

APPLICATION :

**TOUS PAYS**

CONCERNE :

**VEHICULE CX 2400  
avec boîte de vitesses automatique**

**N° 1**

DIFFUSION :

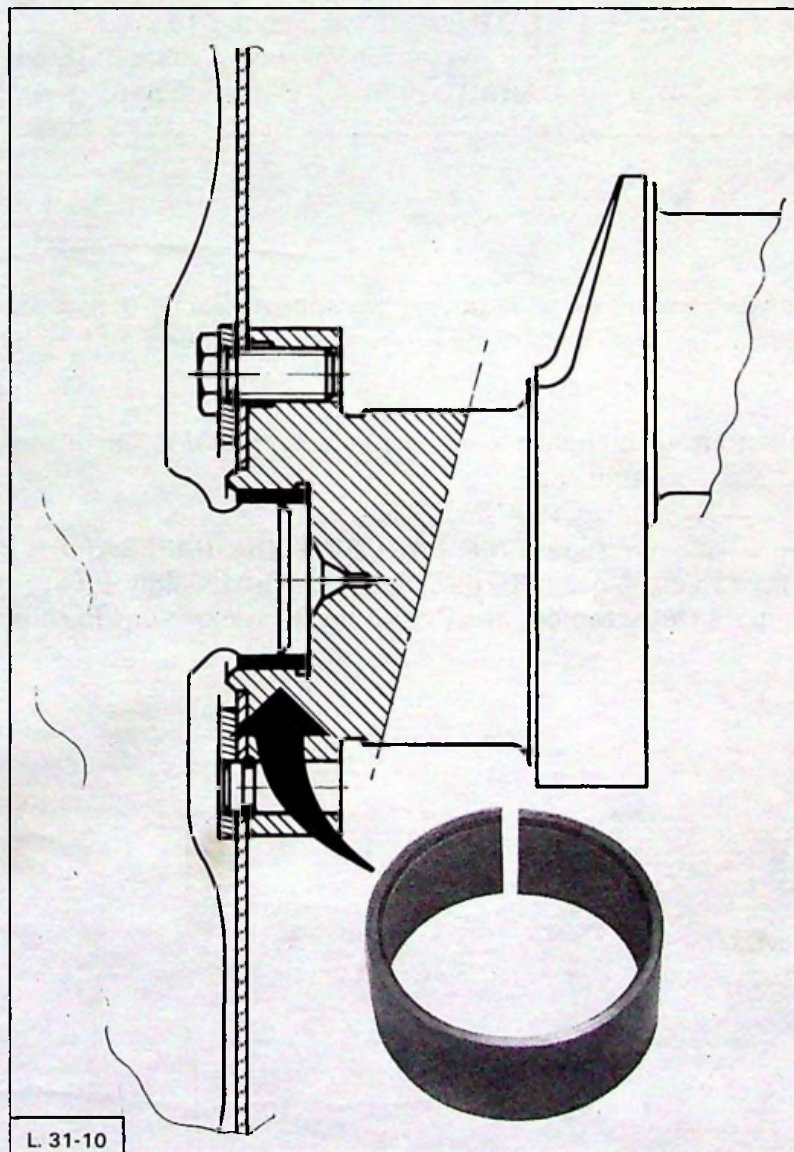
**TOUS PAYS**

**Centrage du convertisseur**

Novembre 1982

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

Depuis **Septembre 1982** ( Numéro d'Organisation P.R. : 2132 ), selon les types de motorisation, les boîtes de vitesses automatiques sont progressivement équipées d'une **bague nylon** entre le **centreur du convertisseur** et le **vilebrequin du moteur**.



Cette nouvelle disposition entraîne la modification du diamètre du **centreur du convertisseur** :

$\phi = 31 \text{ mm}$  au lieu de  $35 \text{ mm}$

NOTA : Le vilebrequin n'est pas modifié.

Les numéros de séquence des boîtes de vitesses n'évoluent pas.

## PIECES DE RECHANGE

DESIGNATION	N° P.R.
- Bague nylon seule : .....	5 481 700
- Convertisseur [ y compris bague nylon ] : .....	95 592 395
- Ensemble fixation diaphragme comprenant : - 1 diaphragme - 1 rondelle - 8 vis côté vilebrequin - 4 vis côté convertisseur - 1 bague nylon	95 593 718
- BVA complète [ avec convertisseur ] D.E.O. 1 bague N° 5 481 700	I.E. ( de base ), séquence <b>514</b> ..... 95 590 109 I.E. ( avec option TRX ), séquence <b>2 GE 24</b> 95 590 110 <b>CARBU</b> ( de base ), séquence <b>516</b> : ..... 95 590 111

## REPARATION

Le nouveau convertisseur, équipé de sa bague, remplace l'ancienne disposition.

A épuisement des stocks, le Département des Pièces de Rechange ne fournira plus d'anciennes pièces.

**IMPORTANT** : Lors du montage du convertisseur ou d'une boîte de vitesses complète, s'assurer du diamètre du centreur sur convertisseur

- $\phi$  35 mm — montage SANS BAGUE,
- $\phi$  31 mm — montage AVEC BAGUE NYLON, IMPERATIF.

La bague nylon doit être montée graissée dans le centrage du vilebrequin [ graisse GL 245 MO disponible, en berlingot, au Département des Pièces de Rechange sous la référence 75 530 215 ].

**CITROËN** SERVICES A LA CLIENTELE  
Département Technique Après-Vente**INFORMATION  
REPARATION****CX**  
**5**

APPLICATION :

**TOUS PAYS**

CONCERNE :

**CX TOUS TYPES AVEC BV 5 RAPPORTS**10/79 **Boîte de vitesses****N° 2**

DIFFUSION :


**TOUS PAYS**

Le 14 Mars 1983

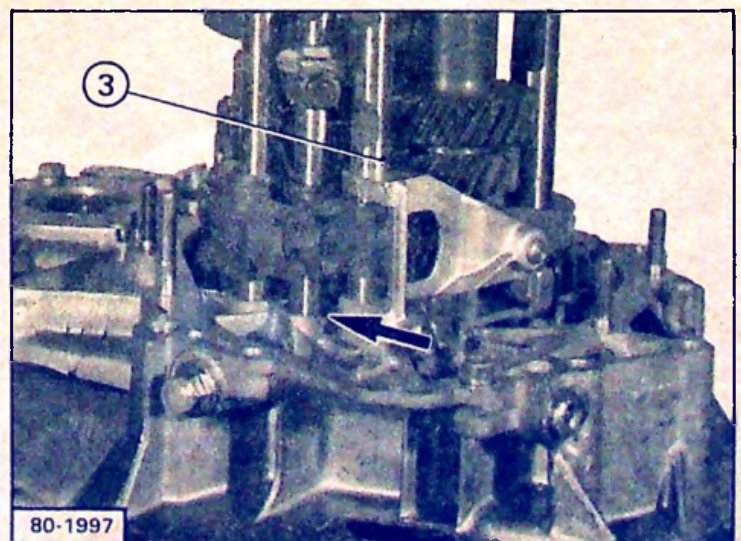
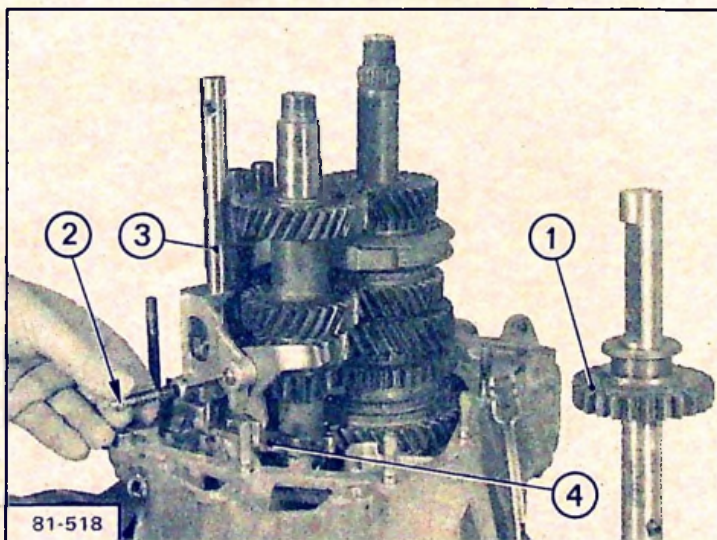
**CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 008530**

**INCIDENT** : Marche arrière reste enclenchée malgré le retour au "Point Mort" du levier de commande des vitesses.

**CAUSE** : Retour incomplet du pignon de renvoi de Marche Arrière (1) à sa position "Point Mort". Ceci est dû à un manque d'engagement de l'axe de verrouillage (2) dans la gorge de l'axe de fourchette (3).

**REMEDE** : Desserrer les deux vis de fixation de la patte-support (4). Déplacer et maintenir la patte-support ( suivant  ) vers l'axe de fourchette (3), de M.AR/5ème. Resserrer les deux vis de fixation.

**NOTA** : Lors d'une remise en état de boîte de vitesses, il est nécessaire de procéder à ce réglage.



Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

CX TOUS TYPES

REPARATION DES BOITES DE  
VITESSES

16 NOV. 1983

N° 3

Le 16 Novembre 1983.

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS :

RECUEIL DE NOTES TECHNIQUES N° MAI 008530

Suite aux problèmes d'approvisionnement en pièces de rechange de l'ensemble de 5ème vitesse, 1ère possibilité, il est impératif de se conformer aux dispositions suivantes : (lorsqu'une intervention sur le 5ème rapport est nécessaire).

A - POUR LES VEHICULES SORTIS DEPUIS JUILLET 1980

Le Département des Pièces de Rechange fournit un kit de remplacement 2ème possibilité ZC 9861.065 U comprenant les pièces suivantes :

- . 1 couple de pignons de 5ème
- . 1 synchro de 5ème
- . 1 fourchette (\*)
- . 1 roulement de 28,2 mm d'épaisseur
- . 2 écrous
- . 1 plaque de structure.

(\*) Cette fourchette permet de passer de la 1ère possibilité à la 2ème sans changer le couvercle et l'axe de 5ème/M.AR.

B - POUR LES VEHICULES SORTIS ENTRE OCTOBRE 79 ET JUILLET 1980

Il convient en plus du kit décrit ci-dessus d'adopter l'arbre primaire : ZC 9861.066 U (TT sauf X) ou ZC 9861.067 U (X) qui comporte une extrémité cannelée.

C - POUR LES VEHICULES SORTIS AVANT OCTOBRE 1979

Il est nécessaire :

- 1 - de monter le kit décrit en A ;
- 2 - d'adopter un des deux arbres primaires cité en B ;
- 3 - de procéder au montage du nouveau dispositif de marche arrière (dont le détail est donné par la Note Technique 131 MA page 3).

NOTA : Pour toutes ces opérations une Note Info Réparation plus détaillée sera publiée ultérieurement.



CITROËN  
SERVICES A LA CLIENTÈLE  
TECHNIQUE APRÈS - VENTE

# NOTE TECHNIQUE

CX

5

APPLICATION :

**TOUS PAYS**

CONCERNE :

**VEHICULES CX TOUS TYPES**

**N° 7**

DIFFUSION :

**TOUS PAYS**

**Boîtes de vitesses mécaniques :  
modifications**

Le 28 Mars 1986

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 008520**

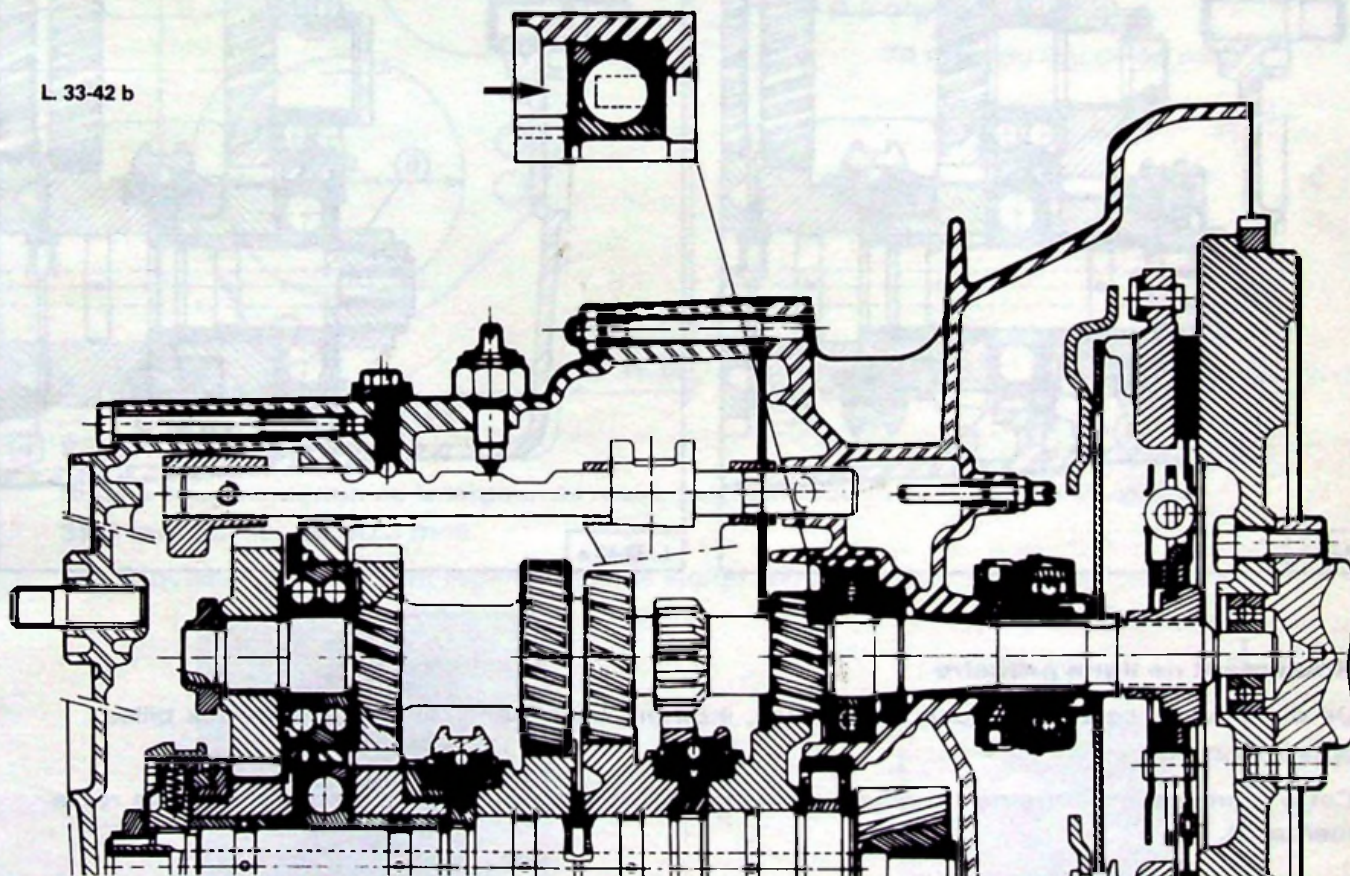
Les modifications indiquées dans cette note portent sur les boîtes de vitesses mécaniques tous types (BV 4 vitesses et BV 5 vitesses) et **plus particulièrement** sur :

- le roulement de ligne primaire, côté embrayage.
- les roulements des lignes primaire et secondaire, côté couvercle.

## I - ROULEMENT DE LIGNE PRIMAIRE (côté embrayage) :

Depuis **OCTOBRE 1985**, sur véhicule CX 2,5 l. I.E. tous types et 2,5 l. Diesel TURBO, montage d'un **nouveau roulement avec étanchéité intégrée** (sans changement des dimensions du roulement).

L 33-42 b



**IMPORTANT :** Le joint d'étanchéité intégré, face noire, du roulement (→) doit être monté côté pignon émetteur du 1<sup>er</sup> rapport.

Le roulement est disponible au Département des Pièces de Rechange sous la référence **N° 95 631 160**.

En réparation, il peut se monter sur des boîtes de vitesses mécaniques tous types antérieures à la modification, en **remplacement de l'ancien**.

**II - ROUEMENTS DE LIGNES PRIMAIRE ET SECONDAIRE (côté couvercle) :**

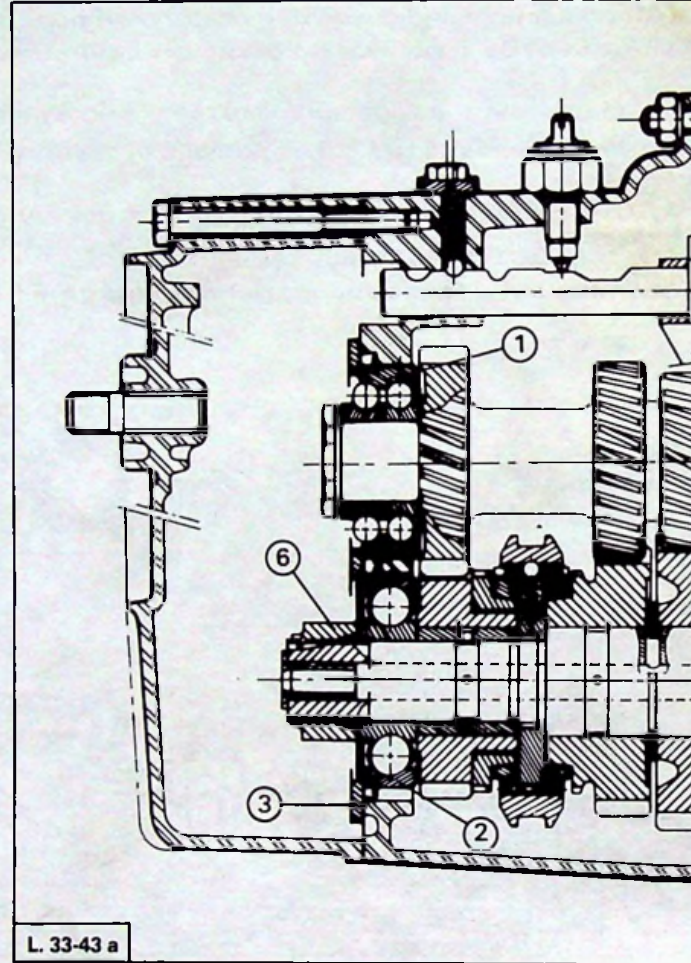
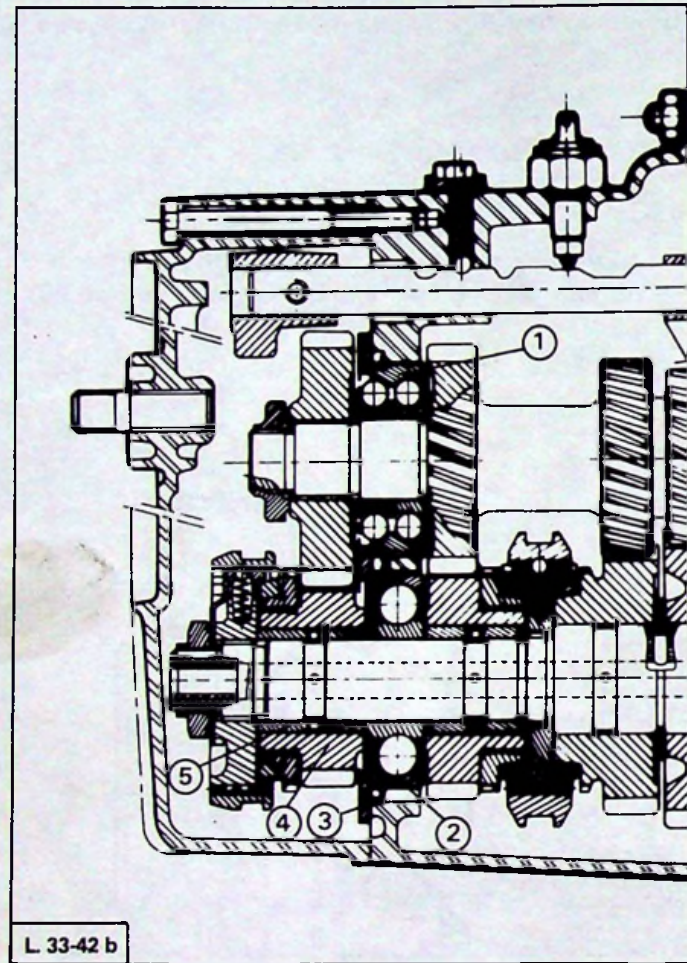
Depuis **DECEMBRE 1985**, en démarrage progressif, de nouveaux roulements sont montés, ce qui implique la modification des pièces suivantes :

- Plaque d'arrêt de roulements (boîtes de vitesses tous types).
  - Pignon récepteur de 5<sup>e</sup> rapport
  - Entretoise sous pignon de 5<sup>e</sup>
  - Erou de serrage de la ligne secondaire (boîtes de vitesses à 4 rapports).
- (boîtes de vitesses à 5 rapports)

De ce fait, création de nouveaux numéros de séquences de boîtes de vitesses (voir page 5) :

**BOITES DE VITESSES A 5 RAPPORTS**

**BOITES DE VITESSES A 4 RAPPORTS**



**① Roulement de ligne primaire :**

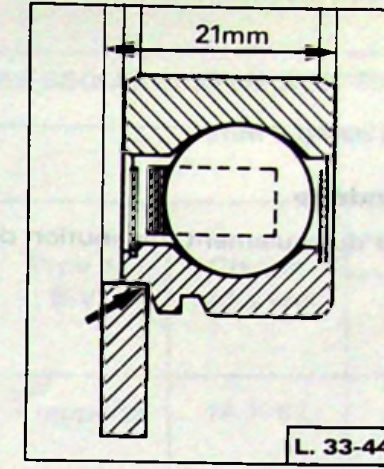
De dimensions caractéristiques inchangées, il diffère seulement par le diamètre des billes plus important.

Cette modification entraîne l'augmentation du diamètre intérieur de la plaque d'arrêt de roulements (3).

**② Roulement de ligne secondaire :**

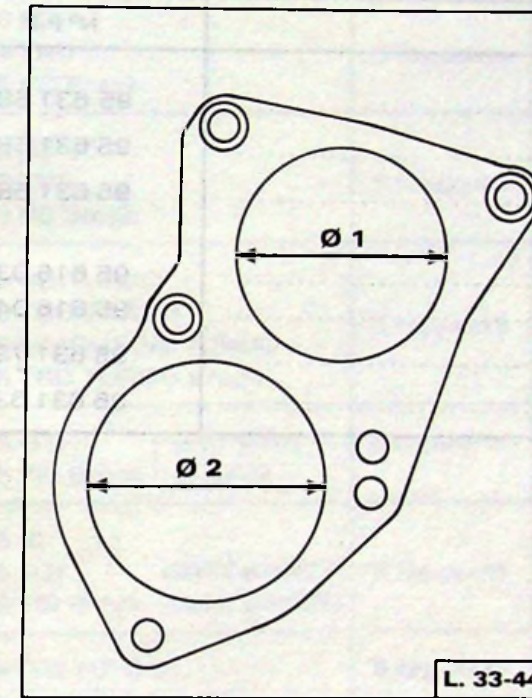
Il se caractérise par :

- une étanchéité de chaque côté des billes,
- une largeur plus importante = **21 mm** (au lieu de 19 mm)
- la présence d'un épaulement ( → ) permettant le montage de la plaque d'arrêt de roulements (diamètre intérieur de cette plaque augmenté).



**③ Plaque d'arrêt de roulements :**

Diamètres de passage des lignes primaire et secondaire augmentés.

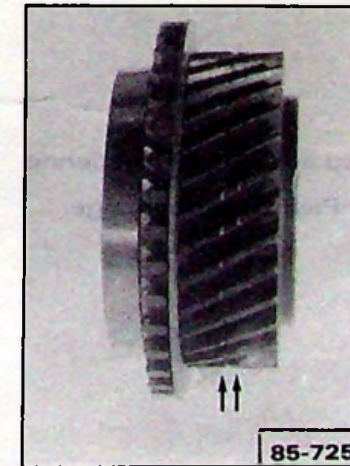


- Ø 1 (ligne primaire) :  
62,3 mm (au lieu de 61,5 mm)
- Ø 2 (ligne secondaire) :  
70 mm (au lieu de 56 mm)

**④ Pignon récepteur de 5<sup>e</sup> :**

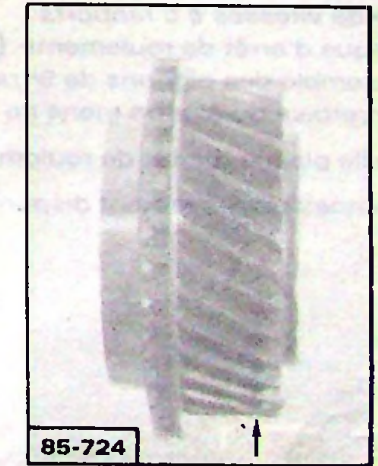
Suite à l'augmentation de la largeur du roulement, diminution de la largeur du pignon : **38,3 mm** (au lieu de 40,3 mm).

Les nouveaux pignons sont repérés comme indiqué ci-dessous :



**Pignon de 31 dents**

(2 piqûres → )



**Pignon de 33 dents**

(1 piqûre côté opposé au crabot → )

⑤ **Entretoise sous pignon de 5° :**

Sa largeur devient **38,5 mm** (au lieu de 40,5 mm).

⑥ **Écrou de serrage de l'arbre secondaire :**

Suite à l'augmentation de la largeur du roulement, diminution de la hauteur de l'écrou : **23 mm** au lieu de 25 mm.

**PIECES DE RECHANGE**

DÉSIGNATION	N° P.R.
① Roulement de ligne primaire : .....	95 631 585
② Roulement de ligne secondaire : .....	95 631 583
③ Plaque d'arrêt des roulements : .....	95 631 580
④ Ensemble de pignons de 5° :	
- Couple 46 x 31 : .....	95 616 039
- Couple 45 x 33 : .....	95 616 040
⑤ Entretoise sous pignon de 5° .....	95 631 734
⑥ Ecrou de serrage de l'arbre secondaire .....	95 631 633

**REPARATION :**

Le montage des 2 roulements côté couvercle sur une boîte de vitesses antérieure à la modification, entraîne l'échange :

- a) *Boîte de vitesses à 4 rapports :*
- plaque d'arrêt de roulements ③ ,
  - écrou de serrage de l'arbre secondaire ⑥ .
- b) *Boîte de vitesses à 5 rapports :*
- plaque d'arrêt de roulements ③ ,
  - ensemble des pignons de 5° rapport ④ ,
  - entretoise du pignon mené de 5° rapport ⑤ .

La nouvelle plaque d'arrêt de roulements peut se monter en lieu et place de l'ancienne.

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

**NOUVELLES SEQUENCES DE BOITES DE VITESSES**

VÉHICULES	Type de B.V.	Couple réducteur	Numéros de séquences		N° P.R. de la B.V.
			Anciens (rappel)	Nouveaux	
CX 25 RD CX 25 RD Break	4 rapports	14 X 61	2 GE 72	<b>2 GE 63</b>	<b>95 631 606</b>
CX 20 RE CX 20 RE Break	4 rapports	14 X 61	2 GE 66	<b>2 GE 73</b>	<b>95 631 607</b>
CX 25 RD CX 25 TRD CX 25 RD Break	5 rapports	14 X 61	2 GE 68	<b>2 GE 75</b>	<b>95 631 608</b>
CX 20 RE CX 22 TRS CX 20 RE Break	5 rapports	14 X 61	2 GE 70	<b>2 GE 76</b>	<b>95 631 609</b>
CX 25 RD TURBO CX 25 TRD TURBO CX 25 LIMOUSINE TURBO CX 25 TRD TURBO Break	5 rapports	16 X 61	2 GE 36	<b>2 GE 77</b>	<b>95 631 610</b>
CX 25 GTI CX 25 TRI Break	} sauf SUEDE et SUISSE	5 rapports	2 GE 58	<b>2 GE 78</b>	<b>95 631 611</b>
CX 25 RI CX 25 GTI (SUEDE et SUISSE) CX 25 TRI Break (SUEDE et SUISSE)		5 rapports	14 X 59	2 GE 54	<b>2 GE 79</b>
CX 25 GTI TURBO CX 25 PRESTIGE TURBO	5 rapports	14 X 59	2 GE 60	<b>2 GE 80</b>	<b>95 631 613</b>

**CITROËN**SERVICES A LA CLIENTELE  
Département Technique Après-Vente**NOTE TECHNIQUE****CX****5**

APPLICATION :

**TOUS PAYS**

CONCERNE :

**CX TOUS TYPES****N° 8**

DIFFUSION :

**TOUS PAYS****TRANSMISSIONS**  
Evolution des entraîneurs

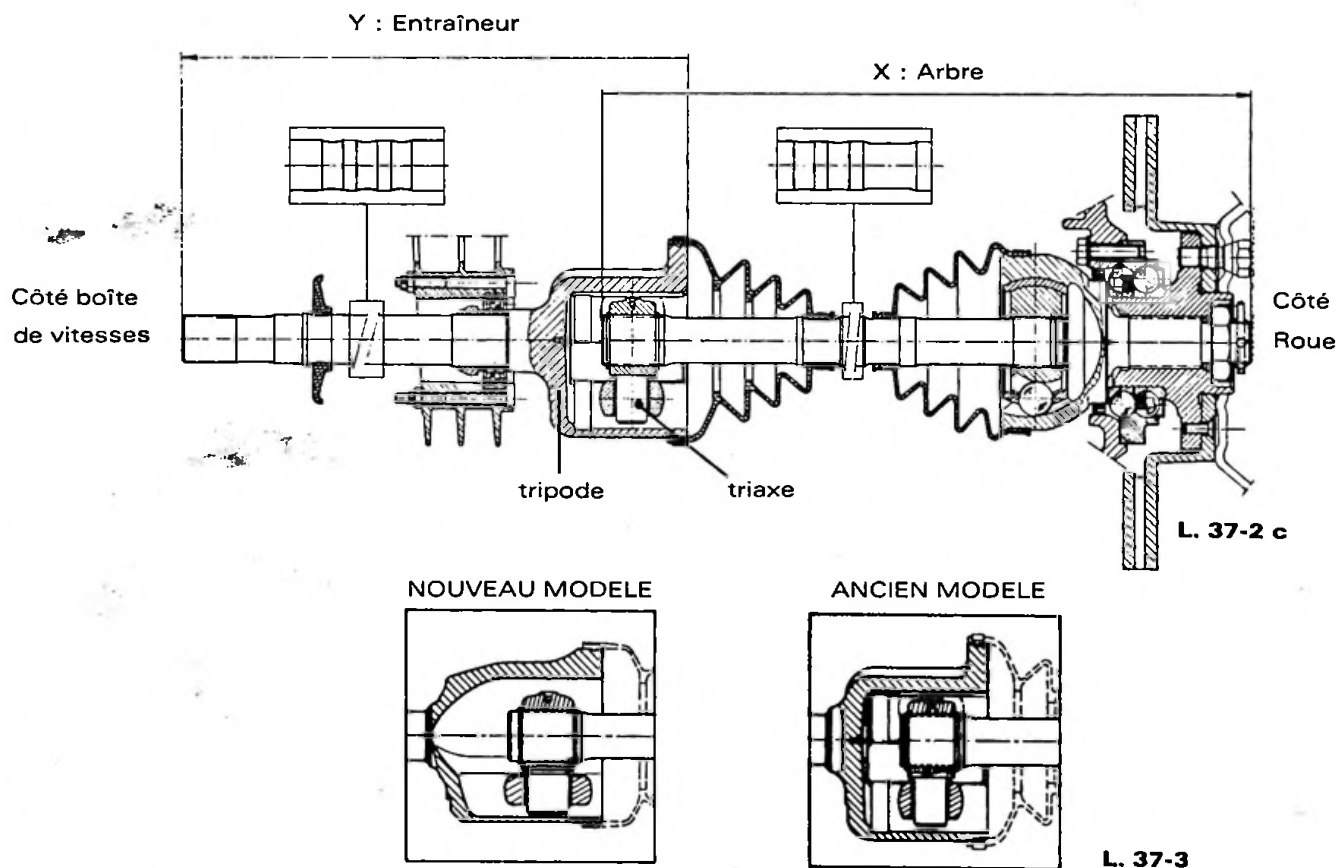
Le 28 Février 1986

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

Les transmissions de l'ensemble des véhicules de la gamme CX, sauf GTi TURBO, ont évolué en **AVRIL 1985**.

Cette modification est due à un changement du procédé de fabrication de l'entraîneur.

**NOTA :** Cette nouvelle réalisation a été appliquée dès la commercialisation des véhicules aux transmissions des CX GTi TURBO (Septembre 1984) ainsi qu'aux véhicules équipés du freinage A.B.S. (Anti Blocage Système).

**PIECES DE RECHANGE :**

Par souci de simplification, cette évolution s'accompagne d'une nouvelle définition des disponibilités. Désormais pour TOUTES les transmissions, le Département des Pièces de Rechange ne fournira plus que :

- des transmissions complètes composées du joint RZEPPA, de l'arbre, du triaxe et du tripode.
- des joints RZEPPA, communs à tous les véhicules de la gamme.

1°) A épuisement des stocks :

Les transmissions côté roue et les entraîneurs composition "Pièces de Rechange" seront supprimés.

2°) D'autre part, le Département des Pièces de Rechange proposera une série de transmissions complètes rénovées.



## I – IDENTIFICATION DES TRANSMISSIONS COMPLETES :

Les tableaux pages 3-4 récapitulent les différentes transmissions, en fonction des types de boîte de vitesses, de motorisation et de voie avant.

### – Transmission Gauche :

Pour identifier une transmission gauche, regarder les repères usinés sur l'arbre, visibles du dessous du véhicule.

### – Transmission Droite :

De la même manière, pour identifier une transmission droite, regarder les repères usinés sur l'arbre et sur l'entraîneur.

**Nota :** Le tableau ci-contre indique la voie du véhicule :

N pour normale 1,474 m.  
E pour élargie 1,514 m.

## II – JOINTS RZEPPA :

Deux types de joints pour l'ensemble de la Gamme CX :

- Tous Types sans ABS : N° P.R. 95 616 770
- Tous Types avec ABS : N° P.R. 95 616 771

**Nota :** Les gaines d'étanchéité n'évoluent pas.

## REPARATION :

### • ECHANGE D'UNE TRANSMISSION COMPLETE :

Le montage d'une seule transmission complète avec le nouvel entraîneur, adaptée aux types de B.V., de moteur et de voie avant sur un véhicule sorti antérieurement à la modification des entraîneurs est possible.

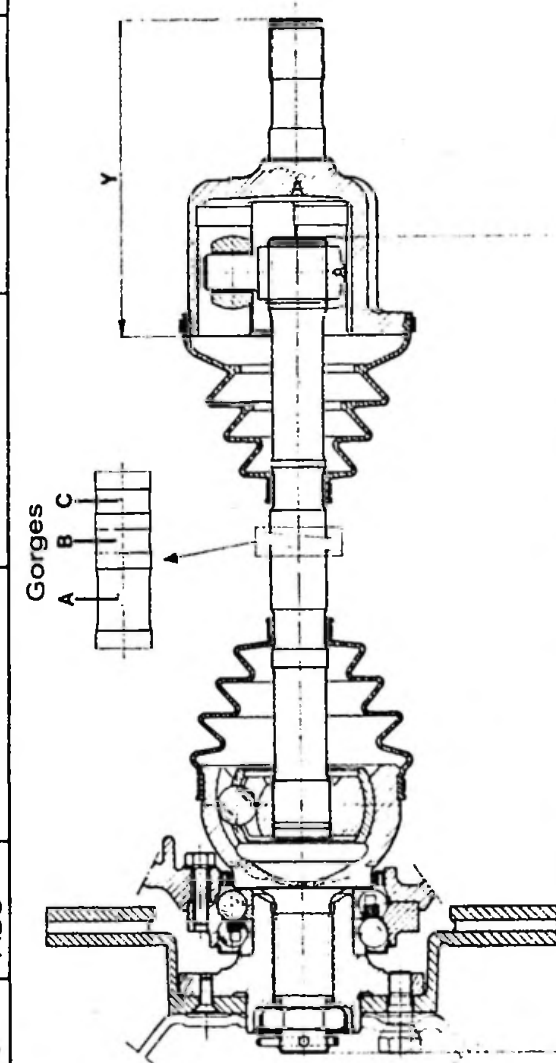
### • REMISE EN ETAT D'UNE TRANSMISSION :

Le désaccouplement RZEPPA/transmission pour échange des étanchéités et de l'une ou l'autre des deux parties désaccouplées nécessite l'échange systématique du jonc d'arrêt de RZEPPA (disponible au Département des Pièces de Rechange sous la référence 5 429 899).

Boîte de vitesses →		Date - Voie		Arbre : X		Entraîneur : Y		Date		Arbre : X		Entraîneur : Y		Neuve		Renovée		B.V.A.		
		Ancienne																		
3 vitesses convertisseur 4 vitesses sauf moteur 829	→ 7/80 – N	496 – sans	7/80 à 6/84 – E	516 – A	531 – B	→ 7/80 – N	5 vitesses 4 vitesses moteur 829	5 vitesses 4 vitesses moteur 829	4/85 → OPR 3091*	9/84 →	174	161,5	174	4/85 → OPR 3082	95 616 788	95 616 789	95 616 792	95 616 793	526,8 – ABC	161,5
161,5		174		174		174		174		174		174		174		174				

TRANSMISSION GAUCHE

TRANSMISSION GAUCHE



\* Sauf véhicules équipés de l'ABS.  
Ces véhicules ont une transmission identique à celle de la GTI TURBO, option ABS.

L.37-1 b

X





CITROËN  
SERVICES APRÈS-VENTE  
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

# NOTE TECHNIQUE

**CX**

**5**

APPLICATION :

**TOUS PAYS**

CONCERNE :

**CX TOUS TYPES**

**N° 10**

DIFFUSION :

**TOUS PAYS**

**Avec boîte de vitesses mécanique**

Le 30 Mars 1990

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

Depuis **Mars 1989**, les boîtes de vitesses des véhicules CX Tous Types reçoivent un contacteur de marche arrière dont la fonction électrique est inversée par rapport à celle du précédent :

Type "ouvert au repos" au lieu de "fermé au repos" (contacteur déposé).

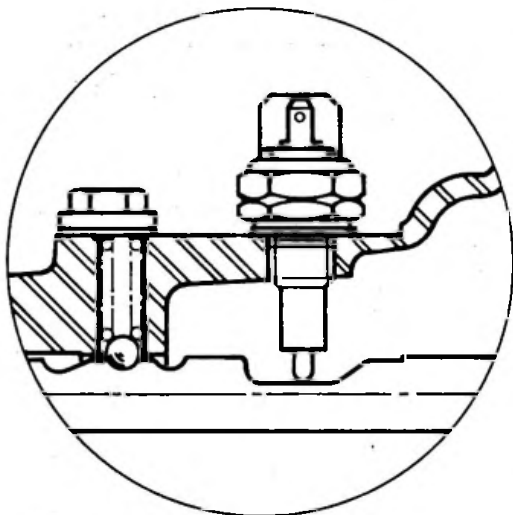
La monte de ce contacteur entraîne l'évolution des pièces suivantes :

- Carter B.V. : taraudé à  $\varnothing$  14x150 (au lieu de  $\varnothing$  12x100) sans changement de référence P.R.
- Axe de fourchette de marche arrière : nouveau par sa rampe inversée.
- Faisceau électrique du contacteur : fiche plate de 5 mm (au lieu de 6,35 mm)

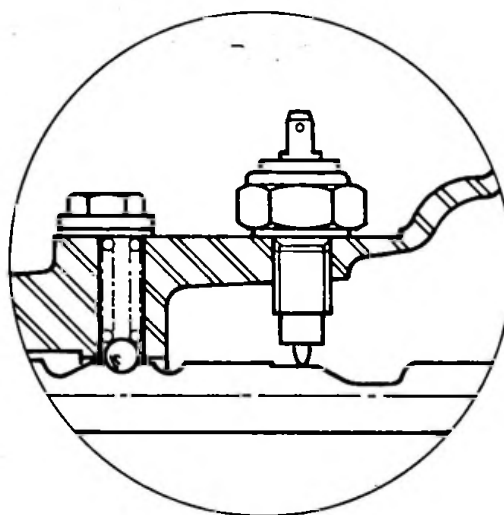
**N° Départ B.V. :**

**2 GE 75/021231 - 2 GE 94/007695 - 2 HE 01/005428**

**2 GE 76/030193 - 2 GE 95/025486 - 2 HE 02/006173**



**NOUVELLE DISPOSITION**



**DISPOSITION PRECEDENTE  
(Rappel)**

UT 33-11

**INTERCHANGEABILITE :**

- A épuisement des stocks P.R., les carters B.V. taraudés à  $\varnothing$  14x150 remplaceront les carters taraudés à  $\varnothing$  12x100.
- Le remplacement d'un carter taraudé à  $\varnothing$  12x100 par un carter taraudé à  $\varnothing$  14x150 entraîne l'échange de l'axe de fourchette de marche arrière et du contacteur de marche arrière.
- Le contacteur de marche arrière référencé 75 491 289 de la disposition précédente reste disponible au Département des Pièces de Rechange.
- L'axe de marche arrière référencé 95 541 733 (B.V. 5) de la disposition précédente reste disponible au Département des Pièces de Rechange.

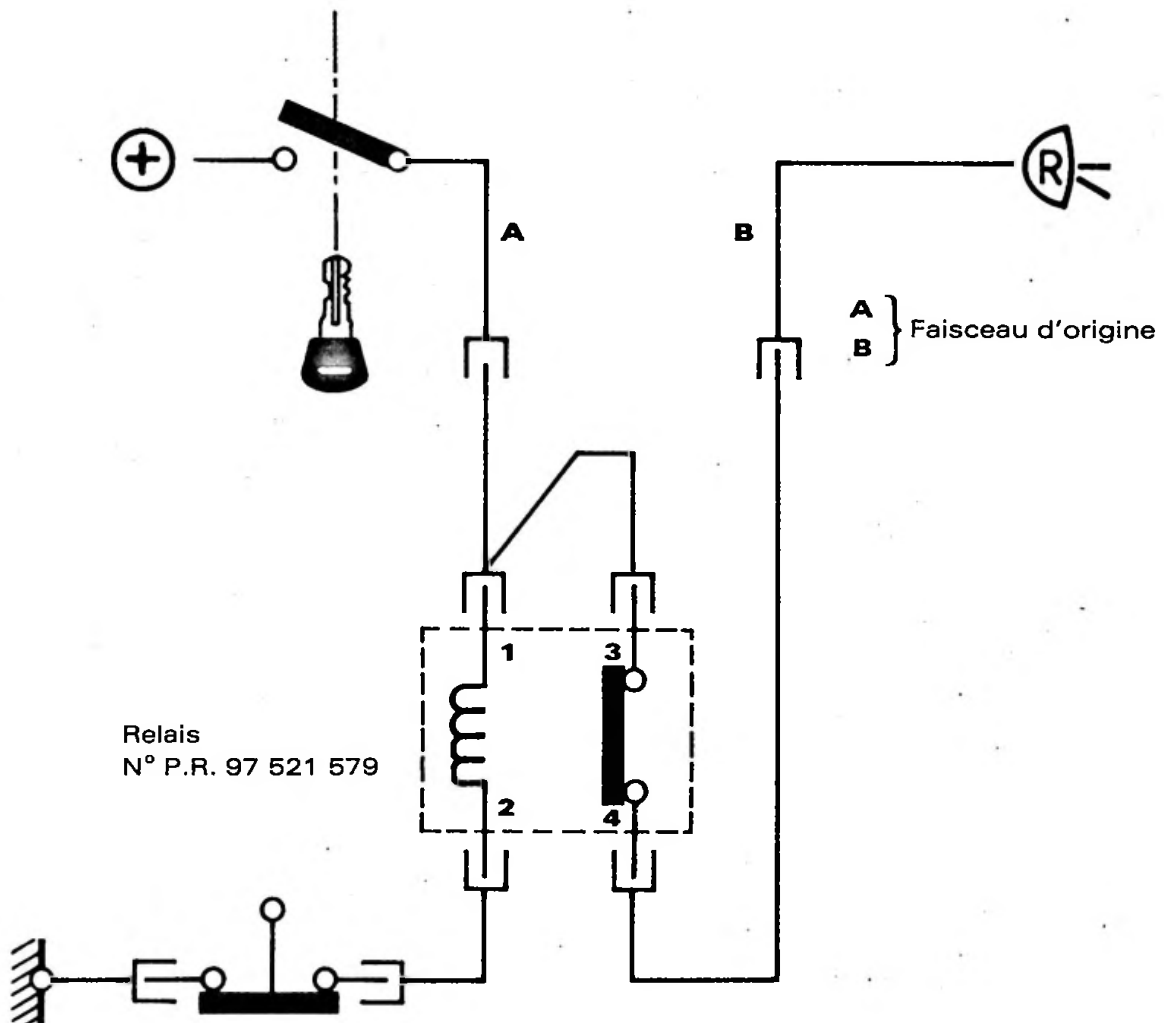
**PIECES DE RECHANGE :**

DESIGNATION DES PIECES NOUVELLES	N° P.R.
Carter B.V. Essence 2,2 litres (taraudé à Ø 14x150) : .....	95 576 973 (inchangé)
Carter B.V. Essence 2,5 litres I.E. ATMO (taraudé à Ø 14x150) : .....	95 611 542 (inchangé)
Carter B.V. Diesel T.T. (taraudé à 14x150) : .....	95 576 976 (inchangé)
Axe de fourchette de Marche. AR. (B.V. 5 : .....	96 048 977
Contacteur de Marche. AR. : .....	91 514 733
Joint de contacteur de Marche. AR. : .....	79 03 062 030

**METHODES REPARATION :**

Dans l'hypothèse de la monte d'un axe de marche arrière non adapté au type de contacteur, le feu de recul reste allumé sur l'ensemble des rapports de marche avant et s'éteint au passage de la marche arrière.

La pose d'un relais inverseur sur le faisceau du contacteur de marche arrière est possible en solution de dépannage, mais à éviter en solution réparation (contacteur de marche arrière "fermé" en permanence).





CITROËN  
SERVICES APRÈS-VENTE  
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

# NOTE TECHNIQUE

**CX**

**5**

APPLICATION :

**TOUS PAYS**

CONCERNE :

**BREAKS CX TOUS TYPES**

**Boîte de vitesses : Evolutions**

DIFFUSION :

**TOUS PAYS**

**N° 11**

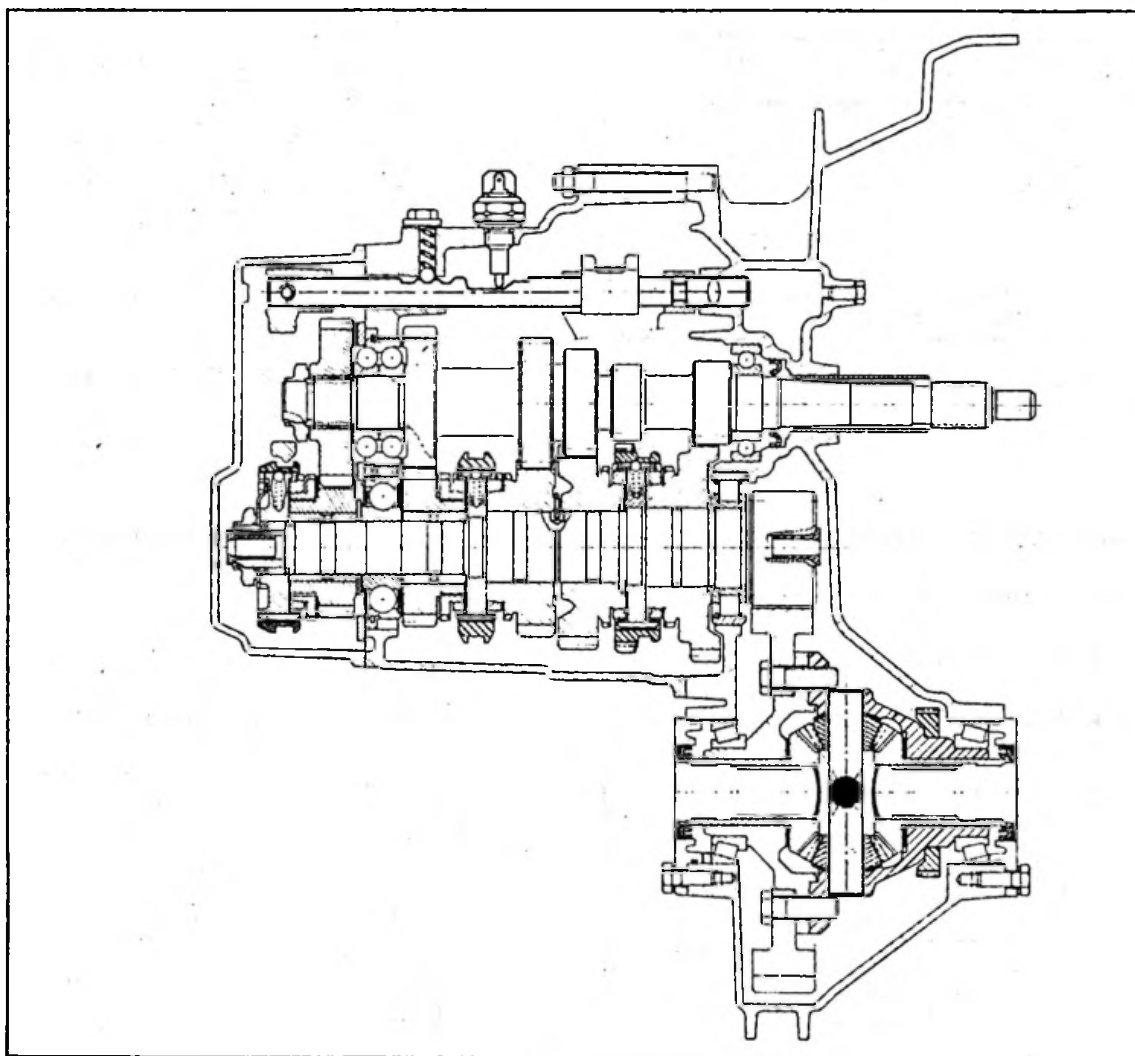
Le 30 Avril 1990

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

Depuis **Janvier 1990**, les véhicules Breaks CX Tous Types reçoivent une boîte de vitesses modifiée :

- ▶ Evolution du boîtier de différentiel,
- ▶ Evolution du billage des axes de fourchettes,
- ▶ Evolution du 5<sup>ème</sup> rapport.

Ces modifications entraînent la création de nouvelles séquences B V.



UT 33/15

## Sommaire

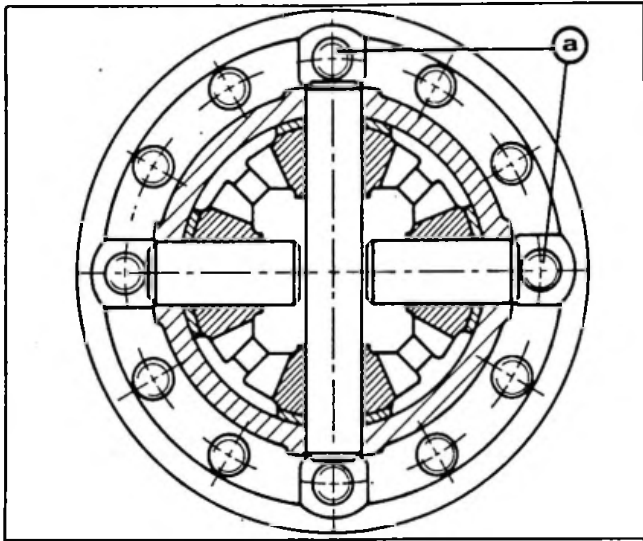
- I - EVOLUTION DU BOITIER DE DIFFERENTIEL (pages 2 et 3),
- II - EVOLUTION DU BILLAGE DES AXES DE FOURCHETTE (pages 3 et 4),
- III - EVOLUTION DU 5<sup>ème</sup> RAPPORT (pages 4 et 5),
- IV - NOUVELLES SEQUENCES BV suite à I et II, (page 6).

**I - EVOLUTION DU BOITIER DE DIFFERENTIEL**

Le boîtier de différentiel est nouveau par :

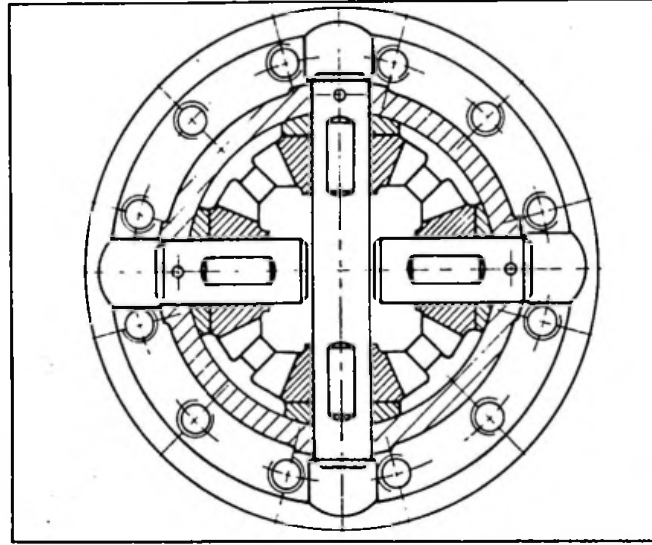
**A – L'arrêt en translation des axes de pignons satellites**  
(démarrage progressif de cette solution depuis 9/89) :

- Arrêt des axes assuré par l'extrémité des vis (a) de fixation de la couronne, décalées pour ce faire de  $\frac{1}{24}$  de tour (suppression des goupilles).
- Axes de pignons satellites lisses (suppression des méplats, des logements de goupille et des fentes tournevis).
- Axes de pignons satellites traités par nickelage chimique.



NOUVELLE DISPOSITION

Y 33-14

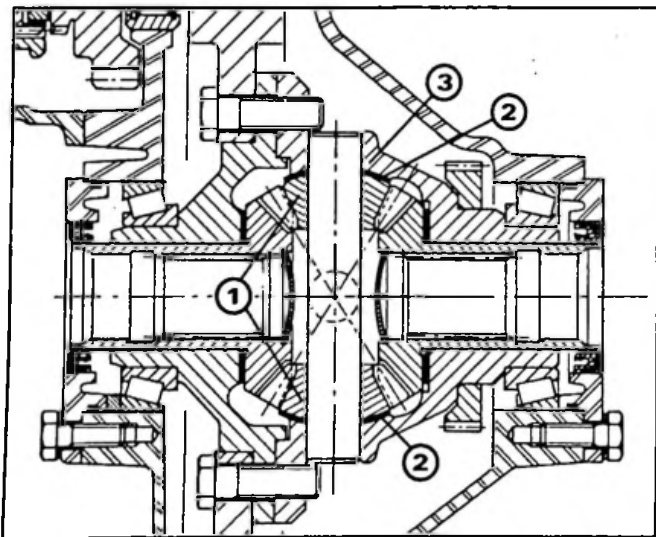


DISPOSITION PRECEDENTE (Rappel)

L 33-39

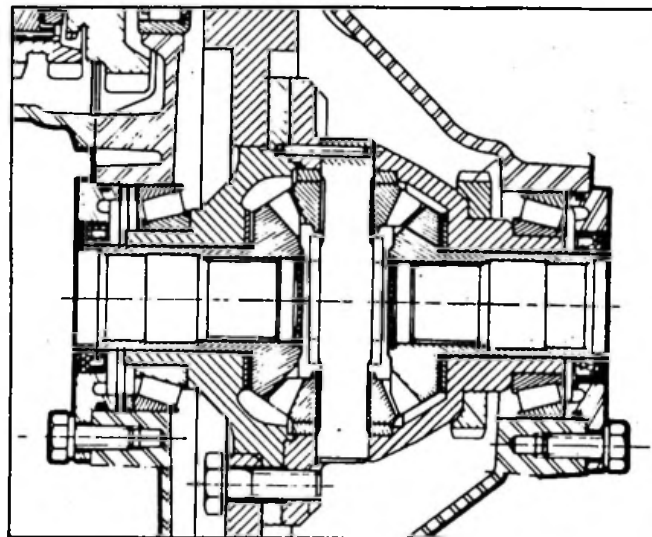
**B – Les pignons satellites à portée sphérique, qui entraînent la création de :**

- Nouveaux pignons satellites (1).
- Nouvelles coupelles de friction (2).
- Nouveau demi-boîtier droit de différentiel (3) à usinage intérieur sphérique.



SATELLITES A PORTEE SPHERIQUE

UT 33-14



DISPOSITION PRECEDENTE (Rappel)

UT 33-14

REMARQUE : les vis de couronne et les planétaires sont inchangés.

**PIECES DE RECHANGE**

DESIGNATION DES PIECES NOUVELLES	N° P.R.
Boîtier de différentiel (prise tachy. 29x15) .....	95 655 339
Axe de satellite long .....	96 002 681
Axe de satellite court .....	96 002 678
Pignon satellite .....	96 026 625
Coupelle de friction satellite .....	96 002 675
Coupelle de friction planétaire .....	95 036 233

**INTERCHANGEABILITE**

▶ Le boîtier de différentiel à "portée sphérique" est interchangeable unitairement avec le précédent boîtier à "portée plane".

Il entraîne l'échange :

- des pignons satellites,
- des coupelles de friction,
- des axes de pignons satellites.

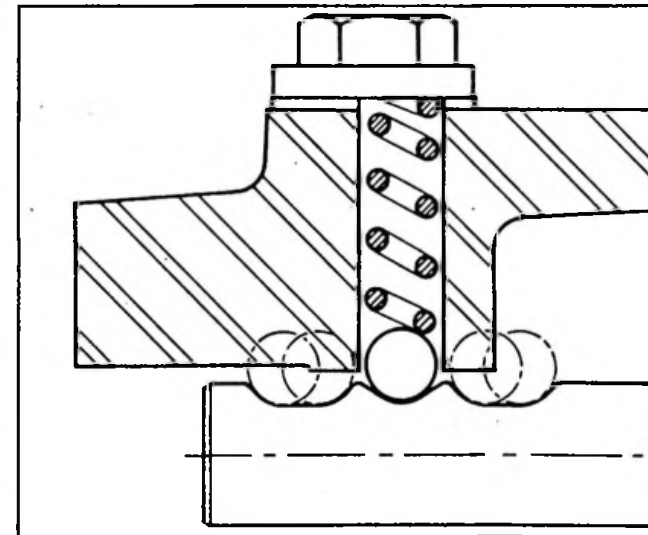
▶ Les pièces constitutives des précédents boîtiers de différentiel restent disponibles au Département des Pièces de Rechange.

▶ **Tout panachage de pièces est proscrit.**

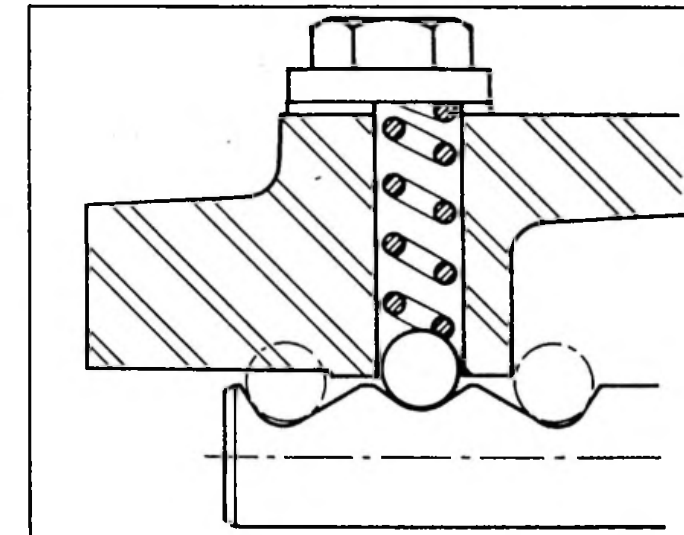
**II - EVOLUTION DU BILLAGE DES AXES DE FOURCHETTE**

Le billage des axes de fourchette devient flottant, ce qui entraîne la création de :

- Nouveaux axes de fourchette,
- Ressorts de billage à tarage spécifique,
- Manchons de synchro spécifiques.



BILLAGE FLOTTANT



BILLAGE PRECEDENT (positif)

## PIECES DE RECHANGE

DESIGNATION DES PIECES NOUVELLES	N° P.R.
Axe de fourchette 1-2 .....	96 077 296
Axe de fourchette 3-4 .....	96 077 297
Axe de fourchette 5 - M-AR. ....	96 052 584
Syncho 1-2 .....	95 656 435
Syncho 3-4 .....	95 656 436
Syncho 5° .....	95 656 437
Ressort de billage 5-M.AR, 1-2 et 3-4 .....	96 078 552

## INTERCHANGEABILITE

► Le dispositif d'axes de fourchette à billage flottant peut équiper les boîtes de vitesses antérieures. Cette opération nécessite l'échange des pièces suivantes :

- Axes de fourchette,
- Ressorts de billage,
- Ensemble des synchos.

► Le dispositif d'axes de fourchette à billage flottant est incompatible avec les butées réglables (3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> rapport), donc :

a) Les vis de butée d'axe de fourchette 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> rapport sont à remplacer par :

- bouchon, réf. 79 03 001 707,
- joint, réf. 22 476 009.

b) Suppression de la vis de butée du 3<sup>e</sup> rapport.

► Les pièces du précédent dispositif à billage positif restent disponibles au Département des Pièces de Rechange.

Les modifications ci-dessus entraînent la création de nouvelles séquences de boîtes de vitesses (voir page 6).

## III - EVOLUTION DU 5<sup>ème</sup> RAPPORT

Depuis **Novembre 1989**, les boîtes de vitesses à cinq rapports sont modifiées : adjonction d'une **rondelle-butée entre le pignon récepteur de 5<sup>e</sup> et le roulement**, ce qui entraîne l'évolution des pièces suivantes :

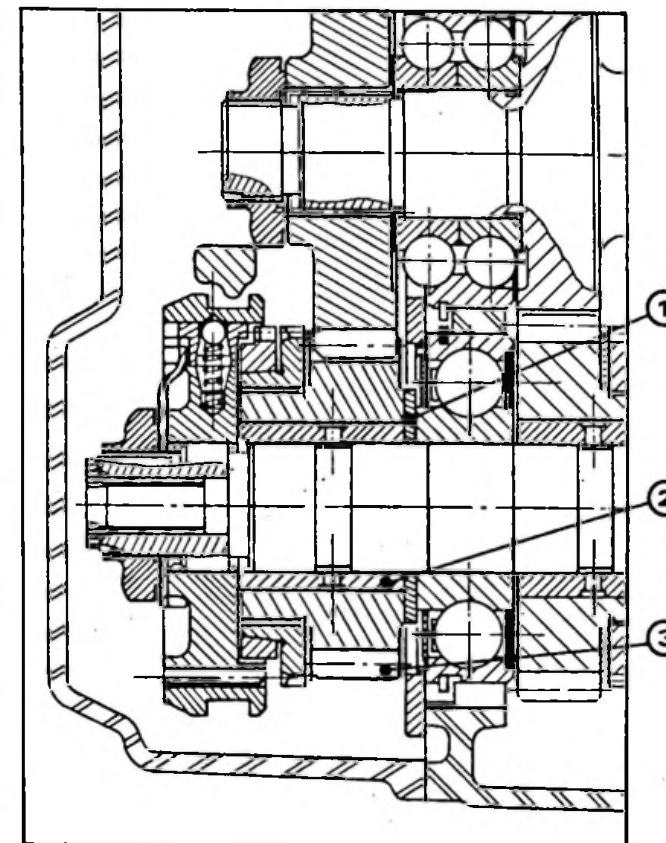
- Pignon récepteur de 5<sup>e</sup> : épaisseur réduite.
- Entretoise sous pignon : longueur réduite.

Parallèlement, les patins de la fourchette de 5<sup>e</sup> possèdent un revêtement molybdène, côté pignons (extension de la fourchette type ME5T).

**N° de départ BV** : sans changement du numéro de séquence :

2 GE 75/23 060  
2 GE 76/30 860  
2 GE 95/26 902  
2 HE 01/5870  
2 HE 02/6221

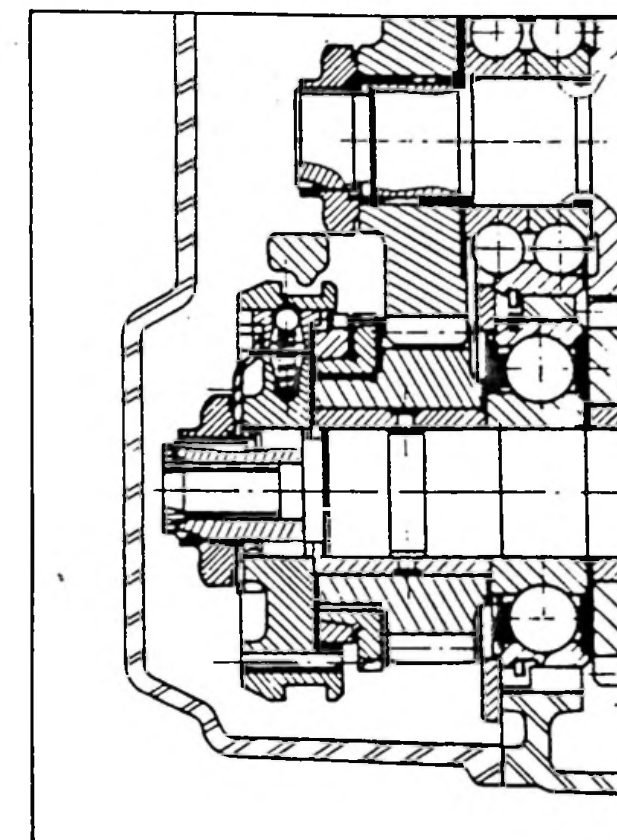
## NOUVELLE DISPOSITION



UT 33-6a

## DISPOSITION PRECEDENTE (Rappel)

(1/86 → 6/89)



UT 33-6

## Nouvelle disposition :

- ① Rondelle-butée : épaisseur = 1,5 mm,
- ② Entretoise : longueur = 37 mm (était 38,50 mm),
- ③ Pignon de 5<sup>e</sup> : épaisseur = 36,83 mm (était 38,33 mm).

## PIECES DE RECHANGE.

DESIGNATION DES PIECES NOUVELLES	N° P.R.
<b>Couple de 31x46 =</b>	
– Véhicules (12/85 →) : ensemble complet : .....	95 654 005
– Véhicules (→ 12/85) : ensemble complet : .....	95 654 009
<b>Couple de 33/45 =</b>	
– Véhicules (12/85 →) = ensemble complet : .....	95 654 006
– Véhicules (10/80 → 12/85) (2 <sup>e</sup> possibilité de 5 <sup>e</sup> ) = ensemble complet : .....	95 654 007
– Véhicules (10/80 → 02/82) (1 <sup>ère</sup> possibilité de 5 <sup>e</sup> ) = ensemble complet : .....	95 654 012
– Véhicules (10/79 → 10/80) (REFLEX et ATHENA) = ensemble complet : .....	95 654 010
– Véhicules (10/79 → 10/80) (sauf REFLEX et ATHENA) = ensemble complet : .....	95 654 011
– Entretoise de 37 mm .....	95 036 241
– Rondelle de butée de roulement .....	95 036 223
– Fourchette de 5 <sup>e</sup> (revêtue Molybdène) .....	95 567 785

## RÉPARATION

- Toute BV 5 peut recevoir un ensemble de pignons de 5<sup>ème</sup> avec la rondelle de butée de roulement sur arbre secondaire.
- A épuisement des stocks, les ensembles P.R. de 5<sup>ème</sup> seront fournis avec la rondelle de butée.
- La rondelle de butée ne peut se monter qu'avec un pignon récepteur de 5<sup>ème</sup> d'épaisseur 36,83 mm, muni de son entretoise de 37 mm.
- La présence d'une rondelle de butée entre le pignon récepteur et le roulement contribue à réduire les risques d'usure liée au rapport de 5<sup>ème</sup>.
- Le couple de serrage des écrous de blocage des lignes primaire et secondaire est inchangé : **de 24 à 27 mdaN (rappel)**.

**IV - NOUVELLES SEQUENCES DE BOITES DE VITESSES**  
suite à I et II

VEHICULES	Type de B.V.	Couple réducteur	Numéros de séquences		N° P.R. de la B.V.
			Anciens (rappel)	Nouveaux	
CX DIESEL ATMO (Berlines et breaks)	5 rapports	14x61	2 GE 75	<b>2 HE 27</b>	96 064 118
CX 20 - 22 (Berlines et breaks)	5 rapports	14x61	2 GE 76	<b>2 HE 28</b>	96 064 119
CX DIESEL TURBO 1 (Berlines et breaks)	5 rapports	16x61	2 GE 77	<b>2 HE 43</b>	95 649 277
CX DIESEL TURBO 2 (Berlines et breaks)	5 rapports	16x59	2 GE 95	<b>2 HE 24</b>	96 064 120

**AEI bi-capteur (jusqu'à l'ANNEE MODELE 1986) :**

CX 25 GTi CX 25 TRi Break	} sauf SUEDE et SUISSE	5 rapports	15x61	2 GE 78	<b>2 HE 44</b>	95 649 278
CX 25 Ri CX 25 GTi (SUEDE et SUISSE) CX 25 TRi Break (SUEDE et SUISSE)		5 rapports	14x59	2 GE 79	<b>2 HE 45</b>	95 649 279
CX 25 GTi TURBO CX 25 PRESTIGE TURBO		5 rapports	14x59	2 GE 80	<b>2 HE 46</b>	95 649 280

**AEI mono-capteur (depuis l'ANNEE MODELE 1987) :**

CX 25 Ri CX 25 GTi CX 25 TRi Break	} SUEDE et SUISSE	5 rapports	14x59	2 HE 01	<b>2 HE 37</b>	Prendre <b>2 HE 45 *</b> (95 649 279)
CX 25 GTi CX 25 TRi Break	} sauf SUEDE et SUISSE	5 rapports	15x61	2 HE 02	<b>2 HE 36</b>	Prendre <b>2 HE 44 *</b> (95 649 278)
CX 25 GTi TURBO 2 CX 25 PRESTIGE TURBO 2		5 rapports	14x59	2 GE 94	<b>2 HE 33</b>	96 064 123

\* Par souci de standardisation, le Département des Pièces de Rechange ne vend que les boîtes de vitesses **2 HE 44** et **2 HE 45**. La seule différence entre les N<sup>os</sup> 2 HE 44/2 HE 45 et 2 HE 37/2 HE 36 est la suivante :

→ ANNEE-MODELE 1986 : alésage de positionnement du capteur pion.

ANNEE-MODELE 1987 → : suppression de l'alésage de positionnement du capteur pion.





CITROËN  
DIVISION APRÈS-VENTE  
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

# INFO'RAPID

# CX

# 5

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

**CX TOUS TYPES**

**B.V. : Mécanique**  
**Calage des pignons 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup>**

**N° 12**

Le 31 Janvier 1991

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 0008530**

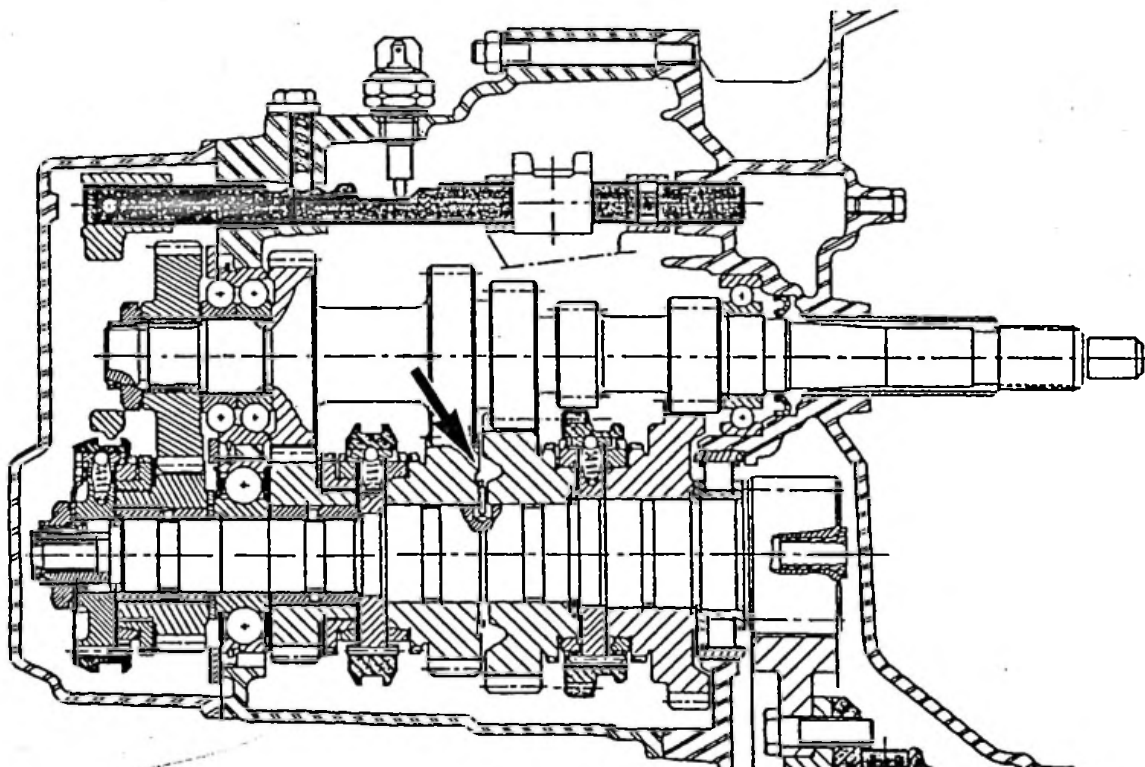
1142

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

Lors de la remise en état des **B.V. Tous Types**, procéder au remplacement des demi-rondelles d'épaisseur échelonnée de 2,50 à 2,68 mm, déterminant le jeu latéral de 0,05 mm des pignons de 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> **par les demi-rondelles d'épaisseur unique de 2,50 mm :**

**Référence P.R. : 96 002 194**

La cale d'épaisseur 2,44 mm **Réf. PR 75 429 749** reste disponible au **Département des Pièces de Rechange** pour les épaisseurs déterminées inférieures à 2,50 mm.



### Rappel

L'application série de la cale unique d'épaisseur 2,50 mm **Réf. P.R. 96 002 194** est effective depuis l'**AM 87**, entraînant de ce fait la suppression de l'opération de calage des pignons de 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup>.

**NOTA :** Les documents en votre possession sont à modifier par vos soins.