

AUTOMOBILES  
**CITROËN**

DIVISION TECHNIQUE APRÈS-VENTE



NOTE  
D'INFORMATION

N° 25

Le 15 Février 1971

Confidentielle  
(Droits de reproduction réservés)

Points particuliers à la révision d'une boîte de vitesses  
montée sur véhicule SM (SB série SB).

- Cette gamme peut être utilisée comme «Fiches d'atelier».

Pour les protéger, vous pouvez utiliser les pochettes  
en matière plastique des fiches : Révision de 1000 Km (R01)  
ou Entretien (E01)  
qui sont périmées.

Placer ces fiches à proximité du poste de travail de  
révision d'organes pour servir d'aide-mémoire à l'opérateur.

Ces points particuliers sont extraits du MANUEL DE  
REPARATION SM 581/3 où vous trouverez les plans  
d'exécution des outils M.R.

VEHICULE

SM

(SB série SB)

BOITE DE  
VITESSES

REVISION  
D'UNE BOITE  
DE VITESSES

SOCIÉTÉ ANONYME AUTOMOBILES CITROEN

CAPITAL 982 666 000 F - SIÈGE SOCIAL 117 à 167, QUAI ANDRÉ CITROEN - PARIS XV\* - R. C. SEINE 64 B 5019  
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Av. Georges Clemenceau - 92 NANTERRE - Tél. 204 40-00 Postes 577 et 578

AUTOMOBILES  
**CITROËN**

DIVISION TECHNIQUE APRÈS-VENTE



**NOTE  
D'INFORMATION**

**N° 3 S**

Le 25 Janvier 1972

Confidentielle  
(Droits de reproduction réservés)

La gamme ci-jointe traite des réglages et mise au point du moteur MASERATI C. 114/1 monté sur véhicule SM.

Cette gamme est extraite du MANUEL DE REPARATIONS SM n° 581-1 et comporte deux fiches pouvant être utilisées comme « Fiches d'Atelier ».

Pour protéger ces fiches, utiliser les pochettes en matière plastique fournies, par lot de dix, par le Service des Pièces de Rechange sous la référence 603.

Placer les fiches à proximité du poste de travail afin que l'opérateur puisse les utiliser comme aide-mémoire.

**VEHICULE SM**

(SB série SB)

**REMARQUES**

**CORRECTIF A LA GAMME S. 330-3 : REMISE EN ETAT D'UN BOITE DE VITESSES :**

1. Remplacer la feuille (pages 3/7 et 4/7) par la feuille corrective jointe à cette note.
2. Page 6/7, chapitres 26 et 27, lire CURTYLON au lieu de MASTI-JOINT HD 37.

**MOTEUR**

Réglages et mise au point

SOCIÉTÉ ANONYME AUTOMOBILES CITROËN

CAPITAL 600.000.000 F - SIÈGE SOCIAL 117 à 167, QUAI ANDRÉ CITROËN - PARIS XV<sup>e</sup> - R. C. SEINE 64 B 5019  
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 183, Av. Georges Clemenceau - 92 NANTERRE - Tél. 204 40-00 Postes 577 et 578

AUTOMOBILES.  
**CITROËN**

DIVISION TECHNIQUE APRÈS-VENTE



NOTE  
D'INFORMATION

N° 4 S

Le 22 Janvier 1971.

Confidentielle  
(Droits de reproduction réservés)

Il est rappelé que le véhicule SM est équipé depuis son lancement de pneus MICHELIN sans chambre marqués :

195-70 VR- 15 X Radial  
ou 195-70 VR- 15 X Radial TUBLESS

Les pneus MICHELIN 195-70 VR- 15 X Radial même lorsqu'ils ne sont pas marqués « TUBLESS » se montent sans chambre à air.

NOTA : Pour certains véhicules destinés à l'Exportation, ces pneus peuvent comporter une chambre à air.

Pression de gonflage.

Avant	2,2 ± 0,05 bars
Arrière	2 ± 0,05 bars
Secours	2,4 ± 0,05 bars

Réparation.

- Les conseils relatifs :
- à la recherche de la perforation
  - au démontage du pneu
  - à la réparation de la crevaison
  - au montage et au gonflage

sont donnés dans la notice « SERVICE TECHNIQUE DU PNEU MICHELIN » diffusée lors du montage de pneus sans chambre sur 3 CV - AM.

T.S.V.P

VEHICULE S M

( S B Série S B )

SUSPENSION

Pneumatiques

SOCIÉTÉ ANONYME AUTOMOBILES CITROËN

CAPITAL 982 668 000 F - SIÈGE SOCIAL 117 à 167, QUAI ANDRÉ CITROËN - PARIS XV<sup>e</sup> - R. C. SEINE 64 B 5019  
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Av. Georges Clemenceau - 92 NANTERRE - Tél. 204 40-00 Postes 577 et 578

**DEPANNAGE.**

En cas de nécessité, il est possible :

- 1°) de monter une chambre à air (référence MICHELIN 15 F 9-13) dans un pneu sans chambre après avoir déposé la valve fixée sur la jante.
- 2°) de monter sur la jante un pneu classique à condition de monter également une chambre à air et que la monte soit uniforme.

**NOTA :** Si malgré des conditions de montage et de propreté conformes aux préconisations données par le Service Technique MICHELIN, une bonne étanchéité de valve, des bords de jante en parfait état (sans coups, ni déformations importantes), un dégonflage lent se produit, il peut avoir pour cause une mauvaise étanchéité de la soudure de jante.

Procéder à l'échange de la roue, refaire un essai. Si le résultat est satisfaisant, renvoyer la roue incriminée au Service Garantie Rue Napoléon Chaix avec un appel en Garantie.

AUTOMOBILES  
**CITROËN**

SERVICES A LA CLIENTELE  
DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE

Depuis Avril 1972, le carburateur WEBER 42 DCNF 2 M est remplacé par le carburateur WEBER 42 DCNF 2 M/1.

MODIFICATIONS APORTEES :

- a) Depuis les moteurs, numéro 200 473 avec boîte de vitesses mécanique, et numéro 250 236 avec boîte de vitesses Borg-Warner, la came de pompe de reprise est modifiée pour obtenir plus de progressivité.
- b) Depuis les moteurs, numéro 200 570 avec boîte de vitesses mécanique, et numéro 250 294 avec boîte de vitesses Borg-Warner, le diamètre de l'injecteur de pompe de reprise est de 50 au lieu de 40.



NOTE  
D'INFORMATION

N° XT 5 S

Le 11 Juillet 1972

Confidentielle  
(Droits de reproduction réservés)

VEHICULE SM

SB série SB

TYPE USA et CANADA

MOTEUR

Carburateur

SOCIETE ANONYME AUTOMOBILES CITROEN

CAPITAL 600.000.000 F - SIEGE SOCIAL 117 à 167, QUAI ANDRE CITROEN - 75747 PARIS CEDEX 15 - R.C. SEINE 64 B 5019  
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Avenue Georges Clémenceau - 92 000 NANTERRE - Tél. 204-40-00 - Postes 577 et 578



## I. DEMONTAGE ET MONTAGE DES PNEUS SUR VEHICULE SM

Le démontage et le montage des pneus MICHELIN, sont facilités par l'emploi du nouveau lubrifiant liquide MICHELIN.

Ce produit présente l'avantage de sécher rapidement ce qui évite au pneu de tourner sur la jante, lors d'un coup de frein brutal. Il doit remplacer impérativement tous les autres produits utilisés jusqu'à ce jour ( talc, graisse tigre, etc ..... ).

### Présentation du produit.

Le produit est présenté sous la référence MICHELIN 1281 et comprend :

- 1 Récipient
- 4 Berlingots de liquide concentré
- 1 Goupillon

De plus, sous la référence MICHELIN 1291, il est livré un coffret de remplacement comprenant :

- 10 Berlingots de liquide concentré
- 1 Goupillon

### Préparation du produit.

Vider un berlingot dans le récipient et compléter le niveau avec de l'eau jusqu'à 1 cm du trou destiné à l'évacuation de l'air lors de la pénétration du goupillon dans le récipient

VEHICULE SM

VEHICULES T.T.

SUSPENSION

I. Montage des pneus  
sur véhicule SM

II. Equilibrage des roues  
sur véhicules T.T

T.S.V.P



**Application du produit.**

Nettoyer la jante et les bourrelets du pneu. En particulier, la jante doit être débarrassée de toute trace de rouille.

Lubrifier uniformément, à l'aide du goupillon, et en faible quantité, les parties du pneu et de la jante représentées (Fig. 1).

Il est conseillé de nettoyer périodiquement le goupillon avec de l'eau afin de le débarrasser de ses impuretés.

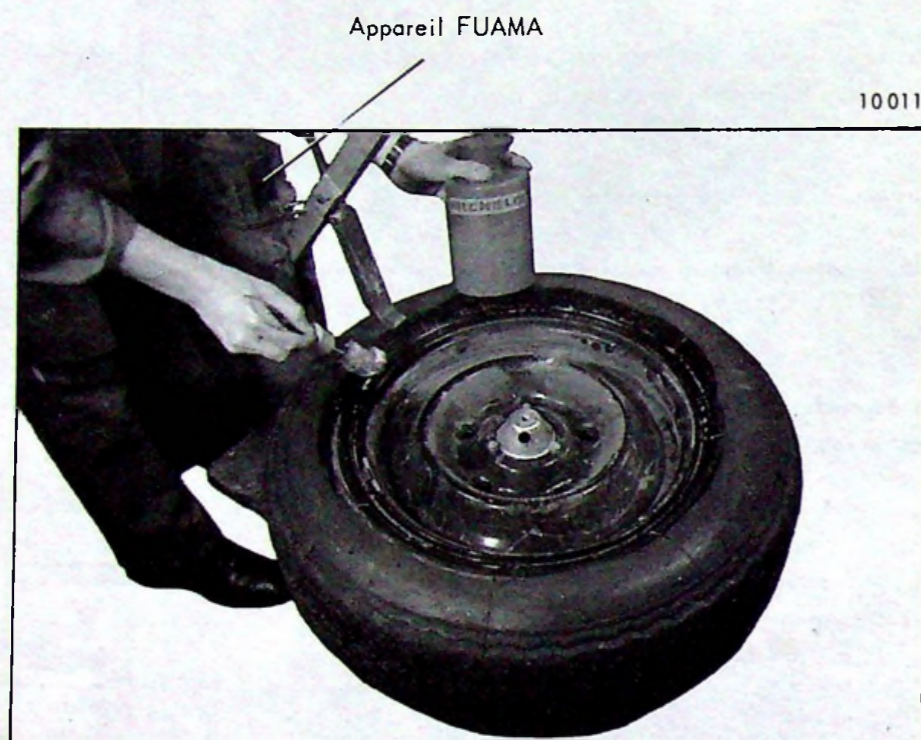


Fig. 1

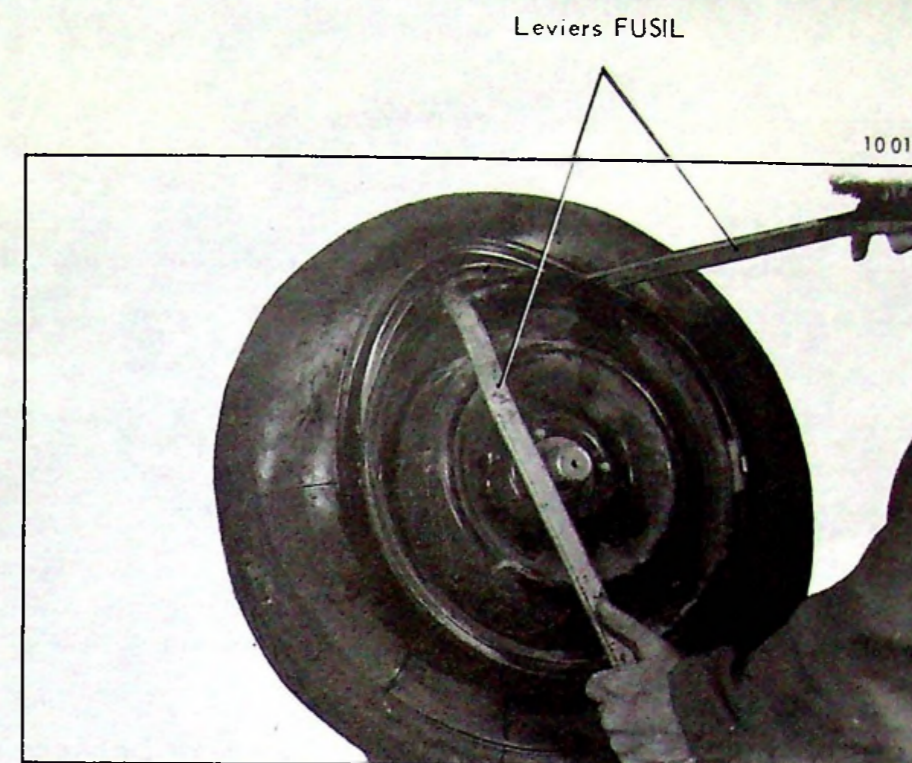


Fig. 2

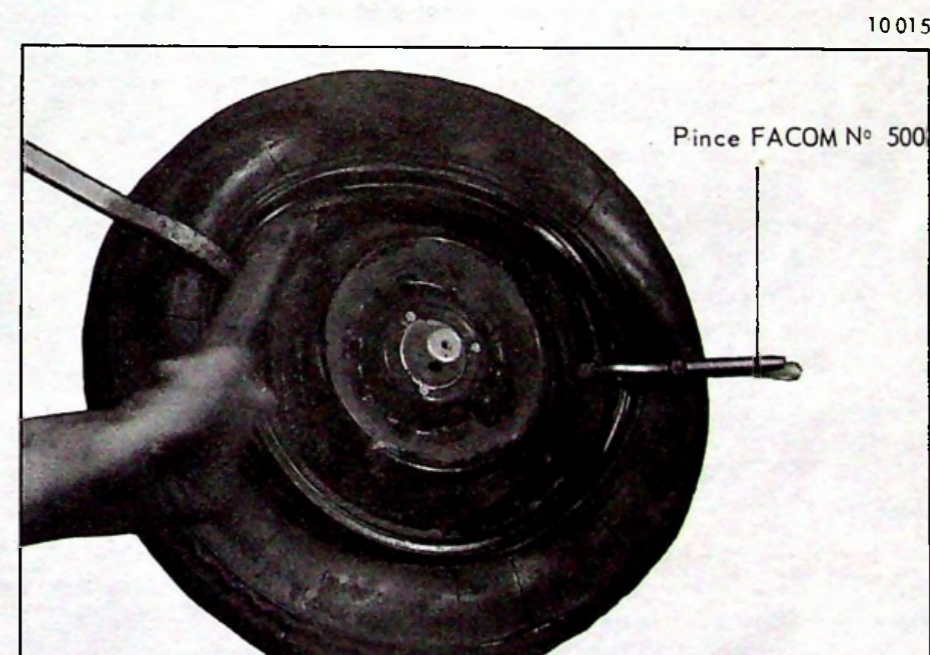


Fig. 3

**REMARQUE CONCERNANT LE DEMONTAGE ET LE MONTAGE DES PNEUS SUR VEHICULE SM**

Outre le matériel classique nécessaire au démontage et au montage des pneus : Appareil FUAMA (Fig. 1) et leviers FUSIL (Fig. 2), nous conseillons d'utiliser en plus une pince FACOM N° 500 pour maintenir le bourrelet du pneu (Fig. 3).



## II. EQUILIBRAGE DES ROUES SUR VEHICULES TOUS TYPES.

### REMARQUE IMPORTANTE :

L'excentrage de l'enveloppe sur la jante, étant souvent la cause de balourd important, il est souhaitable que le pneu ait parcouru 100 km avant de procéder à son équilibrage.

1. Vérifier la planéité et la propreté de la face d'appui de la jante sur le moyeu.
2. Nettoyer les bords de jante pour éliminer tous dépôts de boue ou de graisse.
3. Retirer les corps étrangers incrustés dans la bande de roulement.
4. Dans le cas de pneus XAS vérifier le sens de montage.
5. S'il existe un repère de couleur sur le flanc du pneu, vérifier qu'il soit bien placé au niveau de la valve et vers l'extérieur.
6. Vérifier le centrage de l'enveloppe sur la jante (c'est à dire l'écart entre le bord de la jante et le filet de centrage sur le bourrelet du pneu). Si nécessaire surgonfler à 3,5 bars, puis rétablir la pression d'utilisation.
7. Contrôler l'état des trous d'axe (ovalisation - criques - déformations - bavures):
8. Choisir le plateau de fixation convenant à la roue à équilibrer. La fixation de la roue peut se faire soit par les écrous d'origine, soit par un système de blocage rapide. Dans tous les cas veiller au bon centrage de la roue et effectuer le serrage avec la valve en haut.
9. Vérifier le voile de la jante (2 mm maxi) et le centrage de la roue sur le plateau.
10. Contrôler le faux rond au sommet de la bande de roulement (2 mm maxi).
11. Régler l'équilibreuse et procéder à l'équilibrage selon les données du constructeur de la machine.
12. Si un balourd très important (100 g et plus) est détecté :
  - démonter la roue, de l'équilibreuse,
  - tracer un repère sur le flanc du pneu au niveau de la valve,
  - dégonfler,
  - faire tourner le pneu sur la jante de 180° par rapport à la valve,
  - surgonfler à 3,5 bars et ramener à la pression normale,
  - recommencer l'équilibrage.
13. Remonter la roue sur le véhicule et effectuer le serrage, valve en haut afin de se placer dans des conditions identiques à celles de l'équilibrage.





Dans le cas où le client se plaint d'une mauvaise audition, vérifier les points suivants :

**A - ANTIPARASITAGE**

**1. Vérifier les antiparasites montés d'origine :**

- a) le condensateur sur le ventilateur du climatiseur 50  $\mu$ F n° 1A 5413338 F
- b) le condensateur sur l'alternateur 0,5  $\mu$ F n° 1D 5413339 S
- c) les condensateurs des bobines d'allumage 2,2  $\mu$ F n° 1S 5407717 M
- d) les condensateurs des moteurs des ventilateurs de refroidissement 50 NF n° 1A 5413338 F
- e) les tresses de mise à la masse du capot
- f) la tresse de mise à la masse sur la grille d'aspiration du groupe de ventilation
- g) le rotor d'allumage. Mesurer la résistance de chacun des deux doigts à l'aide d'un ohmmètre (SOURIAU 1493 ou CENTRAD 819 fig. 1).

Pour cela :

Placer successivement une pointe de touche de l'ohmmètre sur une piste et l'autre pointe de touche sur le doigt du rotor correspondant. La résistance doit être de 5000  $\Omega \pm 20\%$  sur chaque doigt. Sinon remplacer le rotor.

10021

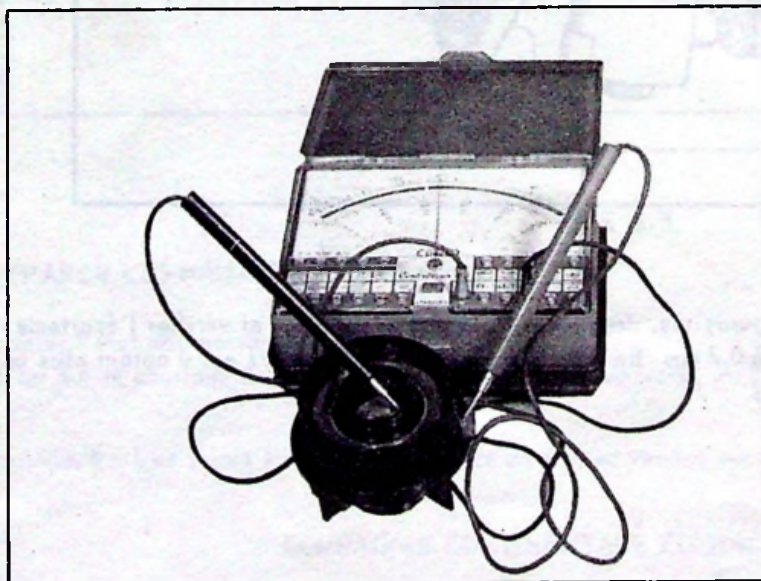


Fig. 1

T.S.V.P.

VEHICULE SM.

(SB série SB)

ELECTRICITE

Radio

- Antiparasitage
- Haut-parleurs



- h) la résistance des fils haute tension ( fils des bobines et des bougies ). Voir Manuel de Réparations, fascicule 581/1 Opération 210-00.
- i) le branchement de la self antiparasite, située sous le cendrier, entre la borne accessoires et le porte-fusible d'alimentation de l'autoradio.
- j) le bon état de l'antenne et l'isolement du fil " coaxial ".

## 2. Vérifier l'origine des parasites éventuels dus à la pompe à essence, aux bougies d'allumage, ou aux moyeux arrière.

### a) Pompe à essence :

*Mettre le contact sans démarrer le moteur.* En cas de parasites, déparasiter la pompe à essence en utilisant un condensateur de bobine d'allumage n° 1S 5407717M (2,2  $\mu$ F).

Pour placer ce condensateur, procéder comme suit :

- déposer la tôle de protection de la pompe
- confectionner un fil en Y intermédiaire et le connecter comme indiqué fig. 2
- fixer le condensateur sur la patte de fixation du flexible de frein arrière
- maintenir les fils par une bague élastique ZD 9106 100 U.

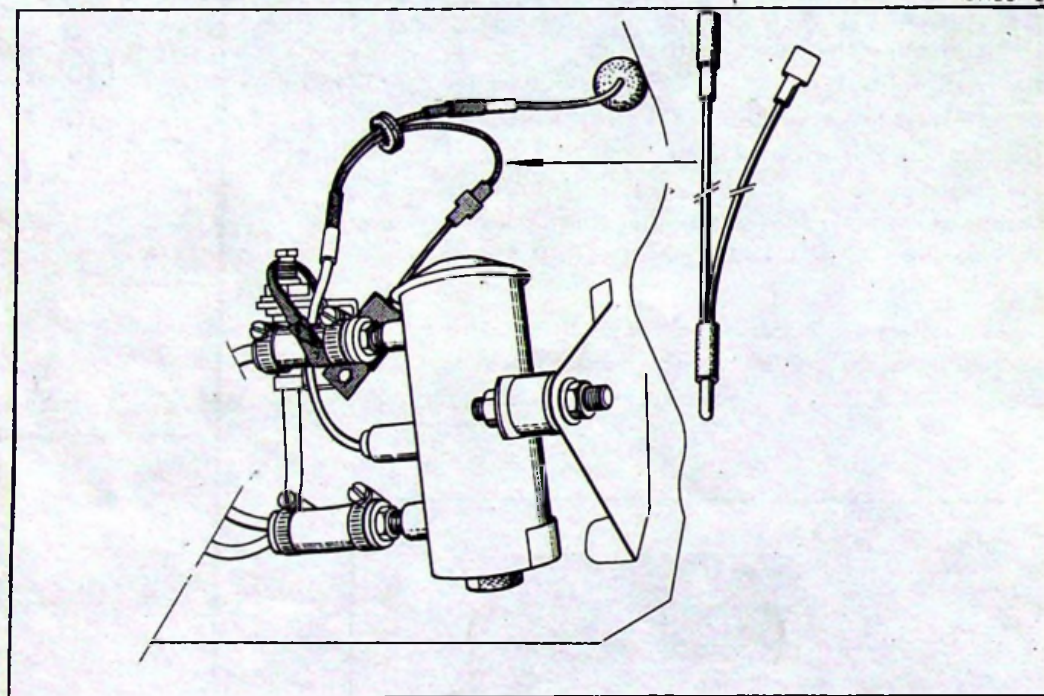


Fig. 2

### b) Bougies d'allumage

*Démarrer le moteur.* En cas de parasites, déposer les bougies d'allumage et vérifier l'écartement des électrodes qui doit être de 0,6 à 0,7 mm. En effet, l'émission des parasites est d'autant plus importante que les bougies sont plus usées.

### c) Moyeux arrière

*Rouler à 100 km/heure environ et couper le contact.* En cas de parasites (effet statique), garnir les deux bouchons de palier des fusées arrière de graisse d'argent YACCO 3169 (voir Note d'Information n° 83 véhicules D Tous Types).

## B - SONORITE DES HAUT-PARLEURS

Modifier, sur les véhicules sortis avant Juin 1971, la fixation des haut-parleurs avant et arrière.

### 1. Haut-parleurs arrière

#### a) DEPOSE.

- déposer le siège avant droit, la banquette arrière et les deux panneaux supportant les haut-parleurs
- déconnecter les fils des haut-parleurs
- déposer de chaque panneau :
  - le haut parleur (1),
  - le support métallique (2),
  - la grille de protection (4).

#### b) PIECES A SUPPRIMER ( fig. 3)

- le support métallique
- la toile de protection collée sur la grille

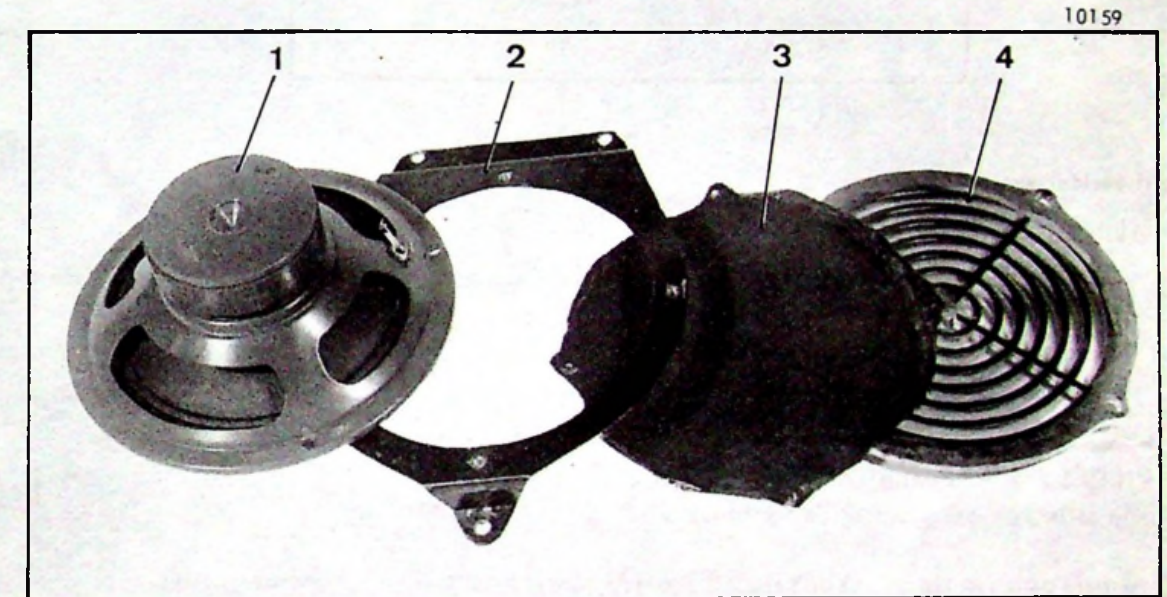


Fig. 3

#### c) PREPARER LES HAUT - PARLEURS :

- vérifier l'état des membranes
- coller sur le pourtour de chaque haut-parleur, côté membrane, un joint en liège d'épaisseur 5 mm.

REMARQUE : Les joints liège sont en quatre parties et vendus par la

COMPAGNIE CONTINENTALE EDISON

11, quai National

92 - PUTEAUX



## d) POSE.

- fixer sur chaque panneau de côté, à l'aide de quatre vis plus longues (voir fig. 4) :
  - la grille de protection
  - le haut-parleur muni de son joint liège
- connecter les haut-parleurs et vérifier leur fonctionnement avec l'autoradio avant de fixer les panneaux de côté.

10 054

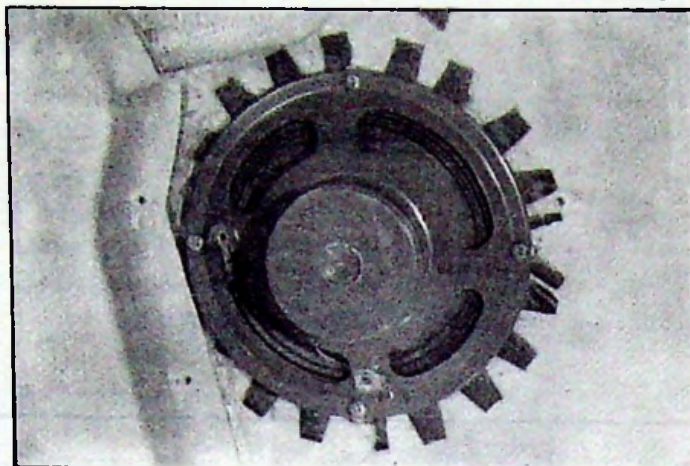


Fig. 4

## 3. Haut-parleur avant

## a) DEPOSE

- décoller la garniture pour accéder aux cinq vis de fixation de la tôle - support du haut-parleur avant.
- déposer la tôle - support du haut-parleur
- déconnecter les fils du haut-parleur et déposer :
  - le haut-parleur
  - la grille de protection

## b) PIECES A SUPPRIMER :

- la toile de protection collée sur la grille.

## c) PREPARER LE HAUT-PARLEUR ET LA TOLE-SUPPORT

- vérifier l'état de la membrane
- coller sur le pourtour du haut-parleur, côté membrane, un joint liège d'épaisseur 5 mm (voir Opération haut-parleurs arrière)
- confectionner et coller quatre joints (joints mousse par exemple) sur la tôle - support, entre les pattes de fixation de la grille de protection et dont l'épaisseur correspond à la hauteur de ces pattes (ces joints améliorent la diffusion du haut-parleur)

## d) POSE.

- fixer sur la tôle - support :
  - la grille de protection
  - le haut-parleur muni de son joint liège
- connecter le haut-parleur et vérifier son fonctionnement avec l'autoradio avant de fixer la tôle.
- poser la tôle - support
- coller la garniture.

AUTOMOBILES  
**CITROËN**

DIVISION TECHNIQUE APRÈS-VENTE

A partir des moteurs :

N° 106 789 ( France )

N° 150 122 ( Suède et Allemagne )

N° 200 263 ( USA véhicule avec boîte de vitesses mécanique )

N° 250 037 ( USA véhicule avec boîte de vitesses BORG-WARNER )

les joints de culasse N° 5 420 933 K sont montés en série.

**PIECES DE RECHANGE.**

Le Service des Pièces de Rechange fournit :

- le joint de culasse N° 5 420 933 K

- le joint de culasse N° 5.411 633 Y ( étanchéité par rondelles amovibles en laiton.

**REPARATION.**

Lors d'une intervention, il est IMPERATIF de monter un joint de culasse identique à celui monté d'origine ( voir tableau ci-dessous ).

N° Moteurs	Joint de culasse à monter
<i>Jusqu'aux Nos</i> 106 788 ( France ) 150 121 ( Suède - All ) 200 262 ( USA ) 250 036 ( USA. Bw )	N° 5 411 633 Y Etanchéité par rondelles amovibles en laiton
<i>Depuis les Nos</i> 106 789 ( France ) 150 122 ( Suède - All ) 200 263 ( USA ) 250 037 ( USA Bw )	N° 5 420 933 K Etanchéité par rondelles serties



**NOTE  
D'INFORMATION**

*Additif à la Note d'Information 9 S  
du 22 Octobre 1971*

Le 4 Avril 1972

Confidentielle  
(Droits de reproduction réservés)

**VEHICULE SM**

( SB série SB )

**MOTEUR**

Joint de culasse

SOCIÉTÉ ANONYME AUTOMOBILES CITROËN

CAPITAL 600.000.000 F - SIÈGE SOCIAL 117 à 127, QUAI ANDRÉ CITROËN - PARIS XV<sup>e</sup> - R. C. SEINE 64 B 5019  
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Av. Georges Clemenceau - 92 NANTERRE - Tél. 204 40-00 Postes 577 et 578



AUTOMOBILES  
**CITROËN**

SERVICES A LA CLIENTELE  
DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE

La signification des repères figurant sur les pièces constitutives du moteur MASERATI C 114.1 est indiquée dans la note MR. 100-19 ci-jointe.

IL EST IMPERATIF, lors de la remise en état d'un moteur, de tenir compte de ces repères pour établir la commande des pièces au Service des Pièces de Rechange.

NOTA :

Une évolution éventuelle de ces repères ferait l'objet de correctifs à cette note.

T.S.V.P.



NOTE  
D'INFORMATION  
N° 12 S

*Annule et remplace même  
numéro du 14 Février 1972*

Le 20 Juin 1972

Confidentielle  
(Droits de reproduction réservés)

VEHICULE SM

(SB série SB)

MOTEUR

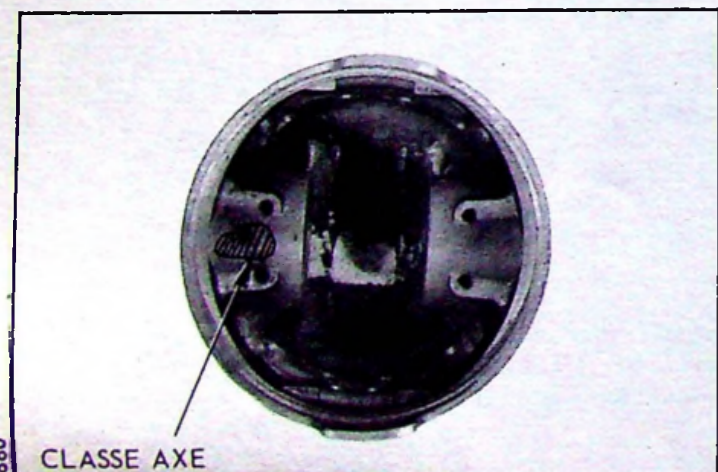
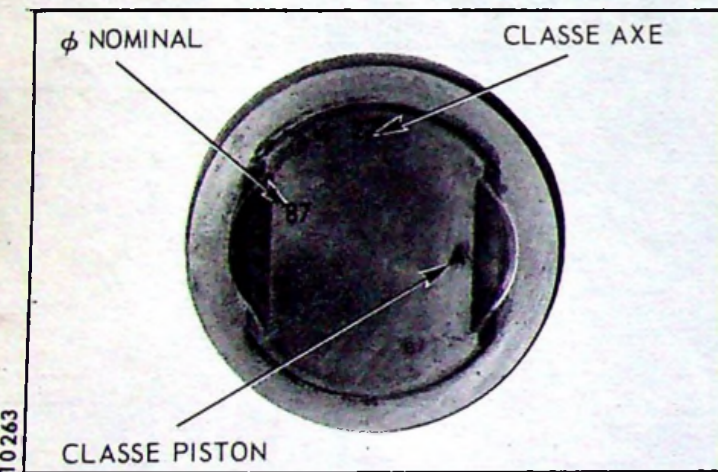
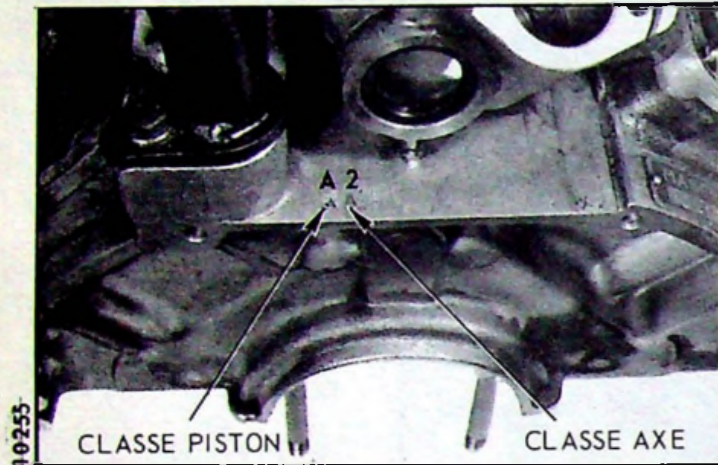
Remise en état



VEHICULE SM  
Moteur

Identification des pièces composant le moteur C 114/1.  
(MR. n° 100-19)

I. Repères sur le carter-cylindres et pistons :



Ces repères indiquent d'une part les classes de diamètre des pistons et chemises et d'autre part la classe des axes de piston.

REMARQUES :

1. Les chemises ne sont actuellement fournies, par le Service des Pièces de Rechange, que sur commande spéciale EXPORT.
2. Les axes de piston classe B ne sont pas fournis.

REPERES DE LA CLASSE DES PISTONS ET DES CHEMISES.

Ces repères sont frappés sur le carter-cylindres et sur la tête des pistons.

Chemises et pistons classe A :

φ alésage chemise = 86,990 à 87 mm  
φ théorique piston = 86,950 à 86,960 mm.

Chemises et pistons classe B :

φ alésage chemise = 87 à 87,010 mm  
φ théorique piston = 86,960 à 86,970 mm.

NOTA : Deux classes C et D de réparation sont ajoutées à ces deux classes de fabrication.

Chemises et pistons classe C :

φ alésage chemise = 87,190 à 87,200 mm  
φ théorique piston = 87,150 à 87,160 mm.

Chemises et pistons classe D :

φ alésage chemise = 87,200 à 87,210 mm  
φ théorique piston = 87,160 à 87,170 mm.

Il n'existe qu'une seule classe de poids de piston (411 ± 3 g).

NOTA : Le jeu entre pistons et chemises est compris entre 0,03 et 0,05 mm.

REPERES DE LA CLASSE DES AXES DE PISTON.

Ces repères sont :

- une lettre ou un chiffre frappé sur le carter-cylindres,
- une touche de peinture dans le piston ou un chiffre frappé sur le piston (depuis le moteur n° 104 500).

Axes de piston classe A :

(repère noir ou (1) sur piston et repère A ou (1) sur carter-cylindres).

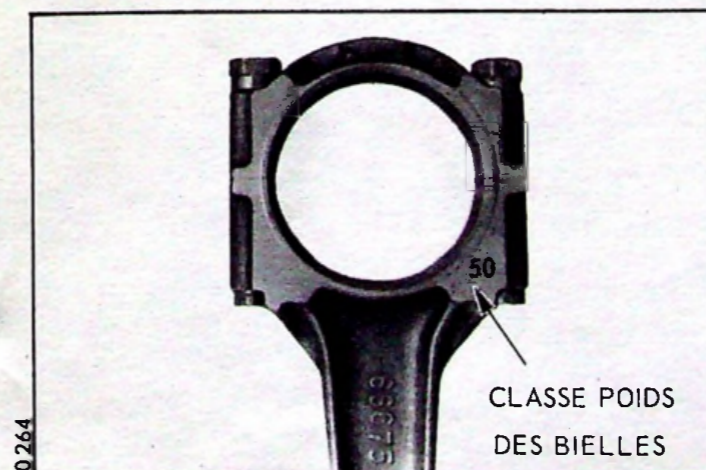
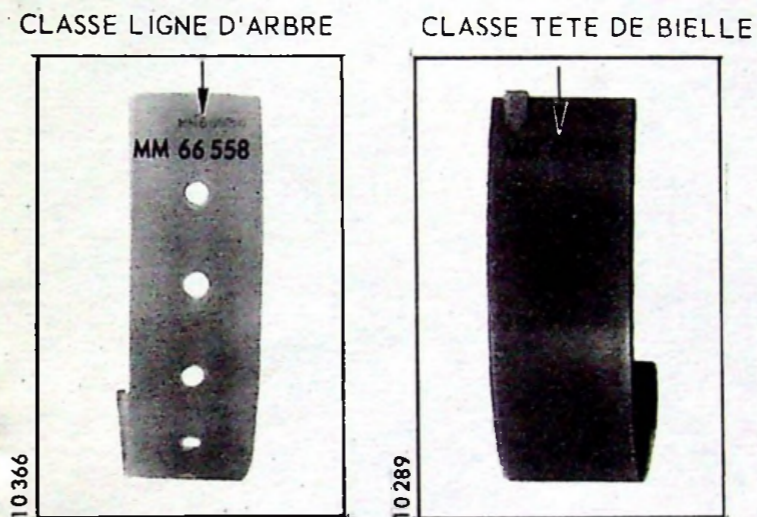
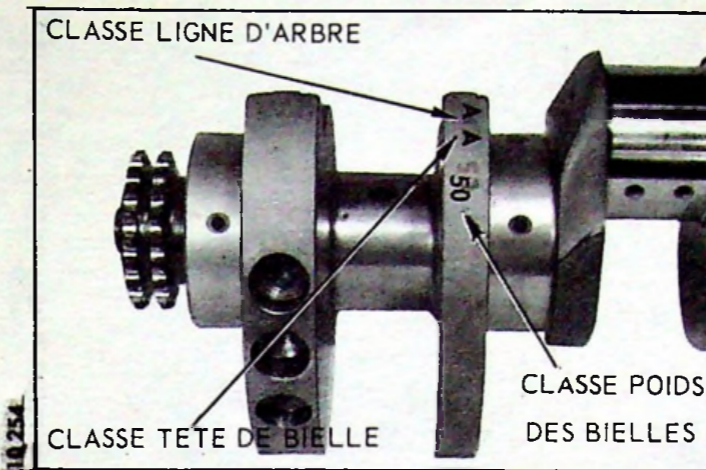
φ alésage piston = 23,9970 à 23,9995 mm  
φ axe de piston = 23,9860 à 23,9885 mm.

Axes de piston classe B :

(repère blanc ou (2) sur piston et repère B ou (2) sur carter-cylindres).

φ alésage piston = 23,9995 à 24,0020 mm  
φ axe de piston = 23,9885 à 23,9910 mm.

II. Repères sur vilebrequin et bielles :



Ces repères indiquent les classes du diamètre de la ligne d'arbre, les classes des têtes de bielle ainsi que la classe du poids des bielles.

REPERES DE LA CLASSE DE LA LIGNE D'ARBRE.

Ces repères sont frappés d'une part, sur la joue du cinquième maneton de vilebrequin et d'autre part sur les coussinets.

Classe A (repère MM 66 558 sur coussinets) :  
φ tourillons vilebrequin = 76,185 à 76,195 mm.

Classe B (repère MM 71 622 sur coussinets) :  
φ tourillons vilebrequin = 76,058 à 76,068 mm.

Classe C (Rénovation) repère MM 70 347 sur coussinets) :

φ tourillons vilebrequin = 75,931 à 75,941 mm.

NOTA : L'alésage des coussinets à l'état libre, est plus petit que le diamètre des tourillons du vilebrequin, pour obtenir un jeu de fonctionnement correct après serrage des paliers du carter moteur.

Le jeu des tourillons dans les coussinets de ligne d'arbre est compris entre 0,0306 et 0,0632 mm.

REPERES DE LA CLASSE DES TETES DE BIELLE

Ces repères sont frappés de la même manière que ceux de la ligne d'arbre.

Classe A (repère MM 67 129 sur coussinets) :  
φ manetons vilebrequin = 57,110 à 57,120 mm.

Classe B (repère MM 71 621 sur coussinets) :  
φ manetons vilebrequin = 56,983 à 56,993 mm.

Classe C (Rénovation) (repère MM 70 360 sur coussinets) :

φ manetons vilebrequin = 56,856 à 56,866 mm.

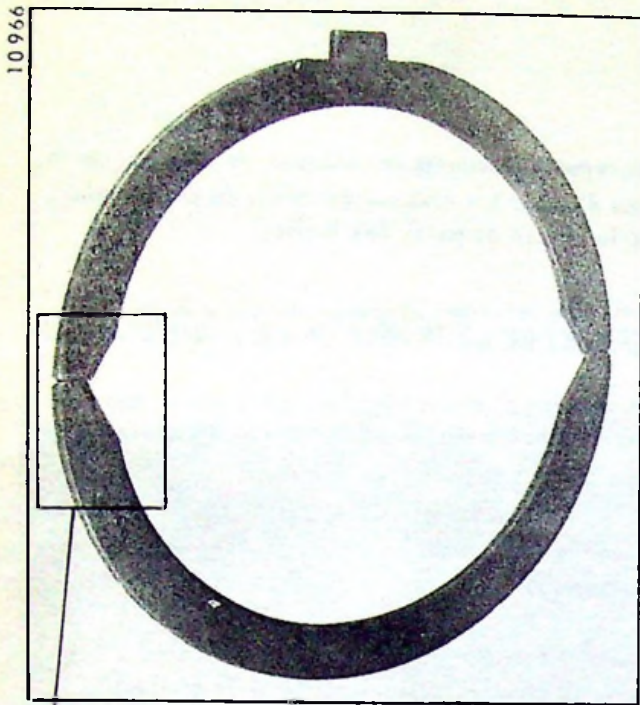
NOTA : Le jeu des manetons dans les coussinets des têtes de bielle est compris entre 0,040 et 0,072 mm.

REPERE DE LA CLASSE DU POIDS DES BIELLES.

Ce repère est un nombre frappé sur la joue du cinquième maneton du vilebrequin et sur la tête de la bielle.

Il correspond au poids des bielles nues et aux contre-poids utilisés lors de l'équilibrage du vilebrequin (ce contre-poids représentant l'ensemble bielle, coussinets, axe, piston, segments).





## REPÈRES DE LA CLASSE DES DEMI-JOUES DE COUSSINET

(Reglage du jeu latéral du vilebrequin).

**Classe A** (pas de repère) :

Épaisseur des demi-joues (supérieure ou inférieure)  
2,311 à 2,362 mm

**Classe B** (repère .0025) :

Épaisseur des demi-joues : 2,375 à 2,426 mm.

**Classe C** (repère .0050) :

Épaisseur des demi-joues : 2,438 à 2,489 mm.

NOTA : Le jeu latéral du vilebrequin dans ses paliers  
doit être compris entre 0,15 et 0,22 mm.

AUTOMOBILES  
**CITROËN**

SERVICES A LA CLIENTELE  
DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE

Sur les pièces constitutives des moteurs MASERATI :

- 2,7 litres ( tous pays )
- 2,9 litres ( USA et CANADA ),

la signification des repères est indiquée dans la note MR. N° 100-19, ci - incluse .

Il est **IMPERATIF**, lors de la remise en état d'un moteur, de tenir compte de ces repères pour établir la commande au Département des Pièces de Rechange.

NOTA : Une évolution éventuelle de ces repères ferait l'objet de correctifs à cette note.

Après une rectification de chemises ou de vilebrequin, il est nécessaire de procéder à la modification des repères :

- *sur le carter-cylindres*, pour l'identification du diamètre de l'alésage des chemises,
- *sur la joue du cinquième maneton* pour le vilebrequin.

T.S.V.P.



NOTE  
D'INFORMATION  
N° 12 S

*Annule et remplace N.I. même  
numéro du 20 Juin 1972*

Le 14 Mars 1973

Confidentielle

(Droits de reproduction réservés)

PAYS INTERESSES :

TOUS PAYS

VEHICULES SM

Tous Types

MOTEUR

Remise en état



**VEHICULE SM**  
Moteur

Identification des pièces composant les moteurs :  
 C 114/1 (2,7 litres carburateurs) - C 114/03 (2,7 litres injection)  
 C 114/04/1 (2,9 litres carburateurs USA et CANADA, BV mécanique)  
 C 114/04/2 (2,9 litres carburateurs USA et CANADA, BV automatique)

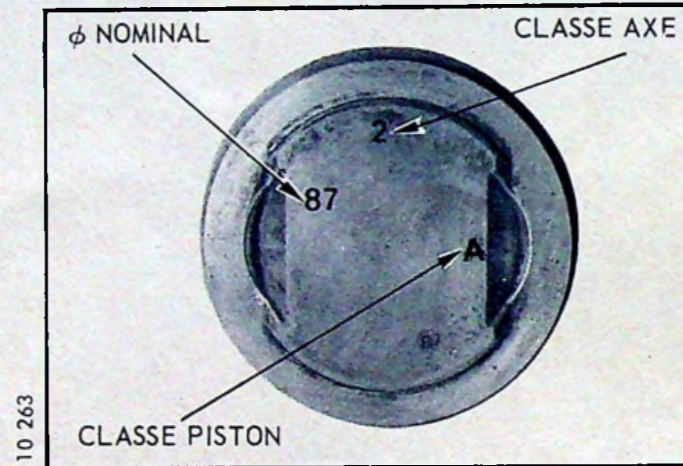
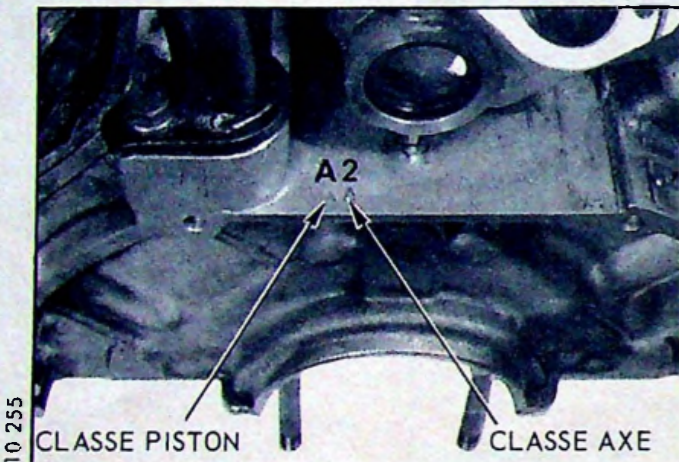
(MR. N° 100-19)

**I. Repères sur le carter-cylindres et les pistons :**

Ces repères indiquent, d'une part, les classes de diamètre des pistons et chemises, d'autre part, les classes des axes de piston.

**REPERES DE LA CLASSE DES PISTONS ET DES CHEMISES.**

Ces repères sont frappés sur le carter-cylindres et sur la tête des pistons.



MOTEURS	C 114/1 - C 114/03 2,7 litres	C 114/04/1 - C 114/04/2 2,9 litres
<b>CLASSE A</b> φ alésage chemise φ théorique piston	86,990 à 87 mm 86,950 à 86,960 mm	91,590 à 91,600 mm 91,540 à 91,550 mm
<b>CLASSE B</b> φ alésage chemise φ théorique piston	87 à 87,010 mm 86,960 à 86,970 mm	91,600 à 91,610 mm 91,550 à 91,560 mm
<b>CLASSE C (réparation)</b> φ alésage chemise φ théorique piston	87,190 à 87,200 mm 87,150 à 87,160 mm	91,800 à 91,810 mm 91,750 à 91,760 mm
<b>CLASSE D (réparation)</b> φ alésage chemise φ théorique piston	87,200 à 87,210 mm 87,160 à 87,170 mm	91,810 à 91,820 mm 91,760 à 91,770 mm

NOTA : Jeu entre chemises et pistons :  $\left\{ \begin{array}{l} 0,03 \text{ à } 0,05 \text{ mm ( moteurs 2,7 litres )} \\ 0,04 \text{ à } 0,06 \text{ mm ( moteurs 2,9 litres )} \end{array} \right.$

Il existe une seule classe de poids de piston pour chaque type de moteur.

- C 114/1 - C 114/03 ..... 411 ± 3 g
- C 114/04/1 - C 114/04/2 ..... 470 ± 3 g

**REPERES DE LA CLASSE DES AXES DE PISTON.**

Ces repères sont :

- une lettre ou un chiffre frappé sur le carter-cylindres,
- une touche de peinture dans le piston ou un chiffre frappé sur le piston (depuis le moteur n° 104 500).

**Axes de piston classe A :**

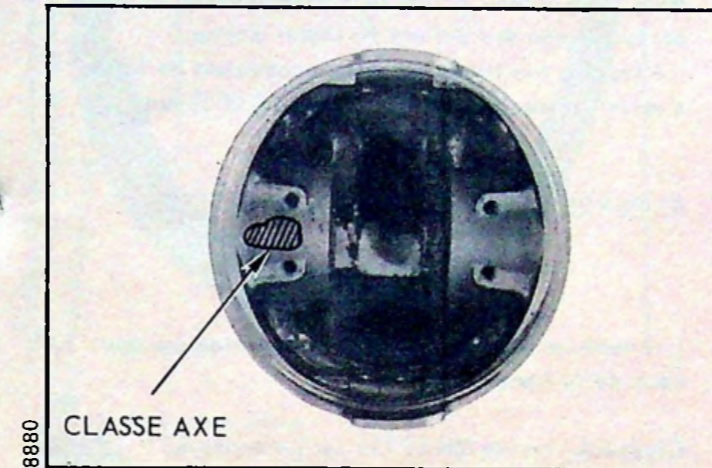
(repère noir ou (1) sur piston et repère A ou (1) sur carter-cylindres).

- φ alésage piston = 23,9970 à 23,9995 mm
- φ axe de piston = 23,9860 à 23,9885 mm.

**Axes de piston classe B :**

(repère blanc ou (2) sur piston et repère B ou (2) sur carter-cylindres).

- φ alésage piston = 23,9995 à 24,0020 mm
- φ axe de piston = 23,9885 à 23,9910 mm.



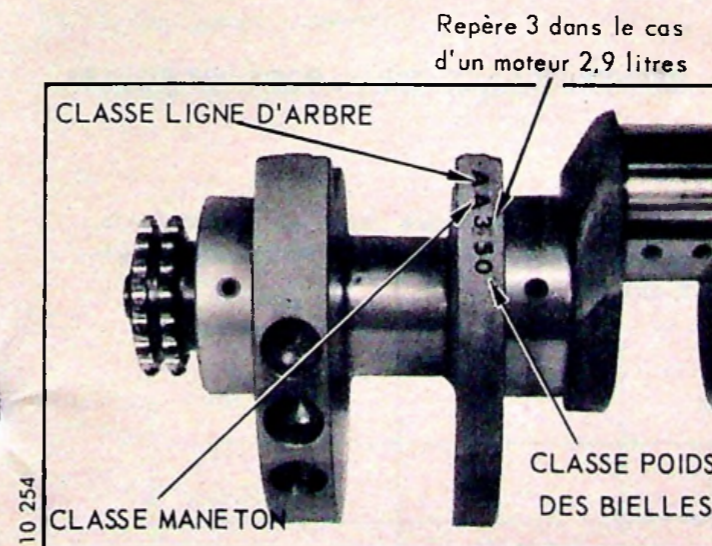
REMARQUE : Cette classe d'axe de piston n'est pas fournie par le Département des Pièces de Rechange, celui-ci ne fournissant que l'ensemble piston-axe dans la classe A.

**II. Repères sur le vilebrequin et les bielles :**

Ces repères indiquent :

- les classes du diamètre de la ligne d'arbre,
- les classes du diamètre des manetons,
- la classe du poids des bielles.

ATTENTION : Le vilebrequin des moteurs C 114/04/1 et C 114/04/2 comporte le chiffre 3 placé entre le repère de classe maneton et le repère de classe de poids des bielles :  
exemple : AA 3 50

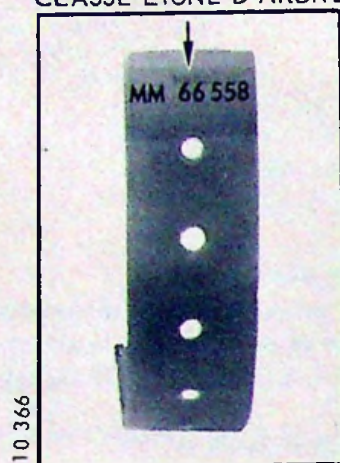


**REPERES DE LA CLASSE DE LA LIGNE D'ARBRE.**

Ces repères sont frappés, d'une part, sur la joue du cinquième maneton de vilebrequin et, d'autre part, sur les coussinets.



CLASSE LIGNE D'ARBRE



10 366

Classe A (repère MM 66 558 sur coussinets) :  
 $\phi$  tourillons vilebrequin = 76,185 à 76,195 mm.

Classe B (repère MM 71 622 sur coussinets) :  
 $\phi$  tourillons vilebrequin = 76,058 à 76,068 mm.

Classe C (Réparation) (repère MM 70347 sur coussinets) :  
 $\phi$  tourillons vilebrequin = 75,931 à 75,941 mm.

NOTA : L'alésage des coussinets à l'état libre, est plus petit que le diamètre des tourillons du vilebrequin, pour obtenir un jeu de fonctionnement correct après serrage des paliers du carter moteur. Le jeu des tourillons dans les coussinets de ligne d'arbre est compris entre 0,0306 et 0,0632 mm.

REPERES DE LA CLASSE DES MANETONS.

Ces repères sont frappés de la même manière que ceux de la ligne d'arbre.

Classe A (repère MM 67 129 sur coussinets) :  
 $\phi$  manetons vilebrequin = 57,110 à 57,120 mm.

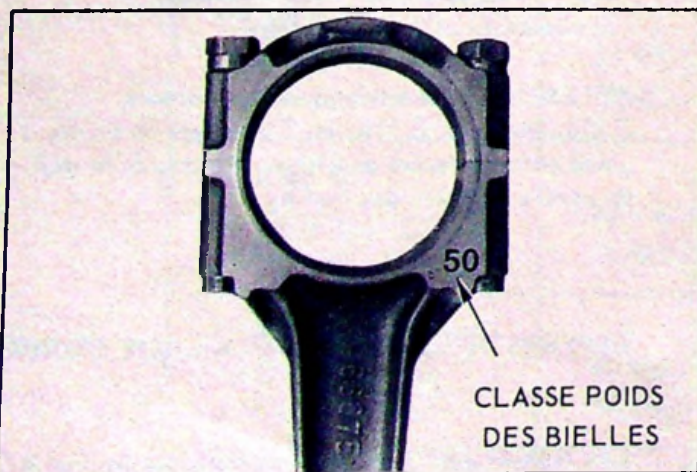
Classe B (repère MM 71 621 sur coussinets) :  
 $\phi$  manetons vilebrequin = 56,983 à 56,993 mm.

Classe C (Réparation) (repère MM 70 360 sur coussinets) :  
 $\phi$  manetons vilebrequin = 56,856 à 56,866 mm.

NOTA : Le jeu des manetons, dans les coussinets des têtes de bielle, est compris entre 0,040 et 0,072 mm.

REPERE DE LA CLASSE DU POIDS DES BIELLES.

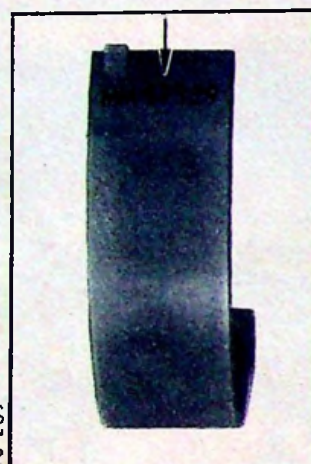
Ce repère est un nombre frappé sur la joue du cinquième maneton du vilebrequin et sur la tête de la bielle.



CLASSE POIDS DES BIELLES

10 289

CLASSE MANETON



Repères sur le vilebrequin et les bielles ( suite ) :

REPERES DE LA CLASSE DES DEMI-JOUES DE COUSSINET.

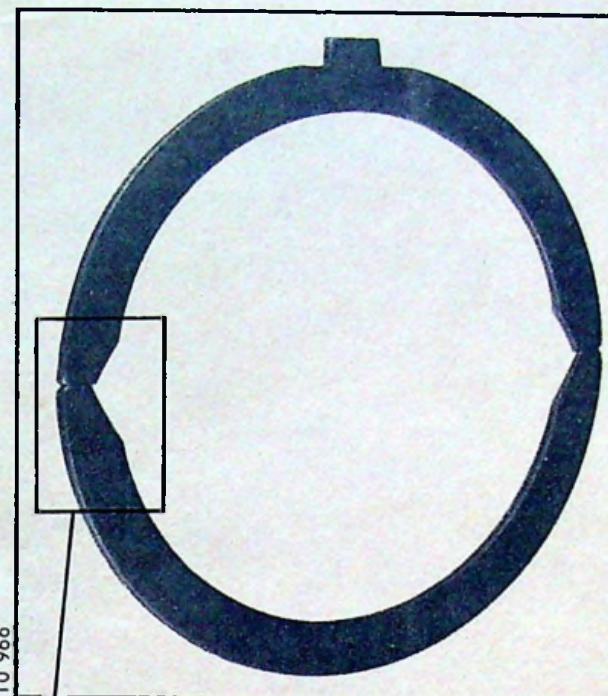
(Réglage du jeu latéral du vilebrequin).

Classe A (pas de repère) :  
 Epaisseur des demi-joues (supérieure ou inférieure) :  
 2,311 à 2,362 mm

Classe B (repère .0025) :  
 Epaisseur des demi-joues : 2,375 à 2,426 mm.

Classe C (repère .0050) :  
 Epaisseur des demi-joues : 2,438 à 2,489 mm.

NOTA : Le jeu latéral du vilebrequin, dans ses paliers, doit être compris entre 0,15 et 0,22 mm.



10 966



10 967

III. Repères sur les segments :

Ces repères différencient les segments en fonction du diamètre d'alésage.

SEGMENTS	C 114/1 - C 114/03		C 114/04/1 C 114/04/2	
	$\phi = 87$ mm Æ Y	$\phi = 87,2$ mm Æ Y2	$\phi = 91,6$ mm Æ Y	$\phi = 91,8$ mm Æ Y2
Etanchéité	Æ A	Æ A2	Æ A	Æ A2
Racleur	Æ A	Æ A2	Æ A	Æ A2
Refouleur	Æ A	Æ A2	Æ A	Æ A2

10 624



AUTOMOBILES  
**CITROËN**

DIVISION TECHNIQUE APRÈS-VENTE



NOTE  
D'INFORMATION

N° 13 S

Le 18 Janvier 1972

Confidentielle  
(Droits de reproduction réservés)

Sur les moteurs antérieurs au numéro 105304 dont les culasses sont équipées de limiteurs de débattement des chaînes secondaires anciens modèles (voir Note Technique n° 10 S), IL EST IMPERATIF, LORS D'UNE DEPOSE DE CULASSES, DE MODIFIER LA FIXATION DE CES LIMITEURS en procédant comme indiqué dans la note MR. 122-2 ci-jointe.

VEHICULE SM

(SB série SB)

MOTEUR

T.S.V.P.

Limiteurs de débattement  
des chaînes secondaires  
de distribution

SOCIÉTÉ ANONYME AUTOMOBILES CITROEN

CAPITAL 600.000.000 F - SIÈGE SOCIAL 117 à 127, QUAI ANDRÉ CITROEN - PARIS XV<sup>e</sup> - R. C. SEINE 84 B 5019  
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Av. Georges Clemenceau - 92 NANTERRE - Tél. 204 40-00 Postes 677 et 678



## VEHICULE SM

## MOTEUR

REPLACEMENT DES LIMITEURS DE DEBATTEMENT DES CHAINES SECONDAIRES  
DE DISTRIBUTION, SUR CULASSESMOTEURS ANTERIEURS AU N° 105304  
(MR. 122-2)

## I. Se procurer au Service des Pièces de Rechange (pour une culasse) :

- 1 Limiteur de débattement .....	5 405 688 D
- 1 Rondelle plate $\phi = 5 \times 12$ .....	ZD. 9 277 000 U
- 2 Rondelles plates $\phi = 5 \times 20$ (appui du limiteur) .....	ZD. 9 276 900 U
- 1 Vis TH 5 $\times$ 16 .....	ZD. 9 366 130 W
- 1 Vis TH 5 $\times$ 18 .....	ZD. 9 464 300 W
- 2 Joints d'étanchéité .....	5 422 303 B
- 2 Ecrus borgnes .....	5 422 304 M

## II. Démontage.

Déposer et déshabiller la culasse (voir Op. S. 112-1 du Manuel de Réparations n° 581-2 et Op. S. 100-3 du Manuel de Réparations n° 581-3).

## III. Préparation.

- Si l'un des bossages « a » d'appui du limiteur est détérioré, supprimer les deux bossages à la lime (voir fig. 1) (ils seront remplacés par des rondelles d'appui  $\phi = 5 \times 20$ ).
- Limer également les bossages « b » d'implantation des vis de fixation du limiteur (voir fig. 2) pour obtenir la cote « c » =  $6 + 0,2$  mm (voir figure 3).
- Contrepercer à  $\phi = 5$  mm les trous de fixation du limiteur sur la culasse.
- Modifier une des rondelles d'appui du limiteur comme indiqué (fig. 6). ( Cette rondelle sera placée côté joint de culasse
- Monter le limiteur en mettant en place dans l'ordre :  
Deux rondelles d'appui (4), le limiteur (3), la rondelle (2), les vis de fixation (1) et (7).  
Placer les joints d'étanchéité (6) et les écrous (5) en les approchant à la main.  
S'assurer que les joints d'étanchéité (6) et les écrous (5) plaquent parfaitement, en particulier en « d » (voir fig. 3). Sinon réaliser un lamage de  $\phi = 10$  mm pour l'appui de ces joints.
- Mettre à nouveau les pièces en place. Serrer l'écrou (5) à 5 mAN (0,5 m.kg). Ces écrous seront montés au LOCTITE GX. 0145901 A.

## IV. Montage.

Habiller et poser la culasse (voir Op. S. 100-3 du Manuel de Réparations n° 581-3 et Op. S. 112-1 du Manuel de Réparations n° 581-2).

Fig. 1

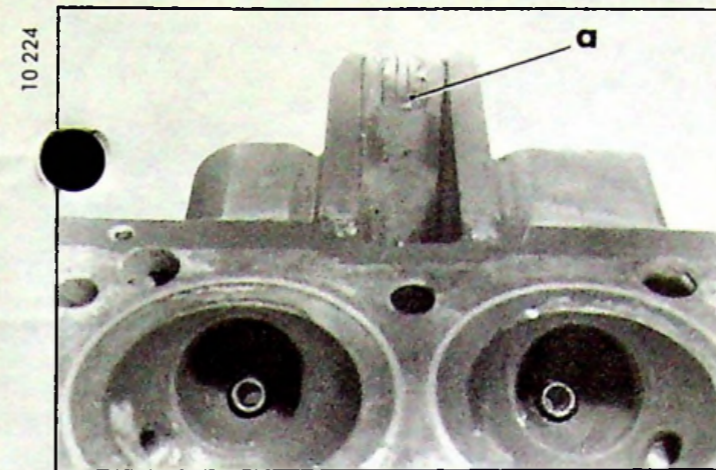


Fig. 2

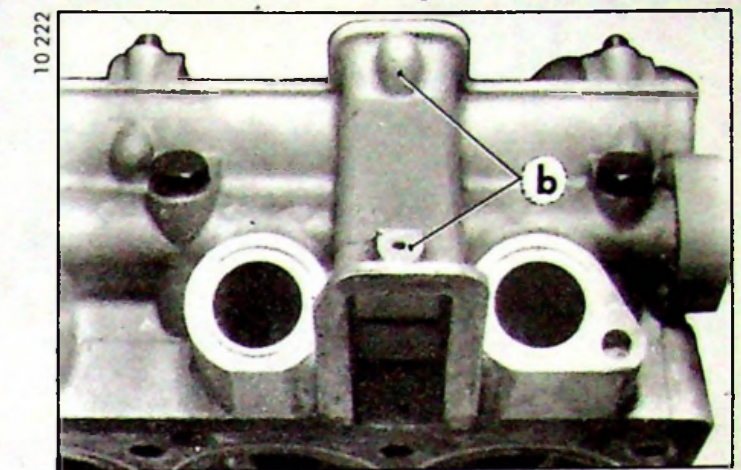


Fig. 3

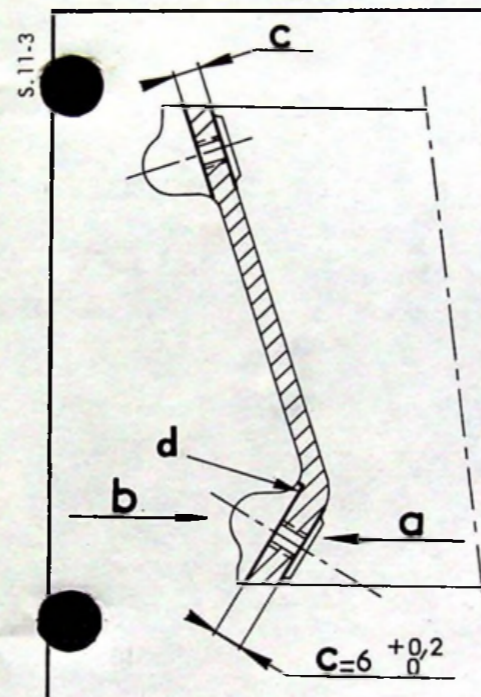


Fig. 4

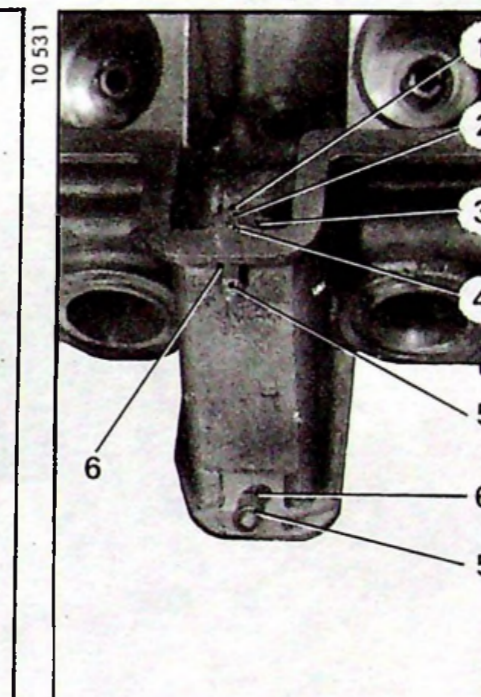


Fig. 5

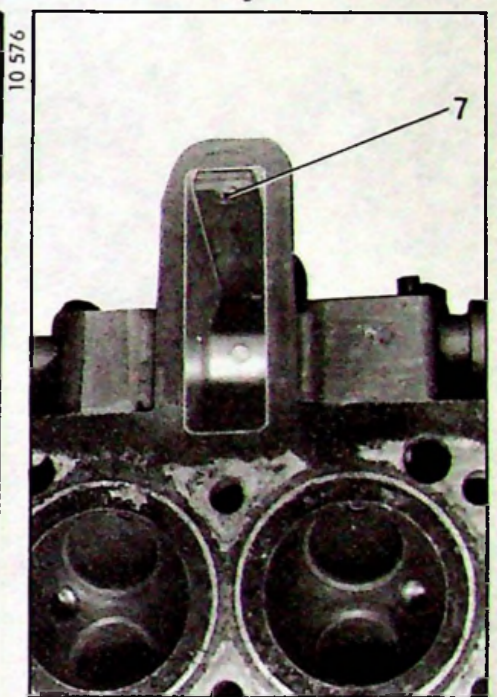
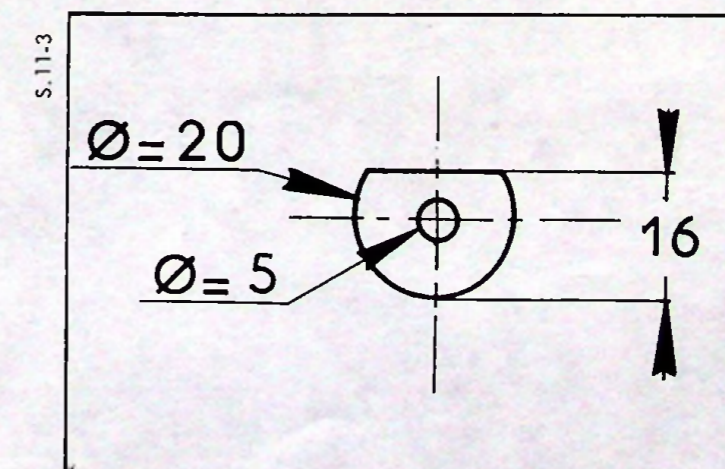


Fig. 6





AUTOMOBILES  
**CITROËN**

DIVISION TECHNIQUE APRÈS-VENTE



**NOTE  
D'INFORMATION**

**N° 13 S**

Le 18 Janvier 1972

Confidentielle  
(Droits de reproduction réservés)

Sur les moteurs antérieurs au numéro 105304 dont les culasses sont équipées de limiteurs de débattement des chaînes secondaires anciens modèles (voir Note Technique n° 10 S), IL EST IMPERATIF, LORS D'UNE DEPOSE DE CULASSES, DE MODIFIER LA FIXATION DE CES LIMITEURS en procédant comme indiqué dans la note MR. 122-2 ci-jointe.

**VEHICULE SM**

(SB série SB)

**MOTEUR**

T.S.V.P.

**Limiteurs de débattement  
des chaînes secondaires  
de distribution**

SOCIÉTÉ ANONYME AUTOMOBILES CITROEN

CAPITAL 600.000.000 F - SIÈGE SOCIAL 117 à 167, QUAI ANDRÉ CITROEN - PARIS XV<sup>e</sup> - R. C. SEINE 64 B 5019  
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Av. Georges Clemenceau - 92 NANTERRE - Tél. 204 40-00 Postes 577 et 578



## VEHICULE SM

## MOTEUR

REPLACEMENT DES LIMITEURS DE DEBATTEMENT DES CHAINES SECONDAIRES  
DE DISTRIBUTION, SUR CULASSESMOTEURS ANTERIEURS AU N° 105304  
(MR. 122-2)

## I. Se procurer au Service des Pièces de Rechange (pour une culasse) :

- 1 Limiteur de débattement .....	5405688 D
- 1 Rondelle plate $\phi = 5 \times 12$ .....	ZD. 9277000 U
- 2 Rondelles plates $\phi = 5 \times 20$ (appui du limiteur) .....	ZD. 9276900 U
- 1 Vis TH 5 $\times$ 16 .....	ZD. 9366130 W
- 1 Vis TH 5 $\times$ 18 .....	ZD. 9464300 W
- 2 Joints d'étanchéité .....	5422303 B
- 2 Ecrous borgnes .....	5422304 M

## II. Démontage.

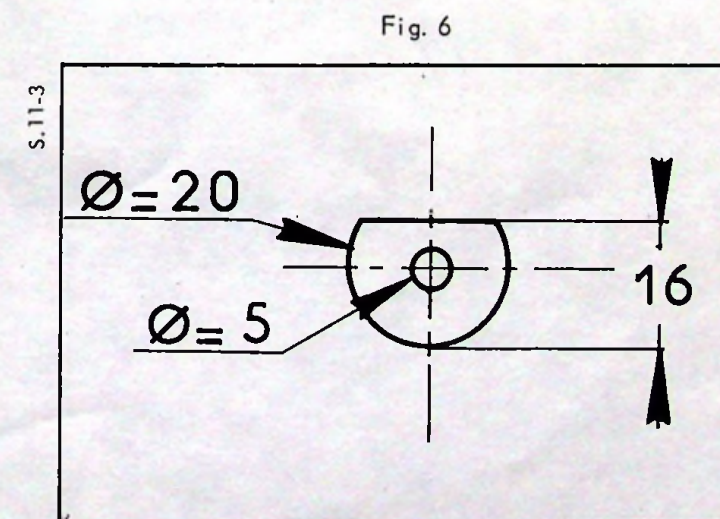
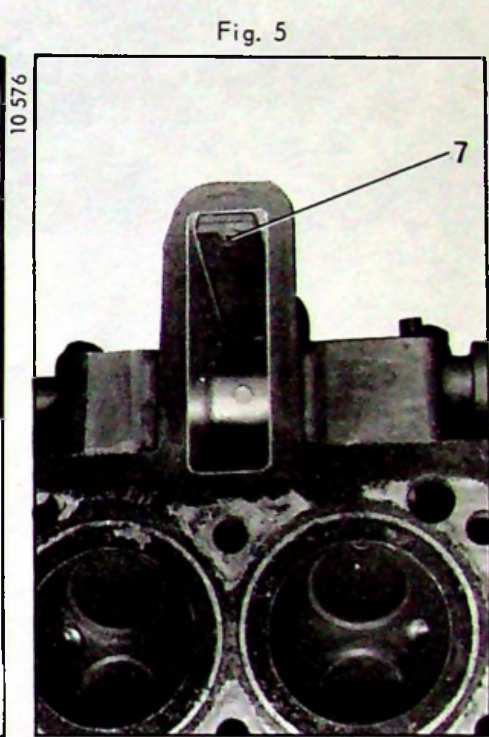
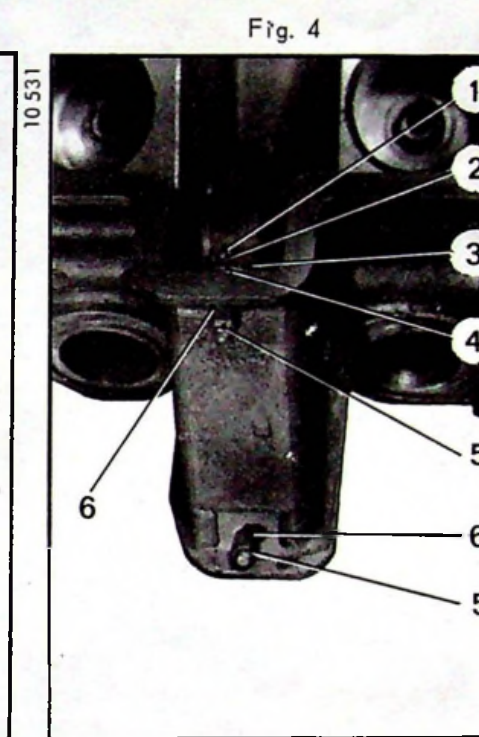
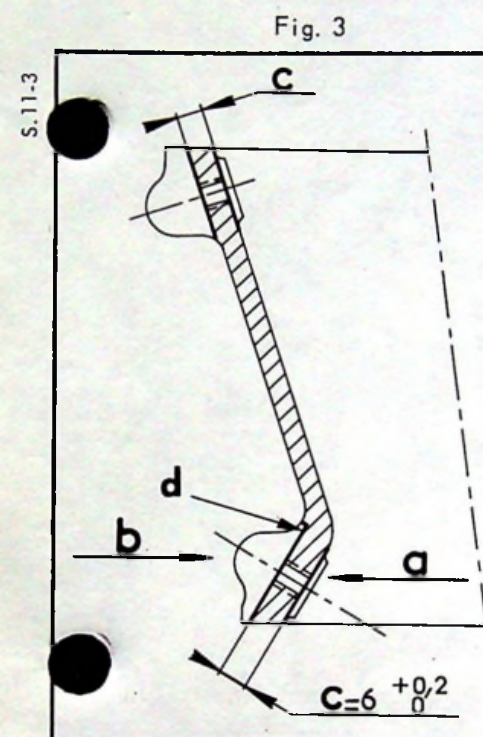
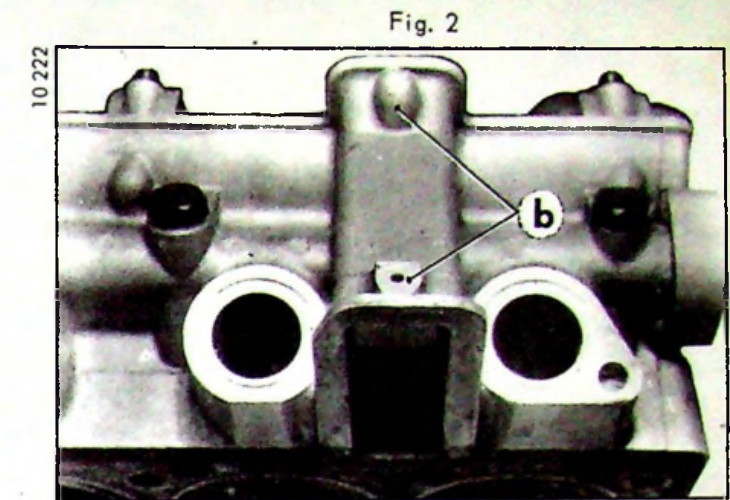
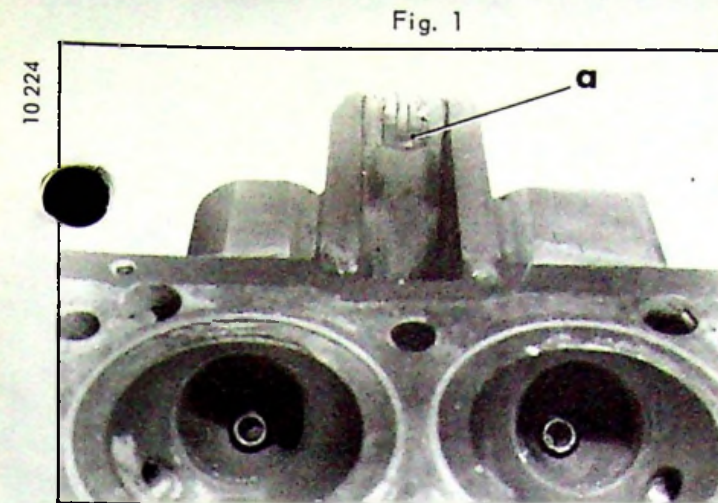
Déposer et déshabiller la culasse (voir Op. S. 112-1 du Manuel de Réparations n° 581-2 et Op. S. 100-3 du Manuel de Réparations n° 581-3).

## III. Préparation.

- Si l'un des bossages « a » d'appui du limiteur est détérioré, supprimer les deux bossages à la lime (voir fig. 1) (ils seront remplacés par des rondelles d'appui -  $\phi = 5 \times 20$ ).
- Limer également les bossages « b » d'implantation des vis de fixation du limiteur (voir fig. 2) pour obtenir la cote « c » =  $6 + 0,2$  mm (voir figure 3).
- Contrepercer à  $\phi = 5$  mm les trous de fixation du limiteur sur la culasse.
- Modifier une des rondelles d'appui du limiteur comme indiqué (fig. 6). ( Cette rondelle sera placée côté joint de culasse
- Monter le limiteur en mettant en place dans l'ordre :  
Deux rondelles d'appui (4), le limiteur (3), la rondelle (2), les vis de fixation (1) et (7).  
Placer les joints d'étanchéité (6) et les écrous (5) en les approchant à la main.  
S'assurer que les joints d'étanchéité (6) et les écrous (5) plaquent parfaitement, en particulier en « d » (voir fig. 3). Sinon réaliser un lamage de  $\phi = 10$  mm pour l'appui de ces joints.
- Mettre à nouveau les pièces en place. Serrer l'écrou (5) à 5 mAN (0,5 m.kg). Ces écrous seront montés au LOCTITE GX. 0145901 A.

## IV. Montage.

Habiller et poser la culasse (voir Op. S. 100-3 du Manuel de Réparations n° 581-3 et Op. S. 112-1 du Manuel de Réparations n° 581-2).





AUTOMOBILES  
**CITROËN**

DIVISION TECHNIQUE APRÈS-VENTE



NOTE  
D'INFORMATION

N° 14 S

Le 13 Mars 1972

Confidentielle  
(Droits de reproduction réservés)

Les valeurs de tension de la courroie d'entraînement de l'alternateur sont modifiées.

### I COURROIE NEUVE.

Il est impératif de procéder comme suit :

- 1°) après pose de la courroie neuve, régler la tension de la courroie (à froid) à :  
 $390 \text{ N} - \frac{0}{10}$  soit 38 à 39 kg ou 84 à 86 lbs
- 2°) après rodage de la courroie (deux heures de roulage du véhicule au minimum):
  - a) faire tourner le moteur jusqu'à la mise en route des ventilateurs de refroidissement.
  - b) arrêter le moteur.
  - c) régler la tension de la courroie (à chaud) à la valeur indiquée ci-dessus.

### II. COURROIE EN SERVICE.

Effectuer, comme précédemment, le contrôle et le réglage à chaud.

Valeur de tension de la courroie :

$390 \text{ N} - \frac{0}{10}$  soit 38 à 39 kg ou 84 à 86 lbs

#### REMARQUES :

- 1°) Pour effectuer les opérations de contrôle et de réglage de la tension de la courroie, il est indispensable d'utiliser le tensiomètre GATES 150 vendu par les établissements FENWICK sous la référence 1688 T.
- 2°) La gamme modifiée, Op. S. 236-0 du Manuel de Réparations SM N° 581/1 paraîtra dans une prochaine mise à jour.

VEHICULE SM

( SB serie SB)

MOTEUR

Tension de la courroie  
d'alternateur

SOCIÉTÉ ANONYME AUTOMOBILES CITROEN

CAPITAL 600.000.000 F SIÈGE SOCIAL 117 à 167, QUAI ANDRÉ CITROEN - PARIS XV<sup>e</sup> - R. C. SEINE 64 B 5019  
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Av. Georges Clemenceau - 92 NANTERRE - Tél. 204 40-00 Postes 577 et 578

AUTOMOBILES  
**CITROËN**

DIVISION TECHNIQUE APRÈS-VENTE



**NOTE  
D'INFORMATION**

**N° 16 S**

Le 29 Mars 1972

Confidentielle  
(Droits de reproduction réservés)

Afin d'éviter un risque de détérioration importante du moteur de ces véhicules, IL EST IMPERATIF de réaliser la condition suivante avant d'effectuer le réglage de la tension d'une chaîne secondaire :

**A - Groupe cylindre droit :**

Piston n° 1 au PMH « soupapes en bascule »  
(Fin de fermeture échappement, début d'ouverture admission).

**B - Groupe cylindre gauche :**

Piston n° 6 au PMH « soupapes en bascule »  
(Fin de fermeture échappement, début d'ouverture admission).

**RECHERCHE DU POINT DE BASCULE.**

- Déposer les bougies.
- Pour le cylindre considéré ( n° 1 ou n° 6 ), faire tourner le moteur jusqu'à ce que le piston soit sensiblement au PMH fin de compression ( obturer le trou de bougie avec un doigt ).
- Effectuer un tour moteur supplémentaire et déterminer le PMH à l'aide de l'outil 1682-T muni du comparateur 2437-T.

**NOTA :** Si les couvre-culasses ont été déposés, chercher à vue, pour le cylindre considéré, le point de bascule fin de fermeture échappement, début d'ouverture admission.

**TENSION D'UNE CHAÎNE.**

Pour le côté considéré ( piston n° 1 ou n° 6 au PMH, soupapes en bascule ), procéder à la tension de la chaîne comme indiqué dans le Manuel de Réparations n° 581-1, Op. S. 120-0 § 4.

**VEHICULE SM**

**( SB série SB )**

**MOTEUR**

**Tension d'une chaîne  
secondaire**

SOCIÉTÉ ANONYME AUTOMOBILES CITROËN

CAPITAL 600.000.000 F. - SIÈGE SOCIAL 117 à 167, QUAI ANDRÉ CITROËN - PARIS XV<sup>e</sup> - R. C. SEINE 64 B 5019  
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Av. Georges Clemenceau - 92 NANTERRE - Tél. 204 40-00 Postes 577 et 578



AUTOMOBILES  
**CITROËN**

SERVICES A LA CLIENTELE

DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE



NOTE  
D'INFORMATION

N° 17 S

Le 18 Octobre 1972

Confidentielle  
(Droits de reproduction réservés)

L'arbre de commande de la pompe HP de ces véhicules comporte, à chaque extrémité, un accouplement élastique « TREFLEX ».

#### REPARATION.

Pour toute intervention nécessitant la dépose de l'arbre de commande et un échange de pièce éventuel, suivre les indications fournies dans la note MR. n° 391-10 ci-jointe.

#### NOTA

Les pièces constitutives de l'ancien montage type EUROPE (accouplements élastiques « CARDAFLEX ») sont toujours fournies par le Service des Pièces de Rechange.

VEHICULES SM

( SB série SC )

EUROPE

( SB série SB )

USA et CANADA

HYDRAULIQUE

Entraînement de

la pompe HP

T.S.V.P.

SOCIETE ANONYME AUTOMOBILES CITROEN

CAPITAL 600.000.000 F - SIEGE SOCIAL 117 à 167, QUAI ANDRE CITROEN - 75747 PARIS CEDEX 15 - R.C. SEINE 64 B 5019  
DTAV ( ASSISTANCE TECHNIQUE ) - 163, Avenue Georges Clémenceau - 92 000 NANTERRE - Tél. 204-40-00 - Postes 577 et 578



VEHICULES SM  
 SB série SC ( Europe )  
 SB série SB ( USA et Canada )

Commande de pompe HP

Montage des accouplements élastiques « TREFLEX »

10 574

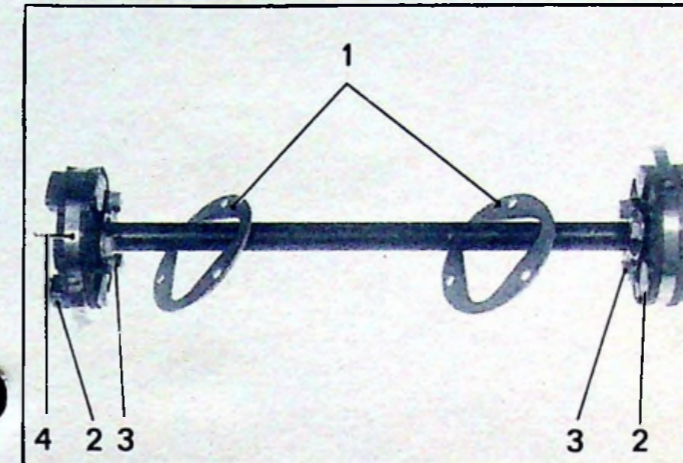


Fig. 1

S 39-16

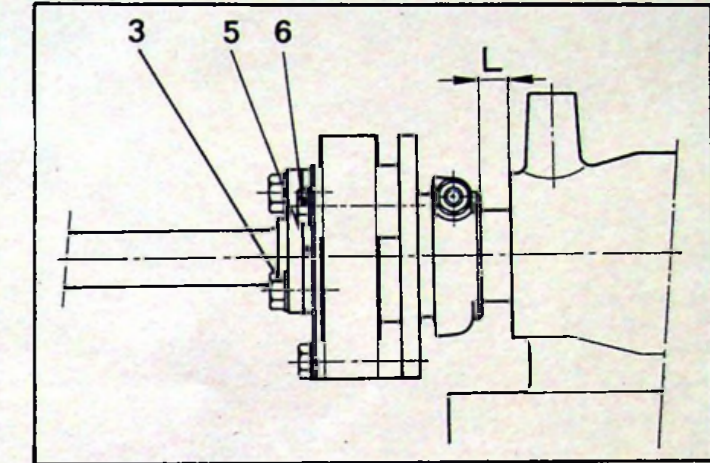


Fig. 2

PREPARATION.

Habiller l'arbre de commande ( voir figure 1 ) : Engager les plaquettes de centrage ( 1 ) sur l'arbre, mettre en place les paliers élastiques ( 2 ) et serrer les vis de fixation ( 3 ) ( rondelle contact ).

MONTAGE.

- S'assurer que l'entraîneur de l'arbre de commande coulisse « gras » mais sans jeu, sur l'arbre de distribution.
- Présenter l'arbre de commande et accoupler les paliers élastiques à l'entraîneur et à la poulie de pompe HP.
- Mesurer la cote L ( voir figure 2 ) ; elle doit être inférieure à 13 mm.  
 Sinon, interposer une cale d'épaisseur ( 5 ) ( voir figures 2 et 3 ) entre le palier élastique arrière et l'arbre.  
 Serrer les vis de fixation ( 6 ) ( rondelle contact ). Vérifier la cote L.  
 Si nécessaire, placer une deuxième cale entre le palier élastique avant et l'arbre ( côté pompe HP ).
- Vérifier l'alignement de l'arbre de commande ( voir Op. S. 100-1, § 55, du Manuel de Réparations N° 581-2 )
- Supprimer les sangles ( 4 ) des paliers élastiques ( 2 ) ( voir figure 1 ).

10 594

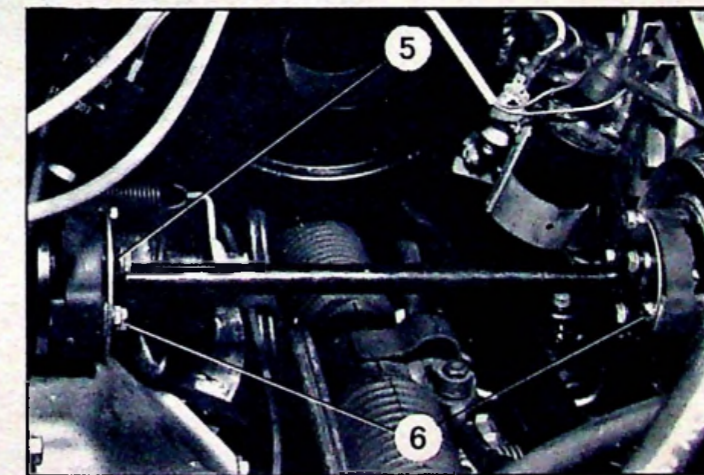


Fig. 3



AUTOMOBILES  
**CITROËN**

SERVICES A LA CLIENTELE  
DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE

Les moteurs 2,7 litres et 2,9 litres à carburateurs, pour véhicule SM avec boîte de vitesses à cinq rapports, sont seuls fournis par le Département des Pièces de Rechange pour équiper aussi bien ce type de véhicule que celui avec boîte de vitesses automatique BORG-WARNER.

Le moteur est livré avec : la cartouche de filtre à huile, la jauge d'huile, le tube de reniflard, le tube de remplissage d'huile avec couvercle, les sondes de température d'eau et d'huile, le thermo-contact et la sonde de température d'eau (véhicules injection), les pattes d'élingage.

Le moteur est livré sans : le volant moteur, le roulement et le circlips ( moteur pour boîte de vitesses mécanique ) la bague de centrage ( moteur pour boîte de vitesses automatique ).

1. CAS du remplacement d'un moteur pour véhicule avec boîte de vitesses mécanique :

- Déposer le volant de l'ancien moteur.
- Fixer le volant sur le nouveau moteur en utilisant des vis neuves 0 S 5 405 677 J (  $\phi$  12 x 150 x 25 )
- Monter un roulement ZC 9 620 111 U ( 15 x 42 x 13 ) et poser le jonc ZC 9 620 501 U dans le palier arrière du vilebrequin.

2. CAS du remplacement d'un moteur pour véhicule avec boîte de vitesses automatique :

- Diminuer la longueur du pied de centrage afin que son dépassement par rapport à la face arrière du palier de vilebrequin soit de  $2,4 + 0,3$  mm.
- Monter la bague de centrage 1 S 5 405 551 P.
- Fixer le diaphragme sur le vilebrequin en utilisant des vis neuves 0 S 5 406 356 P. (  $\phi = 12 \times 150 \times 18$  ).

REMARQUE : Pour ne pas détériorer la face d'appui recevant le diaphragme, placer une rondelle de  $2,4 + 0,3$  mm d'épaisseur sur le pied de centrage et scier celui-ci au ras de la rondelle.



NOTE  
D'INFORMATION

N° 18 S

Le 3 Janvier 1973  
Confidentielle  
(Droits de reproduction réservés)

PAYS INTERESSES :

TOUS PAYS

VEHICULES SM

( SB série SB )

( SB série SD )

( SB série SC )

MOTEUR

Echange

T.S.V.P.



### 3. CAS du remplacement d'un moteur à injection.

Procéder comme dans le premier cas.

### 4. CAS du remplacement d'un vilebrequin seul. soit :

- a) Pour un véhicule équipé d'un moteur 2,7 litres ( à carburateurs )
- b) Pour un véhicule équipé d'un moteur 2,9 litres ( USA à carburateurs )

- Monter le roulement ZC. 9 620 111U( 15 × 42 × 13 ) et le jonc ZC 9 620 501 U dans le cas d'un véhicule équipé d'une boîte de vitesses mécanique.
- Monter la bague de centrage 1 S 5 405 551 P et diminuer la longueur du pied de centrage ( voir 2ème Cas ) dans le cas d'un véhicule équipé d'une boîte de vitesses automatique.

Nous vous rappelons que le vilebrequin équipant les moteurs 2,7 litres est différent de celui équipant les moteurs 2,9 litres ( équilibrage dynamique ).



AUTOMOBILES  
**CITROËN**

SERVICES A LA CLIENTELE  
DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE

Le Département des Pièces de Rechange fournit désormais les panneaux extérieurs de portes latérales.

Pour effectuer le montage de ces pièces, suivre les indications données par la gamme figurant au verso.

T.S.V.P.



NOTE  
D'INFORMATION

N° 20 S

Le 10 Octobre 1973  
Confidentielle  
(Droits de reproduction réservés)

PAYS INTERESSES :

TOUS PAYS

VEHICULES SM

Tous Types

CARROSSERIE

Panneaux extérieurs  
de portes latérales



## REPLACEMENT D'UN PANNEAU EXTERIEUR DE PORTE LATERALE

Se procurer au Département des Pièces de Rechange :

- 1 panneau extérieur de porte latérale gauche avec condamnation dans la poignée ..... 7 S 5 427 382 H
- ou - 1 panneau extérieur de porte latérale gauche avec condamnation dans le panneau..... 7 S 5 444 575 N
- ou - 1 panneau extérieur de porte latérale droite avec condamnation dans la poignée ..... 7 S 5 427 383 U
- ou - 1 panneau extérieur de porte latérale droite avec condamnation dans le panneau ..... 7 S 5 444 576 Z

### DESHABILLAGE

- Lever la glace et la protéger des deux côtés.
- Déposer la porte.
- Déposer le rétroviseur extérieur ( côté gauche ).
- Déposer la commande intérieure d'ouverture de porte.
- Déposer le panneau de garniture intérieure
- Déposer le support de commande intérieure d'ouverture de porte.
- Déposer les « vinyls » d'étanchéité des ajours.
- Déposer le profilé caoutchouc d'étanchéité inférieure
- Déposer le lèche-vitre extérieur
- Désaccoupler la commande extérieure de serrure, de la platine et la déposer ( outil MR. 630-12/40 ).
- Déposer la condamnation extérieure, sur les véhicules qui en sont munis..
- Déposer le boîtier de serrure, dégager la platine et la laisser reposer dans le fond de la porte avec sa commande à distance.
- Déposer l'enjoliveur arrière de lèche-vitre intérieur ( percer les deux rivets « POP » à  $\phi = 3,25$  mm )
- Meuler, au disque abrasif, les bords d'agrafage avant, arrière et inférieur du panneau extérieur sur la doublure de porte avant.
- Couper au burin à dégraffer le panneau suivant la bordure de fixation du lèche-vitre supérieur extérieur.  
ATTENTION, ne pas détériorer le renfort supérieur intérieur.
- Couper, à la scie, les angles supérieurs d'encadrement de glace.
- Dégager, au burin à dégraffer, le panneau et l'écarter pour avoir accès au mastic anti-bruit situé entre le renfort supérieur et le panneau.
- Brûler le mastic au chalumeau.
- Déposer le panneau extérieur.
- Déposer les languettes de tôle libérées au meulage.

### PREPARATION

Reformer les tôles de la doublure, les disquer et gratter la peinture afin de permettre un bon soudage du panneau neuf.

Redresser le renfort, si nécessaire.

Disquer les bords du panneau neuf.

Poser, sur le renfort, un cordon de mastic genre BOSTIK 6050 ou 6051 ou TEROSTAT A.C.

### HABILLAGE

Présenter le panneau extérieur, l'emboîter sur la doublure, le fixer à l'aide de pinces serre-tôles à la partie inférieure.

Poser, à l'emplacement de la commande extérieure de serrure, deux vis et écrous pour maintenir le panneau.

Poser la porte sur le véhicule, rectifier la position du panneau, si nécessaire.

Pointer, à la pince à souder, la partie supérieure du panneau le long de la glace descendante et du déflecteur ( électrodes déportées en bout ).

Déposer la porte.

A l'aide d'une table plate ( 2675-T ) et d'un marteau à garnir, rabattre et planer :

- le bord avant,
- le bord arrière,
- le bord inférieur ( après avoir déposé les pinces serre-tôles )
- le bord supérieur avant ( jusqu'au déflecteur ).

Souder par points ( électrode à rotule ) les bords avant, arrière et inférieur.

Exécuter une brasure aux deux angles supérieurs d'encadrement de glace.

Arrondir les angles à la lime.

Peindre la porte.

Remonter les accessoires précédemment déposés.

Poser la porte et la régler.



**PRECAUTIONS A PRENDRE**

Le mécanisme d'embrayage à diaphragme est un organe fragile tant qu'il n'est pas fixé sur le volant moteur. *Tout choc ou chute du mécanisme est préjudiciable à sa fiabilité.*

De ce fait, avant de monter un mécanisme d'embrayage neuf, certains contrôles sont nécessaires.

**A. Contrôle à vue :**

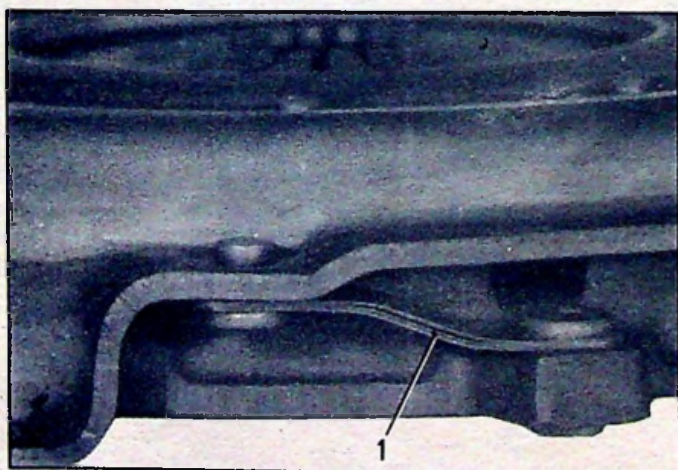
Examiner attentivement les trois ressorts (1) de rappel du mécanisme. Ceux-ci doivent avoir une forme identique et ne pas être déformés. Sinon le mécanisme est à remplacer.

12983



Ressort de rappel (1) en bon état

12982



Ressort de rappel (1) déformé

T.S.V.P



NOTE  
D'INFORMATION

N° 21 S

Le 13 Février 1974

Confidentielle  
(Droits de reproduction réservés)

PAYS INTERESSES :

TOUS PAYS

VEHICULES S

Tous Types

EMBRAYAGE

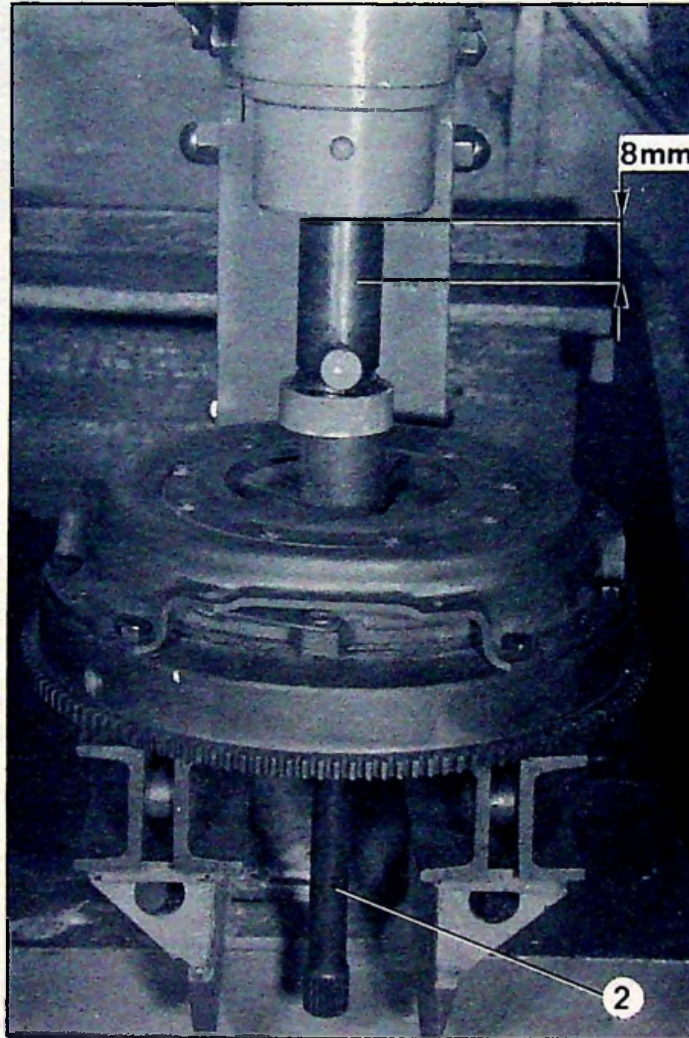
Contrôle du mécanisme  
d'embrayage à diaphragme



**B. Contrôle de la couse de débrayage :**

- Placer le mécanisme d'embrayage, muni de son disque, sur le volant moteur.
- Placer cet ensemble sur une presse.
- A l'aide d'un tube prenant appui sur le diaphragme, enfoncez le diaphragme de 8 mm.
- Vérifier que le disque tourne librement, à l'aide d'un arbre de commande (2).
- Sinon le mécanisme est à remplacer.

12 981





AUTOMOBILES  
**CITROËN**

SERVICES A LA CLIENTELE  
DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE

Avant de prendre la décision de remplacer une boîte de vitesses automatique « BORG - WARNER », il est impératif de procéder à certaines vérifications en fonction de l'incident constaté.

1°) Opérations de contrôle :

Contrôle du niveau d'huile de la boîte de vitesses :

*Opération Sbw. 350-00*

Contrôle de la pression d'huile de la boîte de vitesses :

*Opération Sbw. 354-00*

Contrôle sur route :

*Opération Sbw. 334-0*

2°) Opérations de réglage :

Réglage du câble de « Kick-down » :

*Opération Sbw. 334-0*

Réglage des freins à bande ;

*Opération Sbw. 334-0*

Réglage du sélecteur :

*Opération Sbw. 334-0*

3°) Détermination de fuites éventuelles :

Une fuite par le joint d'étanchéité du convertisseur ne nécessite pas l'échange de la boîte de vitesses, mais uniquement le remplacement du joint : utiliser le manchon de centrage 3190-T.J et le mandrin 3190-T.L (*Opération Sbw. 354-3*).

Une fuite au niveau de la fixation de la pompe à huile nécessite le remplacement de celle-ci dans le cas d'une pompe ancien modèle ou la remise en état de cette pompe s'il s'agit d'un nouveau modèle. La pompe à huile nouveau modèle est fournie avec les vis de fixation et les joints toriques sous tête.

Référence P.R. : 2 D 5458 322 M

REMARQUES :

Les opérations mentionnées ci-dessus figurent dans les différents fascicules du Manuel de Réparations N° 581.



NOTE  
D'INFORMATION

N° 22 S

Le 20 Mars 1974

Confidentielle  
(Droits de reproduction réservés)

PAYS INTERESSES :

TOUS PAYS

VEHICULES SM

(SB série SB)

(SB série SC)

BOITE DE VITESSES

AUTOMATIQUE

« BORG - WARNER »

Contrôles avant

remplacement

SOCIÉTÉ ANONYME AUTOMOBILES CITROËN

CAPITAL 600.000.000 F - SIEGE SOCIAL 117 à 167, QUAI ANDRE CITROËN - 75747 PARIS CEDEX 15 - R.C. SEINE 64 B 5019  
DTAY (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Avenue Georges Clémenceau - 92 000 NANTERRE - Tél. 204-40-00 - Postes 577 et 578



AUTOMOBILES  
**CITROËN**

SERVICES A LA CLIENTELE  
DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE

**Echange de la cartouche à huile :**

Lors du remplacement de la cartouche, nous vous conseillons de percer le sommet de celle-ci, avec une « piquette », avant sa dépose.

Cette opération permet l'évacuation plus rapide de l'huile qu'elle contient.



NOTE  
D'INFORMATION

N° 23 S

Le 20 Mars 1974

Confidentielle  
(Droits de reproduction réservés)

---

PAYS INTERESSES :

TOUS PAYS

---

VEHICULES SM

TOUS TYPES

---

MOTEUR

---

Conseils de réparation