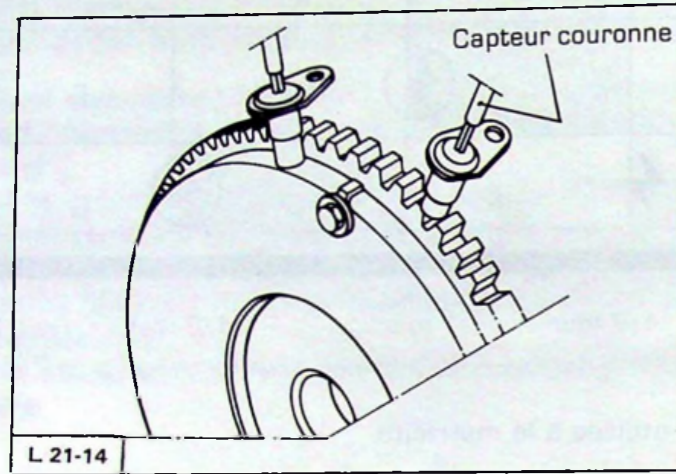
- **Cible :**
Le volant moteur comporte un pion métallique appelé "cible", fixé par vis à sa périphérie à côté de la couronne de démarreur.
- **Capteur :**
Un capteur magnétique, fixé sur le carter d'embrayage "regarde" le passage de la cible, d'où sa dénomination "capteur cible", ou encore "capteur pion".
- **Association capteur et cible :**
La cible et le capteur sont très précisément positionnés de façon à être en regard l'un de l'autre avant le Point Mort Haut des cylindres 1 ou 4. Aussi, le passage de la cible devant le capteur indique au calculateur que les pistons 1 et 4 arrivent au PMH, donc que l'étincelle aux bougies va être nécessaire pour ces cylindres. (L'instant précis de l'éclatement sera déterminé par "l'avance" établie à l'aide du 2ème capteur de position, voir paragraphe suivant).
L'étincelle pour les bougies 2 et 3 doit avoir lieu 1/2 tour de vilebrequin après. C'est alors le calculateur, seul, qui, par construction, la déclenchera.



3. Etablissement d'une loi d'avance :

• Détermination de l'avance dynamique (fonction vitesse) :

Elle est permise par l'utilisation d'un deuxième capteur qui est fixé sur le carter moteur. La partie active de ce capteur se situe à quelques dixièmes de mm du passage des dents de la couronne de démarreur. Il "regarde" donc le passage des dents de la couronne, d'où sa dénomination : "capteur couronne"



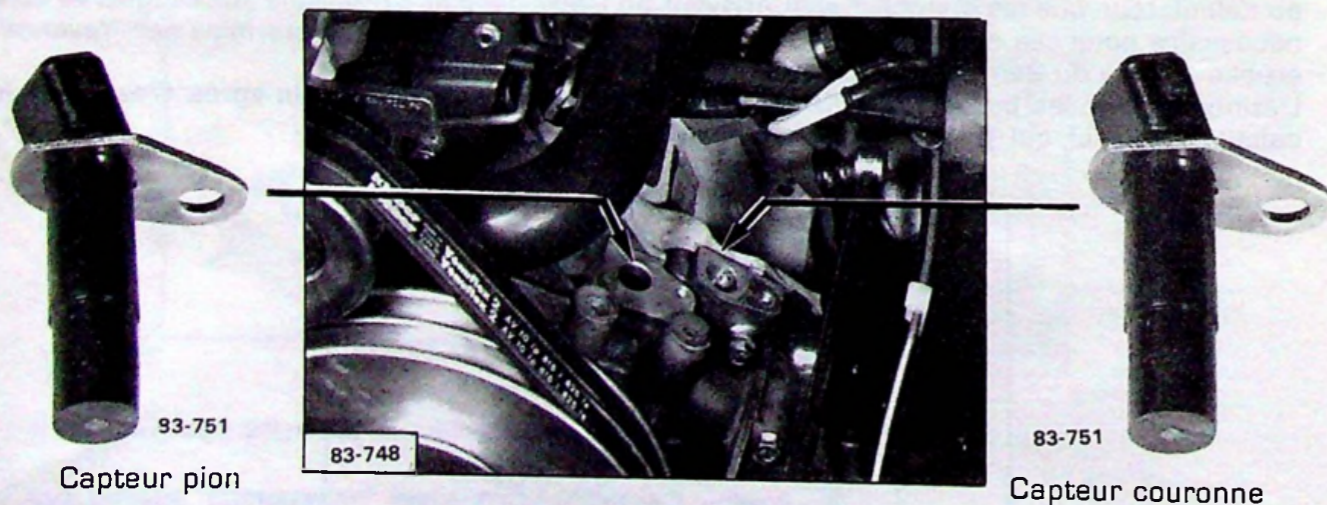
Ce capteur apporte, par le "comptage" des dents de la couronne, le paramètre vitesse moteur. Il permet l'établissement et le développement d'une loi "d'avance" et, associé aux tops délivrés par le capteur pion, le déclenchement de l'allumage au moment voulu.

• Détermination de l'avance dynamique (fonction charge moteur) :

Elle est assurée par un capteur de pression indice ③ page 1 relié directement à la tubulure d'admission. Ce capteur transforme les valeurs de pression en un courant électrique proportionnel permettant d'introduire dans le calcul de la loi d'avance, une correction suivant l'état de charge du moteur.

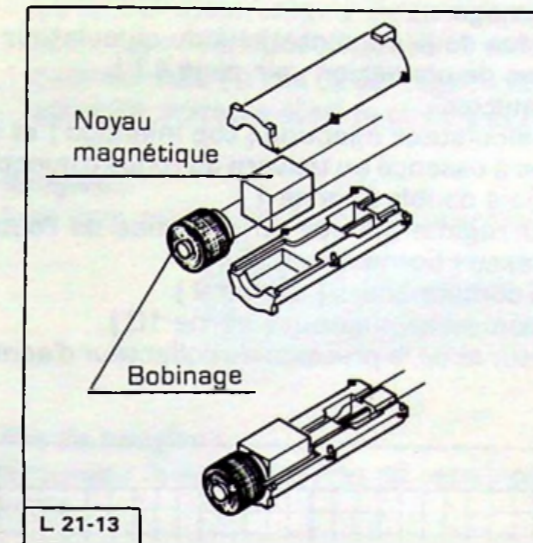
B - Technologie des capteurs

1. Capteurs de position

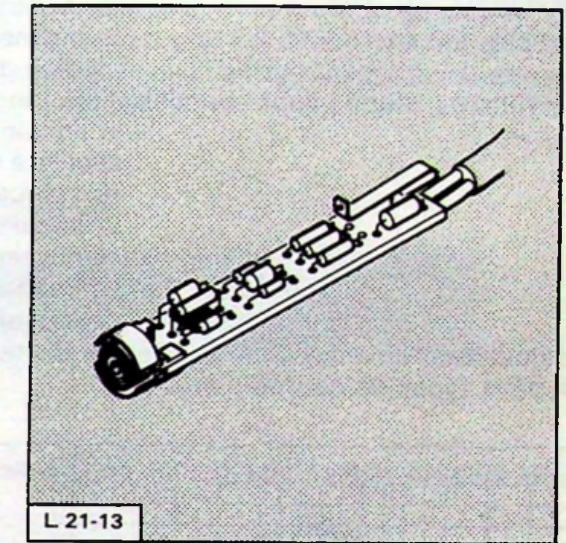


Les capteurs pion et couronne sont identiques. Ils sont constitués exclusivement d'un bobinage disposé autour d'un noyau magnétique.

Ils se différencient notablement des capteurs utilisés en AEI 2 cylindres (650 cm³) par l'absence de composants électroniques.



CAPTEUR POUR 4 CYLINDRES
CX 2500



CAPTEUR POUR 2 CYLINDRES 650 cm³
Rappel

2. Capteur de pression :

Il est constitué d'une membrane caoutchouc entraînant un curseur qui se déplace sur deux pistes résistives.

C - Spécification et situation des éléments d'AEI

• Capteurs de position (cible et couronne) : (situés comme indiqué page 1)

- marque EA, N° P.R. : 95 496 547,
- résistance de l'enroulement : 50 Ω,
- entrefer entre l'extrémité du capteur et sa cible (soit le pion, soit des dents de la couronne) : 1 mm ± 0,5,
- présence d'une rondelle d'épaisseur sous le capteur couronne. Une goupille rend la rondelle imperdable en la solidarissant à son support sur carter.
- repérage des capteurs : connecteur bleu → capteur couronne
connecteur marron → capteur pion.

NOTA : Sur un certain nombre de véhicules, 2400 I.E. antérieurs à l'AM 84 et possédant l'AEI, les capteurs (identiques dans leur conception au 2500) possèdent un type de connexion différent. Le Département des Pièces de Rechange vend sous la référence 95 495 934 un capteur 2500 qui, associé à un "cheveu" (fourni avec le capteur) permet d'équiper les véhicules 2400.

• Capteur de pression : (situé derrière la prise d'air et la nourrice d'eau de refroidissement sous capot moteur)

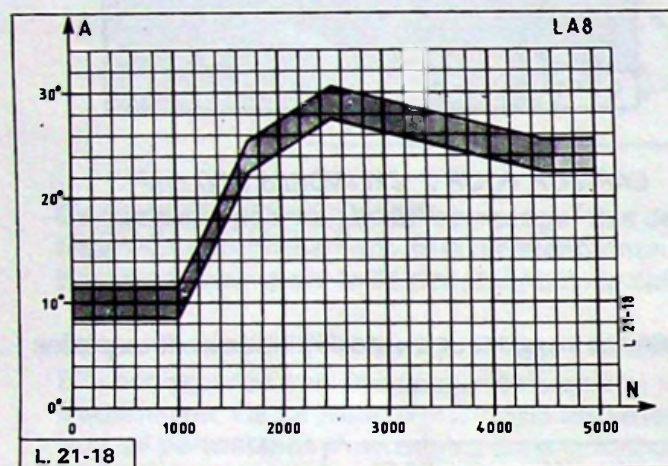
- marque Ducellier (il est identique à celui utilisé pour l'économètre),
- alimenté par le calculateur, sous une tension de 5 V,
- prise de pression pratiquée sur la tubulure d'admission, au-dessus du papillon.

• Bobines (2 par moteur) : (situées comme indiqué page 1)

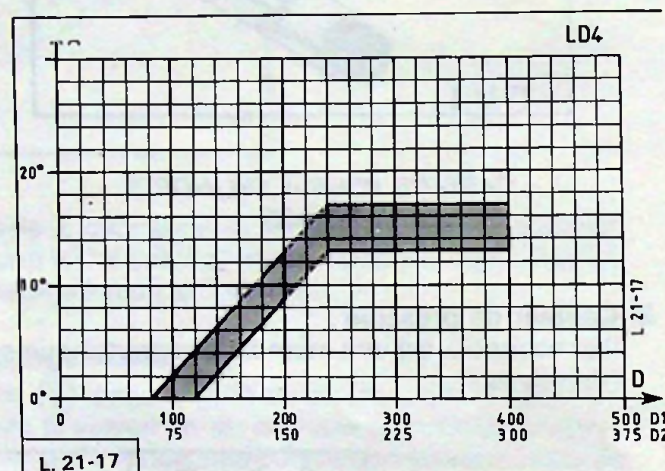
- marque Delco-Remy, N° P.R. : 95 495 587,
- de type classique, elles comportent 2 enroulements :
R primaire : 1 à 1,2 Ω,
R secondaire : 3500/4000 Ω.
- repérage : le faisceau d'alimentation de la bobine 1/4 porte un adhésif rouge.

• **Calculateur** : (situé dans la boîte à gants, côté passager, son accès ne nécessite aucun démontage)

- marque EA N° P.R. 95 496 376
- spécifique à l'AEI 4 cylindres (CX 2500 IE)
- il possède deux connecteurs normalisés 15 broches.
 - sur l'un (Noir) sont connectés :
 - les capteurs de position et de pression
 - les bobines d'allumage
 - la masse et une des deux alimentations du calculateur (indice des bornes de connexion voir page 11).
 - sur l'autre (Blanc) sont connectés les fonctions annexes :
 - la liaison AEI à calculateur injection (top injection) et la sécurité de pompe à essence au travers du relais d'injection remplaçant le relais double (borne 1)
 - la sécurité de surrégime moteur en présence de l'option régulateur de vitesse (bornes 8 et 15)
 - l'alimentation du compte-tours (borne 9)
 - l'autre alimentation du calculateur (borne 10).
- Le calculateur développe en fonction de la vitesse moteur et de la pression du collecteur d'admission deux types de courbe d'avance.



Avance (fonction vitesse moteur)



Avance (fonction pression collecteur d'admission)

A : Avance en degrés moteur
N : Nombre de tours moteur
D1 : Dépression en millibars
D2 : Dépression en mm de mercure

Réparation : Il est possible de vérifier les valeurs de l'avance à l'aide d'une lampe stroboscopique avec déphaseur (si à pince magnétique : diviser par deux les tours moteur)

Le calculateur sur un certain nombre de véhicules 2400 IE/AEI antérieur à l'AM 84 est équipé d'un seul connecteur d'où non-interchangeabilité entre les 2 modèles.

• **Dispositifs additionnels :**

a) **Sécurité de pompe à essence** : La sécurité de pompe à essence n'est plus réalisée moteur tournant, par un contact du débitmètre (commandant un relais double BOSCH) mais par le calculateur AEI qui donne une information vitesse au nouveau relais d'injection : *Alimentation électrique par action sur le démarreur ou pour une vitesse moteur supérieure à 250 tr/mn.*

b) **Fonction injection d'essence** :

De même qu'en allumage classique, les impulsions d'injection étaient assurées par les impulsions d'allumage en provenance de l'allumeur, en AEI, les impulsions d'injection sont établies à partir des informations fournies par le calculateur à raison de 2 tops par tour moteur.

Attention le calculateur d'injection est spécifique - réf. BOSCH 0280 000 300.

c) **Fonction compte-tours** :

L'information tours-moteur est délivrée par le calculateur d'où la liaison directe calculateur à compte-tours.

d) **Fonction sécurité surrégime** (option régulation de vitesse)

Le boîtier électronique, indépendant, affecté à cet usage pour les véhicules 2400 (voir Note Technique 172 MA du 1.7.1981) est supprimé. Cette fonction est désormais réalisée par le calculateur AEI. En cas de surrégime, le calculateur AEI coupe l'alimentation de l'électrovanne de sécurité mettant ainsi le circuit pneumatique à l'air libre.

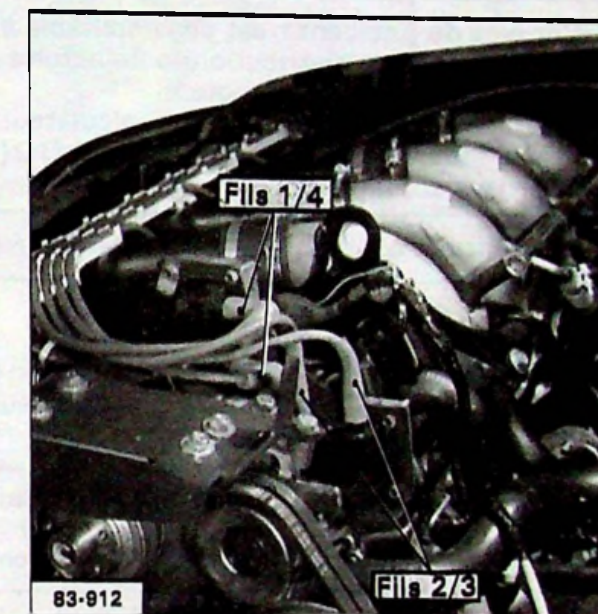
• **Bougies** :

A ce jour, seules les bougies suivantes sont autorisées

EYQUEM 765 SX / CHAMPION L 82 Y
avec un écartement d'électrodes compris entre 0,8 et 0,9 mm

• **Fils de bougies** :

Le nouveau falseau permet de raccorder directement les sorties bobine aux bougies correspondantes.



D - Modifications annexes

• **Carter moteur et boîte de vitesses** :

La face arrière du carter moteur comporte les points de fixation du support de capteur couronne. Le carter d'embrayage possède un logement pour le capteur plon.

• **Volant moteur** :

Les deux pièces, couronne et volant nu, sont positionnées très précisément l'une par rapport à l'autre. Il est recommandé en cas d'échange de la couronne seule de repérer la position d'une dent par rapport au volant et de replacer la pièce neuve dans cette même position.

Particularité BVA : en cas de dépose-pose d'un convertisseur il est IMPERATIF de se conformer à la méthode de pose donnée par l'opération MA 351-1 du Manuel 008507. (mauvaise position du convertisseur sur vilebrequin = décalage de l'allumage)

REPARATION

APPAREIL DE CONTROLE

Les capteurs étant d'un type différent (voir page 7) l'appareil de contrôle utilisé pour les deux cylindres n'est pas adaptable à cette configuration.

Un nouvel appareil, dont référence, date de disponibilité et mode d'utilisation seront communiqués ultérieurement, permettra le contrôle, pour les moteurs quatre cylindres, de l'Allumage Electronique Intégral.

CONTROLES A L'AIDE D'APPAREILS CLASSIQUES

Avant d'incriminer et de procéder à l'échange des éléments AEI, contrôler que l'incident provient bien de l'allumage.

1. Vérifier la tension secondaire (sur chaque bobine) :

Moyen de contrôle : Déconnecter une bougie et approcher à ≈ 1 cm du carter moteur l'extrémité du fil ainsi libéré. (L'opération sera à répéter pour chaque groupe de cylindres).

- Actionner le démarreur.

si étincelle	L'origine de l'incident n'est pas imputable à l'allumage (AEI) voir l'injection, la distribution, la culbuterie etc ... - vérifier les bougies du moteur - vérifier la continuité de la ligne calculateur AEI (borne 1 Blanc) au calculateur injection (borne 15) : lire 0Ω (connecteurs sur calculateurs débranchés).
si rien	l'incident provient de l'allumage → passer aux tests suivants

2. Travaux sur le circuit primaire (sur chaque bobine) :

Moyen de contrôle : lampe témoin type Wedge base 12 V connectée entre le - et le + bobine (soit entre la borne 1 et la borne 3, connecteurs sur bobine en place).

- Actionner le démarreur

si pas de coupure régulière	incident sur le circuit primaire bobine ou incident sur le circuit de commande du calculateur.
si coupures régulières	incident sur le secondaire

Tous les contrôles suivants se font connecteurs sur calculateurs AEI et injection débranchés.

3. Vérification des circuits primaires bobine :

Moyen de contrôle : Mesurer la résistance entre les bornes 1 et 9 du connecteur Noir du teur AEI : calculateur lire $\approx 2,5 \Omega$.

Attention : le contact doit être coupé.
si la mesure est mauvaise, rechercher la panne sur ce circuit.

4. Vérification du circuit de commande du calculateur (capteurs de position) :

Moyen de contrôle : Mesurer la résistance entre les bornes 5 et 12 puis 6 et 13 du connecteur Noir de calculateur AEI : lire $\approx 50 \Omega$.

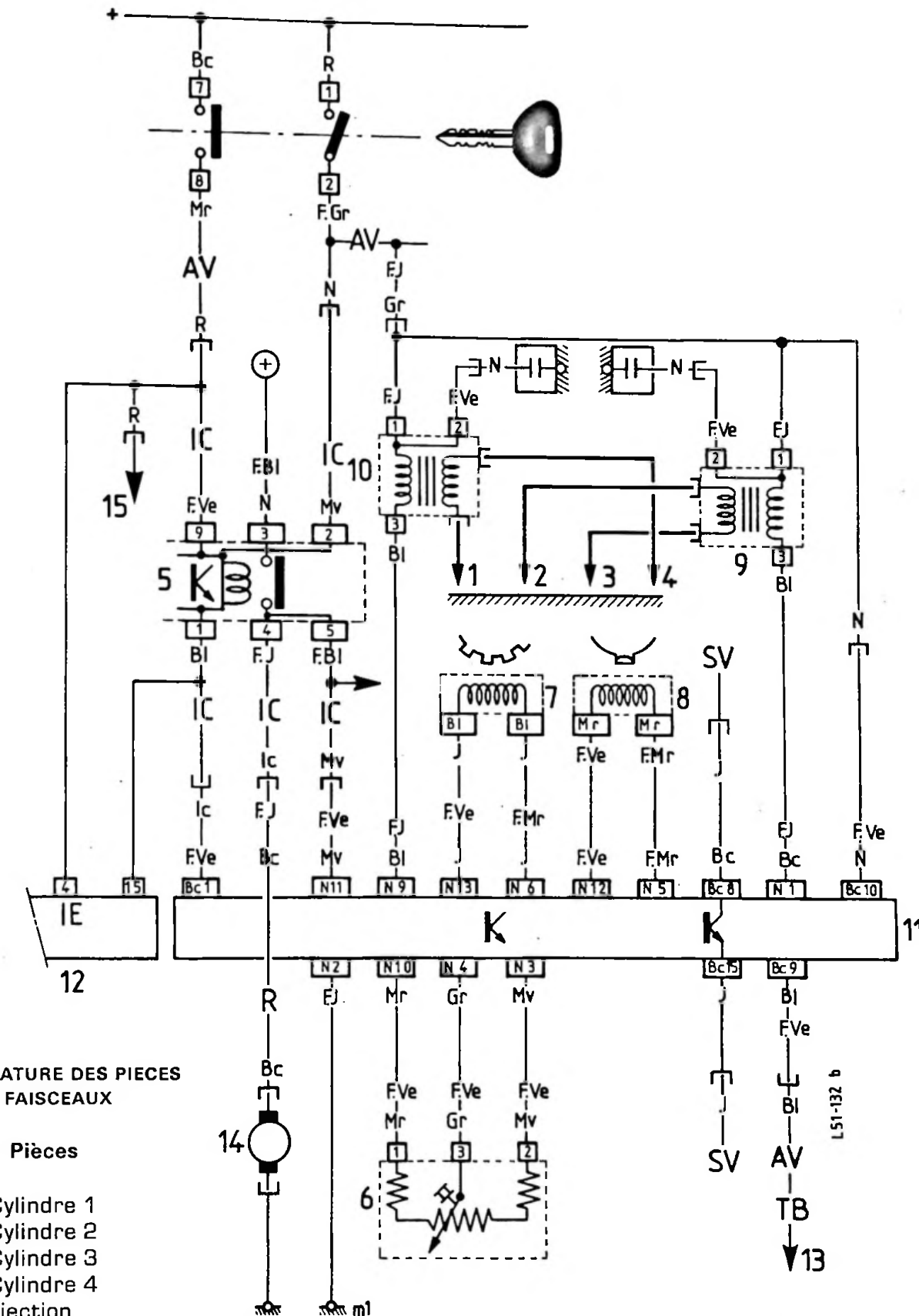
5. Vérification de la masse et de l'alimentation du calculateur : contact établi.

Moyen de contrôle : Mesurer la tension entre les bornes 10 connecteur Blanc et 2 connecteur Noir (masse) du calculateur AEI : lire la tension de la batterie. Même contrôle entre les bornes 2 (masse) et 11 du connecteur Noir : contact mis-démarrage.

6. Vérification de la distance capteur à cible ou couronne : $1 \text{ mm} \pm 0,5$.

7. Incident sur le secondaire du circuit d'allumage : vérification de la résistance de l'enroulement de chaque bobine : $3500/4000 \Omega$.

CX 2,5 litres - IE - AEI - SCHEMA DE PRINCIPE



NOMENCLATURE DES PIECES ET FAISCEAUX

Pièces

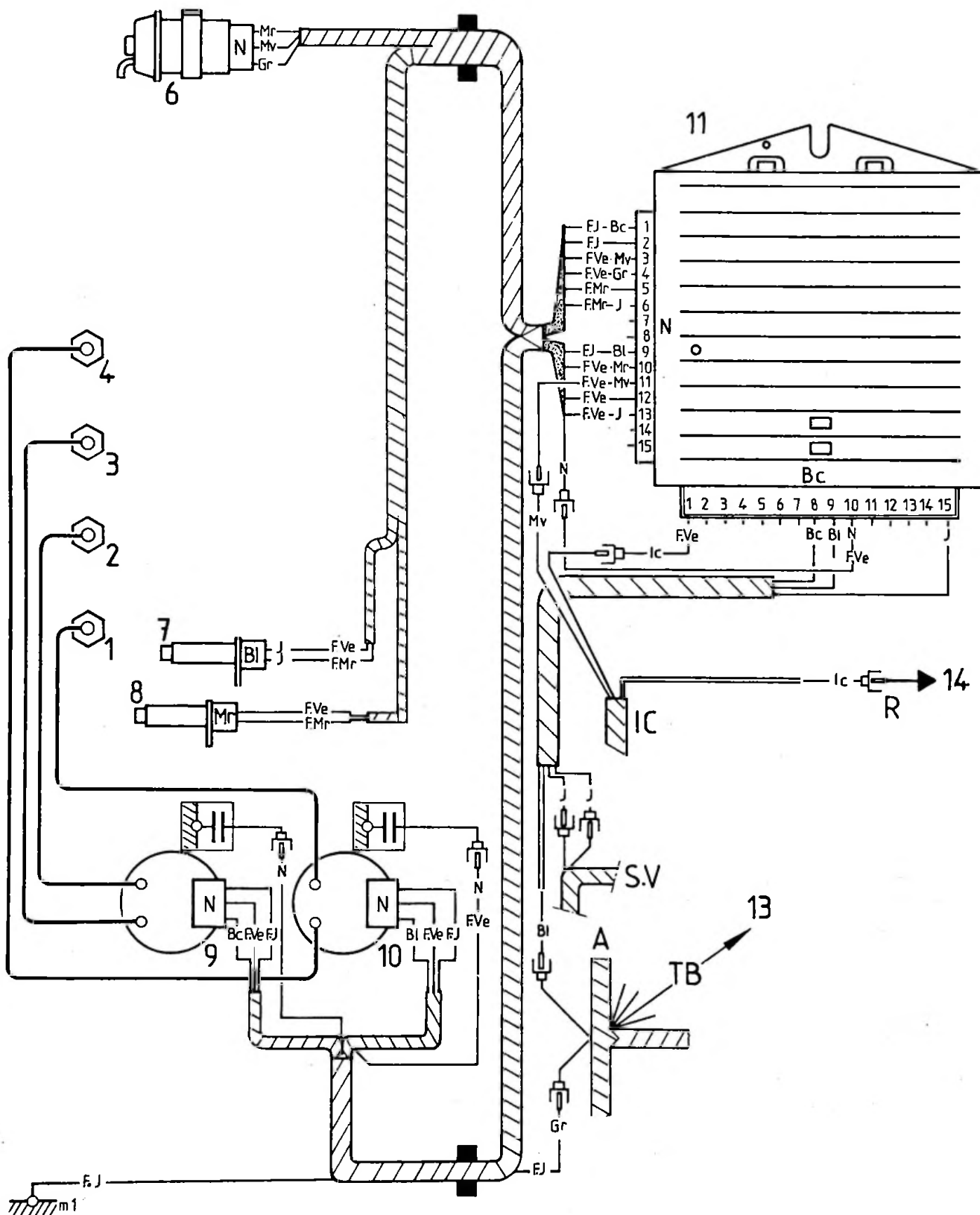
1. Bougie Cylindre 1
2. Bougie Cylindre 2
3. Bougie Cylindre 3
4. Bougie Cylindre 4
5. Relais injection
6. Capsule d'avance dépression
7. Capteur dents couronne
8. Capteur plot volant
9. Bobine (bougies 2 et 3)
10. Bobine (bougies 1 et 4)
11. Calculateur AEI
12. Calculateur Injection
13. Compte-tours (tableau)
14. Pompe à carburant
15. Démarreur (Solenóide)

Faisceaux

- A . Avant
- IC. Injection Caisse
- R . Arrière
- non repéré : A.E.I.

m1. Masse sur passage de roue avant gauche

CX 2,5 litres IE - AEI - SCHEMA D'INSTALLATION



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

CORRECTIF A LA NOTE TECHNIQUE CX ① N° 3 DU 27 JUILLET 1983

CORRECTIF A LA NOTE TECHNIQUE ATELIER CX ① N° DU 27 JUILLET 1983

Page 4 : **Allumage**

Bougies autorisées - *Au lieu de* : EYQUEM 755 X
Lire : EYQUEM 755 **SX**.

Page 19 : **II. FREINAGE.**

Lire : Le doseur compensateur équipe tous les véhicules de la gamme, **y compris** les berlines 2 litres, **mais non** les breaks (possédant le limiteur de freinage arrière).

III. LIMOUSINE TURBO.

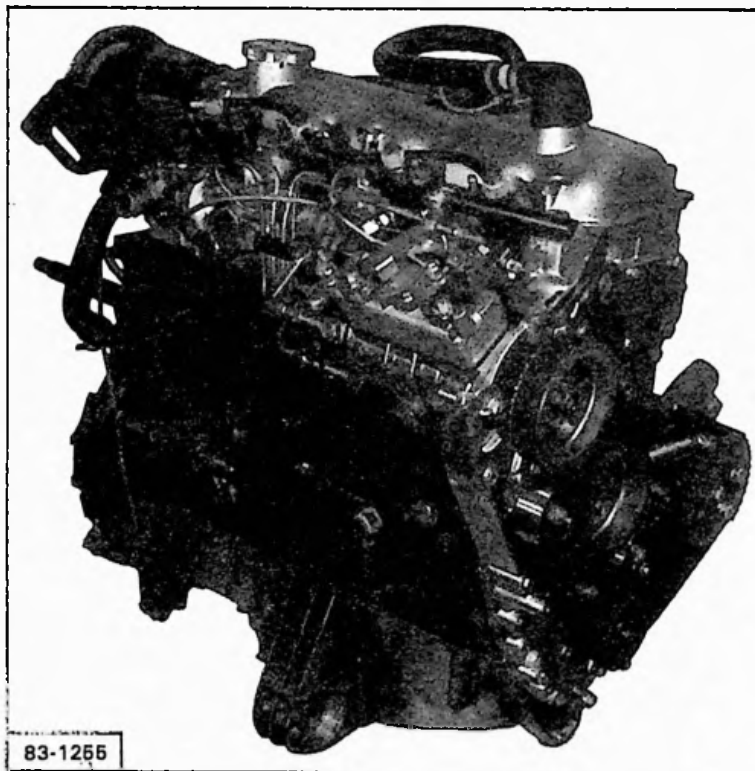
Lire : La limousine comporte des pneus 185 SR 14 **XVS**.

Fau
Pp-131-84

CITROËN SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	NOTE TECHNIQUE	CX 1
APPLICATION : TOUS PAYS	CONCERNE : <u>CX Diesel</u>	N° 14
DIFFUSION : TOUS PAYS	Motorisation 2500 DIESEL COURROIE CRANTÉE et ASPIRATION NATURELLE	Le 19 Décembre 1983
<i>CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530</i>		

Depuis **Novembre 1983** (N° d'organisation PR 2563), les moteurs **2,5 litres Diesel** à aspiration naturelle bénéficient d'une grande partie des modifications apportées aux moteurs alimentés par un turbo-compresseur.

La nouvelle définition se différencie extérieurement de l'ancienne par le mode d'entraînement de la distribution : utilisation d'une **courroie crantée** (au lieu de pignons).



Cette disposition s'applique aux véhicules Berlines, Breaks et dérivés CX 25 D.

La nouvelle configuration du moteur n'entraîne pas de modifications des valeurs caractéristiques (puissance, couple), des désignations aux Mines ou commerciales.


- Appellation usine du moteur à courroie crantée (indice plaque moteur) : M 25/660.

Ce moteur reçoit un nombre important de transformations et de renforcements provenant du moteur suralimenté. La description suivante consiste donc à en comparer les éléments avec ceux du moteur turbo ou du moteur à distribution par pignons :

1. Culasse : idem Turbo, c'est-à-dire :

- Epaisseur de table augmentée dans les zones de contraintes importantes
- Epaisseur augmentée autour des puits des vis de culasse.

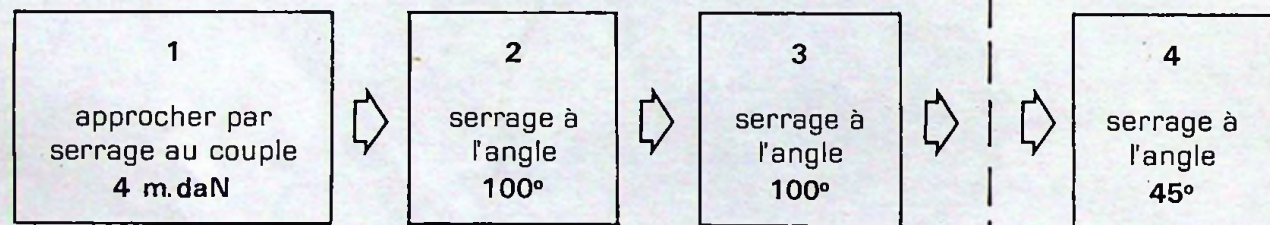
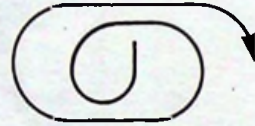
Ceci entraîne :

Le serrage de la culasse est définitivement effectué en usine  PAS DE RESSERRAGE AUX 1000 KM

Pour remise en état moteur :

Serrage au ~~couple~~  Serrage à l'angle

En respectant l'ordre de serrage classique :



échauffement du moteur jusqu'à enclenchement des motoventilateurs puis
REFROIDISSEMENT

Ainsi, toutes les motorisations 2,5 litres Diesel ou Essence possèdent le même mode et les mêmes valeurs de serrage.

NOTA : Il convient de changer l'ensemble des vis pour tout démontage de la culasse.

2. Soupapes : pas de modification.

Jeu inchangé - Rappel : A FROID

- Admission : 0,30 mm
- Echappement : 0,20 mm.

3. Joint de culasse : inchangé, idem moteur à distribution par pignons.

4. Bloc-cylindre :

Spécifique au moteur à distribution par courroie, aspiration naturelle, suite à l'augmentation du ϕ de la ligne d'arbre.

Si la structure du bloc est identique à celle du modèle turbo, [épaisseur des parois des cylindres] la différence provient de l'absence des gicleurs d'arrosage des fonds de piston.

5. Pistons/segments :

Pas de modification. Idem au moteur à distribution par pignons [aucun changement quant aux cotes réparation].

6. Bielles :

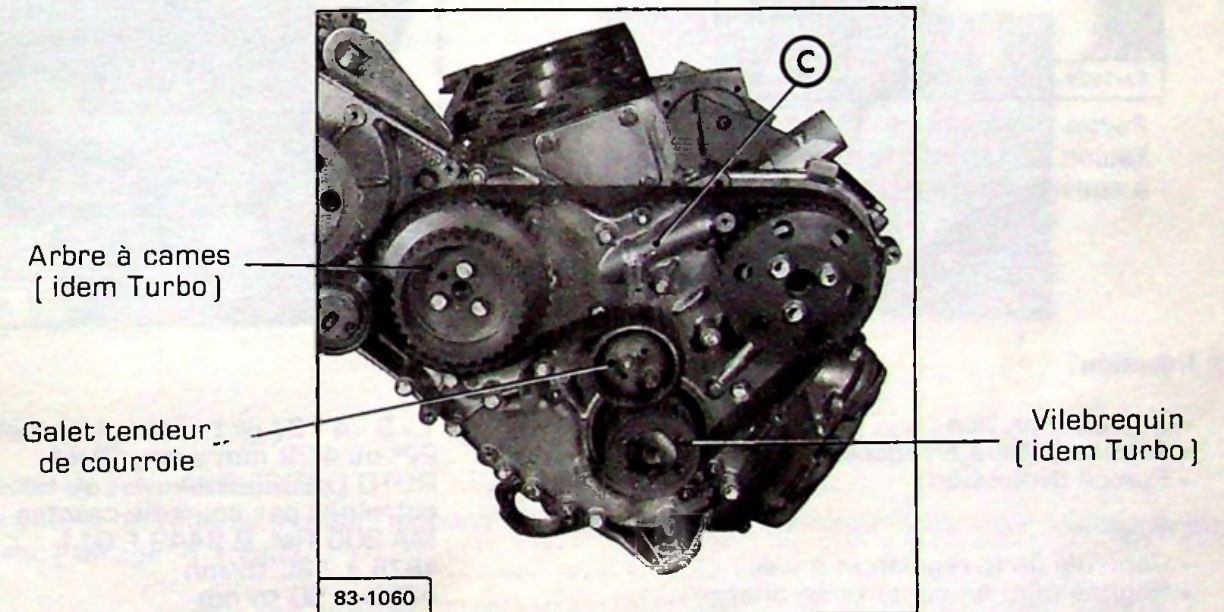
Idem, dans leur conception, au moteur à distribution par pignons [canal de graissage assurant la lubrification du pied de bielle].

7. Vilebrequin :


ϕ des paliers augmenté [idem Turbo] $\phi = 67 \text{ mm}$ au lieu de 64 mm.

8. Distribution :

Idem Turbo - par courroie crantée.



• **Carter de distribution :**

Le carter de distribution comporte un canal de graissage  permettant la liaison entre la pompe à huile et la rampe d'alimentation principale.

• **Courroie :**

Comme sur les moteurs turbo actuels, et à la différence de ceux fabriqués antérieurement, les courroies ne possèdent pas de ventilation particulière. Le refroidissement est assuré par des ajours dans le capotage supérieur. Les courroies portent la référence 118 RH 318 C.

Pièces de Rechange :

Pour Turbo et Aspiration naturelle, le Département des Pièces de Rechange ne fournit que les courroies indice C.

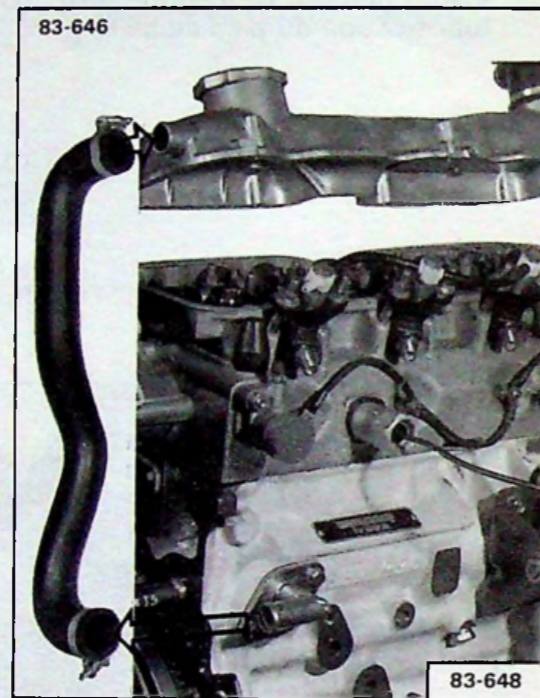
9. Graissage :

- Pompe à huile idem Turbo.
 - Cartouche d'huile orientée vers le haut : PURFLUX LS 483
 - Lubrifiants à utiliser :
 - Températures supérieures à -15°C : TOTAL SUPER DIESEL 15 W 40
 - Températures inférieures à -12°C : TOTAL RUBIA S 10 W
 - (Appellations commerciales FRANCE)
 - Capacité du carter moteur : 4,7 litres (après vidange)
 - moteur sec : 5,8 litres
 - entre mini et maxi : 0,9 litre
 - Pression d'huile (à chaud) à 1000 tr/mn : 2,5 bars mini
 - à 3500 tr/mn : $4,1 \pm 0,4$ bars
- Recyclage des vapeurs d'huile :

Partie supérieure :
Liaison couvre-culasse
à tubulure admission.



Partie transversale :
liaison carter inférieur
à couvre-culasse.



10. Injection :

- Ordre d'injection : 1 - 3 - 4 - 2 (n° 1 côté volant moteur)
- Avance initiale à l'injection : 22° ou 4,32 mm avant PHM
- Pompe d'injection : ROTO DIESEL DPA
- entraînée par courroie crantée
- Type : MA 300 Réf. R 3449 F 011
- Contrôle de la **régulation à vide** : 4625 ± 125 tr/mn
- Régime mini de coupure en charge : 4250 ± 50 tr/mn
- Régime de ralenti : 800 ± 25 tr/mn
- Régulateur, type : Mini-maxi, intégré à la pompe

Pompe différente de celle équipant le moteur à distribution par pignons par :

- Entraînement par courroie crantée (palier dans la pompe).
- Commandes de pompe nouvelle.
- Trappe de visite différente et déplacée côté culasse.
- Patte support différente par sa matière (en fonte).
- Nouveau raccord d'entrée gasole de $\varnothing = 8$ mm.
- Nouveau raccord de sortie gasole de $\varnothing = 6$ mm.
- Porte-injecteurs : RKB 45 SD 5422 (idem Turbo).
- Injecteurs inchangés : RDN OSDC 6577 (Tarage neuf : $122 \begin{smallmatrix} +5 \\ 0 \end{smallmatrix}$ bars -
- Ayant fonctionné : $112 \begin{smallmatrix} +5 \\ 0 \end{smallmatrix}$ bars).

11. Circuit de carburant :

Nouveau filtre à gasole équipé d'une cartouche spécifique.
Élément filtrant : CAV 7111/96 (idem Turbo).

- ① Pompe d'amorçage
- ② Cartouche filtrante
- ③ Vis de purge (gasole)
- ④ Vis de décanteur (eau)

ATTENTION : En cas de purge d'eau
ouvrir la vis d'air ⑤ ainsi que la vis de
purgé ④ .

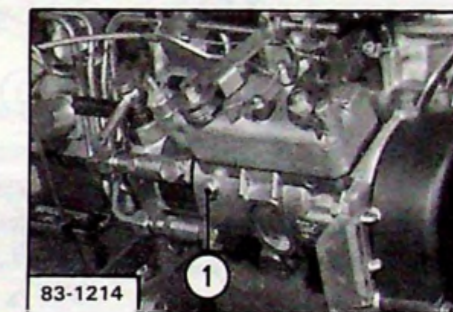
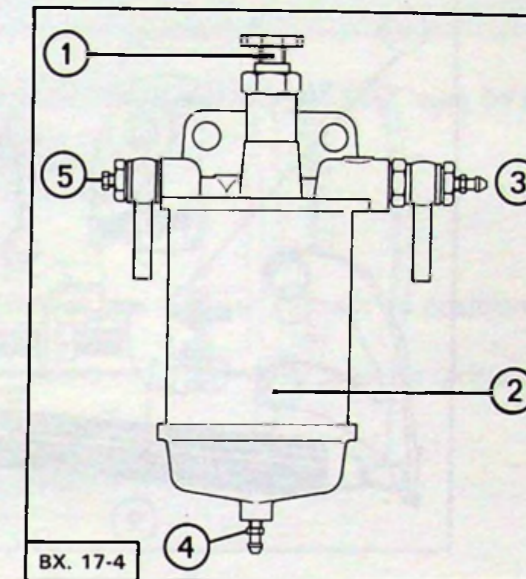
Purge :

ATTENTION : Il n'existe plus de vis de
purgé sur la pompe d'injection.

Ne jamais dévisser la vis ① sur la
pompe.

Après désamorçage (démontage ou
panne de carburant) :

- Mettre le contact (alimentation stop
électrique et amorcer à la main la
pompe manuelle jusqu'au point dur.
- Desserrer les raccords sur injecteurs
et actionner le démarreur.



12. Circuit de refroidissement :

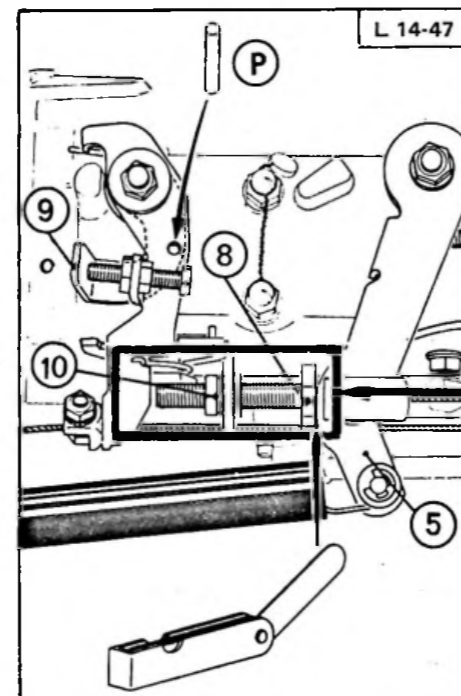
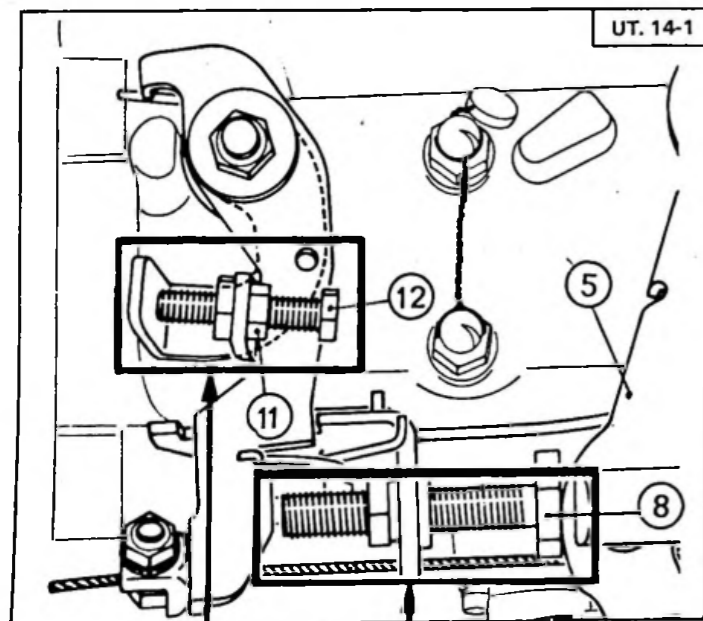
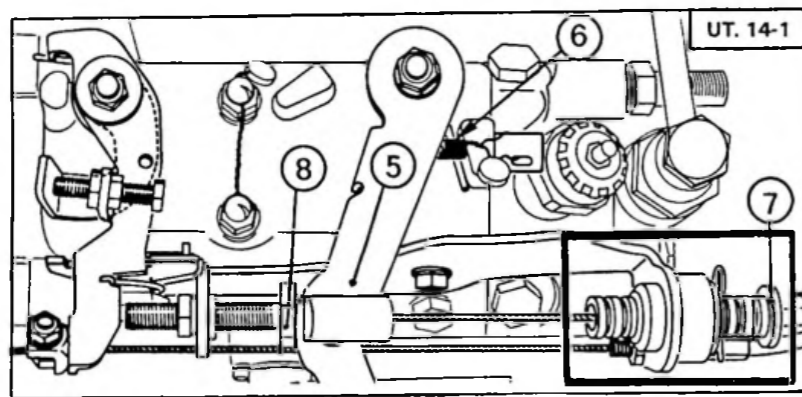
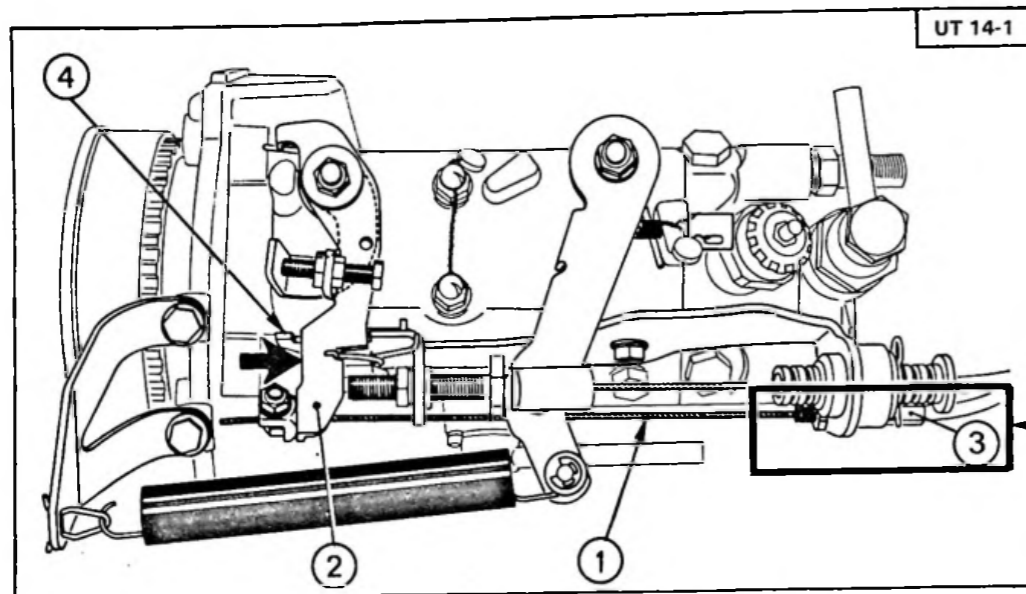
Ne diffère de celui du moteur "pignons" que par l'adoption du bouchon de nourriture du moteur Turbo (tarage : 1,1 bar).

13. Suspension moteur :

La suspension moteur est identique à celle du moteur TURBO.

REPARATIONS et REGLAGES

- Réglage des commandes de la pompe d'injection (voir pages 6 et 7).
- Contrôle du calage de la pompe d'injection (voir page 8).
- Serrage à l'angle des vis de culasse (voir page 8).
- Dépose-pose et réglage de la tension des courroies de distribution (voir Note Technique "TURBO" CX ② N° 2.
- Dépose du pignon d'entraînement de la pompe d'injection (voir Note Technique "TURBO" CX ② N° 2.



CX 2500 DIESEL, ASPIRATION NATURELLE, AVEC MOTEUR A DISTRIBUTION PAR COURROIE CRANTÉE.

REGLAGE DES COMMANDES DE LA POMPE D'INJECTION "ROTO-DIESEL" type DPA.

MOTEUR FROID

I. Réglage de la commande de ralenti accéléré :

Vérifier que le câble de commande (1) est tendu et que le levier (2) est en position « MAXI » [en le poussant suivant →].

Sinon pousser le levier (2) à fond suivant (→) tendre le câble (1) en agissant sur l'écrou et le contre-écrou de l'arrêt de gaine (3).

MOTEUR CHAUD

II. Contrôle de la commande de ralenti accéléré :

Vérifier que le câble (1) est sans tension et que le levier (2) est en butée sur l'étrier (4).

Sinon, vérifier le fonctionnement de la sonde thermostatique (sur culasse) de commande de ralenti accéléré : le câble étant débranché, entre "moteur froid" et "moteur chaud", il doit exister un déplacement du câble (1) supérieur à 6 mm.

III. Régler la commande d'accélérateur (moteur arrêté) :

a) Appuyer à fond sur la pédale d'accélérateur, vérifier que le levier (5) est en butée sur la vis (6) et que le ressort en bout de gaine côté caisse est comprimé (spires non jointives).

Sinon, déplacer l'épingle d'arrêt de gaine (7) de commande d'accélérateur.

b) Pédale d'accélérateur relâchée, vérifier que le levier (5) est en appui sur la butée (8) et que le câble est sans tension.

Sinon, régler la vis-butée de pédale d'accélérateur.

IV. Réglage du débit résiduel (anti-calage) :

- Pousser le levier de stop (9) de façon à engager la pige (P) ϕ 3 mm dans l'orifice.

- Placer une cale d'épaisseur 2 mm entre le levier (5) et la vis (8).

- Débloquer le contre-écrou (10).

- Ajuster le régime à 800 ± 25 tr/mn, en tournant la vis (8).

- Bloquer le contre-écrou (10).

- Retirer la pige et la cale.

V. Réglage du ralenti :

- Vérifier le régime de rotation au ralenti : 800 ± 25 tr/mn.

- Sinon, agir sur la vis de butée (12) [débloquer le contre-écrou (11)].

- Bloquer le contre-écrou (11).

- Tester la décélération du moteur : accélérer à ≈ 3000 tr/mn et lâcher le levier d'accélération.

Si la "plongée" persiste après retouche, tourner la vis-butée (8) du levier (5).

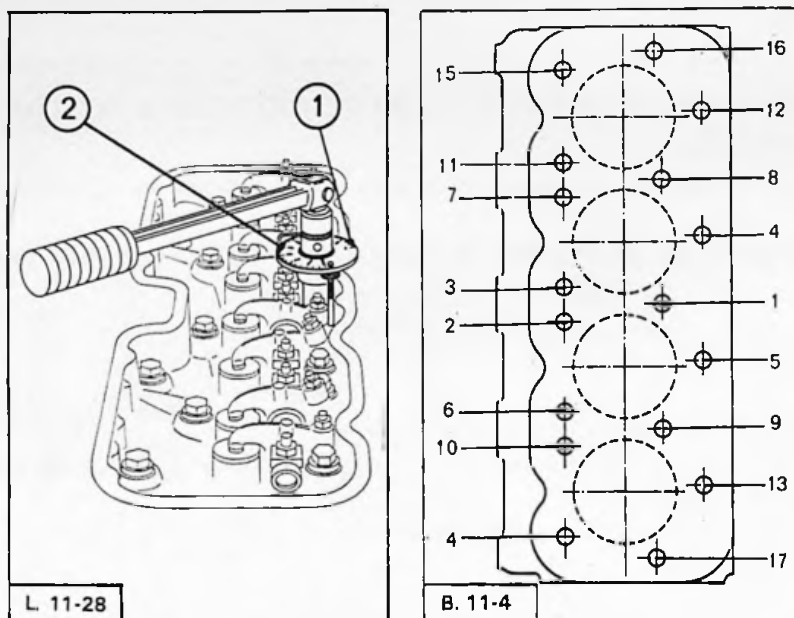
- dans le cas d'une "plongée" trop importante → dévisser d'1/4 de tour,

- dans le cas d'une décélération trop lente → visser d'1/4 de tour.

Dans chacun de ces deux cas, vérifier le régime de ralenti pour retouche éventuelle.

NOTA : Dans le cas où le véhicule est équipé d'une climatisation, les valeurs des réglages restent inchangées et ceux-ci s'effectuent climatisateur à l'arrêt.

SERRAGE A L'ANGLE DES VIS DE CULASSE



Serrer les vis de culasse, suivant l'ordre ci-dessus, à 4 m.daN.

Serrer chaque vis d'un angle de $100^\circ \pm 5^\circ$ dans le même ordre, utiliser l'adaptateur (Référence OUT 104069 T) pour effectuer ce serrage.

La tige (1) étant en appui, régler l'index (2) sur le chiffre 100 et venir à 0.

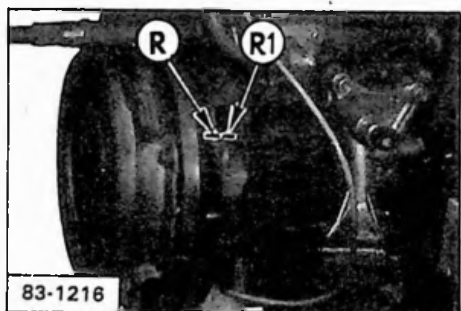
Refaire un nouveau serrage à la même valeur pour toutes les vis.

Faire tourner le moteur 15 minutes au régime de 1500 à 2000 tr/mn.

Laisser refroidir 3 heures minimum.

Sans desserrer les vis, effectuer dans le même ordre un resserrage d'un angle de $45^\circ \pm 5^\circ$.

Détermination du point d'injection :



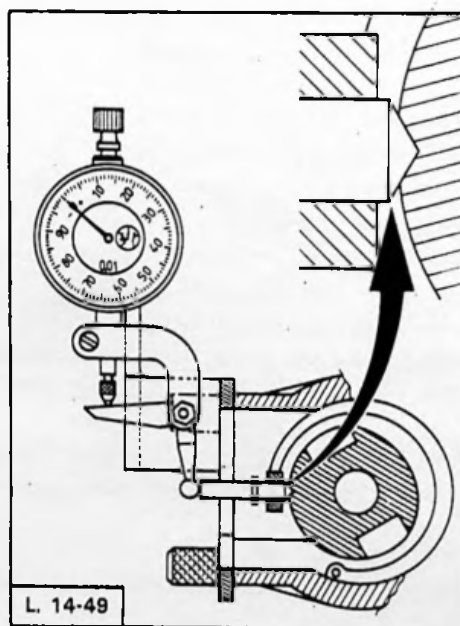
Particularité : Il est possible d'apercevoir les soupapes du cylindre N° 1 par l'orifice de remplissage d'huile.

Pour placer le piston du cylindre N° 1 au point d'injection, amener les soupapes de ce cylindre en bascule et faire 1 tour moteur.

Amener le repère (R) sur le volant en face du repère (R1) sur le bouchon du carter.

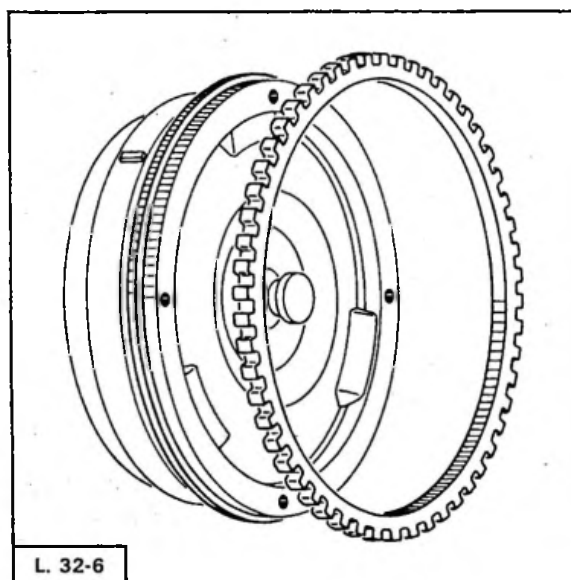
Contrôle du calage de la pompe d'injection :

- Mettre en place l'outillage de contrôle sur la pompe.
 - Tourner le vilebrequin (sens de rotation du moteur) pour mettre le piston du cylindre N° 1 vers le PMH, soupapes en bascule.
 - Faire tourner le volant moteur d'environ 3/4 de tour.
 - Contrôler le point de rebroussement de l'aiguille du comparateur sur la pompe.
- A cette position, les repères (R) du volant moteur et (R1) du bouchon sur carter doivent être en vis-à-vis. Sinon reprendre le calage de la pompe d'injection (idem Turbo, voir Note Technique CX (O) N° 2).



CITROËN SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	INFORMATION REPARATION	CX 1
APPLICATION : TOUS PAYS	CONCERNE : CX 2500 I.E. Avec Boîte de Vitesses Automatique <hr/> Couronne de démarreur	N° 15
DIFFUSION : TOUS PAYS		Le 19 Décembre 1983
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530		

Depuis Juillet 1983 (Année Modèle 1984) tous les véhicules CX 2500 I.E. avec Boîte de Vitesses Automatique sont équipés d'un convertisseur dont la couronne de démarreur est démontable.



REPARATION :

Echange d'une couronne de démarreur :

Pièces de Rechange : La couronne de démarreur du convertisseur, déjà utilisée sur les volants moteurs des embrayages mécanique (145 dents), est disponible au Département des Pièces de Rechange sous la Référence N° 95 581 949.

Position de la couronne : Avant dépose de la couronne détériorée, faire un repère sur le porte-couronne, face à une dent. Au montage de la couronne neuve, faire coïncider une dent face au repère du porte-couronne (nécessité liée à l'Allumage Electronique Intégral, voir Note Technique CX 1 N° 12 du 27 Juillet 1983).

NOTA : Le convertisseur de CX 2,4 litres I.E. reste disponible au Département des Pièces de Rechange.

CITROËN SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	NOTE TECHNIQUE	CX 1
APPLICATION : TOUS PAYS	CONCERNE : VEHICULES CX 2,5 LITRES ESSENCE INJECTION ELECTRONIQUE <hr/> Alimentation en carburant	N° 16
DIFFUSION : TOUS PAYS		Le 1 ^{er} Février 1984
<i>CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530</i>		

Depuis **Octobre 1983**, Numéro d'organisation P.R. : 2530, les véhicules CX 2,5 litres essence Injection Electronique peuvent recevoir, en deuxième possibilité, de nouvelles canalisations de carburant.

Cette deuxième fourniture se différencie de la précédente par :

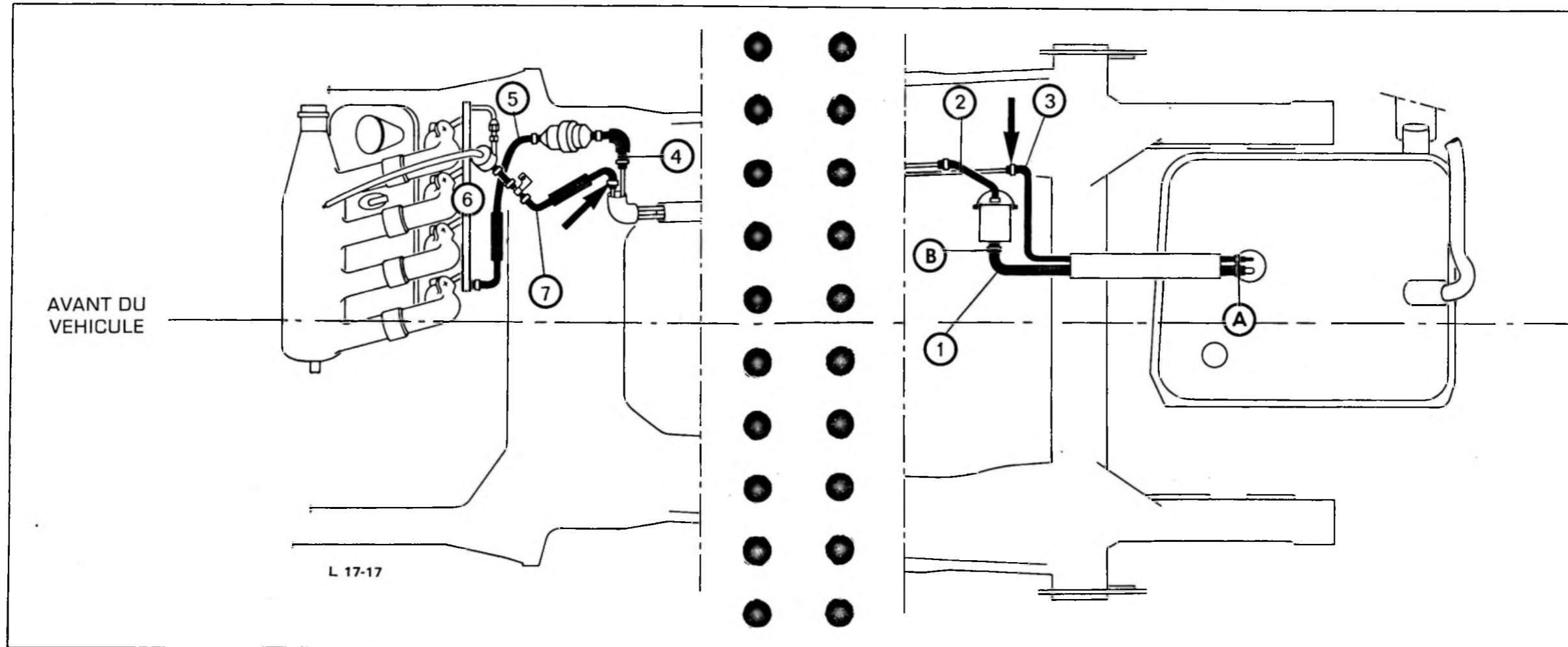
- 1°) Changement d'aspect des canalisations :
 Caoutchouc avec gaine textile noyée dans l'épaisseur.
- 2°) Diamètre extérieur diminué.

Le montage de ces nouvelles canalisations nécessite **IMPERATIVEMENT** l'utilisation de nouveaux colliers de serrage.

I. CANALISATIONS.

REPERE	DESIGNATION	NUMEROS P.R.
①	Du réservoir à la pompe électrique	79 05 026 775
②	De la pompe électrique au tube RILSAN	79 05 026 762
③	Du tube RILSAN au réservoir	79 05 026 764
④	Du tube RILSAN au filtre	95 596 481
⑤	Du filtre à la rampe d'injection [véhicule avec B.V. Méc.]	79 05 026 773
⑤	Du filtre à la rampe d'injection [véhicule avec B.V. Auto.]	79 05 026 772
⑥	Du régulateur de pression au support de régulateur	79 05 026 760
⑦	Du support de régulateur au tube RILSAN	79 05 026 770
	NOTA : Sur véhicule 2,35 litres I.E. nouvelle canalisation entre rampe d'injection et injecteur de départ à froid : - Véhicules SUEDE et SUISSE, JAMAIQUE et REUNION	79 05 026 776

IDENTIFICATION DES COLLIERS



II. COLLIERS.

Tous les colliers (à l'exception de A et B) sont de $\phi = 13$ mm.

TABLEAU DE CORRESPONDANCE DES COLLIERS EN FONCTION DES CANALISATIONS
1^{ère} OU 2^{ème} FOURNITURE :

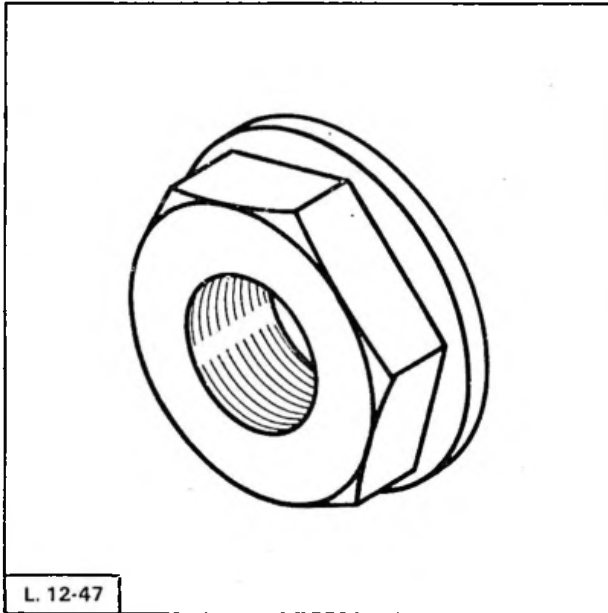
NOUVELLE DEFINITION (2 ^{ème} fourniture)	ANCIENNE DEFINITION (1 ^{ère} fourniture)
NORMA SCHELLEN 13... 26 141 229	NORMA SCHELLEN 16... 26 141 119
A = NORMA SCHELLEN 17... 79 03 083 985	OU A = NORMA SCHELLEN 17... 79 03 083 985
B = Type CAILLAUX 16 à 24 26 140 379	Type CAILLAUX 16 à 24 26 140 379

NOTA : Les colliers $\phi = 13$ mm (→) ne sont montés, de série, que sur les véhicules à destination de : FINLANDE, NORVEGE et SUEDE.

CITROËNA SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	NOTE TECHNIQUE	CX 1
APPLICATION : TOUS PAYS	CONCERNE : VEHICULES CX TOUS TYPES sauf motorisation 2 litres	N° 17
DIFFUSION : TOUS PAYS	Ecrou d'arbre à cames	Le 16 Février 1984
<i>CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530</i>		

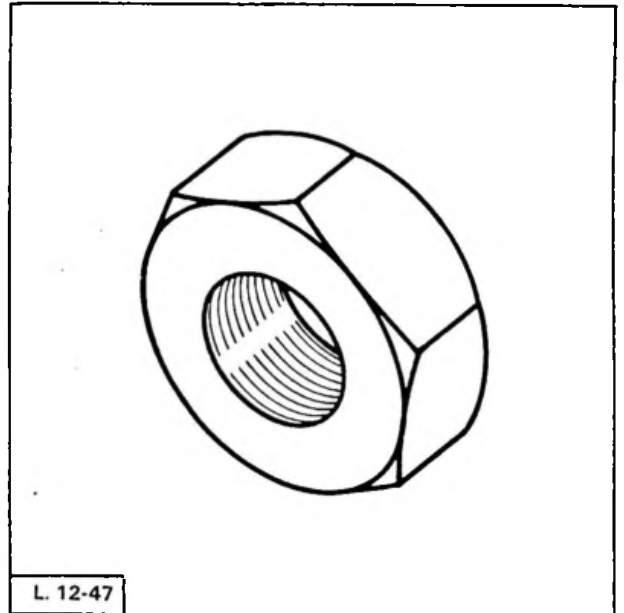
Depuis Janvier 1984 (N° d'organisation P.R. : 2614), la fixation de la poulie d'entraînement de pompe à eau sur l'arbre à cames est assurée par un écrou à embase pour toutes les motorisations Diesel et Essence, sauf 2 litres.

Cette disposition a permis de monter la poulie à moyeu non élastique sur les moteurs Diesel "TURBO" et "Aspiration Naturelle" depuis Novembre 1983.



L. 12-47

Ecrou à embase



L. 12-47

Rappel : ancien écrou

PIECES DE RECHANGE

DESIGNATION	N° P.R.
Ecrou à embase sur arbre à cames	95 603 287

REPARATION

Le nouvel écrou remplace l'ancien.

Sur les moteurs DIESEL équipés d'un moyeu de poulie non élastique, l'utilisation de l'écrou à embase est IMPERATIF.

Le couple de serrage est inchangé (10 m.daN).

ATTENTION

Les filets et la face d'appui doivent être huilés. L'emploi de LOCTITE est **PROHIBE**.

APPLICATION :
TOUS PAYS

CONCERNE :
VEHICULES CX "20"

N° 18

DIFFUSION :
TOUS PAYS

Courroie de distribution

Le 16 Avril 1984

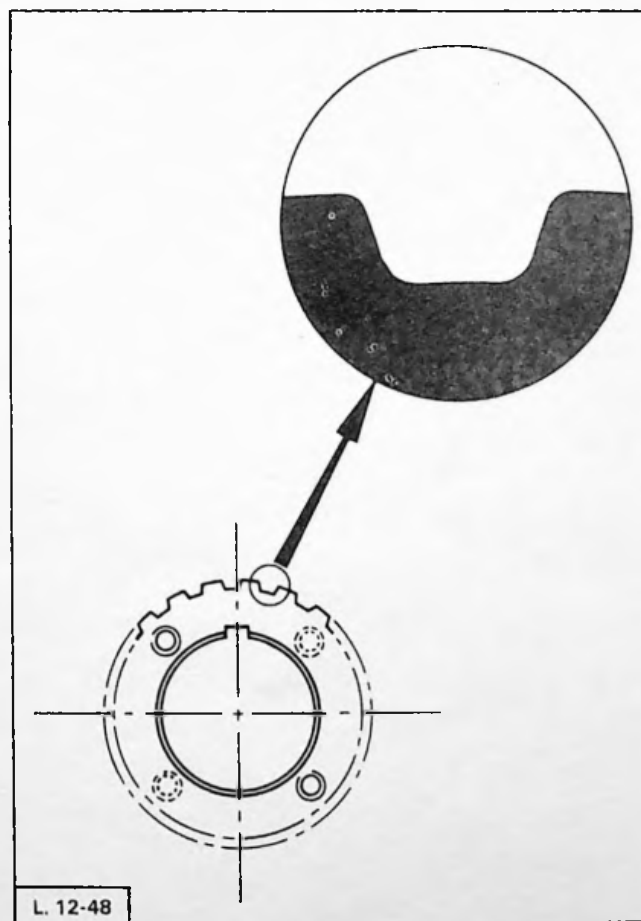
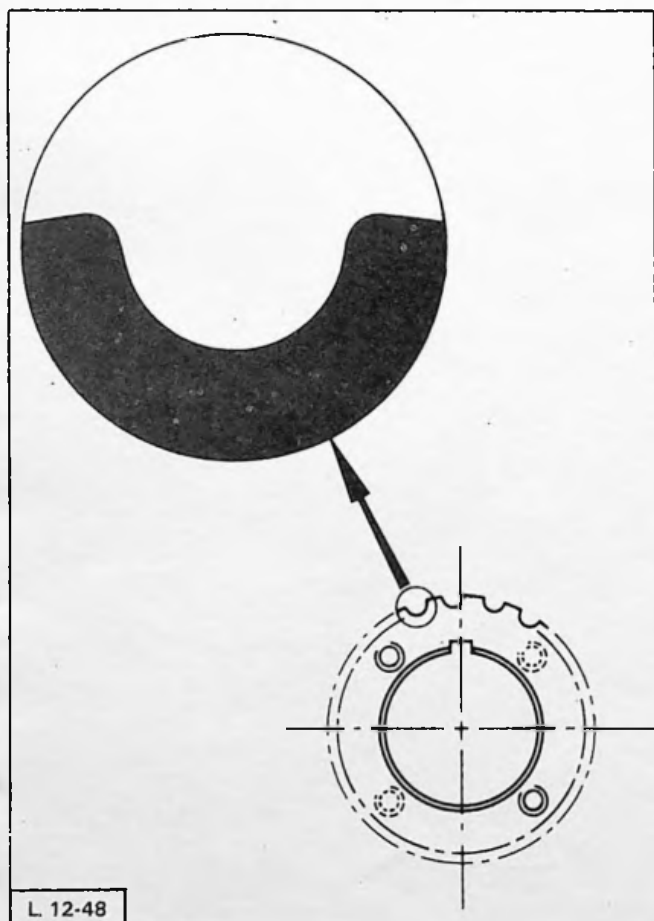
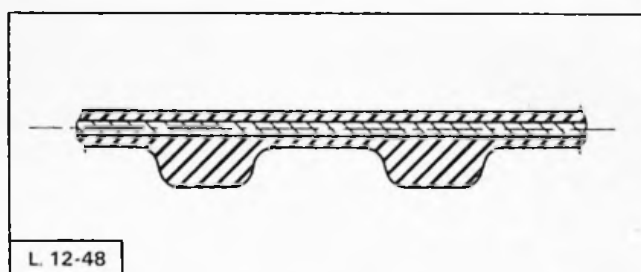
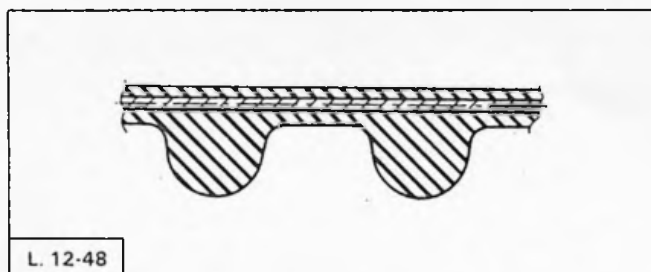
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530**

Depuis **Novembre 1983**, les véhicules CX possédant une motorisation "2 LITRES" ont été progressivement équipés d'une **nouvelle courroie de distribution** à profil de denture modifié (type HTD).

Ceci entraîne la modification des dentures des pignons de vilebrequin, d'arbre intermédiaire et d'arbre à cames. D'autre part, le capotage comporte une découpe permettant le débattement de la courroie.

NOUVEAU PROFIL

ANCIEN PROFIL (rappel)



Les travaux sur courroie de distribution (dépense, pose et tension) n'évoluent pas.
Se conformer à la Note d'Information N° 79-48 MA de Décembre 1979.

PIECES DE RECHANGE :

DESIGNATION	N° P.R.
Courroie de distribution	77 00 718 725
Poulie sur vilebrequin	77 00 719 533
Poulie sur arbre intermédiaire	77 00 719 535
Poulie sur arbre à cames	77 00 719 534

REPARATION

IMPORTANT : LE PANACHAGE EST PROHIBÉ ENTRE NOUVELLE ET ANCIENNE SOLUTION.

Les anciennes pièces restent disponibles au Département des Pièces de Rechange.

CITROËNSERVICES A LA CLIENTELE
Département Technique Après-Vente**NOTE TECHNIQUE****CX****1**

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

**VEHICULES CX Tous Types
sauf motorisation 2 litres****N° 19**

DIFFUSION :

TOUS PAYS**Suspension moteur**

Le 16 Avril 1984

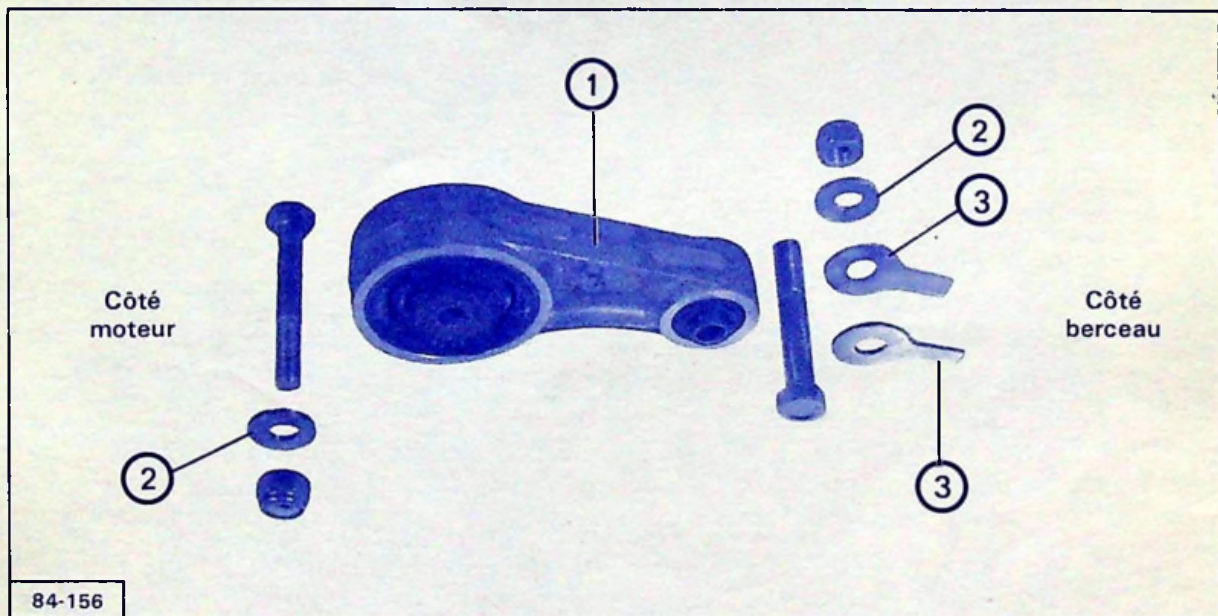
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530

Depuis Janvier 1984, (N° d'organisation P. R. 2640), une nouvelle biellette de suspension moteur équipe progressivement l'ensemble des véhicules CX (sauf motorisation 2 litres).

La nouvelle biellette ① se caractérise par un corps en aluminium et des inserts en acier nécessitant l'adoption de nouvelles rondelles ② et cales de réglage ③.

Ces rondelles et cales se différencient des anciennes par la qualité de l'acier utilisé.

Important : Les cales de réglage ③ doivent être placées de chaque côté de la biellette ①.

**PIECES DE RECHANGE :**

	DESIGNATION	N° P. R.
①	Biellette de suspension moteur.....	95 596 536
②	Rondelle plate $\phi = 12 \times 28$ [coef. 2].....	26 192 199
③	Cale de réglage [coef. 2]	95 606 258

REPARATION

L'ensemble de la nouvelle disposition peut équiper la motorisation des 2,5 litres ESSENCE, DIESEL et DIESEL TURBO sortis précédemment.

A extinction des stocks, le Département des Pièces de Rechange ne fournira plus que la nouvelle disposition.

Pour information : Couple de serrage des écrous de fixation de la biellette = **9 m.daN.**

CITROËN SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	INFO'RAPID	CX (1)
Responsables des Ateliers CE - SUCC - FILIALES	CONCERNE : CX 2500 IE Échappement	N° 20 Le 26 septembre 1984
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES TECHNIQUES N° MAN 008530		

« COPIE A MESSIEURS LES AGENTS »
 (SECONDE DIFFUSION AU RESEAU PRIMAIRE)

INCIDENT : Niveau sonore élevé dans l'habitacle, bourdonnement d'échappement à un régime moteur compris entre 2.500 et 3.000 tr/mn.

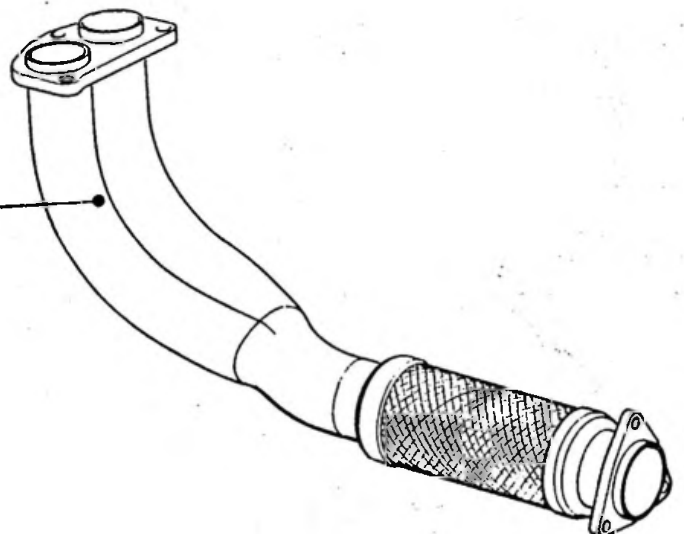
REMÈDE : Équiper la ligne d'échappement, en sortie tubulure, d'un "Y" comportant une partie souple.

Cette pièce, spécifique Pièces de Rechange, est disponible sous la référence 95 611 030. Elle est interchangeable avec le "Y" rigide équipant les véhicules de série.

Le mode de réglage de la rotule d'échappement est inchangé :

- amener les ressorts à spires jointives,
- desserrer d'un tour.

"Y" spécifique P.R.
 N° 95 611 030



CITROËN SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	NOTE TECHNIQUE	CX 1
APPLICATION : TOUS PAYS	CONCERNE : CX DIESEL 2500 ▶ 7/79	N° 21
DIFFUSION : TOUS PAYS	ECHANGE MOTEUR	Le 30 Novembre 1984
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530		

Les véhicules **CX 2500 Diesel** sortis avant **Juillet 1979** sont équipés, d'origine, de bougies de préchauffage de $\varnothing = 14$ mm.

En cas d'échange du moteur (ou de la culasse), l'adoption d'un dispositif à bougies $\varnothing = 12$ mm est possible sur ces véhicules, à condition de procéder comme suit :

Se procurer au département des pièces de rechange :

1 boîtier de préchauffage	CARTIER :	95 492 995
4 bougies de préchauffage 11 V. $\varnothing = 12$ mm		95 493 205
4 clips (femelle accrochable) de 6,35 mm		DX 511 99
1 connecteur 5 voies (pour boîtier)		5 429 679
Ald fil 12/10 (1 mm ²) :		ZC 9 003 733 U

Réaliser les opérations suivantes :

DEPOSE

- Déconnecter le câble négatif de la batterie.
- Déposer :
 - la roue de secours,
 - la calandre,
 - le projecteur gauche,
 - le boîtier de préchauffage et le déconnecter.
- Déconnecter :
 - le faisceau moteur et le faisceau avant,
 - le mano-contact hydraulique,
 - le pulseur à air.

PREPARATION

Modifier le faisceau avant :

Dérubanner (sans couper le ruban) le faisceau avant, à partir de la jonction avec le faisceau moteur jusqu'au niveau de la sortie des fusibles.

Repérer, sur le fil d'alimentation des bougies de préchauffage, la dérivation du fil d'alimentation du voyant de préchauffage (fil marron). Sectionner ce fil à la dérivation et y sertir un clip mâle 6,35 mm (protecteur marron). Laisser ce fil sorti du faisceau et enrubanner le faisceau avant.

Prolonger ce fil par un fil muni d'un clip femelle 6,35 mm (protecteur marron) jusqu'à l'emplacement du boîtier de préchauffage en suivant le faisceau avant (l'attacher par adhésif). Sertir à cette extrémité un clip femelle accrochable de 6,35 mm, s'engageant dans la voie (5) du connecteur du boîtier (*borne « 6 » du boîtier*).

Remplacer la cosse de masse ($\varnothing = 5$ mm), sur la fixation du boîtier par un clip femelle accrochable s'engageant dans la voie (2) du connecteur.

Remplacer le clip mauve par un clip accrochable s'engageant dans la voie (3) du connecteur (+ coupé par le contact).

Remplacer la cosse $\varnothing = 4$ mm (repère bleu) par un clip femelle accrochable s'engageant dans la voie (4) du connecteur (information démarreur). (Sectionner quelques brins du câble pour permettre un meilleur sertissage).

Connecter la cosse $\varnothing = 6$ mm (repère noir) (+ Batterie) sur la borne (1) du boîtier, et la cosse $\varnothing = 5$ mm (repère rouge) (bougies) sur la borne (5).

Brancher le connecteur sur le boîtier de préchauffage.

POSE

Poser :

- le boîtier de préchauffage,
- le projecteur gauche,
- la calandre,
- les bougies de préchauffage.

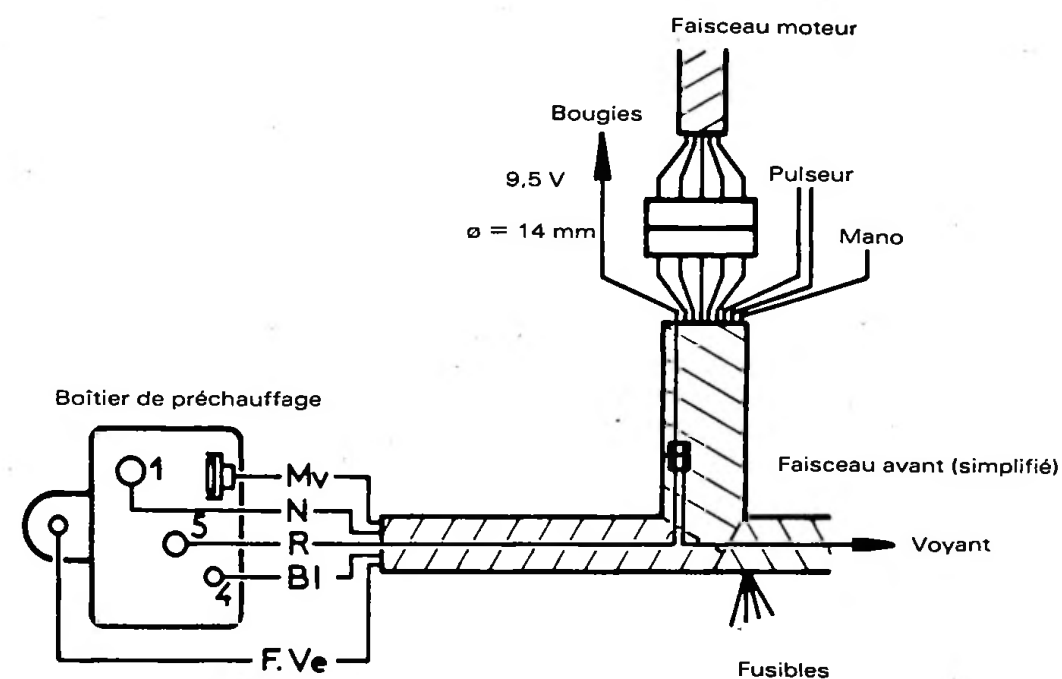
Connecter :

- les bougies de préchauffage,
- le mano-contact hydraulique,
- le pulseur d'air,
- le faisceau moteur avec le faisceau avant,
- le câble négatif à la batterie.

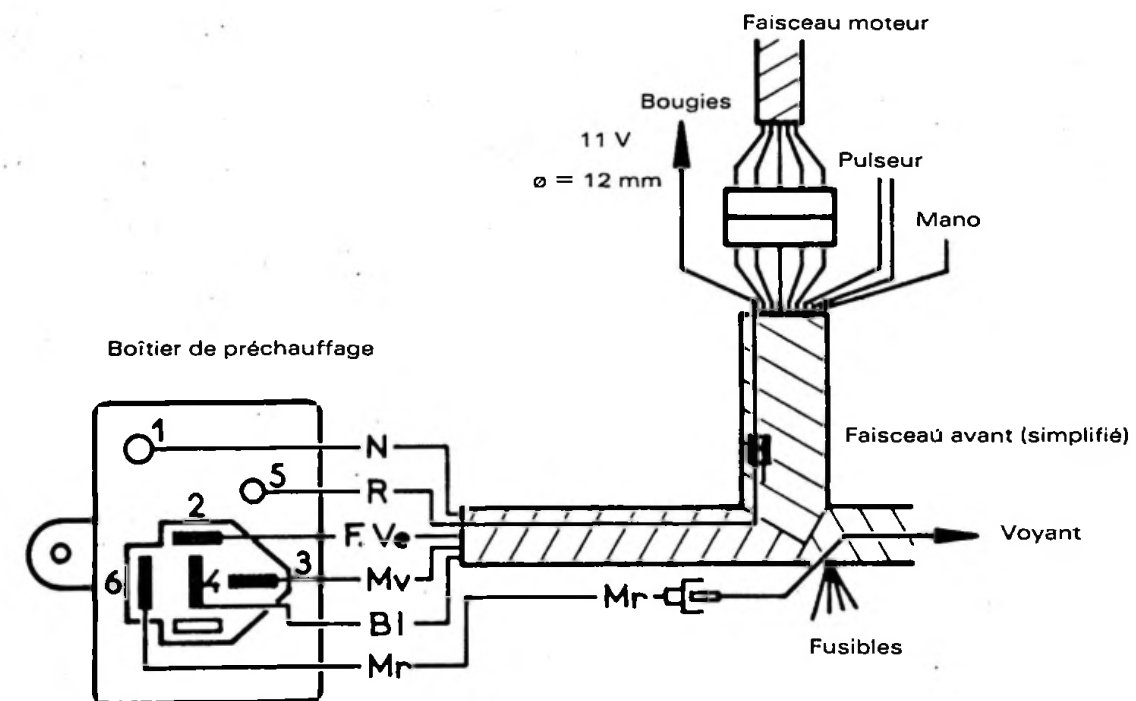
Placer la roue de secours.

Le boîtier de préchauffage rapide ne doit pas être monté avec les bougies d'origine : bougies $\varnothing = 14$ mm, 9,5 volts (surchauffe des crayons de bougies tombant dans les chambres de précombustion et les cylindres).

FAISCEAU ORIGINE (→ 7/79)



FAISCEAU MODIFIE



APPLICATION :
TOUS PAYS

CONCERNE :
CX "20"
Joint de culasse

N° 22

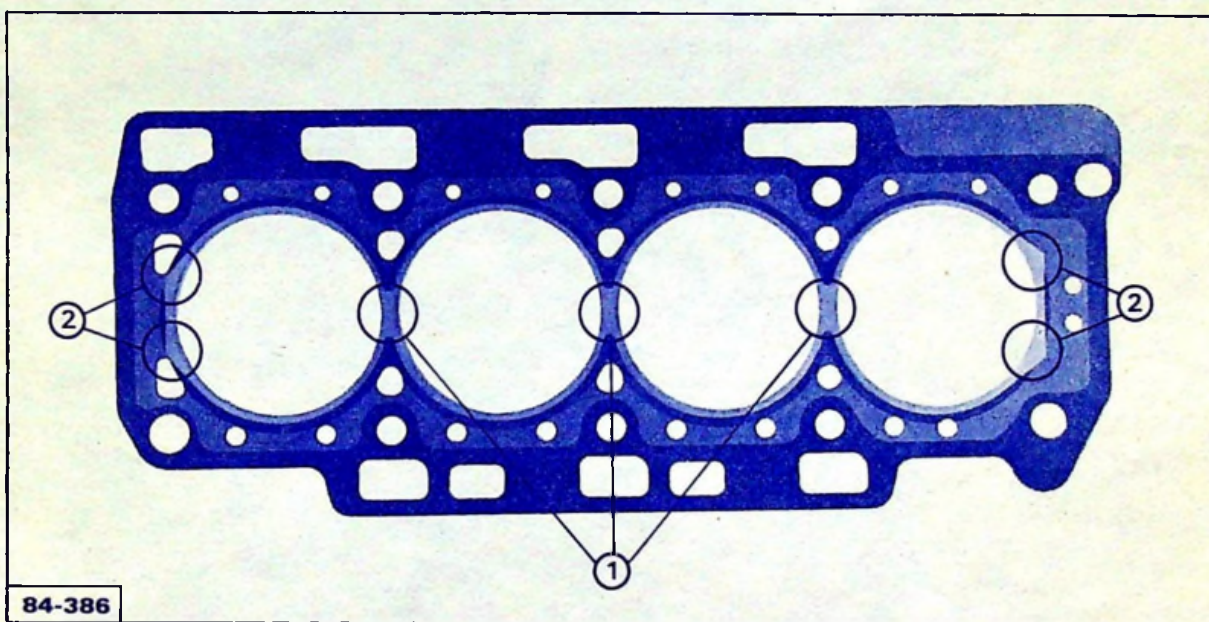
DIFFUSION :
TOUS PAYS

Le 30 Novembre 1984

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530**

Depuis **Novembre 1984**, les moteurs 829 A5 des véhicules CX "20" sont équipés d'un **nouveau joint de culasse**.

Cette modification est appliquée à partir du moteur N° **119 819**.



Le nouveau joint de culasse (Fournisseur inchangé : REINZ) se différencie de l'ancien par la forme des sertissages :

- ① Jumelage des sertissages entre les cylindres.
- ② Elargissement des sertissages aux extrémités du joint de culasse.

PIÈCES DE RECHANGE

DÉSIGNATION	N° P.R.
Joint de culasse REINZ	95 605 041

RÉPARATION

Le nouveau joint de culasse remplace l'ancien.

La gamme de montage et le couple de serrage des vis de culasse sont inchangés :

- montage à SEC,
- serrage à FROID : 1^{er} serrage = 5 m da N -- 2^o serrage = 8 m da N,
Desserrer chaque vis de 1/4 de tour,
Serrage définitif = 8,75 à 9,75 m da N.

CITROËN SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	<i>Bert</i> INFO' RAPID	CX ①
Responsables des Ateliers CE - SUCC - FILIALES	CONCERNE : CX GT1 TURBO <hr/> ALLUMAGE	N° 23 Le 5 Décembre 1984.
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : CLASSEUR DE NOTES N° MAN 008530		

REC 1984

INCIDENT

: Allumage intempestif au tableau de bord du témoin de non fonctionnement du détecteur de cliquetis.

 Cet allumage se produit en charge ou à vide, à partir de 4000 tr/mn moteur.

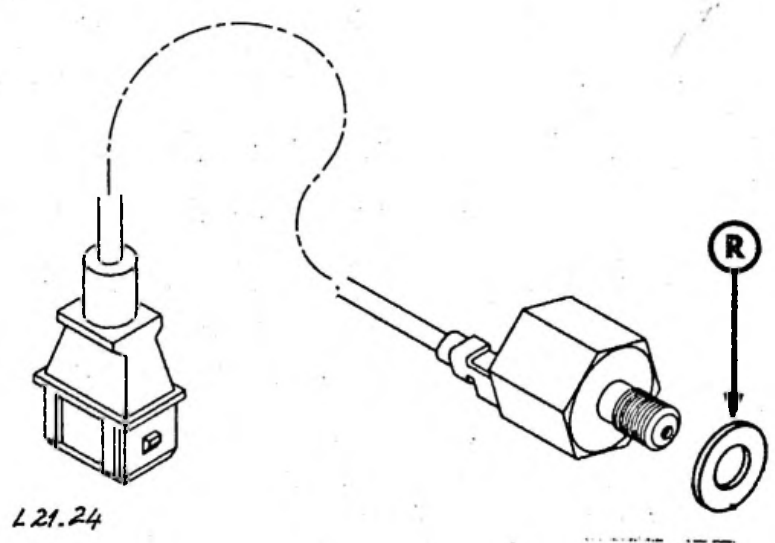
CAUSE

: Mauvaise portée de la sonde sur le carter moteur.

REMEDE

: Interposer entre carter et sonde une rondelle (R) d'un ϕ extérieur de 16 mm maximum.

 (Exemple ZC 9 619 092 U).



Pour mémoire : couple de serrage de la sonde : $2,3 \pm 0,3$ m.daN.

CITROËN SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	INFO'RAPID	CX (1)
Responsables des Ateliers CE - SUCC - FILIALES	CONCERNE : CX GTI TURBO <hr/> ALLUMAGE	N° 23 Le 21 Décembre 1984
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530		

« COPIE A MESSIEURS LES AGENTS »
 (SECONDE DIFFUSION AU RESEAU PRIMAIRE)

INCIDENT :

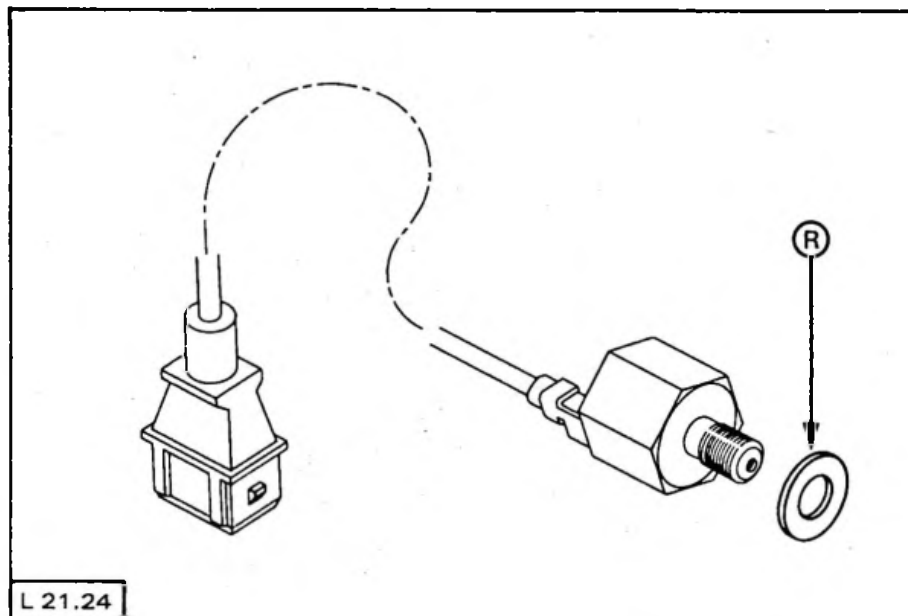
Allumage intempestif, au tableau de bord, du témoin de non fonctionnement du détecteur de cliquetis.
 Cet allumage se produit, en charge ou à vide, à partir de 4000 tr/mn moteur.

CAUSE :

Mauvaise portée de la sonde sur le carter moteur.

REMÈDE :

Interposer entre carter et sonde une rondelle (R) d'un Ø extérieur de 16 mn maximum.
 (Exemple : ZC 9 619 092 U).



Pour mémoire : couple de serrage de la sonde = $2,3 \pm 0,3$ m.daN.

APPLICATION :
TOUS PAYS

CONCERNE :
BERLINES CX 25 GTI "TURBO"
Rampe d'injection

N° 24

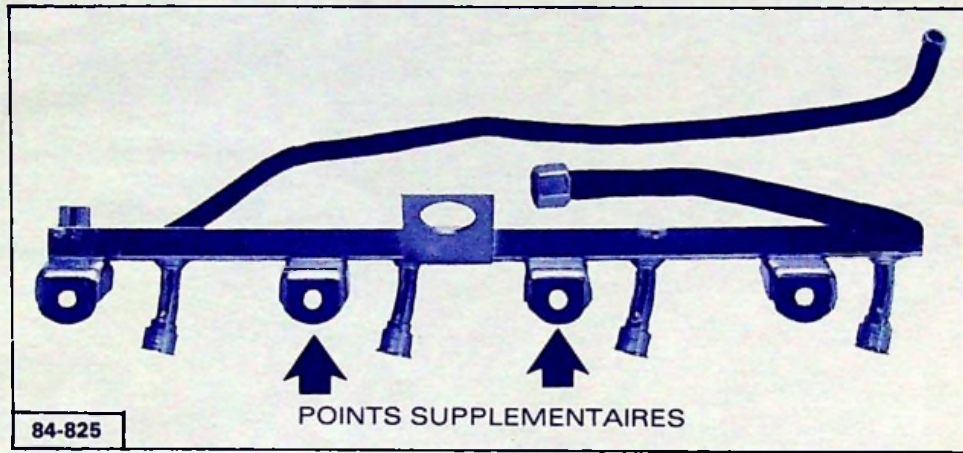
DIFFUSION :
TOUS PAYS

Le 28 Février 1985

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530**

Depuis **Novembre 1984 (N° d'Organisation P.R. 2930)**, la rampe d'injection est fixée en 4 points sur les tubulures d'admission (au lieu de 2).

L'ensemble des éléments équipant cette rampe n'évolue pas.



PIECES DE RECHANGE :

DESIGNATION	N° P.R.
Rampe d'injection (nouvelle référence)	95 630 207

REPARATION :

Le Département des Pièces de Rechange ne fournira plus que la **nouvelle rampe**.

Echange d'une ancienne rampe par une nouvelle :

Depuis la sortie de la CX 25 GTI "TURBO", les tubulures d'admission possèdent un taraudage permettant la fixation des points supplémentaires.

Les fixations supplémentaires sont constituées par 2 vis HM 6 x 100 – longueur = 14 mm, 2 rondelles contact et 2 rondelles plates.

NOTA.

Pour tous travaux entraînant la dépose de la rampe d'injection, il est nécessaire de remplacer :

- les joints toriques d'injecteur (identiques haut et bas, référence : **95 614 684**) dont le montage sera effectué à l'huile moteur.
- les joints cuivre du raccord banjo d'arrivée d'essence (référence : **22 457 009**).
- les joints cuivre du raccord banjo de l'injecteur de départ à froid (référence : **22 456 009**).

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

CX GTI TURBO

ALLUMAGE

N° 26

Le 29 Mars 1985

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530**

« COPIE A MESSIEURS LES AGENTS »
(SECONDE DIFFUSION AU RESEAU PRIMAIRE)

INCIDENT : A-coups d'allumage

REMEDE : Suite aux pressions instantanées importantes dans les cylindres, dues à la suralimentation, le réglage de l'écartement des électrodes de bougie revêt une importance particulière et doit être scrupuleusement respecté.

Écartement : 0,8 mm

RAPPEL : (1) Bougies homologuées :

- EYQUEM 755 X
- CHAMPION L 82

(2) Périodicité de contrôle : tous les 10 000 km

CITROËN SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	INFO'RAPID	CX 1
Responsables des Ateliers CE - SUCC - FILIALES	CONCERNE : CX DIESEL TOUS TYPES Courroie de distribution	N° 27 Le 31 Mai 1985
<i>CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530</i>		

« COPIE A MESSIEURS LES AGENTS »
 (SECONDE DIFFUSION AU RESEAU PRIMAIRE)

Rappel de la Note Organisation Après-Vente du Réseau CITROEN du 18 Juin 1984
 (N° 174 CE/ Sle – 118 Agents) :

- Sur les véhicules CX Diesel “**courroie crantée**” :
 - Atmosphérique (depuis Novembre 1983),
 - Turbocompressé,

à **utilisation TAXI ou similaire** ainsi que sur les véhicules CX DIESEL GRANDE-EXPORTATION, l'échange de la courroie de distribution est impératif à 60 000 km puis tous les 75 000 km.

NOTA : Le mode opératoire de cette opération est décrit dans la Note Technique CX (0) N° 2 du 6 Avril 1983.

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

MOTORISATION 2500 DIESEL

N° 28

DIFFUSION :

TOUS PAYS

Evolution pistons-segments

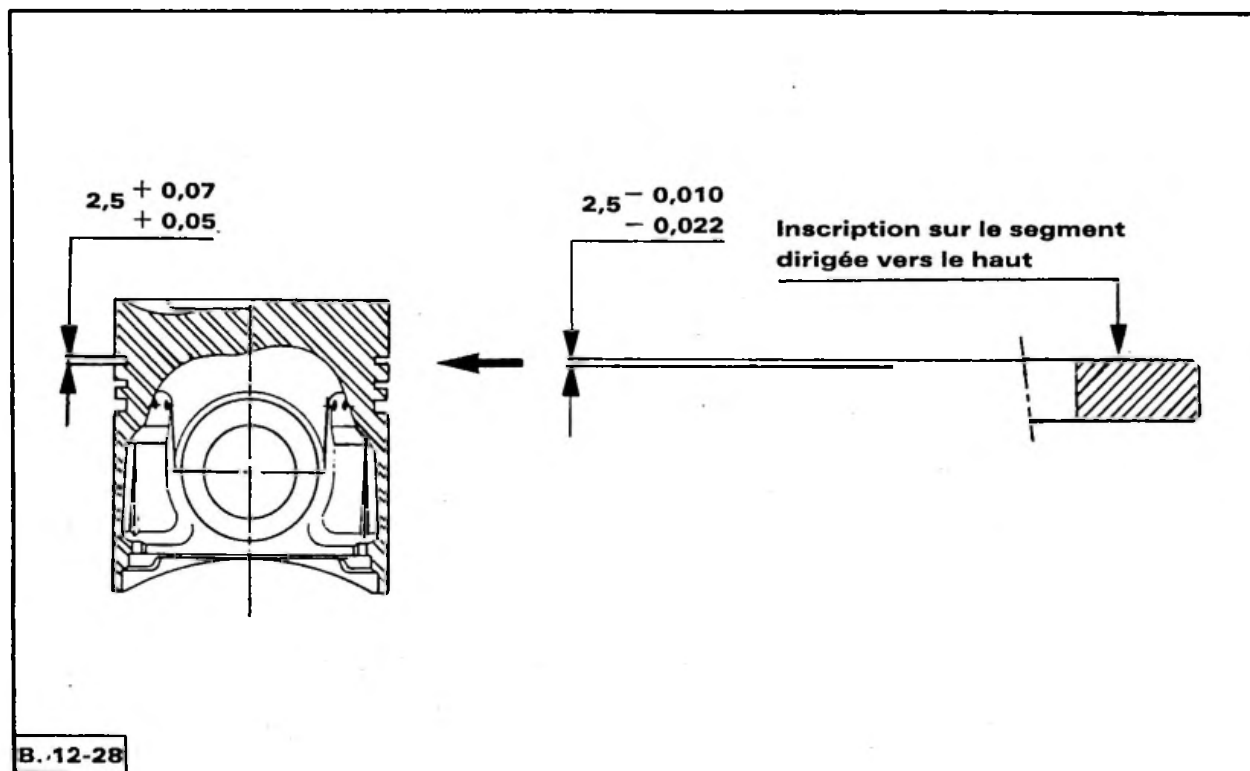
Le 20 Juin 1985

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530**

Depuis le **Numéro moteur 1 GJ 05007319 (Avril 85)**, le segment n° 1 "coup de feu" est modifié, sa hauteur est augmentée : **h = 2,5 mm**, au lieu de 2 mm.

La gorge correspondante du piston est usinée pour recevoir le nouveau segment.

Les autres segments ne sont pas modifiés.



PIÈCES DE RECHANGE :

DÉSIGNATION	N° P.R.
Jeu de 4 pistons (et segments) "série" :	95 615 113
Segment (à l'unité) :	
∅ = 93 mm :	95 606 321
∅ = 93,25 mm :	95 599 950
∅ = 93,50 mm :	95 599 952
∅ = 93,75 mm :	95 599 954

RÉPARATION :

Pour assurer la réparation, les anciens segments (h = 2 mm) continueront à être fournis.

Les pistons aux cotes réparation, (+ 0,25 + 0,50 + 0,75 mm) seront fournis avec la nouvelle segmentation.

NOTA : Le jeu à la coupe du segment est inchangé = 0,20 à 0,45 mm.

Marquage des segments : ∅ = 93 mm = 2 traits jaunes
 ∅ = 93,25 mm = 2 traits verts
 ∅ = 93,50 mm = 2 traits blancs
 ∅ = 93,75 mm = 2 traits violets

APPLICATION :
TOUS PAYS

CONCERNE :
VÉHICULES CX 2500 I.E.
Échappement : évolution

N° 30

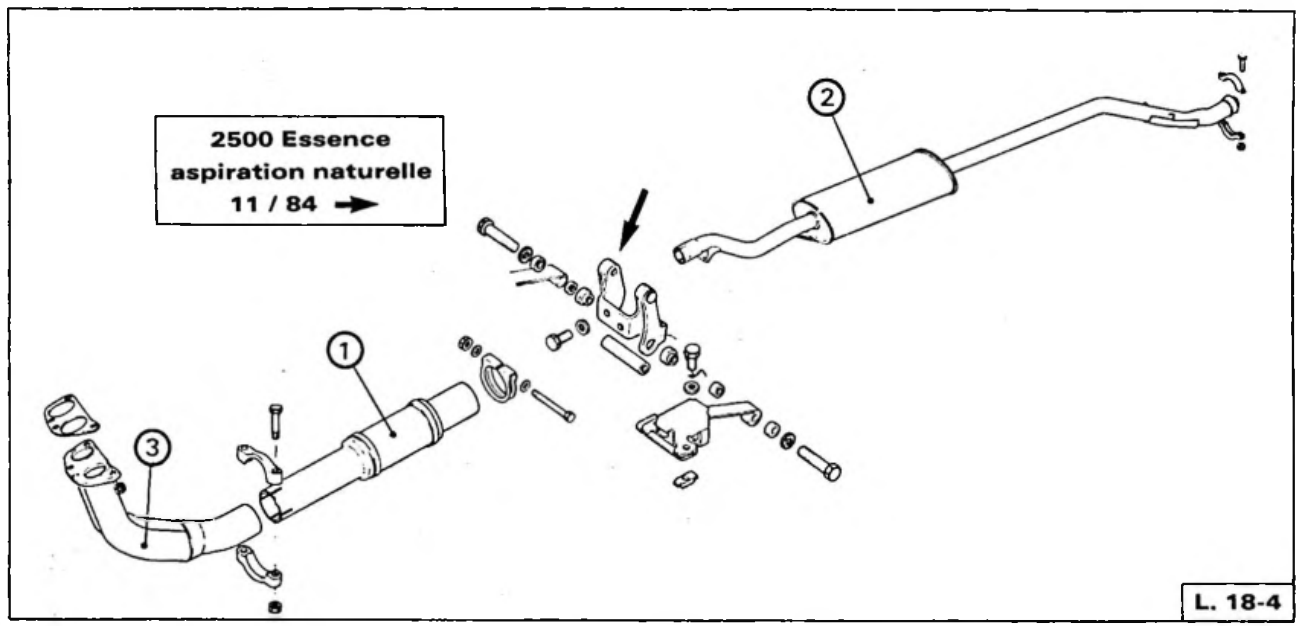
DIFFUSION :
TOUS PAYS

Le 31 Mai 1985

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530**

Depuis **NOVEMBRE 1984 (Numéro d'Organisation P.R. 2935)**, tous les véhicules CX à motorisation 2,5 l. Injection Electronique à aspiration naturelle reçoivent un **échappement à "balancelle"** (→).

Cette configuration entraîne la création de nouvelles pièces : tube souple (1), pot de détente (2) et en boîte de vitesses automatique uniquement : tube avant (3) (pour B.V. Mécanique, réutilisation d'un tube avant déjà existant).




Les fixations du tube souple et de la balancelle sont identiques à celles équipant les véhicules CX 2500 DIESEL à aspiration naturelle.

PIÈCES DE RECHANGE (SPÉCIFIQUES) :

DÉSIGNATION	N° P.R.
(1) — Tube souple	95 609 312
(2) — Pot de détente (BERLINES)	95 610 048
— Pot de détente (PRESTIGE et BREAKS)	95 610 049
(3) — Tube avant (Boîte de vitesses automatique)	95 609 311
— Tube avant (Boîte de vitesses mécanique) <i>Rappel</i>	5 434 129

RÉPARATION :

- 1 — Le panachage de pièces ancienne et nouvelle définitions est **impossible**.
- 2 — Pour les véhicules CX à motorisation 2,5 l. I.E. à aspiration naturelle ayant, de série, un échappement à rotule, **l'INFO'RAPID CX (1) N° 20** du 26 Septembre 1984 reste en vigueur (solution Après-Vente permettant l'abaissement du niveau sonore dans l'habitacle).

CITROËN SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	INFO'RAPID	CX  1
Responsables des Ateliers CE - SUCC - FILIALES	CONCERNE : VEHICULES CX AM 86 Tous Types AVEC AFFICHAGE NUMERIQUE DE TEMPERATURE D'EAU	N° 31 Le 16 Septembre 1985
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DES NOTES N° MAN 008530		

« COPIE A MESSIEURS LES AGENTS »
 (SECONDE DIFFUSION AU RESEAU PRIMAIRE)

CONSTATATION : Allumage du voyant rouge de température d'eau, dès la mise du contact et au démarrage moteur jusqu'à l'affichage numérique sur la barrette.

CAUSE : Cet allumage :

- est normal par conception, **moteur froid**,
- prévient que le moteur n'est pas à sa température optimum.
- s'éteint automatiquement dès affichage numérique sur la barrette pour une température supérieure à 50° C.
- **Moteur chaud** : voir Notice d'Emploi.

NOTA : Un encart explicatif est inséré dans les Notices d'Emploi.

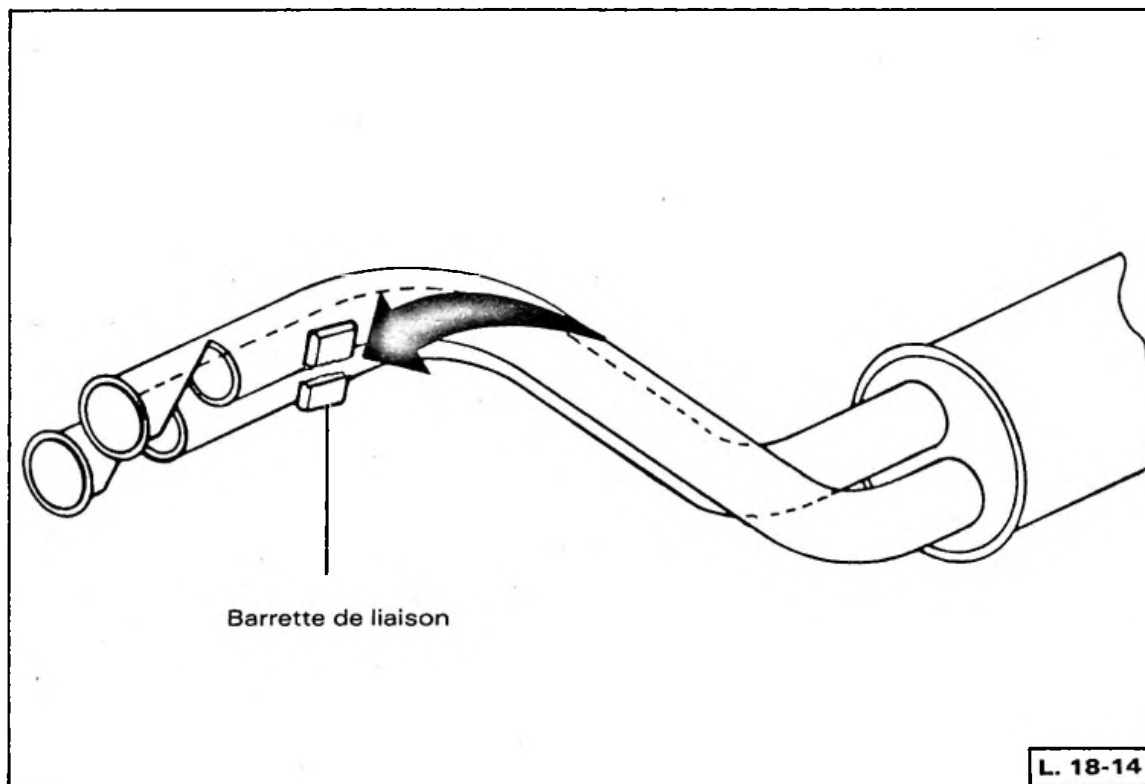
CITROËN SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	INFO'RAPID	CX 47 ①
Responsables des Ateliers CE - SUCC - FILIALES	CONCERNE: CX 25 GTi Turbo "A.M. 86" ECHAPPEMENT	N° 32 Le 16 Septembre 1985
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DES NOTES N° MAN 008530		

« COPIE A MESSIEURS LES AGENTS »
 (SECONDE DIFFUSION AU RESEAU PRIMAIRE)

Sur CX TURBO A.M. 86, les deux tubes de sortie d'échappement peuvent être rendus solidaires par 1 ou 2 batteries de liaison.

Nous vous demandons, à la PVN ou lors de tout autre passage en Atelier des véhicules cités, de vérifier cette liaison.

En présence **d'une seule barrette**, il est nécessaire de la tronçonner au plus près de chaque tube comme indiqué par le croquis.



CITROËN SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	INFO'RAPID	CX 1
Responsables des Ateliers CE - SUCC - FILIALES	CONCERNE : CX 22 TRS CARBURATION	N° 33 Le 16 Septembre 1985
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DES NOTES N° MAN 008530		

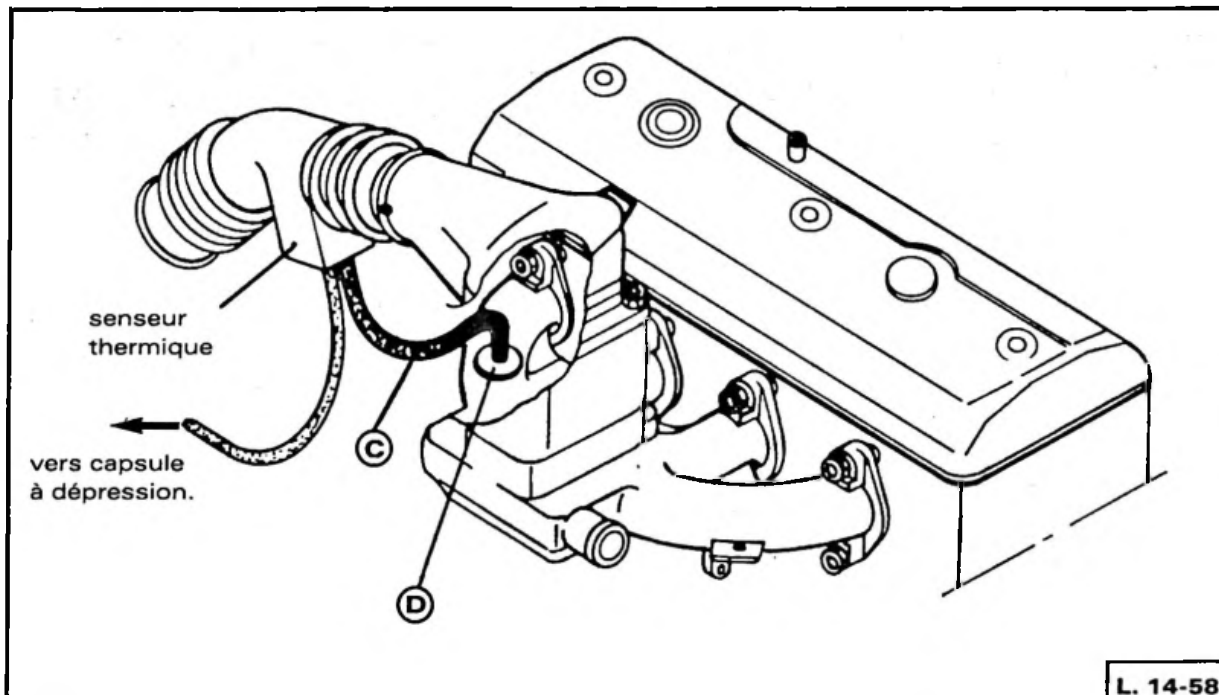
« COPIE A MESSIEURS LES AGENTS »
 (SECONDE DIFFUSION AU RESEAU PRIMAIRE)

Cette note concerne les véhicules fabriqués avant le numéro d'organisation P.R. : 3171.

Lors de la P.V.N. ou de tout autre passage en atelier, nous vous demandons d'assurer le bon fonctionnement du dispositif de réchauffage de l'air d'admission.

Mode Opérateur :

- 1°) Débrancher le tube caoutchouc (C) côté tubulure.
- 2°) A l'aide d'une piquette, \varnothing 2 mm, s'assurer que la prise de dépression (D) n'est pas obstruée.
- 3°) Rebrancher le tube caoutchouc.



L. 14-58

CITROËN SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	INFO'RAPID	CX 1
Responsables des Ateliers CE - SUCC - FILIALES	CONCERNE : CX 25 GTi TURBO AM 86	N° 34 Le 31 Octobre 1985
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530		

« COPIE A MESSIEURS LES AGENTS »
 (SECONDE DIFFUSION AU RESEAU PRIMAIRE)

Cette note concerne les véhicules fabriqués depuis le Numéro d'Organisation P.R. 3160.

Nous vous demandons, à la P.V.N., de ne plus appliquer l'INFO'RAPID CX (1) N° 32 du 25 Juillet 1985 qui préconisait de tronçonner la barrette de liaison des deux tubes de sortie d'échappement.

CITROËN SERVICES A LA CLIENTELE Département Technique Après-Vente	INFO'RAPID	CX (1)
Responsables des Ateliers CE - SUCC - FILIALES	CONCERNE: CX DIESEL TURBO	N° 35
		Le 28 Février 1986
<i>CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530</i>		

« COPIE A MESSIEURS LES AGENTS »
 (SECONDE DIFFUSION AU RESEAU PRIMAIRE)

Lors de l'expertise d'un véhicule CX DIESEL TURBO ayant subi un choc frontal ou lors de l'échange d'un turbo-compresseur, il est recommandé de contrôler visuellement le carter de la soupape régulatrice à son emmanchement sur le carter de TURBO.

Une déformation de ce carter peut entraîner un blocage de la soupape à la position fermée, ce qui est préjudiciable à la fiabilité du moteur.

Si après vérification visuelle, subsiste un doute, il est nécessaire, après remise en état du véhicule ou du moteur, de prendre, lors d'un essai, la pression d'air délivrée par le turbo-compresseur comme indiqué par la Note Outillage N° 86-03.

APPLICATION :
TOUS PAYS

CONCERNE :
VEHICULES CX 2,5 I. TURBO DIESEL

N° 36

DIFFUSION :
TOUS PAYS

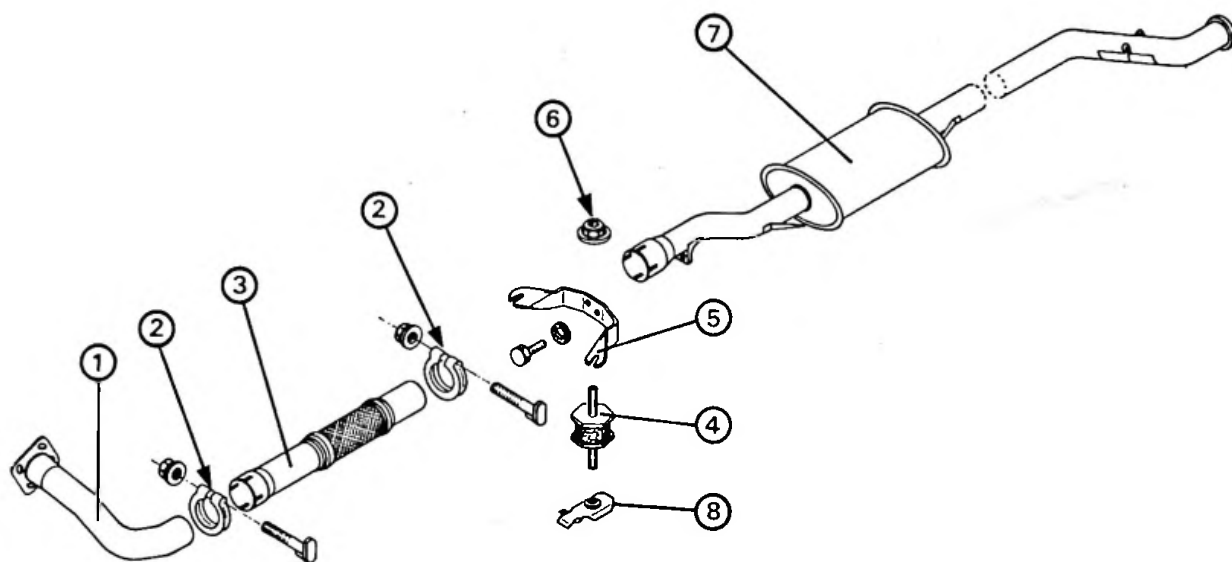
Échappement avec tube flexible

Le 28 Février 1986

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530**

Depuis **Octobre 1985 (Numéro d'Organisation P.R. 3264)**, les véhicules CX à motorisation 2,5 I. TURBO DIESEL reçoivent un **échappement avec tube flexible**, en remplacement de la rotule.

De ce fait, la partie de l'échappement située entre le tube avant (1) et le pot de détente (7) est modifiée.



L.18-18

Cette nouvelle disposition entraîne le montage d'un nouveau turbo-compresseur qui diffère du précédent par sa liaison avec le moteur : nouvelle patte de fixation.

NOTA : Le système de suspension constitué des pièces reprées (4), (5), (6) et (8) devient commun aux véhicules suivants :

- 2,5 I. I.E. aspiration naturelle,
- 2,5 I. DIESEL aspiration naturelle.

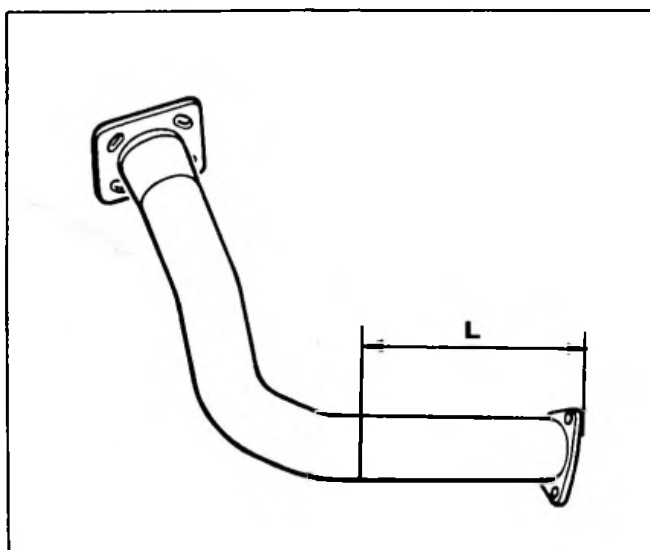
PIECES DE RECHANGE

	DESIGNATION	NUMEROS P.R.
①	Tube avant	95 596 750
②	Colliers "AWAB" (Coef. 2)	95 495 617
③	Tube flexible	95 598 991
④	Silentblocs (Coef. 2)	95 613 672
⑤	Support avant	95 613 696
⑥	Ecrous à rondelle sertie (coef. 2)	79 03 033 012
⑦	Pot de détente BERLINE	95 596 745
	Pot de détente BREAK et LIMOUSINE	95 596 746
⑧	Ecrous (Coef. 2)	26 158 989
-	Turbo-compresseur	95 631 020
-	Patte de fixation du turbo-compresseur sur le moteur	95 597 786

REPARATION

Il est possible d'adapter cette nouvelle disposition sur les véhicules sortis antérieurement, à condition de :

1°) Modifier le tube avant : couper le tube d'une cote $L = 195$ mm.



2°) Monter l'ensemble des pièces nouvelles repérées de (2) à (8).



CITROËN
SERVICES A LA CLIENTÈLE
TECHNIQUE APRÈS - VENTE

NOTE TECHNIQUE

CX

1

APPLICATION :
TOUS PAYS

CONCERNE :
CX 25 ESSENCE et DIESEL

N° 39

DIFFUSION :
TOUS PAYS

Moteurs : évolution

Le 11 juillet 1986

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530

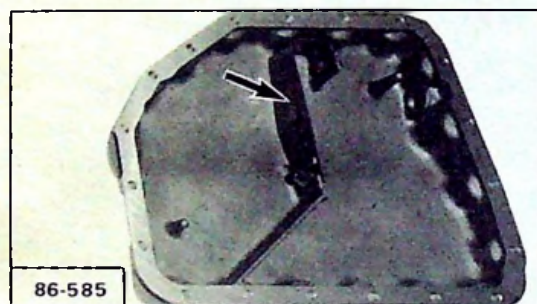
Depuis **Mai 1986**, les moteurs des véhicules CX 25 ESSENCE et DIESEL, sont équipés d'un **nouveau couvercle de carter inférieur** :

MOTEURS ESSENCE

– Couvercle de carter **avec cloison** (→) fixée sur les nervures internes.

MOTEURS DIESEL

- Couvercle de carter **sans cloison**.
- Crépine d'huile nouvelle (orifice d'aspiration déplacé).



86-585

VÉHICULE	TYPE MOTEUR	NUMÉRO DE DÉPART
25 DIESEL	M 25/660	1GJ05014404
25 DIESEL TURBO	M 25/648	1GJ01040025
25 I.E. ATMO	M 25/659	1GJ04019878
25 I.E. TURBO	M 25/662	1GJ07008292
25 I.E. ATMO SUEDE ... et SUISSE	M 25/663	1GJ08004341

Cette évolution permet d'augmenter les capacités d'huile moteur de 0,2 litre. :

- Après démontage : 6 litres.
- Après vidange et échange cartouche : 5,5 litres.
- Après vidange : 4,8 litres.

PIÈCES DE RECHANGE :

DÉSIGNATION DES PIÈCES NOUVELLES	N° P.R.
Moteurs ESSENCE et DIESEL :	
– Couvercle de carter inférieur (avec cloison et fixations démontées)	95 631 693
Moteurs DIESEL :	
– Crépine d'huile	95 630 984

RÉPARATION :

● Remplacement du couvercle de carter inférieur :

À épuisement du stock, le Département des Pièces de Rechange ne fournira plus que le **nouveau couvercle de carter inférieur** (avec cloison et fixations démontées).

- Moteurs ESSENCE* : monter la cloison,
- Moteurs DIESEL* : ne pas monter la cloison.

● Remplacement de la crépine d'huile (moteurs DIESEL) :

La nouvelle crépine peut remplacer l'ancienne, il est alors nécessaire de monter le nouveau couvercle de carter inférieur.



CITROËN
SERVICES A LA CLIENTÈLE
TECHNIQUE APRÈS - VENTE

INFO'RAPID

CX

1

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

CX 25 "CLIMAT"

Courroies pompe à eau

N° 42

Le 31 Octobre 1986

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530

« COPIE A MESSIEURS LES AGENTS »
(SECONDE DIFFUSION AU RESEAU PRIMAIRE)

INCIDENT : Rupture de courroies de pompe à eau.

DIAGNOSTIC: Mauvaise tension.

REMEDE : Il est **impératif** d'appliquer le mode opératoire suivant :

- Poser deux courroies neuves N° P.R. **95 493 868** (1 jeu). *Ne pas dissocier le jeu fourni.*
- La tension ne doit être lue qu'après 2 tours de la poulie d'arbre à cames :
 - Tension de pose : 400 à 450 N par brin.
 - Après 10 minutes de fonctionnement au ralenti, climatiseur à l'arrêt, retendre les courroies **entre 400 et 450 N** par brin.
- Les valeurs de tensions indiquées sont à contrôler à l'aide de l'appareil OUT 104 084 T décrit dans la Note Outillage N° 86 - 01.

RAPPEL : Pour des courroies rodées la **tension de service** est de **250 à 300 N** par brin.
Les gorges des poulies doivent être exemptes de tout dépôt.



CITROËN
SERVICES A LA CLIENTÈLE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

INFO'RAPID

CX

1

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

CX 2,5 l. DIESEL
Distribution par pignons

Recyclage des vapeurs d'huile

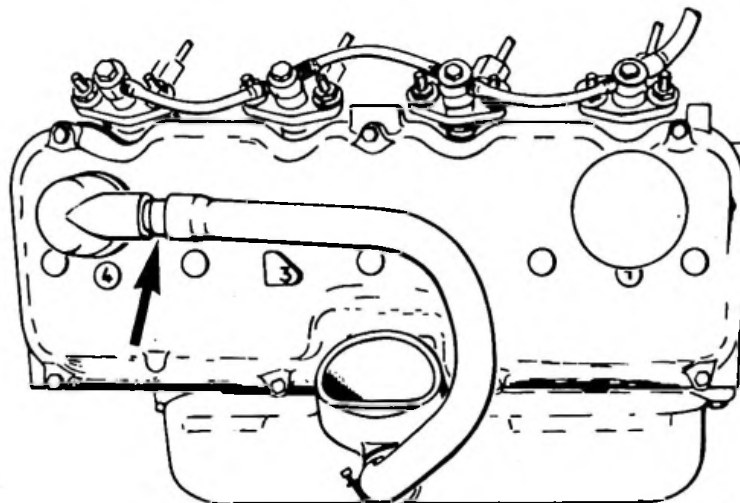
N° 43

Le 28 Novembre 1986

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530

« COPIE A MESSIEURS LES AGENTS »
(SECONDE DIFFUSION AU RESEAU PRIMAIRE)

Sur un véhicule équipé d'un moteur à distribution par pignons, après échange du moteur par un moteur neuf ou échange standard, il est nécessaire de monter en (→) un raccord N° P.R. 5 470 962 préalablement percé à Ø 6 mm.



L. 22-13

Cette modification concerne également les C 25 à distribution par pignons.

REMARQUE :

Avant mise en route du moteur, s'assurer que :

- le niveau d'huile moteur ne dépasse pas le maxi,
- le filtre à air n'est pas colmaté (les C 25 possèdent un indicateur de colmatage).



CITROËN
SERVICES A LA CLIENTÈLE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

NOTE TECHNIQUE

CX

1

APPLICATION :
TOUS PAYS

CONCERNE :
VEHICULES CX 20 RE ET 22 TRS

N° 44

DIFFUSION :
TOUS PAYS

Carburateurs

Le 28 Novembre 1986

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530

I – VEHICULES CX 20 (AM 87) :

Les carburateurs WEBER des véhicules CX 20, Année-Modèle 1987, présentent des tolérances de réglage indiquées par le tableau ci-dessous.

Ces tolérances sont à porter sur la Note Technique CX ① N° 12, page 3.

CARBURATEUR WEBER, double corps, type 34 DMTR 120/100 W 149-50, en version de base comme en version climatisée.

DÉSIGNATION	VALEURS	
	1 ^{er} corps	2 ^e corps
Buse	24	26
Gicleur principal	110 ± 5	125 ± 5
Ajutage d'automatisme	180 ± 20	240 ± 20
Tube d'émulsion	F 45	F 25
Gicleur de ralenti	52 ± 5	50 ± 5
Calibre d'air de ralenti	155 ± 20	70 ± 20
Pointeau	1,75 mm à bille	
Niveau de cuve	7 ± 0,25 mm	
Gicleur d'essence enrichisseur		115
Gicleur d'air enrichisseur		115
Dispositif de départ à froid :		
– ouverture positive sous starter	1,15 à 1,25 mm	
– entrebâillement du volet sous 400 mm Hg	4 ± 0,5 mm	

II – VEHICULES CX 22 TRS :

Les carburateurs WEBER, équipant les véhicules CX 22 TRS, depuis Novembre 1985, présentent également des tolérances de réglage, comme indiqué ci-dessous :

CARBURATEUR WEBER, double corps, type 34 DMTR 110/100 W 145-50, en version de base comme en version climatisée.

DÉSIGNATION	VALEURS	
	1 ^{er} corps	2 ^e corps
Buse	24	26
Gicleur principal	115 ± 5	117 ± 5
Ajutage d'automatisme	240 ± 20	130 ± 20
Tube d'émulsion	F 63	F 25
Gicleur de ralenti	50 ± 5	50 ± 5
Calibre d'air de ralenti	170 ± 20	70 ± 20
Pointeau	1,75 mm à bille	
Niveau de cuve	7 ± 0,25 mm	
Gicleur d'essence enrichisseur		130
Gicleur d'air enrichisseur		115
Dispositif de départ à froid :		
– ouverture positive sous starter	1,15 à 1,25 mm	
– entrebâillement du volet sous 400 mm Hg	4,25 ± 0,5 mm	

IMPORTANT

Tout gicleur est gravé selon sa valeur réelle :

Ex : gicleur = 110 ± 5, ce gicleur peut être gravé de 105 à 115.



CITROËN
SERVICES A LA CLIENTÈLE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

NOTE TECHNIQUE

CX

1

APPLICATION :
TOUS PAYS

CONCERNÉ :
VEHICULES CX 25 IE TOUS TYPES

N° 45

DIFFUSION :
TOUS PAYS

Circuits {
Air
Essence
Allumage

Le 22 Décembre 1986

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DES NOTES N° MAN 008530**

Les tableaux ci-après indiquent, pour l'ensemble des véhicules **CX 25 «Injection Electronique»**, les pièces constitutives (Repère et Numéro Pièces de Rechange) des fonctions

INJECTION et ALLUMAGE

- Les pièces constitutives du **circuit d'air** sont regroupées, **Page 2**.
- Les composants du **circuit d'essence** et de commande sont indiqués **Page 3**.
- Les organes constitutifs de la **fonction allumage** font l'objet de la **Page 4**.

VÉHICULES ▲	2,5 I. I.E. ATMO Sauf dépollution (AM84 →)	2,5 I. I.E. ATMO SUIS. (2/84 → AM86) SUEDE (2/84 →)	2,5 I. I.E. ATMO ALLEMA., AUTRI., PAYS.BAS, SUIS. (AM87 →)	2,5 I. I.E. TURBO (9/84 → AM86) (ALLEMA. → 12/86)	2,5 I. I.E. TURBO 2 Sauf dépollution (AM87 →)	2,5 I. I.E. TURBO 2 ALLEMA., AUTRI., PAYS.BAS, SUEDE, SUISSE. (10/86 →)
	ÉLÉMENTS ▼	Référence N° P.R.	Référence N° P.R.	Référence N° P.R.	Référence N° P.R.	Référence N° P.R.
Débitmètre	0 280 202 021 pastille bleue	0 280 202 073 pastille verte	0 280 202 100 pastille grise	0.280 202 061 pastille marron	0 280 202 099 pastille orange	0 280 202 101 pastille jaune
	BOSCH N° PR 95 496 375	N° PR 95 598 944	N° PR 95 635 040	N° PR 95 605 079	N° PR 95 635 036	N° PR 95 635 043
Contacteur axe de papillon	0 280 120 301	0 280 120 301	0 280 120 301	0 280 120 313	0 280 120 312	0 280 120 318
BOSCH	N° PR 95 567 200	N° PR 95 567 200	N° PR 95 567 200	N° PR 95 605 084	N° PR 95 635 037	N° PR 95 635 045
Commande d'air additionnel	0 280 140 172	0 280 140 172	0 280 140 172	0 280 140 178	0 280 140 178	0 280 140 178
BOSCH	N° PR 95 496 620	N° PR 95 496 620	N° PR 95 496 620	N° PR 95 605 083	N° PR 95 605 083	N° PR 95 605 083
Électrovanne de ralenti accéléré	0 280 141 011	0 280 141 011	0 280 141 011	0 280 141 011	0 280 141 011	0 280 141 011
BOSCH	N° PR 95 495 087	N° PR 95 495 087	N° PR 95 495 087	N° PR 95 495 087	N° PR 95 495 087	N° PR 95 495 087

I - CIRCUIT D'AIR

VÉHICULES ▲	2,5 I. I.E. ATMO Sauf dépollution (AM84 →)	2,5 I. I.E. ATMO SUIS. (2/84 → AM86) SUEDE (2/84 →)	2,5 I. I.E. ATMO ALLEMA., AUTRI., PAYS.BAS, SUIS. (AM87 →)	2,5 I. I.E. TURBO (9/84 → AM86) (ALLEMA. → 12/86)	2,5 I. I.E. TURBO 2 Sauf dépollution (AM87 →)	2,5 I. I.E. TURBO 2 ALLEMA., AUTRI., PAYS.BAS, SUEDE, SUISSE. (10/86 →)
	ÉLÉMENTS ▼	Référence N° P.R.	Référence N° P.R.	Référence N° P.R.	Référence N° P.R.	Référence N° P.R.
Pompe à essence BOSCH	0 580 464 008 N° PR 5 471 660	0 580 464 008 N° PR 5 471 660	0 580 464 008 N° PR 5 471 660	0 580 464 008 N° PR 5 471 660	0 580 464 008 N° PR 5 471 660	0 580 464 044 N° PR 91 538 807
Filtre à essence BOSCH	0 450 905 002 N° PR 95 470 530	0 450 905 002 N° PR 95 470 530	0 450 905 002 N° PR 95 470 530	0 450 905 002 N° PR 95 470 530	0 450 905 002 N° PR 95 470 530	0 450 905 021 N° PR 95 636 790
Régulateur de pression d'essence BOSCH	0 280 160 216	0 280 160 216	0 280 160 216	0 280 160 216	0 280 160 216	0 280 160 213
Thermocontact tem- porisé (Cde l'injecteur de départ à froid)	N° PR 95 603 476	N° PR 95 603 476	N° PR 95 603 476	N° PR 95 603 476	N° PR 95 603 476	N° PR 95 636 811
Injecteurs BOSCH	0 280 150 254 N° PR 95 496 452	0 280 150 254 N° PR 95 496 452	0 280 150 254 N° PR 95 496 452	0 280 150 200 N° PR 91 514 551	0 280 150 802 N° PR 91 536 342	0 280 150 804 N° PR 95 635 563
Résistances additionnelles BOSCH					0 280 159 001	0 280 159 001
Calculateur injection BOSCH	0 280 000 300 Étiquette orange N° PR 95 496 378	0 280 000 300 Étiquette orange N° PR 95 496 621	0 280 000 353 Étiquette jaune N° PR 95 635 039	0 280 000 224 Étiquette marron N° PR 95 605 082	0 280 000 352 Étiquette verte N° PR 95 635 034	0 280 000 354 Étiquette bleue N° PR 95 635 041
Relais d'injection BOSCH	0 280 230 009 N° PR 95 496 621	0 280 230 009 N° PR 95 496 621	0 280 230 009 N° PR 95 496 621	0 280 230 009 N° PR 95 496 621	0 280 230 009 N° PR 95 496 621	0 280 230 009 N° PR 95 496 621
Sonde LAMBDA BOSCH			0 280 003 044 N° PR 95 638 617			0 280 003 044 N° PR 95 638 617
Sonde de température d'eau BOSCH	0 280 130 026	0 280 130 026	0 280 130 026	0 280 130 026	0 280 130 026	0 280 130 026
Injecteur de départ à froid BOSCH	N° PR 91 514 549	N° PR 91 514 549	N° PR 91 514 549	N° PR 91 514 549	N° PR 91 514 549	N° PR 91 514 549

II - CIRCUIT D'ESSENCE ET COMMANDE

VÉHICULES		2.5 I. I.E. ATMO Sauf dépollution (AM84 →)	2.5 I. I.E. ATMO SUIS. (2/84 → AM86) SUEDE (2/84 →)	2.5 I. I.E. ATMO ALLEMA., AUTRI., PAYS.BAS, SUIS. (AM87 →)	2.5 I. I.E. TURBO (9/84 → AM86) (ALLEMA. → 12/86)	2.5 I. I.E. TURBO 2 Sauf dépollution (AM87 →)	2.5 I. I.E. TURBO 2 ALLEMA., AUTRI., PAYS.BAS, SUEDE, SUISSE. (10/86 →)
ÉLÉMENTS		Référence N° P.R.	Référence N° P.R.	Référence N° P.R.	Référence N° P.R.	Référence N° P.R.	Référence N° P.R.
Capteur(s) A.E.I. E.A.	Capteur de pression	20 165 653 N° PR 95 496 547	20 165 653 N° PR 95 496 547	20 165 653 N° PR 95 496 547	20 165 653 N° PR 95 496 547	20 165 653 N° PR 95 496 547	20 165 653 N° PR 95 496 547
		DUCELLIER 527 005 A N° PR 95 494 011	DUCELLIER 527 009 A N° PR 95 599 448	DUCELLIER 527 005 A N° PR 95 494 011	GM 16 038 177 N° PR 95 605 247	GM 16 038 177 N° PR 95 605 247	GM 16 038 177 N° PR 95 605 247
CALCULATEUR A.E.I. - F.M.P.	(→ AM.85) : monté dans boîte à gants 2 capteurs AEI	Repères LA8-LD4 20 165 646 N° PR 95 496 376	Repères LA5-EDO01 20 165 864 Lettre(A) N° PR 95 607 014	Repères LA11-LD6 20 165 866 Lettre(B) N° PR 95 605 126	Repères LA11-LD6 20 165 951 Lettre(C) N° PR 95 610 306		
	AM.86 : monté sur le passage de roue AV. G. 2 capteurs AEI	Repères LA8-LD4 20 165 970 Lettre(D) N° 95 610 304	Repères LA5-EDO01 20 165 971 Lettre(E) N° PR 95 630 825	Repères LA11-LD6 20 165 951 Lettre(C) N° PR 95 610 306			
Capteur de cliquetis MELCO	(→ AM85)	Repères LA8-LD4 85 102 Lettre(F) N° PR 95 634 022		Repères ECO04-EDO05 85 099 Lettre(G) N° PR 95 634 023		Repères ECO02-EDO03 85 095 Lettre(H) N° PR 95 634 020	Repères ECO03-EDO04 85 097 Lettre(J) N° PR 95 634 021
	(AM86 →)						
Boîtier détecteur de cliquetis (→ 6/85) MELCO							
Bobine AEI - A.C.		3 474 220 N° PR 95 495 587	3 474 220 N° PR 95 495 587	3 474 220 N° PR 95 495 587	2 474 220 N° PR 95 495 587	3 474 220 N° PR 95 495 587	3 474 220 N° PR 95 495 587
Bougies		L 82 Y	L 82 Y	L 82 Y	L 82	L 82	L 82
EYQUEM		755 SX N° PR 95 598 466	755 SX N° PR 95 598 466	755 SX N° PR 95 598 466	755 X N° PR 95 605 398	755 X N° PR 95 605 398	755 X N° PR 95 605 398

III - CIRCUIT D'ALLUMAGE



CITROEN
SERVICES A LA CLIENTELE
TECHNIQUE APRES-VENTE

INFO'RAPID

CX

1

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

CX 25 I.E. TURBO
TOUS TYPES

Valve de décharge

N° 46

Le 23 Février 1987

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS :

RECUEIL DE NOTES MAN N° 008530

INCIDENT

: Coupures d'injection en pleine charge.

CAUSE

: Pression de turbo trop élevée due au mauvais fonctionnement de la valve de décharge.
(dépôts de calamine sur la queue de la soupape).

REMEDE

: Remise en état de la valve :

- Déposer la valve du véhicule.
- Repérer la position des pièces(2)(7)(9)(10) par rapport au corps avant démontage.
- Déposer les 6 écrous (1) de la cloche (2) (Attention au ressort).
 - . La cloche (2), le ressort (4) et sa coupelle (3).
 - . L'écrou (5) en immobilisant la tête de soupape (9) à l'aide d'une clé Allen de 10 ou d'un tournevis (à l'étai).
 - . La coupelle (6) du ressort.
 - . La membrane et ses cloches de maintien (7) (contrôler l'état de la membrane, si celle-ci est détériorée changer la valve).
 - . L'entretoise (8).
- Remettre en place l'écrou (5) pour protéger le filetage de la soupape (9).
- Déposer la soupape (9) et son siège (10) en frappant sur l'écrou (5) avec une massette plastique.

OPERATION DE NETTOYAGE à effectuer avec précaution:

- Nettoyage rapide de la queue de soupape avec du papier abrasif 600 pour faire apparaître la zone calaminée.
- Monter la soupape dans le mandrin d'une perceuse et retirer avec précaution la calamine à l'aide d'une pierre "India" "Médium" finir avec du papier 600 huilé (régime de rotation ≈ 500 tr/mn).
- Nettoyage du guide (11) avec de la pâte à polir (400), utiliser un polissoir en chiffon (voir schéma).
- Décalaminer et nettoyer le reste des pièces (ne pas utiliser de solvant pour la membrane).
- Vérifier la portée de la soupape (9) sur le siège (10), effectuer un léger rodage, si nécessaire.
- Nettoyer et souffler toutes les pièces.

Au remontage respecter le repérage des pièces effectué avant démontage :

- Remontage de la soupape (9).
- Remontage du siège (10) à l'aide d'une massette plastique.
- Mise en place de l'entretoise (8), de la membrane (7) avec ses cloches, la coupelle (6). Serrer l'écrou (5) (2 m.daN).
- Poser le ressort (4) et sa coupelle (3).
- Monter la cloche (2) en positionnant la coupelle (3) sur la vis (12). Serrer les 6 écrous (1) (0,5 m.daN).

La vis (12) ne doit pas être déplombée.

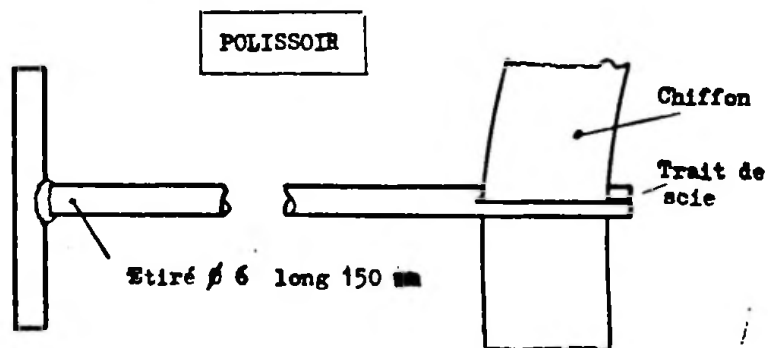
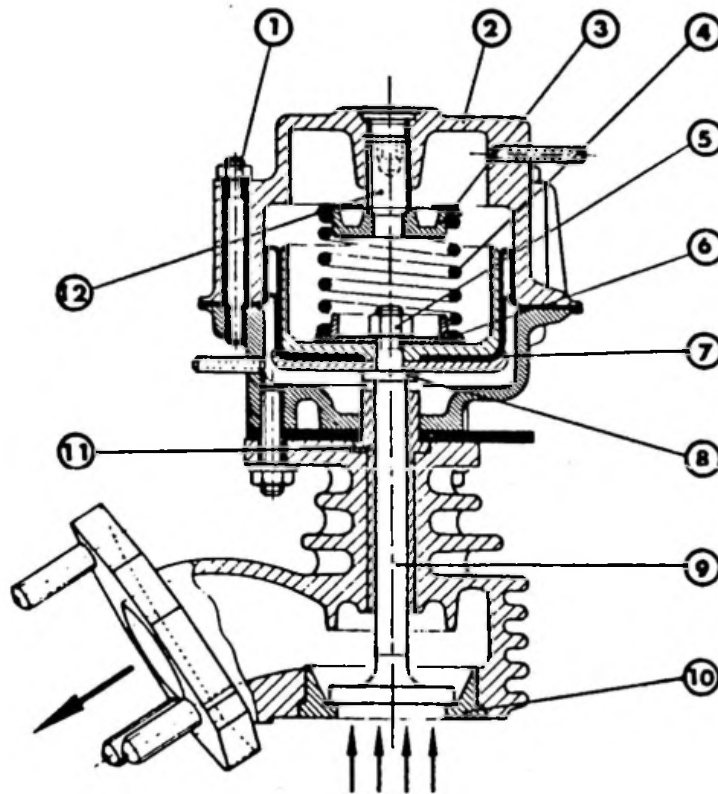
T.S.V.P.

CONTROLE :

VALVE	STATIQUE		DYNAMIQUE (en roulant)	
	Pression	Déplacement de la soupape	Régime moteur	Pression
GTi Turbo 95 603 291	0,9 bar	8 mm environ	5 000 tr/mn pleine charge	0,47 bar
GTi Turbo 2 95 633 378	1 bar	8 mm environ	5 000 tr/mn pleine charge	0,44 bar

Joint s nécessaires :

Joint s entre valve et tubulure 95 602 473 et 95 604 321
 Joint entre valve et tube d'échappement 95 604 325
 Joint entre tube échappement et rotule 95 604 327



TEMPS DE FACTURATION :

- Dépose et Pose de la valve (16 920 210) : 1 H. 30
 - Remise en état de la valve (16 920 350) : 1 H. 30
 - Remplacement d'une valve (16 920 910) : 1 H. 50



CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE
DIVISION APRÈS - VENTE
TECHNIQUE APRÈS - VENTE

NOTE TECHNIQUE

CX

1

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

**CX 2500 DIESEL
ASPIRATION NATURELLE****N° 48**

DIFFUSION :

TOUS PAYS**POMPE D'INJECTION
ROTO-DIESEL D.P.C.**

Le 30 Avril 1987

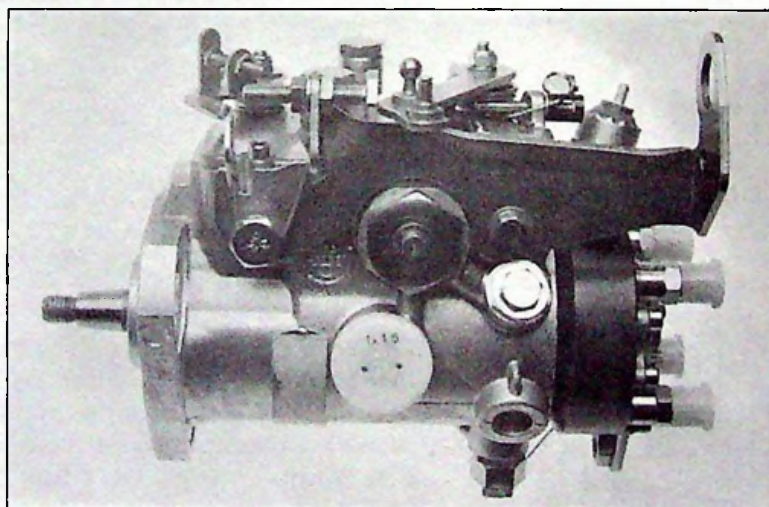
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530**

175

Depuis **Février 1987**, les moteurs des CX 2500 DIESEL aspiration naturelle sont équipés d'une pompe d'injection **ROTO-DIESEL DPC** en remplacement de la pompe DPA.

Cette pompe D.P.C. présente un nouveau système de calage : le couvercle de carter est équipé d'un puits, obturé par bouchon amovible, permettant la détermination du point d'injection.

La dépose du bouchon de visite nécessaire jusqu'à présent au calage de la pompe est rendue impossible par la pose, par le Fournisseur, d'une capsule plastique de couleur blanche.

N° de départ moteur : 1 GJ 05 019 725

87-168

- Les injecteurs ne sont pas modifiés : ils restent identiques à ceux équipant les moteurs pourvus d'une pompe D.P.A. : Réf. R.D.N.O.S.D.C. 6577 B.
- Les tubes d'injection sont ceux du moteur TURBOCOMPRESSE.
- Les tubes de retour et raccord sont ceux du moteur TURBOCOMPRESSE : Le moteur atmosphérique n'étant pas équipé d'un correcteur de débit, la 4^e branche du raccord est obturée par un bouchon.
- Le tube d'alimentation est nouveau : diamètre et longueur.
- Les commandes de ralenti et ralenti accéléré ne sont pas modifiées.
- L'étiquette précisant le coefficient d'absorption des fumées est nouvelle.

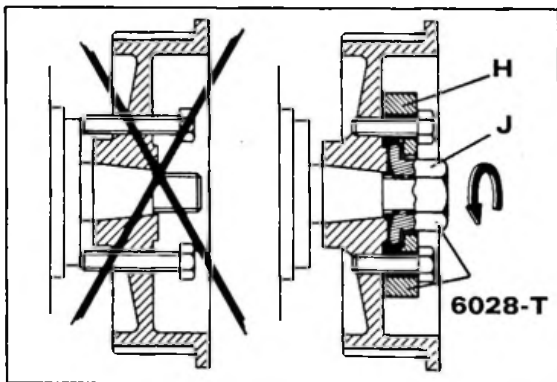
CARACTERISTIQUES DE LA POMPE D'INJECTION :

- Numérotation des cylindres : N° 1 côté volant moteur.
- Sens de rotation : à droite, vu côté distribution.
- Ordre d'injection : 1. 3. 4. 2.
- Pompe à injection : ROTO-DIESEL D.P.C.
Type MA 260 - Réf. 8443 A 111 A.
- Entraînement : Par courroie crantée dont la valeur de tension est donnée automatiquement par le ressort du galet.
- Calage statique : Par repère sur bloc et volant moteur ou **4,71 mm avant le P.M.H.**

PIECES DE RECHANGE :

DESIGNATION DES PIECES NOUVELLES	N° P.R.
● Pompe d'injection D.P.C. MA 260	95 635 677
● Bouchon d'obturation du puits de calage	94 01 933 040
● Joint du bouchon	94 01 933 050
● Tubes d'injection	95 636 948
● Canalisation d'alimentation carburant	79 05 026 813

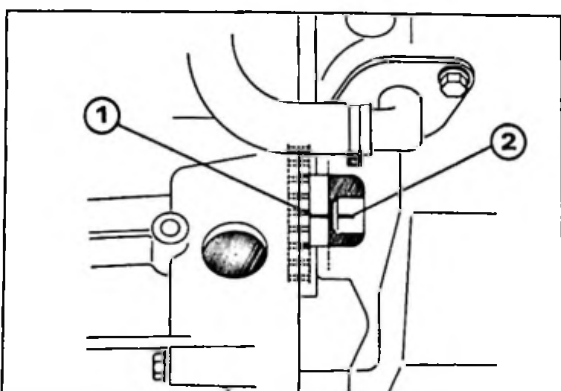
Les pièces nécessaires à la réparation de l'ancienne disposition restent disponibles au Département des Pièces de Rechange.

REPARATION :**I. DEPOSE ET POSE DE LA POMPE D'INJECTION :****A) Dépose :**

La gamme de dépose n'est pas modifiée.

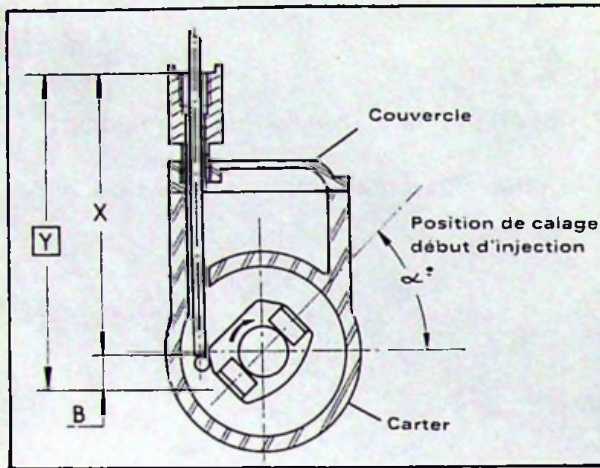
IMPERATIF : pour éviter la destruction interne de la pompe lors de la dépose du pignon d'entraînement, utiliser obligatoirement l'extracteur repéré **H** et son écrou **J** du coffret : **OUT 206 028 T**.

L 14-44

B) Pose :**Calage du moteur :**

Le point d'injection du moteur est obtenu (cylindre N° 1) lorsque :

- a) Les soupapes sont en bascule sur le cylindre N° 4, ou en bascule sur le cylindre N° 1, suivi d'un tour moteur.
- b) Le repère (1) sur volant se trouve en vis-à-vis du repère fixe (2) sur carter (plot cylindrique).

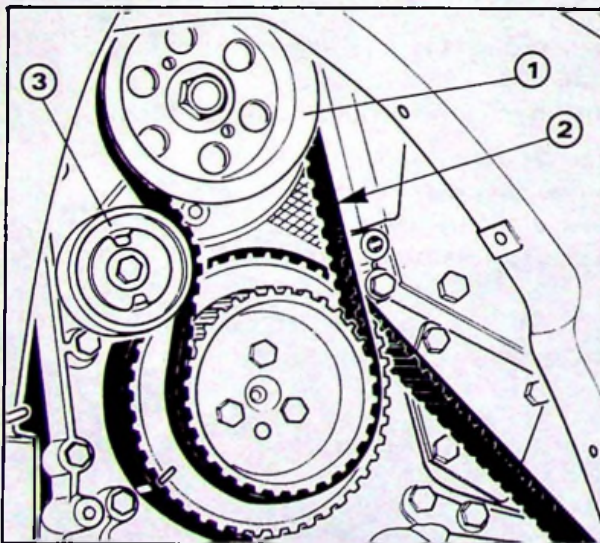
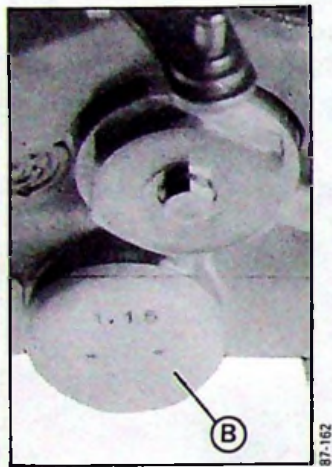
**a) Principe :**

Le point de calage n'est plus indiqué par la position relative d'un circlip intérieur, par rapport à un "Vé" gravé sur le rotor.

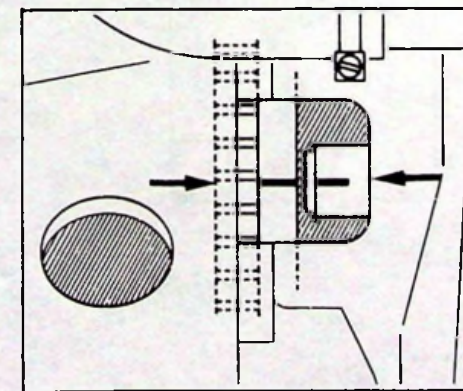
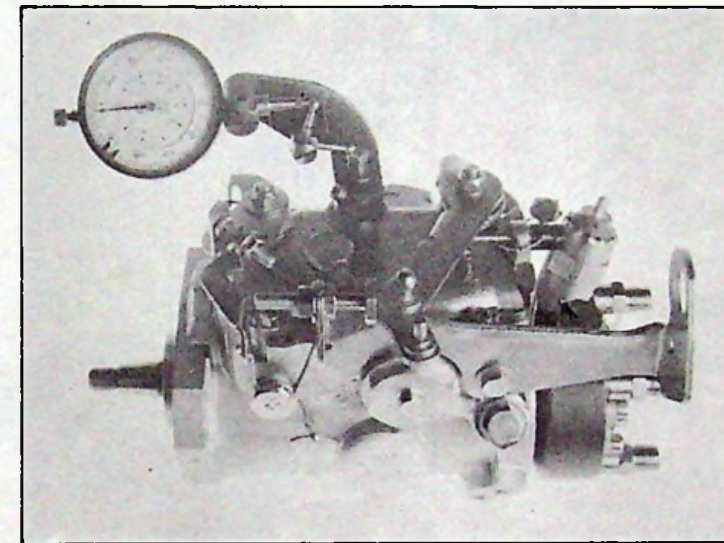
Sur chaque rotor est positionné un pion cylindrique dont la position est déterminée exactement par le Fournisseur : cote de référence **Y**

La position de calage du début d'injection/pompe, variable d'une application à une autre et sur chaque pompe (tolérances de fabrication), est donnée par la cote **B**, gravée sur la pastille plastique fixée sur le bouchon de visite (utile à l'ancienne méthode de calage).

La cote **X** est donnée automatiquement par la pigne de l'ensemble outillage **4093 T**, nécessaire au calage, dont la cote de longueur est très précise.

**b) Mode opératoire :**

- Moteur positionné aux repères sur bloc et volant.
- Mettre la pompe en place sur le moteur, la positionner au centre des boutonnières.
- Serrer les écrous de fixation à la main.
- Monter la roue d'entraînement (1) et serrer l'écrou.



- Déposer la vis-bouchon du couvercle de la pompe.
- Mettre la pigne en place, fixer le support du comparateur.
- Equiper le comparateur de la touche plate fournie.
- Fixer le comparateur sur son support.
- Mettre la touche du renvoi en appui sur la pigne et régler le comparateur à zéro (**s'assurer que la pigne n'est pas en appui sur le pion de calage du rotor**).
- Manœuvrer l'arbre de pompe pour rechercher le point d'injection :
Levée de la pigne = cote **B**, en mm, gravée sur la capsule plastique.
- Monter la courroie crantée (2) et le galet-tendeur (3).
Tourner la pompe dans le sens de rotation, de façon à dépasser légèrement la valeur de la cote **B**.
- Ramener la pompe dans le sens inverse du sens de rotation, jusqu'à obtenir très précisément la cote **B**.
- Serrer les vis et écrous de fixation au couple.

c) Contrôle du calage :

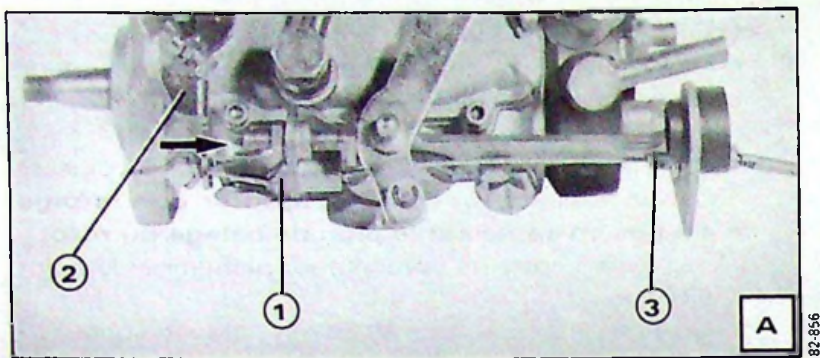
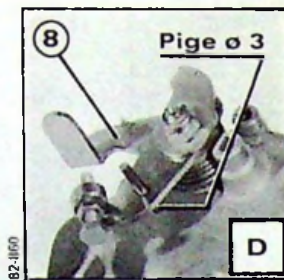
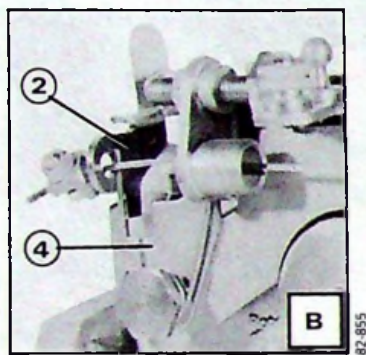
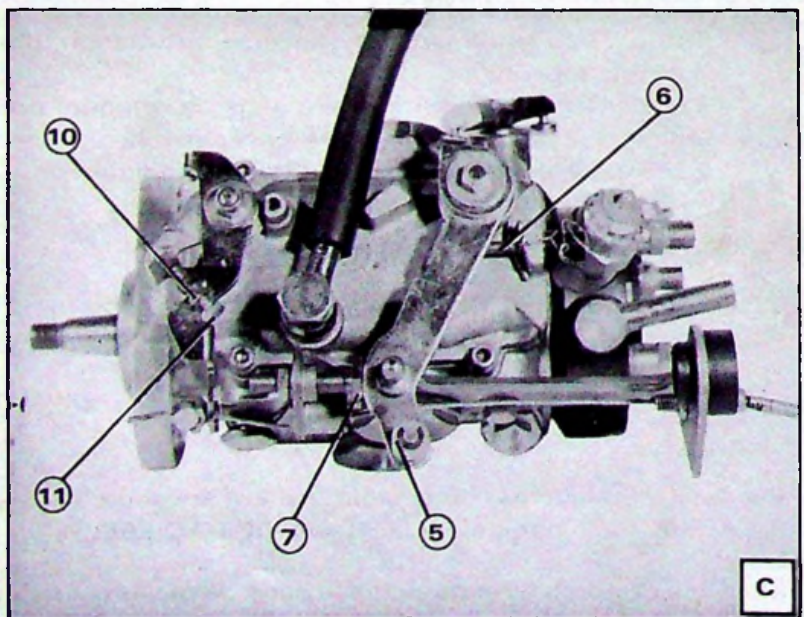
- Tourner le vilebrequin, sens inverse de rotation, d'un quart de tour.
- Tourner le vilebrequin, dans le sens de rotation, pour amener les repères $\rightarrow \leftarrow$ en vis-à-vis.
 - Les aiguilles du comparateur doivent indiquer : la cote **B ± 0,04 mm**
- Si cette condition n'est pas obtenue, revoir le calage.
- Déposer l'outillage de calage.
- Poser le bouchon, muni de son joint.

REMARQUE : La pastille d'indication de la cote de calage est de couleur blanche en série, elle est de couleur bleue après intervention sur la pompe par le Réseau ROTO DIESEL.

PRECAUTIONS : Attention à l'introduction possible de corps étranger dans le puits de mesure, lors du calage de la pompe.

La précision du calage est donnée par celle de la longueur de la pigne de mesure (95,5 mm, à titre indicatif) qui ne doit, en aucun cas, être déformée.

RÉGLAGE DE LA COMMANDE DE RALENTI ACCÉLÉRÉ

DÉBIT RÉSIDUEL
MISE EN PLACE
DE LA PIGE Ø 3CÂBLE DE COMMANDE
DE RALENTI ACCÉLÉRÉRÉGLAGE DU
DÉBIT RÉSIDUELREGLAGE DE LA COMMANDE D'ACCÉLÉRATEUR
ET DU RALENTI

MOTEUR FROID

Réglage de la commande de ralenti accéléré (Figure A) :

Vérifier que le câble de commande (1) est tendu et le levier (2) est en position «MAXI» (en le poussant suivant \rightarrow).

Sinon pousser le levier (2) à fond suivant \rightarrow , tendre le câble (1) en agissant sur l'écrou et le contre-écrou de l'arrêt de gaine (3).

MOTEUR CHAUD

a) Vérifier que le câble de commande (1) est sans tension et que le levier (2) est en butée dans l'étrier (4) (Figure B).

Sinon, vérifier le fonctionnement de la sonde thermostatique (sur culasse) de commande de ralenti accéléré : le câble étant débranché, entre "moteur froid" et "moteur chaud", il doit exister un déplacement du câble (1) supérieur à 6 mm.

b) Régler la commande d'accélérateur (moteur arrêté) (Figure C) :

a) Appuyer à fond sur la pédale d'accélérateur, vérifier que le levier (5) est en butée sur la vis (6).

Sinon, déplacer l'épingle d'arrêt de gaine de commande d'accélérateur.

b) Vérifier que le levier (5) est en appui sur la butée (7) et que le câble est sans tension.

Sinon, régler la vis-butée de pédale d'accélérateur.

c) Réglage du débit résiduel (anti-calage) (Figures D et E) :

– Pousser le levier de stop (8) de façon à engager la pige Ø 3 dans l'orifice.

– Engager la cale spéciale entre le levier (5) et la vis (7).

NOTA : La cale spéciale peut être remplacée par une cale standard, épaisseur 1,5 mm.

– Débloquer le contre-écrou (9).

– Ajuster le régime à 800 ± 50 tr/mn, en tournant la cale spéciale ou la vis (7).

– Bloquer le contre-écrou (9).

– Retirer la pige Ø 3 mm.

– Retirer la cale spéciale ou la cale d'épaisseur 1,5 mm.

d) Réglage du ralenti (Figure C) :

– Débloquer le contre-écrou (10).

– Régler le ralenti à 800 ± 25 tr/mn, en agissant sur la vis de butée (11).

– Bloquer le contre-écrou (10).

– Tester la décélération du moteur : accélérer à ≈ 3000 tr/mn et lâcher le levier d'accélération.

Si la "plongée" persiste après retouche, tourner la vis-butée (7) du levier (5).

- dans le cas d'une "plongée" trop importante \rightarrow dévisser d'1/4 de tour,

- dans le cas d'une décélération trop lente \rightarrow visser d'1/4 de tour.

Dans chacun de ces deux cas, vérifier le régime de ralenti pour retouche éventuelle.



CITROEN

SERVICES A LA CLIENTELE
DIVISION APRES - VENTE
TECHNIQUE APRES - VENTE

NOTE TECHNIQUE

CX**1**

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

CX 20 RE - CX 22 TRS**Distribution - Allumage****N° 49**

DIFFUSION :

TOUS PAYS

Le 30 Avril 1987

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530**

158

Depuis **Novembre 1986**, en démarrage progressif, les moteurs J 6 RA 500 (CX 20 RE) et J 6 TA 500 (CX 22 TRS) sont modifiés comme suit :

DISTRIBUTION

Modification appliquée à partir des N° : 2 021, pour les moteurs J 6 RA 500,
et : 11 429, pour les moteurs J 6 TA 500.

- **Nouveaux culbuteurs bi-matière** : Le culbuteur est constitué d'un corps aluminium avec patin acier rapporté.



87-125

NOUVEAU CULBUTEUR (bi-matière)
(N° P.R. : **79 46 006 314**)



87-126

RAPPEL : ancien culbuteur (acier)

REPARATION :

Les nouveaux culbuteurs remplacent les anciens.

Jeu pratique aux soupapes (A FROID) inchangé :

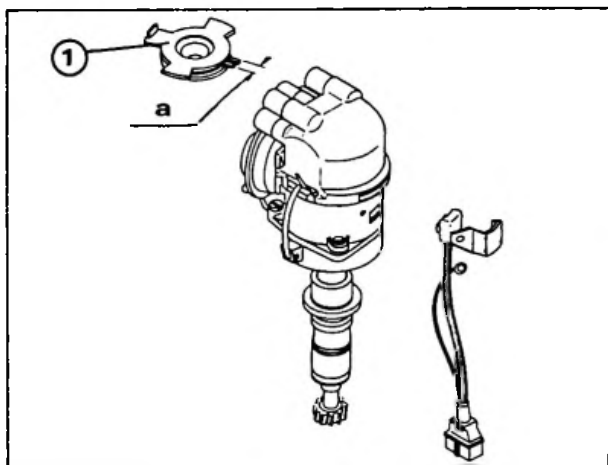
ADMISSION : 0,10 mm
ECHAPPEMENT : 0,25 mm

T.S.V.P.

ALLUMAGE

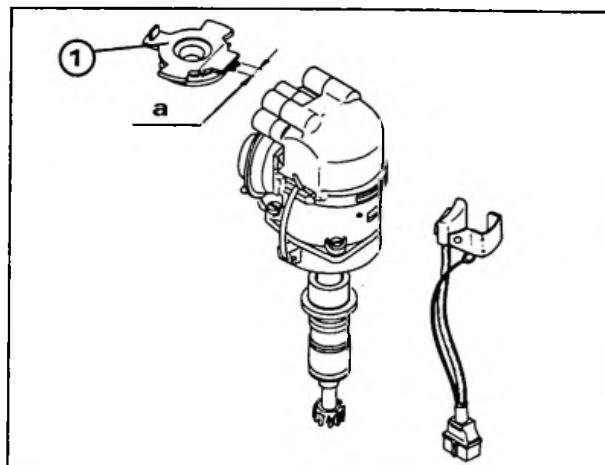
Modification appliquée à partir des N° : 1 995, pour les moteurs J 6 RA 500,
et 11 429, pour les moteurs J 6 TA 500.

- **Allumeur DUCELLIER avec générateur d'impulsions à nouvelles caractéristiques :**
- Résistance du générateur d'impulsion (1) : **190 Ω** au lieu de 1 100 Ω .
- Entraxe "a" des broches du connecteur sur générateur : **8 mm** au lieu de 11 mm.
- Faisceau équipé d'un connecteur avec "a" = **8 mm**.



L 21-50

NOUVEAU MONTAGE



L 21-50

RAPPEL : ancien montage

PIECES DE RECHANGE :

A épuisement des stocks, le nouvel allumeur et le nouveau générateur d'impulsions remplaceront les anciens :

DESIGNATION DES PIECES		N° P.R.
CX 20 RE	Allumeur	95 638 408
	Générateur d'impulsions	95 623 285
CX 22 TRS	Allumeur	95 638 411
	Générateur d'impulsions	95 619 088
Module (BOSCH) :		97 532 831

REPARATION :

Réglages : Le point de calage et les diverses courbes d'avance, centrifuge et à dépression, ne sont pas modifiées.

Echange d'un allumeur : Le nouvel allumeur remplace l'ancien.

Echange 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).

L'échange d'un allumeur complet, d'un générateur d'impulsions ou d'un module nécessite le contrôle du calage de l'allumeur.



CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE
DIVISION APRÈS - VENTE
TECHNIQUE APRÈS - VENTE

NOTE TECHNIQUE

CX

1

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

**CX TOUS TYPES
sauf CX 20 RE et 22 TRS**

N° 52

DIFFUSION :

TOUS PAYS

Moteur : nouveaux vilebrequins

Le 29 Mai 1987

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530

189

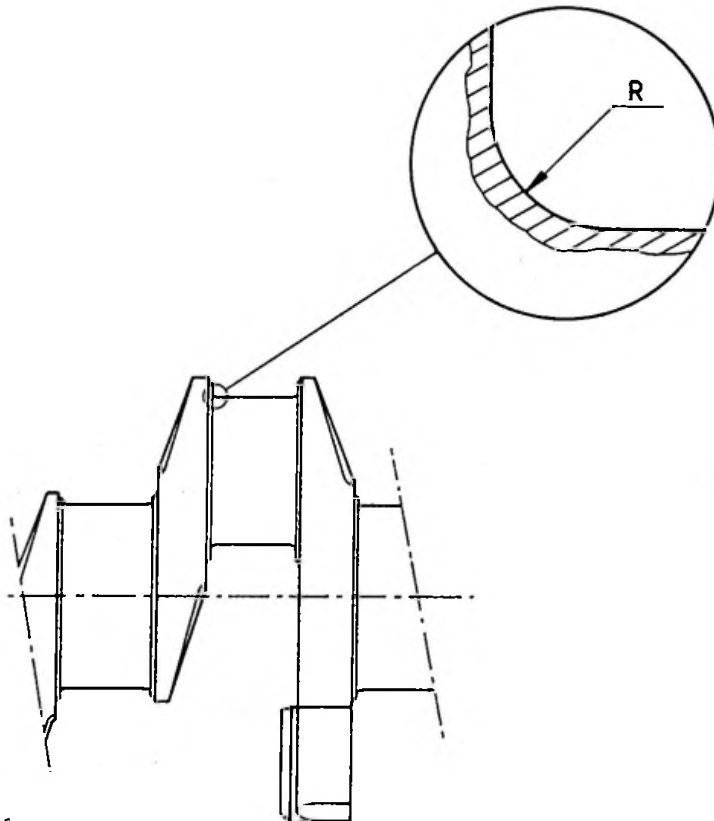
Depuis **Janvier 1987**, de nouveaux vilebrequins équipent les moteurs des véhicules suivants :

	TYPE MOTEUR	N° DE DEPART
ESSENCE :	2,5 l. I.E. ATMO	1 GJ 04 022 094 1 GJ 08 004 686 1 GJ 11 000 895
	2,5 l. I.E. TURBO	1 GJ 09 001 206 1 GJ 10 000 286
	DIESEL :	2,5 l. ATMO
2,5 l. TURBO		1 GJ 01 044 598

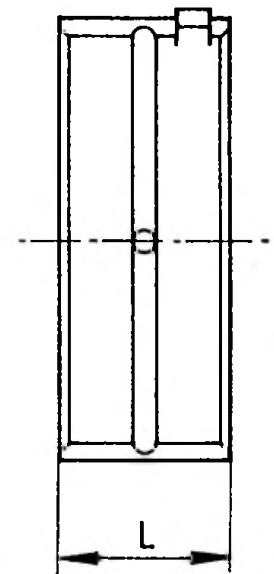
Le rayon **R** de raccordement des manetons passe de 3 mm à **3,8 mm**, ce qui entraîne la création de demi-coussinets de tête de bielle de largeur réduite :

L = 22,6 mm (était 24,4 mm)

Le positionnement des ergots des demi-coussinets est inchangé.



UT 12-5



UT 12-6

PIECES DE RECHANGE

VEHICULES	N° P.R.
ESSENCE : <ul style="list-style-type: none"> ● CX 25 I.E. ATMO (B.V.M.) ● CX I.E. TURBO ● CX 25 I.E. ATMO (B.V.A.) 	<p style="text-align: center;">95 619 045 (vilebrequin avec vis de fixation volant)</p> <p style="text-align: center;">95 637 315 (vilebrequin sans vis de fixation volant)</p>
DIESEL TOUS TYPES :	<p style="text-align: center;">95 619 049 (vilebrequin avec vis de fixation volant)</p>

VEHICULES	N° P.R. DU JEU DE 8 DEMI-COUSSINETS (LARGEUR = 22,6 mm)
ESSENCE TOUS TYPES	<p style="text-align: center;">95 618 676 à 95 618 681</p>
DIESEL – ATMO : – TURBO :	<p style="text-align: center;">95 618 682 à 95 618 687</p> <p style="text-align: center;">95 618 688 à 95 618 693</p>

A épuisement des stocks, le Département des Pièces de Rechange ne fournira plus que des vilebrequins à rayon de raccordement de maneton de 3,8 mm et des jeux de 8 demi-coussinets de largeur 22,6 mm.

REPARATION

– Echange vilebrequin :

L'échange d'un vilebrequin ancien modèle par un vilebrequin à nouveau rayon de raccordement des manetons est possible.

Il s'accompagne impérativement de la monte des coussinets de tête de bielle de largeur réduite:
L = 22,6 mm.

– Echange coussinets de tête de bielle :

Sur un vilebrequin ancien modèle, la monte de coussinets de largeur réduite est possible.

Sur un vilebrequin à rayon de raccordement maneton augmenté, la monte de coussinets ancien modèle : **L = 24,4 mm** est **totalemtent prohibée**.

TEMPS DE FACTURATION : SANS CHANGEMENT.



CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE
DIVISION APRÈS - VENTE
TECHNIQUE APRÈS - VENTE

NOTE TECHNIQUE

CX**1**

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

CX 25 TOUS TYPES**N° 53**

DIFFUSION :

TOUS PAYS**Moteur : nouveau volant moteur**Le 1^{er} Juillet 1987

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530

247

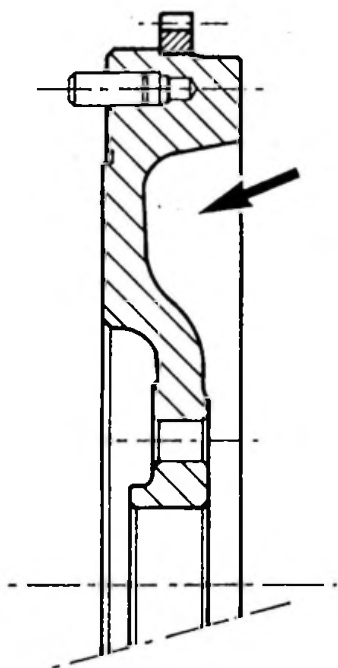
Depuis **Mars 1987**, le moteur des véhicules CX 25 Essence et Diesel est équipé d'un **nouveau volant**.

TYPE MOTEUR		N° DE DEPART
ESSENCE :	2,5 l. I.E. ATMO	1 GJ 04 020 261 1 GJ 11 000 006
	2,5 l. I.E. TURBO	1 GJ 09 000 019 1 GJ 10 000 001
DIESEL :	2,5 l. ATMO	1 GJ 05 020 11

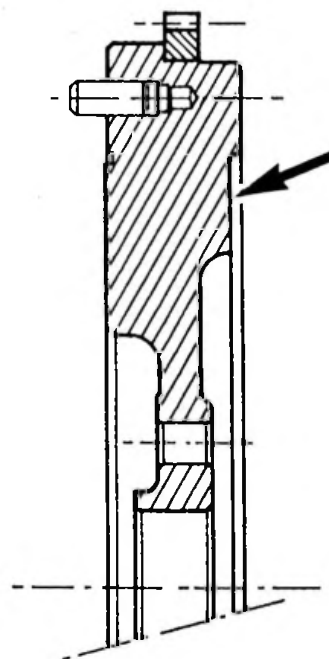
NOTA : Le moteur DIESEL 2,5 l. TURBO 2 est équipé, depuis sa commercialisation, de ce type de volant.
Le moteur DIESEL 2,5 l. TURBO 2 dépollué conserve l'ancien volant moteur.

En DIESEL uniquement, ce nouveau volant entraîne la création d'une **friction d'embrayage spécifique** par son moyeu amortisseur.

Remarque : — Les vis de fixation du volant (Rappel : couple de serrage = 9 m.daN),
— La couronne de démarreur,
— Le mécanisme d'embrayage,
restent inchangés.



NOUVEAU VOLANT MOTEUR



ANCIEN VOLANT MOTEUR (Rappel).

L 12-57

T.S.V.P.



CITROEN

SERVICES A LA CLIENTELE
DIVISION APRES - VENTE
TECHNIQUE APRES - VENTE

NOTE TECHNIQUE

CX**1**

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

CX 25 TOUS TYPES**N° 53**

DIFFUSION :

TOUS PAYS**Moteur : nouveau volant moteur**Le 1^{er} Juillet 1987

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530

247

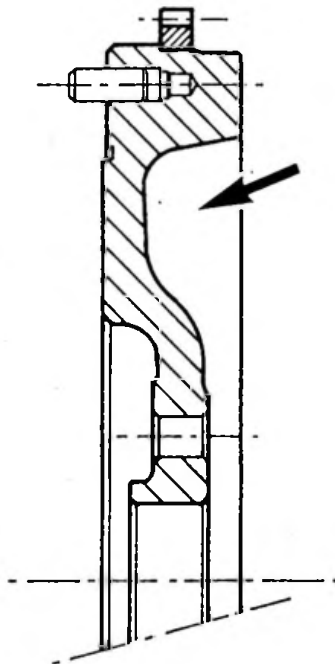
Depuis **Mars 1987**, le moteur des véhicules CX 25 Essence et Diesel est équipé d'un **nouveau volant**.

TYPE MOTEUR		N° DE DEPART
ESSENCE :	2,5 l. I.E. ATMO	1 GJ 04 020 261 1 GJ 11 000 006
	2,5 l. I.E. TURBO	1 GJ 09 000 019 1 GJ 10 000 001
DIESEL :	2,5 l. ATMO	1 GJ 05 020 11

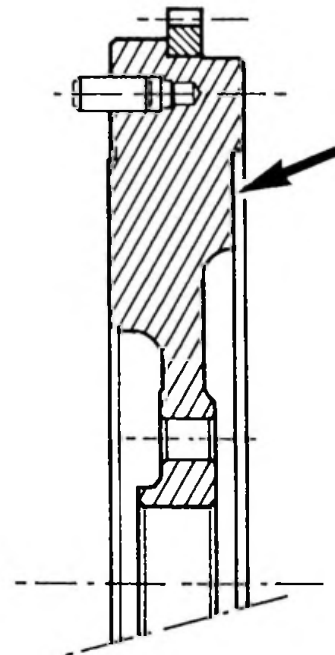
NOTA : Le moteur DIESEL 2,5 l. TURBO 2 est équipé, depuis sa commercialisation, de ce type de volant.
Le moteur DIESEL 2,5 l. TURBO 2 dépollué conserve l'ancien volant moteur.

En DIESEL uniquement, ce nouveau volant entraîne la création d'une **friction d'embrayage spécifique** par son moyeu amortisseur.

Remarque : – Les vis de fixation du volant (Rappel : couple de serrage = 9 m.daN),
– La couronne de démarreur,
– Le mécanisme d'embrayage,
restent inchangés.



NOUVEAU VOLANT MOTEUR



ANCIEN VOLANT MOTEUR (Rappel).

L 12-57

PIECES DE RECHANGE

DESIGNATION DES PIECES NOUVELLES	N° P.R.
- Volant moteur assemblé ESSENCE (avec vis et couronne)	95 633 239
- Volant moteur assemblé DIESEL (avec vis et couronne)	96 634 354
- Friction d'embrayage DIESEL (F 202 - Ø : 228,6 mm)	95 636 807

A épuisement des stocks, le Département des Pièces de Rechange ne fournira plus que le nouveau volant moteur.

REPARATION :

- ESSENCE : le nouveau volant moteur se monte en lieu et place de l'ancien.
- DIESEL : avec le nouveau volant, **il est impératif** de monter la nouvelle friction d'embrayage.
 - la nouvelle friction d'embrayage est compatible avec l'ancien volant moteur.

TEMPS DE FACTURATION :

- ESSENCE	2,5 litres	I.E. ATMO	} : 13,90 H.	} + CLIMAT 0,70 H.
	2,5 litres	I.E. TURBO		
- DIESEL	2,5 litres	ATMO	: 13,20 H.	



CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE
DIVISION APRÈS - VENTE
TECHNIQUE APRÈS - VENTE

NOTE TECHNIQUE

CX

1

APPLICATION :
TOUS PAYSCONCERNE :
**CX 2500 DIESEL
TOUS TYPES****N° 54**DIFFUSION :
TOUS PAYS**POMPE D'INJECTION
ROTO-DIESEL D.P.C.**

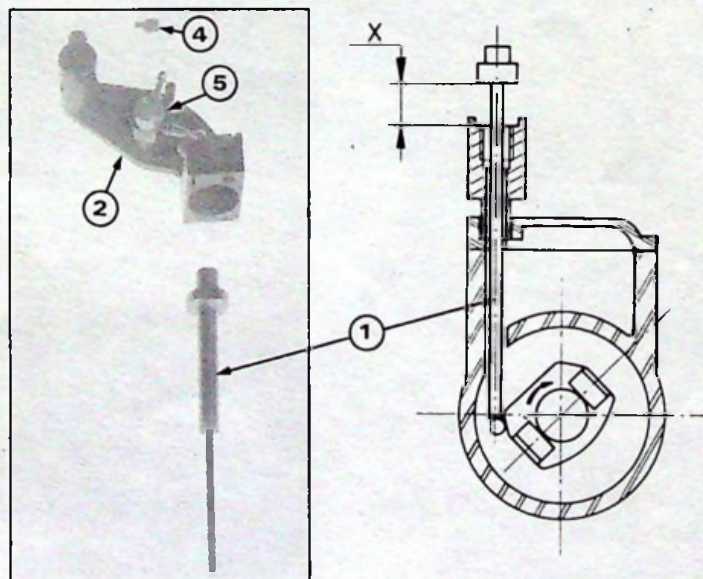
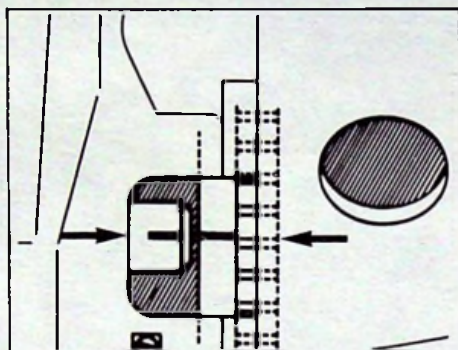
Le 20 juillet 1987

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530**

274

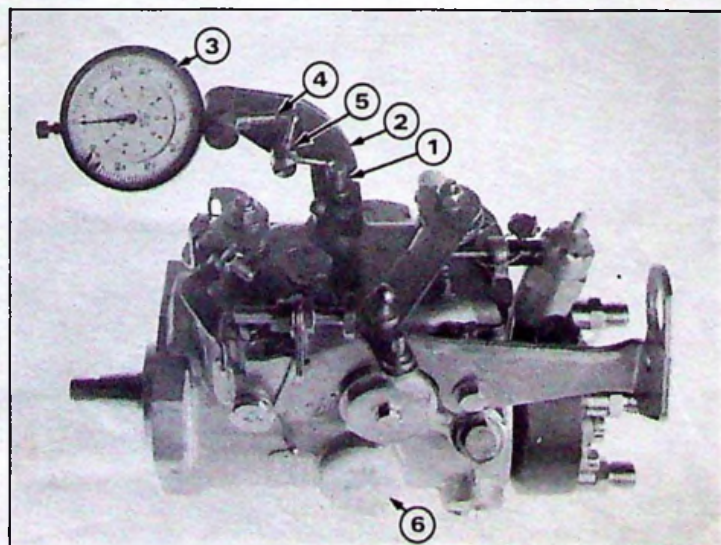
Complément aux Notes Techniques CX ① N° 17 et CX ② N° 48

MONTAGE DE LA POMPE D.P.C. AVEC CALAGE SUR LE COUVERCLE



87-164

L 14-87a



87-162

Mode opératoire :

- Mettre le moteur au point d'injection du cylindre N° 1 (côté volant moteur) :
 - regarder par l'orifice de remplissage d'huile sur le couvre-culasse afin de mettre les soupapes du cylindre 1 en bascule,
 - faire un tour moteur (sens de rotation) et mettre les repères bloc/volant en vis à vis (→ ←).
- Mettre la pompe en place sur le moteur, la positionner au centre des boutonnières.
- Serrer les écrous de fixation à la main.
- Monter la roue d'entraînement et approcher l'écrou.
- Déposer la vis-bouchon du couvercle de la pompe.
- Mettre la pige (1) en place, fixer le support (2) du comparateur.
- Equiper le comparateur (3) de la touche plate (4) fournie.
- Fixer le comparateur (3) sur son support (2).
- Mettre la touche du renvoi (5) en appui sur la pige (1) et régler le comparateur (3) à zéro (s'assurer que la pige n'est pas en appui sur le pion de calage du rotor).
- Manœuvrer l'arbre de pompe pour rechercher le point d'injection :
 - Levée de la pige = cote X, en mm, gravée sur la capsule plastique (6).
- Monter la courroie crantée, laisser agir le ressort du galet tendeur, puis, serrage.
- Serrage de l'écrou de la roue d'entraînement de pompe (5 mdaN).
- Tourner la pompe dans le sens de rotation, de façon à dépasser légèrement la valeur de la cote X.
- Ramener la pompe dans le sens inverse du sens de rotation, jusqu'à obtenir très précisément la cote X.
- Serrer les vis et écrous de fixation au couple.

Contrôle du calage :

- Tourner le vilebrequin, sens inverse de rotation, d'un quart de tour.
- Tourner le vilebrequin, dans le sens de rotation, pour amener les repères → ← en vis-à-vis.
 - Les aiguilles du comparateur doivent indiquer :
la cote $X \pm 0,04$ mm
 - Si cette condition n'est pas obtenue, revoir le calage.
- Déposer l'outillage de calage.
- Poser le bouchon muni de son joint (serrage : 1 mdaN).

TEMPS DE FACTURATION : SANS CHANGEMENT



CITROEN

SERVICES A LA CLIENTELE
DIVISION APRÈS - VENTE
TECHNIQUE APRÈS - VENTE

INFO'RAPID**CX****1**

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE

VEHICULES CX 25 I.E.**TURBO TOUS TYPES**
Echappement**N° 55**

Le 20 Juillet 1987

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530

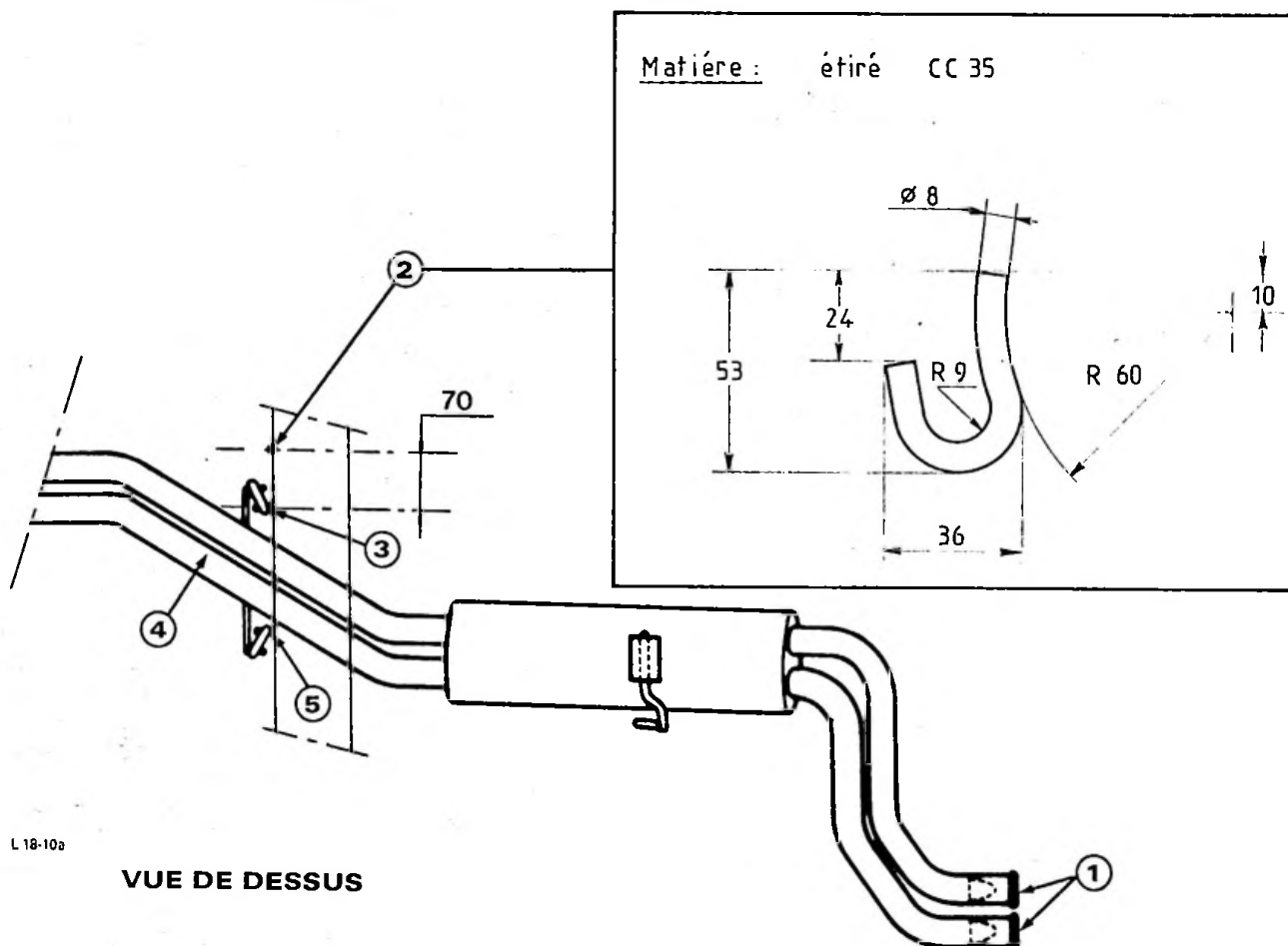
275

« COPIE A MESSIEURS LES AGENTS »
(SECONDE DIFFUSION AU RESEAU PRIMAIRE)

INCIDENT : Les tubes de sortie (1) de la ligne d'échappement touchent le pare-chocs.

REMEDE : Réaliser un crochet de fixation (2), puis le souder à 70 mm, et dans le même plan que le crochet "intérieur" (3) existant.

Poser 2 anneaux de suspension neufs (référence PR : 5 481 691) entre la ligne d'échappement (4) et les crochets (2) et (5).



RAPPELS : - S'assurer, lors du positionnement de la ligne, des garanties par rapport à la traverse de support d'essieu arrière, et au carter moteur.
- Longueur des ressorts de rotule après réglage : 22 mm.
- Rotule graissée à la graisse GRIPCOTT.

TEMPS DE FACTURATION : 0,90 H.



CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE
DIVISION APRES - VENTE
TECHNIQUE APRES - VENTE

NOTE TECHNIQUE

CX

1

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

**VÉHICULES CX 25 DIESEL
TURBO 2**

N° 56

DIFFUSION :

TOUS PAYS

**Turbocompresseur
GARRETT TO25**

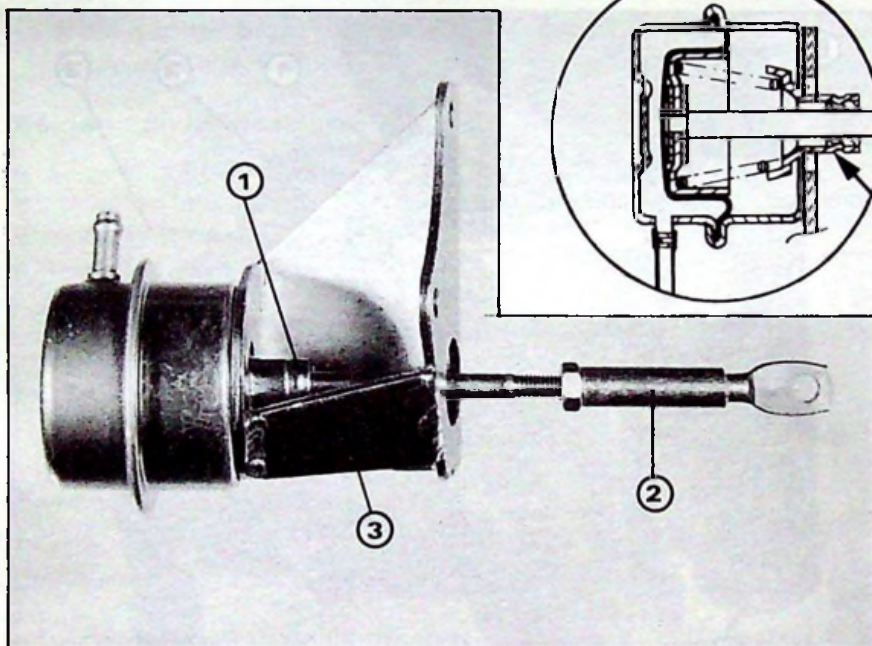
Le 30 Octobre 1987

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530

315

Depuis **Juillet 1987**, en démarrage progressif (N° d'Organisation P.R. : 3901), le turbocompresseur GARRETT TO25 des moteurs des véhicules CX 25 DIESEL TURBO 2 est équipé d'un **nouveau boîtier de régulation** :

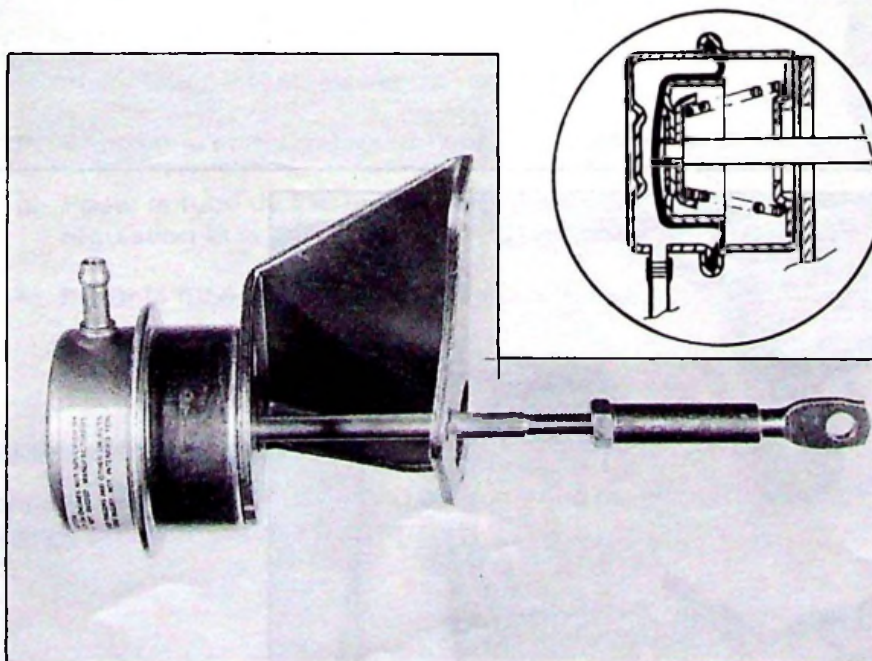
- La tige de commande (2) est montée sur palier à rotule (1).
- Le support (3) de fixation du boîtier sur le turbocompresseur est renforcé.



L14-59 a

NOUVELLE DISPOSITION

87-573



L14-59 b

ANCIENNE DISPOSITION
(Rappel)

87-574

PIÈCES DE RECHANGE :

DÉSIGNATION	N° P.R.
Ensemble boîtier de régulation + fixation + tube de liaison boîtier avec colliers ..	95 643 730

NOTA : L'ensemble turbocompresseur complet ne change pas de référence.

RÉPARATION :

– Le nouveau boîtier de régulation peut équiper les turbocompresseurs GARRETT TO25 sortis avant la modification.

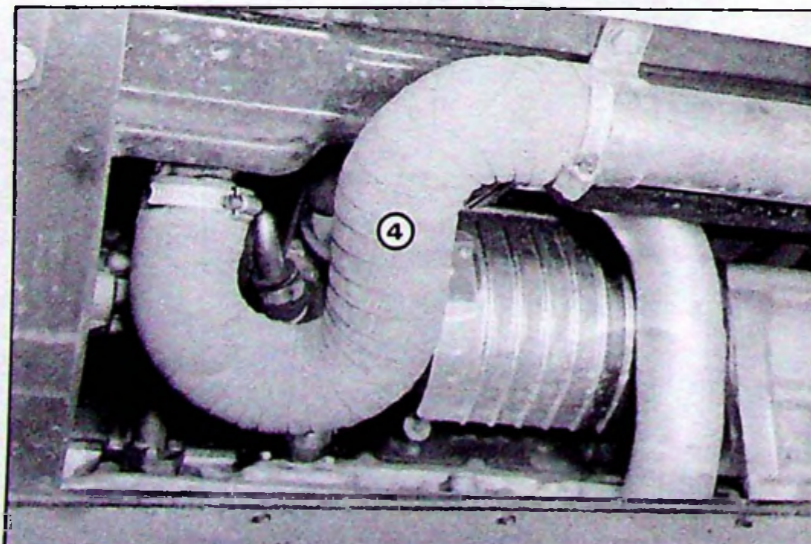
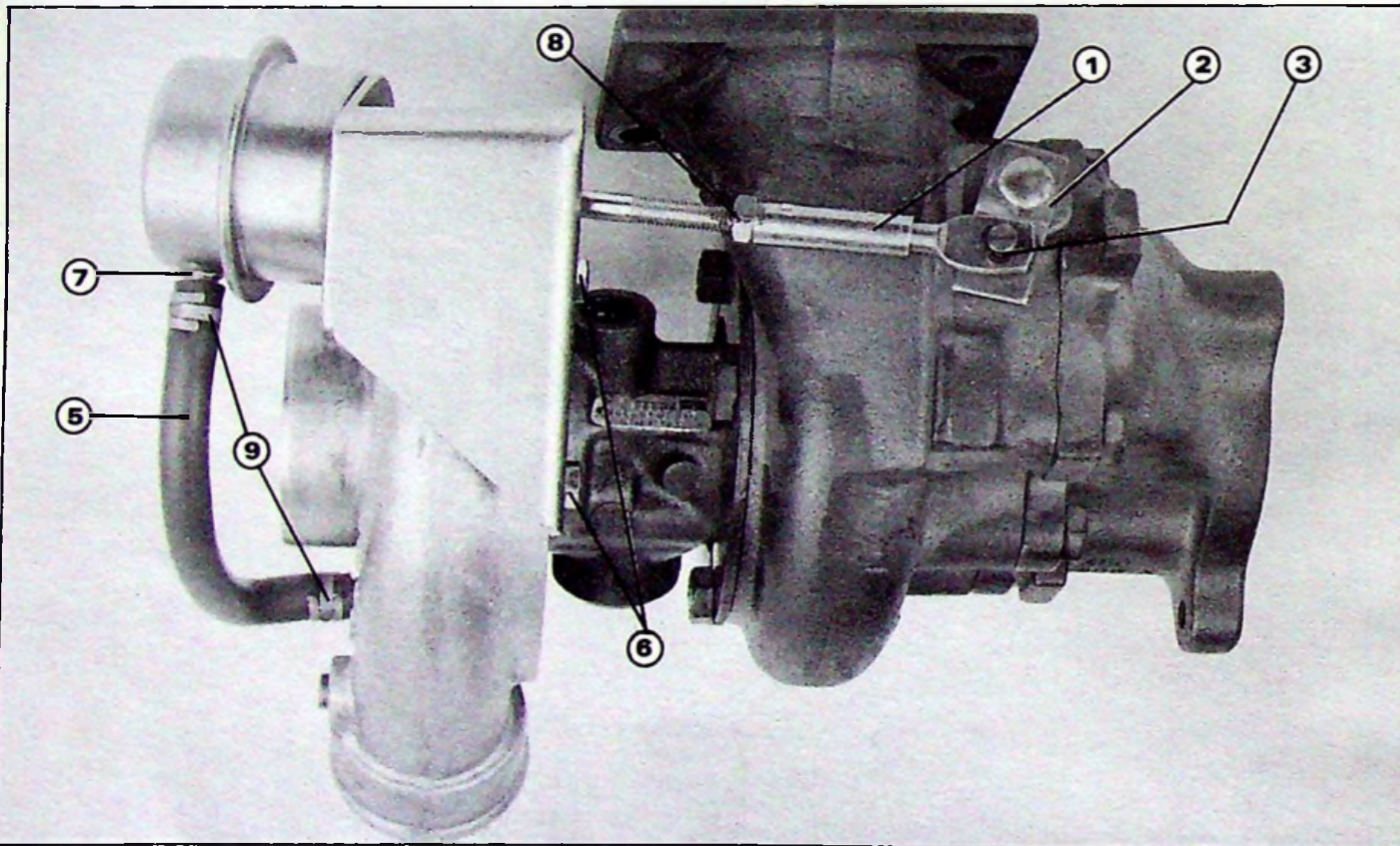
– En cas d'allumage du voyant de surpression du turbocompresseur au tableau de bord, s'assurer de la défektivité du boîtier de régulation.

– Gamme de contrôle :

Brancher un appareil de type utilisé pour le contrôle d'étanchéité des circuits de refroidissement (Ex. : Réf. 463 960 de la Société MULLER : Note Equipement N° 84-08 du 21 Décembre 1984) sur l'arrivée de pression d'air (7) du boîtier et mettre le boîtier sous pression (environ 1 bar) :

- si la pression de 1 bar peut être établie et maintenue, la capsule n'est pas en cause,
- si la pression préconisée ne peut être atteinte, la membrane du boîtier est détériorée, il faut remplacer l'ensemble boîtier de régulation.

– **Mode opératoire d'échange** d'un boîtier de régulation : voir ci-contre.



86-991

87-542

1) DÉPOSE DU BOÎTIER DE RÉGULATION (turbocompresseur en place) :

- a) Désaccoupler la tige de commande (1) du bras de clapet (2) en enlevant le circlips (3).
- b) Déposer le tube (4) entre l'échangeur « air/air » et le turbocompresseur.
- c) Déposer le tube de liaison (5) entre le boîtier de régulation et la sortie d'air admission du turbocompresseur.
- d) Déposer les deux vis (6) de maintien du support de boîtier sur le carter du turbocompresseur.

2) POSE DU BOÎTIER DE RÉGULATION :

- a) Monter le boîtier avec les deux vis de fixation (6) neuves (fournies dans l'ensemble) sur le carter du turbocompresseur.
- b) Brancher un appareil de type utilisé pour le contrôle d'étanchéité des circuits de refroidissement (Ex. : Réf. 463 960 de la Société MULLER : Note Equipement N° 84-08 du 21 Décembre 1984) sur l'arrivée de pression d'air (7) du boîtier.
- c) Mettre le circuit sous une pression d'un bar environ afin de monter la tige de commande (1) sur le bras de clapet (2) puis, poser le circlips (3) (fourni dans l'ensemble) et faire chuter la pression.
- d) Poser un comparateur dans l'axe de la tige de commande (utiliser un pied magnétique).
- e) Faire monter progressivement la pression de manière à déplacer la tige de commande de 3 mm. La pression doit alors être comprise entre 1,10 et 1,15 bars. Sinon, reprendre le réglage.

Réglage de la pression :

- Laisser le boîtier sous pression,
- Dévisser le contre-écrou (8) en maintenant la tige de commande,
- Enlever le circlips (3),
- Désaccoupler la tige de commande :
 - Si la pression lue est **inférieure à 1,10 bar** : raccourcir la tige,
 - Si la pression lue est **supérieure à 1,15 bar** : rallonger la tige.

NOTA :

Une action d'un demi-tour sur la tige correspond à une variation de pression de 0,04 bar.

Exemple :

Pression lue = 1 bar ; 1,15 bar – 1 bar = 0,15 bar et $\frac{0,15}{0,04} \approx 4$ demi-tours, ce qui correspond à raccourcir la tige de 2 tours.

- accoupler la tige de commande, mettre le circlips, serrer le contre-écrou en maintenant cette tige de commande,
- faire chuter la pression,
- refaire une mesure, au besoin, corriger.

- f) Déposer le comparateur et l'appareil d'affichage et de contrôle de pression.
- g) Poser le tube de liaison (5) avec ses deux colliers (9) (fournis dans l'ensemble) entre le boîtier de régulation et la sortie d'air admission du turbocompresseur.
- h) Poser le tube (4) entre l'échangeur « air/air » et le turbocompresseur.

TEMPS DE FACTURATION :

Dépose-pose (ou remplacement) du boîtier de régulation : 0,90 H + supplément réglage pression : 0,60 H.
Réglage pression (seul) : 0,80 H.



CITROEN

SERVICES A LA CLIENTELE
DIVISION APRES - VENTE
TECHNIQUE APRES - VENTE**INFO'RAPID****CX****1**

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

CX 25 DIESEL TURBO 2**Voyant de turbo****N° 57**

Le 30 Novembre 1987

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530**

343

« COPIE A MESSIEURS LES AGENTS »
(SECONDE DIFFUSION AU RESEAU PRIMAIRE)

CONSTATATION : En roulage, le voyant de turbo s'allume intempestivement.

DIAGNOSTIC POSSIBLE : Erreur de montage du mano-contact de surpression turbo, *derrière nourrice d'eau et buse d'entrée d'air de la climatisation* (montage d'un mano-contact "TURBO", au lieu de "TURBO 2").

Vérification :

A l'aide d'une pompe manuelle et d'un manomètre, vérifier le **seuil d'allumage = 1 100 ± 50 m bar.**

REMEDE : Si la valeur relevée est incorrecte, changer le mano-contact :
Réf. PR. 95 637 446.

TEMPS DE FACTURATION : Contrôle : 0 H. 20
Remplacement : 0 H. 20

REMARQUE : L'allumage du voyant de turbo peut également être consécutif à une détérioration du boîtier de régulation sur turbo-compresseur (voir Note Technique CX (1) N° 56).



CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE
DIVISION APRÈS - VENTE
TECHNIQUE APRÈS - VENTE

INFO'RAPID

CX

1

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

**VEHICULE CX 25
DIESEL**

**Sonde thermostatique
de ralenti accéléré**

N° 58

Le 30 Novembre 1987

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS: **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530**

360

« COPIE A MESSIEURS LES AGENTS »
(SECONDE DIFFUSION AU RESEAU PRIMAIRE)

Cette Note s'applique également aux véhicules C 25 et C 35 Diesel :

Il est constaté, en retour garantie, des sondes thermostatiques de ralenti accéléré dont le filetage est criqué ou cassé, suite à **serrage excessif** lors du montage sur culasse.

NOTA : Cette sonde est montée sans joint cuivre depuis JANVIER 1987.

Mode opératoire de montage :

Après dépôt d'AUTOJOINT NOIR (CAF 33) sur le filetage de la sonde (Réf. P.R. : ZC 9 865 038), **serrer modérément**.

Couple de serrage, à titre indicatif : **1,5 à 2 m.daN**.

TEMPS DE FACTURATION : 1 H 00



CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE
DIVISION APRES - VENTE
TECHNIQUE APRES - VENTE

NOTE TECHNIQUE

CX

1

APPLICATION :
TOUS PAYS

CONCERNE :
**VEHICULES CX 25 I.E.
"ATMOSPHERIQUE"**

N° 59

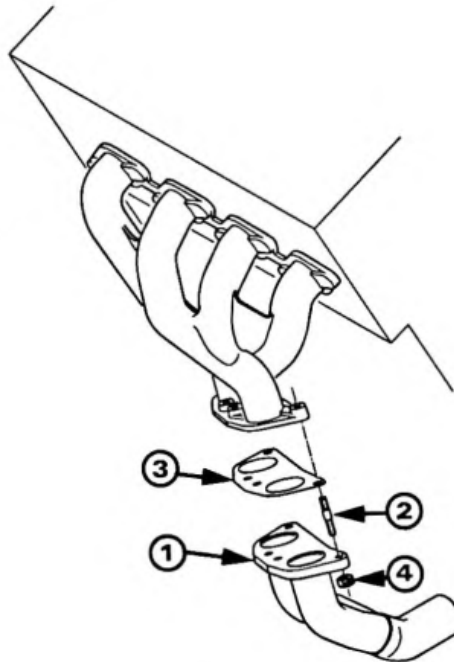
DIFFUSION :
TOUS PAYS

Echappement

Le 29 Février 1988

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS: **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530**

Depuis **Janvier 1988**, N° d'Organisation **P.R. 4084**, les véhicules CX 25 I.E. "ATMO" reçoivent en démarrage progressif, de **nouveaux tubes avant d'échappement (1)**.



L 18-22

Ils se différencient des anciens par l'épaisseur de la bride : **12 mm (au lieu de 9 mm)**. Ceci entraîne la création de nouveaux goujons **(2)** de longueur **42 mm (au lieu de 37 mm)**.

NOTA : Le joint **(3)** et les écrous **(4)** restent inchangés.

PIECES DE RECHANGE

DESIGNATION	N° P.R.
(1) Tube avant (boîte de vitesses mécanique)	95 636 180
(1) Tube avant (boîte de vitesses automatique)	95 636 181
(2) Goujons (coef. 4)	79 03 027 329
<i>Rappel :</i>	
(3) Joint	95 494 588
(4) Ecrous (coef. 4)	26 159 369

REPARATION

Il est possible de monter ces nouveaux tubes sur des véhicules sortis antérieurement, à condition d'équiper la tubulure des **nouveaux goujons** à longueur augmentée.

TEMPS DE FACTURATION : Tube : 0,90 H.
+ Suppl. : Goujons : + 0,40 H.



CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE
DIVISION APRÈS - VENTE
TECHNIQUE APRÈS - VENTE

INFO'RAPID

CX

1

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

**VEHICULES CX 25 DIESEL
TURBO 2**

Turbocompresseur GARRETT TO 25

N° 60

Le 31 Mars 1988

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS: **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530**

455

« COPIE A MESSIEURS LES AGENTS »
(SECONDE DIFFUSION AU RESEAU PRIMAIRE)

CONSTATATION : Rupture de la membrane du boîtier de régulation du turbocompresseur.

REMEDE : Echanger le **boîtier seul** (N° P.R. 95 643 730), suivant la gamme donnée par la Note Technique CX (1) N° 56 du 30 Octobre 1987, pages 2 et 3, et non par le **turbocompresseur** complet.

REMARQUE : Dorénavant, le Service Garantie refusera le remboursement du turbocompresseur complet, pour un incident ne nécessitant que l'échange du boîtier de régulation seul.

TEMPS DE FACTURATION : 1 H 80



CITROËN
DIVISION APRÈS - VENTE
SERVICE TECHNIQUE

NOTE TECHNIQUE

CX

1

APPLICATION :
TOUS PAYS

CONCERNE :
CX 2500 DIESEL TOUS TYPES

N° 63

DIFFUSION :
TOUS PAYS

**Pompe d'injection
ROTO DIESEL D.P.C.**

Le 20 Juillet 1988

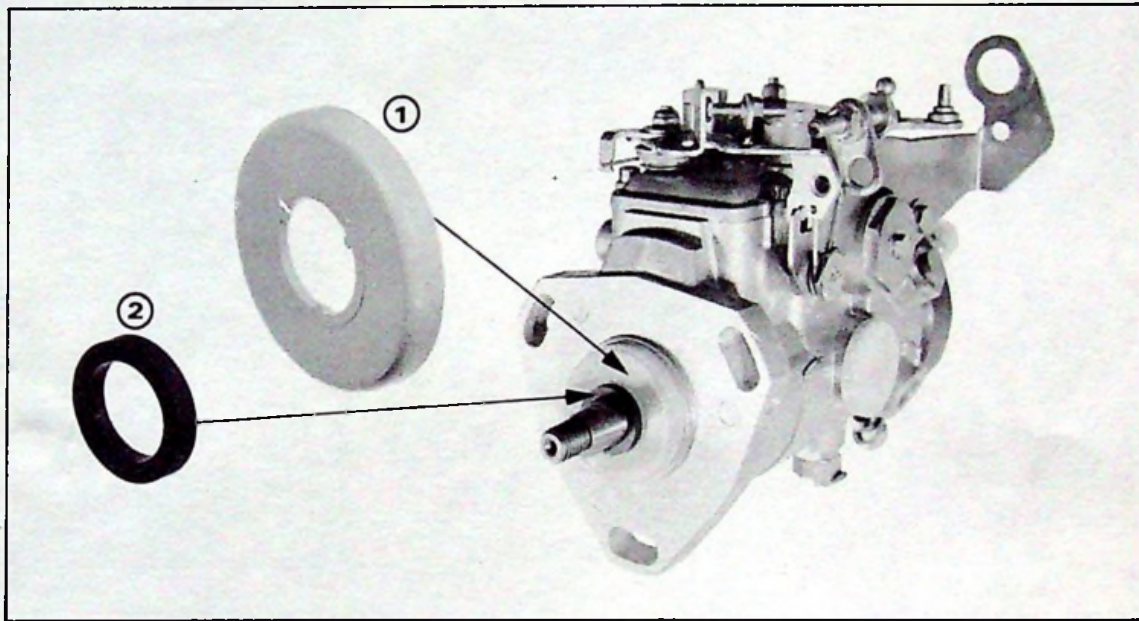
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS: **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530**

Les pompes d'injection ROTO DIESEL type D.P.C. des moteurs des véhicules **CX 2500 Diesel Tous Types** sont dorénavant équipées d'un **protecteur de joint de palier avant**.

Il se compose:

- d'une coupelle plastique ①
- d'un joint caoutchouc ②

88-230



88-229

TYPE VEHICULE	N° DEPART MOTEUR
CX 2,5 l Atmosphérique (M 25/660)	1 GJ 05. 028 426
CX 2,5 l TURBO (M 25 / 669)	1 GJ 01. 017 314

PIECES DE RECHANGE :

DESIGNATION	N° P.R.
Ensemble de protection du joint de palier avant	95 647 748

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 DPC par un Agent ROTO DIESEL, cette pompe sera restituée munie d'un ensemble protecteur.

TEMPS DE FACTURATION : SANS CHANGEMENT.



CITROËN
DIVISION APRÈS - VENTE
SERVICE TECHNIQUE

INFO'RAPID

CX

1

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

**VEHICULES CX I.E. TOUS TYPES
AM 81 → AM 85**

**Difficulté de diagnostic
sur système d'injection**

N° 64

Le 31 Octobre 1988

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS: **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530**

575

« COPIE A MESSIEURS LES AGENTS »
(SECONDE DIFFUSION AU RESEAU PRIMAIRE)

Cette INFO'RAPID complète la Note INFORMATION REPARATION CX (1) N° 5 du 25 Avril 1983

- CONSTATATION :

A-coups moteur
Fumée noire à l'échappement } par intermittence, **moteur chaud.**

- IMPORTANT :

Le ou les incidents disparaissent en débranchant le relais de pulseur d'air.

- DIAGNOSTIC :

Le moteur reçoit un enrichissement d'essence dû à une information parasite par la borne 4 du calculateur d'injection.

EXPLICATION : (voir schémas électriques dans le Manuel de Réparation MAN 008515)

- La borne 4 du calculateur est connectée à la ligne contacteur-antivol/démarrreur. Elle reçoit du "+" batterie lorsque le démarrreur est sollicité (enrichissement au démarrage). De la même façon, la borne 1 du relais de pulseur d'air reçoit du "+" batterie lorsque le démarrreur tourne (coupure de l'alimentation du pulseur d'air sous l'action du démarrreur).

- Moteur tournant, démarrreur à l'arrêt, la bobine du relais de pulseur d'air (borne 1) retrouve la masse au travers du démarrreur. Lorsque cette ligne de mise à la masse du relais de pulseur présente des mauvais contacts (connexions, charbons de démarrreur résistants), la tension entre la borne 1 du relais et la masse augmente, donnant ainsi une information sur la borne 4 du calculateur et provoquant un enrichissement intempestif.

- REMEDE :

Montage d'un relais suivant la gamme indiquée au verso de cette note.

T.S.V.P.

Se procurer au Département des Pièces de Rechange :

– 1 Relais N° 97 521 579

– Suivant l'équipement électrique du véhicule : clips à ergot ou clips verrouillables :

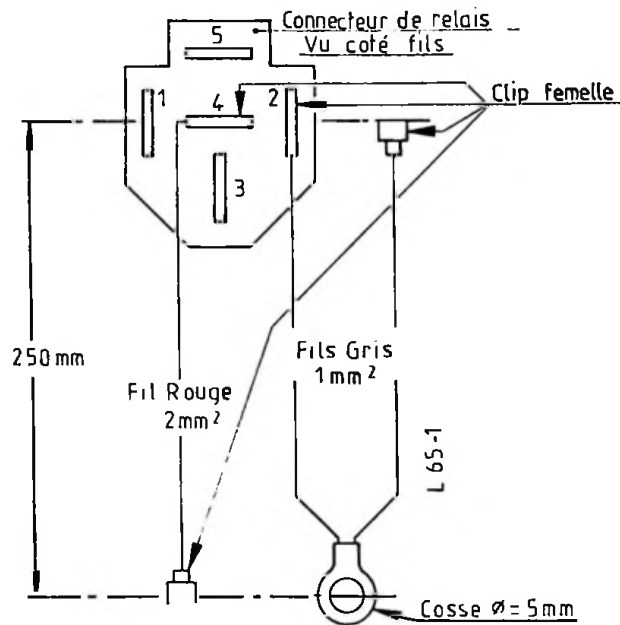
Clips à ergot { 1 Connecteur N° 79 03 097 997
4 Clips femelle N° DX 511-99

ou

Clips verrouillables { 1 Connecteur N° 79 03 097 996
4 Clips femelle N° 95 544 487

– 1 cosse $\varnothing = 5$ mm N° 26 145 429

Confectionner le faisceau :



L 65-1

- Déconnecter la cosse « - » de la batterie.
- Débrancher le connecteur du relais de chauffage (F.N - F.J - F.Mr - F.Ve) sur le faisceau avant.
- Sur le connecteur du relais de chauffage :
 - Extraire le clip sur fil Marron (voie 1), l'enficher sur le connecteur du relais additionnel (voie 1).
 - Extraire le clip sur fil Jaune (voie 3), l'enficher sur le connecteur du relais additionnel (voie 3).
 - Enficher le clip sur fil Gris du faisceau additionnel sur la voie 1 du connecteur de relais de chauffage.
 - Enficher le clip sur fil Rouge du faisceau additionnel sur la voie 3 du connecteur de relais de chauffage.
- Brancher le connecteur sur le relais de chauffage.
- Fixer le relais additionnel avec le relais de compresseur d'avertisseur à trompes.
- Brancher le connecteur du relais additionnel.
- Connecter la cosse « - » sur la batterie.

TEMPS DE FACTURATION : 0 H 40.



CITROËN
DIVISION APRÈS - VENTE
SERVICE TECHNIQUE

NOTE TECHNIQUE

CX

1

APPLICATION :
TOUS PAYS

CONCERNE :
**CX 2500 DIESEL "ATMO"
A COURROIES CRANTEES**

N° 65

DIFFUSION :
TOUS PAYS

**Montage d'une pompe d'injection
ROTO-DIESEL DPC au lieu de DPA**

Le 20 septembre 1988

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS: RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530

551

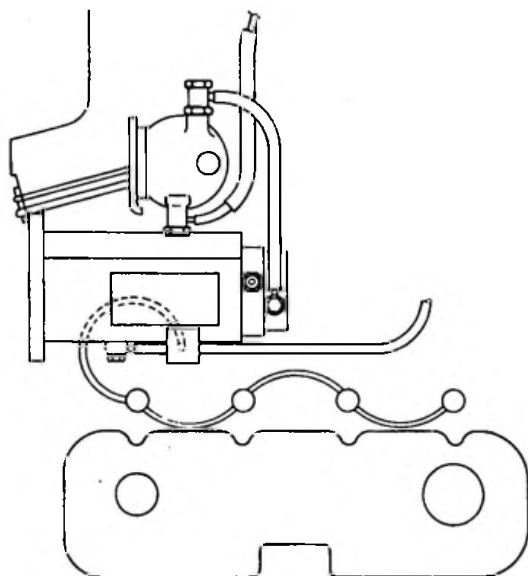
Rappel :

De **Novembre 1983 à Janvier 1987**, les moteurs des CX 2500 DIESEL "ATMO" à distribution par courroie crantée ont été équipés d'une **pompe d'injection ROTO-DIESEL de type D.P.A.** MA 300.

En **Février 1987**, la **pompe de type D.P.C.** MA 260 (N° P.R. 95 637 213) a remplacé, en série, celle de type D.P.A.

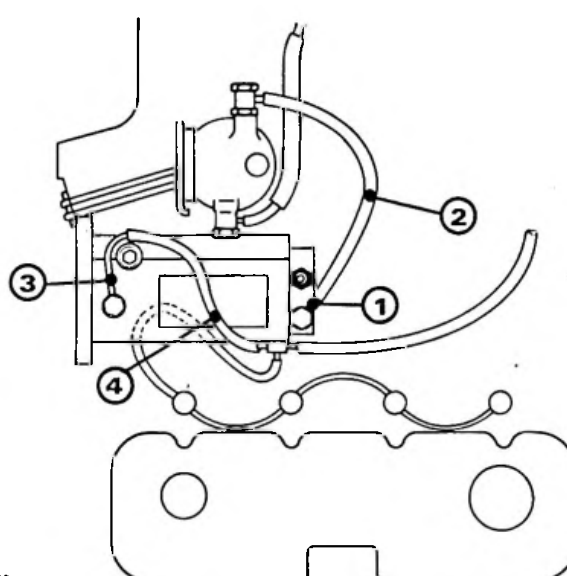
MONTAGE DE LA POMPE D.P.A.

11/1983 → 01/1987
(Rappel)



MONTAGE DE LA POMPE D.P.C.

(en remplacement de la pompe D.P.A.)



L 17-22

Dorénavant, en Pièces de Rechange, la pompe ROTO-DIESEL type D.P.C. remplace la D.P.A. L'adaptation d'une pompe D.P.C. sur un véhicule initialement équipé d'une D.P.A. nécessite l'application des points suivants :

- 1°) **Pour le montage de la pompe ROTO-DIESEL D.P.C. :**
Appliquer la méthode de calage "par le haut" (N.T. CX (1) N° 54).
- 2°) **Pour le montage du faisceau d'alimentation des injecteurs :**
Remplacer le faisceau d'origine par le faisceau D.P.C. (sorties sur la pompe différentes)
N° P.R. : 95 636 948.
- 3°) **Pour le montage de la canalisation d'alimentation de gazole :**
 - monter un raccord "banjo" (1) (référence P.R. : 95 588 757),
 - monter une canalisation (2) de longueur = 350 mm.
(à prendre dans réf. P.R. : 26 237 139).
- 4°) **Pour le montage de la canalisation de retour de gazole :**
 - monter un raccord "banjo" (3) (référence P.R. : 95 639 290),
 - monter une canalisation (4) de longueur = 250 mm.
(à prendre dans réf. P.R. : 26 231 639).

REMARQUE : Les injecteurs ne sont pas à modifier.

TEMPS DE FACTURATION : SANS CHANGEMENT.



CITROËN
DIVISION APRÈS - VENTE
SERVICE TECHNIQUE

INFO'RAPID

CX

1

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

CX 20 et 22 TOUS TYPES

Allumage

N° 67

Le 15 Décembre 1988

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530**

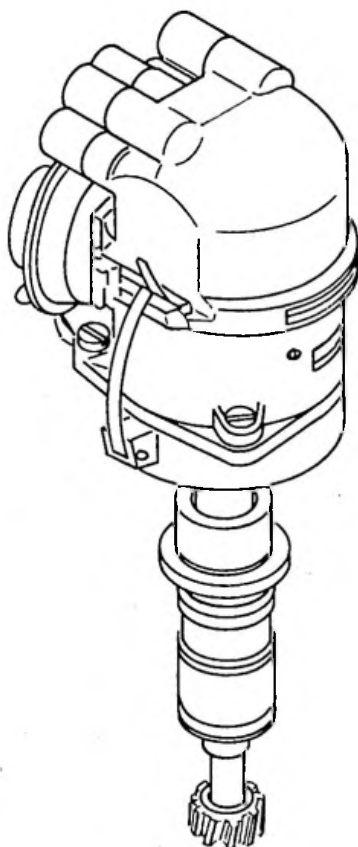
615

« COPIE A MESSIEURS LES AGENTS »
(SECONDE DIFFUSION AU RESEAU PRIMAIRE)

CONSTATATION : Nombreuses interventions sur modules et générateurs d'impulsions **non incidentés** suite à coupures, à-coups, pannes fugitives du circuit d'allumage.

DIAGNOSTIC : Tenue insuffisante du connecteur (1) du faisceau générateur d'impulsions sur l'allumeur dans l'agrafe (2).

REMEDE : Améliorer le serrage (↔) de l'agrafe (2) sur le connecteur (1) afin d'éviter tout déplacement en translation.



L21-50



TEMPS DE FACTURATION : 0,20 H (code 0624 0310)



CITROËN
DIVISION APRÈS - VENTE
SERVICE TECHNIQUE

INFO'RAPID

CX

1

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

VEHICULES CX 25 TOUS TYPES

Carter inférieur

N° 68

Le 15 Décembre 1988

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530**

617

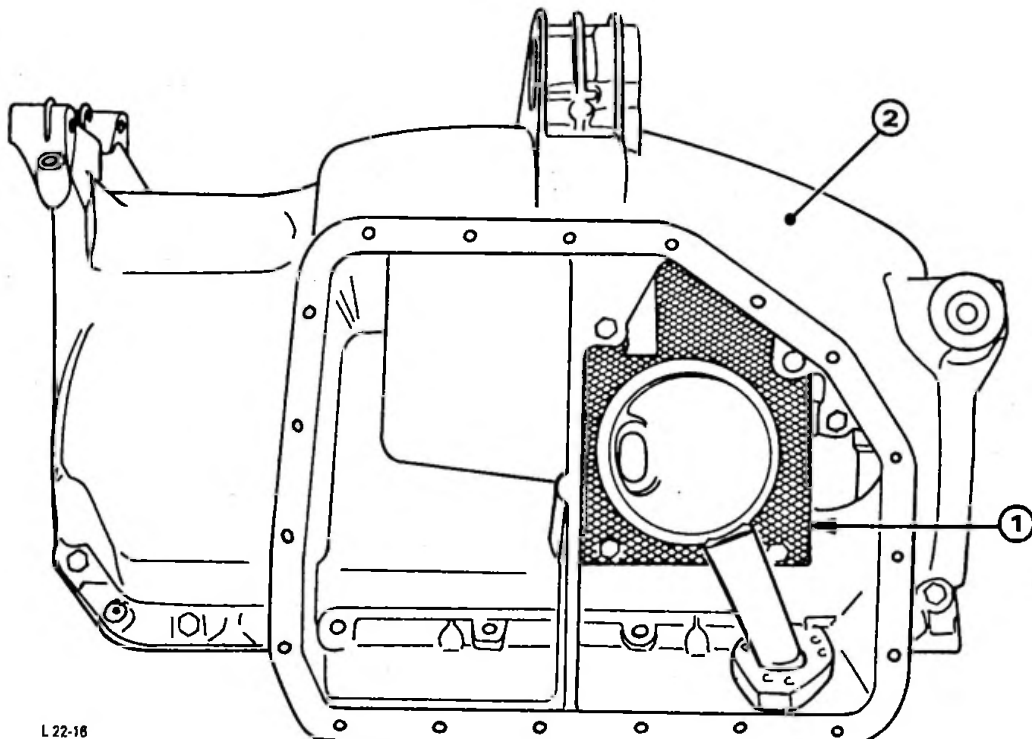
« COPIE A MESSIEURS LES AGENTS »
(SECONDE DIFFUSION AU RESEAU PRIMAIRE)

RAPPEL : Depuis Mars 1986, le circuit d'huile des moteurs CX n'est plus équipé de tôle anti-émulsion (1).
Les carters (2) disponibles au Département des Pièces de Rechange ne possèdent pas les taraudages permettant de fixer cette tôle.

Aussi, dans le cas de montage d'un carter neuf sur un moteur fabriqué antérieurement à la modification série, il ne faut pas monter la grille anti-émulsion. Cette disposition est également applicable lors de la remise en état moteur.

Rappel des références P.R. du carter inférieur :

DESIGNATION	N° P.R.
Moteurs Essence :	
● CX 25 IE ATMO (sauf BVA)	95 551 907
● CX 25 IE ATMO avec BVA	95 557 896
● CX 25 IE TURBO	95 590 910
Moteurs Diesel :	
● CX 25 DIESEL ATMO	95 560 839
● CX 25 DIESEL TURBO	95 562 349





CITROËN
SERVICES APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

NOTE TECHNIQUE

CX

1

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

**VEHICULES CX 2,5 L DIESEL ATMO
DISTRIBUTION PAR PIGNONS**

N° 69

DIFFUSION :

TOUS PAYS

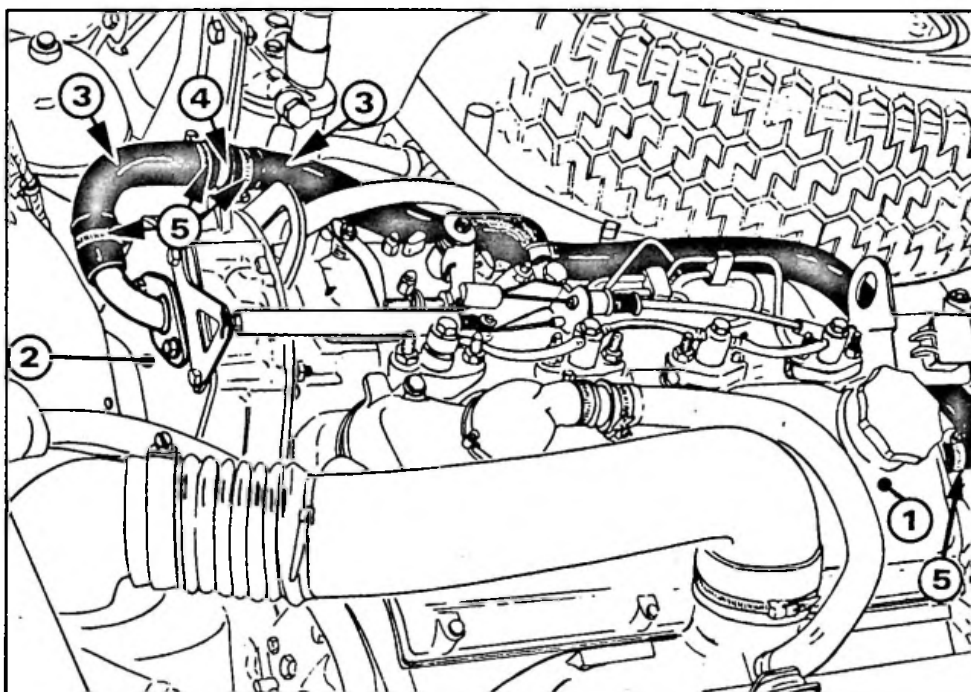
Recyclage des vapeurs d'huile

Le 31 Janvier 1989

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530

613

Depuis **Octobre 1988**, le Département des Pièces de Rechange livre les moteurs neufs et standards pour véhicules CX 2,5 l DIESEL ATMO, à distribution par pignons, équipés d'un nouveau dispositif de recyclage des vapeurs d'huile.



L 22-14

- ① Couvre-culasse
- ② Plaque de fermeture de distribution
- ③ Tubes de liaison
- ④ Raccord
- ⑤ Colliers

Les moteurs concernés sont les suivants :

- 1°) **Véhicules sortis du 02/78 au 01/80 (sauf CLIMAT) :**
 - moteurs neufs : N° P.R. 95 574 095
 - moteurs échange standard : N° P.R. 95 574 096.
- 2°) **Véhicules Tous Types du 01/80 au 11/83 et CLIMAT du 10/79 au 01/80 :**
 - moteurs neufs : N° P.R. 95 569 125
 - moteurs échange standard : N° P.R. 95 574 094.

IMPORTANT : Cette modification s'applique également sur les moteurs 2,5 l DIESEL ATMO, à distribution par pignons, des véhicules C 25 sortis du 11/81 au 10/83 :

- moteurs neufs : N° P.R. 95 570 813
- moteurs échange standard : N° P.R. 95 582 994.

REPARTITION :

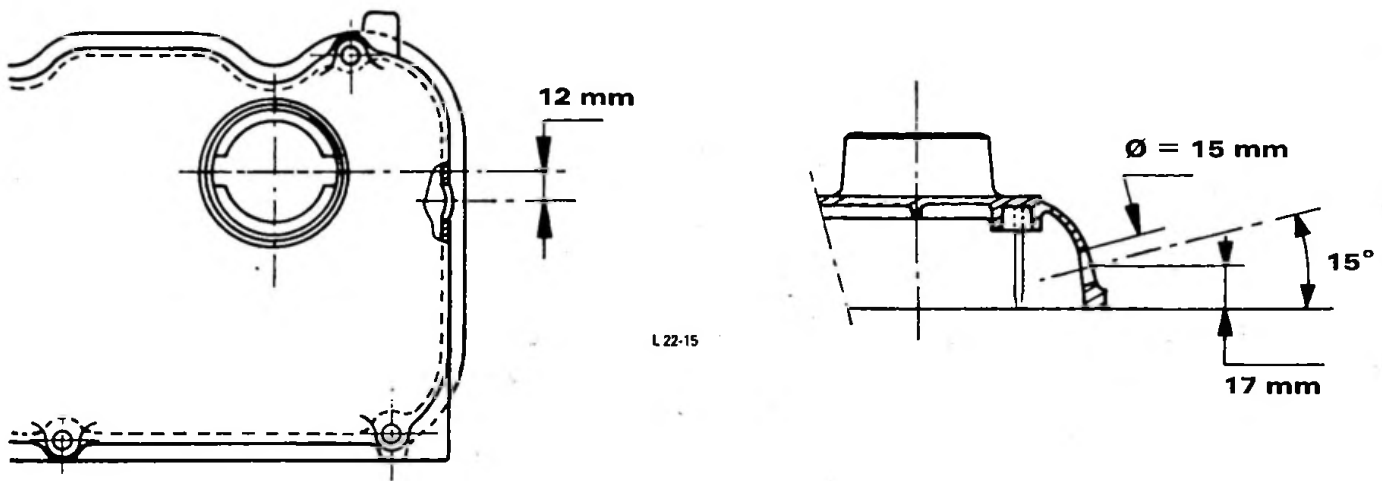
Il est possible d'adapter ce dispositif sur les moteurs non équipés de cette modification en se procurant, au Département des Pièces de Rechange, sous la référence : 95 648 510, un ensemble composé de :

- 1 raccord (à monter sur le couvre-culasse)
- 1 plaque de fermeture de distribution avec raccord coudé
- 2 tubes de liaison
- 1 raccord pour tubes de liaison
- 4 colliers.

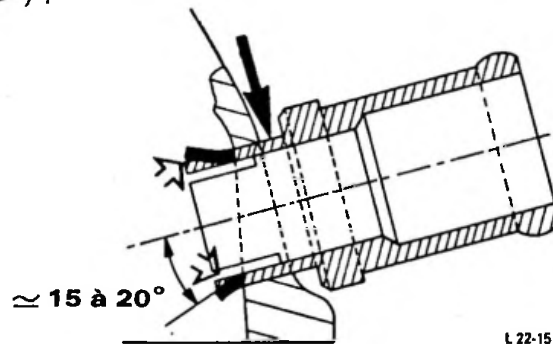
MODE OPERATOIRE

A) Couvre-culasse (1) : (si nécessaire l'équiper d'un raccord) :

a) effectuer un perçage suivant plan ci-dessous :



b) poser le raccord conique après l'avoir enduit de loctite OLEOETANCHE sur sa périphérie (→) :



- rabattre les 2 pattes (→) à l'intérieur du couvre-culasse d'un angle de 15 à 20° environ.

B) Plaque de fermeture (2) : échange en montant le raccord coudé sur la nouvelle plaque.

C) Montage des 2 tubes de liaison (3) en intercalant le raccord (4) et effectuer la fixation de l'ensemble par les 4 colliers (5).

TEMPS DE FACTURATION : 1 H 30.