



**TEKNISKE
CIRKULÆRER**

C 25

0

**GENERELLE OPLYSNINGER
PRÆSENTATION AF NYE VOGNE - MODELLER -
EKSTRAUDSTYR**

0**1**

**MOTOR incl.
2 BRÆNDSTOFTILFØRSEL
3 TÆNDINGSANLÆG**

4

KOBLING

5

**GEARKASSE
KARDANAKSLER**

6

HYDRAULISK TRYKKILDE

7

FORBRO

8

BAGBRO

9

**AFFJEDRING
HJUL - DÆK**

10

STYRETØJ

11

BREMSER

12

**ELEKTRONISK Udstyr og
RadioUDSTYR**

13

**OPVARMNING
VENTILATION OG
KLIMAANLÆG**

14

**KARROSSERI (svejsede dele)
incl. 15 { AFTAGELIGE DELE
INDVENDIGE BEKLÆDNINGER**

E

EFTERSYN - VEDLIGEHOLDELSE

I

info-meddelelse

CITROËN SERVICE	TEKNISKE CIRKULÆRER	C25 0
reference: NT C 25 0, N° 3	omhandler: C 25 ***** 1986-MODELLER	nr.: 1
		dato: 31.01.86
Dette cirkulære indsættes i ringbind: TEKNISKE CIRKULÆRER		

Fra og med juli 1985 (fra chassisnummer 244301) er der foretaget følgende ændringer på C 25 1986-model i forhold til 1985-modellen:

DIESELVERSION:

Vogne med dieselmotorer er nu monterede med brændstofforvarmer, som er placeret på motorens kølekredsløb for enden af topstykket på højre side.

BENZINVERSION:

1,8 liter motor

Vogne med denne motorstørrelse er monterede med ny toppakning, og der er foretaget visse andre ændringer, som medfører, at efterspænding af topstykket ved 1.000 km. eftersyn ikke længere er nødvendigt. Dette gælder ligeledes vogne med motorstørrelsen 2 liter.

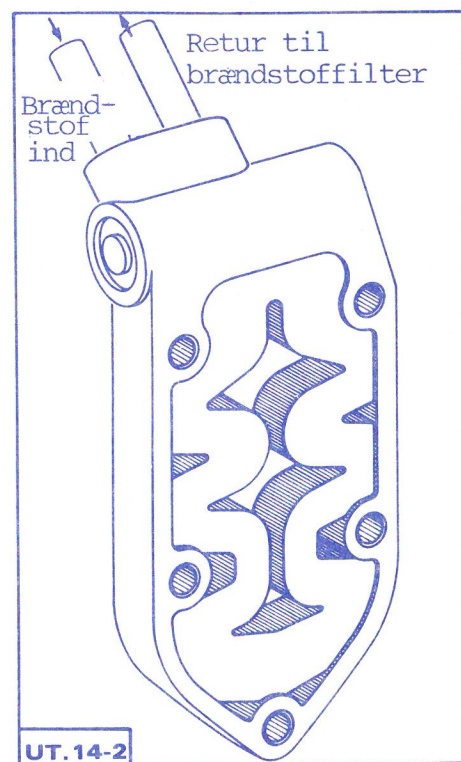
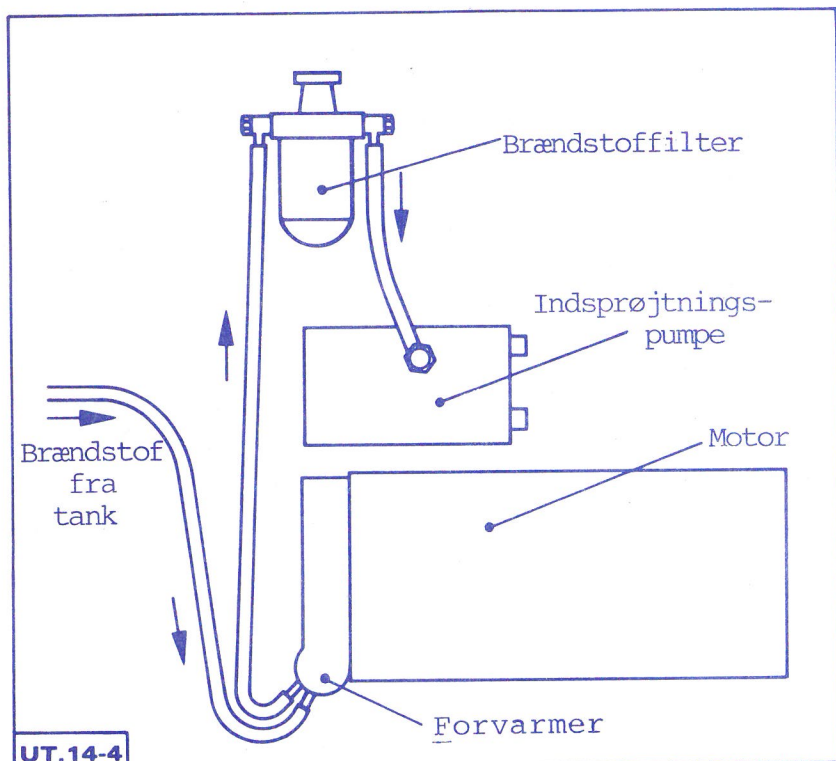
Tænding:

Vogne med motorstørrelsen 1,8 og 2 liter har nu fået transistor-tænding.

I. FORVARMER PÅ DIESELVERSION

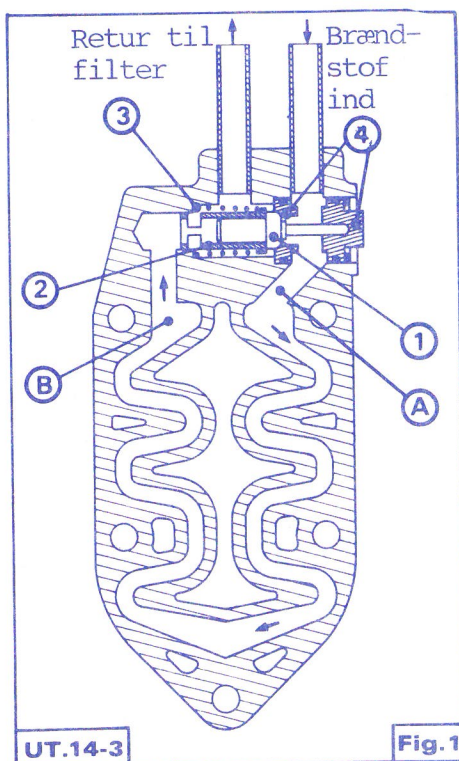
a) Funktionsprincip

Forvarmeren består af en speciel aluminiumsplade med åbne indvendige bugtninger. Pladen er i kontakt med motorens kølevæske. En termoventil ved indgangen til forvarmeren sørger for, alt efter temperatur, at brændstoffet passerer eller ej.



b) Beskrivelse

- ① Termoventil
- ② Reguleringsmekanisme
- ③ Returfjeder
- ④ Prop



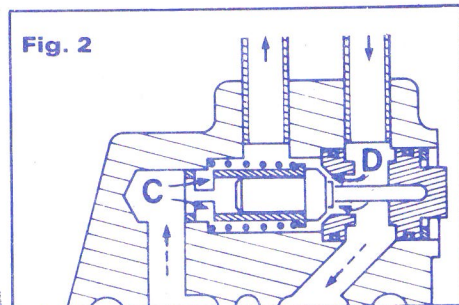
c) Funktion

1. position Fig. 1 (temperatur < 15° C):

Da palen på termovenilen (1) ikke er udvidet, lader reguleringsmekanismen (2) brændstoffet fra tanken passere ved A og B til brændstoffiltret: det gennemstrømmende brændstof passerer herved igennem forvarmeren.

2. position Fig. 2 (temperatur: 15°-35° C):

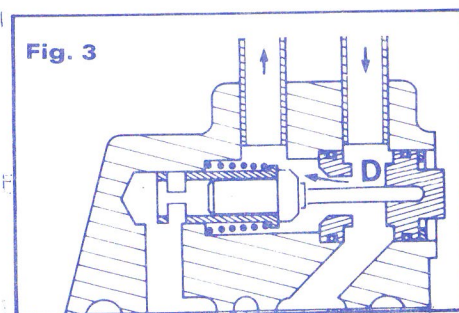
Da palen på termovenilen (1) i nogen grad er udvidet, lukker reguleringsmekanismen (2), der påvirkes af termovenilen (1), delvist passagen C og åbner gradvist passagen D.



UT. 14-3

3. position Fig. 3 (temperatur > 35° C):

Da palen på termovenilen (1) er maksimalt udvidet, lukker reguleringsmekanismen (2), der påvirkes af termovenilen (1), passagen D helt op: forvarmeren er nu helt lukket af.



UT. 14-3

d) Ændringer som følge af monteret forvarmer

- Nye føderør og returrør til brændstof,
- Montering af pakning mellem forvarmer og topstykke,
- Motorophæng i højre side ændret,
- Nyt beslag i højre side.

e) Reservedele

BETEGNELSE	R.D.-nr.
Forvarmer.....	95 612 707
Forreste højre motorophæng.....	95 630 138
Pakning.....	95 630 602
Føderør tank/forvarmer.....	ZF 04 477 588
Føderør forvarmer/ brændstoffilter.....	ZF 07 573 956

f) Reparation

Eldre modeller uden ovennævnte ændringer kan monteres med forvarmer såfremt alle ændrede dele monteres.

II. BENZIN MODELLER

1) Ændringer i motor:

på 1,8 liters modellen såvel som på 2,0 liters modellen er det nu muligt at undlade at efterspænde topstykket ved 1.000 km-eftersyn p.gr.a. ændringer på følgende dele:

- topstykke,
- beslag til vippearmenes aksler.
- toppakning,
- cylinderpakning.

Andre ændringer:

- ventilsæder/udstødning,
- oliefilterbeslag,
- pakning til oliefilterbeslag,
- filterindsats.

a) Topstykke

Topstykket er blevet ændret på følgende punkter:

- prop $\varnothing=52$ mm bag vandpumpe er udskiftet til fordel for pladeforsegling på de nye topstykker,
- \varnothing for anlæg til beslag til vippearmenes aksler er blevet øget fra 24 mm til 29 mm.

b) Beslag til vippearmenes

Anlægsfladen er for disse på udstødningssiden øget fra 24 mm til 29 mm.


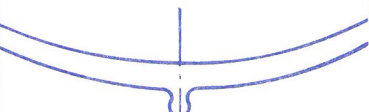
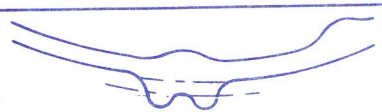



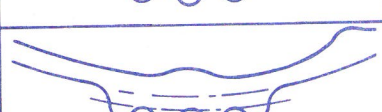
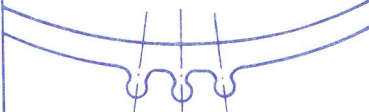
c) Toppakning Fra og med motor 1,8 l.: 1 ABAF 01 2626 - motor 2 l.: ABTA 021875

Pakningens tykkelse er øget med 0,2mm og bliver derved 1,4 mm.

d) Underlagspakninger for foringer

Disse er udført i aluminiumsbelagt stål og ikke som tidligere i papir. De fås nu kun i 3 og ikke længere i 4 størrelser (foringeres fremspring er uændrede (0,07 mm - 0,14 mm)).

Cylinderforinger:

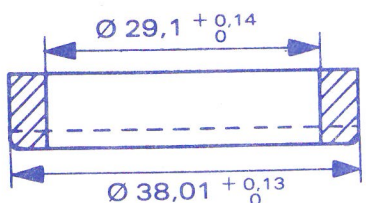
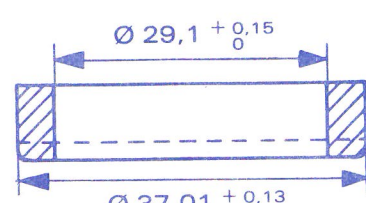
GAMMEL MONTERING	TYKKELSE		NY MONTERING
	0,07	0,10	
	0,085	0,12	
	0,105		
	0,130	0,15	

e) Ventil sæder/udstødning:

Disse er udført i stål i stedet for støbejern:

- fra motor-nr.: XN 1T : ABT0004734
- på motor XM 7T : ABAF 012 529.

Sædernes udvendige Ø er øget fra 37 mm til 38 mm.

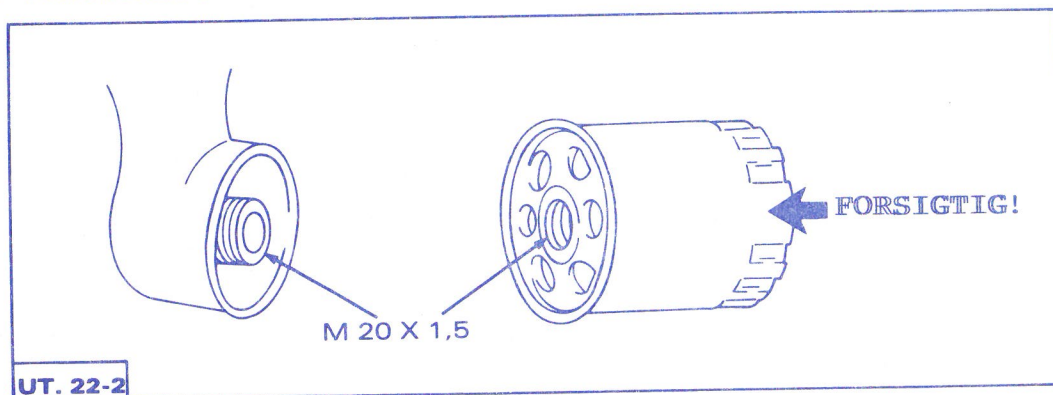
NY MONTERING	GAMMEL MONTERING
 <p>Ø 29,1 $+\frac{0,14}{0}$</p> <p>Ø 38,01 $+\frac{0,13}{0}$</p> <p>STÅL</p>	 <p>Ø 29,1 $+\frac{0,15}{0}$</p> <p>Ø 37,01 $+\frac{0,13}{0}$</p> <p>JERN</p>

UT. 11-1

Udstødningsventiler i stål tillader, at vognen kører på autogas og blyfri benzin uden at der skal foretages ændringer i topstykket.

f) Oliefilter

Motorerne XN 1T og XM 7T (2 l. og 1,8 l.) er monterede med standard filterindsats. Disse motorer er mærkede med en mærkat på ventilhusets øverste del.



UT. 22-2

Montering af indsats af typen LS8468 PURFLUX med indbygget ventil (i stedet for PURFLUX LS 152 og S.I.F. uden ventil) medfører følgende motorændringer:

- afskaffelse af omløbsventil på filterbeslag,
- tilpasning af anlægsfladens overflade mellem indsats og indsatsens beslag,
- indføjet gevindstykke Ø=20 x 150 i stedet for Ø=18 x 150,
- større anlægsflade for filterbeslag på motorblok og tæthed sikret v.h.a. gummiastbest-pakning i stedet for papir.

RESERVEDELE

NYE DELE	R.D.-nr.
Topstykke motor 1,8l. (XM 7T).....	94 00 201 110
motor 2l. (XN 1T).....	94 00 200 110
Toppakning motor 1,8l. (XM 7T).....	91 506 974
motor 2l. (XN 1T).....	94 00 209 239
Ventilsæde/udstødn. - 1. mulighed.....	79 02 101 975
- 2. mulighed.....	79 02 101 976
Sæt cylinderforinger.....	94 00 112 809
PURFLUX LS 468-indsats.....	95 495 622
Nyt besalg til indsats.....	94 01 103 590

REPARATION

Indbyrdes ombytning

På ældre 1,8 l. og 2 l. modeller er det muligt at udskifte:

- gammel toppakning med ny toppakning,
- gamle cylinderforinger med nye cylinderforinger,
- gamle enhed: topstykke-beslag til vippearmenes aksler med ny enhed.

VIGTIGT

Gamle dele må ikke monteres på vogne der allerede er monterede med de nye dele.

EFTERSPENDING AF TOPSTYKKET

Efterspænding er nødvendig ved 1.000 km-eftersyn for:

- for nye vogne,
- for nye motorer,
- efter indgreb på topstykke med ny montering eller gamle motorer med ovennævnte ændringer.

Justering af vippearmene (kold motor) bibeholdes:

Indsugning: 0,10 mm - Udstødning: 0,25 mm.

Efterspænding af topstykket skal foretages på ældre modeller, der ikke er blevet ændrede på ovennævnte punkter.

Uændret efterspænding:

- 1) forspænding: 5 mdaN,
- 2) skrue for skrue: løsn og spæn 2 mdaN + ~~X~~ 90°

Beslag til oliefilter:

Det nye beslag kan frit ombyttes med det gamle, hvis ny indsats monteres.

2) Transistor-tænding:

Delene i tændingssystemet (undtagen strømfordeleren) er magen til delene i tændingssystemet på CX 2 l., GSA, BX og VISA 4 cylinder. Strømfordeleren har elektromagnetisk udløsning, men dens fortænding og centrifugal- og vacuum-avanceringskurver er som i et almindeligt tændingssystem med platinsæt.

RESERVEDELE

BETEGNELSE	DUCELLIER-NR.	BOSCH-NR.	R.D.-nr.
Strømfordeler	525 450	0 237 002 093	DUCELLIER 91 517 607
Tændspole		0 221 122 317	BOSCH 91 517 608
modul		0 227 100 123	91 506 337
			97 530 125

Tændrør er uændrede.

Tændingsindstilling og avanceringskurver:

Tændingsindstilling: $10^{\circ} \pm 1$ v. 800 ± 50 omdr/min (frakobl. vac.dåse).
Avanceringskurver: se manual MAN 008891, Op. UT Ess. 210.00.



CITROEN service

TEKNISK CIRKULÆRE

C 25



FORTROLIGT:

Må ikke overdrages

Vedr.:

C 25 DIESEL TURBO

NY MOTOR

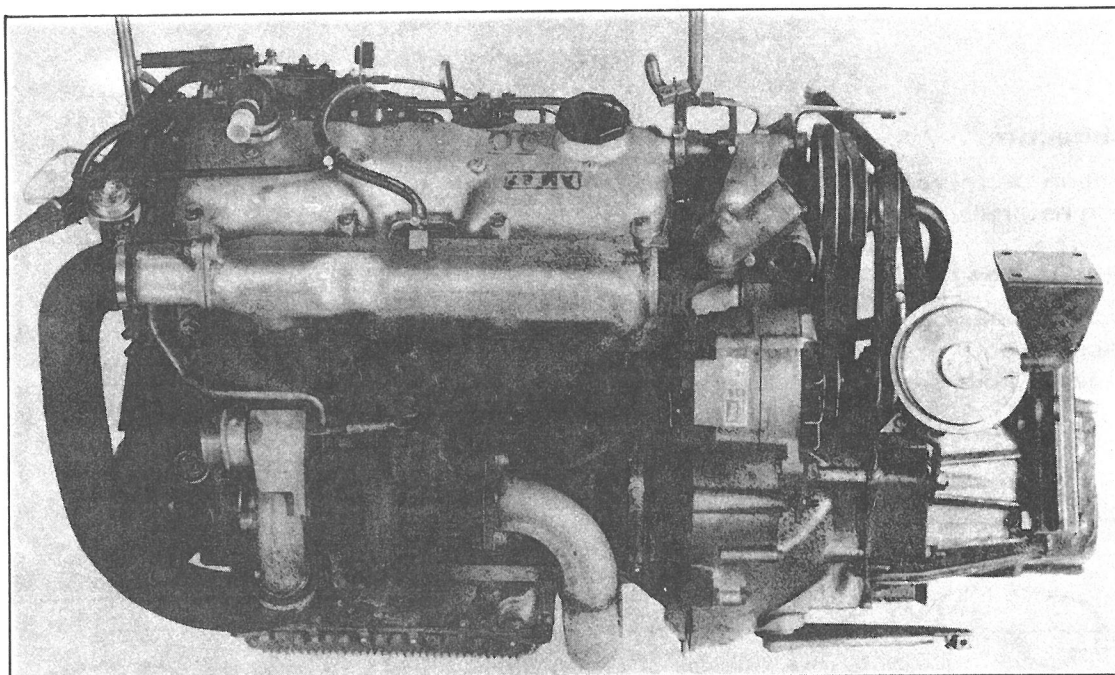
Dato: 10.5.88

Nr.: 2

Dette cirkulære indsættes i ringbind: TEKNISKE CIRKULÆRER

Fra og med maj 1988 er C 25-programmet udvidet med en Diesel Turbo version, som markedsføres under betegnelsen:

C 25 D TURBO



I- GENERELT:

VERSION	TYPE	LASTEEVNE
Kassevogn, alm.	280 B 90	1575 kg
Kassevogn, forhøjet/forlænget	280 B 90	1575 kg / 1900 kg
Kort chassis	280 G 90/1	*
Langt chassis	280 G 90/2	* *
Dobbelt kabine	280 G 90/3	* *
Combi club 1000	280 C 90	*

* Lasteevne afhængig af ladtype.

II- MOTOR

a) Specifikationer:

Type:	CITROEN U 25/673, symbol 1 GJ 14
Placering:	Tværstillet, hældning: 23° fremad.
Antal cylindre:	4 på række
Cylindervolumen:	2500 cm ³
Boring:	93 mm
Slaglængde:	92 mm
Kompressionsforhold:	21/1
Max effekt:	70 kW (95 hk) ved 3700 omdr/min (CEE)
Max. drejningsmoment:	21 mdaN (22 kg.m) ved 2000 omdr/min
Fransk adm. HK-ydelse:	10 CV
Brændstof:	Diesel
Tomgangshastighed:	800 + 25 omdr/min
Reguleret omdrejnings- hastighed (ubelastet motor):	4600 ± 150 omdr/min.

PR.nr.: 95 619 736

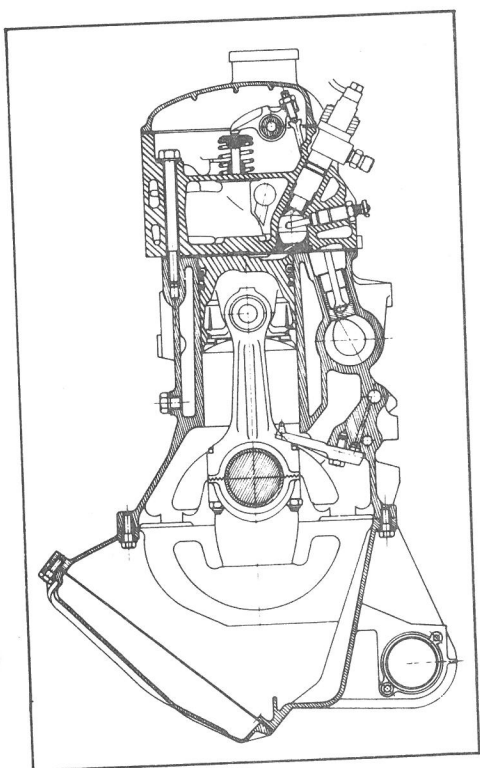
b) Motorkonstruktion:

2,5 l Diesel Turbo-motoren, type U 25/673 er en videreudvikling af
2,5 l Diesel motoren (uden turbo) type U 25/661 fra juni 84.

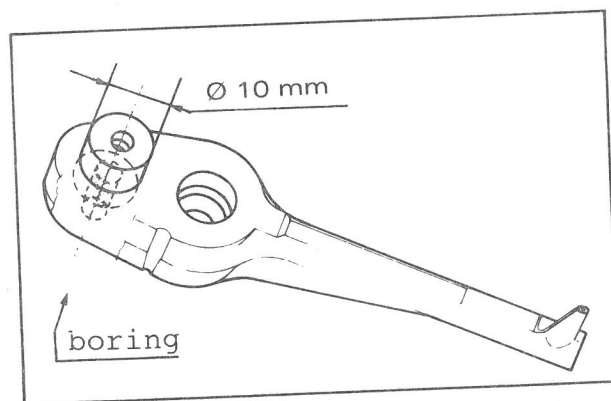
* Motorblok:

Cylindre indstøbt i motorblok af ny type:

- befæstigelse for 4 dyser til køling af stempelbund.
- kanaler til smøring af turbolader,



Dyser for
køling af
stempelbund

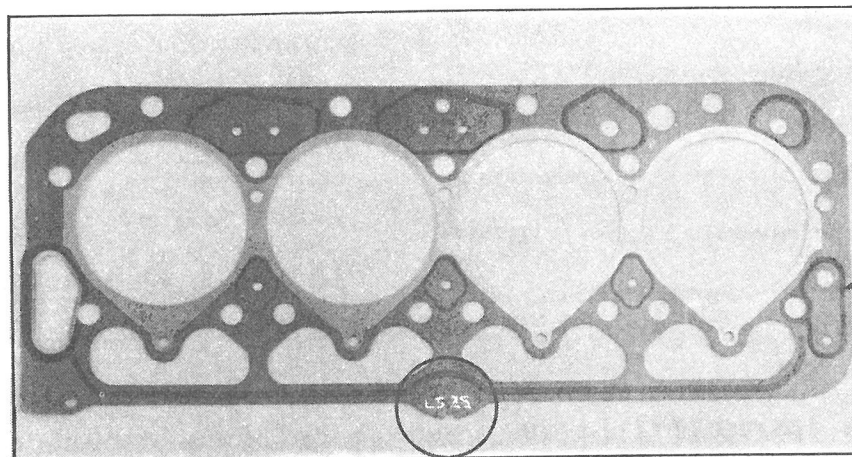


L 22-12

- * Topstykke (= U25/661)
Aluminiumslegering med "påkrympede" forkamre (fremspring: 0 - 0,03 mm)

- * Toppakning:

Ny type af mærket REINZ, afmærkning LS 25.



87-127

BEMÆRK: Denne type toppakning må ikke monteres på Diesel-motor uden turbo.

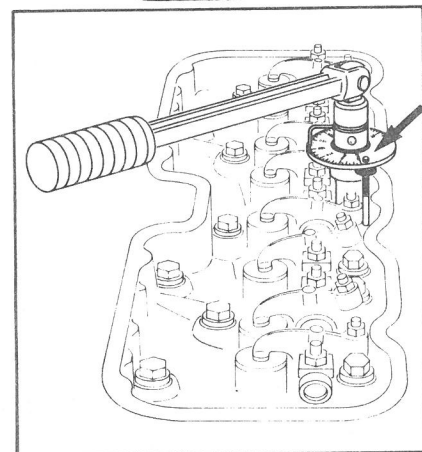
- * Tilspænding:

- (1) Tilspændingen er foretaget definitivt fra fabrik:

DERFOR INGEN EFTERSPÆNDING VED 1. SERVICE.

- (2) I tilfælde af afmontering af topstykke foretages tilspænding i den sædvanlige rækkefølge med værktøj OUT 104069 T.

OUT 104069 T (→)



L 11-28

1
Tilspænding
4 m.daN



2
Vinkel-
tilspænding
100°



3
Vinkel-
tilspænding
100°



4
Vinkel-
tilspænding
45°

Start motoren og lad den gå indtil ventilatorerne går igang. Lad derpå motoren blive kold.

* Ventildæksel: (= U25/661)

Med udboringer for udluftning/recirkulering af olietåge mellem bundkar og vippearmsdæksel.

* Hovedlejer:

Overfald og søler identiske med U 25/661.

* Bundkar:

Med returløb for olie fra turbolader.

* Bundkarsdæksel: (= U 25/661)

* Forkammerdæksel: (= U 25/661)

Har smørekanal mellem oliepumpe og smørekanal.

* Krumtap: (= U25/661)

Stållegering med 5 hovedlejer. Drev for tilkobling af ekstra aggregater.

* Plejlstænger:

Kanaler til smøring af stempelbund udeladt.

- lejepander (= U 25/661)

- lejer af kobber/bly legering

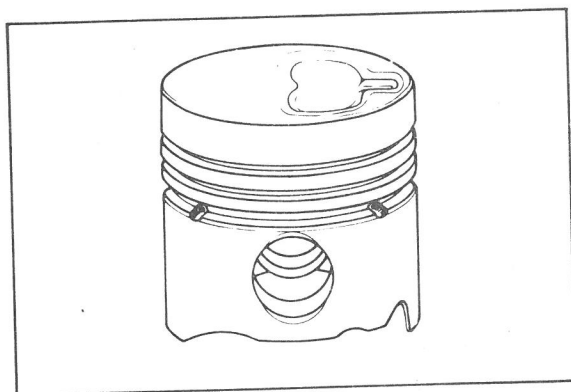
* Stempler (forstærket type, aluminiumslegering)

- Stempelpind, Ø 32 mm.

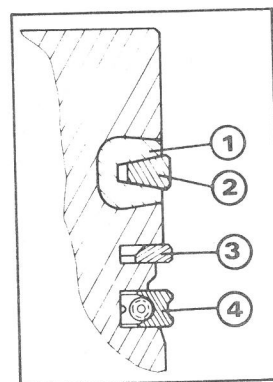
- forstærket kompressionsringsleje af støbejern (1).

- kompressionsring af støbejern med molybdænbelægning (GOETZE) (2).

- tætningsring (3) og oliering (4) uændret.

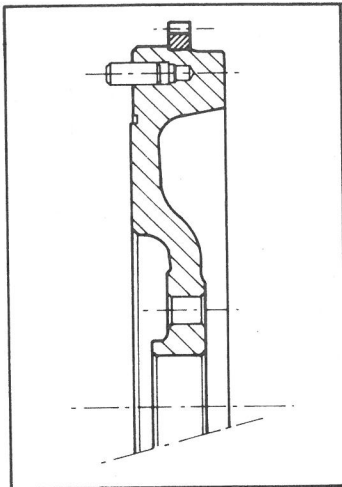


L 22-12

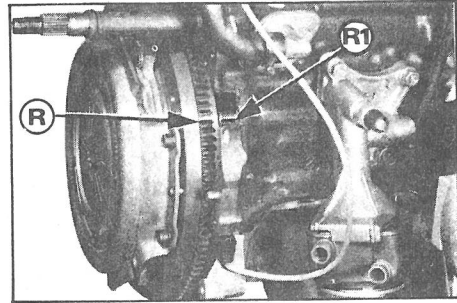


L 12-37

* Svinghjul: af letmetal (= U 25/661)



L 12-57



83-1216

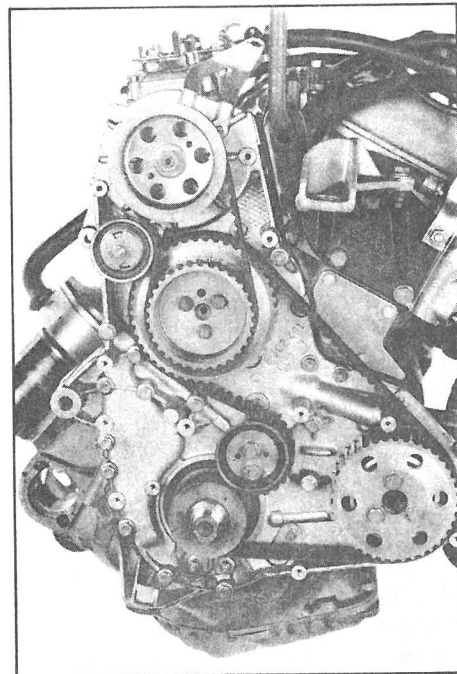
Mærkerne (R) og (R1) står over for hinanden = 1. eller 4. cylinders indsprøjtningspunkt.

* Ventilstyring: (= U 25/661)

- Overliggende ventiler styret af ventilløfter/stødstang/vippearm.
- Knastaksel styret af tandrem.
- Tandremsspænding sker via remstrammerfjedren.
- Ventilering af tandrem gennem tandremsdækslet.

- Ventiltider med en ventiltolerance på 1 en mm:

Indsugning åbner $2^{\circ}52'$ efter ØD
Indsugning lukker $33^{\circ}08'$ efter ND
Udstødning åbner $37^{\circ}48'$ før ND
Udstødning lukker $4^{\circ}12'$ før ØD



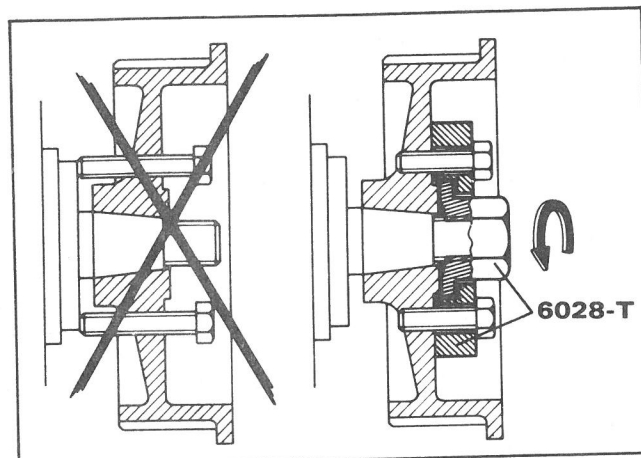
87-338

Ventilspillerum (kold motor):

Indsugning: 0,30 mm
Udstødning: 0,20 mm

Afmontering af indsprøjtningspumpens drev:

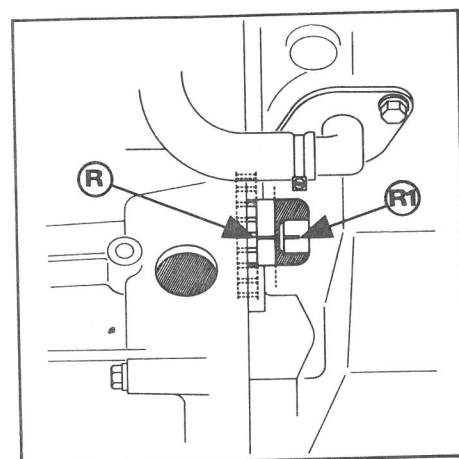
Til afmontering af pumpens drev må kun anvendes aftrækkerværktøj 6028-T.



L 14-44

Udskiftning af tandrem:

- Krumtap og knastaksel indstilles:
 - * Stemplerne i cyl. 1 og 4 stilles i Ø.D.
 - * Cyl. nr. 1 stilles i slutposition/udstødning - startposition/indsugning. Mærkerne (R) og (R1) skal stå over for hinanden.
- Afmonter: (3), (4), (5), (1), (2).



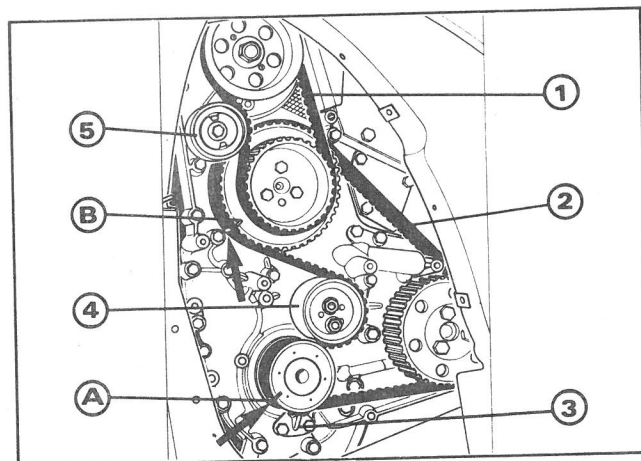
L 14-40

Montering af tandrem:

- * Monter tandremmen således at mærkerne ➔ på tandremmen står over for (A) og (B) på takthjulene (83 tænder i træk-siden, 35 tænder i den modsatte side).
- * Monter (3) og remstrammer (4).
- * Tilspænding af tandrem:
 - Monter værktøjet (K) fra sættet OUT 206028-T på remstrammeren (4) (arm med forskydelig vægt). Se ill. s. 7.

Anbring vægten i pos. "2" og spænd møtrikkerne:

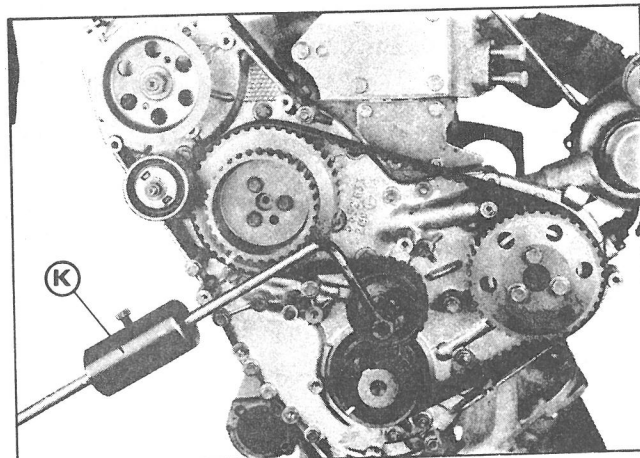
- Ø 8 mm til 2 mdaN og
- Ø 10 mm til 3,2 mdaN.



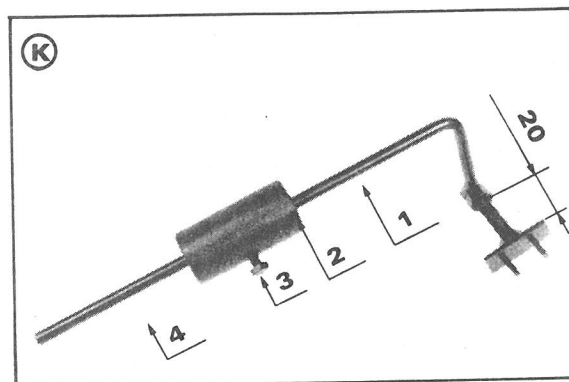
L 12-35

Monter indsprøjtningspumpens drivrem:

- * Drej motoren 1 omdrejning i rotationsretningen indtil mærkerne (R) og (R1) står over for hinanden: ventilerne i cyl. nr. 4 (tandremssiden) står i overlappingsposition og cyl. nr. 1 i pos. kompressionstakt.



- * Indstil pumpen til indsprøjtningstidspunktet.
- * Monter drivremmen: remsiden modsat remstrammeren skal være spændt.
- * Monter remstrammeren. Spænd møtrikken.
- * Drej motoren 2 omdrejninger i rotationsretningen og kontroller indsprøjtningsskruens justering.



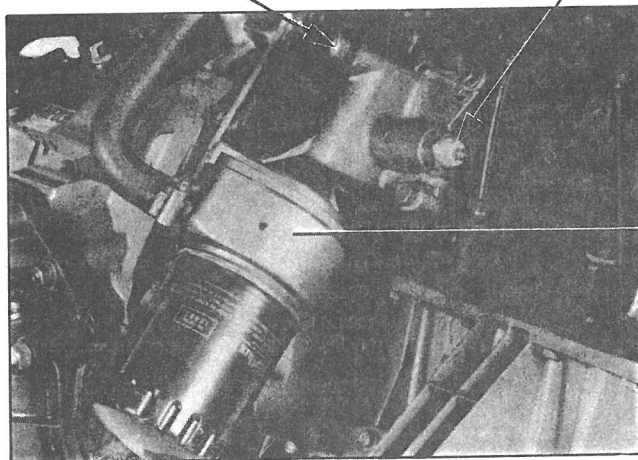
87-253

c) Smøring:

- Oliepumpe med ny type overtryksventil. Pumpen drives af tandremmen.
- Oliefilterpatron PURFLUX "LA 483" (oprindelig montering: LS 468)
- Oliefilterholder: = U 25/661 (med temperaturføler).
- olie/vand varmeveksler (MODINE) identisk med U 25/661, placeret på oliefilterholder.
- Pumpesifilter: = U 25/661.
- Oliekapacitet:
 - 1. gang (tør motor) 6 l.
 - olieskift alene..... 4,9 l.
 - olie- og filterskift..... 5,6 l.
- Forskel mel. max. og min.- mærket på målepind..... 2,2 l.
- Oliekvalitet:
 - indtil - 16°C: TOTAL DIESEL MAX 10 W 40 - TOTAL SUPER DIESEL PLUS 15 W 40.
 - under - 12°C: TOTAL DIESEL MAX 10 W 40
- Olietryk (varm motor): minimum 2,5 bar (ved tomgang)
ved 3700 omdr/min: 4,2 - 5 bar.
- Temperaturføler: kontrollampe for olietemperatur tænder ved 145°C ± 5°
- Olietrykskontakt = U 25/661.

Olietrykskontakt

Temperaturføler



Olie/vand varmeveksler

III- BRÆNDSTOFTILFØRSEL - INDSPRØJTNING:

- Tankkapacitet: 70 liter
- Brændstoffilter med føler for vandmængde.
- Brændstofforvarmning ved varmeveksler kølevand/brændstof på topstykke.
- Indsprøjtningpumpe: ROTO DIESEL DPC - PRnr.: 95 577 591.
 - * Type MAX 100, ref. R 844 3 B 123 B.
 - * Rotationsretning: til højre (med uret) set fra drevsiden.
 - * Indsprøjtningssækkefølge: 1 - 3 - 4 - 2. Cyl. nr. 1 ved svinghjulet.
 - * Indsprøjtningssavancering før ØD: $3,24 \pm 0,05$ mm ($10,3 \pm 1^\circ$).
 - * Pumpens reguleringstidspunkt ublastet: 4600 ± 150 omdr/min.
 - * Afbrydelsestidspunkt belastet: ca. 3900 omdr/min.
 - * Automatisk indsprøjtningssavancering afhængig af omdrejningstallet.
 - * Elektroventil for stop.
 - * Mekanisk virkende MAX- MIN-regulator.
 - * Ladetryksregulator.
 - * Korrigering af indsprøjtningssavancering afhængig af belastning og omdrejningshastighed.
- Indsprøjtningssdyser: ROTO-DIESEL
 - * Type: RDNOS DC 6751
 - * Tarering: $127 +^5_0$ bar (eftersyn), $137 +^5_0$ bar (nye)
- Dyseholdere: ROTO-DIESEL
 - * Type: RKB 45 SD 5422
 - * Montering: med flange.

Indsprøjtningssrørbundt: identisk med U 25/661 (med DPC-pumpe)

JUSTERING AF INDSPRØJTNINGSPUMPE DPC R 8443 B

a) Justeringsprincip:

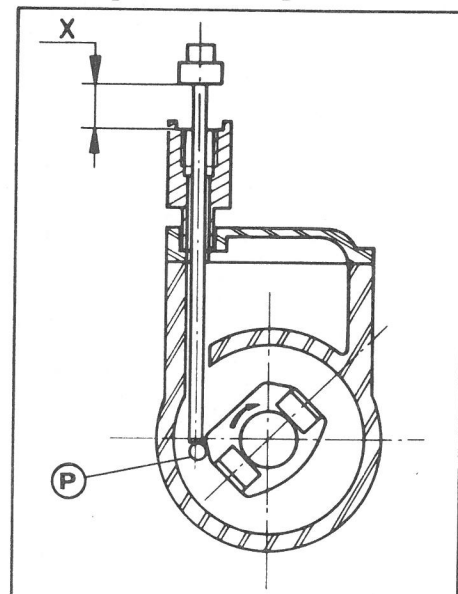
Den hidtige justeringsmetode, hvor pumpens indsprøjtningstidspunkt bestemtes v.h.a. en føler indsat i en V-formet rille i rotoren, anvendes ikke længere.

Hver rotor er nu udstyret med en cylindrisk stift (P), hvis position er nøjagtigt bestemt fra fabrik.

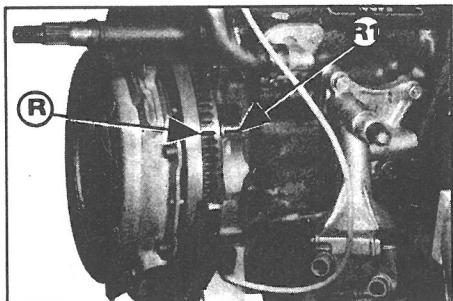
Indstilling af pumpen til det punkt, hvor indsprøjtningen skal starte (varierer alt efter fabrikstolerancer og motortype) angives ved afstanden X indgraveret i plastdækslet B på inspektionshullet.

Afstanden X svarer nøjagtigt til det punkt, hvor måledornen P er i kontakt med stiftene P: Dette svarer til pos. "0" på mikrometeruret.

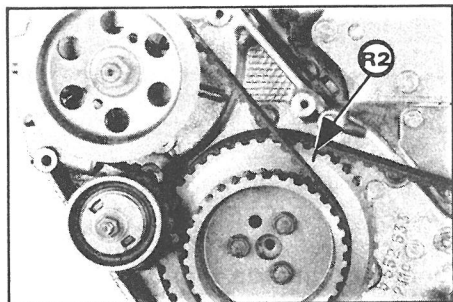
Anvend værktøjs-sæt 4093-T.



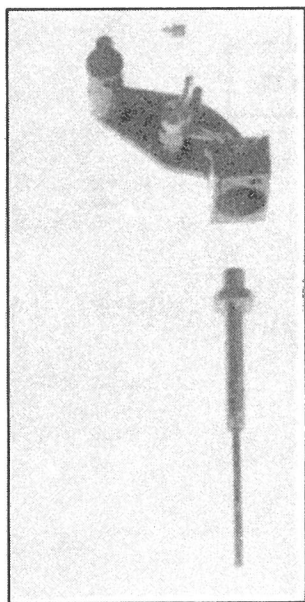
b) Fremgangsmåde:



83-1216

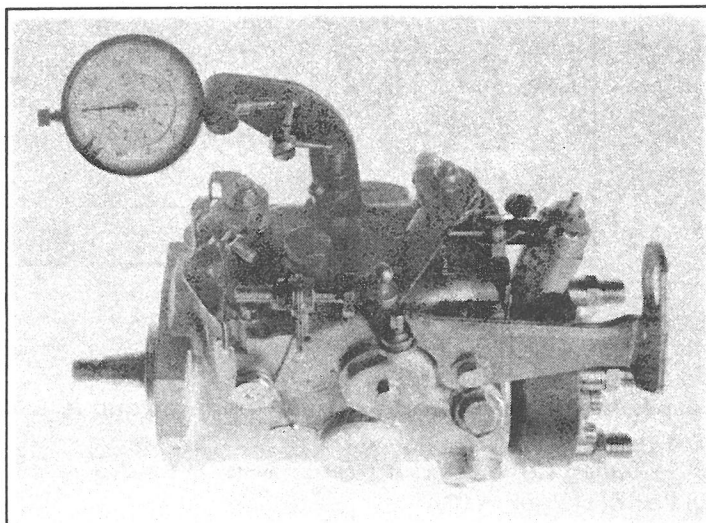


87-370



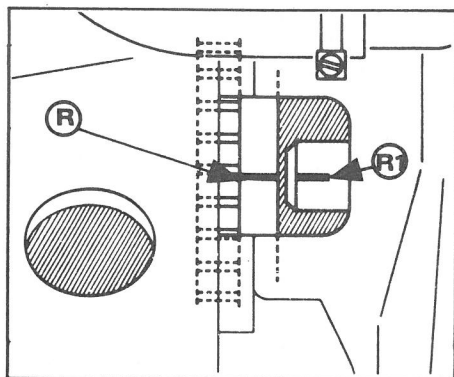
87-164

- Motoren drejes således at mærkerne **R** og **R1** på motorblok og svinghjul står over for hinanden (indsprøjtning starter i cyl. nr. 1 = 3,24 mm før ØD). Dette svarer til mærke **R2**'s position på knastaksel-drivhjulet.
- Pumpen monteres og centreres i justerhullerne.
- Møtrikkerne spændes manuelt.
- Monter tandremshjulet og spænd møtrikken.
- Afmonter skrueproppen i pumpedækslet.
- Indsæt måledornen og monter mikrometerurholder.
- Monter den medfølgende målespids på uret.
- Monter uret på holderen.
- Anbring omformerarmens spids mod dornen og nulstil uret (KONTROLLER AT DORNEN IKKE HVILER MOD ROTORENS STIFT (P)).
- Drej pumpeakslen indtil indsprøjtningpunktet nås:
 - * Dornens løftehøjde = afstanden **X** i mm indgraveret i plastdækslet (**B**)
- Monter tandrem og remstrammer. Drej pumpen i rotationsretningen indtil afstanden **X** overskrides en smule.
- Drej pumpen mod rotationsretningen indtil afstanden **X** nås helt nøjagtigt.
- Spænd bolte og møtrikker til foreskrevet moment.



87-162

c) Kontrol af justeringen:



L 14-40

- Drej krumtappen 1/4 omgang mod rotationsretningen.
- Drej krumtappen i rotationsretningen til mærkerne (R) og (R1) står over for hinanden.
- Mikrometeruret skal nu vise:
 $X \pm 0,04 \text{ mm.}$
(I modsat fald gentages justeringen)
- Afmonter justerværktøj.
- Monter skrueprop med pakning.

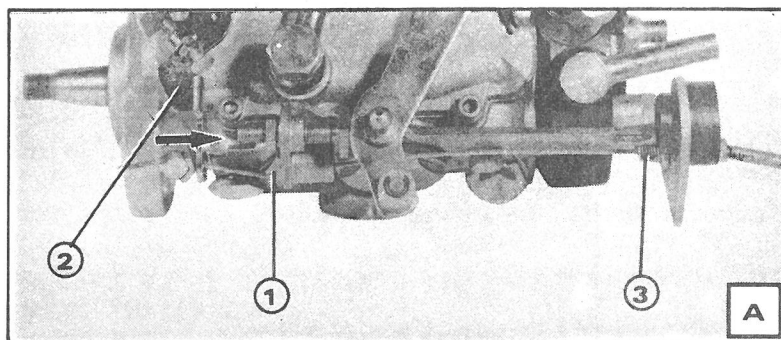
BEMÆRK: Det fabriksmonterede plastdæksel med justeringsværdi er hvidt. Efter evt. reparation/justering af pumpen hos ROTO-DIESEL er dækslet blå.

NB: Undgår snavs i justerhullet og at deformere måledornen, hvis længde (f.eks. 95,5 mm) er meget nøjagtig udmålt.

JUSTERING AF DIV. FORBINDELSER TIL INDSPRØJTNINGSPUMPEN DPC R 8443 B

KOLD MOTOR:

Justering af accelereret tomgang (fig. A)

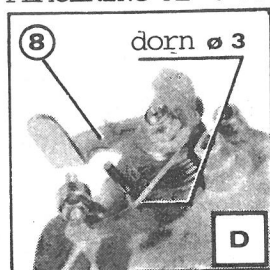


82-856

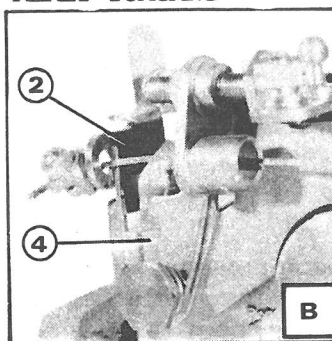
Kontroller at kablet (1) er spændt og at armen (2) er i "MAX"-position (skubbes i pilens retning →). I modsat fald skubbes armen (2) i bund i pilens retning, og kablet (1) strammes v.h.a. møtrikken og kontramøtrikken på kabelstoppet (3).

VARM MOTOR

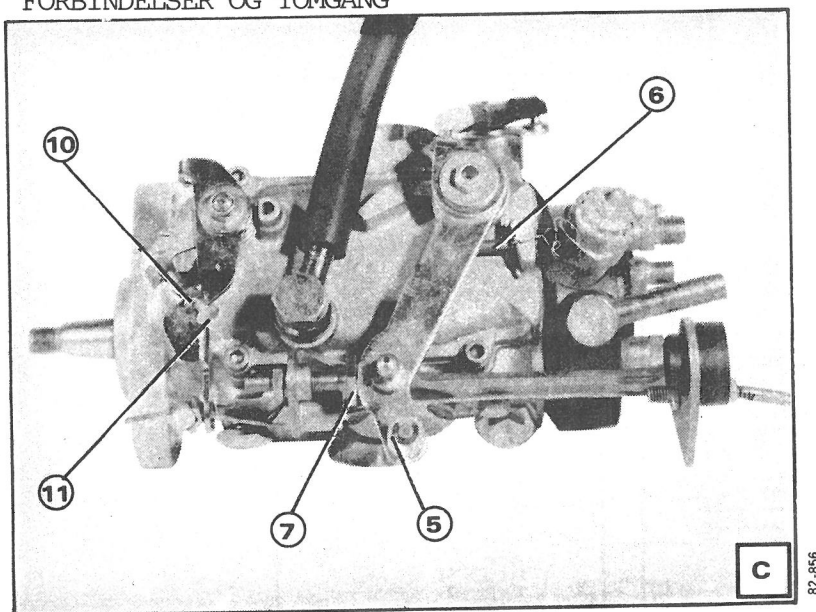
OMDREJNINGSDYKNING/ PLACERING AF 3 MM DORN



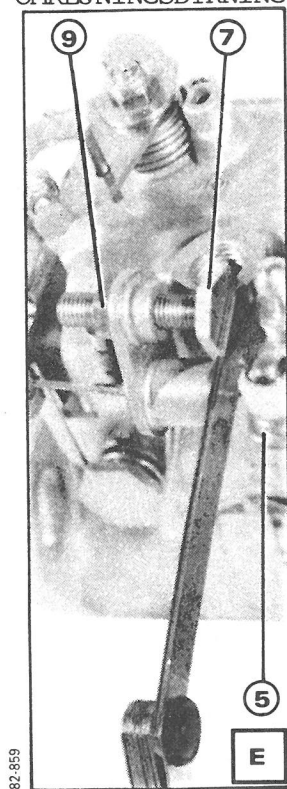
KABEL FOR ACCELERERET TOMGANG



JUSTERING AF SPEEDERFORBINDELSER OG TOMGANG



JUSTERING AF OMDREJNINGSDYKNING



- a) Kontroller, at kablet (1) ikke er spændt og at armen (2) hviler mod anslaget (4) (fig. B). Er dette ikke tilfældet, kontrolleres om termosonden for accelereret tomgang (på topstykket) fungerer korrekt: med afmonteret kabel, skal der mellem "kold" og "varm" motor være en forskel i kabellængden (1) på over 6 mm.
- b) Justering af speederforbindelser (standset motor) (fig. C)
 - 1) Tryk speederpedalen i bund og kontroller, at armen (5) hviler mod skruen (6). Er dette ikke tilfældet, flyttes clipsen på speederkablets kabelstop.
 - 2) Kontroller, at armen (5) hviler mod stoppet (7) og at kablet ikke er spændt. I modst fald justeres speederpedalens stopskruer.
- c) Justering af omdrejningsdykning (fig. D og E)
 - Skub stoparmen (8) således at dornen ($\varnothing = 3$ mm) kan placeres i justerhullet.
 - Anbring specialsken mellem armen (5) og skruen (7).
 - NB: I stedetfor specialsken kan anvendes en 1,5 mm standardskive.
 - Kontramøtrikken (9) løsnes.
 - Juster tomgangen til 800 ± 50 omdr/min ved at dreje specialsken eller skruen (7).
 - Spænd kontramøtrikken (9).
 - Fjern 3 mm-dornen.
 - Fjern specialsken (eller 1,5 mm skiven).
- d) Tomgangsjustering (fig. C)
 - Kontramøtrikken (10) løsnes.
 - Juster tomgangen til 800 ± 25 omdr/min v.h.a. anslagsskruen (11)
 - Spænd kontramøtrikken (10).
 - Afprøv motorens deceleration: accelerer op til ≈ 3000 omdr/min og slip speederarmen.
 - * Er der fortsat omdrejningsdykning, justeres stopskruen (7) for armen (5).
 - Er omdrejningsdykningen for kraftig: stopskruen skrues 1/4 omgang ud.
 - Er decelerationen for langsom: sru stopskruen 1/4 omgang ind.

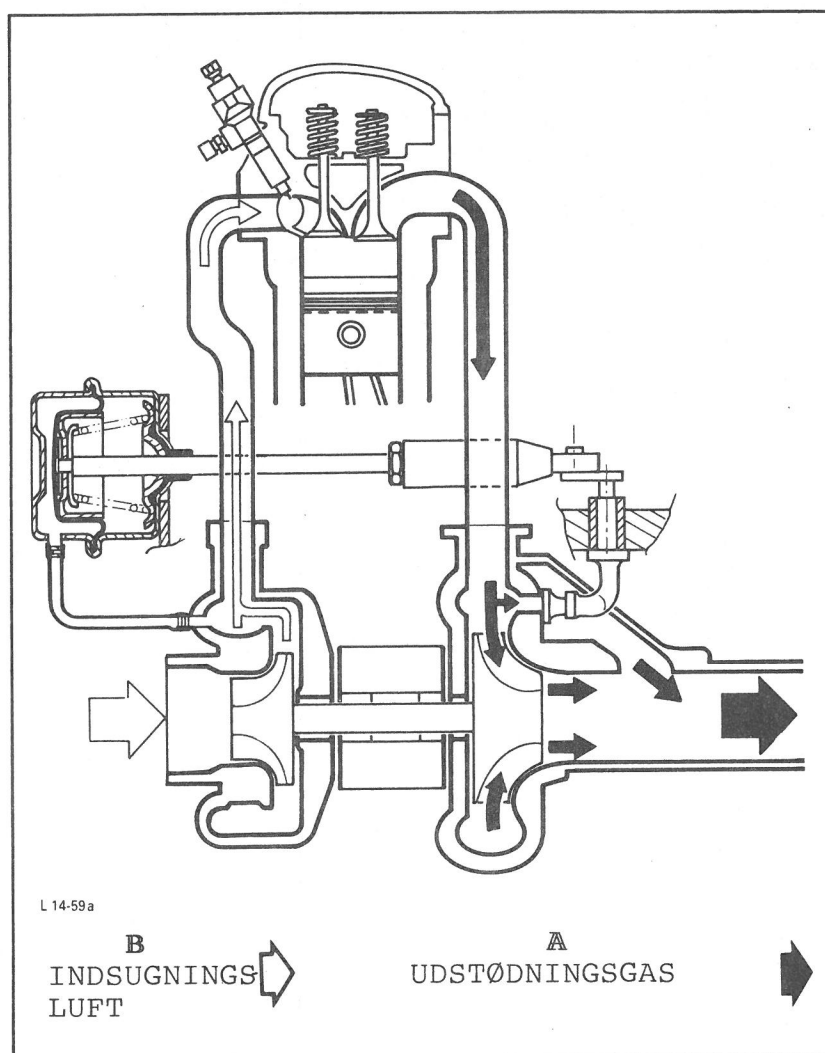
I begge tilfælde skal tomgangshastigheden efterkontrolleres og, om nødvendigt, justeres igen.

IV- LUFTINDSUGNING

* Turbolader

Definition: Sammenlignet med en traditionel sugemotor, bevirker turboladeren en optimal fyldning af cylinderen, hvorved motoreffekten øges.

Funktionsprincip: Turboladeren består af to adskilte kamre: Det ene (A) er tilsluttet motorens udstødning, det andet (B) motorens indsugning. 2 turbiner, én i hvert kammer, står i forbindelse med hinanden via en aksel. Turbinen ved (A), der drives af udstødningsgassen, aktiverer turbinen ved (B), hvorved den indsugede luft komprimeres.



Tekniske data:

Fabrikat GARRETT, type TO 25 - N° 431023 - PR.nr.: 95 635 811.

Ladetryk: 700 m.bar ved 3700 omdr/min.

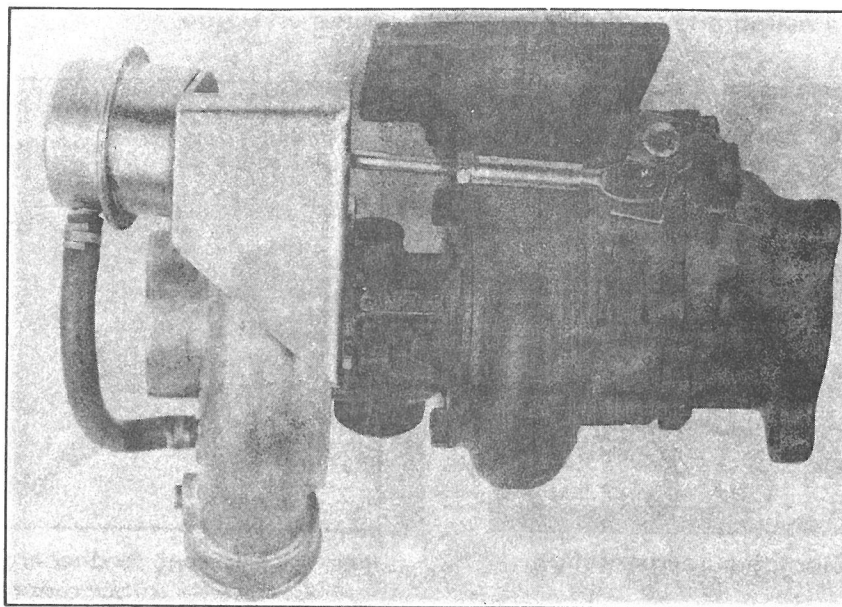
Omdrejningshastighed: op til 110 000 omdr/min.

Ladetryk begrænset af by-pass ventil for udstødningsgassen.

Smøring via motorolie-smørekanal. Turbineakslen smøres af to flydende lejer.

* Materiale:

- Ved udstødningen: hus af støbejern, turbine af nikkellegering (Inconel).
- Ved indsugningen: hus og turbine af aluminiumslegering.
- Midterhus af støbejern.

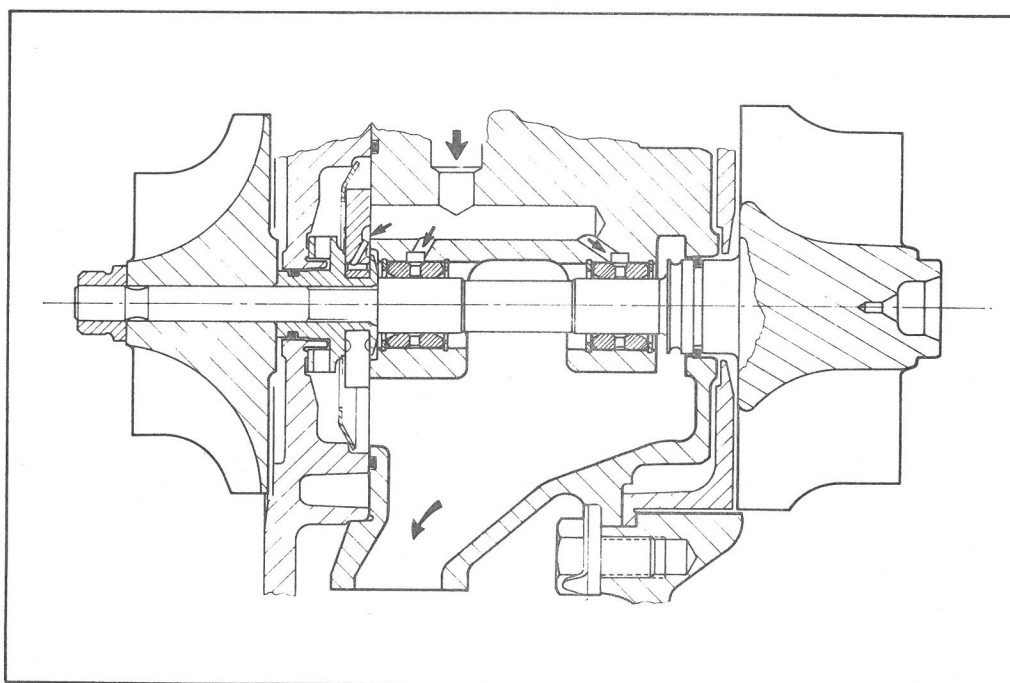


86-991

* Smøring af turbolader:

Turbinehjulenes meget høje hastigheder og de høje temperaturer nødvendiggør en meget omhyggelig smøring. Dette sikres ved tryk-smøring (4 - 5 l/min.) fra motoroliekrebsløbet.

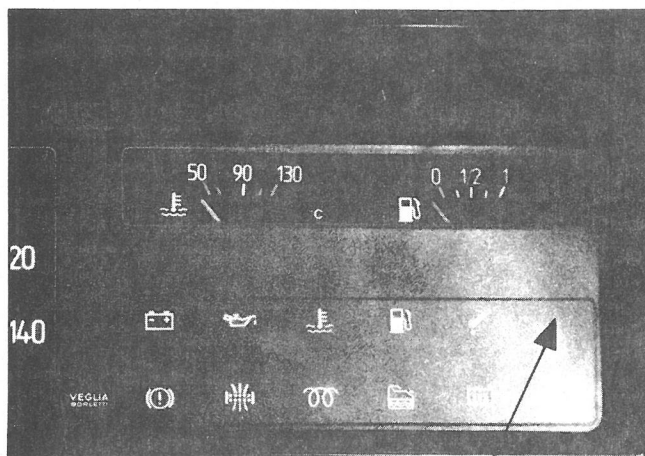
Derfor skal motoren gå i tomgang før tændingen afbrydes. I modsat fald er der risiko for ødelæggelse af turboladeren p. gr. af utilstrækkelig smøring.



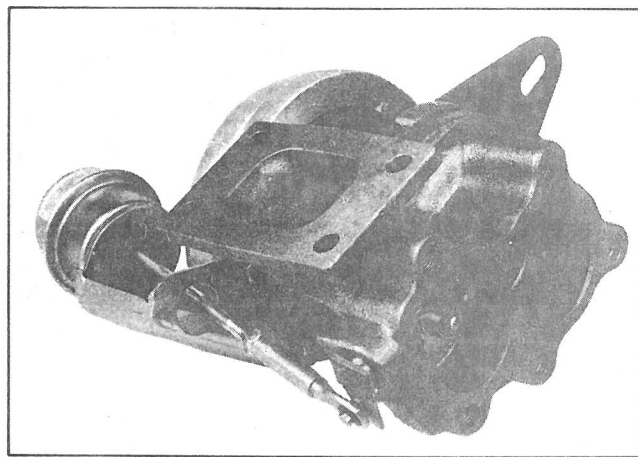
UT 17-5

* By-pass ventil:

By-pass ventilen sørger for en begrænsning af turbolader-trykket. Når det optimale ladetryk er nået, åbner ventilen for et parallelt kredsløb, hvorved en del af udstødningsgassen ledes uden om turbinen mod udstødningsmanifolden. By-pass ventilen styres af ladetryk-
ket ved turboladerens udgang via en membran og en arm, der er fast indjusteret fra fabrik.



87-443 Kontrollampe for turboladertryk



87-387 By-pass ventil på turbolader

* Kontrollampe for ladetryk:

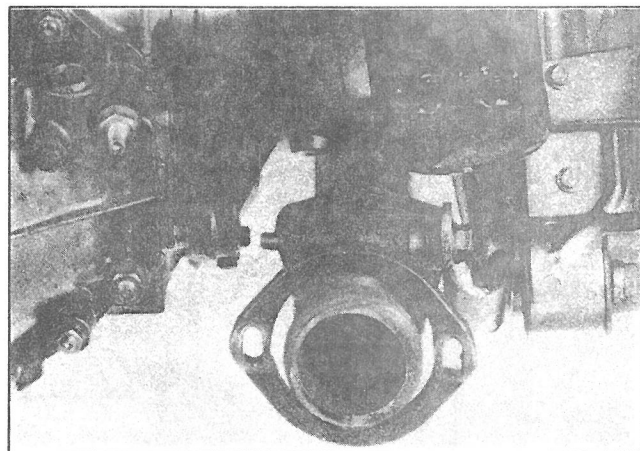
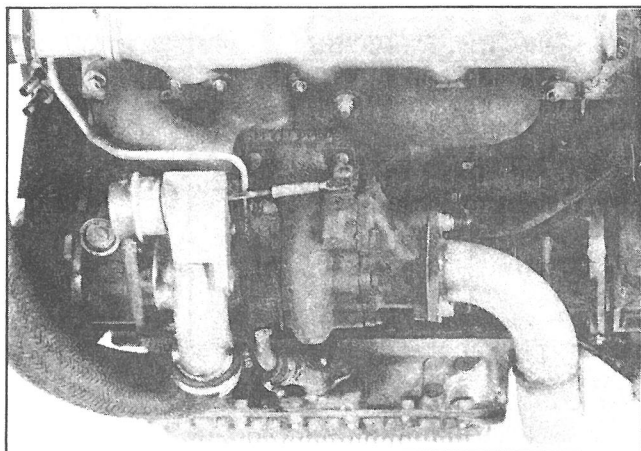
Indsugningstrykket registreres af en ladetrykdåse, der omsætter trykket til en elektrisk strøm (funktionsprincip som en benzinmåler). Kontrol: Modstanden mellem de yderste klemmer skal (ved atmosfærisk tryk) være ≈ 200 Ohm.

* Lufttilførsel:

- Luftfilter (tør) (= U25/661)
- Ændret indsugningsmanifold med indgang og boring for tre-vejs tilslutning af trykindikator/-regulator.
- Vacuumdåsen er placeret foran ved siden af brændstoffiltret.

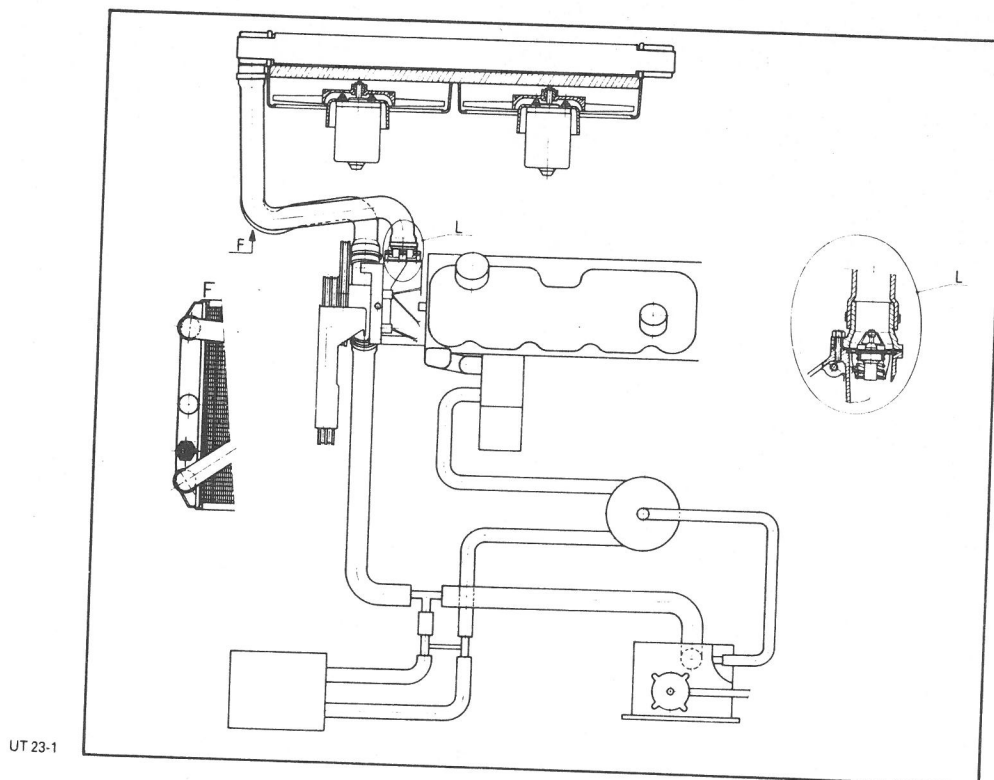
V- UDSTØDNING

- Ny type udstødningsmanifold
- Udstødningsrørets forreste del ændret. Et gummiophæng befæstiger udstødningsrørets kugleled til bundkarret.
- Ny type ekspansionsbeholder og lyddæmper.



VI- KØLESYSTEM

- Ny type køler med kølerelement af kobber, ribbeafstand 1,5 mm, overflade 27,5 dm².
- Kapacitet/kølekredsløb: 10,6 lt.
- Tareringstryk/påfyldningsprop: 1,1 bar.
- Termostat: åbner ved 86°C, åbning på mindst 7,5 mm ved 90°C.
- Kølevæske: vand + frostvæske (50%); frostsikring ned til $\div 30^{\circ}\text{C}$.
- 2 motorventilatorer trinvist styret af temperaturføler:
 - * 88°-83°C: 1. motorventilator.
 - * 92°-87°C: 2. motorventilator.
- Termometer og kontrollampe for kritisk vandtemperatur (tænder mellem 104° og 108°C).
- Varmeveksler vand/olie.



VII- KOBLING (identisk med U 25/661)

- Trykfod VERTO 235 DBR 525
- Koblingsnav VALEO F 202, Ø 228,6 mm (tilpasset svinghjulet)

VIII-GEARKASSE

SEKVENSNR: 2 HE 03 - PR.nr.: 95 637 534

Ændringer:

- Forstærket 1. 3. 4. og 5. gear.
- Speedometerdrevsudveksling: 22 x 10
- Leje forstærket ved koblingssiden.

BEMÆRK: Forholdet kron- og overføringshjul uændret: 12 x 62.

GEAR	UDVEKSLINGSFORHOLD	KRON/OVERFØRINGSHJUL	HASTIGHED I KM/T VED 1000 OMDR/MIN *
1	12 x 41	12 x 62	7,28
2	18 x 35		12,80
3	28 x 35		19,92
4	34 x 30		28,22
5	46 x 31		36,95
BAK	13 x 26 x 41		7,89

* Ved en rulningsdistance på 2,145 m.

Gearolie:

TOTAL TRANSMISSION - BV 75 W/80 W.

Samlet kapacitet: 1,25 lt.

IX- KARDANER: uændret

X- FORBRO: uændret

* Sporing:

- Samtlige kassevogne (køreklar stand): toe-in 0,5 \pm 1 mm
- Chassis : toe-in 2,0 \pm 1 mm efter
ændring

Kastervinkel: 0 - 1°

Cambervinkel: 1° 50' - 2° 50' ubelastet
1° - 2° belastet

XI.- BAGBRO: uændret

XII- OPHÆNG: uændret

BEMÆRK: Versionen COMBI CLUB DIESEL TURBO har bageste ophæng som
1000 kg versionen

XIII- DÆK: ny type

- fælge: : 21/2 JK 16
- dæk: : 195/75 R 16 XCA
- dæktryk : FOR = 4 bar; BAG = 4,5 bar

XIV- STYRETØJ: uændret

XV- BREMSESYSTEM

- forreste bremseskiver har større diameter ($\emptyset = 290$ mm)
- specielle højre og venstre bremsekalibre
- forreste bremseklodser (PR.nr. 95 623 223)
- hovedbremsecylinder $\emptyset = 25$ mm, stempelvandring: 21,5 mm og 11,5 mm
- bremseforstærker: speciel med 8" dobbeltmembran.
- vacuumpumpe med øget effekt.

Bemærk: bagbremse og håndbremse uændret.


XVI- ELEKTRISK ANLÆG

Anlægget kun ændret hvad angår ekstra ledningsbundter for

- ladetrykregulator og kontrollampe for ladetryk.
- olietemperaturføler og kontrollampe for olietemperatur,

XVII- KARROSSERI

- frontpartiets øverste travers forstærket,
- forbedret lyddæmpning af motorrum,

 CITROEN service	TEKNISK CIRKULÆRE	C 25 0
FORTROLIGT: <i>Må ikke overdrages</i> (Ref. O, no. 13)	Vedr.: C 25 ALLE TYPER <hr/> 1991-modeller - Série 2	Dato: 2. SEPTEMBER 1991 <hr/> Nr.: 3
Dette cirkulære indsættes i ringbind: TEKNISKE CIRKULÆRER		

På samtlige C 25 1991 modeller er følgende ændringer blevet foretaget :

- Udvendigt (med undtagelse af lastevolumen) :
Front, forskærme og fordøre.
- Indvendigt :
Instrumentbord, beklædninger, betjeningsgreb ved rat, sæder, varmebetjeningsgreb.



Der er endvidere foretaget en del andre ændringer hvoraf de væsentligste er :

- Skydedøre i siderne : bredden er øget med 100 mm
- Nyt varmesystem i kabine
- Ny gearbetjening med gearvælgerkabel (venstestyrede)
- Ny typebetegnelse
- Nye karroserifarver

BETEGNELSE E : Benzin D : Diesel DT : Diesel Turbo	AKSELAFSTAND C = Kort = 2,315 m S = Standard = 2,923 m I = Mellem = 3,2 m L = Lang = 3,65 m		TYPE- BETEG- NELSE	FRANSK ADM. VÆRDI (CV)	MOTOR			GEAR- KASSE		BAGESTE AFFJED- RING
					TYPE	Cylinder- volumen cm ³	Effekt DIN (hk)	Antal gear	TYPE	SAMMEN- SÆTNING (se s. 8)
Fourgon D	C		290 M 62		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	VII
Fourgon E	S		290 A 22		170 B	1971	78	5	2 HE 54	I
Fourgon E	S		290 A 11	10	169 B	1796	69	4	2 HE 63	I
Fourgon D	S		290 A 62	8	D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	I
Fourgon E	S		290 A 42		170 D	1971	85	5	2 HE 54	I
Fourgon E	S		290 B 22	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	II
Fourgon E	S		290 B 42		170 D	1971	85	5	2 HE 54	II
Fourgon D	S		290 B 62		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	II
Fourgon D	S		290 B 52	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	II
Fourgon D T	S		290 B 92	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 68	II
Fourgon Electrique	S		290 B 22 mod	4	T 29 C	-	35	5	2 HE 69	II
Fourgon E - GV	L		290 B 22	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	II
Fourgon E - GV	L		290 B 42		170 D	1971	85	5	2 HE 54	II
Fourgon D - GV	L		290 B 62		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	II
Fourgon D - GV	L		290 B 52	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	II
Fourgon DT - GV	L		290 B 92	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 68	II
Fourgon E - GV	L		290 J 32	11	170 C	1971	85	5	2 HE 65	V
Fourgon E - GV	L		290 J 42		170 D	1971	85	5	2 HE 65	V
Fourgon D - GV	L		290 J 52		U 25/661	2500	75	5	2 HE 67	V
Fourgon DT - GV	L		290 J 92	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 64	V
Châssis cabine D	C		290 R 62		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	VIII
Châssis cabine D	S		290 G 62/11		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	
Châssis nu D	S		290 G 62/15		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	
Châssis cabine E	S		290 G 22/1	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	IV
Châssis cabine E	S		290 G 42/1		170 D	1971	78	5	2 HE 54	IV
Châssis cabine D	S		290 G 62/1		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	IV
Châssis cabine D	S		290 G 52/1	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV
Châssis cabine D T	S		290 G 92/1	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV
Plateau cabine E	S		290 H 22/1	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	IV
Plateau cabine E	S		290 H 42/1		170 D	1971	85	5	2 HE 54	IV
Plateau cabine D	S		290 H 62/1		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	IV
Plateau cabine D	S		290 H 52/1	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV
Plateau cabine DT	S		290 H 92/1	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV
Châssis nu E	S		290 G 22/5	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	IV
Châssis nu E	S		290 G 42/5		170 D	1971	85	5	2 HE 54	IV
Châssis nu D	S		290 G 62/5		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	IV
Châssis nu D	S		290 G 52/5	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV
Châssis nu DT	S		290 G 92/5	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV
Châssis cabine D	I		290 G 52/8	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV
Châssis cabine DT	I		290 G 92/8	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV
Châssis nu D	I		290 G 52/9	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV
Châssis nu DT	I		290 G 92/9	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV
Châssis cabine E	L		290 G 22/2	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	IV
Châssis cabine E	L		290 G 42/2		170 D	1971	85	5	2 HE 54	IV
Châssis cabine D	L		290 G 62/2		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	IV

BETEGNELSE E : Benzin D : Diesel DT : Diesel Turbo	AKSELAFSTAND C = Kort = 2,315 m S = Standard = 2,923 m I = Mellem = 3,2 m L = Lang = 3,65 m		TYPE- BETEG- NELSE	FRANSK ADM. VÆRDI (CV)	MOTOR			GEAR- KASSE		BAGESTE AFFJED- RING
					TYPE	Cylinder- volumen cm ³	Effekt DIN (hk)	Antal gear	TYPE	SAMMEN- SÆTNING (se s. 8)
Châssis cabine D	L		290 G 52/2	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV
Châssis cabine DT	L		290 G 92/2	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV
Plateau cabine E	L		290 H 22/2		170 B	1971	78	5	2 HE 54	IV
Plateau cabine E	L		290 H 42/2		170 D	1971	85	5	2 HE 54	IV
Plateau cabine D	L		290 H 62/2		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	IV
Plateau cabine D	L		290 H 52/2		U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV
Plateau cabine DT	L		290 H 92/2		U 25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV
Plateau double cabine E	L		290 H 22/3	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	IV
Plateau double cabine E	L		290 H 42/3		170 D	1971	85	5	2 HE 54	IV
Plateau double cabine D	L		290 H 62/3		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	IV
Plateau double cabine D	L		290 H 52/3	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV
Plateau double cabine DT	L		290 H 92/3	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV
Châssis double cabine E	L		290 G 22/3	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	IV
Châssis double cabine E	L		290 G 42/3		170 D	1971	85	5	2 HE 54	IV
Châssis double cabine D	L		290 G 62/3		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	IV
Châssis double cabine D	L		290 G 52/3	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV
Châssis double cabine DT	L		290 G 92/3	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV
Châssis nu E	L		290 G 22/6	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	IV
Châssis nu E	L		290 G 42/6		170 D	1971	85	5	2 HE 54	IV
Châssis nu D	L		290 G 62/6		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	IV
Châssis nu D	L		290 G 52/6	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV
Châssis nu DT	L		290 G 92/6	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV
Châssis cabine E	S		290 K 42/1		170 D	1971	85	5	2 HE 65	VI
Châssis cabine D	S		290 K 52/1	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 67	VI
Châssis cabine DT	S		290 K 92/1		U 25/673	2500	95	5	2 HE 64	VI
Châssis nu E	S		290 K 42/5		170 D	1971	85	5	2 HE 65	VI
Châssis nu D	S		290 K 52/5		U 25/661	2500	75	5	2 HE 67	VI
Châssis nu DT	S		290 K 92/5		U 25/673	2500	95	5	2 HE 64	VI
Plateau cabine D	S		290 L 52/1		U 25/661	2500	75	5	2 HE 67	VI
Plateau cabine DT	S		290 L 92/1		U 25/673	2500	95	5	2 HE 64	VI
Châssis cabine E	L		290 K 32/2	11	170 C	1971	85	5	2 HE 65	VI
Châssis cabine E	L		290 K 42/2		170 D	1971	85	5	2 HE 65	VI
Châssis cabine D	L		290 K 52/2	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 67	VI
Châssis cabine DT	L		290 K 92/2	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 64	VI
Plateau cabine E	L		290 L 32/2	11	170 C	1971	85	5	2 HE 65	VI
Plateau cabine E	L		290 L 42/2		170 D	1971	85	5	2 HE 65	VI
Plateau cabine D	L		290 L 52/2		U 25/661	2500	75	5	2 HE 67	VI
Plateau cabine DT	L		290 L 92/2		U 25/673	2500	95	5	2 HE 64	VI
Châssis double cabine E	L		290 K 42/3		170 D	1971	85	5	2 HE 65	VI
Châssis double cabine D	L		290 K 52/3		U 25/661	2500	75	5	2 HE 67	VI
Châssis double cabine DT	L		290 K 92/3		U 25/673	2500	95	5	2 HE 64	VI
Plateau double cabine E	L		290 L 42/3		170 D	1971	85	5	2 HE 65	VI
Châssis nu E	L		290 K 32/6		170 C	1971	85	5	2 HE 65	VI
Châssis nu E	L		290 K 42/6		170 D	1971	85	5	2 HE 65	VI
Châssis nu D	L		290 K 52/6		U 25/661	2500	75	5	2 HE 67	VI
Châssis nu DT	L		290 K 92/6		U 25/673	2500	95	5	2 HE 64	VI

VERSION	FORDELINGS LANDE												
	FRANKRIG	TYSKLAND	ØSTRIG	BELGIEN	DANMARK	SPANIEN	FINLAND	STOR- BRITANNIEN	NORGE	HOLLAND	SVERIGE	SCHWEIZ	PORTUGAL
1400	X	X		X	X	X				X			X
1400	X	X		X		X	X			X	X		X
1400				X							X		
1400		X	X								X	X	
1400			X									X	
1400		X		X									
1400				X									
1400	X			X									
1400		X	X										
1400			X										
1400	X	X		X									
1400	X			X									
1400	X			X						X			
1400			X									X	
1400			X										
1400	X			X	X	X			X	X			
1400	X			X		X		X	X	X			
1400	X			X							X		
1400		X	X								X		
1400	X	X		X									
1400	X	X		X									
1800			X										
1800	A								X		X		
1800									X		X		
1800			X										
1800											X		
1800									X		X		
1800	A								X	X	X		
1800			X								X	X	
1800	A					X			X	X			X
1800	A				X	X	X		X	X	X		X
1800	A												
1800			X									X	
1800									X		X		
1800			X										
1800					X								X
1800			X										
1800											X		
1800			X								X		
1800													

A : Réservé aux Grandes Administrations

VERSION	FORDELINGS LANDE												
	FRANKRIG	TYSKLAND	ØSTRIG	BELGIEN	DANMARK	SPANIEN	FINLAND	STOR- BRITANNIEN	NORGE	HOLLAND	SVERIGE	SCHWEIZ	PORTUGAL
1400	X			X									
1400			X										
1400			X										
1400	X			X									
1400	X			X									
1400	X			X						X			
1400		X	X										
1400		X	X							X			
1800*													
1800*													
1800*													
1400				X					X		X		
1000	X												
1400		X	X								X	X	
1000	X												
1400			X										
1400		X		X		X							
800		H				H							
800						X							
1000	X			X									
1000		X	X									X	
1000		X	X										
1000	X			X		X							
1000	X			X									
1000		X	X						X	X	X	X	
1000		X	X								X	X	
1000			X									X	
1000	X	X		X		X				X			
1000	X	X		X	X	X				X			
1400			X									X	
1400	X	X		X		X			X		X		
1400	X	X		X	X	X	X		X		X		X
1400			X									X	
1400	X	X		X		X			X		X		
1400	X	X		X			X		X		X		
1400			X									X	
1400	X	X		X					X				
1400	X			X					X				
1000			X									X	
1000	X	X		X		X			X		X		
1000	X	X		X		X			X		X		

8 BAGESTE OPHÆNG

I = 4 blade på 8 mm uden forsinket	
effekt	ZF 05 928 625
+ støddæmpere	ZF 05 983 928
II = 2 blade på 8 mm + 2 blade på 13 mm med forsinket	
effekt	ZF 04 478 130
+ støddæmpere	4 434 812
III = 2 blade på 8 mm + 2 blade på 13 mm med forsinket	
effekt	ZF 07 534 618
+ støddæmpere	ZF 07 534 624
IV = 2 blade på 8 mm + 2 blade på 13 mm med forsinket	
effekt	ZF 07 534 618
+ støddæmpere	7 576 729
V = 2 blade på 9 mm + 2 blade på 13 mm med forsinket	
effekt	ZF 07 694 498
+ støddæmpere	7 562 124
VI = 2 blade på 9 mm + 2 blade på 12,5 mm med forsinket	
effekt	ZF 07 694 498
+ støddæmpere	7 534 566
VII = 4 blade på 8 mm uden forsinket effekt	ZF 07 645 526
+ støddæmpere	ZF 05 983 928
VIII = 4 blade på 8 mm uden forsinket effekt	ZF 07 645 526
+ støddæmpere	ZF 07 576 729
IX = 4 blade på 8 mm uden forsinket effekt	ZF 07 663 561
+ støddæmpere	ZF 07 674 070
X = 2 blade på 8 mm + 2 blade på 13 mm med forsinket	
effekt	ZF 07 647 202
+ støddæmpere	ZF 07 674 070
XI = 2 blade på 8 mm + 2 blade på 13 mm med forsinket	
effekt	ZF 07 663 558
+ støddæmpere	ZF 07 674 065

INDHOLDSFORTEGNELSE

A ÆNDRINGER :

- Vogens ydre og indre fremtoning.

B MEKANISKE ÆNDRINGER :

- Motorer
- Brændstoftilførsel
- Udstødning (U25/673)
- Gerkasse
- Undervogn
- Varmesystem i kabine

C ØVRIGE KARROSSERI ÆNDRINGER :

- Konstruktørplade - Skydedøre i side

D KARROSSERI FARVER

F EL-SYSTEM

VÆSENTLIGSTE ÆNDRINGER AF C 25 1991-MODELLER

A ÆNDRINGER :

- Vognens ydre fremtoning, Nye dele :

- Kølergitter
- Indramning
- Forskærme
- Fordøre
- Kofangere og afslutninger
- Sidespejle (fast hus, justerbart spejl)
- Hjul kapsler
- Logo "Série 2"
- Forreste afviserblink

90-1249



Forskærm

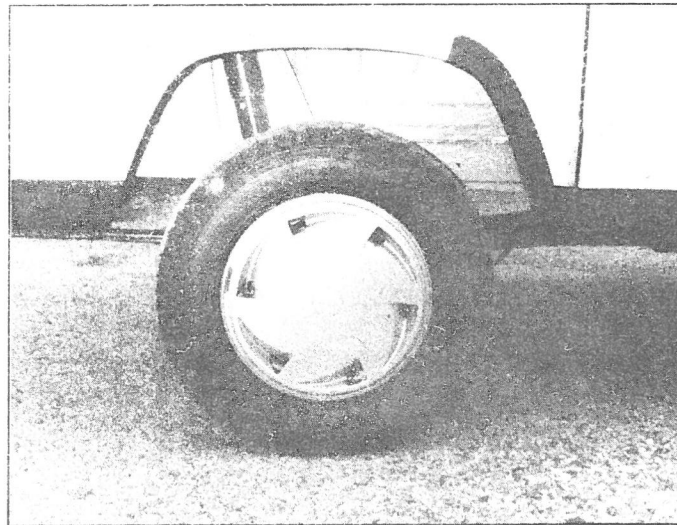
90-1248



Fordør



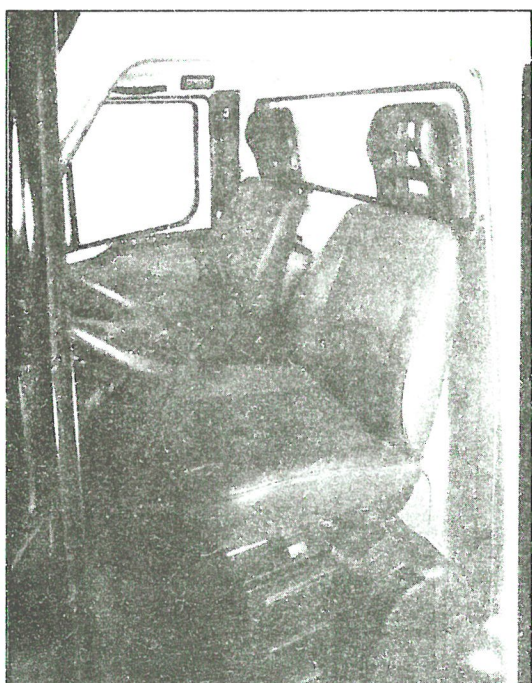
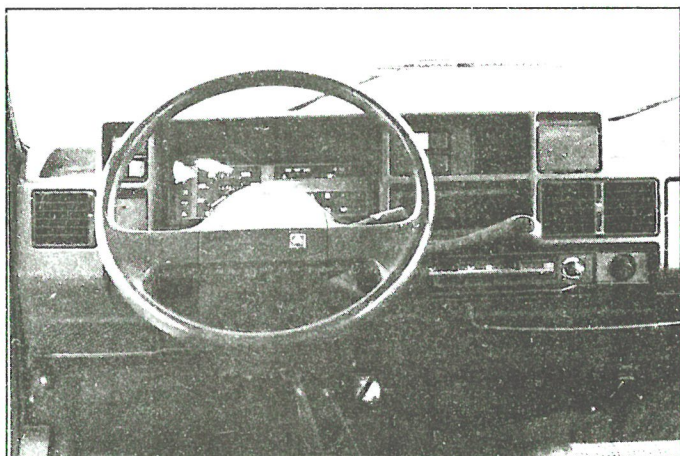
Kølergitter



Hjulkapsel (combi club)

• Vognens indre fremtoning. Nye dele :

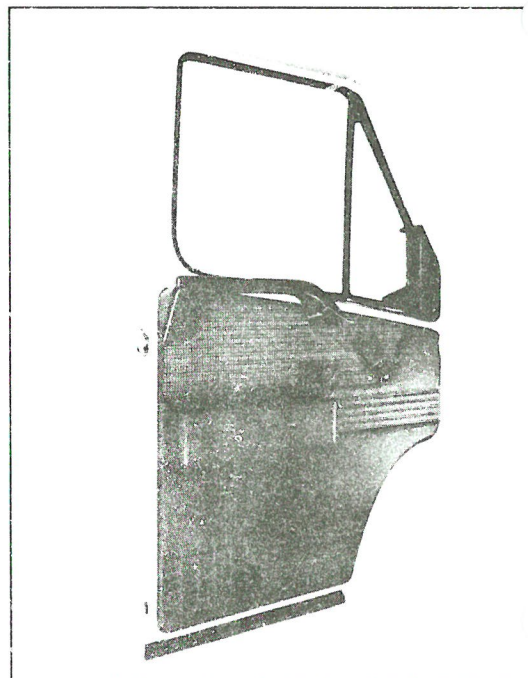
- Instrumentbord, ny grå nuance
- Instrumenter, nye farver
- Rat og hornbetjening
- Betjeningsgreb ved rat (afviserblink, lys, vinduesvisker, gearstang)
- Varmebetjeningsgreb
- Rat og ratnav
- Beklædning på døre og gulv
- Sæder (ny type)
- Sædebetræk :
 - MIX forstærkede sædebetræk
- Armlæn på dør
- Håndtag til rudeoptræk
- Forhøjet gulv på combi club (+80 mm)
- Armlæn på bagsæder på combi club.



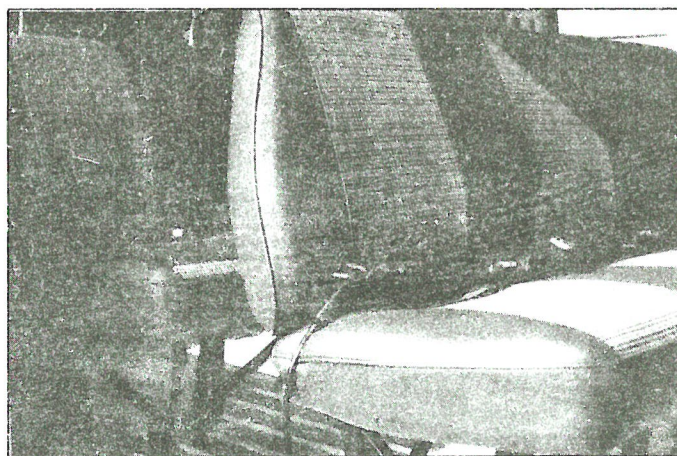
90-797

Sædebetræk (plast)

Bemærk : Beslag/holder og glideskinner
er uændrede



90-795



MIX sædebetræk

B MEKANISKE ÆNDRINGER

Indstilling af indsprøjtningspumper er uændret fra tidligere :

- BOSCH VER 272-2
 - ROTO DIESEL DPC R 8443 B 380 A
- } $15^{\circ} \pm 1^{\circ}$ ved 750 omdr/min

• Motortyper :

- Benzin, alle typer : nye sæder for udstødningsventiler (fra og med 4/90)

Disse nye ventilsæder i varmhærdet stål har medført, at følgende nye dele skal anvendes :

- nye topstykker :

- | | |
|-----------------|-----------------------|
| 1,8 l (169 B) | R.D.nr. 96 101 625 80 |
| 2 l (serie 170) | R.D.nr. 96 101 624 80 |

- speciel type udstødningsventiler
R.D.nr. : 96 094 913

Anvendelige dele :

- Udstødningsventiler af ny type SKAL anvendes på topstykker af ny type. De kan ligeledes monteres på topstykker fra før denne ændring.

• Brændstofførsel :

- Standardudstyr på alle typer : ny påfyldningsstuds forsynet med dæksel med lås.
- Påfyldningsstuds i plast er udgået.

• UDSTØDNING

På motortypen Diesel Turbo U 25/673 :

- Forreste udstødningsrør af typen version 4x4 monteres nu også på version 4x2.
- Ny ekspansionsbeholder.

I tilfælde af reparation ved serviceeftersyn kan forreste del af udstødningsrør af typen version 4x4 D-Turbo ligeledes monteres på version D-Turbo 4x2 ældre end 1991-modeller.

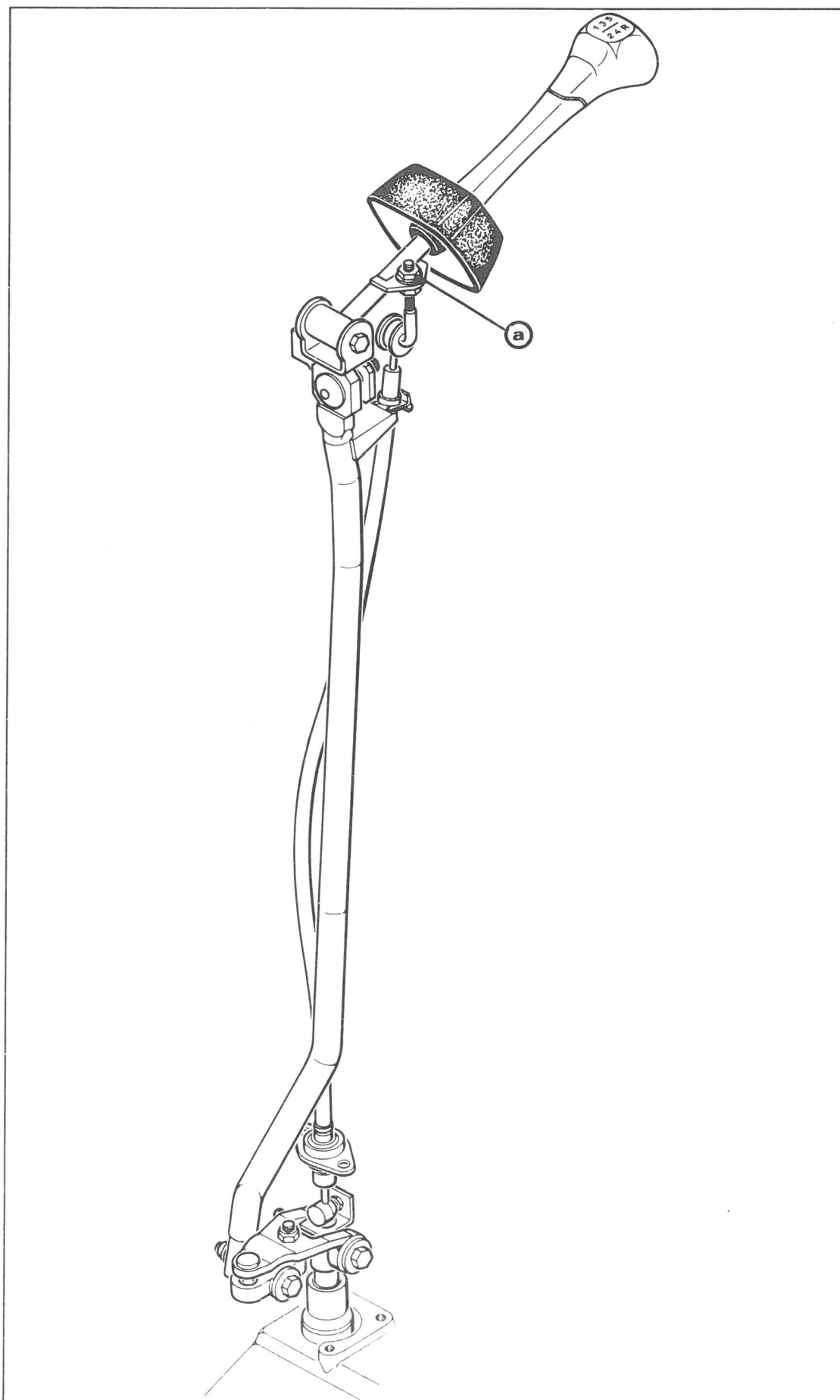
RESERVEDELSNUMRE (allerede oplyste numre, dog med undtagelse af ekspansionsbeholderens nummer, der først fremkommer senere).

BETEGNELSE	R.D.-NR.
Forreste rør	96 043 519
Bøjet stykke	96 043 517
Forreste pakning	95 634 103
Runde skiver	79 03 053 046
Møtrikker	26 159 369
Runde skiver	95 624 273
Koniske runde skiver	79 03 058 011
Skruer	79 03 101 771
Beslag	96 043 524
Konsol	ZF 07 607 223
Plade	ZF 07 601 890
Bolte	ZF 05 955 678
Fjedre	ZF 04 398 140
Skåle	ZF 05 955 677
Møtrikker.....	79 03 032 123

• GEARKASSE :

- Modellerne C 25 venstrestyrede er blevet udstyret med ny gearstang med gearvælgerkabel.

Justering : Gearkasse i frigear, betjeningsarmen centrereres gennem åbningen i stammens beklædning (møtrik (a)).



Denne ændring har bevirket, at der er fremstillet et specielt gearkassehus :

- uden fræset flange
- udboring - gevindskæring af et fastgørelsespunkt for beslag for kabelstop

Nye serie- og reservedelsnumre :

(Lasermarkering af serienummerering)

Version	Motortype	Nyt serienr.	Tidl. serienr. (se Cirkulære 5 , nr. 3)	R.D.- nummer gearkasse
800/1000	169 B	2 HE 63 ----	2 HE 34 -----	95 655 934
1000	170 D	2 HE 54 ----	2 HE 21 -----	95 655 921
800/1000/1400	D 9 B	2 HE 62 ----	2 HE 32 -----	95 655 932
1400	170 B - 170 D	2 HE 54 ----	2 HE 21 -----	95 655 921
1400	U 25/661	2 HE 66 ----	2 HE 39 -----	95 655 939
1400	U 25/673	2 HE 68 ----	2 HE 41 -----	95 655 941
1800	170 C - 170 D	2 HE 65 ----	2 HE 38 -----	95 655 938
1800	U 25/661	2 HE 67 ----	2 HE 40 -----	95 655 940
1800	U 25/673	2 HE 64 ----	2 HE 35 -----	95 655 935
Elektrisk	T 29 C	2 HE 69 ----	2 HE 53 -----	95 655 953

Anvendelige dele :

Gearkasse-hus af ny type kan erstatte det hidtil anvendte, men ikke omvendt.

► Bakgearsaksel :

Ny bak-gearsaksel med rille til montering af låsering for overføringshjul.

Bakgears-aksel	R.D.nr. 96 106 837
Låsering	R.D.nr. 79 03 066 184

Kan monteres i stedet for de hidtil anvendte komponenter.

• Undervogn

► Ændring af indvendig struktur på dæktypen : 185/75 R 14 XCA.

► På Combi Diesel 2,5 liter monteres nu samme dæktype som på version 1400 : 185/75 R 14 XCA.

Dæktryk :	FOR = 3,5 bar
	BAG = 3,2 bar

► Ændring af dæktryk på version 1400 alle typer med 14" fælge :

FOR :	4,3 bar
BAG :	4,5 bar

tidligere 3,9 bar
tidligere 4,8 bar

Bemærk :

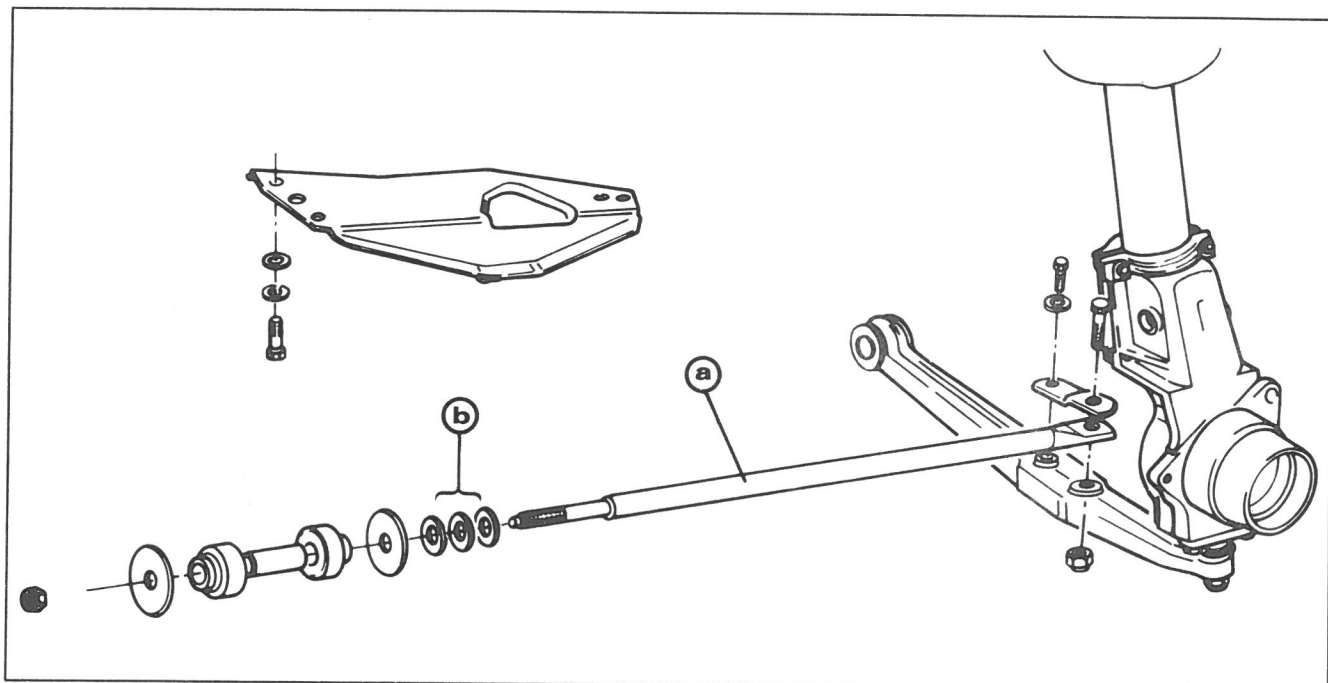
I tilfælde af reparation ved serviceeftersyn er det muligt at reducere FORRESTE dæktryk fra 4,3 bar til 4,1 bar.

► Ændring af kastervinkel på versionerne 1000 og 1400 alle typer 4x2 :

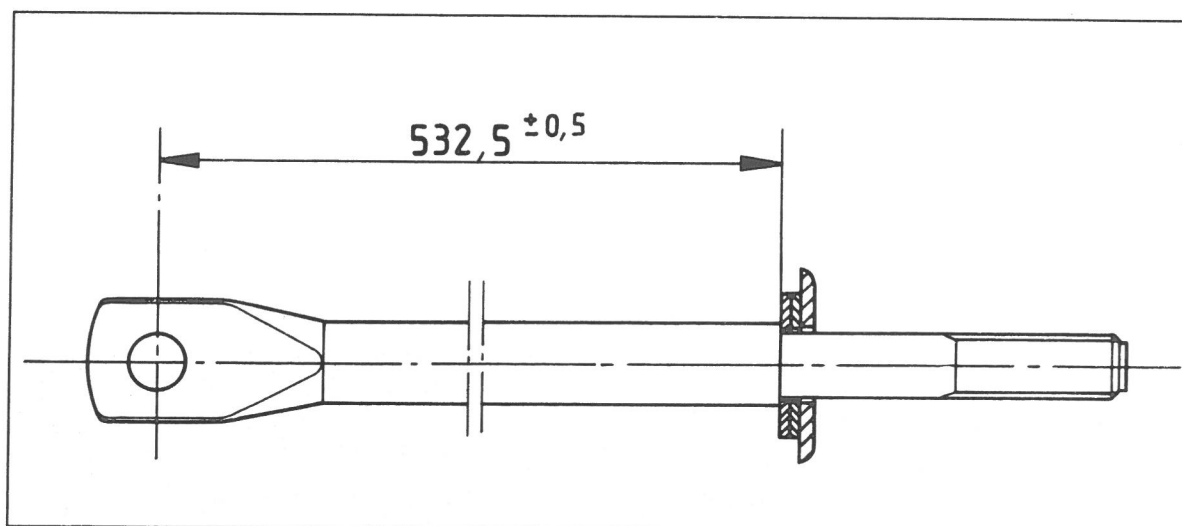
Kastervinkel	: $0^{\circ}45' \pm 30'$
--------------	--------------------------

(i stedet for $0^{\circ}30' \pm 30'$)

Denne ændring er opnået ved montering af stangen (a), der anvendes på 4 x 4 versionen, forkortet med 5 mm (532,5 mm i stedet for 537,5 mm), + 3 runde skiver (b) 2,5 mm tykke.



UT 41-6



UT 41-7

Ny stang R.D.nr. ZF 04 391 018

Bemærk :

I tilfælde af reparation ved serviceeftersyn er det muligt at anvende den "korte" stang på vogne ældre end 1991 modeller, ligesom en eller to af de runde skiver (b) kan fjernes.

• Varmeanlæg i kabine :

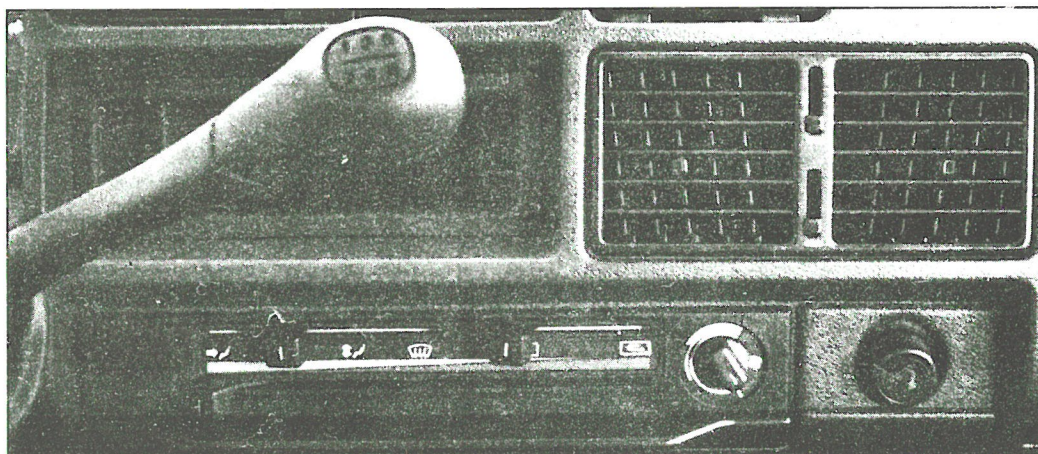
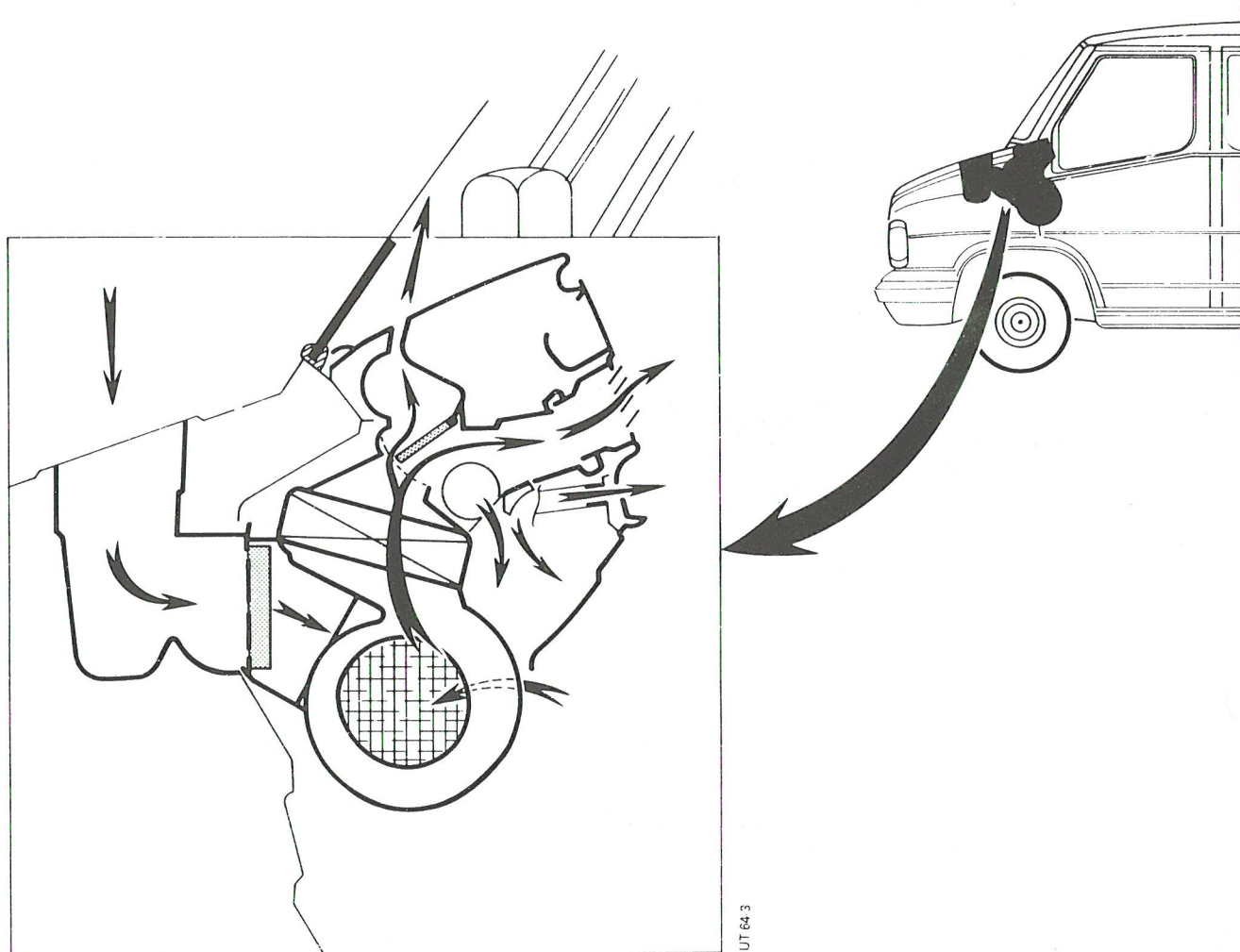
Hele varmesystemet er nyt :

- blæser,
- varmelegeme
- ændret fordeling
- betjening
- recirkulering af luft i kabine

Blæser med 4 hastigheder :

1300 omdr/min, 2200 omdr/min 3300 omdr/min

Max. ydeevne : 325 m³/t



Varmebetjeningsgreb

C ØVRIGE KARROSSERIÆNDRINGER

• Stelnummer og konstruktørplade :

- Ændring af alfabetisk mærkning i stelnummeret :

U A er ændret til U C → Benzin
 U B er ændret til U D → Diesel

- Ændring af mærkning af Gearkasse/Transmission :

1 = 4 trins gearkasse
 2 = 5 trins gearkasse
 4 = 4x4

- Ændring af typebetegnelse :

280 er ændret til 290 på "Série 2".

Eksempel :

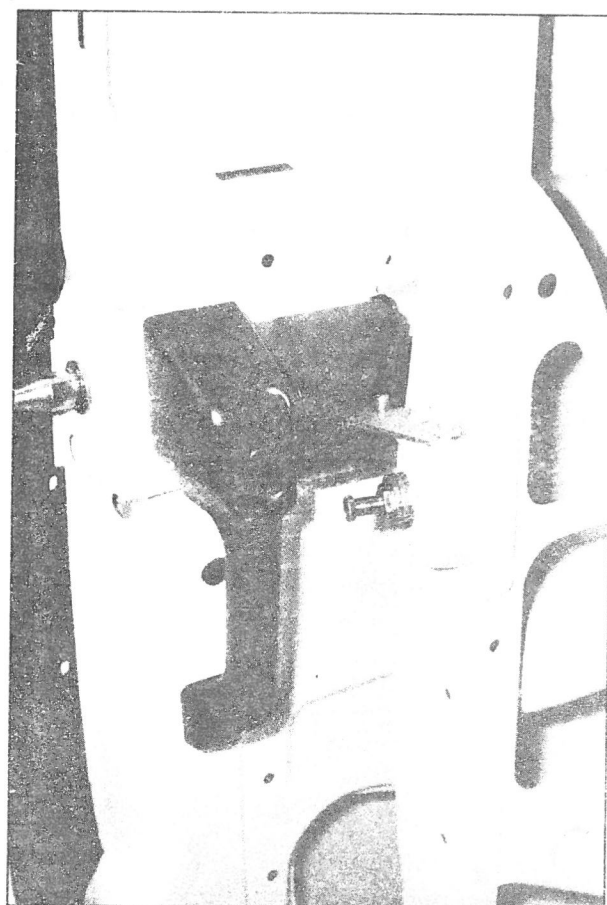
V F 7	290	A	1	1	UC	xxxxxx
Konstruktør	Type- betegnelse	Version	Motortype	Gearkasse/ Transmission	Brænd- stof	Chassisnr.
V F 7	290	C	5	4	UD	xxxxxx

• Skydedør i side :

- Dobbelt greb udvendigt.
- Skydedørens åbning er rykket 100 mm bagud hvilket bevirker :
 - nye komponenter til styr
 - ny lukke- og låsemekanisme
 - nyt baghjørnepanel
 - ændret bagstolpe.

Hidtil anvendte dele kan ikke længere monteres.

Låsesystem åben dør



- Baghjørnepanel :

Udover de ændringer der følger med optionen "skydedør i side", er der ændringer af rammeåbning og pladeudformning.

- Fordøre :

Udskiftning af trækrude med fast rude.

- Ny option : "dobbelte skydedøre" på versioner med plader og ruder med standard akselafstand.

- Anti-rust behandling :

Øget antal præ-beskyttede komponenter.

- Vognlængde varevogne : øget med 6 mm (rettelse)

- Ny option : "Førersæde med justerbar højde".

- Ny option : "Forberedt til anhængertræk" - denne option vil blive omtalt i et andet Teknisk Cirkulære.

D KARROSSERI-FARVER

NYE FARVER		FARVER DER STADIG LEVERES	UDGÆDE FARVER
Rød CHERRY	123 F	Grå SATELLITE*/**049 F	Orange SIMBAD
Grøn GUINEE**	325 F	Hvid CORFOU	224 F
Blå GENTIANE	829 F	Beige TROPIC	216 F
Blå RIVIERE*/**	423 A	Grå VOILE	684 F
		Blå NAVIRE	466 F
			Orange SIMBAD
			Beige ANTILOPE
			Rød SANGRO/GRENADE
			Grøn AQUARIUS
			Blå FJORD
			Blå CASCADE*

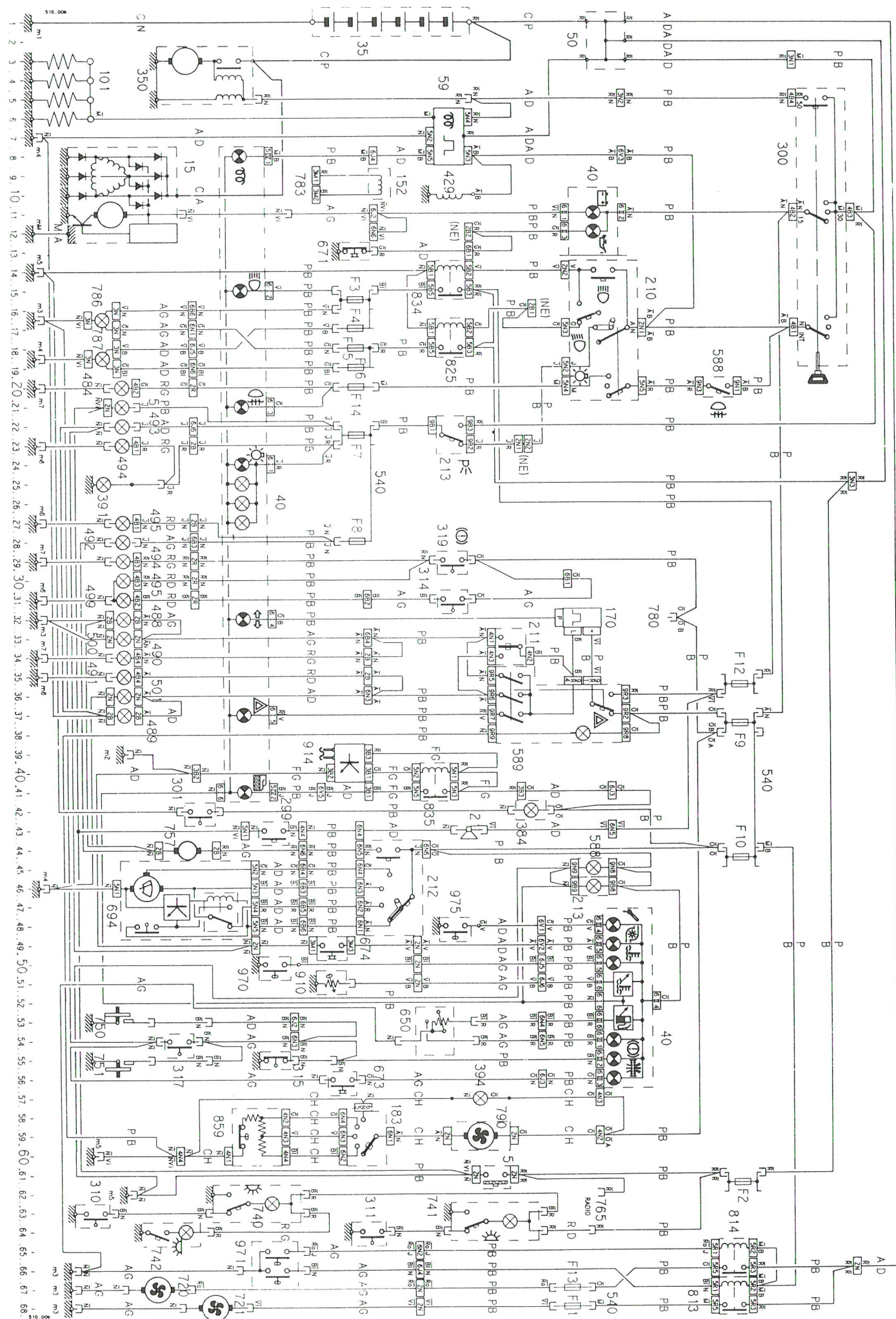
* : Metallak

** : Undtagen version 800 og mellem akselafstand 3,20 m.

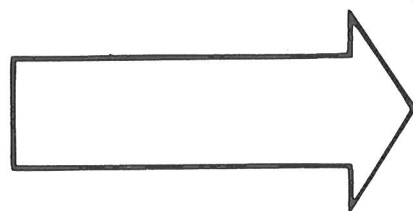
C 25 DIESEL

KOMPONENTFORTEGNELSE

NR	BETEGNELSE	POS.	NR	BETEGNELSE	POS.
5	Cigartænder	21→61	495	Højre bag. stop og positionslys	27→30
15	Generator	7→11	499	Højre baklys	31
21	Højre horn	43	500	Venstre side afviserblink	33
35	Batteri	1	501	Højre side afviserblink	36
40	Kontrolpanel	8→56	540	Sikringer	15→68
50	Strømforsyningsboks	1→3	588	Kontakt bageste tågelys	20→44
59	Forvarmningshus	6→8	589	Kontakt havariblink	35→38
101	Forvarmerrør	3→6	650	Brændstofmåler	53→54
152	Føler motorhastighed	9→10	671	Olietryksskontakt	13
170	Blinkrelæ	32→33	673	Manokontakt luftfilter	56
183	Betjening luftblæser	57→60	674	Manokontakt turbotryk	49
210	Lys-kontakt	14→20	694	Forreste viskermotor	45→48
211	Venstre kontakt	33→34	720	Venstre motorventilator	67
212	Højre kontakt (visker)	44→48	721	Højre motorventilator	68
213	Kontakt positionslys	22→46	740	Venstre bageste loftlys	62→63
299	Horn-kontakt	43	741	Højre bageste loftlys	63→64
300	Ratlåskontakt	5→18	742	Midterste loftlys	64
301	Kontakt lys i hanskerum	42	750	Venstre forreste bremseklodser	53
310	Dørkontakt venstre fordør	63	751	Højre forreste bremseklodser ..	55
311	Dørkontakt højre fordør	64	757	Pumpe forreste vinduesvasker ..	44
314	Baklys-kontakt	31	765	Radio	62
315	Håndbremsekontakt	55	780	Supplerende varmestik	32
317	Kontakt hydraulisk niveau	54	783	Diagnosestik	9→10
319	Stop kontakt	29	786	Venstre lygte fjern/nærlys	16→17
350	Starter	2→5	787	Højre lygte fjern/nærlys	18→19
384	Lys i handskerum	42	790	Luftblæser	59
391	Venstre nummerpladelys	25	813	Relæ venstre motorventilator ..	67→68
394	Belysning af varmebetjening	57	814	Relæ højre motorventilator	65→66
429	Elektroventil stop af pumpe	10	825	Relæ nærlys	17→18
484	Venstre bageste tågelys	20	834	Relæ fjernlys	14→15
488	Venstre forr. afviserblink	32	835	Relæ "vand i dieselolie"	40→41
489	Højre forreste afviserblink	37	859	Modstand luftblæser	58→60
490	Venstre bag. afviserblink	34	910	Føler kølevandstemperatur	51
491	Højre bageste afviserblink	35	914	Føler "vand i dieselolie"	30→40
492	Venstre forr. positionslys	28	970	Termokontakt alarm for kølevand	50
493	Højre forreste positionslys	22	971	Termokontakt kølevand	65→66
494	Venstre bag. stop og positionslys	23→29	975	Termokontakt motorolie	48

PRINCIPSKEMA
(C 25 DIESEL)

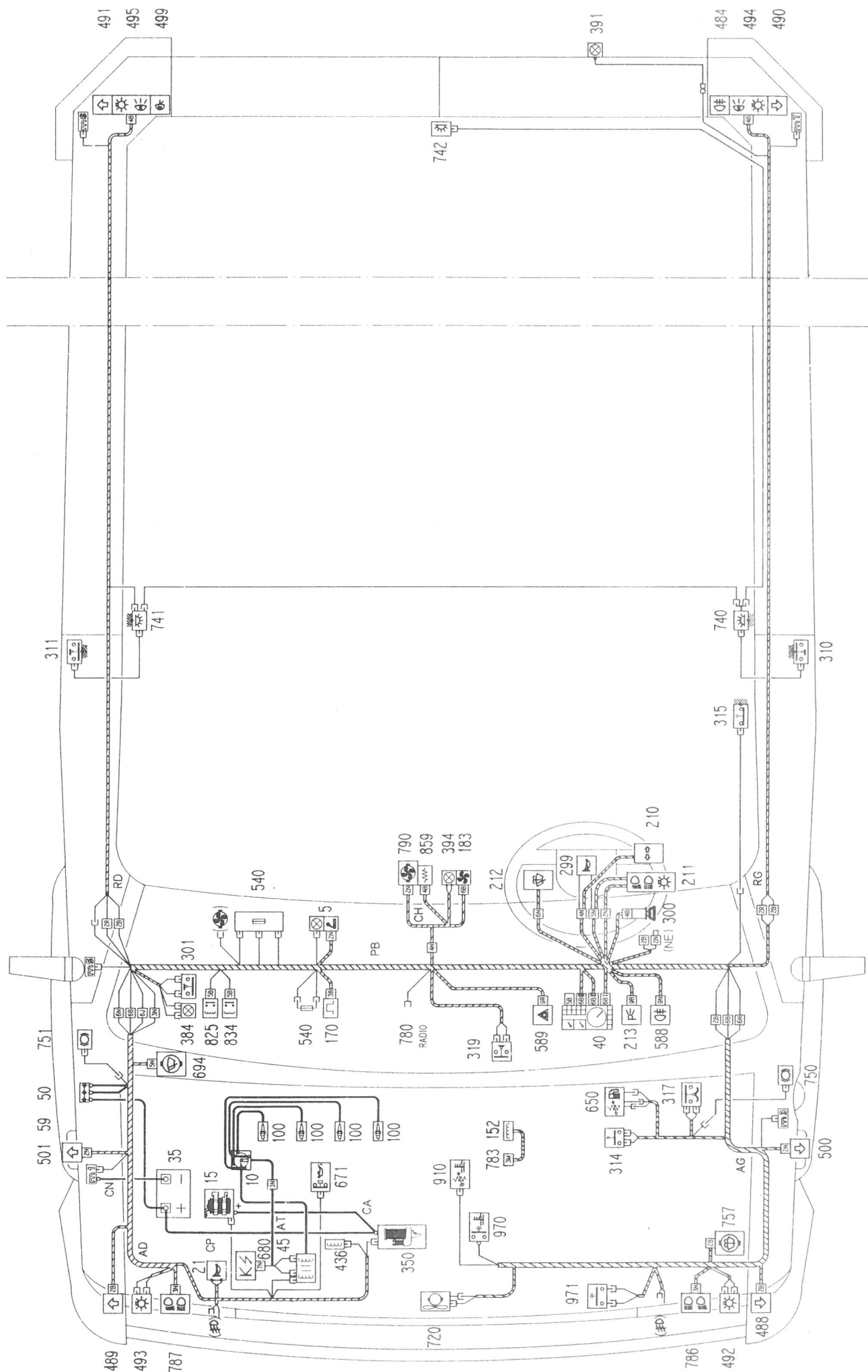
C 25 B E N Z I N



KOMPONENTFORTEGNELSE

NR	BETEGNELSE	POS.	NR	BETEGNELSE	POS.
5	Forreste cigartænder	17→59	491	Højre bageste afviserblink.....	31
10	Strømfordeler	53→57	492	Venstre forreste positionslys.....	24
15	Generator	5→9	493	Højre forreste positionslys.....	18
21	Højre horn	35	494	Venstre position- og stoplys bag ..	19→25
35	Batteri	1	495	Højre position-og stoplys bag	23→26
40	Kontrolpanel	8→56	499	Højre baklys	27
45	Tændspole	56→57	500	Venstre side-afviserblink	29
50	Strømforsyningsbox	1-2	501	Højre side-afviserblink	32
100	Tændrør	53→55	540	Sikringer	15→28
152	Føler motorhastighed	56→57	588	Kontakt bageste tågelys	16→44
170	Afviserblink-central	28	589	Kontakt havariblink	31→34
183	Betjening luftblæser	37→39	650	Brændstofmåler	50→51
210	Lys-kontakt	10→16	671	Olietrykskontakt.....	6
211	Venstre kontakt	29→30	680	Tændingsmodul	55→58
212	Højre kontakt	41→45	694	Forreste viskermotor	42→45
213	Kontakt positionslys	22→46	720	Venstre motorventilator	64
299	Horn-kontakt	35	740	Venstre bageste loftlys	60→61
300	Ratlås-kontakt	5→14	741	Højre bageste loftlys	61→62
301	Kontakt lys i handskerum	40	742	Midterste loftlys	62
310	Dørkontakt venstre fordør	61	750	Venstre forreste bremseklodser	50
311	Dørkontakt højre fordør	62	751	Højre forreste bremseklodser	52
314	Baklys-kontakt	27	757	Pumpe forreste vinduesvasker	41
315	Håndbremse-kontakt	52	765	Radio	60
317	Kontakt hydraulisk niveau	51	780	Supplerende varmestik	28
319	Stop-kontakt	25	783	Diagnosestik (ØD føler)	56→57
350	Starter	3→5	786	Venstre lygte fjern/nærlys	12→13
384	Lys i handskerum	40	787	Højre lygte fjern/nærlys	14→15
391	Venstre nummerpladelys	21	790	Luftblæser	38
394	Belysning af varmebetjeningsgreb ..	36	825	Relæ nærlys	13→14
436	Elektroventil tomgangsspærrer	42	834	Relæ fjernlys	10→11
484	Venstre bageste tågelys	16	859	Modstand luftblæser	37→39
488	Venstre forreste afviserblink	28	910	Føler kølevandstemperatur	48
489	Højre forreste afviserblink	33	970	Termokontakt alarm for kølevand....	47
490	Venstre bageste afviserbink	30	971	Termokontakt kølevand	64

PRINCIPSKEMA (C 25 BENZIN)





CITROEN service

TEKNISK CIRKULÆRE

C 25

0

FORTROLIGT:

Må ikke overdrages

(Ref. 0, nr. 10)

Vedr.:

C 25 4 X 4

NY MODEL

Dato:

16. september 1991

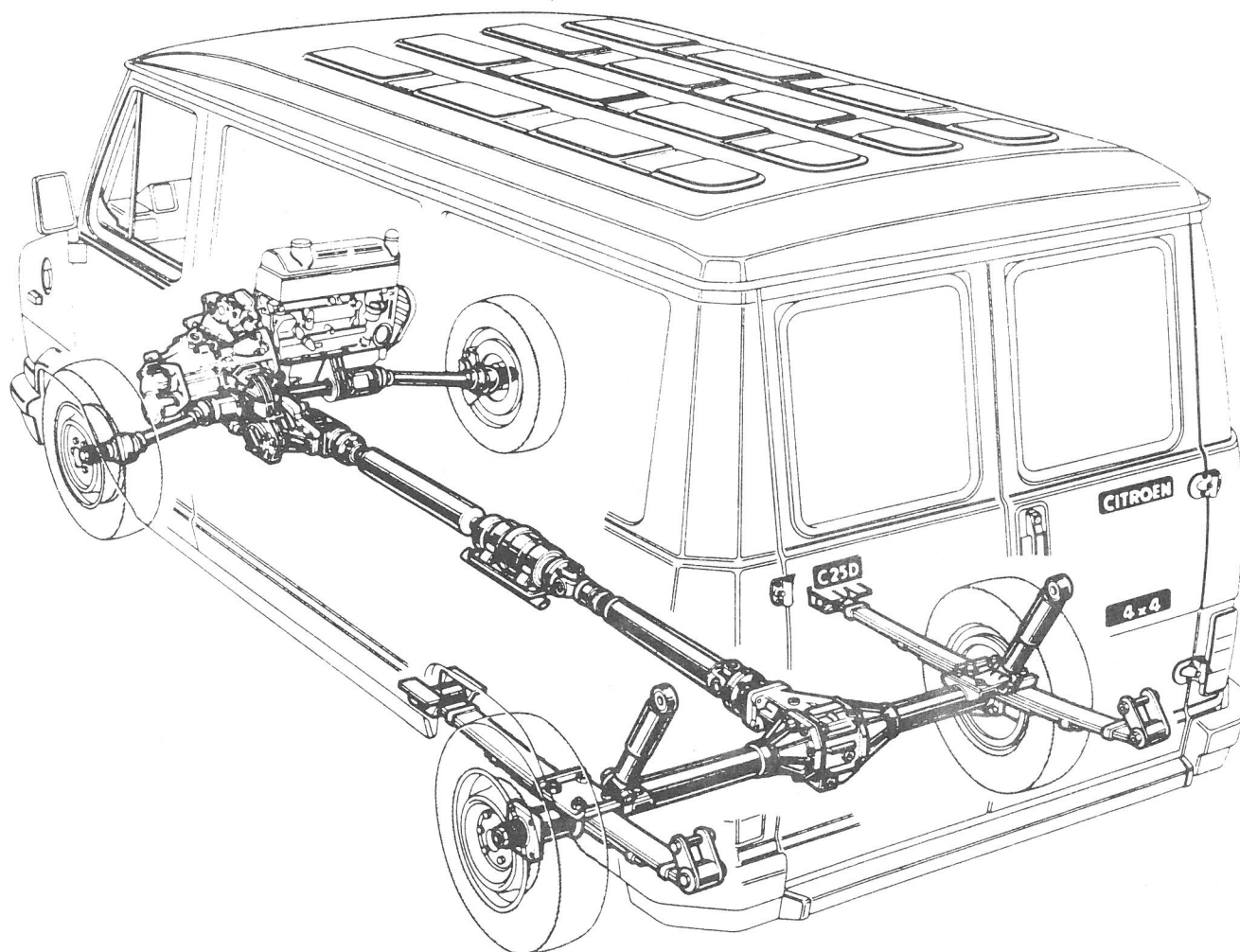
Nr.:

4

Dette cirkulære indsættes i ringbind: TEKNISKE CIRKULÆRER

Ny C 25 Diesel model med firehjulstræk udstyret med permanent integral transmission.

Kommerciel betegnelse : C 25 D 4 x 4



88 502

INDHOLDSFORTEGNELSE

- I Generelle karakteristika (side 2)
- II Præsentation af integral transmission (side 4)
- III Komponenter specielle for denne model (side 5)
- IV Gearkasse - Transmission (side 5)
- V Affjedring - Undervogn (side 10)
- VI Diverse (side 10)
- VII Reservedele (side 11)
- VIII Vedligeholdelse (side 12)

BETEGNELSE	TYPE	MOTOR	MÆRKNING 5 TRINS GEARKASSE	VERSION (KG.)	BAGESTE AFFJED- RINGS- TYPE*
Varevogn D 4 x 4	280 B 54	U25/661	CD	1400	II
Combi Club D 4 x 4	280 C54/B	U25/661	CD	1000	I
Chassis D 4 x 4	280 G54/1	U25/661	CD	1400	III

* Bageste affjedring, div. typer på 4 X 4 modellen :

- Type I : 4 bladfjedre, tykkelse 8 mm, uden forsinket effekt,
nr.: ZF 07663561 + støddæmper, nr. : ZF 07562124.
- Type II : 2 bladfjedre, tykkelse 8 mm, samt 2 bladfjedre,
tykkelse 13 mm, med forsinket effekt,
nr. : ZF 07647202 + støddæmper, nr. : ZF 07562124 .
- Type III : 2 bladfjedre, tykkelse 8 mm, og 2 bladfjedre,
tykkelse 13 mm, med forsinket effekt,
nr. ZF 07663558 + støddæmper, nr. : 7543566.

BEMÆRK :

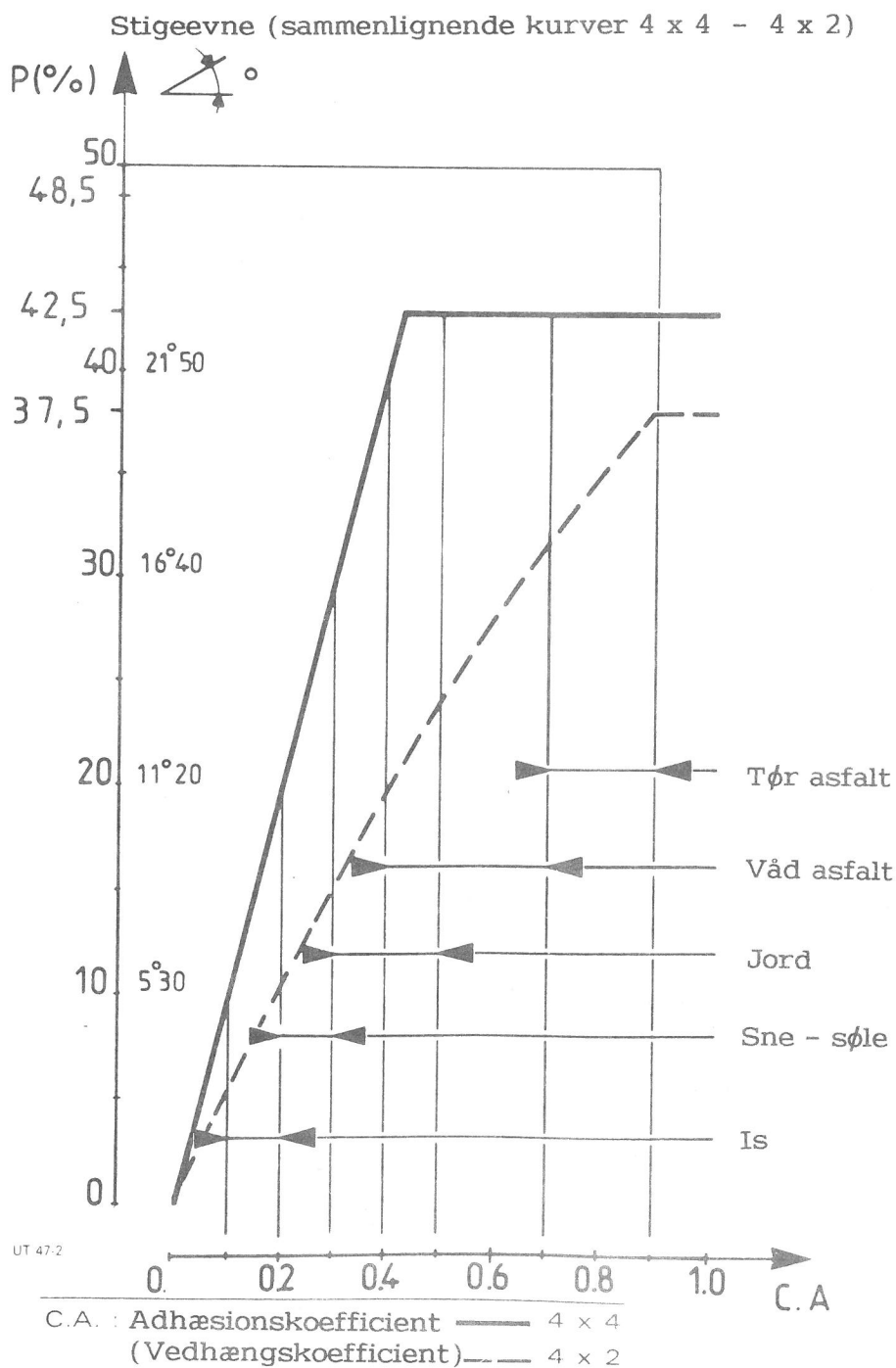
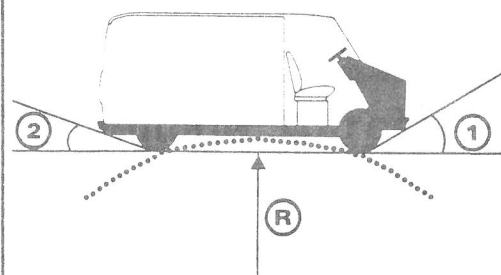
C 25 4 x 4 er 60 mm højere end de tilsvarende C 25 4 x 2 modeller.

Den integrale transmission på disse C 25 4 x 4 modeller er monteret på et "4 x 2" standard-karosseri og består af følgende dele :

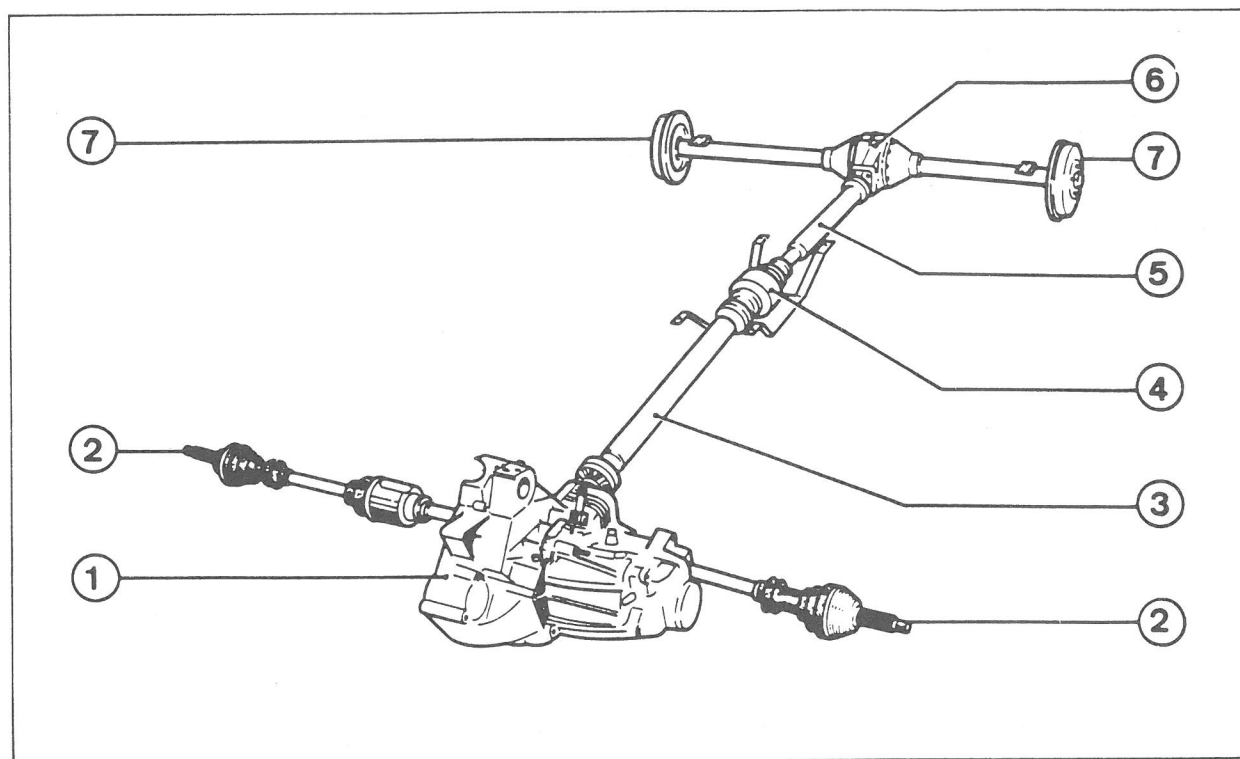
- Gearkasse med samme udvekslingsforhold som på standard modellen "4 x 2" 1800 kg.
- Forreste tværgående transmission som på standard modellen "4 x 2".
- To langsgående kardanaksler med vikose-kobling i midterste akselleje.
- Stiv bagbro med differentialebro.

Forsat samme motortype : DIESEL U25/661,
Max. hastighed. 115 km/t.

VÆRDIER		DIESEL
Fri højde under krumtaphus	- tom - belastet	205 mm 180 mm
Fri højde under bagbro	- tom - belastet	200 mm 190 mm
Fri højde (ved udstødning)	- tom - belastet	250 mm 230 mm
Forhindringsvinkel (1) tom		31°
Efterslæbsvinkel (2) tom		25°
Fridiameter (R)	Radius	8,80 m



II - PRÆSENTATION AF INTEGRAL TRANSMISSION



UT 37.9

- | | |
|------------------------------|-----------------------------|
| ① Gearkasse | ⑤ Bageste langsgående aksel |
| ② Forreste kardanaksler | ⑥ Bagtøj |
| ③ Forreste langsgående aksel | ⑦ Baghjulsnav |
| ④ Viskose-kobling | |

På en ensartet vejbane vil denne firehjulstræktype sikre en permanent fordeling af det disponible drivmoment som følger :

- 80 % på forreste aksel (træk)
- 20 % på bageste aksel (fremdrift)

Denne fordeling ændres automatisk. Hvis forhjulene har dårligt vejgreb, vil det totale drivmoment overføres til bagakslen med overførsel af det største moment til det hjul, der har det bedste vejgreb, såfremt det andet hjul "fedter" rundt.

Overførslen af drivmoment fra foraksel til bagaksel sker progressivt men næsten omgående. Overførslen finder sted ved træk og ved deceleration.

Udveksling sker udelukkende via gearkassens komponenterne (identiske med C 25 4 x 2, 1800 kg.).

III - KOMPONENTER SPECIELLE FOR MODELLEN C 25 4 x 4

Udover enheden langsgående og sidegående trækaksler, er der på C 25 4 x 4 monteret følgende specialdele :

- Gearkasse
- Fjedre til forreste affjedring
- Fjederblade til bageste affjedring
- Bageste støddæmpere
- Bageste anslagsgummi
- Motorstøtte for motorblok
- Brændstoftank
- Kasterstang
- Bagbremseplader
- Baghjulsnav
- Beskyttelsesplade i stål under motorblok
- Støjdæmpende plade under motorblok
- Torsionsstang for bremsekorrektør

IV - GEARKASSE - TRANSMISSION

• Gearkasse :

Eneste ændring er montering af kraftudtag (52 x 27) og udveksling 43 x 17 på ændret differentialehus, type "4 x 2", samt montering af differentialkryds i samme hus.

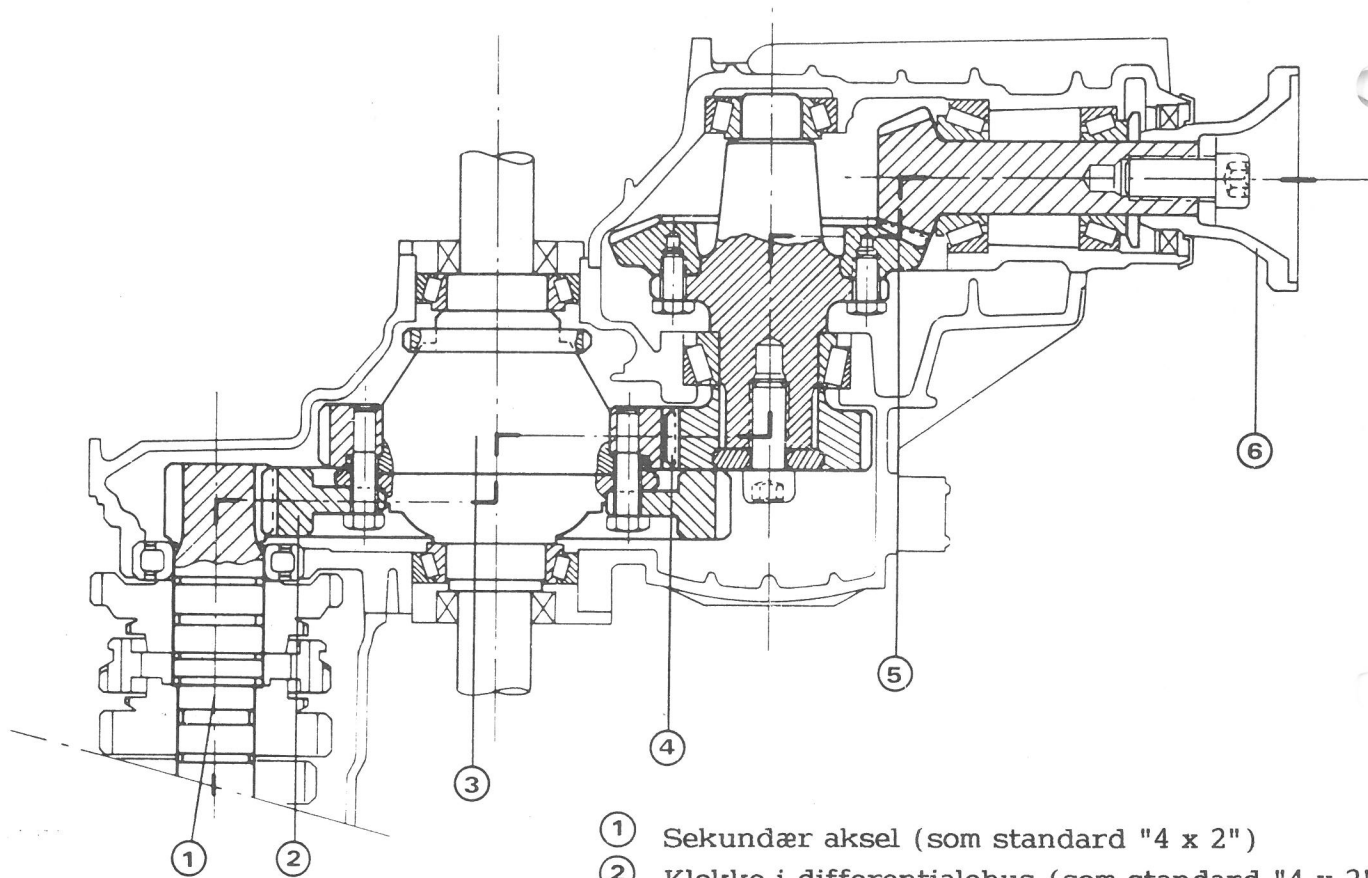
Motor	Gearkasse- mrk./ RD-nr.	Udveksling + (hastighed ved 1.000 omdr/min i km/t)*					Udveks- lings- forhold	Speedo- meter- drevs- udveks- ling
		1	2	3	4	5		
U25/661	CD/95648541	11 x 41 (5,64)	18 x 35 (10,81)	27 x 37 (15,35)	32 x 31 (21,71)	43 x 33 (27,41)	13 x 73	20 x 10

* ved en rulningsdistance på 1,970 m.

SMØRING :

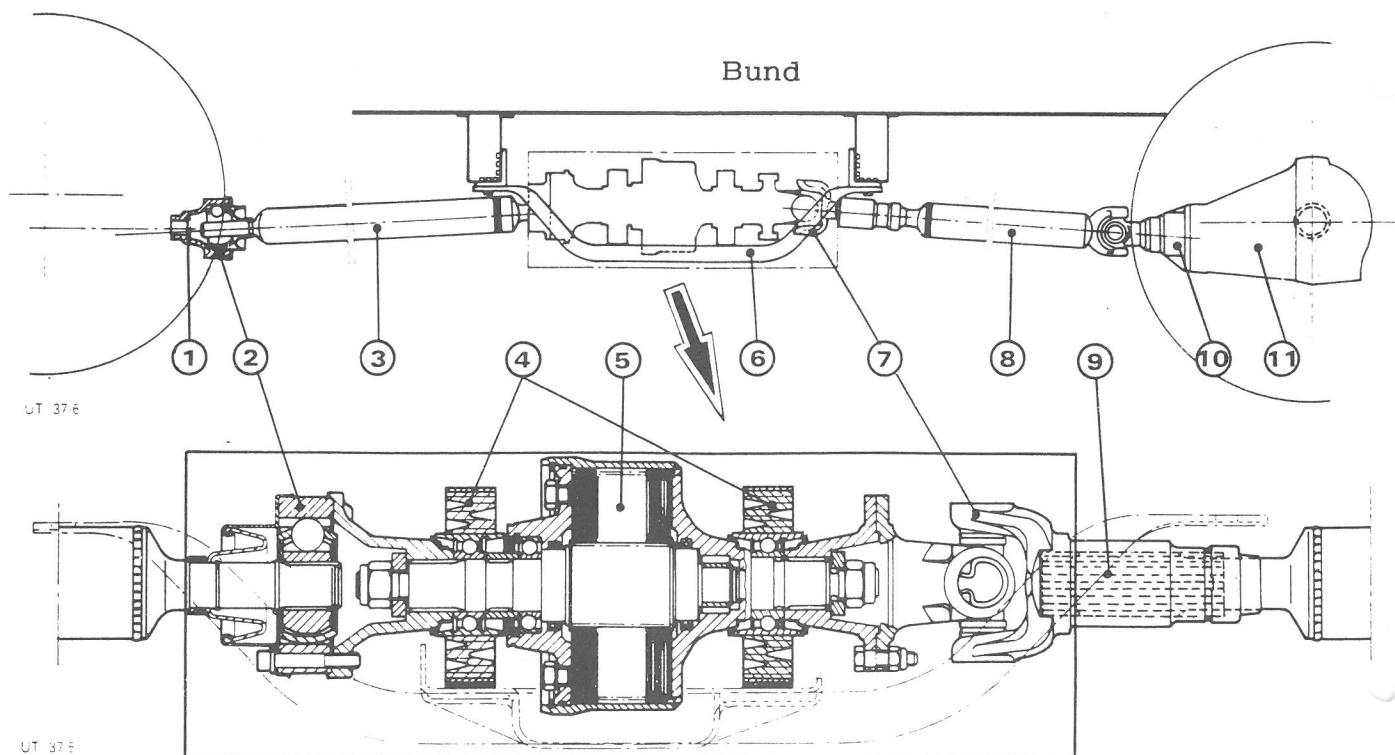
Olietype : TOTAL TRANSMISSION BV 75 W/80 W (eller tilsvarende kvaliteter)
 Indhold : 2,5 liter (speciel oliemålepind)
 Olieskift : ved første eftersyn, derefter for hver 22 500 km.

Skematisk oversigt af kraftudtag :



- ① Sekundær aksel (som standard "4 x 2")
- ② Klokke i differentialehus (som standard "4 x 2")
- ③ Differentiale-hus
- ④ Kronhjul for kraftudtag
- ⑤ Spidshjul for kraftudtag
- ⑥ Udgangsflange

- **Langsgående kardanaksel :**

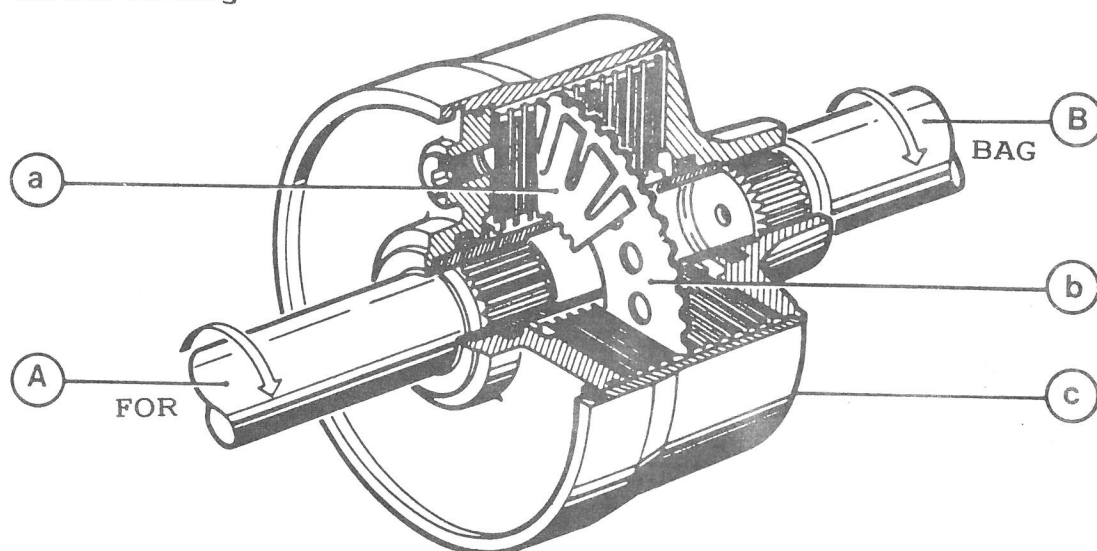


UT 37-6

UT 375

- | | |
|------------------------------|-----------------------|
| ① Udgangsflange | ⑦ Kardanled |
| ② Kardanled | ⑧ Bageste kardanaksel |
| ③ Forreste kardanaksel | ⑨ Glideaksel |
| ④ Elastiske lejer | ⑩ Bagbros-flange |
| ⑤ Viskose-kobling | ⑪ Bagbro |
| ⑥ Ophæng for viskose-kobling | |

• Viskose-kobling :



Beskrivelse :

En sammensætning af perforerede stålskiver, der skiftevis står i forbindelse med indgangsakslen og udgangsakslen. Skiverne er placeret i et forseget hus, der indeholder en viskøs silicone-olie. Nogle af skiverne er spaltede (skiverne (a), der står i forbindelse med indgangsakslen), andre er hullede (skiverne (b) der står i forbindelse med udgangsakslen via huset (c)).

En af silicone-oliens fortrin, er dens viskositet, der fortykker meget hurtigt i trit med temperaturforøgelsen.

Funktion

- På jævn og fast vej : Alle fire hjul har lige godt vejgreb. På grund af de forskellige drivmomenter for for- og bagbro, vil kardanakserne for (A) og bag (B) rotere med forskellig hastighed, og der opstår derfor en vis forskydning af skiverne i viskose-koblingen.

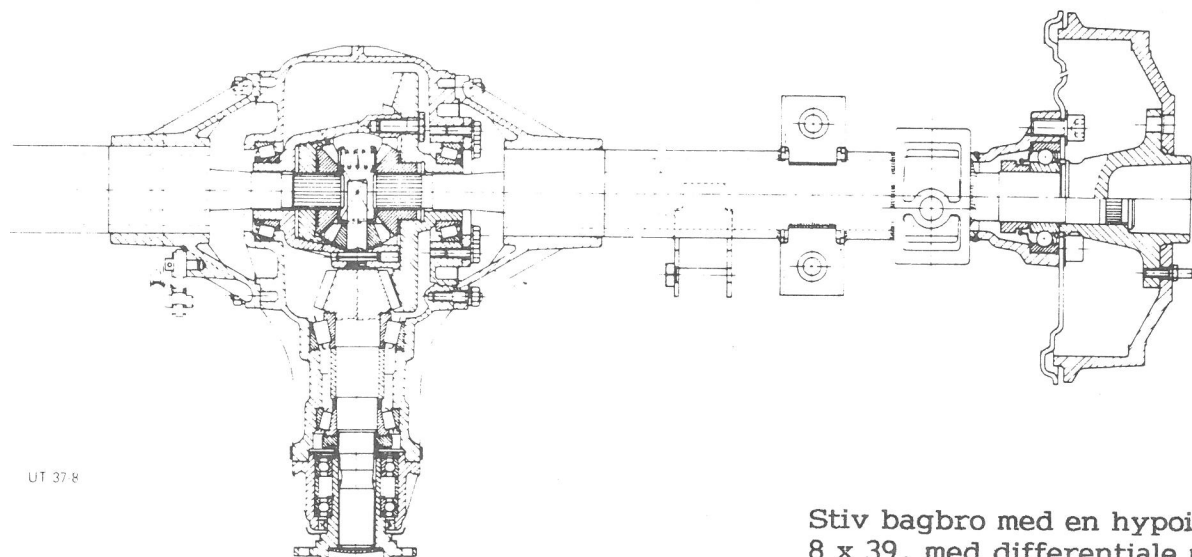
Forskydningen af skiverne får silicone-oliens temperatur til at stige, og hermed øges dens viskositet. Væskens forskydningskræfter søger at få skiverne til at rotere med samme hastighed. Denne hydrauliske kobling er tilstrækkelig til permanent at overføre ca. 20 % af det disponible drivmoment til bagbroen.

- Hvis forhjulene begynder at miste vejgreb : Væskens forskydningskræfter øges omgående. 100 % af det disponible drivmoment overføres således til bagbroen (momentant).
- Udover rollen som moment-fordeler, fungerer viskose-koblingen ligeledes som differentiale mellem foraksel og bagaksel.

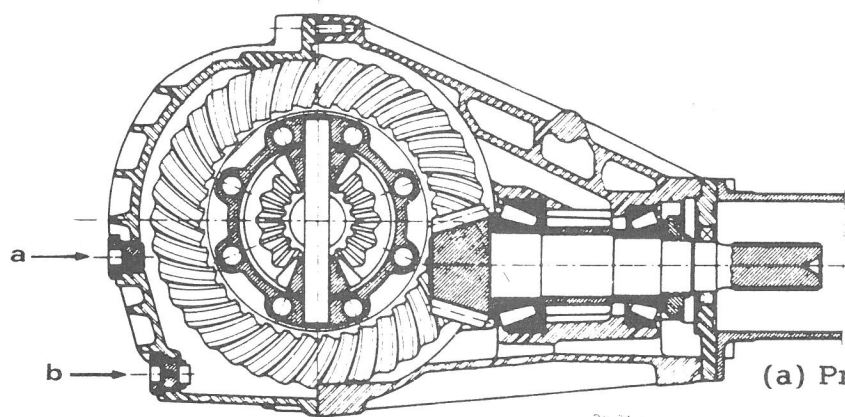
Vedligeholdelse :

Viskose-koblingen er vedligeholdelsesfri og kan ikke demonteres.

• Bageste tværgående transmission



Stiv bagbro med en hypoide bro
8 x 39, med differentiale med
"begrænset glidning".



(a) Prop for niveaukontrol og påfyldning

(b) Aftapningsprop

Smøring af bagtøj :

- Oliekvalitet : TOTAL TRANSMISSION X4 (eller tilsvarende kvalitet)
- Indhold : 1,6 liter
- Interval : 22 500 km.

Differentiale med "begrænset glidning" - Funktion :

Differentiale "med begrænset glidning" består af en klassisk differentiale med planet- og satellithjul på hvilken man har indbygget en "glide" konus (1) mellem hjulakslen (3) og differentialehuset (2).

"Glide"konussen (1), der er en del af akslen (3) holdes permanent presset mod differentialehuset (2) ved hjælp af fire fjedre (4).

Konussens friktion mod huset fungerer som kobling, hvilket har til formål at få de to hjul til at rotere med samme hastighed som huset.

Konussens friktion er resultatet af to handlinger :

- Fjeder-trykket
- Planethjulenes aksial-tryk (koniske tandhjul med lige tænder)

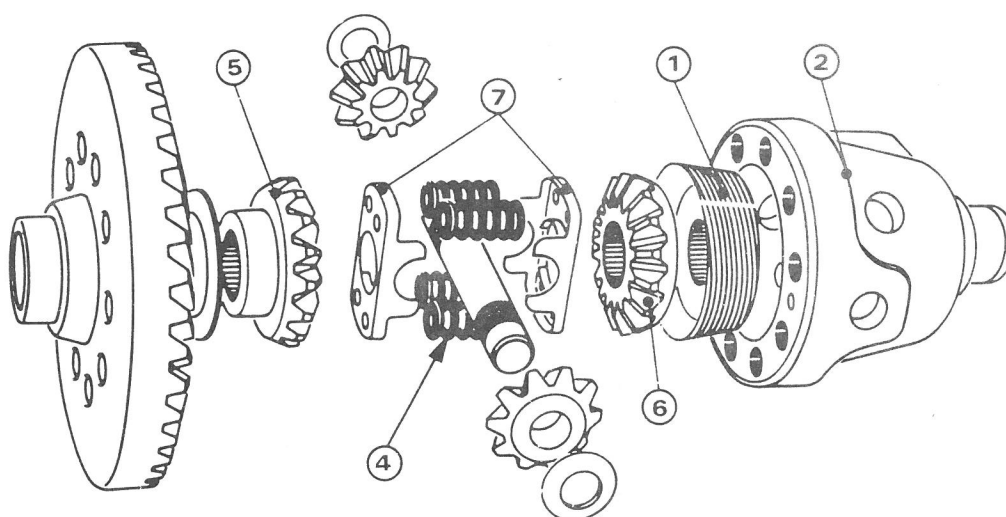
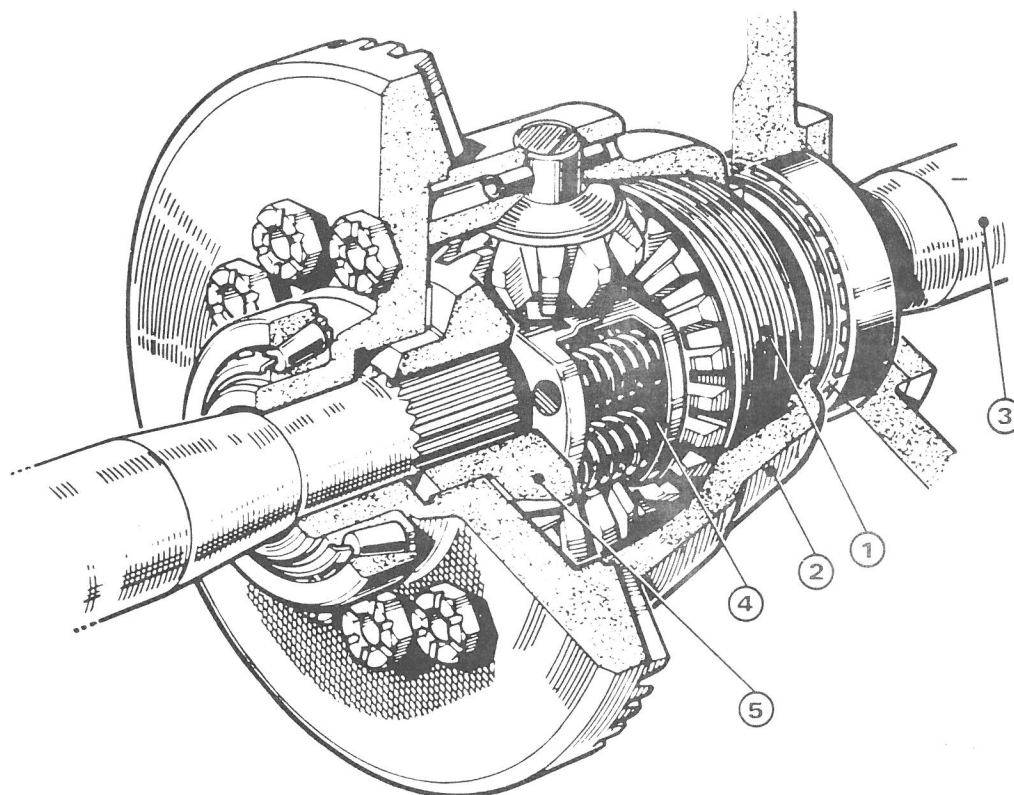
• Hjulene drejer med samme hastighed : planethjulene roterer med samme hastighed; satellithjulene drejer ikke : fjedervirkningen (4) udligner funktionssløret, men er ikke tilstrækkeligt til (under alle forhold) at fastholde glide-konussen (1) mod differentialehuset.

• I sving roterer det udvendige hjul hurtigere end det indvendige. Denne hastighedsforskkel overføres til planethjulene, hvilket bevirker at satellit-hjulene begynder at rotere.

Dette får planethjulet (6) til at dreje og glidekonussen drejer med. Bagbroen fungerer derved som en almindelig differentiale.

Et baghjul mister vejgreb : på glat vej, når et baghjul mister vejgreb og roterer hurtigere, vil satellithjulene udligne hastighedsforskellen mellem de to baghjul. Satellithjulenes begyndende drejning får også planethjulet (6) og glidekonussen i rotation. Drivmomentet fra det baghjul der har mistet vejgreb, overføres delvist til det andet baghjul, som står mere fast.

Denne mekanisme reducerer hjulhastigheden på det hjul, som har mistet vejgreb.



Dele specielle for mekanisme "med begrænset glidning"

- | | | | |
|---|------------------|---|-------------------------|
| ① | Glidekonus | ⑤ | Planethjul, klokke-side |
| ② | Differentialehus | ⑥ | Planethjul |
| ④ | Anslagsfjedre | ⑦ | Fjeder-hus |

V - AFFJEDRING - OPHÆNGNING

- Forreste affjedring

- Fjedrene på forreste affjedring adskiller sig fra modellen "4 x 2" Diesel ved følgende :

- Mærkning : gul streg
- Højde : 389 mm (383 mm på "4 x 2")
- Ø for tråd : 16,8 mm (som på "4 x 2")

- Bageste affjedring :

- Specielle støddæmpere (oprindelig 1800 kg.)
- Fjederbladene adskiller sig ved deres krumning og diameter på forreste øje (Ø 46,5 mm).
- Tre sæt : Combi - varevogn - Chassis

- Fortøjsgeometri :

- Justeringsværdierne er uændrede.
- Uændret styreudslag (tandstang standard 4 x 2)
- Kasterstang med speciel længde (532,5 mm + 2 afstandsskiver 2,5 mm) til udligning af øget karrosserihøjde.

- Dæk :

- Dækmontering som på "4 x 2", version 1400 kg. :

- MICHELIN 185/75 R14 XCA → 1000 kg./1400 kg.

DÆK	DÆKTRYK FORDÆK	DÆKTRYK BAGDÆK
185/75 R14	4,3 bar	4,5 bar

Andre monteringsmuligheder : MICHELIN 185/75 R 14 XCM + S4 (pigdæk).

VI - BREMSER

Hele bremsesystemet er som standardudstyr på "4 x 2" dog med undtagelse af :

- Bageste bremseankerplade
- Torsionsstang for ALB-ventil

VII - DIVERSE

- Motorblokken beskyttes af en plade samt en støjdæmpende plade.
- Karrosseri : 4 x 4 har som standardudstyr påmonteret følgende ekstraudstyr "kabineadskillelse" og "skyde døre i side".
- "Combi" : reservehjulet er flyttet bagud mod venstre mod hjulkassen.
- VIGTIGT : Afbalancering af hjul foretages med "afmonteret hjul".
- Bugsering :
Bugsering af 4 x 4 er mulig på to hjulaksler (lav hastighed). Bugsering på én aksel er kun mulig ved frakobling af bageste langsgående kardanaxsel.
- Løft :
Løftepunkterne er uændrede. Løft må ikke foretages i bagbro.

VIII - RESERVEDELE

BETEGNELSE	RESERVEDELS-NUMMER
Bageste gummianslag	ZF 07 640 979
Fjedre forreste affjedring	ZF 07 639 893
Sæt med blade bageste affjedring (varevogn)	ZF 07 647 202
Sæt med blade bageste affjedring (Combi)	ZF 07 663 561
Sæt med blade bageste affjedring (Châssis)	ZF 07 663 558
Bageste støddæmper (undt. châssis)	ZF 07 562 124
Bageste støddæmper (châssis)	7 543 566
Brændstoftank	ZF 07 639 854
Motorstøtte (for motorblok)	ZF 07 648 186
Beskyttelsesplade under motorblok	ZF 07 661 793
Støjdæpende plade under motorblok	ZF 07 664 336
Langsgående for-kardanaksel: komplet	ZF 07 663 196
Langsgående bag-kardanaksel: komplet	ZF 07 663 200
Bagbro 8 x 39 (nøgen)	9 455 300 640
Forreste del af bagbro	9 403 006 048
Venstre, bageste hjulaksel	9 403 301 428
Højre, bageste hjulaksel	9 403 302 578
Leje for hjulaksel Ø 40x90x25	91 508 315
Bånd	91 513 278
Tætningsring	79 03 087 099
Nøgen viskose-kobling	ZF 09 942 011
Ophæng for viskose-kobling	ZF 07 644 489
Samlet leje for viskose-kobling	ZF 09 942 009
Olie til bagbro TOTAL transmission X4 (2 l)	ZCP 830 128 A



CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25

0

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

C25 chassis 1400

Prédisposition Autocaravane

N° 14

DIFFUSION :

TOUS PAYS

Le 28 Février 1991

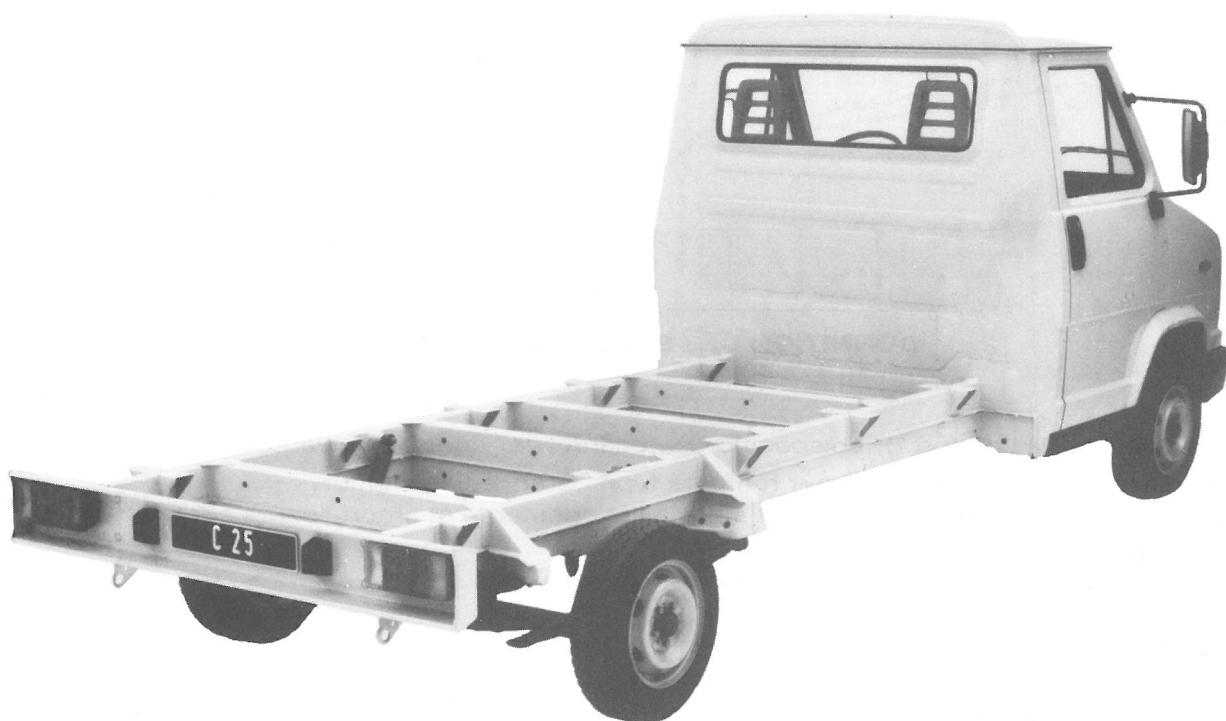
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 208900**

1161

Depuis **Décembre 1990**, les versions 4 × 2 chassis cabine simple et chassis nu des véhicules C25 1 400 kg évoluent avec la création d'une option "Prédisposition Autocaravane", en remplacement des versions "cabine confort".

Cette option se caractérise essentiellement par :

- une suspension arrière adaptée,
- un radiateur type "Grande Exportation",
- un éclairage avant par lampes halogènes,
- une console de pavillon avec montre et spot.



SOMMAIRE

■ CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES	2
■ DÉFINITION DES SPÉCIFICITÉS DE L'OPTION	2
■ PARTICULARITÉS DE LA SUSPENSION ARRIÈRE	3
■ RÉGLAGE CORRECTEUR DE FREIN ARRIÈRE	3
■ RÉGLAGES APRÈS TRANSFORMATION (RAPPEL)	3

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

● Type Mines (France)

VERSION	MOTORISATION	EMPATTEMENT		
CHASSIS CABINE	U 25/661 U 25/673 170 B	Standard 2,923 m	Intermédiaire 3,2 m	Long 3,65 m
		290 G 52/1	290 G 52/8	290 G 52/2
		290 G 92/1	290 G 92/8	290 G 92/2
		290 G 22/1	—	290 G 22/2
CHASSIS NU	U 25/661 U 25/673 170 B	290 G 52/5	290 G 52/9	290 G 52/6
		290 G 92/5	290 G 92/9	290 G 92/6
		290 G 22/5	—	290 G 22/6

● Poids total en charge (uniformément répartie) *

- **3 100 kg** → Diesel Tous Types (sauf chassis cabine empattement long U25/661 : 2 950 kg)
- **3 000 kg** → Essence Tous Types (sauf chassis cabine empattement court : 2 950 kg)

* Une dérogation nominative peut autoriser 3 100 kg sur tous types.

● Charge maximale admissible sur les essieux (dans la limite du PTC) :

- **1 550 kg** sur l'essieu avant (1 600 kg avec motorisation U25/673)
- **1 700 kg** sur l'essieu arrière.

DÉFINITION DES SPÉCIFICITÉS DE L'OPTION

Les particularités de l'option "Prédisposition autocaravane" sont les suivantes :

- Refroidissement moteur : radiateur renforcé type "Grande Exportation"
- Suspension arrière : lames de ressort à flexibilité constante et amortisseurs adaptés
- Electricité :
 - projecteurs équipés de lampe halogène H4
 - faisceau arrière "long"
- Carrosserie :
 - cloison du chassis cabine sans la vitre chauffée
 - rétroviseurs extérieurs pour gabarit 2,20 m
 - enjoliveurs de roue grand diamètre type combi club.
- Equipement intérieur : console de pavillon avec montre et spot (idem Combi Club).

PARTICULARITÉS DE LA SUSPENSION ARRIÈRE

La flexibilité des ensembles de lames répond à une loi sensiblement linéaire : variation de la flèche de 7 mm environ par variation de charge de 100 kg.

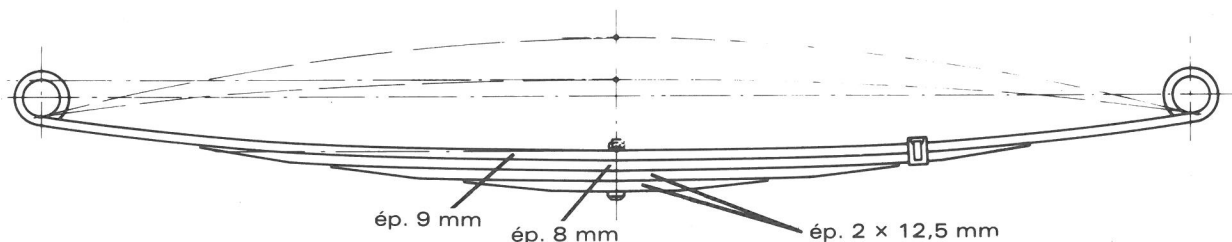
Comparativement à l'assiette du véhicule fourgon 1400 standard, l'assiette du châssis autocaravane est plus haute d'environ 40 mm, quelle que soit la charge.

L'ensemble composé de 4 lames n'a pas d'effet retardé, épaisseur 42 mm :

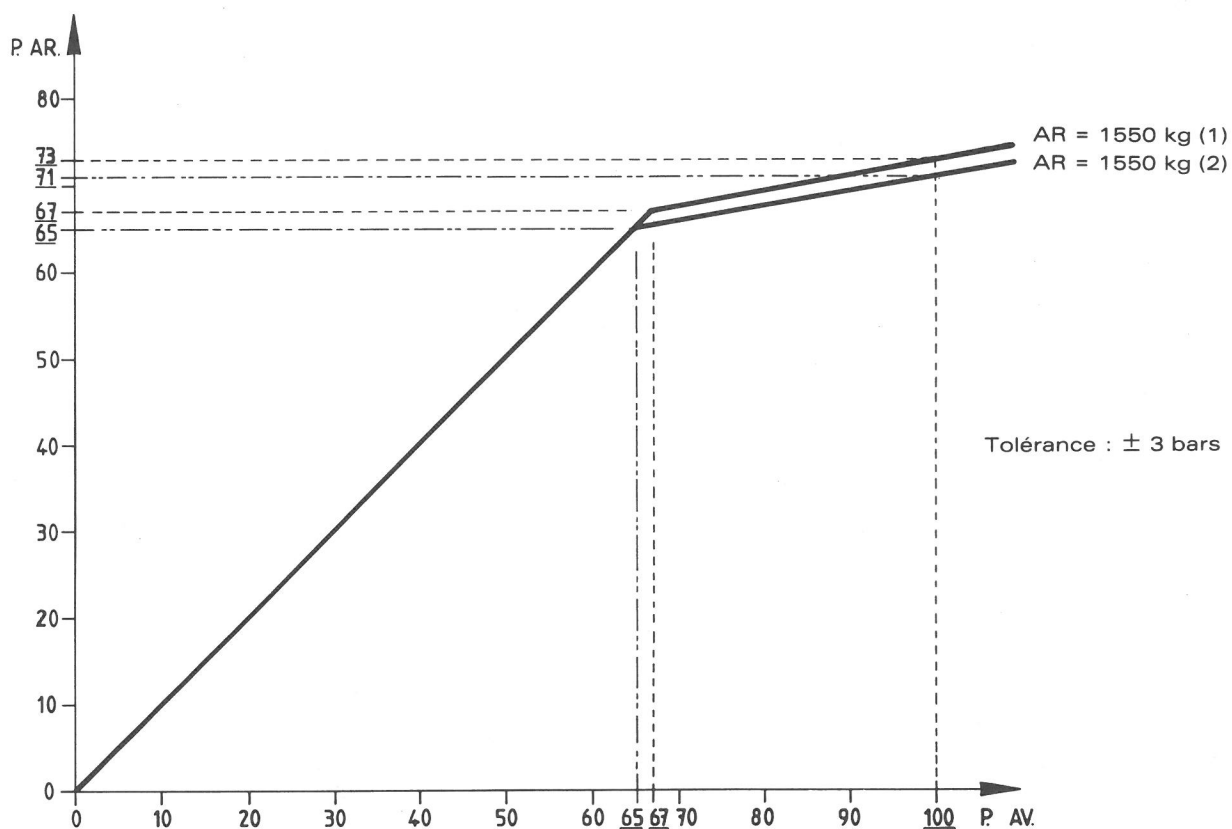
Réf PR : **ZF 07 712 851**.

L'amortisseur est spécifique :

Réf. PR : **ZF 07 543 566**.



RÉGLAGE DU CORRECTEUR DE FREIN ARRIÈRE



(1) : Tous Types U25/673

(2) : Tous Types sauf U25/673

Remarque : le tirant de réglage est spécifique.

RÉGLAGES APRÈS TRANSFORMATION (Rappel)

La transformation des véhicules C 25 châssis peut entraîner une répartition de la charge différente de celle du P.V. des Mines.

Après transformation, il est donc nécessaire d'adapter les réglages :

- du correcteur de frein AR (point d'intervention suivant courbe ci-dessus),
- du parallélisme des roues avant (voir Note Info'Rapid C 25 ⑦ N° 2 du 18 mars 1988).

Ces interventions font partie de la transformation.



CITROËN
SERVICEAVDELNINGEN

SERVICE- MEDDELANDE

C 25

REF. C 25-0-13

C 25 ALLA VERSIONER

NR. 1

DAT. 91-03-01

ÅRSMODELL 1991 – Serie 2

GRUPP

0

Samtliga versioner av **C25 ÅRSMODELL 1991** har som främsta nyhet fått en modifierad design:

- Utvändigt (lastutrymmet oförändrat):
Front, framflyglar och framdörrar.
- Invändigt:
Instrumentbräda, klädsel, reglage kring ratten, ratt, säten, värmereglage.



90-1250

Förutom de rent designmässiga förändringarna, har även vissa andra modifieringar gjorts. De viktigaste av dessa är följande:

- Större dörröppning (+ 100 mm) för skjutdörren på skåpets sida,
- Dieselmotor D9B/5VXL. (1,9 liter) införs även i Frankrike, som ersättning för motor U25-661/4VXL,
- Nya tillåtna vikter (totalvikt - lastförmåga),
- Nytt värmesystem,
- Ny överföringsmekanism från växelspaken (växelval medelst vajer) på vänsterstyrda vagnar,
- Nya officiella beteckningar,
- Nya karosserifärger.

BENÄMNINGAR E: BENSIN D: DIESEL DT: Diesel Turbo	AXELAVSTÅND C = Kort (2,315 m) S = Stand (2,923 m) I = Medel (3,2 m) L = Lång (3,65 m)		OFFICIELL BETECKNING	ANT. CV i Fr.	MOTOR			VÄXEL- LÅDA		BAK- FJÄDR. UTFÖR- ANDE sid. 8
					TYP	CYL- VOLYM cm³	EFFEKT DIN (hk)	ANTAL VÄX- LAR	TYP	
Skåp D	C		290 M 62		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	VII
Skåp E	S		290 A 22		170 B	1971	78	5	2 HE 54	I
Skåp E	S		290 A 11	10	169 B	1796	69	4	2 HE 63	I
Skåp D	S		290 A 62	8	D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	I
Skåp E	S		290 A 42		170 D	1971	85	5	2 HE 54	I
Skåp E	S		290 B 22	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	II
Skåp E	S		290 B 42		170 D	1971	85	5	2 HE 54	II
Skåp D	S		290 B 62		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	II
Skåp D	S		290 B 52	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	II
Skåp DT	S		290 B 92	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 68	II
Skåp Elm.	S		290 B22 mod	4	T 29 C	—	35	5	2 HE 69	II
Skåp E-GV	L		290 B 22	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	II
Skåp E-GV	L		290 B 42		170 D	1971	85	5	2 HE 54	II
Skåp D-GV	L		290 B 62		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	II
Skåp D-GV	L		290 B 52	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	II
Skåp DT-GV	L		290 B 92	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 68	II
Skåp E-GV	L		290 J 32	11	170 C	1971	85	5	2 HE 65	V
Skåp E-GV	L		290 J 42		170 D	1971	85	5	2 HE 65	V
Skåp D-GV	L		290 J 52		U 25/661	2500	75	5	2 HE 67	V
Skåp DT-GV	L		290 J 92	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 64	V
Chassi m. hytt D	C		290 R 62		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	VIII
Chassi m. hytt D	S		290 G 62/11		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	
Naket chassi D	S		290 G 62/15		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	
Chassi m. hytt E	S		290 G 22/1	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	IV
Chassi m. hytt E	S		290 G 42/1		170 D	1971	78	5	2 HE 54	IV
Chassi m. hytt D	S		290 G 62/1		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	IV
Chassi m. hytt D	S		290 G 52/1	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV
Chassi m. hytt DT	S		290 G 92/1	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV
Flak m. hytt E	S		290 H 22/1	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	IV
Flak m. hytt E	S		290 H 42/1		170 D	1971	85	5	2 HE 54	IV
Flak m. hytt D	S		290 H 62/1		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	IV
Flak m. hytt D	S		290 H 52/1	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV
Flak m. hytt DT	S		290 H 92/1	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV
Naket chassi E	S		290 G 22/5	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	IV
Naket chassi E	S		290 G 42/5		170 D	1971	85	5	2 HE 54	IV
Naket chassi D	S		290 G 62/5		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	IV
Naket chassi D	S		290 G 52/5	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV
Naket chassi DT	S		290 G 92/5	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV
Chassi m. hytt D	I		290 G 52/8	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV
Chassi m. hytt DT	I		290 G 92/8	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV
Naket chassi D	I		290 G 52/9	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV
Naket chassi DT	I		290 G 92/9	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV
Chassi m. hytt E	L		290 G 22/2	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	IV
Chassi m. hytt E	L		290 G 42/2		170 D	1971	85	5	2 HE 54	IV
Chassi m. hytt D	L		290 G 62/2		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	IV

VERSION	MARKNADSFÖRINGSLAND												
	F	D	A	B	DK	E	SF	GB	N	NL	S	CH	P
800		X				X							
1000				X	X			X	X	X			
1000	X												
1000	X	X	X	X	X		X	X		X			X
1000		X	X										
1400	X			X					X	X	X		
1400		X	X								X	X	
1400			X										
1400	X	X		X	X	X	X	X	X	X			X
1400	X	X		X	X	X	X		X	X	X		X
1400	A												
1400	X			X						X			
1400		X	X									X	
1400			X										
1400	X	X		X	X	X				X			
1400	X	X			X								
1800	A								X	X	X		
1800			X								X	X	
1800		X				X		X	X	X	X		X
1800	A	X			X	X			X	X	X		X
800						X							
1000		X					X						
1000		X											
1400	X			X	X		X			X	X		
1400		X	X								X	X	
1400			X										
1400	X	X		X	X	X	X			X			X
1400	X	X		X			X			X	X		
1400	X			X									
1400		X	X									X	
1400			X										
1400	X	X		X									
1400	X			X									
1400	X										X		
1400		X	X								X		
1400			X										
1400	X	X											
1400	X	X											
1400	X	X											
1400	X	X											
1400	X	X											
1400	X	X											
1400	X	X											
1400	X	X											
1400	X			X			X			X	X		
1400		X	X								X	X	
1400			X									X	
1400			X										

A : För kunder med stora vagnparker

BENÄMNINGAR E: BENSIN D: DIESEL DT: Diesel Turbo	AXELAVSTÅND C = Kort (2,315 m) S = Stand (2,923 m) I = Medel (3,2 m) L = Lång (3,65 m)		OFFICIELL BETECKNING	ANT. CV i Fr.	MOTOR			VÄXEL- LÅDA		BAK- FJÄDR.
					TYP	CYL- VOLYM cm³	EFFEKT DIN (hk)	ANTAL VÄX- LAR	TYP	UTFÖR- ANDE sid. 8
Chassi m. hytt D	L	290 G 52/2	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV	
Chassi m. hytt DT	L	290 G 92/2	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV	
Flak m. hytt E	L	290 H 22/2		170 B	1971	78	5	2 HE 54	IV	
Flak m. hytt E	L	290 H 42/2		170 D	1971	85	5	2 HE 54	IV	
Flak m. hytt D	L	290 H 62/2		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	IV	
Flak m. hytt D	L	290 H 52/2		U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV	
Flak m. hytt DT	L	290 H 92/2		U 25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV	
Flak m. dubbelhytt E	L	290 H 22/3	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	IV	
Flak m. dubbelhytt E	L	290 H 42/3		170 D	1971	85	5	2 HE 54	IV	
Flak m. dubbelhytt D	L	290 H 62/3		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	IV	
Flak m. dubbelhytt D	L	290 H 52/3	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV	
Flak m. dubbelhytt DT	L	290 H 92/3	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV	
Chassi m. dubbelhytt E	L	290 G 22/3	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	IV	
Chassi m. dubbelhytt E	L	290 G 42/3		170 D	1971	85	5	2 HE 54	IV	
Chassi m. dubbelhytt D	L	290 G 62/3		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	IV	
Chassi m. dubbelhytt D	L	290 G 52/3	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV	
Chassi m. dubbelhytt DT	L	290 G 92/3	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV	
Naket chassi E	L	290 G 22/6	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	IV	
Naket chassi E	L	290 G 42/6		170 D	1971	85	5	2 HE 54	IV	
Naket chassi D	L	290 G 62/6		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	IV	
Naket chassi D	L	290 G 52/6	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV	
Naket chassi DT	L	290 G 92/6	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV	
Chassi m. hytt E	S	290 K 42/1		170 D	1971	85	5	2 HE 65	VI	
Chassi m. hytt D	S	290 K 52/1	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 67	VI	
Chassi m. hytt DT	S	290 K 92/1		U 25/673	2500	95	5	2 HE 64	VI	
Naket chassi E	S	290 K 42/5		170 D	1971	85	5	2 HE 65	VI	
Naket chassi D	S	290 K 52/5		U 25/661	2500	75	5	2 HE 67	VI	
Naket chassi DT	S	290 K 92/5		U 25/673	2500	95	5	2 HE 64	VI	
Flak m. hytt D	S	290 L 52/1		U 25/661	2500	75	5	2 HE 67	VI	
Flak m. hytt DT	S	290 L 92/1		U 25/673	2500	95	5	2 HE 64	VI	
Chassi m. hytt E	L	290 K 32/2	11	170 C	1971	85	5	2 HE 65	VI	
Chassi m. hytt E	L	290 K 42/2		170 D	1971	85	5	2 HE 65	VI	
Chassi m. hytt D	L	290 K 52/2	10	U 25/661	2500	75	5	2 HE 67	VI	
Chassi m. hytt DT	L	290 K 92/2	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 64	VI	
Flak m. hytt E	L	290 L 32/2	11	170 C	1971	85	5	2 HE 65	VI	
Flak m. hytt E	L	290 L 42/2		170 D	1971	85	5	2 HE 65	VI	
Flak m. hytt D	L	290 L 52/2		U 25/661	2500	75	5	2 HE 67	VI	
Flak m. hytt DT	L	290 L 92/2		U 25/673	2500	95	5	2 HE 64	VI	
Chassi m. dubbelhytt E	L	290 K 42/3		170 D	1971	85	5	2 HE 65	VI	
Chassi m. dubbelhytt D	L	290 K 52/3		U 25/661	2500	75	5	2 HE 67	VI	
Chassi m. dubbelhytt DT	L	290 K 92/3		U 25/673	2500	95	5	2 HE 64	VI	
Flak m. dubbelhytt E	L	290 L 42/3		170 D	1971	85	5	2 HE 65	VI	
Naket chassi E	L	290 K 32/6		170 C	1971	85	5	2 HE 65	VI	
Naket chassi E	L	290 K 42/6		170 D	1971	85	5	2 HE 65	VI	
Naket chassi D	L	290 K 52/6		U 25/661	2500	75	5	2 HE 67	VI	
Naket chassi DT	L	290 K 92/6		U 25/673	2500	95	5	2 HE 64	VI	

VERSION	MARKNADSFÖRINGSLAND												
	F	D	A	B	DK	E	SF	GB	N	NL	S	CH	P
1400	X			X									
1400			X										
1400			X										
1400	X			X									
1400	X			X									
1400	X			X									
1400		X	X							X			
1400			X										
1400	X	X		X						X			
1400	X	X		X						X			
1800*													
1800*													
1800*													
1400				X					X		X		
1000	X												
1400		X	X								X	X	
1000	X												
1400			X										
1400		X		X		X							
800		H				H							
800						X							
1000	X			X									
1000		X	X									X	
1000		X	X										
1000	X			X		X							
1000	X			X					X	X	X		
1000		X	X								X	X	
1000			X										
1000	X	X		X		X				X			
1000	X	X		X	X	X				X			
1400			X									X	
1400	X	X		X		X			X		X		
1400	X	X		X	X	X	X		X		X		X
1400			X									X	
1400	X	X		X		X			X		X		
1400	X	X		X			X		X		X		
1400			X									X	
1400	X	X		X					X				
1400	X			X					X				
1000			X									X	
1000	X	X		X		X			X		X		
1000	X	X		X		X			X		X		

* Berörs ej

H: Endast typbesiktigad

BAKFJÄDRING : Sammansättning

I	= 4 st 8 mm:s fjäderblad utan fördröjningseffekt	ZF 05 928 625
	+ stötdämpare	ZF 05 983 928
II	= 2 st 8 mm:s fjäderblad + 2 st 13 mm:s fjäderblad med fördröjningseffekt	ZF 04 478 130
	+ stötdämpare	4 434 812
III	= 2 st 8 mm:s fjäderblad + 2 st 13 mm:s fjäderblad med fördröjningseffekt	ZF 07 534 618
	+ stötdämpare	ZF 07 534 624
IV	= 2 st 8 mm:s fjäderblad + 2 st 13 mm:s fjäderblad med fördröjningseffekt	ZF 07 534 618
	+ stötdämpare	7 576 729
V	= 2 st 9 mm:s fjäderblad + 2 st 13 mm:s fjäderblad med fördröjningseffekt	ZF 07 694 498
	+ stötdämpare	7 562 124
VI	= 2 st 9 mm:s fjäderblad + 2 st 12,5 mm:s fjäderblad med fördröjningseffekt	ZF 07 694 498
	+ stötdämpare	7 543 566
VII	= 4 st 8 mm:s fjäderblad utan fördröjningseffekt	ZF 07 645 526
	+ stötdämpare	ZF 05 983 928
VIII	= 4 st 8 mm:s fjäderblad utan fördröjningseffekt	ZF 07 645 526
	+ stötdämpare	ZF 07 576 729
IX	= 4 st 8 mm:s fjäderblad utan fördröjningseffekt	ZF 07 663 561
	+ stötdämpare	ZF 07 674 070
X	= 2 st 8 mm:s fjäderblad + 2 st 13 mm:s fjäderblad med fördröjningseffekt	ZF 07 647 202
	+ stötdämpare	ZF 07 674 070
XI	= 2 st 8 mm:s fjäderblad + 2 st 13 mm:s fjäderblad med fördröjningseffekt	ZF 07 663 558
	+ stötdämpare	ZF 07 674 065

INNEHÅLL**(A) MODIFIERINGAR I DESIGN:**

- Utvändigt
- Invändigt

(B) MODIFIERINGAR I MEKANISKA DETALJER:

- Motorer
- Bränslesystem
- Avgassystem
- Växellåda
- Hjul/hjulupphängning
- Värmesystem

(C) ÖVRIGA MODIFIERINGAR PÅ KAROSSERIET:

- Tillverkarskylt
- Skjutdörr på skåpets sida
- ...

(D) KAROSSERIFÄRG.**(E) VIKTUPPGIFTER.****(F) ELSYSTEM.**

HUVUDSAKLIGA MODIFIERINGAR PÅ C 25 ÅRSMODELL - 91

(A) MODIFIERINGAR I DESIGN:

• Utvändigt

Nya delar:

- Grill
- Frontens övre tvärbalkspanel
- Framflyglar
- Framdörrar
- Svarta stötfångare och lister på karosseriets nederdel
- Yttre backspeglar (fast spegelhus, reglerbart glas)
- Navkapslar (nya på combi club, typ centrumkapsel 1" på övriga versioner)
- Logotyp Serie 2
- Främre blinkers

90-1249

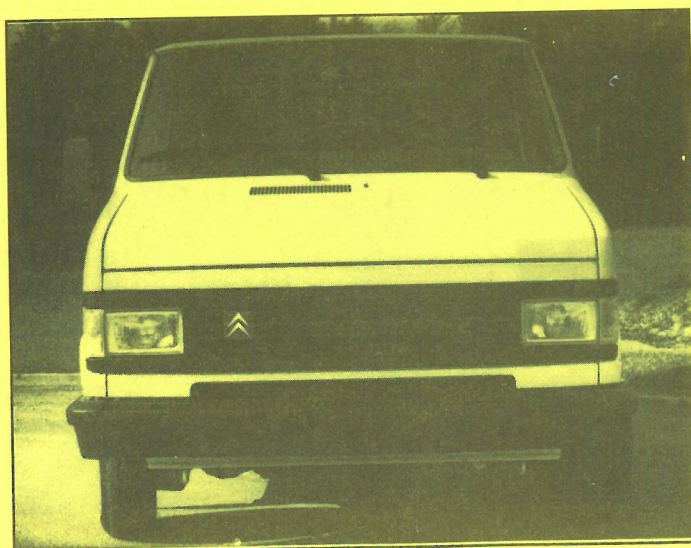
90-1248



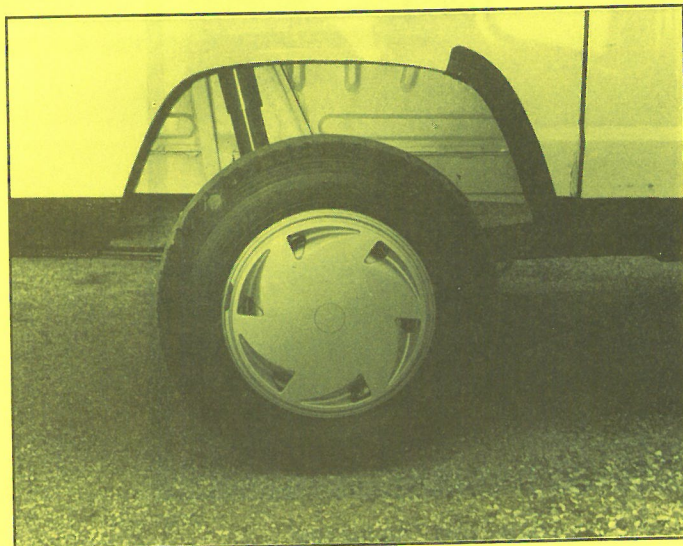
Framflygel



Framdörr



Grill

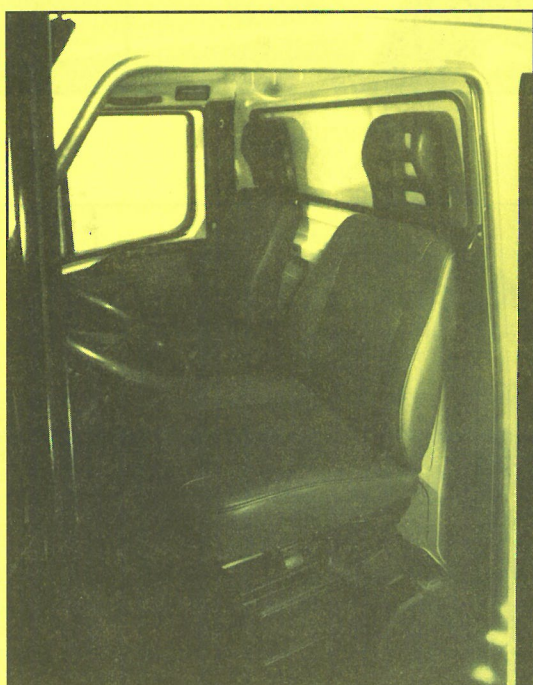
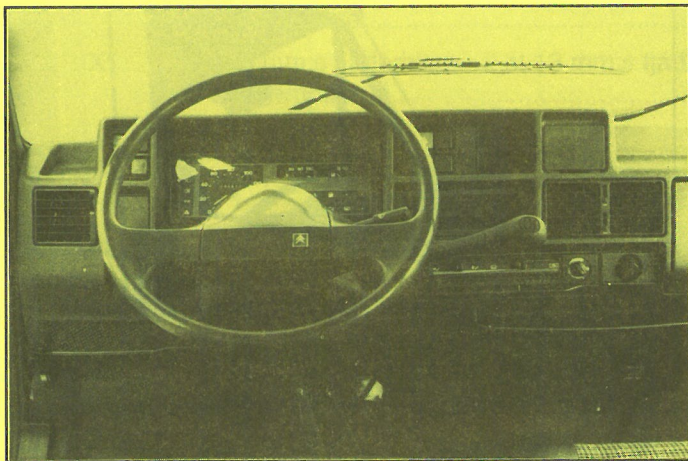


Navkapsel (combi club)

● Invändigt i förarhytten

Nya delar:

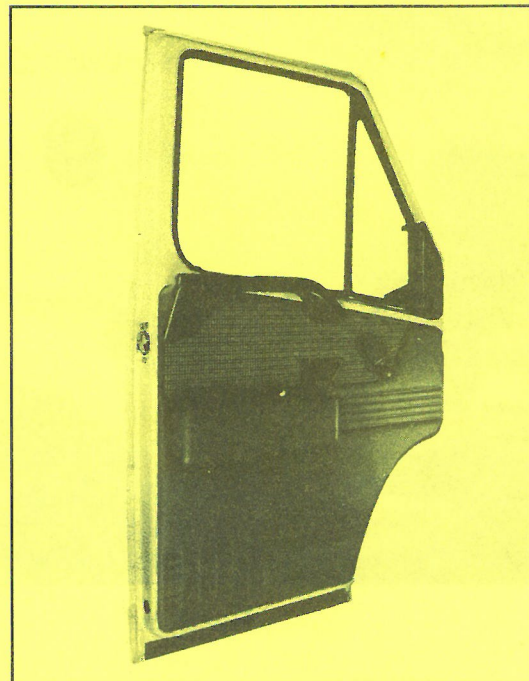
- Instrumentbräda (genom ny, antracitgrå färgton)
- Instrument (ny färg)
- Ratt och signalhornsreglage
- Reglage kring ratten (blinkers, belysning, vindrutetorkare med hastighetsväljare)
- Värmereglage
- Kåpor kring rattaxeln
- Dörrklädsel och golvmattor
- Säten (helt nya, med remstomme i sittdynan)
- Sätetsklädsel:
 - TEP-klädsel med ny struktur i grå färgton, benämning: OKAPI
 - Kombinerad klädsel: MODANE-tyg + sidopartier i TEP OKAPI
 - Tygklädsel: FREJUS-tyg + sidopartier i enfärgat tyg
- Armstöd på dörrarna
- Fönstervevar (ny färg)
- Förhöjt golv på combi club (+ 80 mm)
- Armstöd vid baksätena på combi club.



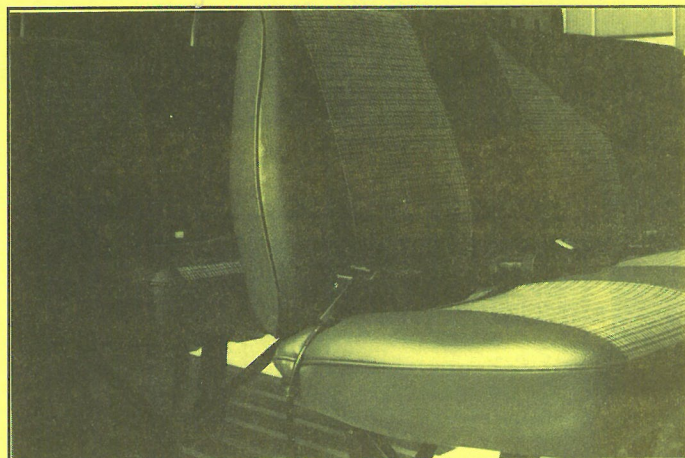
Säte med Tep-klädsel

90-797

Anmärkning: sätenas infästning och skenor
är oförändrade



90-795



Kombinerad klädsel

(B) MODIFIERINGAR I MEKANISKA DETALJER.

● Motorer:

- Dieselmotor D 9 B (1,905 liter, självinsug) införd även på de franska versionerna av C 25 D 1000.

Dynamisk inställning av insprutningspumpen (påminnelse):

- insprutningspump BOSCH VER 272-2
- insprutningspump ROTO-DIESEL DPC R 8443 B 380 A } $15^\circ \pm 1^\circ$ vid 750 v/min.

- Dieselmotor D 9 B indragen från schweiziska marknaden.

- Bensinmotor 170 B (78 hk) ersatt av den avgasrenade motorn 170 D (85 hk) på typ Tyskland och typ Taiwan.

- Bensinmotorer, alla versioner: **nya avgasventilsäten** (tidigarelagd lansering: 4/90).

Dessa nya ventilsäten i sintrat stål medför även:

- nya topplock:
 - 1,8 lit (169 B) Reservdelsnr. 96 101 625 80
 - 2 lit (serie 170) Reservdelsnr. 96 101 624 80
- avgasventiler:
 - Reservdelsnr. 96 094 913

Blandning av delar:

- De nya avgasventilerna är **obligatoriska** på de nya topplocken. De kan även monteras på topplock av tidigare utförande.

● Bränslesystem:

- På alla versioner: nytt bränslepåfyllningsrör av stål, låsbart tanklock som standard.
- Det tidigare bränslepåfyllningsröret av plast är avskaffat.

● **Avgassystem** (införes gradvis i produktionen):

Tillsammans med motor Diesel Turbo U 25/673:

- Främre avgasrör typ 4 X 4 även på 4 X 2-versionerna.
- Nytt tryckutjämningskärl.

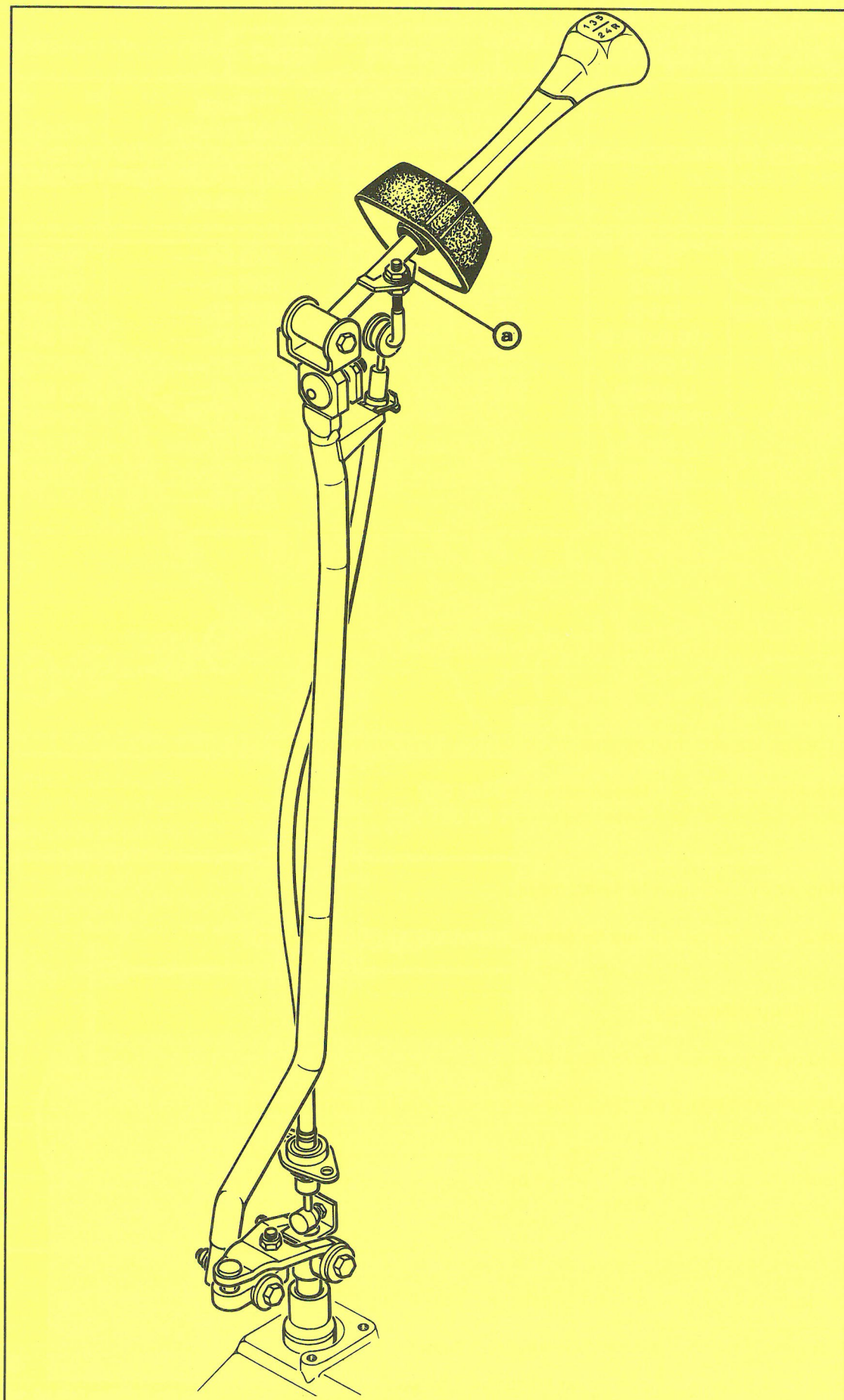
Vid reparation, kan en främre avgasrörssdel typ Diesel Turbo 4X4 monteras på Diesel Turbo 4 X 2 som är äldre än årsmodell 91.

Påminnelselista över reservdelsnummer (utom det nya tryckutjämningskärlet, vars nummer meddelas senare).

DELARNAS BENÄMNING	RESERVDELSNR.
Främre rör	96 043 519
Vinkelrör	96 043 517
Främre packning	95 634 103
Brickor	79 03 053 046
Muttrar	26 159 369
Brickor	95 624 273
Koniska brickor	79 03 058 011
Skrivar	79 03 101 771
Fäste	96 043 524
Ok	ZF 07 607 223
Platta	ZF 07 601 890
Pinnbultar	ZF 05 955 678
Fjädrar	ZF 04 398 140
Skålbrickor	ZF 05 955 677
Muttrar	79 03 032 123

- **Växellåda:**

- På vänsterstyrda C 25:or har en ny överföringsmekanism från växelspaken (växelval medelst vajer) införts.
Inställning: Med växellådan i friläge: centrera växelspaken i öppningen på rattaxelkåpan (muttern (a)).



Denna modifiering medför även ett nytt växellådshus på vilket:

- en planslipad yta borttagits
- en fästpunkt (hål med gänga) för vajerhöljets stopp införts.

Nya identifierings- och reservdelsnummer:

(identifieringsnumret är instansat med laser).

Version	Motor	Nytt identifieringsnummer	Ersatt identifieringsnr. (Se servicemeddelande C 25 (5) nr 13 av den 30.03.90)	Växellådans reservdelsnummer
800/1000	169 B	2HE 63-----	2HE 34-----	95 655 934
1000	170 D	2HE 54-----	2HE 21-----	95 655 921
800/1000/1400	D 9 B	2HE 62-----	2HE 32-----	95 655 932
1400	170 B-170 D	2HE 54-----	2HE 21-----	95 655 921
1400	U 25/661	2HE 66-----	2HE 39-----	95 655 939
1400	U 25/673	2HE 68-----	2HE 41-----	95 655 941
1800	170 C-170 D	2HE 65-----	2HE 38-----	95 655 938
1800	U 25/661	2HE 67-----	2HE 40-----	95 655 940
1800	U 25/673	2HE 64-----	2HE 35-----	95 655 935
Eldriven	T 29 C	2HE 69-----	2HE 53-----	95 655 953

Blandning av delar

Det nya växellådshuset kan ersätta det tidigare, motsatsen är däremot ej möjlig.

► Axel för backen:

Ny axel för backen försedd med ett spår för en låsring till backöverföringsdrevet.

Axel för backen	Reservdelsnr. 96 106 837
Låsring	Reservdelsnr. 79 03 066 184

Blandning av nya och gamla delar: möjlig

► Observera! Åtdragningsmoment för sekundäraxelmuttern **18 till 20 kpm**.

● Hjul / Hjulupphängning:

► Modifierad däckstomme i 185/75 R 14 XCA.

► Införande av samma däck på Combi Diesel 2,5 liter som på 1400-versionerna: – 185/75 R 14 XCA

Däcktryck:	Fram = 3,5 bar
	Bak = 3,2 bar

► Ändrade däcktryck på samtliga 1400-versioner med 14"-fälgar:

Fram: 4,3 bar	var tidigare 3,9 bar
Bak: 4,5 bar	var tidigare 4,8 bar

Anmärkning

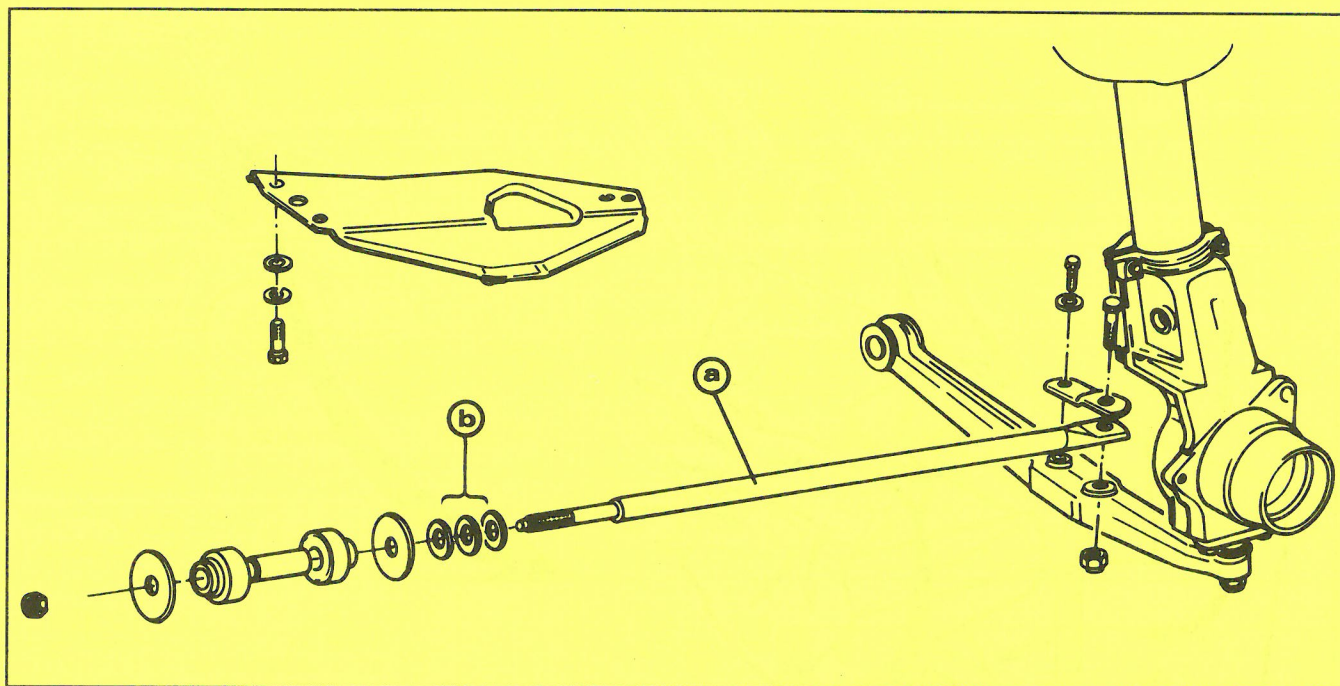
Det är möjligt att sänka däcktrycket fram från 4,3 till 4,1 bar.

► Ändrad castervinkel på 1000- och 1400-versionerna, typ 4X2:

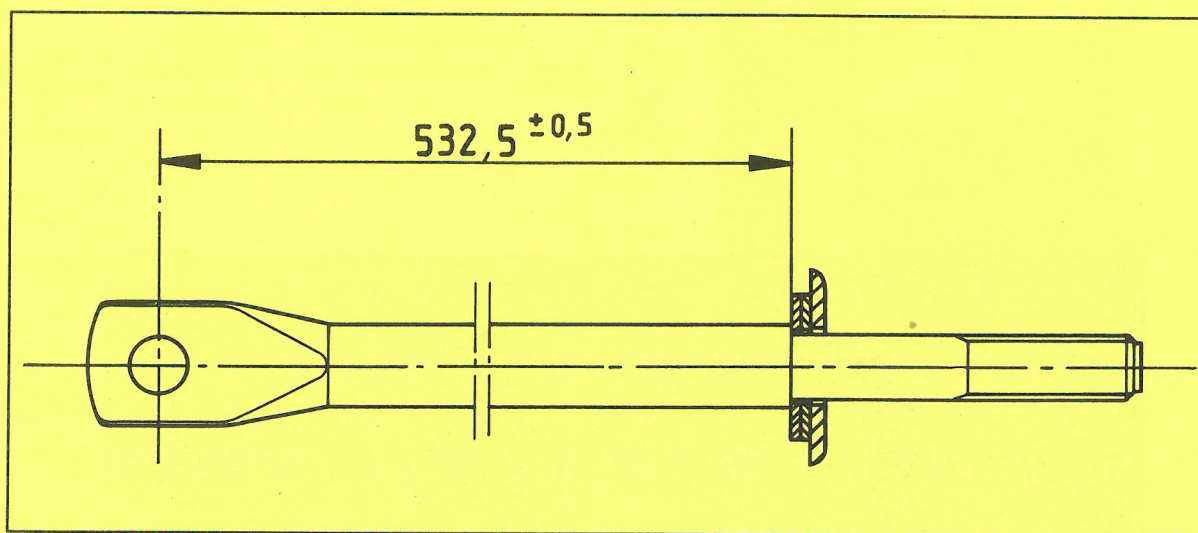
Caster: $0^{\circ} 45' \pm 30'$

(mot tidigare $0^{\circ} 30' \pm 30'$)

Detta nya värde har erhållits genom införande av 4X4-versionernas 5 mm kortare casterstag (a) (532,5 mm istället för 537,5 mm) + 3 st 2,5 mm tjocka brickor (b).



UT 41-6



Nya casterstaget, Reservdelsnr. ZF 04 391 018

UT 41-7

Anmärkning:

Vid reparation är det möjligt att använda "kort" casterstag och ta bort en à två brickor (b) även på äldre vagnar än årsmodell -91.

● **Värmesystem:**

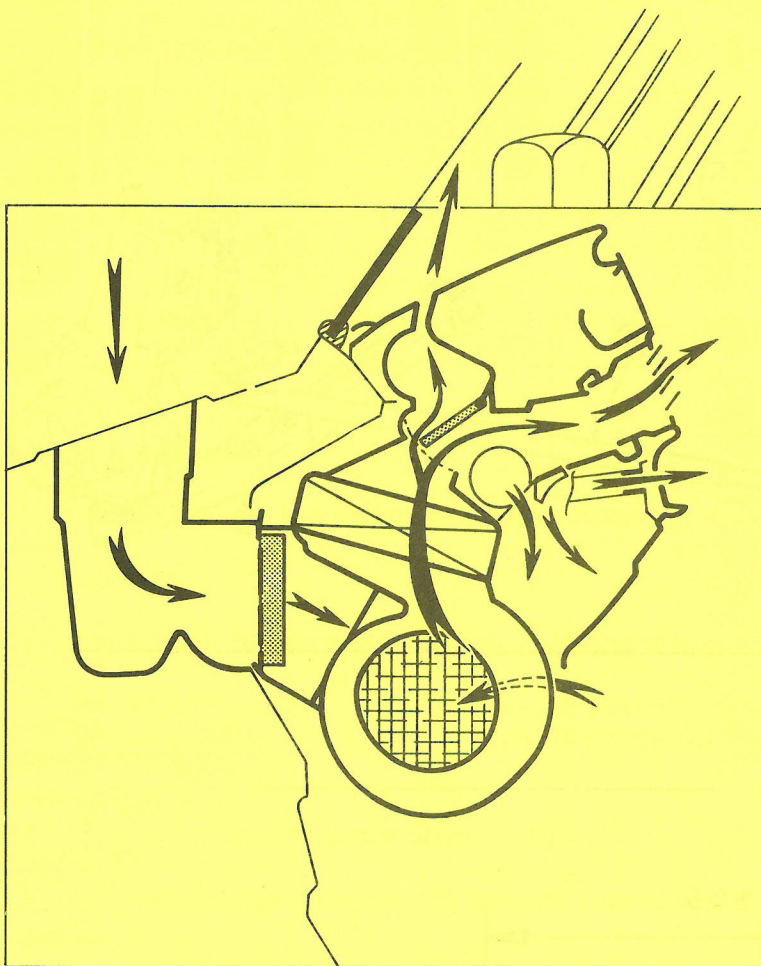
Värmesystemet är helt nytt:

- kupéfläkt
- värmeelement
- modifierad fördelning
- reglage
- återcirkulation

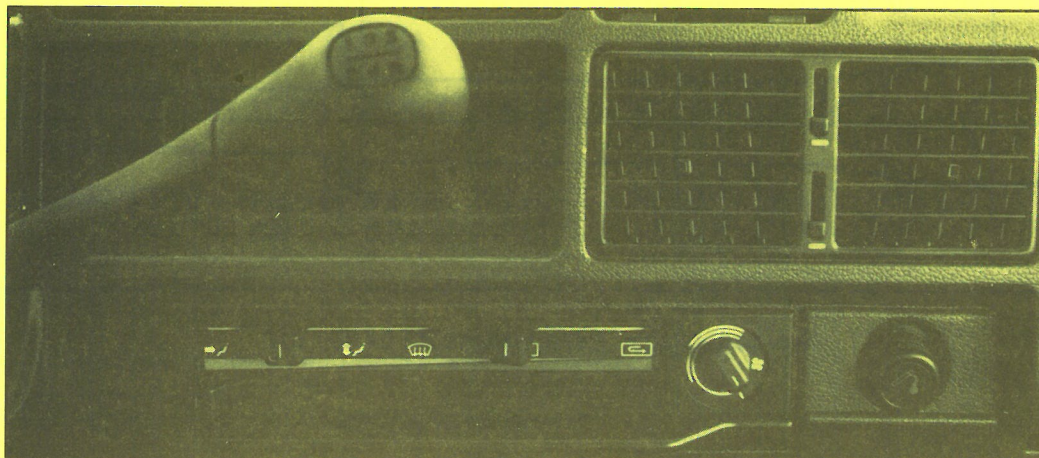
Kupéfläkt med 4 hastigheter:

1300 v/min, 2200 v/min, 3300 v/min

Max pulserad luftmängd: 325 m³/timme.



UT 64-3



värmereglage

(C) ÖVRIGA MODIFIERINGAR PÅ KAROSSERIET

● Instansat chassinummer och tillverkarskylt:

- Modifierade officiella beteckningar:

U A blir U C ➡ Bensin
U B blir U D ➡ Diesel

- Modifierade märkningar för växellåda/kraftöverföring:

1 = 4-VXL.
2 = 5-VXL.
4 = 4X4

- Modifierat typnummer från tillverkaren:

280 blir 290 på Serie 2

Exempel:

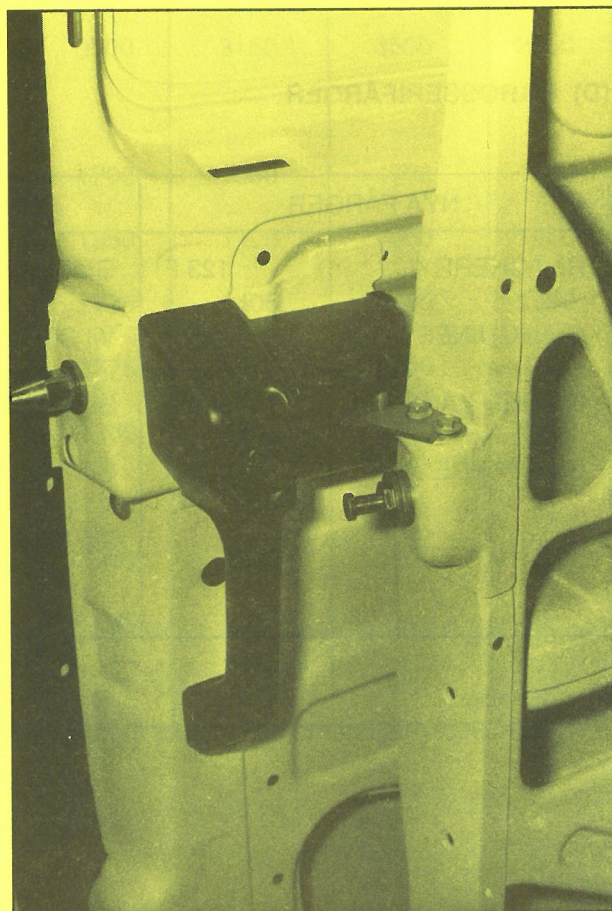
VF7	290	A	1	1	UC	XXXXXX
Tillverkare	Tillverkarens typnummer	Version	Motor	Växellåda kraftöverföring	Bränsle	Chassinummer
VF7	290	C	5	4	UD	XXXXXX

● Skjutsdörr på skåpets sida:

- Dubbelt ytterhandtag
- För att få skjutsdörren att öppna större (går 100 mm längre bakåt) har följande modifieringar införts:
 - nya skenor och styrdetaljer,
 - nya stängnings- och låsmekanismer,
 - ny bakre hörnpanel på skåpet,
 - modifierad bakre stolpe.

Blandning av nya och gamla delar: ej möjlig.

Låsning av dörren i öppet läge



- **Bakre hörnpanel:**

Förutom förändringarna till följd av den nya sidodörren, är pressveckan i panelernas mittre part modifierade.

- **Framdörrar:**

Ventilationsrutan har ersatts av en fast ruta.

- **Extrautrustningen** "dubbla skjutbara sidodörrar" införd på plåtskåp och glasat skåp med standardhjulbas (kommer i produktion undan för undan).

- **Rostskydd:**

Ökat antal förbehandlade karosseridelar.

- **Största längd på skåpversionerna:**

+ 6 mm (rättelse i förhållande till tidigare uppgivet värde).

- **Radioförberedelse** som standard på högerstyrda vagnar.

- **Förborrat** antennhål i taket som standard.

- **Extrautrustningen** "höjdinställbart förarsäte" införd (kommer i produktion undan för undan).

- **Extrautrustningen** "förberedelse för dragning av husvagn" införd.

(D) KAROSSERIFÄRGER

NYA FÄRGER		BIBEHÅLLNA FÄRGER		BORTTAGNA FÄRGER
Röd CHERRY	123 F	Grå SATELLITE*/**	049 F	Orange SIMBAD
Grön GUINEE**	325 F	Vit CORFU	224 F	Beige ANTILOPE
Blå GENTIANE	829 F	Beige TROPIC	216 F	Röd SANGRO/GRENADE
Blå RIVIERE*/**	423 A	Grå VOILE	684 F	Grön AQUARIUS
		Blå NAVIRE	466 F	Blå FJORD
				Blå CASCADE*

* : Metallic

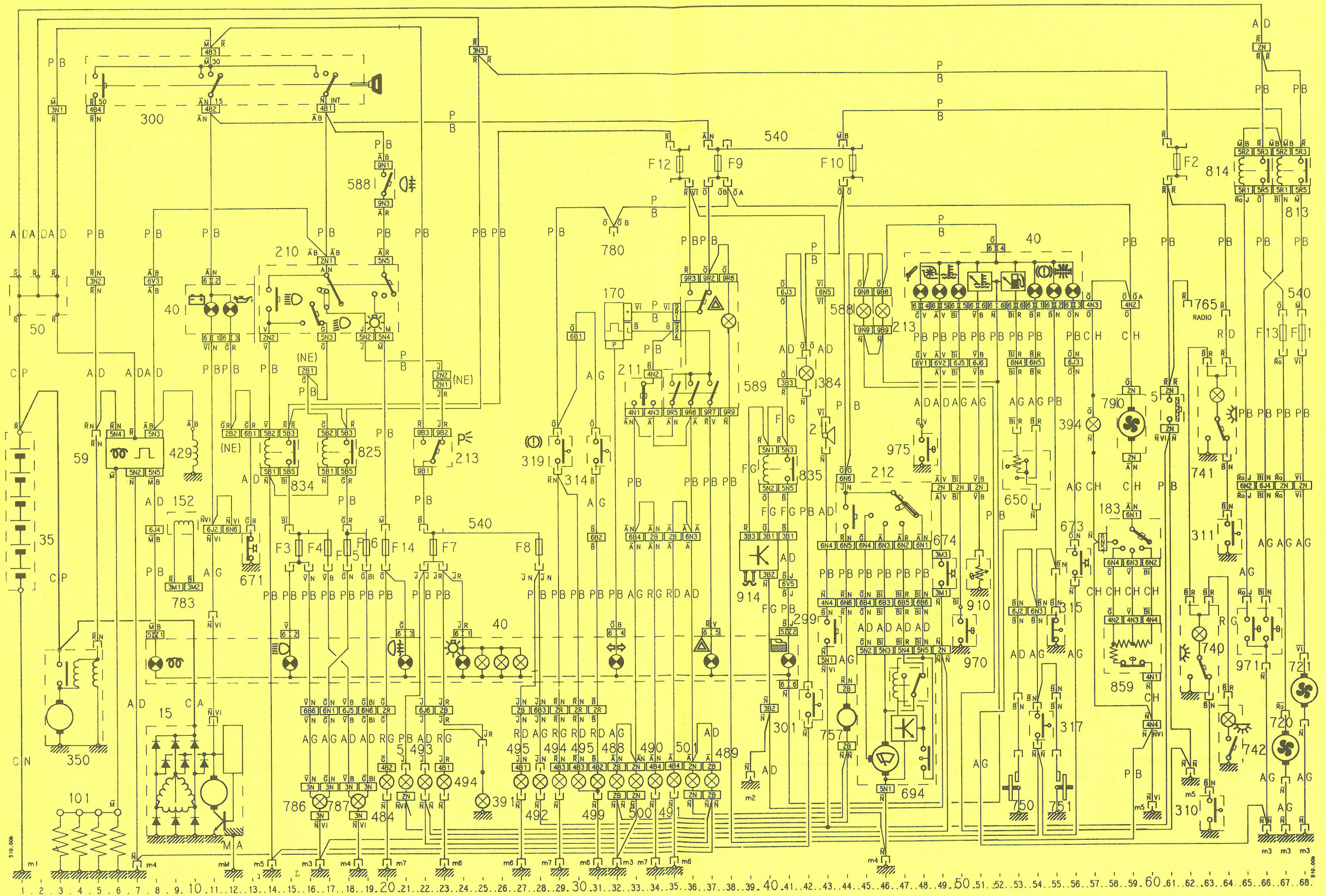
** : Utom 800-versionerna och vagnar med axelavstånd 3,20 m.

Bensinversioner		SKÅP			CHASSI M. HYTT		COMBI
Type		1000	1400	1800	1400	1800	1000
Officiell beteckning	290 A 11	290 B 22	290 J 32	290 G 22/1	290 K 32/2	290 C22	
Max totalvikt	2500	3000	3500	2950	3500	2525	
Max belastning:							
- på framaxeln	1340	1550	1700	1550	1700	1340	
- på bakaxeln	1340	1700	1950	1700	1950	1340	
Tomvikt körklar	1430	1465	1610	1305	1380	1650	
Lastförmåga	1070	1535	1890	1645	2120	875	
Max tågvikt	3900	4500	4700	4500	4700	3925	
Max släpvagnsvikt: (inom ramen för max tågvikt)							
- bromsat släp	1400	1400	1200	1400	1200	1400	
- obromsat släp	715	730	750	/	/	825	
Max last på takräck	200*	200*	100	100	100	200	
Diesel 2,5 lit.		SKÅP			CHASSI M. HYTT		COMBI
Typer		1000	1400	1800	1400	1800	1000
Officiell beteckning	290 A 62	290 B 52	290 J 52	290 G 52/1	290 K 52/2	290 C 52	
Max totalvikt	2550	3100	3500	3150	3500	2550	
Max belastning:							
- på framaxeln	1340	1550	1700	1550	1700	1460	
- på bakaxeln	1340	1700	1950	1700	1950	1460	
Tomvikt körklar	1480	1545	1725	1405	1495	1750	
Lastförmåga	1070	1555	1775	1695	2005	880	
Max tågvikt	3750	4600	4700	4600	4700	4130	
Max släpvagnsvikt: (inom ramen för max tågvikt)							
- bromsat släp	1200	1500	1200	1500	1200	1500	
- obromsat släp	740	750	750	/	/	825	
Max last på takräck	200*	200*	100	100	100	200	

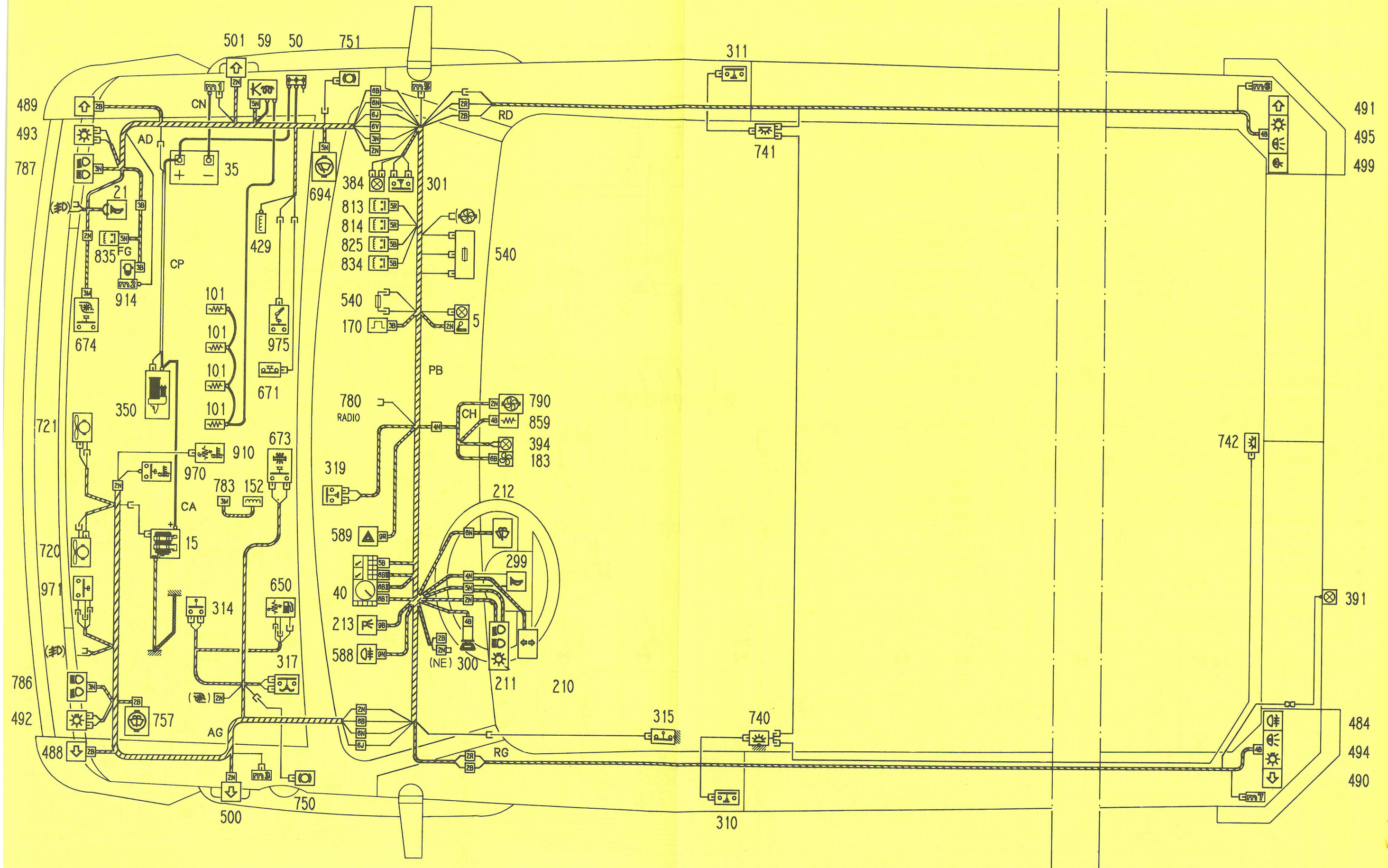
C 25 DIESEL

FÖRTECKNING ÖVER ELDELAR

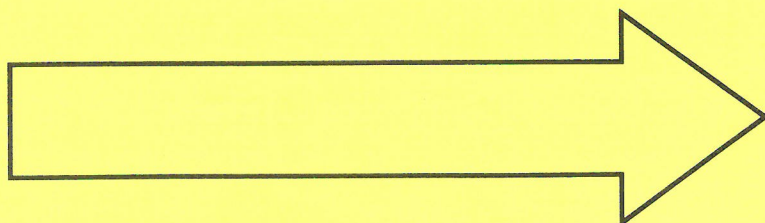
Nr.	BENÄMNING	POS.	Nr.	BENÄMNING	POS.
5	Främre cigarettändare	21 → 61	495	Bak- o. bromsljus, höger	27 → 30
15	Generator	7 → 11	499	Backstrålkast. höger	31
21	Höger signalhorn	43	500	Sidoblinkers, vänster	33
35	Batteri	1	501	Sidoblinkers, höger	36
40	Instrument	8 → 56	540	Säkringar	15 → 68
50	Matarbox	1 → 3	588	Strömst. bakre dimljus	20 → 44
59	Elektronikb. glödning	6 → 8	589	Strömst. varn.-blinkers	35 → 38
101	Glödstift	3 → 6	650	Bränslemätare	53-54
152	Avkännare för motorvarvtal	9-10	671	Manokont. motoroljetryck	13
170	Blinkersrelä	32-33	673	Tryckkontakt luftrenare	56
183	Strömst. kupéfläkt	57 → 60	674	Övertryckskontakt turbo	49
210	Ljusomkopplare	14 → 20	694	Vindrutetorkarmotor	45 → 48
211	Vänster strömställare	33-34	720	Kylfläkt, vänster	67
212	Höger strömst.(torkare)	44 → 48	721	Kylfläkt, höger	68
213	Strömst. parkeringsljus	22 → 46	740	Innerbelysn. vänst. bak	62-63
299	Strömst. signalhorn	43	741	Innerbelysn. höger bak	63-64
300	Tändningslås	5 → 18	742	Innerbelysning, mitre	64
301	Kontakt handskfacksbel.	42	750	Bromsbel. vänster fram	53
310	Dörrkont. vänster fram	63	751	Bromsbel. höger fram	55
311	Dörrkont. höger fram	64	757	Vindrutespolarpump	44
314	Backstrålkastarkontakt	31	765	Radio	62
315	Handbromskontakt	55	780	Uttag extravärme	32
317	Kont. hydraulvätskenivå	54	783	Diagnosuttag	9-10
319	Bromsljuskontakt	29	786	Hel- o. halvljus, vänster	16-17
350	Startmotor	2 → 5	787	Hel- o. halvljus, höger	18-19
384	Handskfacksbelysning	42	790	Kupéfläkt	59
391	Vänster skyltbelysning	25	813	Relä vänster kylfläkt	67-68
394	Värmereglagebelysning	57	814	Relä höger kylfläkt	65-66
429	Elektroventil för stopp	10	825	Halvljusrelä	17-18
484	Bakre dimljus, vänster	20	834	Helljusrelä	14-15
488	Blinkers, vänster fram	32	835	Relä f. fukt i bränslet	40-41
489	Blinkers, höger fram	37	859	Motstånd f. kupéfläkt	58 → 60
490	Blinkers, vänster bak	34	910	Kylvattentemperatursond	51
491	Blinkers, höger bak	35	914	Sond f. fukt i bränslet	30 → 40
492	Park.-ljus, vänster fram	28	970	Termokont. för kyl- vattentemperaturvarning	50
493	Park.-ljus, höger fram	22	971	Termokont. för kylvattentemperatur .	65-66
494	Bak- o. bromsljus, vänster	23 → 29	975	Termokont. motoroljetemperatur	48



INSTALLATIONSCHEMA (C 25 DIESEL)

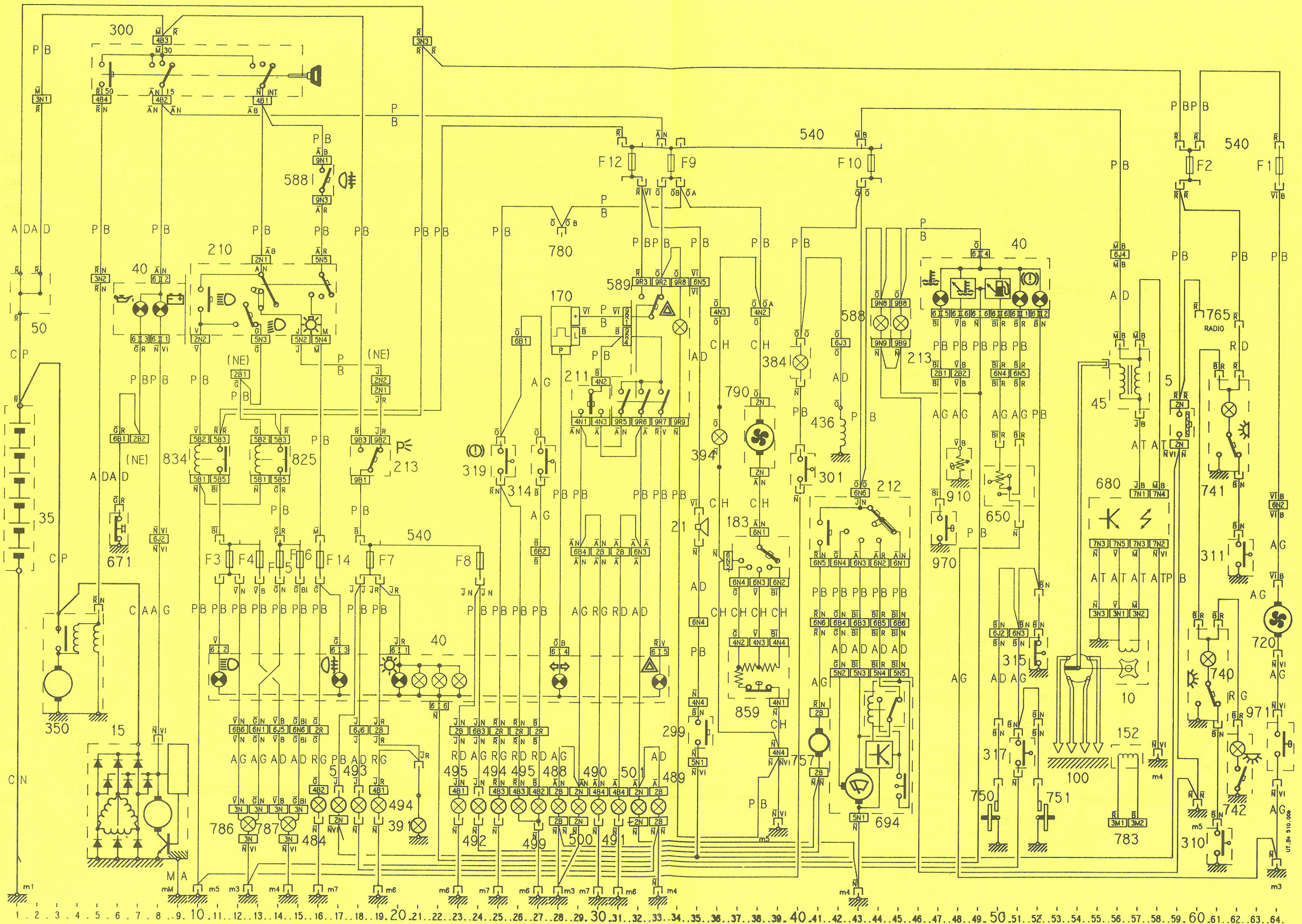


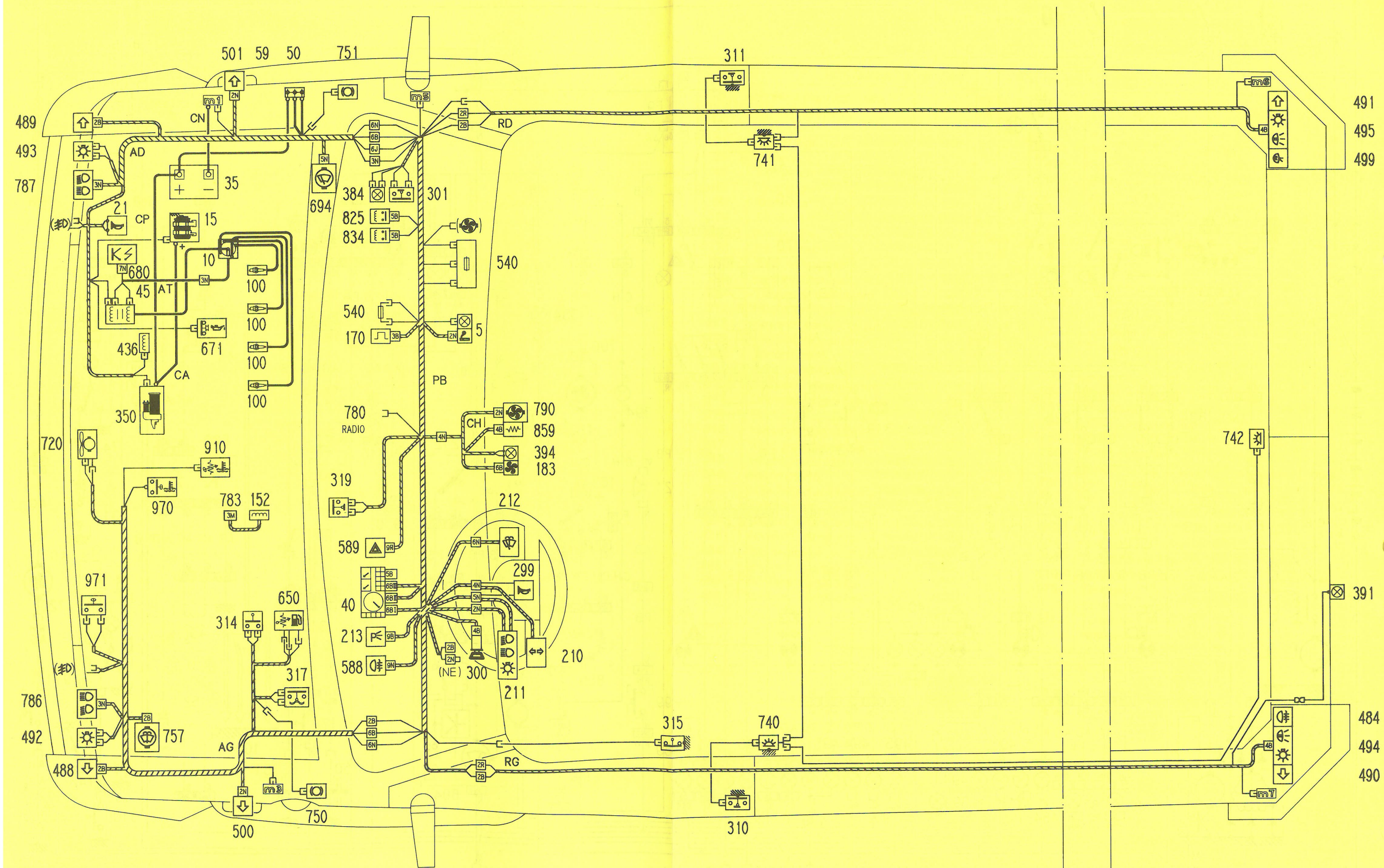
C 25 BENSIN



FÖRTECKNING ÖVER ELDELAR

Nr.	BENÄMNING	POS.	Nr.	BENÄMNING POS.	
5	Främre cigarettändare	17 → 59	491	Blinkers, höger bak	31
10	Tändfördelare	53 → 57	492	Park.-ljus, vänster fram	24
15	Generator	5 → 9	493	Park.-ljus, höger fram	18
21	Höger signalhorn	35	494	Bak- o. bromsljus, vänster	19 → 25
35	Batteri	1	495	Bak- o. bromsljus, höger	23 → 26
40	Instrument	8 → 56	499	Backstrålkastare, höger	27
45	Tändspole	56-57	500	Sidoblinkers, vänster	29
50	Matarbox	1-2	501	Sidoblinkers, höger	32
100	Tändstift	53 → 55	540	Säkringar	15 → 28
152	Avkännare motorvarv	56-57	588	Strömst. bakre dimljus	16 → 44
170	Blinkersrelä	28	589	Strömst. varn.-blinkers	31 → 34
183	Strömst. kupéfläkt	37 → 39	650	Bränslemätare	50-51
210	Ljusomkopplare	10 → 16	671	Manokontakt motoroljetr.	6
211	Vänster strömställare	29-30	680	Tändningsmodul	55 → 58
212	Höger strömställare	41 → 45	694	Vindrutetorkarmotor	42 → 45
213	Strömst. parkeringsljus	22 → 46	720	Vänster kylfläkt	64
299	Strömst. signalhorn	35	740	Innerbelysn. vänster bak	60-61
300	Tändningslås	5 → 14	741	Innerbelysn. höger bak	61-62
301	Kont. handsfacksbelysn.	40	742	Innerbelysn. mitre	62
310	Dörrkont. vänster fram	61	750	Bromsbel. vänster fram	50
311	Dörrkont. höger fram	62	751	Bromsbel, höger fram	52
314	Backstrålkastarkontakt	27	757	Vindrutespolarpump	41
315	Handbromskontakt	52	765	Radio	60
317	Kont. hydraulvätskenivå	51	780	Uttag extravärme	28
319	Bromsljuskontakt	25	783	Diagnosuttag (Ö.D.)	56-57
350	Startmotor	3 → 5	786	Hel- o. halvljus, vänster	12-13
384	Handsfacksbelysning	40	787	Hel- o. halvljus, höger	14-15
391	Skyltbelysning vänster	21	790	Kupéfläkt	38
394	Belysn. värmereglage	36	825	Halvljusrelä	13-14
436	Brytvent. tomg.-bränsle	42	834	Helljusrelä	10-11
484	Bakre dimljus, vänster	16	859	Motstånd kupéfläkt	37 → 39
488	Blinkers, vänster fram	28	910	Kylvattentemperatursond	48
489	Blinkers, höger fram	33	970	Termokont. för kyl- vattentemperaturvarning	47
490	Blinkers, vänster bak	30	971	Termokont. för kyl- vattentemperatur	64







CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25

0

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

C 25 TOUS TYPES

N° 15

DIFFUSION :

TOUS PAYS

ANNÉE MODÈLE 1992

Le 28 Juin 1991

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS: **RECUEIL DE NOTES N° MAN (10...) ou 208900**

1270

La gamme des véhicules C 25 "ANNÉE MODÈLE 1992" Europe s'établit comme indiqué dans les tableaux de répartition ci-après.



91-500

● PRINCIPALES ÉVOLUTIONS :

- Extension à la FRANCE et à la BELGIQUE des véhicules fourgons C25 de PTC 3,5 tonnes (versions 1800).

Une Note Technique de présentation de ces versions est en cours de préparation. Elle traitera également les chassis cabine et plancher cabine 1800, dont la commercialisation a été anticipée (Avril 1991).

- Véhicules C25 équipés de la cloison de séparation : dossier de banquette avant non réglable.
- Combi club : le dossier de la banquette avant est garni de tissu (Fréjus).

DÉSIGNATION E : Essence D : Diesel DT : Diesel Turbo	VERSION	SYMBOLE MINES (VDS)	PUIS. FISCALE (FR) CV	MOTEUR			BOITE DE VITESSES		SUSPENSION ARRIÈRE
				TYPE	CYLINDRÉE cm³	PUISSANCE DIN (ch)	NBRE RAP- PORTS	TYPE	TYPE (v. p. 8)
Fourgon D	800	290 M 62		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	VII
Fourgon E	1000	290 A 11	10	169 B	1796	69	4	2 HE 63	I
Fourgon E	1000	290 A 22		170 B	1791	78	4	2 HE 54	I
Fourgon E	1000	290 A 42		170 D	1971	85	5	2 HE 54	I
Fourgon D	1000	290 A 62	8	D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	I
Fourgon E	1400	290 B 22	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	II
Fourgon E	1400	290 B 42		170 D	1971	85	5	2 HE 54	II
Fourgon D	1400	290 B 62		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	II
Fourgon D	1400	290 B 52	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 66	II
Fourgon DT	1400	290 B 92	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 68	II
Fourgon électrique	—	290 B 22 mod	4	T 29 C	—	35	5	2 HE 69	V
Fourgon E - G. volume	1400	290 B 22	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	II
Fourgon E - G. volume	1400	290 B 42		170 D	1971	85	5	2 HE 54	II
Fourgon D - G. volume	1400	290 B 62		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	II
Fourgon D - G. volume	1400	290 B 52	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 66	II
Fourgon DT - G. volume	1400	290 B 92	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 68	II
Fourgon E - G. volume	1800	290 J 32	11	170 C	1971	85	5	2 HE 65	V
Fourgon E - G. volume	1800	290 J 42		170 D	1971	85	5	2 HE 65	V
Fourgon D - G. volume	1800	290 J 52	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 67	V
Fourgon DT - G. volume	1800	290 J 92	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 64	V
Chassis cabine D	800	290 R 62		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	VIII
Chassis cabine D	1000	290 G 62/11		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	IV
Chassis cabine E (PA)	1400	290 G 22/1	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	IV
Chassis cabine E (PA)	1400	290 G 42/1		170 D	1971	85	5	2 HE 54	IV
Chassis cabine D (PA)	1400	290 G 62/1		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	IV
Chassis cabine D (PA)	1400	290 G 52/1	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV
Chassis cabine DT (PA)	1400	290 G 92/1	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV
Chassis cabine D (PA)	1400	290 G 52/8	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV
Chassis cabine DT (PA)	1400	290 G 92/8	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV
Chassis cabine E (PA)	1400	290 G 22/2	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	IV
Chassis cabine E (PA)	1400	290 G 42/2		170 D	1971	85	5	2 HE 54	IV
Chassis cabine D (PA)	1400	290 G 62/2		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	IV
Chassis cabine D (PA)	1400	290 G 52/2	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV
Chassis cabine DT (PA)	1400	290 G 92/2	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV
Chassis cabine E	1800	290 K 32/1	11	170 C	1971	85	5	2 HE 65	VI
Chassis cabine E	1800	290 K 42/1		170 D	1971	85	5	2 HE 65	VI
Chassis cabine D	1800	290 K 52/1	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 67	VI
Chassis cabine DT	1800	290 K 92/1	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 64	VI
Chassis cabine E	1800	290 K 32/2	11	170 C	1971	85	5	2 HE 65	VI
Chassis cabine E	1800	290 K 42/2		170 D	1971	85	5	2 HE 65	VI
Chassis cabine D	1800	290 K 52/2	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 67	VI
Chassis cabine DT	1800	290 K 92/2	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 64	VI
Chassis double cabine E	1400	290 G 22/3	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	IV
Chassis double cabine E	1400	290 G 42/3		170 D	1971	85	5	2 HE 54	IV

PA : Existe en version "Prédisposition Autocaravane", avec suspension AR type XII (OPTION)

C : Court = 2,315 m
S : Standard = 2,923 m
i : intermédiaire = 3,2 m
L : Long = 3,65 m

F	D	A	B	DK	E	SF	GB	N	NL	S	CH	P
---	---	---	---	----	---	----	----	---	----	---	----	---

[illegible]

DÉSIGNATION E : Essence D : Diesel DT : Diesel Turbo	VERSION	SYMBOLE MINES (VDS)	PUIS. FISCALE (FR) CV	MOTEUR			BOITE DE VITESSES		SUSPENSION ARRIÈRE
				TYPE	CYLINDRÉE cm ³	PUISSANCE DIN (ch)	NBRE RAP- PORTS	TYPE	TYPE (v. p. 8)
Chassis double cabine D	1400	290 G62/3		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	IV
Chassis double cabine D	1400	290 G52/3	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV
Chassis double cabine DT	1400	290 G92/3	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV
Chassis double cabine E	1800	290 K32/3	11	170 C	1971	85	5	2 HE 65	VI
Chassis double cabine E	1800	290 K42/3		170 D	1971	85	5	2 HE 65	VI
Chassis double cabine D	1800	290 K52/3	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 67	VI
Chassis double cabine DT	1800	290 K92/3	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 64	VI
Plateau cabine E	1400	290 H22/1	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	IV
Plateau cabine E	1400	290 H42/1		170 D	1971	85	5	2 HE 54	IV
Plateau cabine D	1400	290 H62/1		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	IV
Plateau cabine D	1400	290 H52/1	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV
Plateau cabine DT	1400	290 H92/1	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV
Plateau cabine E	1400	290 H22/2		170 B	1971	78	5	2 HE 54	IV
Plateau cabine E	1400	290 H42/2		170 D	1971	85	5	2 HE 54	IV
Plateau cabine D	1400	290 H62/2		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	IV
Plateau cabine D	1400	290 H52/2		U25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV
Plateau cabine DT	1400	290 H92/2		U25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV
Plateau cabine E	1800	290 L32/1	11	170 C	1971	85	5	2 HE 65	VI
Plateau cabine D	1800	290 L52/1	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 67	VI
Plateau cabine DT	1800	290 L92/1	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 64	VI
Plateau cabine E	1800	290 L32/2	11	170 C	1971	85	5	2 HE 65	VI
Plateau cabine E	1800	290 L42/2		170 D	1971	85	5	2 HE 65	VI
Plateau cabine D	1800	290 L52/2	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 67	VI
Plateau cabine DT	1800	290 L92/2	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 64	VI
Plateau double cabine E	1400	290 H22/3	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	IV
Plateau double cabine E	1400	290 H42/3		170 D	1971	85	5	2 HE 54	IV
Plateau double cabine D	1400	290 H62/3		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	IV
Plateau double cabine D	1400	290 H52/3	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV
Plateau double cabine DT	1400	290 H92/3	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV
Plateau double cabine E	1800	290 L32/3	11	170 C	1971	85	5	2 HE 65	VI
Plateau double cabine E	1800	290 L42/3		170 D	1971	85	5	2 HE 65	VI
Plateau double cabine D	1800	290 L52/3	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 67	VI
Plateau double cabine DT	1800	290 L92/3	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 64	VI
Chassis nu D	1000	290 G62/15		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	IV
Chassis nu E	1400	290 G22/5	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	IV
Chassis nu E	1400	290 G42/5		170 D	1971	85	5	2 HE 54	IV
Chassis nu D	1400	290 G62/5		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	IV
Chassis nu D	1400	290 G52/5	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV
Chassis nu DT	1400	290 G92/5	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV
Chassis nu D	1400	290 G52/9	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV
Chassis nu DT	1400	290 G92/9	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV
Chassis nu E	1400	290 G22/6	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	IV
Chassis nu E	1400	290 G42/6		170 D	1975	85	5	2 HE 54	IV
Chassis nu D	1400	290 G52/6	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 66	IV
Chassis nu DT	1400	290 G92/6	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 68	IV

DÉSIGNATION E : Essence D : Diesel DT : Diesel Turbo	VERSION	SYMBOLE MINES (VDS)	PUIS. FISCALE (FR) CV	MOTEUR			BOITE DE VITESSES		SUSPENSION ARRIÈRE
				TYPE	CYLINDRÉE cm³	PUISSANCE DIN (ch)	NBRE RAP- PORTS	TYPE	TYPE (v. p. 8)
Chassis nu E	1800	290 K62/5	11	170 C	1971	85	5	2 HE 65	VI
Chassis nu E	1800	290 K42/5		170 D	1971	85	5	2 HE 65	VI
Chassis nu D	1800	290 K52/5	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 67	VI
Chassis nu DT	1800	290 K92/5	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 64	VI
Chassis nu E	1800	290 K32/6	11	170 C	1971	85	5	2 HE 65	VI
Chassis nu E	1800	290 K42/6		170 D	1971	85	5	2 HE 65	VI
Chassis nu D	1800	290 K52/6	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 67	VI
Chassis nu DT	1800	290 K92/6	10	U 25/673	2500	95	5	2 HE 64	VI
Plancher cabine E	1400	290 G22/7	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	III
Plancher cabine E	1400	290 G42/7		170 D	1971	85	5	2 HE 54	III
Plancher cabine D	1400	290 G62/7		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	III
Plancher cabine D	1400	290 G52/7	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 66	III
Plancher cabine DT	1400	290 G92/7	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 68	III
Plancher cabine E	1400	290 G22/4	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	III
Plancher cabine E	1400	290 G42/4		170 D	1971	85	5	2 HE 54	III
Plancher cabine D	1400	290 G62/4		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	III
Plancher cabine D	1400	290 G52/4	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 66	III
Plancher cabine DT	1400	290 G92/4	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 68	III
Plancher cabine E	1800	290 K32/4	11	170 C	1971	85	5	2 HE 65	V
Plancher cabine D	1800	290 K52/4	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 67	V
Plancher cabine DT	1800	290 K92/4	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 64	V
Combi standard E	1400	290 C22/1		170 B	1971	78	5	2 HE 54	II
Combi standard E	1000	290 C11	10	169 B	1796	69	4	2 HE 63	I
Combi standard E	1400	290 C42/1		170 D	1971	85	5	2 HE 54	II
Combi standard D	1000	290 C62	8	D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	I
Combi standard D	1400	290 C62/1		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	II
Combi standard D	1400	290 C52/1		U25/661	2500	75	5	2 HE 66	II
Combi confort D	800	290 S62		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	VII
Combi confort E	1000	290 C22	11	170 B	1971	78	5	2 HE 54	I
Combi confort E	1000	290 C42		170 D	1971	85	5	2 HE 54	I
Combi confort D	1000	290 C62		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	I
Combi confort D	1000	290 C52	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 66	I
Combi club E	1000	290 C22	10	170 B	1971	78	5	2 HE 54	I
Combi club E	1000	290 C 42		170 D	1971	85	5	2 HE 54	I
Combi club D	1000	290 C 62		D 9 B	1905	71	5	2 HE 62	I
Combi club D	1000	290 C 52	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 66	I
Combi club DT	1000	290 C 92	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 68	I
Fourgon 4 x 4 D	1400	290 B 54	10	U25/661	2500	75	5	CD	X
Fourgon 4 x 4 DT	1400	290 B 94	10	U25/673	2500	95	5	CT	X
Chassis cabine 4 x 4 D	1400	290 G54/1	10	U25/661	2500	75	5	CD	XI
Chassis cabine 4 x 4 DT	1400	290 G94/1	10	U25/673	2500	95	5	CT	XI
Plateau cabine 4 x 4 D	1400	290 H54/1	10	U25/661	2500	75	5	CD	XI
Plateau cabine 4 x 4 DT	1400	290 H94/1	10	U25/673	2500	95	5	CT	XI
Combi confort 4 x 4 D	1000	290 C54/1	10	U25/661	2500	75	5	CD	IX
Combi confort 4 x 4 DT	1000	290 C94/1	10	U25/673	2500	95	5	CT	IX

EMPATTEMENT

C : Court = 2,315 m
 S : Standard = 2,923 m
 i : intermédiaire = 3,2 m
 L : Long = 3,65 m

PAYS DE DISTRIBUTION

F D A B DK E SF GB N NL S CH P

S

S

S

S

L

L

L

L

S

S

S

S

S

L

L

L

L

L

L

L

L

S

S

S

S

S

S

C

S

S

S

S

S

S

S

S

S

S

S

S

S

S

S

S

S

8 REMARQUES SUR LES VERSIONS DISTRIBUÉES :

- 1) - Les versions suivantes deviennent "option" sur modèle de base fourgon ou chassis cabine correspondant :
 - fourgon vitré,
 - chassis double cabine,
 - plateau cabine,
 - plateau double cabine,
 - chassis nu.
- 2) - Création d'une version chassis nu simplifié, caractérisée par :
 - la suppression des pare-chocs avant et de la traverse arrière,
 - la suppression de la calandre,
 - les feux avant et arrière sont livrés non montés,
 - la suppression de l'ensemble de la fonction essuie-glace.
- 3) - Création d'une version cabine motrice, dérivée du chassis cabine mais livrée aux transformateurs carrossiers sans le chassis arrière.

● SUSPENSION ARRIÈRE

TYPE	COMPOSITION	N° P.R.
I	4 lames de 8 mm sans effet retardé (suspension dite "adoucie") + amortisseurs	ZF 05 928 625 ZF 05 983 928
II	2 lames de 8 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé + amortisseurs	ZF 04 478 130 4 434 812
III	2 lames de 8 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé + amortisseurs	ZF 07 534 618 ZF 07 534 624
IV	2 lames de 8 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé + amortisseurs	ZF 07 534 618 7 576 729
V	2 lames de 9 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé + amortisseurs	ZF 07 694 498 7 562 124
VI	2 lames de 9 mm + 2 lames de 12,5 mm à effet retardé + amortisseurs	ZF 07 694 498 7 543 566
VII	4 lames de 8 mm sans effet retardé + amortisseurs	ZF 07 645 526 ZF 05 983 928
VIII	4 lames de 8 mm sans effet retardé + amortisseurs	ZF 07 645 526 ZF 07 576 729
IX	4 lames de 8 mm sans effet retardé + amortisseurs	ZF 07 663 561 ZF 07 674 070
X	2 lames de 8 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé + amortisseurs	ZF 07 647 202 ZF 07 674 070
XI	2 lames de 8 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé + amortisseurs	ZF 07 663 558 ZF 07 674 065
XII	1 lame maîtresse de 9 mm + 1 sous maîtresse de 8 mm + 2 lames de 12,5 mm sans effet retardé + amortisseurs*	ZF 07 712 851 7 543 566

* Erratum. Dans la Note Technique C25 (O) N° 14, lire page 3 : Amortisseur référence PR 7 543 566, (au lieu de ZF 07 543 566).

● TEINTES CARROSSERIE

Les teintes AM91 sont reconduites.

Rappel :	Rouge CHERRY	123 F	Vert GUINÉE	325 F
	Bleu GENTIANE	829 F	Bleu RIVIÈRE	423 A**
	Gris SATELLITE	049 F**	Blanc CORFOU	224 F
	Beige TROPIC	216 F	Gris VOILE	684 F
	Bleu NAVIRE	466 F		

** Peinture métallisée



CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25

0

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

C25 1800 KG

Application France-Belgique

N° 15

DIFFUSION :

TOUS PAYS

Le 30 Septembre 1991

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN (10..) ou 208900**

1325

Extension à la France et à la Belgique des versions C25 **1800 kg**.

Trois motorisations peuvent équiper ces véhicules C25 de PTC 3,5 t :

- Essence, moteur 2 litres type 170 C, 62,5 kW (85 ch DIN)
- Diesel aspiré, moteur 2,5 litres type U25/661, 54 kW (75 ch DIN)
- Diesel turbocompressé, moteur 2,5 litres type U25/673, 70 kW (95 ch DIN)

SOMMAIRE

GÉNÉRALITÉS

Pages

1. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES	2
--	----------

MÉCANIQUE

1. MOTEURS

1.1 - Moteurs Diesel aspiré et turbocompressé	3
1.2 - Moteur essence	3
1.3 - Alimentation, carburation	7
1.4 - Refroidissement	8
1.5 - Echappement	8

2. TRANSMISSIONS

2.1 - Embrayage	9
2.2 - Boîte de vitesses - Transmissions	9
2.3 - Roues et pneumatiques	9

3. SUSPENSION - DIRECTION - FREINS

3.1 - Essieu avant	10
3.2 - Essieu arrière	10
3.3 - Direction	11
3.4 - Freinage	11

CARROSSERIE

1. CHASSIS

1.1 - Chassis cabine empattement standard	15
1.2 - Chassis cabine empattement long	15
1.3 - Chassis cabine double	16
1.4 - Plancher cabine	16

NOTA : Pas d'évolution spécifique, en ÉLECTRICITÉ, ni en maintenance.

1. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

VÉHICULES	TYPE MINES	TYPE MOTEUR/ PUISS. FISCALE	TYPE B.V./ COUPLE	POIDS à VIDE en ODM		SUSPENSION AR : TYPE	POIDS TOTAL AUTORISÉ EN CHARGE
				Sur ESS. AV	Sur ESS. AR		
Fourgon tôlé Grand volume*	290 J 32	170 C - 11 CV	2 HE 65/13 x 73	1050 kg	560 kg	V	3500 kg
	290 J 52	U25/661 - 10 CV	2 HE 67/13 x 73	1165 kg	560 kg	V	3500 kg
	290 J 52	U25/673 - 10 CV	2 HE 64/12 x 62	1200 kg	555 kg	V	3450 kg
Fourgon tôlé empattement standard	290 J 32/1	170 C - 11 CV	2 HE 65/13 x 73	1005 kg	510 kg	V	3330 kg
	290 J 52/1	U 25/661 - 10 CV	2 HE 67/13 x 73	1125 kg	340 kg	V	3450 kg
	290 J 92/1	U 25/673 - 10 CV	2 HE 64/12 x 62	1160 kg	335 kg	V	3490 kg
Chassis cabine empattement standard	290 K 32/1	170 C - 11 CV	2 HE 65/13 x 73	1015 kg	350 kg	VI	3300 kg
	290 K 52/1	U 25/661 - 10 CV	2 HE 67/13 x 73	1145 kg	340 kg	VI	3450 kg
	290 K 92/1	U 25/673 - 10 CV	2 HE 64/12 x 62	1180 kg	335 kg	VI	3450 kg
Chassis cabine empattement long	290 K 32/2	170 C - 11 CV	2 HE 65/13 x 73	1030 kg	350 kg	VI	3500 kg
	290 K 52/2	U 25/661 - 10 CV	2 HE 67/13 x 73	1145 kg	350 kg	VI	3500 kg
	290 K 92/2	U 25/673 - 10 CV	2 HE 64/12 x 62	1180 kg	345 kg	VI	3450 kg
Chassis double cabine	290 K 32/3	170 C - 11 CV	2 HE 65/13 x 73	1090 kg	410 kg	VI	3300 kg
	290 K 52/3	U 25/661 - 10 CV	2 HE 67/13 x 73	1205 kg	410 kg	VI	3450 kg
	290 K 92/3	U 25/673 - 10 CV	2 HE 64/12 x 62	1240 kg	405 kg	VI	3450 kg
Chassis nu empattement standard	290 K 32/5	170 C - 11 CV	2 HE 65/13 x 73	855 kg	320 kg	VI	3500 kg
	290 K 52/5	U 25/661 - 10 CV	2 HE 67/13 x 73	985 kg	310 kg	VI	3500 kg
	290 K 92/5	U 25/673 - 10 CV	2 HE 64/12 x 62	1020 kg	305 kg	VI	3500 kg
Chassis nu empattement long	290 K 32/6	170 C - 11 CV	2 HE 65/13 x 73	860 kg	330 kg	VI	3500 kg
	290 K 52/6	U 25/661 - 10 CV	2 HE 67/13 x 73	975 kg	330 kg	VI	3500 kg
	290 K 92/6	U 25/673 - 10 CV	2 HE 64/12 x 62	1010 kg	325 kg	VI	3500 kg
Plancher cabine empattement long	290 K 32/4	170 C - 11 CV	2 HE 65/13 x 73	1030 kg	350 kg	V	3300 kg
	290 K 52/4	U 25/661 - 10 CV	2 HE 67/13 x 73	1145 kg	350 kg	V	3400 kg
	290 K 92/4	U 25/673 - 10 CV	2 HE 64/12 x 62	1180 kg	345 kg	V	3450 kg

* Vitré sur option

Suspension arrière :Type V : 2 lames de 9 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé ZF 07 694 498
+ amortisseurs 7 562 124.

Type VI : lames idem type V + amortisseurs 7 543 566.

Hauteur à vide des véhicules C25 fourgon Grand volume : 2,468 m.**Garde au sol** (en O.D.M.) : 190 mm.**Longueur hors tout** des véhicules C25 fourgon Grand volume : 5,495 m.**Charge maxi admissible** (dans la limite du Poids Total Autorisé en Charge) :

- sur essieu avant : 1700 kg (1720 kg avec motorisation Diesel Turbo)
- sur essieu arrière : 1950 kg.

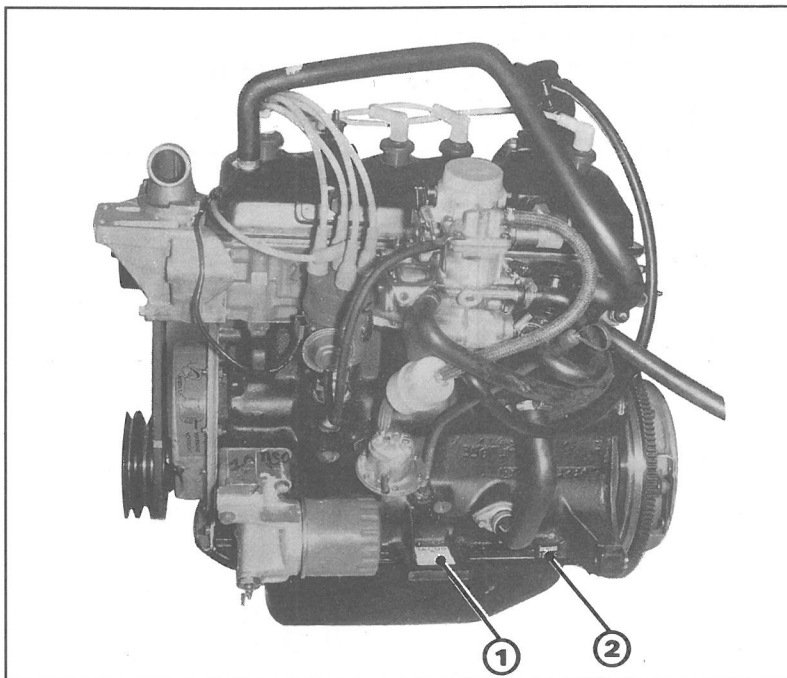
1. MOTEURS

1.1 - Moteurs diesel aspiré et turbocompressé :

Ces moteurs sont présentés dans les Notes Techniques :

- C 25 (1) N° 1 du 2 Décembre 1983 (Diesel aspiré U 25/661).
- C 25 (0) N° 6 du 20 Juillet 1987 (Diesel turbocompressé U 25/673).

1.2 - Moteur essence 170 C (dérivé du moteur XN 1 T monté sur C 25) :



87-28

● Identification :

Sur plaque (1) rivetée sur le bloc cylindres, sous la tubulure d'admission, caractères noirs sur fond blanc :

1 ACU 0 (dont les lettres d'identification CU)

A proximité, une seconde plaque (2) indique le type moteur (indice réglementaire d'homologation).

● Caractéristiques :

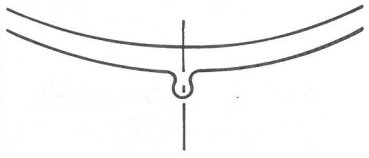
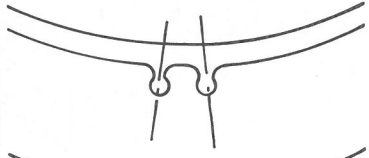
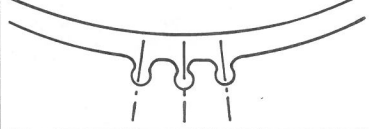
TYPE MOTEUR	170 C
Nombre de cylindres	4 en ligne
Disposition dans le véhicule	A l'avant, transversal incliné de 10°30' vers l'avant
Cylindrée	1971 cm ³
Alésage x course	88 x 81 mm
Rapport volumétrique	8,8/1
Indice d'octane recommandé (RON)	98 (Super sans plomb)
Puissance maxi C.E.E.	62,5 kW (85 ch DIN)
Régime de puissance maxi	4750 tr/mn
Couple maxi C.E.E.	16 m.daN
Régime de couple maxi	2500 tr/mn

● **Pièces nouvelles par rapport au moteur XN 1 T :**

- Arbres à cames et pignon d'arbre à cames
- Pistons
- Collecteur d'échappement
- Fourreau d'air chaud
- Carburateur – Repère PSA 425
- Allumeur.

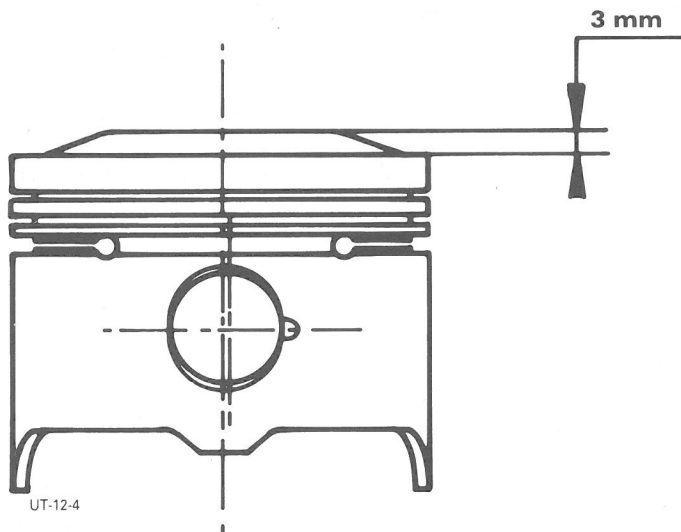
● **Architecture générale :**

- Bloc-cylindres en fonte,
 - Chemises en acier du type humide, amovibles.
- Joint d'embase de chemise en acier plaqué aluminium : 3 épaisseurs de joint.
- Dépassement des chemises : 0,07 à 0,14 mm (le plus proche de 0,14 mm)

ÉPAISSEUR	REPÈRE
0,10	
0,12	
0,15	

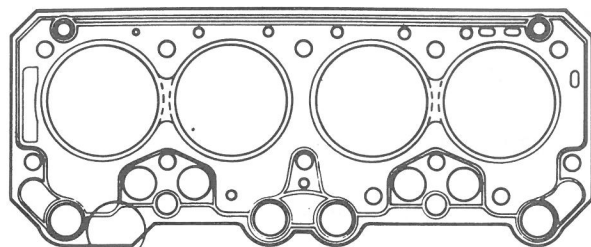
UT-11-1

- Pistons Ø 88 mm, en alliage d'aluminium, 3 segments.

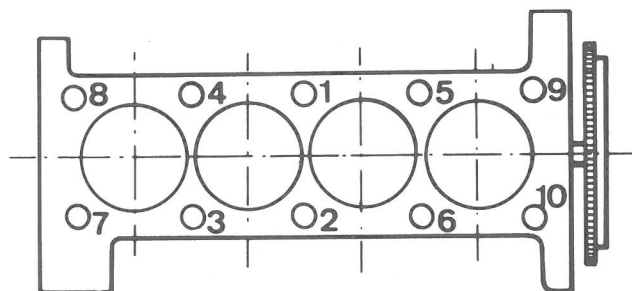
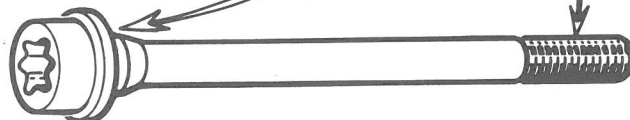


- Bielles en acier forgé.
- Vilebrequin en acier forgé, 5 paliers.
- Culasse en alliage d'aluminium, avec chambres de combustion hémisphérique.
 - Joint de culasse ELRING, épaisseur 1,45 mm
 - Pas de resserrage de la culasse à la première révision, mais maintien du réglage des culbuteurs (moteur froid).
 - Admission : 0,10 mm
 - Echappement : 0,25 mm
 - Siège de soupapes en acier.

- Méthode de serrage, **après intervention sur culasse** :



UT 11-2



Conditions préalables :

Joint sec, filetage et face d'appui sous tête des vis graissés.

Serrer les vis à 6 m.daN suivant l'ordre indiqué (embout TORX n° 55).

Vis par vis et suivant l'ordre indiqué, desserrer puis resserrer à 2 m.daN + serrage à l'angle de 300°.

Contrôler le réglage des culbuteurs (à froid).

REMARQUE

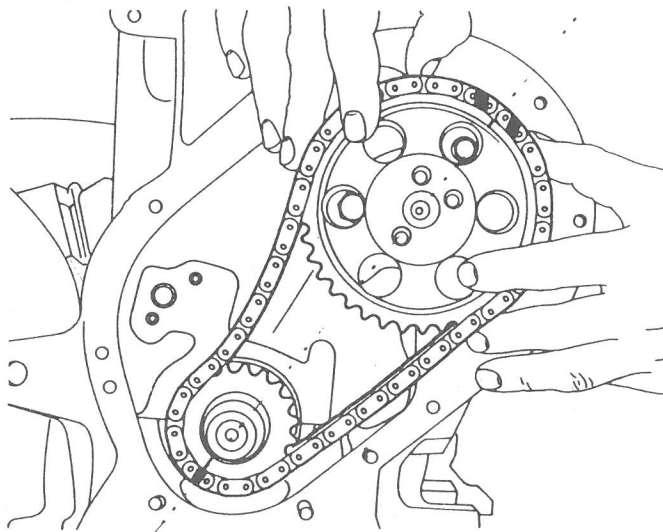
Cette méthode de serrage ne nécessite pas de chauffe du moteur avant serrage définitif. Il s'effectue directement à froid.

- Soupapes : 8 en-tête culbutées.
- Arbre à cames latéral.
- Distribution par chaîne et pignons.

- Epure théorique de la distribution avec un jeu de 0,7 mm aux soupapes (à titre indicatif).

Ouverture admission	:	A O A	=	2°
Fermeture admission	:	R F A	=	35°
Ouverture échappement	:	A O E	=	34°
Fermeture échappement	:	R F E	=	4° 30'

- Calage de la distribution par repères sur chaîne et pignons



● **Graissage :**

- Capacité du carter moteur sec : 4 litres, environ.
- Capacité du carter après vidange : 3,5 litres.
- Différence entre Mini et Maxi à la jauge à huile : 1 litre.
- Qualité d'huile :
 - Toutes saisons : TOTAL QUARTZ 10W40 - TOTAL GTE 15W40 - TOTAL GTi 3.10W40 - TOTAL GTS PLUS 15W40
 - Régions très froides (à partir de -10°C) : TOTAL QUARTZ 10W40.
 - Cartouche de filtre à huile : PURFLUX LS 468 A.
 - Pression d'huile (à chaud) : 3,8 bars à 4000 tr/mn.
 - Tarage du manocontact : 0,44 à 0,38 bar.

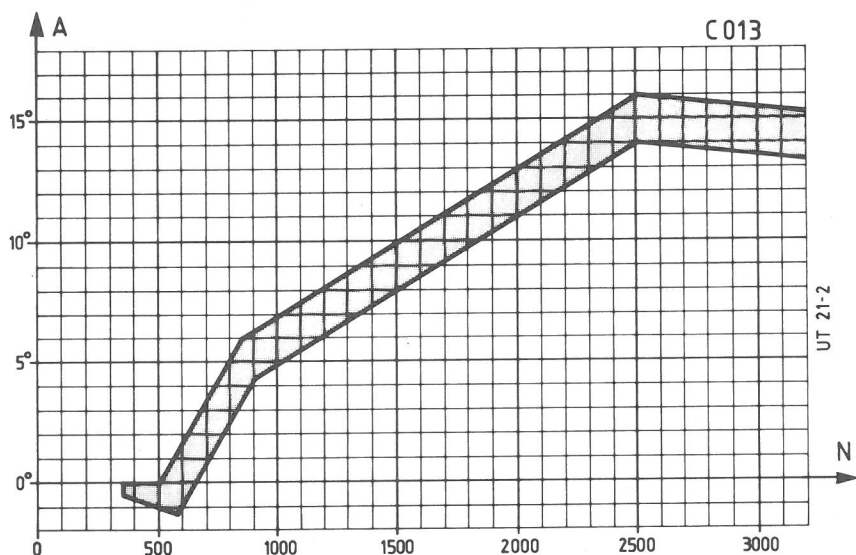
● **Allumage :**

Allumage transistorisé à déclenchement électromagnétique.

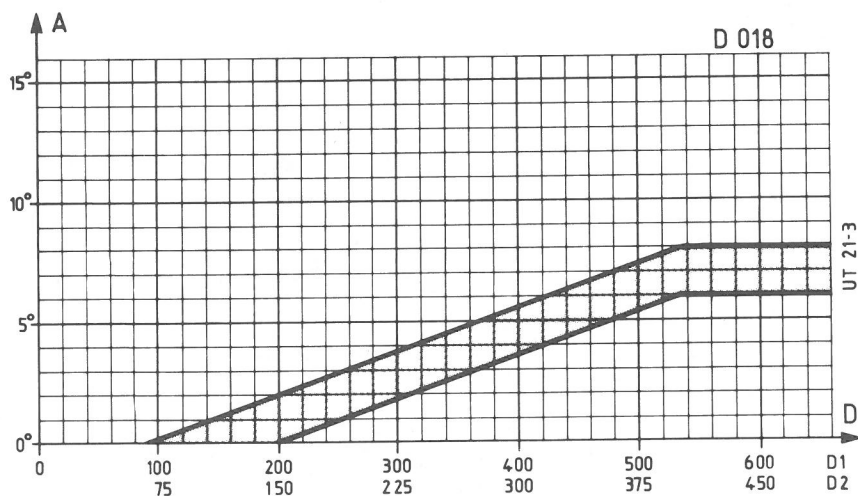
- Calage dynamique (capsule à dépression débranchée) :

6° à 700 tr/mn

- Courbe d'avance centrifuge :



- Courbe d'avance à dépression :



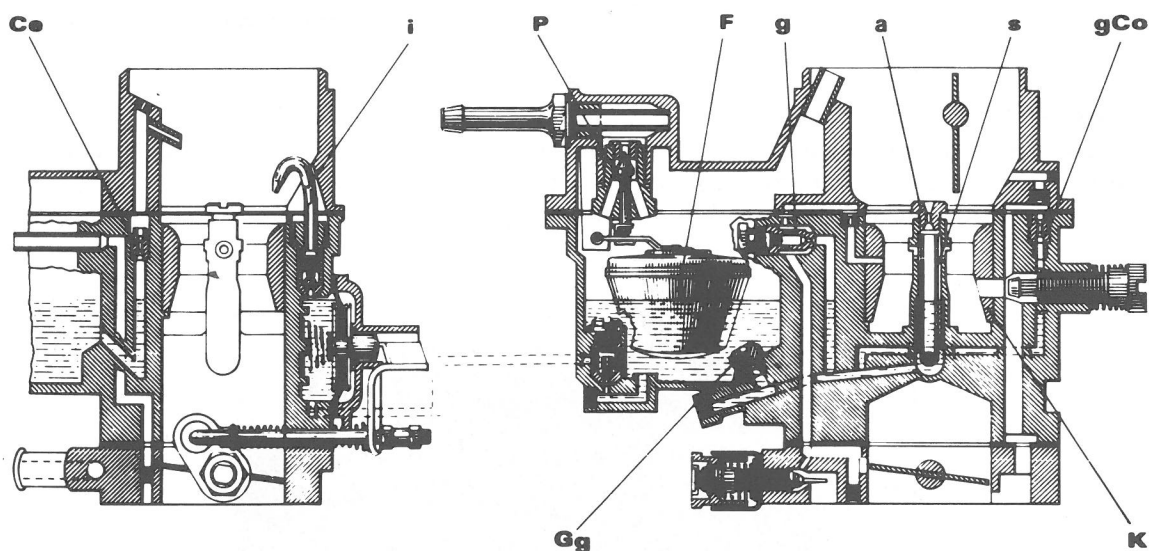
D1 : dépression en m.bar – D2 : dépression en mm/Hg

- Bougies :
BOSCH W 7 D C
CHAMPION N 281 YC
- Bobine d'allumage :
N° P.R. : 91 535 633
- Module d'allumage :
BOSCH N° P.R. : 97 532 831

1.3 - Alimentation-carburant

- Capacité du réservoir à carburant : 70 litres
- Nature du carburant : **essence Super 98 RON Sans Plomb**, super avec plomb 97 RON, super sans plomb 95 RON.
- Carburateur du type simple corps inversé, avec :
 - Commande de départ à froid manuelle, du type à volet de départ.
 - Réchauffage du pied de carburateur, par circulation d'eau.
 - Dispositif de ralenti à CO constant.
 - Marque : SOLEX
 - Type 34 PBISA - 16
 - Repère : PSA 425
- Conformité des réglages :

Buse d'air	K	25
Gicleur d'alimentation	Gg	127,5
Ajutage d'automatisme	a	155
Gicleur de ralenti	g	45 (étouffoir)
Gicleur de CO constant	g Co	35
Calibre d'éconostat	Ce	50
Injecteur de pompe de reprise	i	50
Pointeau	P	Ø 1,6 mm
Course de pompe		4 mm
Ouverture positive du papillon		0,9 mm

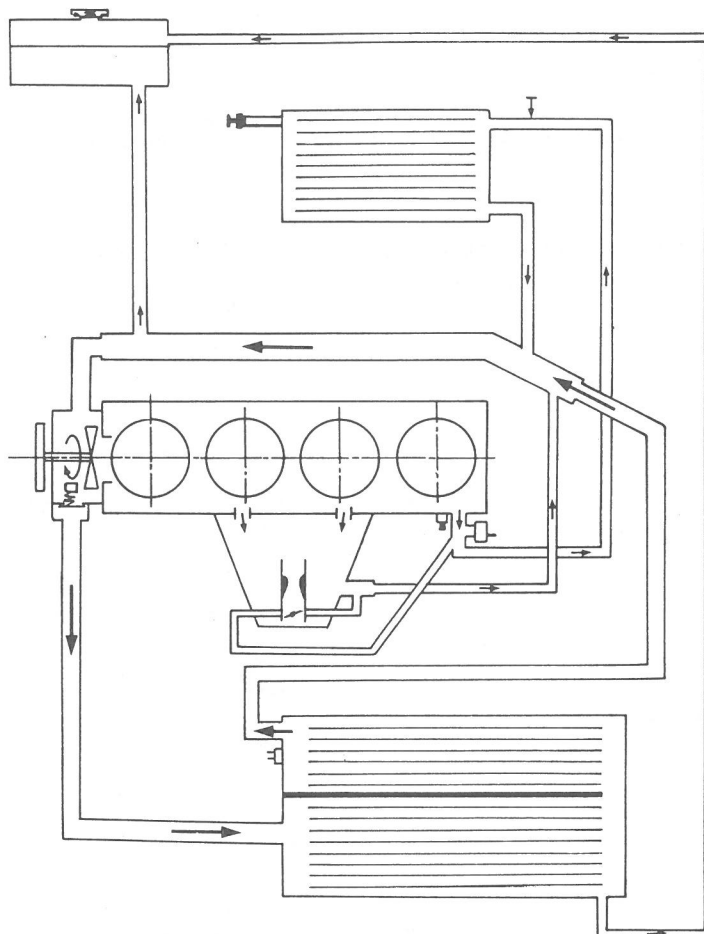


RÉGLAGE DU RALENTI

RÉGIME DE RALENTI = $900 \begin{smallmatrix} +50 \\ 0 \end{smallmatrix}$ tr/mn	CO = 1,5 à 2 %	CO 2 > 10 %
--	----------------	-------------

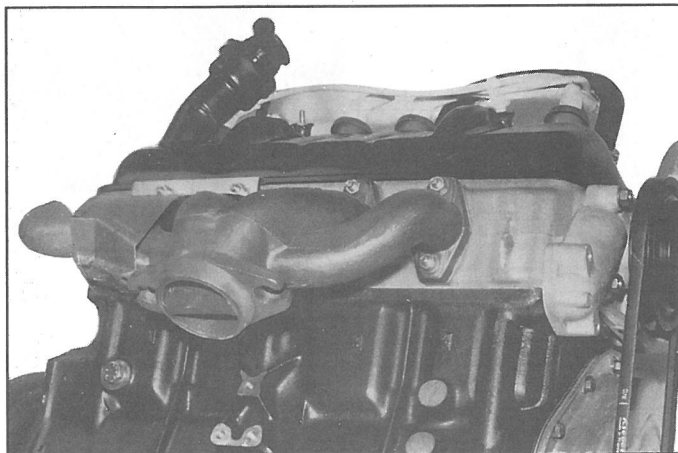
1.4 - Refroidissement :

- Contenance du circuit de refroidissement : environ 9 litres.
- Surface de l'échangeur : 27,5 dm², faisceau aluminium.
- Tarage du bouchon de remplissage : 1 bar.
- Thermostat : 82°/95° C
- Liquide de refroidissement assurant une protection jusqu'à - 35° C.
- Un motoventilateur spécifique commandé par thermocontact 92°/87°.
- Thermomètre et témoin de température critique d'eau (s'allume entre 102° et 108° C).
- Particularité du radiateur : type PO sur C 25 Essence Tous Types.



1.5 - Echappement :

- Ligne rigide simple sortie, avec pot de détente et silencieux communs C 25 E T.T.
- Raccordement sur collecteur par portée sphérique (Rotule Metex)
- Collecteur et tube avant à double circuit, du type "siamois".



87-26

2 - TRANSMISSIONS

2.1 - Embrayage

- Embrayage à garde nulle.
- Mécanisme à diaphragme.
- Friction : monodisque à sec, matière F 202 (sans amiante) à moyeu amorti.
- Réglage de la hauteur de pédale de débrayage :
L'aligner sur la hauteur de la pédale de frein (0, - 5 mm).

MOTEUR	MÉCANISME	FRICTION
Essence	VERTO 230 DBR 5500	Ø 228,6 mm
Diesel Tous Types	VERTO 235 DBR 5000	Ø 228,6 mm

2.2 - Boîte de vitesses - Transmissions :

MOTEUR	REPÈRE B.V./N° P.R.	RAPPORT + (VITESSE A 1000 tr/mn EN KM/h*)					COUPLE CYLINDR.	RAPPORT TACHY.
		1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e		
XN 1 TA	2 HE 65/95 655 938	1 x 41 (6,14)	18 x 35 (11,77)	27 x 37 (16,71)	32 x 31 (23,64)	43 x 33 (29,84)	13 x 73	22 x 10
U 25/661	2 HE 67/95 655 940							
U 25/673	2 HE 64/95 655 935	(6,67)	(12,80)	(18,17)	(25,70)	(32,44)	12 x 62	

* Pour une circonférence de roulement des pneumatiques : 2,145 m.

Lubrification (Rappel)

Qualité d'huile : TOTAL TRANSMISSION — BV 75 W/80 W

Contenance totale : 1,6 litre.

Transmissions : Sans évolution.

2.3 - Roues-pneumatiques :

- Jantes : 5 1/2 JK 16"
- Pneumatiques : 195/75 R 16 XCA
- Pression de gonflage :

AV = 4 bars AR = 4,5 bars

3 - SUSPENSION - DIRECTION - FREINS

3.1 - Essieu avant

L'essieu avant "1800 kg" diffère de l'essieu "1000/1400", par :

- le bras de suspension (1), (bloc élastique (2) de Ø augmenté),
 - le disque de frein (3) (équipe les versions C25 D Turbo T.T.),
 - l'amortisseur (4) (tige Ø 28 mm),
 - la butée de débattement (5),
 - le ressort hélicoïdal (6) :
- Diesel T.T. : h = 373 mm, Ø fil = 17,6 mm.
 Essence long. : h = 363 mm, Ø fil = 17,6 mm.
 Essence standard : idem 1000 et 1400 T.T. : h = 383 mm, Ø fil = 16,3 mm
- le tirant de chasse (7), longueur 537,5 mm, équipé de deux rondelles (8), d'épaisseur totale 5 mm. (Ce tirant de chasse équipe les véhicules C25 1000 et 1400 T.T. jusqu'au N° de châssis 61419, de janvier 1991).

CARACTÉRISTIQUES DE L'ESSIEU AVANT :

Véhicule en ordre de marche :

• Parallélisme :

pincement = $0,5 \pm 1$ mm (fourgon)

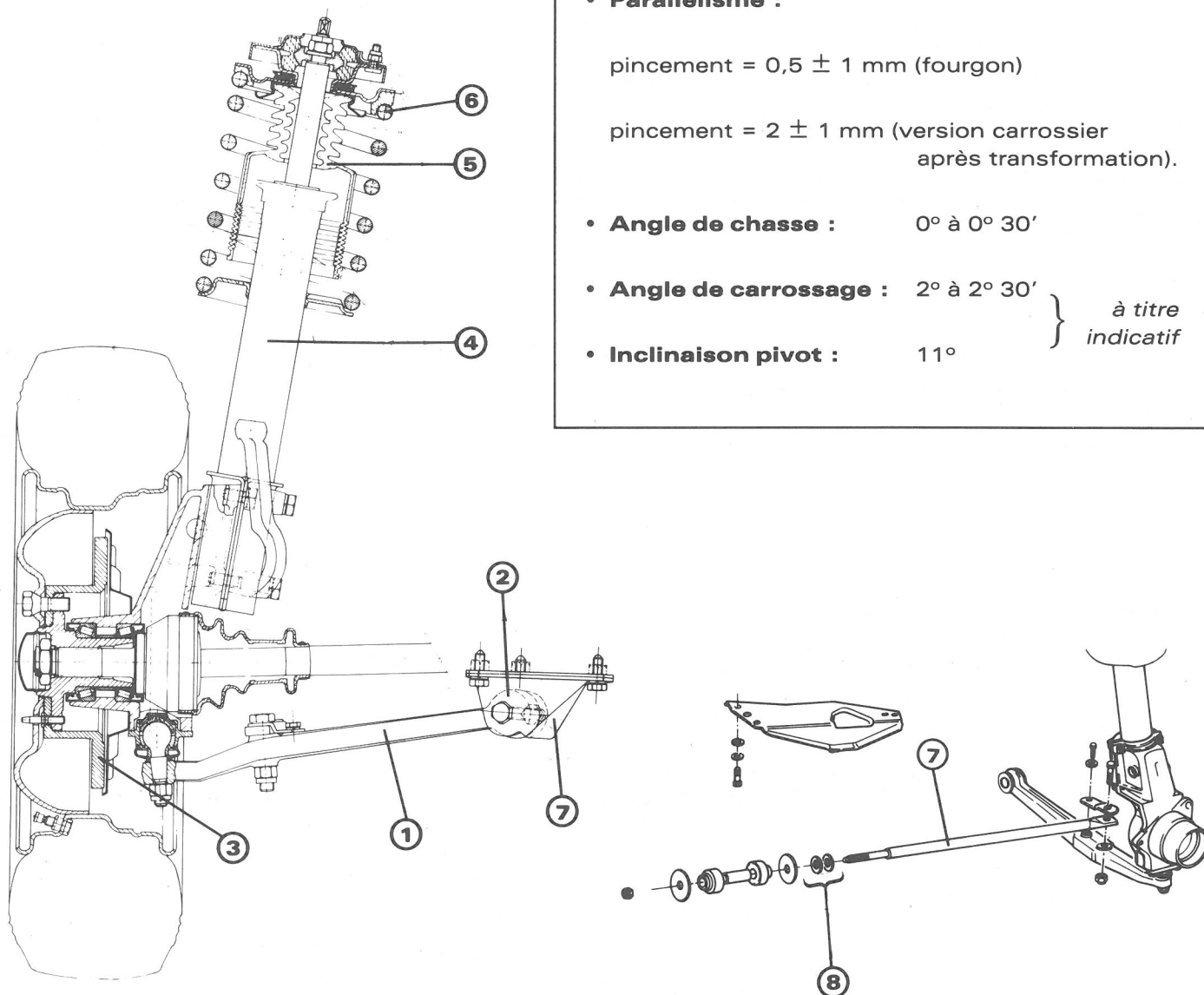
pincement = 2 ± 1 mm (version carrossier
après transformation).

• Angle de chasse : 0° à $0^\circ 30'$

• Angle de carrossage : 2° à $2^\circ 30'$

• Inclinaison pivot : 11°

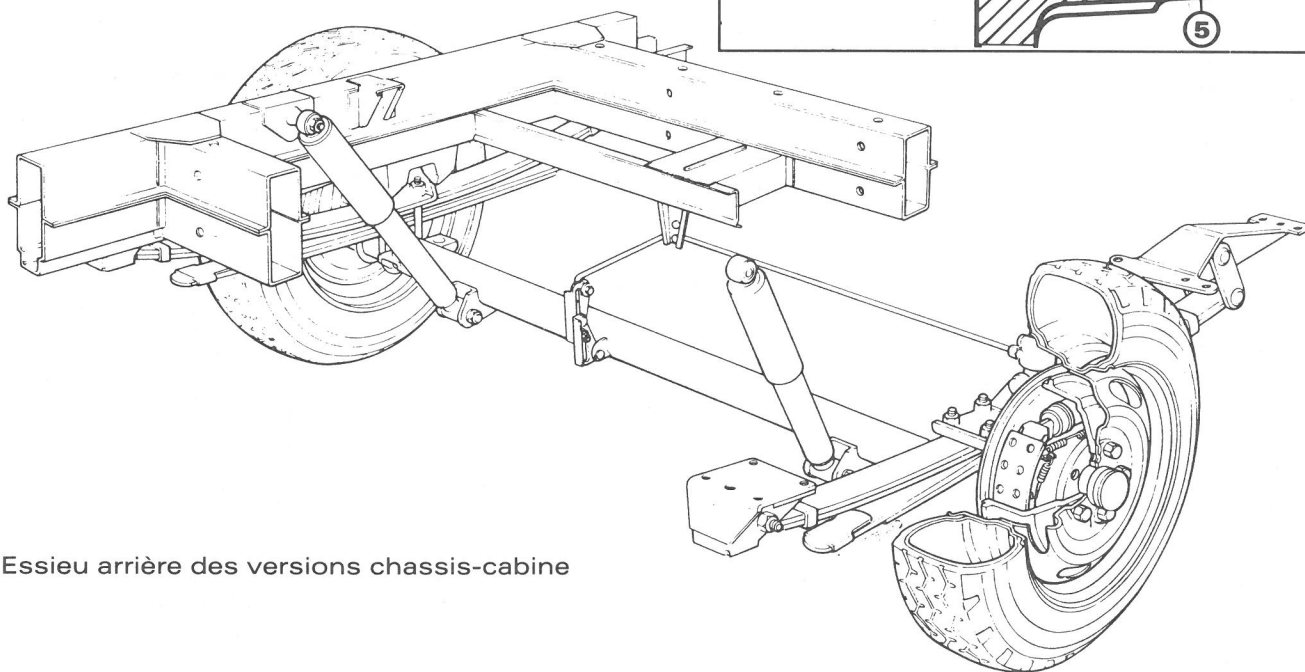
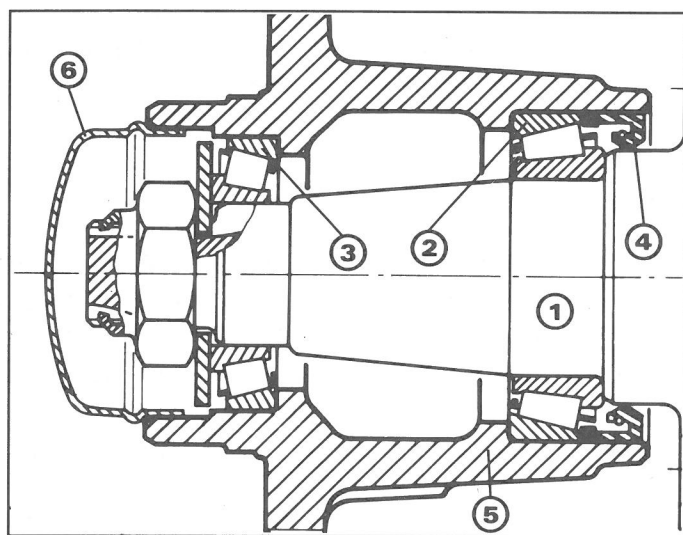
} à titre
indicatif



3.2 - Essieu arrière :

En réparation,
montage par
outil spécifique
OUT 30 4096-T
(Note outillage
n° 91-06)

- Eléments spécifiques aux versions 1 800 kg :
- Fusées (1).
 - Roulements à rouleaux coniques renforcés :
roulement intérieur (2) 75 x 40 x 26 mm
roulement extérieur (3) 62 x 30 x 21,25 mm.
 - Bague d'étanchéité (4) à double lèvre.
 - Moyeu (5) et bouchon (6).
 - Plateau de frein assemblé.
 - Amortisseurs, qu'ils soient du type fourgon ou du type chassis-cabine (tige : Ø augmenté).
 - Ensembles de lames de ressort (2 x 9 mm + 2 x 13 mm), commun fourgon/chassis-cabine.
 - Butée de talonnage double.



Essieu arrière des versions chassis-cabine

3.3 - Direction :

Deux types de direction :

- Direction mécanique à crémaillère (commune aux véhicules C25 TT)
- Direction assistée (option) du type à centre ouvert, présentée dans la Note Technique C25 (10) N° 1 du 31 mars 1989.

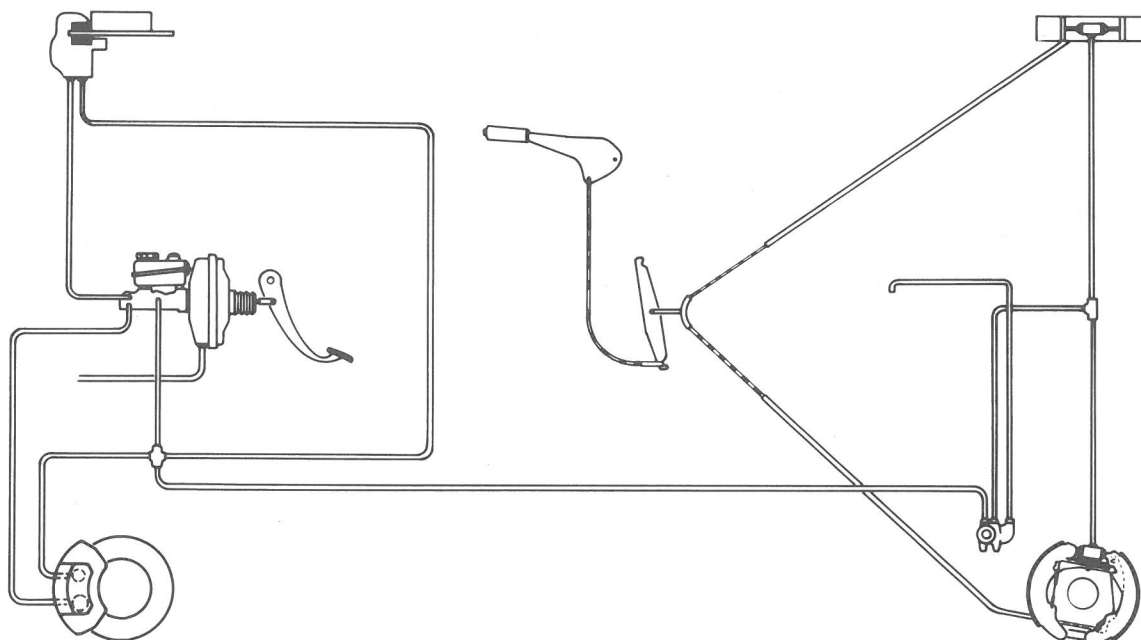
Caractéristiques (Rappel) :

— Diamètre du volant	430 mm
— Nombre de tours volant de butée à butée	4,4 (3,25 en DIRAS)
— Course de la crémaillère	152 mm
— Rapport de démultiplication	25,2/1 (16/1 en DIRAS)
— Angle de braquage :	
roue intérieure	38° à 41°
roue extérieure	32° à 35°
— Longueur des biellettes de direction	322 mm (préréglage)
— Diamètre minimum de braquage entre trottoirs :	
empattement long	13,9 mm
empattement standard	11,4 mm

3.4 - Freinage :

Le dispositif principal de freinage se compose de :

- Eléments montés sur véhicule C25 Diesel Turbo, en ce qui concerne les freins avant, la commande hydraulique et l'assistance.
- Eléments communs C25 T.T. : le correcteur de freinage, les tambours, les plateaux nus de frein arrière.
- Eléments spécifiques : segments arrière, leur mécanisme de rattrapage automatique de jeu, cylindre de roue.



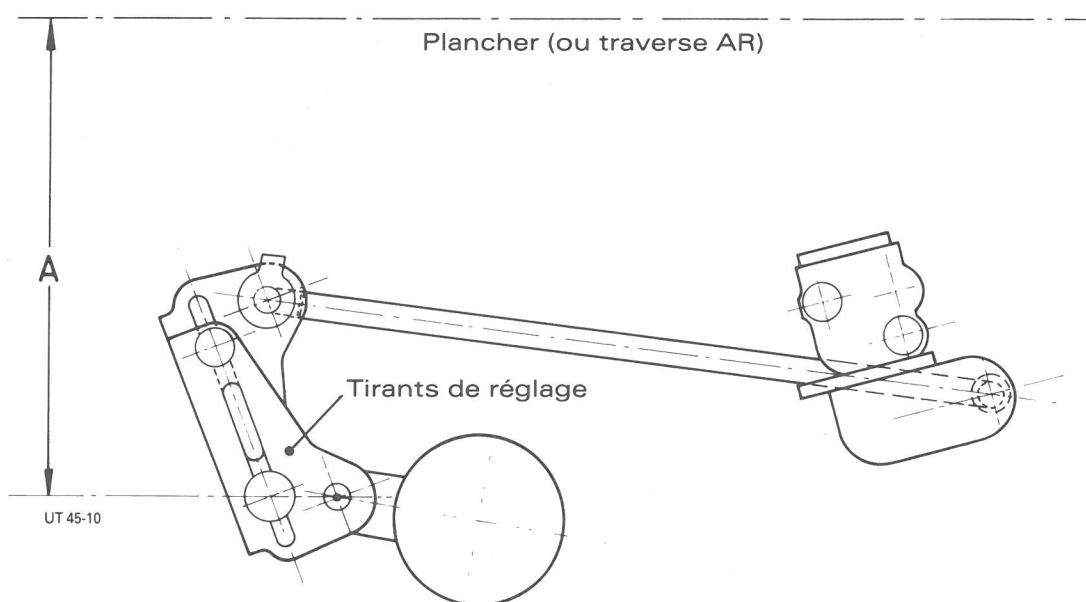
UT 45-11

Le principe des dispositifs de freinage est inchangé ; *rappel* :

- Disques à l'avant, avec étrier flottant (GIRLING).
- Tambours à l'arrière, à rattrapage de jeu automatique (GIRLING).
- Commande hydraulique par maître-cylindre à double circuit, assistée d'un dispositif à dépression.
- Frein de sécurité sur les roues arrière, par action sur les garnitures de frein principal.

Principales caractéristiques :

- Disque de frein avant Ø 290 mm, épaisseur 16 mm (épaisseur mini = 14,8 mm)
- Plaquettes de frein avant sans amiante : Ferodo 455 FF - Galfer 3314 FF
- Maître-cylindre Ø 25 mm, avec courses 21,5 et 11,5 mm.
- Amplificateur de freinage 8" tandem (deux membranes).
- Générateur de vide à débit augmenté (motorisations Diesel).
- Tambours 254 x 57 mm.
- Segments de frein arrière ENERGIT 550 FF (sans amiante), surface totale : 554 cm², à rattrapage automatique de jeu.
- Cylindre de roue Ø 27 mm.
- Correcteur de freinage arrière : compensateur asservi à la charge.



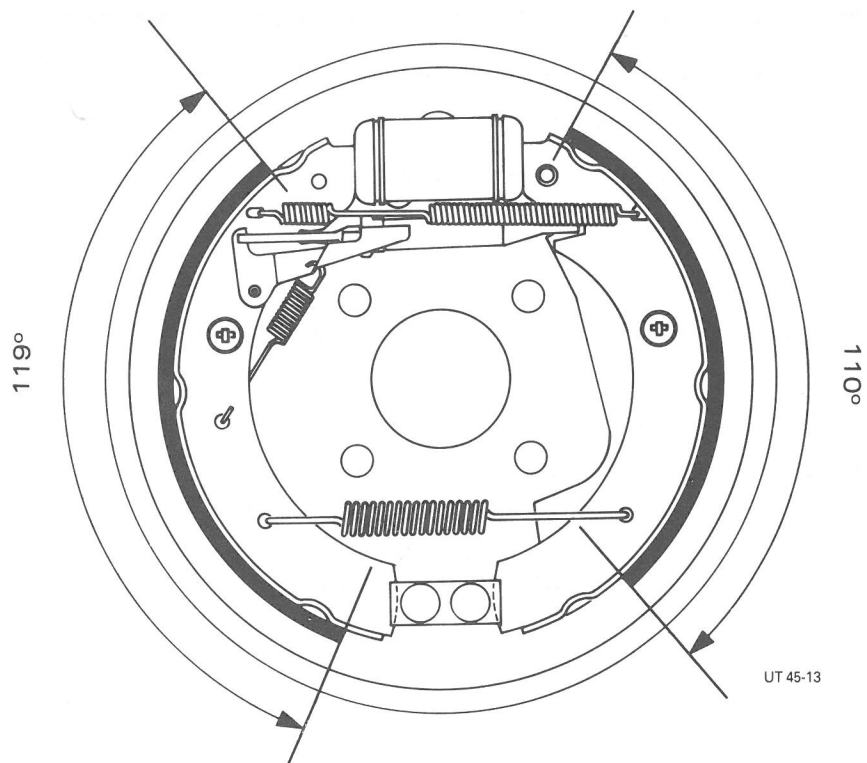
Réglage du correcteur de freinage :

Pour une pression aux freins avant de 60 bars, régler à l'aide des tirants la pression aux freins arrière, véhicule en ordre de marche + conducteur (70 kg).

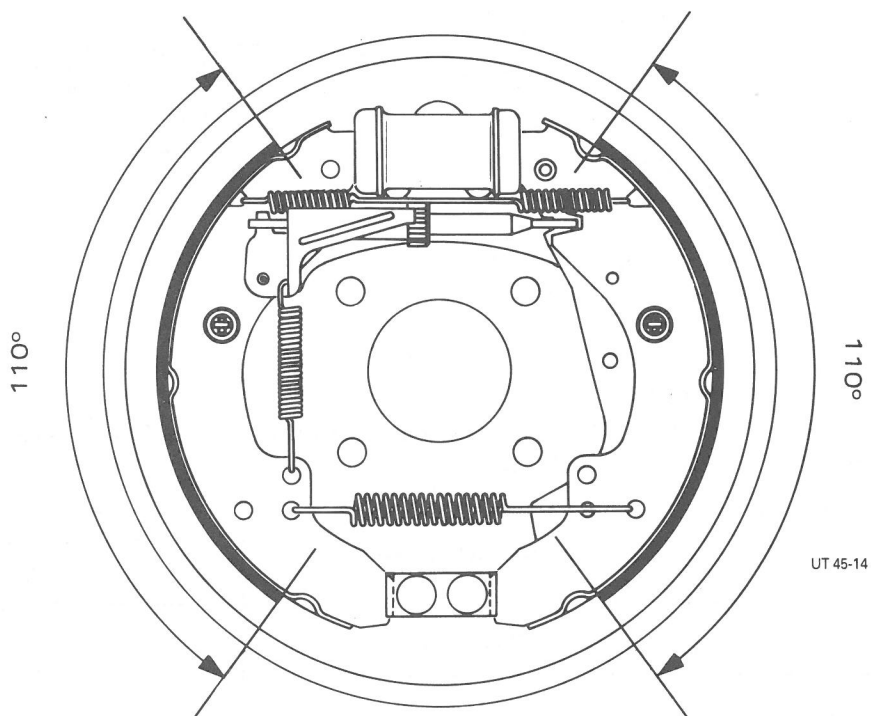
Véhicule	Cote "A" (mm)*	Pression circuit arrière (bars)
Fourgon T.T.	310 ± 5	19 à 24
T.T. sauf fourgon	237 ± 5	

PLATEAUX DE FREIN ARRIÈRE

1800 kg

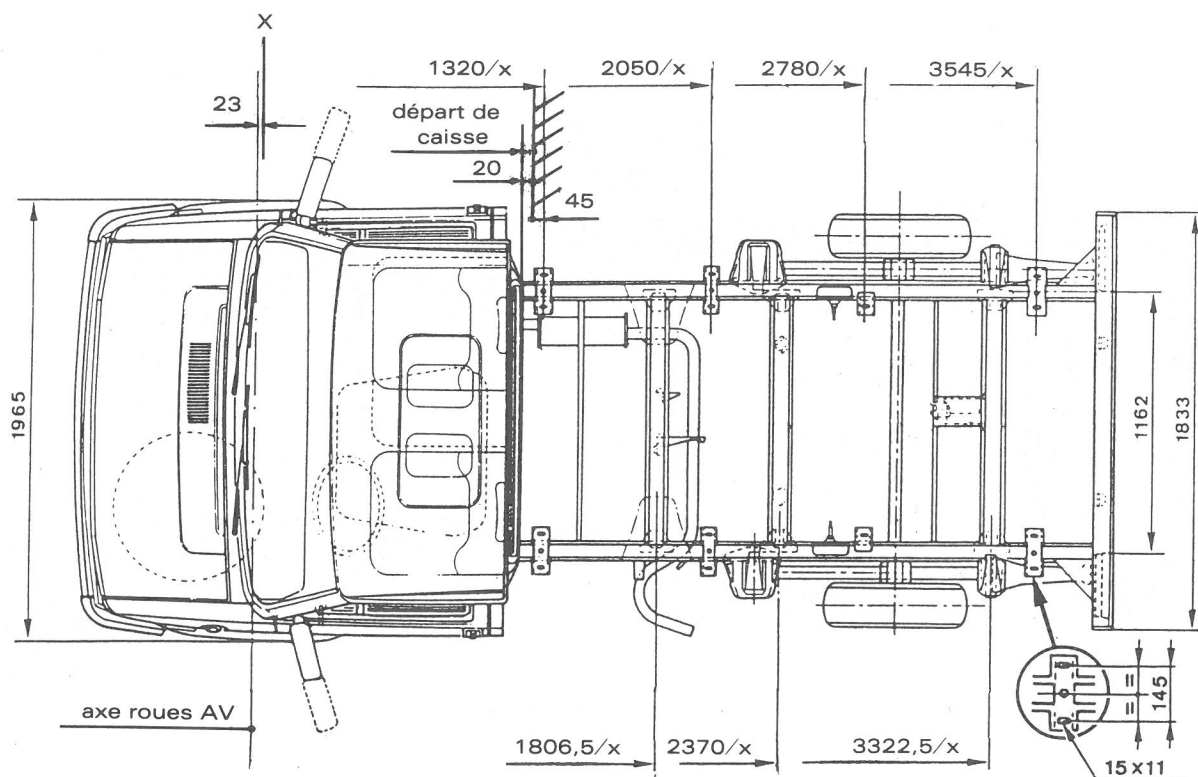


1000 – 1400 kg (*Rappel*)

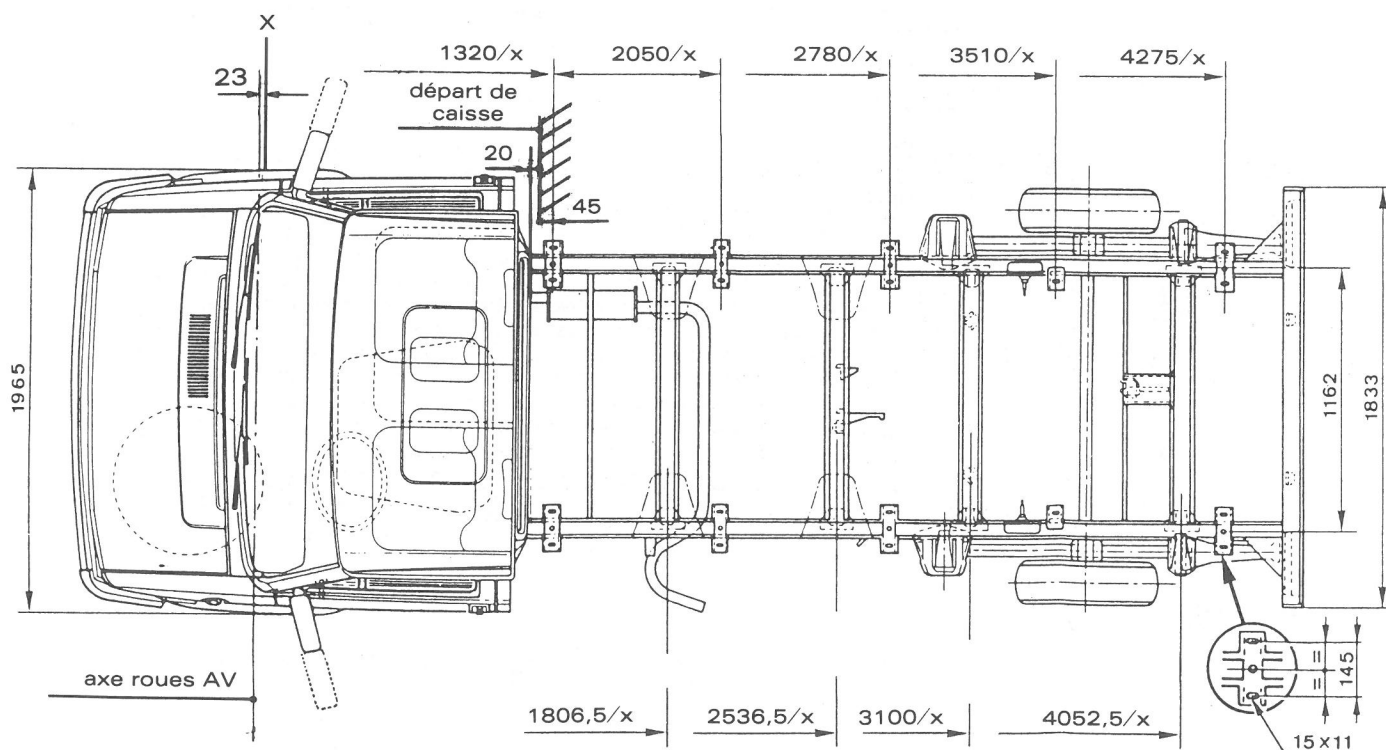


1. CHASSIS

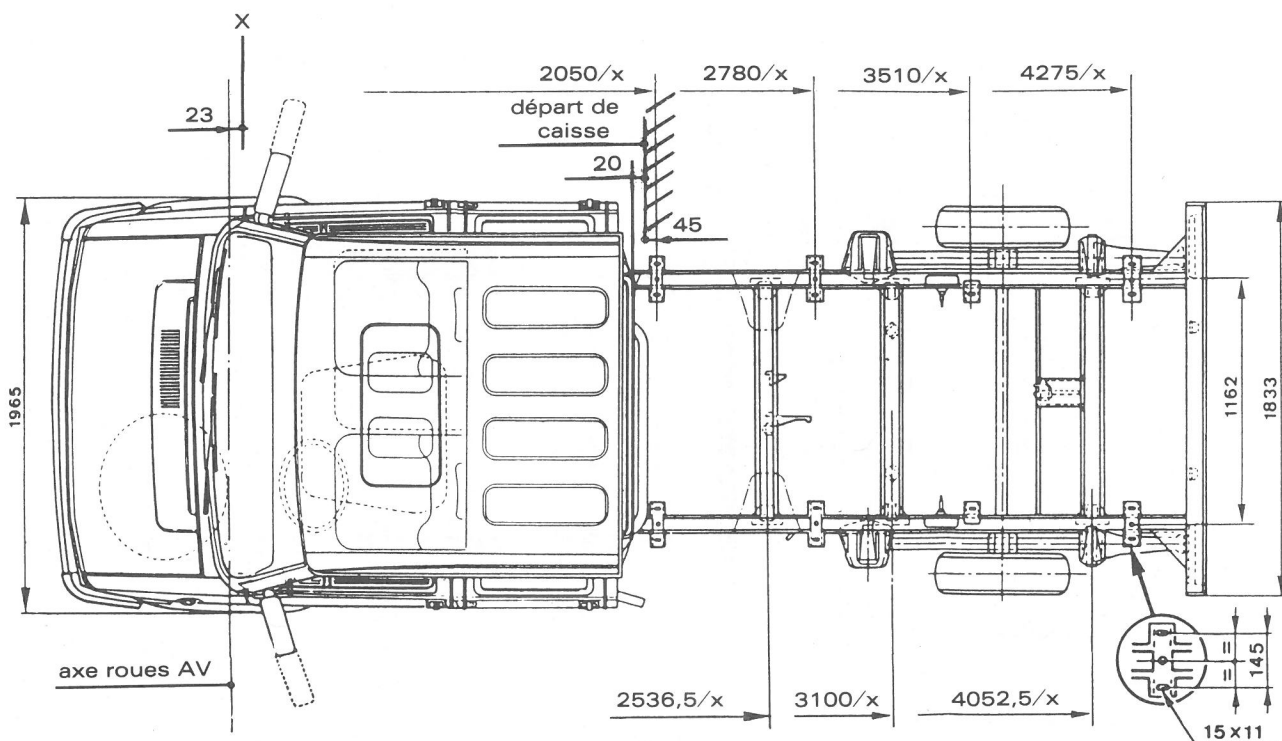
1.1 - Chassis cabine empattement standard



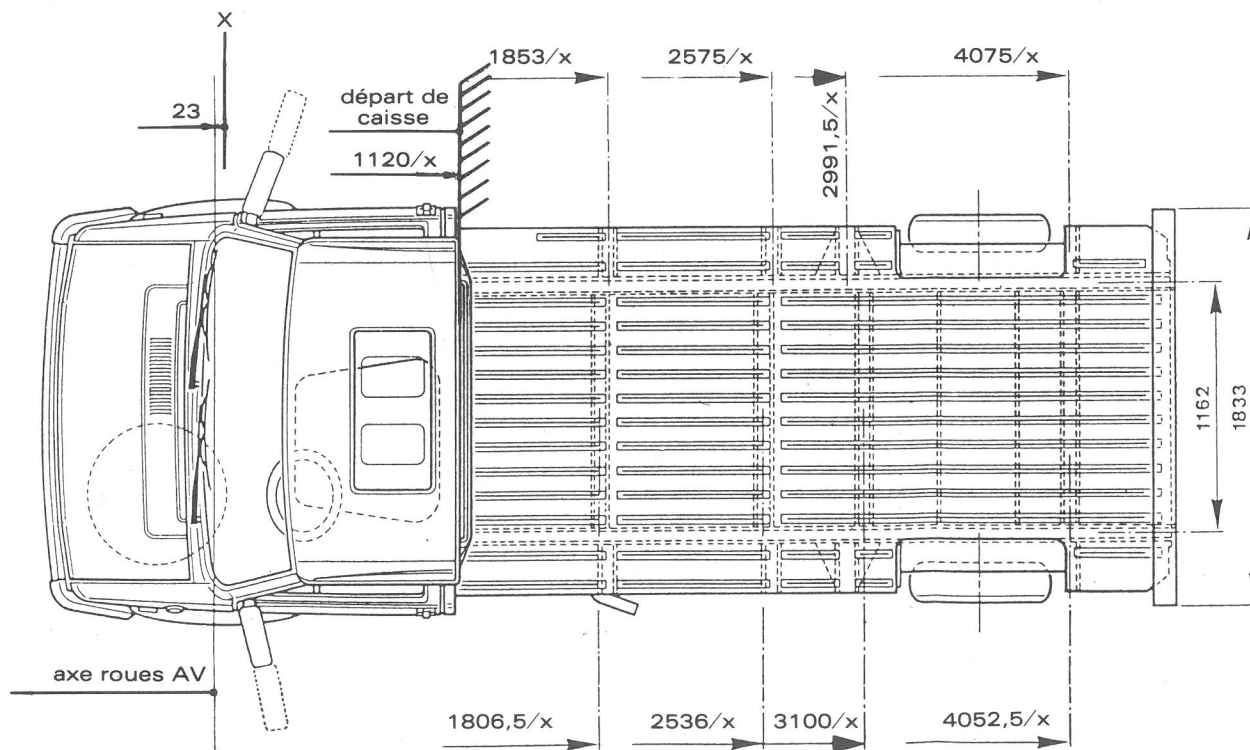
1.2 - Chassis cabine empattement long



1.3 - Chassis cabine double



1.4 - Plancher cabine



NOTA : LES CAISSES 1800 kg sont spécifiques



CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
MÉTHODES TECHNIQUES

NOTE TECHNIQUE

C 25

0

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

CITROËN C 25 TOUS TYPES

N° 17

DIFFUSION :

TOUS PAYS

Année Modèle 1993

Le 30 Juin 1992

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN (10...) ou 208900**

1537

La gamme des véhicules **CITROËN C 25 "Année Modèle 1993"** Europe s'établit comme indiqué dans les tableaux de répartition ci-après.

La principale évolution par rapport à l'année Modèle 1992 concerne la gamme commerciale, dont le nombre de versions est réduit.

SOMMAIRE

- **TABLEAUX DE RÉPARTITION EUROPE**
- **TEINTES CARROSSERIE**
- **ÉVOLUTIONS TECHNIQUES**

DÉSIGNATION E : Essence D : Diesel DT : Diesel Turbo	VERSION	SYMBOLE MINES (VDS)	PUIS. FISCALE (FR) CV	MOTEUR			BOITE DE VITESSES		SUSPENSION ARRIÈRE
				TYPE	CYLINDRÉE cm³	PUISSANCE DIN (ch)	Nbre RAP- PORTS	TYPE	TYPE (v. p.6)
Fourgon D	800	290 M 62		D9B	1905	71	5	2 HE 88	VII
Fourgon E	1000	290 A 11	10	169 B	1796	69	4	2 HE 87	I
Fourgon E	1000	290 A 22		170 B	1791	78	5	2 HE 86	I
Fourgon E	1000	290 A 42		170 D	1791	85	5	2 HE 86	I
Fourgon D	1000	290 A 62	8	D9B	1905	71	5	2 HE 88	I
Fourgon DT	1000	290 A 72		M 705 T	1929	82	5	2 HE 90	I
Fourgon E	1400	290 B 22	11	170 B	1971	78	5	2 HE 86	II
Fourgon E	1400	290 B 42		170 D	1971	85	5	2 HE 86	II
Fourgon D	1400	290 B 52	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 94	II
Fourgon DT	1400	290 B 92	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 95	II
Fourgon DT	1400	290 B 72		M705 T	1929	82	5	2 HE 90	II
Fourgon E-G Volume	1400	290 B 22		170 B	1971	78	5	2 HE 86	II
Fourgon E-G Volume	1400	290 B 42		170 D	1971	85	5	2 HE 86	II
Fourgon D-G Volume	1400	290 B 52/3	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 94	II
Fourgon DT-G Volume	1400	290 B 92/3	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 95	II
Fourgon DT-G Volume	1400	290 B 72/3		M705 T	1929	82	5	2 HE 90	II
Fourgon E	1800	290 J 32/1	11	170 C	1971	85	5	2 HE 85	V
Fourgon D	1800	290 J 52/1	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 93	V
Fourgon D	1800	290 J 92/1	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 92	V
Fourgon E-G Volume	1800	290 J 32	11	170 C	1971	85	5	2 HE 85	V
Fourgon E-G Volume	1800	290 J 42		170 D	1971	85	5	2 HE 85	V
Fourgon D-G Volume	1800	290 J 52	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 93	V
Fourgon DT-G Volume	1800	290 J 92	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 92	V
Chassis cabine D	800	290 R 62		D9B	1905	71	5	2 HE 88	VIII
Chassis cabine D	1000	290 G 62/11		D9B	1905	71	5	2 HE 88	IV
Chassis cabine E	1400	290 G 22/1	11	170 B	1971	78	5	2 HE 86	IV
Chassis cabine E	1400	290 G 42/1		170 D	1971	85	5	2 HE 86	IV
Chassis cabine D	1400	290 G 52/1	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 94	IV
Chassis cabine DT	1400	290 G 92/1	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 95	IV
Chassis cabine DT (PA) *	1400	290 G 72/1		M 705 T	1929	82	5	2 HE 90	IV
Chassis cabine D (PA) *	1400	290 G 52/8	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 94	IV
Chassis cabine DT (PA) *	1400	290 G 92/8	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 95	IV
Chassis cabine E	1400	290 G 22/2	11	170 B	1971	78	5	2 HE 86	IV
Chassis cabine E (PA)*	1400	290 G 42/2		170 D	1971	85	5	2 HE 86	IV
Chassis cabine D (PA) *	1400	290 G 52/2	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 94	IV
Chassis cabine DT (PA) *	1400	290 G 92/2	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 95	IV
Chassis cabine DT (PA) *	1400	290 G 72/2		M 705 T	1929	82	5	2 HE 90	IV
Chassis cabine E	1800	290 K 32/1	11	170 C	1929	85	5	2 HE 85	VI
Chassis cabine D	1800	290 K 52/1	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 93	VI
Chassis cabine DT	1800	290 K 92/1	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 92	VI

* PA : Prédiposition Autocaravane, avec suspension AR type XII.

EMPATTEMENT

PAYS DE DISTRIBUTION

* C : Court = 2,315 mm

* S : Standard = 2,923 mm

* I : Intermédiaire = 3,2 mm

* L : Long = 3,65 mm

F D A B DK E SF (1) GB N NL S CH P

C

S

S

S

S

S

S

S

S

S

S

L

L

L

L

S

S

S

L

L

L

L

C

S

S

S

S

S

S

S

I

I

L

L

L

L

L

L

S

S

S

(1) jusqu'au 1/1/1993

DÉSIGNATION E : Essence D : Diesel DT : Diesel Turbo	VERSION	SYMBOLE MINES (VDS)	PUIS. FISCALE (FR) CV	MOTEUR			BOITE DE VITESSES		SUSPENSION ARRIÈRE
				TYPE	CYLINDRÉE cm³	PUISSANCE DIN (ch)	Nbre RAP- PORTS	TYPE	TYPE (v. p.6)
Chassis cabine E	1800	290 K 32/2	11	170 C	1971	85	5	2 HE 85	VI
Chassis cabine E	1800	290 K 42/2		170 D	1971	85	5	2 HE 85	VI
Chassis cabine D	1800	290 K 52/2	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 93	VI
Chassis cabine DT	1800	290 K 92/2	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 92	VI
Chassis double cabine E	1400	290 G 22/3		170 B	1971	78	5	2 HE 86	IV
Chassis double cabine E	1400	290 G 42/3		170 D	1971	85	5	2 HE 86	IV
Chassis double cabine D	1400	290 G 52/3	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 94	IV
Chassis double cabine DT	1400	290 G 92/3	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 95	IV
Chassis double cabine DT	1400	290 G 72/3		M 705 T	1929	82	5	2 HE 90	IV
Chassis double cabine E	1800	290 K 32/3	11	170 C	1971	85	5	2 HE 85	VI
Chassis double cabine E	1800	290 K 42/3		170 D	1971	85	5	2 HE 85	VI
Chassis double cabine D	1800	290 K 52/3	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 93	VI
Chassis double cabine DT	1800	290 K 92/3	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 92	VI
Chassis nu D	1400	290 G 52/5	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 94	XII
Chassis nu DT	1400	290 G 92/5	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 95	XII
Chassis nu D	1400	290 G 52/9	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 94	XII
Chassis nu DT	1400	290 G 92/9	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 95	XII
Chassis nu E	1400	290 G 42/6		170 D	1975	85	5	2 HE 86	XII
Chassis nu D	1400	290 G 52/6	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 94	XII
Chassis nu DT	1400	290 G 92/6	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 95	XII
Chassis nu E	1800	290 K 32/5	11	170 C	1971	85	5	2 HE 85	VI
Chassis nu D	1800	290 K 52/5	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 93	VI
Chassis nu DT	1800	290 K 92/5	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 92	VI
Chassis nu E	1800	290 K 32/6	11	170 C	1971	85	5	2 HE 85	VI
Chassis nu D	1800	290 K 52/6	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 93	VI
Chassis nu DT	1800	290 K 92/6	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 92	VI
Plancher cabine E	1400	290 G 22/7	11	170 B	1971	85	5	2 HE 86	II
Plancher cabine D	1400	290 G 52/7	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 94	II
Plancher cabine DT	1400	290 G 92/7	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 95	II
Plancher cabine E	1400	290 G 22/4	11	170 B	1971	85	5	2 HE 86	II
Plancher cabine D	1400	290 G 52/4	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 94	II
Plancher cabine DT	1400	290 G 92/4	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 95	II
Plancher cabine DT	1400	290 G 72/4		M 705 T	1929	82	5	2 HE 90	II
Plancher cabine E	1800	290 K 32/4	11	170 C	1971	85	5	2 HE 85	V
Plancher cabine D	1800	290 K 52/4	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 93	V
Plancher cabine DT	1800	290 K 92/4	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 92	V
Combi standard E	1000	290 C 11	10	169 B	1976	69	5	2 HE 87	I
Combi standard D	1000	290 C 62	8	D9B	1905	71	5	2 HE 88	I
Combi standard E	1400	290 C 22/1		170 B	1971	78	5	2 HE 86	II
Combi standard E	1400	290 C 42/1		170 D	1971	85	5	2 HE 86	II
Combi standard D	1400	290 C 52/1		U25/661	2500	75	5	2 HE 94	II
Combi standard DT	1400	290 C 72/1		M 705 T	1929	82	5	2 HE 90	II
Combi standard D	800	290 S 62		D9B	1905	71	5	2 HE 82	VII

EMPATTEMENT

PAYS DE DISTRIBUTION

* C : Court = 2,315 mm

* S : Standard = 2,923 mm

* I : Intermédiaire = 3,2 mm

* L : Long = 3,65 mm

F D A B DK E SF GB N NL S CH P

L

L

L

L

L

L

L

L

L

L

L

L

L

S

S

I

I

L

L

L

S

S

S

L

L

L

S

S

S

L

L

L

L

L

L

L

S

S

S

S

S

S

C

DÉSIGNATION E : Essence D : Diesel DT : Diesel Turbo	VERSION	SYMBOLE MINES (VDS)	PUIS. FISCALE (FR) CV	MOTEUR			BOITE DE VITESSES		SUSPENSION ARRIÈRE
				TYPE	CYLINDRÉE cm³	PUISSANCE DIN (ch)	Nbre RAP- PORTS	TYPE	TYPE (v. p.6)
Combi confort E	1000	290 C 22	11	170 B	1971	78	5	2 HE 86	I
Combi confort E	1000	290 C 42		170 D	1971	85	4	2 HE 86	I
Combi confort D	1000	290 C 62		D9B	1905	71	5	2 HE 88	I
Combi confort D	1000	290 C 52	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 94	I
Combi confort DT	1000	290 C 72		M705T	1929	82	5	2 HE 90	I
Combi club E	1000	290 C 22	10	170B	1971	78	5	2 HE 86	I
Combi club E	1000	290 C 42		170D	1971	85	5	2 HE 86	I
Combi club D	1000	290 C 52	10	U25/661	2500	75	5	2 HE 94	I
Combi club DT	1000	290 C 92	10	U25/673	2500	95	5	2 HE 95	I
Combi club DT	1000	290 C 72		M705T	1929	82	5	2 HE 90	I
Minibus	1400	290 D 42		170 D	1971	85	5	2 HE 86	II
Minibus	1400	290 D 72		M705T	1929	82	5	2 HE 90	II
4 x 4 Fourgon E *	1400	290 B 44		170D	1971	85	5	PB	X
4 x 4 Fourgon D	1400	290 B 54	10	U25/661	2500	75	5	CD	X
4 x 4 Fourgon DT	1400	290 B 94	10	U25/673	2500	95	5	CT	X
4 x 4 Chassis cabine E *	1400	290 G 44/1		170 D	1971	85	5	PB	XI
4 x 4 Chassis cabine D	1400	290 G 54/1	10	U25/661	2500	75	5	CD	XI
4 x 4 Chassis cabine DT	1400	290 G 94/1	10	U25/673	2500	95	5	CT	XI
4 x 4 Combi confort *	1000	290 C 44		170 D	1971	85	5	PB	IX
4 x 4 Combi confort	1000	290 C 54	10	U25/661	2500	75	5	CD	IX
4 x 4 Combi confort	1000	290 C 94	10	U25/673	2500	95	5	CT	IX

* Note technique de présentation en cours.

Définition de la suspension arrière

TYPE	COMPOSITION	N° P.R.
I	4 lames de 8 mm sans effet retardé (suspension dite "adoucie")..... + amortisseurs.....	ZF 05 928 625 ZF 05 983 928
II	2 lames de 8 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé..... + amortisseurs.....	ZF 04 478 130 4 434 812
IV	2 lames de 8 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé..... +amortisseurs.....	ZF 07 534 618 7 576 729
V	1 lame de 9 mm + 1 lame de 8 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé .. + amortisseurs.....	ZF 07 694 498 7 562 124
VI	1 lame de 9 mm + 1 lame de 8 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé .. + amortisseurs.....	ZF 07 694 498 7 543 566
VII	4 lames de 8mm sans effet retardé + amortisseurs.....	ZF 07 645 526 ZF 05 983 928
VIII	4 lames de 8 mm sans effet retardé + amortisseurs.....	ZF 07 645 526 576 729
IX	4 lames de 8 mm sans effet retardé + amortisseurs.....	ZF 07 663 561 ZF 07 674 070
X	2 lames de 8 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé..... + amortisseurs.....	ZF 07 647 202 ZF 07 674 070
XI	2 lames de 8 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé..... + amortisseurs.....	ZF 07 663 558 ZF 07 674 065
XII	1 lame maîtresse de 9 mm + 1 sous maîtresse de 8 mm + 2 lames de 12,5 mm sans effet retardé + amortisseurs.....	ZF 07 712 851 7 543 566

(1) jusqu'au 1/1/1993

Les teintes AM 92 sont reconduites.

* Peinture métallisée.

ÉVOLUTIONS TECHNIQUES

• Mécaniques :

- Extension aux versions châssis nu tous types sauf 1800, des ressorts de suspension arrière des châssis "Prédisposition Autocaravane" (Type XII).
- Extension à la Norvège, de la motorisation E 170 D (85 ch, dépolluée).
- Ouverture aux versions 1000 France et Allemagne, 800 Allemagne, de l'option pneumatiques XCA 185/75 R 14 (sauf combi).
- Extension aux versions 1000 Essence, de l'option Direction assistée.

• Équipement :

- Les versions équipées de la cloison de séparation "SEVEL" reçoivent un siège passager ou banquette non réglable.
- Extension à l'ensemble des versions France, des appuis-tête Avant.
- Accoudoir de porte nouvelle matière.

• Garnissage :

- Le garnissage mixte MODANE remplace la TEP sur les versions combi de base (le TEP devient option).
- Retrait de l'insert tissu sur toutes versions équipées du garnissage mixte, à l'exception des versions combi club.
- Sur châssis option "Prédisposition Autocaravane", la lunette AR est en matériau plastique.



CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
MÉTHODES TECHNIQUES

NOTE TECHNIQUE

C 25 **11**

APPLICATION :
TOUS PAYS
Sauf GRANDE BRETAGNE

CONCERNE :
CITROËN C 25 TT
Sauf 2,5 l turbo, 1800, et direction à droite

N° 8

DIFFUSION :
TOUS PAYS

**Evolution de l'assistance
de freinage**

Le 30 Juin 1992

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN (10) ou 208900**

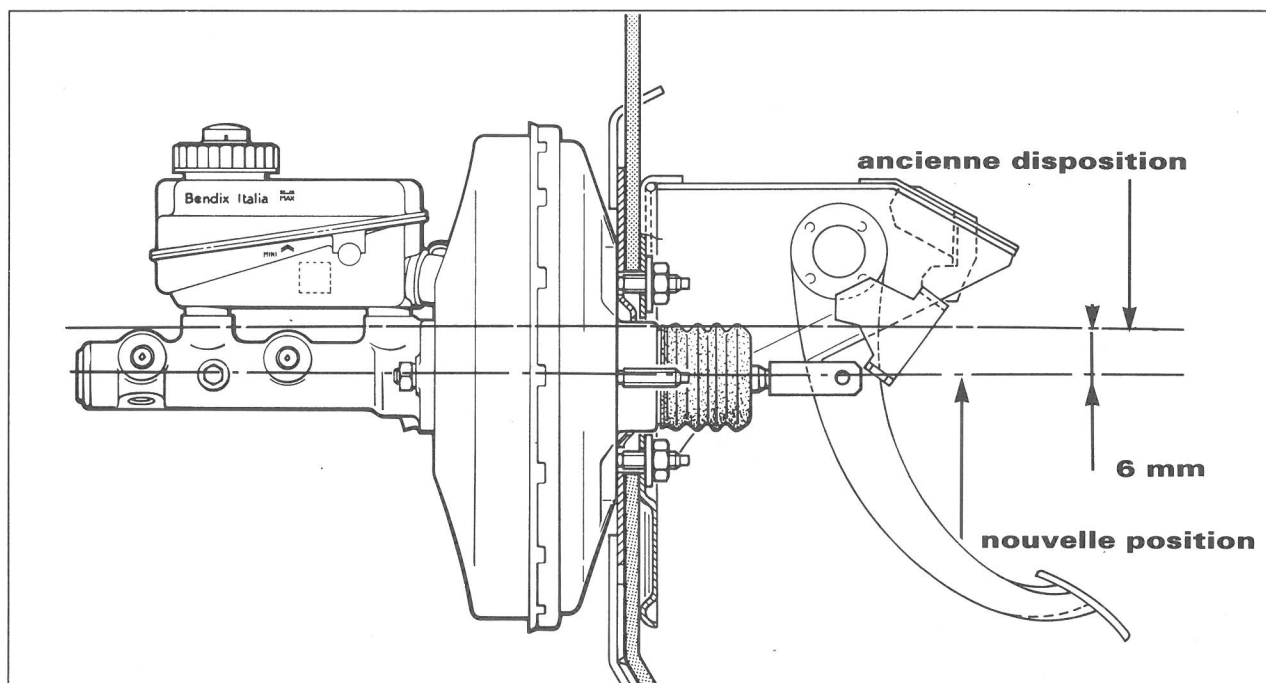
1509

Les véhicules **CITROËN C 25** Tous Types 2,5 l turbo, 1800, et direction à droite reçoivent un nouvel ensemble maître cylindre - amplificateur de freinage, de diamètre : **9 pouces** (au lieu de 8 pouces).

Cette évolution concerne les véhicules **CITROËN C 25** équipés de roues de 14 pouces (amplificateur simple membrane).

N° DE DÉPART CHASSIS

U.P.1	U.P.2
xx 273 004	xx 169 505



UT 45-17

Cette évolution entraîne les pièces nouvelles suivantes :

- Ensemble maître-cylindre - amplificateur.
- Tuyau de frein Avant (nouveaux parcours).
- Pédale de frein (adaptée à la nouvelle assistance).
- Support de roue de secours.
- Protecteur de courroies et durit d'air sur Diesel 2.5 l (idem 2.5 l Turbo).
- Support de pédalier.

Remarques :

- L'axe de l'ensemble maître cylindre-amplificateur est abaissé de **6 mm**.
- La vis de fixation du support de la roue de secours, soudée sur le tablier est déplacée de 8 mm vers la gauche, cette disposition est étendue aux véhicules équipés de roues de 16 pouces.
- Le maître cylindre est spécifique.

TSVP



Réparation :

- L'ensemble maître cylindre/amplificateur n'est pas détaillé.
- Les pièces de la disposition précédente restent disponibles au Département des Pièces de Rechange.

Pièces de Rechange :

DÉSIGNATION DES PIÈCES NOUVELLES	RÉFÉRENCE P.R.
Servo-frein 9 pouces complet	ZF 07 710 976
Pédale de frein	ZF 07 711 335
Tuyaux de frein :	
Avant droit	ZF 96 204 642
Avant gauche	ZF 96 204 643
Raccord trois voies	ZF 05 980 938
Joint cuivre (x2)	ZF 10 284 460
Vis du raccord trois voies	ZF 05 968 673
Support pédalier complet	ZF 07 714 183
Support de la roue de secours	ZF 07 747 022



CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
MÉTHODES TECHNIQUES

NOTE TECHNIQUE

C 25 **5**

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

CITROËN C 25 TOUS TYPES

N° 18

DIFFUSION :

TOUS PAYS

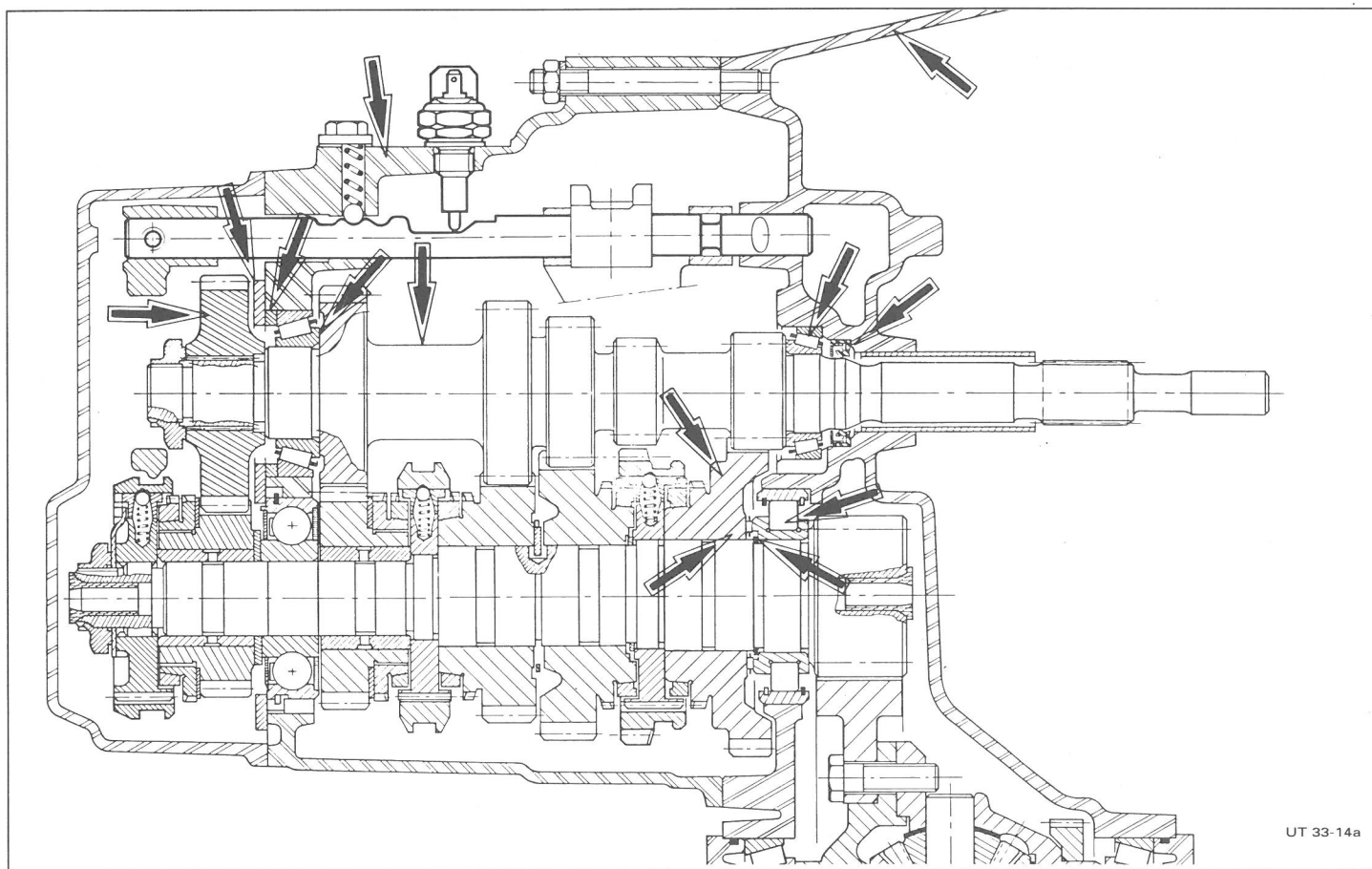
**Boîte de vitesses :
Évolutions**

Le 30 Juin 1992

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN (10) ou 208900**

1536

Les véhicules **CITROËN C 25 Tous Types** reçoivent une boîte de vitesses dont les lignes primaires et secondaires sont équipées de roulements nouveaux.



Ces évolutions entraînent la modification et (ou) la création des pièces suivantes (➡).

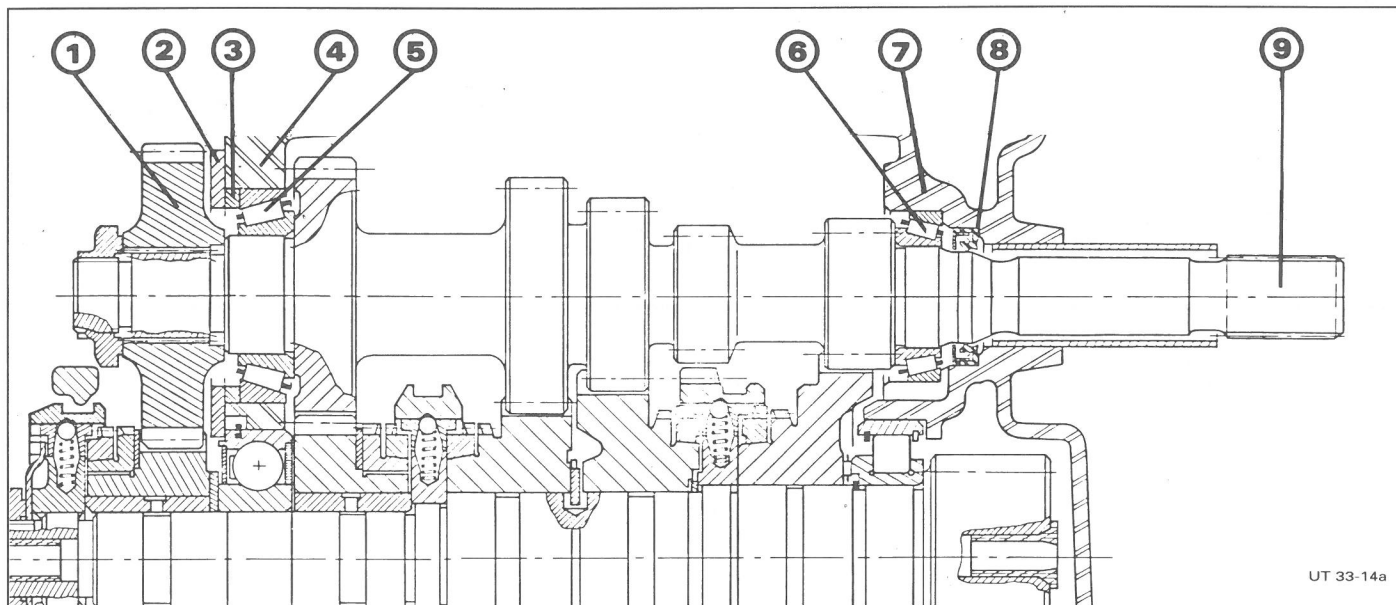
LIGNE PRIMAIRE

- Roulements à rouleaux coniques.
- Carters BV et d'embrayage.
- Plaque d'arrêt des roulements.
- Pignon de 5^{ème} (BV5).
- Joint d'étanchéité (côté embrayage).
- Arbre primaire.
- Cales de réglage.

LIGNE SECONDAIRE

- Roulement à rouleaux cylindriques côté embrayage.
- Butée à aiguille entre le pignon 1^{ère} et le roulement.
- Pignon récepteur de 1^{ère}.
- Segment d'arrêt du roulement à rouleaux.

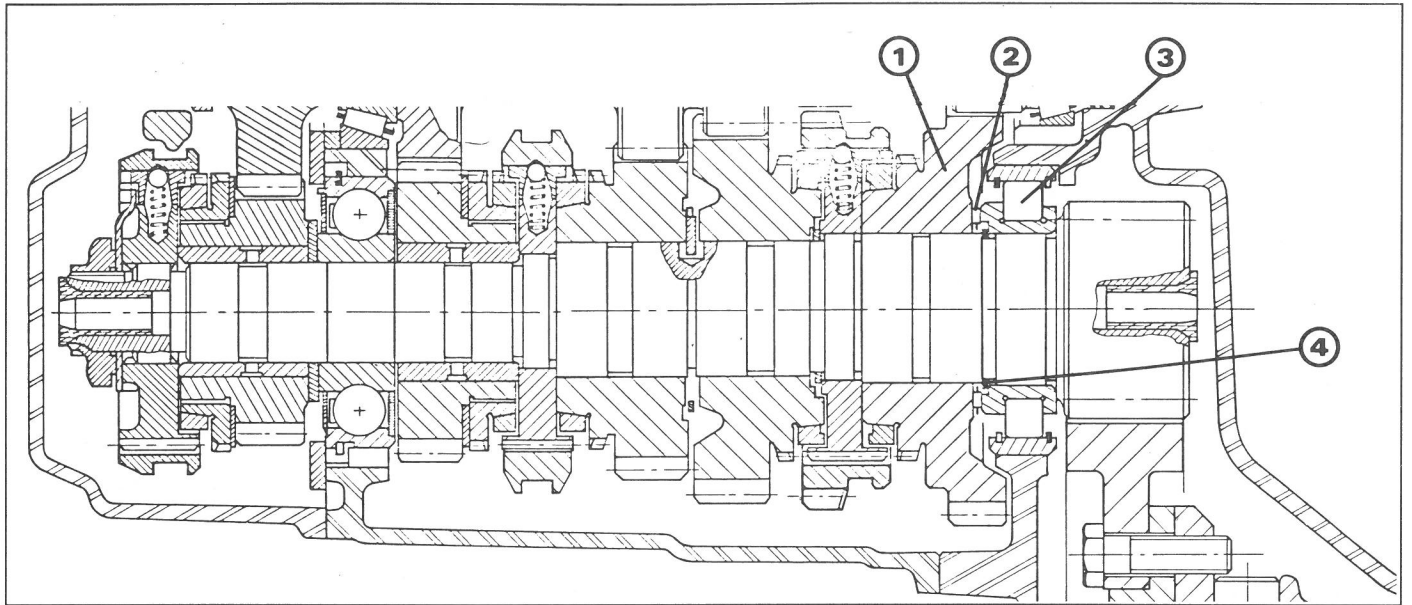
LIGNE PRIMAIRE



- (1) Pignon de 5^{ème} :
modification du profil suite à la nouvelle disposition du calage du roulement,
épaisseur = **30 mm** (au lieu de 22,8 mm).
- (2) Plaque d'arrêt des roulements :
le diamètre de passage de la ligne primaire devient **Ø = 52,5 mm** (au lieu de Ø = 62,3 mm).
- (3) Cales de réglage :
six classes étagées de **3,19 mm à 3,44 mm**.
- (4) Carter BV :
logement du roulement adapté au nouveau diamètre du roulement **Ø = 61,97mm**
(au lieu de Ø = 67mm).
- (5) Roulement à rouleaux coniques : (côté pignon de 5^{ème}).
Ø = 35 x 62 x 17 mm (au lieu de Ø = 28 x 67 x 28,2 mm).
- (6) Roulement à rouleaux coniques : (côté embrayage)
Ø = 29 x 50,3 x 14,7 mm (au lieu de Ø = 30 x 62 x 16 mm).
- (7) Carter d'embrayage :
logement du roulement adapté au nouveau diamètre du roulement **Ø = 29 x 50,29 x 14,73 mm** (au lieu Ø = 30 x 62 x 16 mm).
logement de la bague d'étanchéité adapté au nouveau diamètre du joint **Ø = 43,5 mm**
(au lieu de Ø = 47 mm).
- (8) Bague d'étanchéité : "VITON " à réserve d'huile
Ø = 28 x 43,5 x 8,1 mm (au lieu de Ø = 26,9 x 47 x 7 mm).
- (9) Arbre primaire :
portées des roulements adaptées aux nouveaux diamètres des roulements.

RÉPARATION (Voir page 4)

LIGNE SECONDAIRE



UT 33-14a

- (1) Pignon récepteur de 1^{ère} :
modification de l'épaisseur pour la mise en place d'une butée à aiguilles : épaisseur réduite de **4,12 mm**.
- (2) Butée à aiguilles :
intercalée entre le pignon de 1^{ère} et la cage interne du roulement (améliore le passage de la 1^{ère} vitesse à l'arrêt).
- (3) Roulement à galets renforcé et profil logarithmique
épaisseur **20 mm** (au lieu de 18 mm).
- (4) Segment d'arrêt du roulement :
Ø = 40 x 42,8 x 1,55 mm (au lieu de Ø = 40 x 45,4 x 1,55 mm).

RÉPARATION (Sur véhicule)

• Ligne primaire : calage

– Poser (fig I)

- l'outil de retenue du roulement de l'arbre secondaire **6340-T-S**,
- la cage extérieure du roulement de l'arbre primaire,
- l'outil **6340-T.R** (fig II).

– **Passer** la 4^{ème} vitesse et maintenir la pédale d'embrayage en position débrayée pour permettre la rotation de l'arbre primaire sans entraîner le moteur.

– **Effectuer** 10 tours de rotation de l'arbre primaire afin de positionner les cages extérieures des roulements coniques.



– **Étalonner** (fig III) le comparateur à "O" sur le plan de joint de la boîte de vitesses, comparateur **2437-T**, support **9017-T** et palpeur **9017-T.N**.

– **Mesurer** (fig IV) l'écart du plan de joint avec la cage extérieure du roulement conique.

Le calage de l'arbre primaire sera donc :

La valeur mesurée au comparateur, plus le jeu de **0,01 à 0,08 mm**.

Choisir parmi les cales disponibles dans le tableau ci-dessous.

 0,01 à 0,08 mm MAXI	
(mm)	3,19
	3,24
	3,29
	3,34
	3,39
	3,44

– Déposer :

- l'outil **6340-T.R**,
- l'outil **6340-T.S** de retenue du roulement d'arbre secondaire,
- poser la cale obtenue en fonction du jeu de **0,01 à 0,08 mm**
- poser la plaque de retenue des roulements.

• Ligne secondaire : échange du pignon récepteur de 1^{ère}, et du roulement à rouleaux.

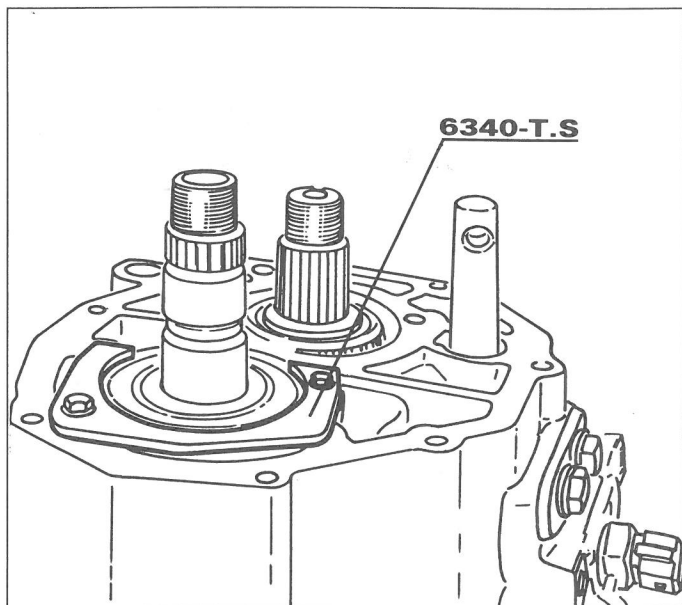
L'échange de l'ensemble précédent (pignon de 1^{ère} et roulement) par l'ensemble nouveau (pignon de 1^{ère}, butée à aiguilles et roulement) est possible.

Cependant le Département des Pièces de Rechange distribue les pièces de l'ensemble précédent.

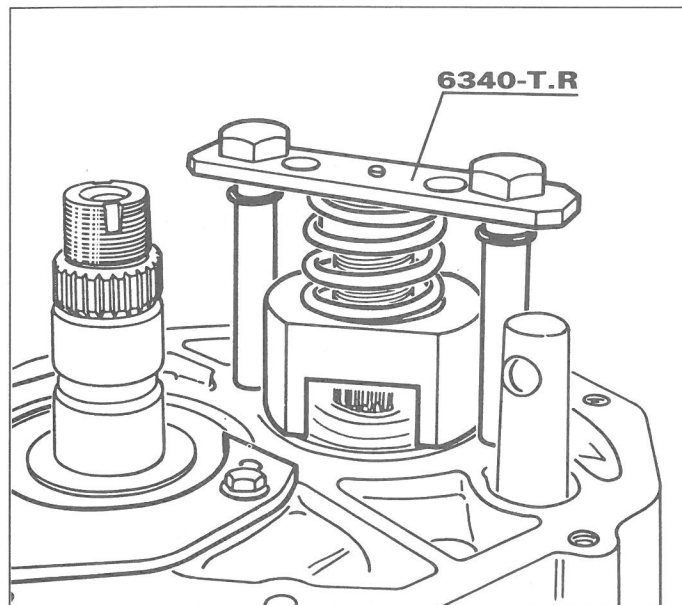
Le panachage des pièces des ensembles précédent et nouveau est **PROHIBÉ**.

• Couple de 5^{ème} :

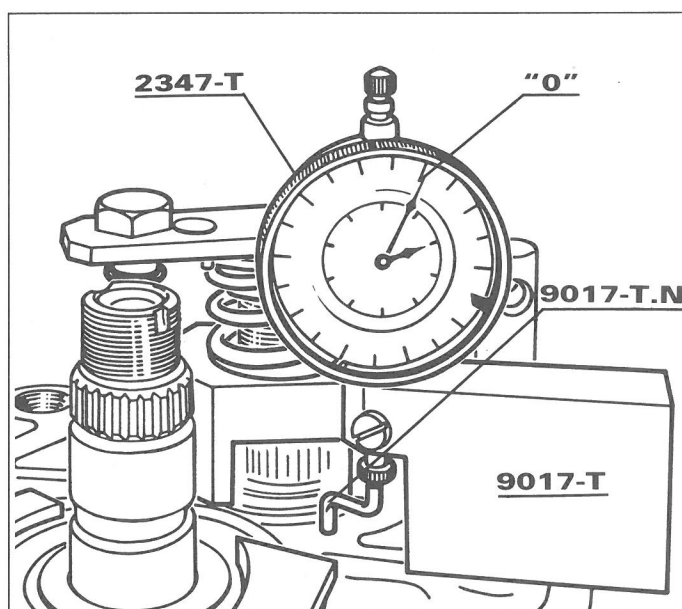
Le nouveau pignon de 5^{ème} de la ligne primaire n'est pas interchangeable avec le précédent. Les couples de 5^{ème} de la disposition précédente restent disponibles au Département des Pièces de Rechange.



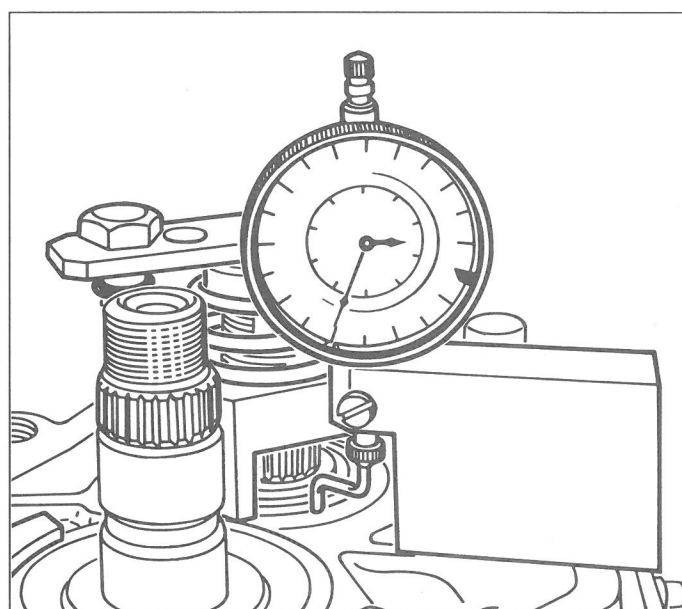
I Mise en place de l'outil
6340-T.S



II Mise en place de l'outil
6340-T.R



III Etalonnage à "0" du comparateur sur le plan de joint de la boîte.



IV Mesure du plan de joint à la cage extérieure du roulement.

Pièces de rechange

DÉSIGNATION DES PIÈCES NOUVELLES (Ligne primaire)	N° PR
Ensemble pignon de 5 ^{ème} (43 x 33 dents)	95 654 083
Ensemble pignon de 5 ^{ème} (46 x 31 dents)	95 654 102
Plaquette d'arrêt des roulements	96 093 779
Cale de réglage épaisseur = 3,19 mm	96 093 832
Cale de réglage épaisseur = 3,24 mm	96 093 833
Cale de réglage épaisseur = 3,29 mm	96 093 834
Cale de réglage épaisseur = 3,34 mm	96 093 835
Cale de réglage épaisseur = 3,39 mm	96 093 836
Cale de réglage épaisseur = 3,44 mm	96 093 840
Ensemble carter BV et embrayage (essence)	95 661 914
Ensemble carter BV et embrayage (gazole + gazole Turbo 2,5 l)	95 661 915
Ensemble carter BV et embrayage (gazole Turbo 1,905 l)	95 661 918
Jeu de roulements coniques ligne primaire	95 643 968
Bague d'étanchéité ligne primaire (côté embrayage)	95 640 835
Arbre primaire 11 x 18 x 27 x 32 x 13 dents (essence)	96 093 821
Arbre primaire 11 x 28 x 27 x 32 x 13 dents (gazole - gazole Turbo - 4X4)	96 093 822
Arbre primaire 11 x 28 x 27 x 32 x 13 dents (gazole - Turbo 1,930 l)	96 093 817
Arbre primaire 11 x 13 x 18 x 28 x 34 dents (gazole - Turbo)	96 093 820

DÉSIGNATION DES PIÈCES NOUVELLES (Ligne secondaire)	N° PR
Pignon récepteur de 1 ^{ère} , 11 x 41 dents	14 001 520
Pignon récepteur de 1 ^{ère} , 12 x 41 dents (Turbo sauf 1800 Kg et 1,930 l)	96 088 918
Butée à aiguilles	96 048 676
Roulement (Ø = 42 x 80 x 20 mm)	96 131 095
Segment d'arrêt roulement (Ø = 40 x 45,5 mm épaisseur 1,55 mm)	75 422 039
Segment d'arrêt roulement (Ø = 40 x 42,8 mm épaisseur 1,55 mm)	96 012 596

ÉVOLUTION DES SÉQUENCES BV

N° DES SÉQUENCES		N° PR		N° DE DÉPART BV	
Anciens	Nouveaux	Nouveaux	Anciens	Ligne primaire	Ligne secondaire
2 HE 65	2 HE 85	95 661 503	95 655 938	*	à partir du N° 242 370 (2 HE 94)
2 HE 54	2 HE 86	95 661 504	95 655 921	203 458	
2 HE 63	2 HE 87	95 661 505	95 655 934	204 854	
2 HE 62	2 HE 88	95 661 506	95 655 932	203 434	
2 HE 56	2 HE 89	95 661 507	95 655 923	203 410	
2 HE 61	2 HE 90	95 661 508	95 655 931	203 350	
2 HE 59	2 HE 91	95 661 509	95 655 929	*	
2 HE 64	2 HE 92	95 661 510	95 655 935	204 675	
2 HE 67	2 HE 93	95 661 511	95 655 940	204 802	
2 HE 66	2 HE 94	95 661 512	95 655 939	203 851	
2 HE 68	2 HE 95	95 661 513	95 655 941	*	
2 HE 69	2 JE 01	95 661 518	95 655 953	*	

* Après le N° 205 660



CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
MÉTHODES TECHNIQUES

NOTE TECHNIQUE

C 25

0

APPLICATION :

SUISSE - AUTRICHE

CONCERNE :

CITROËN C 25 4 X 4

N° 18

DIFFUSION :

TOUS PAYS

Motorisation essence

Le 30 Juin 1992

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN (10) ou 208900**

1559

La gamme des véhicules **CITROËN C 25 4 x 4** est complétée pour les pays à norme de dépollution sévèrisée US 84, par les versions à motorisation essence. Moteur 170 D, 1971 cm³, à carburation pilotée électroniquement, pot catalytique, sonde à oxygène et canister présenté dans la Note Technique ① n° 8 du 31 octobre 1988.

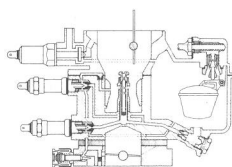
APPELLATION COMMERCIALE :

CITROËN

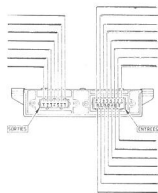
C 25 E

4 X 4

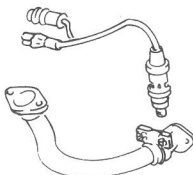
UT 85-1



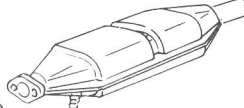
Carbureteur piloté



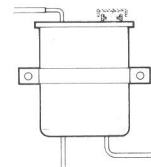
Carbureteur



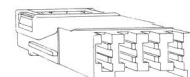
Sonde à oxygène



Pot catalytique



Canister



Prise auto-diagnostic

SOMMAIRE

- I - CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES**
- II - PRÉSENTATION DU DISPOSITIF DE TRANSMISSION INTÉGRALE**
- III - SUSPENSION-LIAISON AU SOL-FREINAGE**
- IV - PARTICULARITÉS**
- V - AIDE AU DIAGNOSTIC DU FONCTIONNEMENT MOTEUR**
- VI - ELECTRICITÉ**
- VII - ENTRETIEN DU MOTEUR, DES DISPOSITIFS DE DÉPOLLUTION, DE LA TRANSMISSION.**

I - CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

DÉSIGNATION	SYMBOLE MINES	REPÈRE MOTEUR	REPÈRE BV	VERSION	TYPE SUSP. AR*
Fourgon E 4 x 4 (court)	290 B 44			1400	X
Chassis cabine E 4 x 4 (court)	290 G 44 / 1	170 D (1 CU O)	DUC 1205149 PB/95644381	1400	XI
Combi confort E 4 x 4	290 C 44			1000	IX

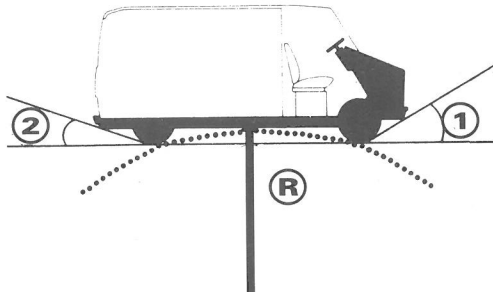
*Types de suspension des véhicules E 4 x 4 :

Type IX : composé de **4 lames** d'épaisseur **8 mm**, sans effet retardé, à cambrage spécifique, réf. PR : **ZF 07 663 561** + amortisseur, réf. PR : **ZF 07 674 070**.

Type X : composé de **2 lames** d'épaisseur **8 mm** à cambrage spécifique et de **2 lames** d'épaisseur **13 mm** à effet retardé, réf. PR : **ZF 07 647 202** + amortisseur, réf. PR : **ZF 07 674 070**.

Type XI : composé de **2 lames** d'épaisseur **8 mm** à cambrage spécifique et de **2 lames** d'épaisseur **13 mm** à effet retardé, réf. PR : **ZF 07 663 558** + amortisseur, réf. PR : **ZF 07 674 065**.

Remarque : la hauteur hors tout des véhicules **CITROËN C 25 E 4 x 4** est supérieure de 60 mm environ à celle de la version **E 4 x 4** correspondante.

Valeurs de franchissement			
Garde au sol sous carter moteur	– à vide – en charge	205 mm 180 mm	
Garde au sol sous pont arrière	– à vide – en charge	200 mm 190 mm	
Hauteur de passage (donné par l'échappement)	– à vide – en charge	250 mm 230 mm	
Angle d'attaque (1) à vide		31°	
Angle de fuite (2) à vide		25°	
Rayon de passage (R)		8,80 m	

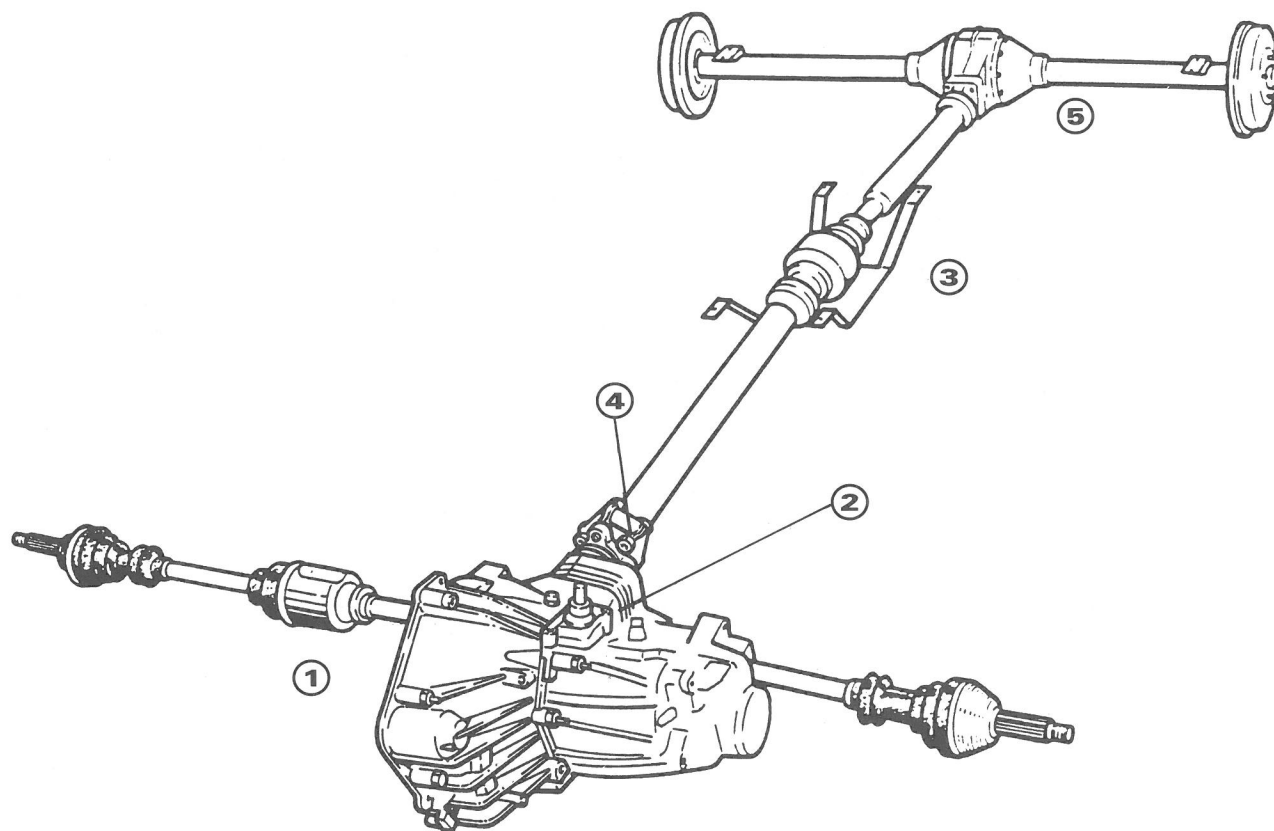
II - PRÉSENTATION DU DISPOSITIF DE TRANSMISSION INTÉGRALE (RAPPEL)

La transmission intégrale de ces véhicules 4 x 4 permanent est adaptée sur une caisse de définition 4 x 2.

Elle comprend :

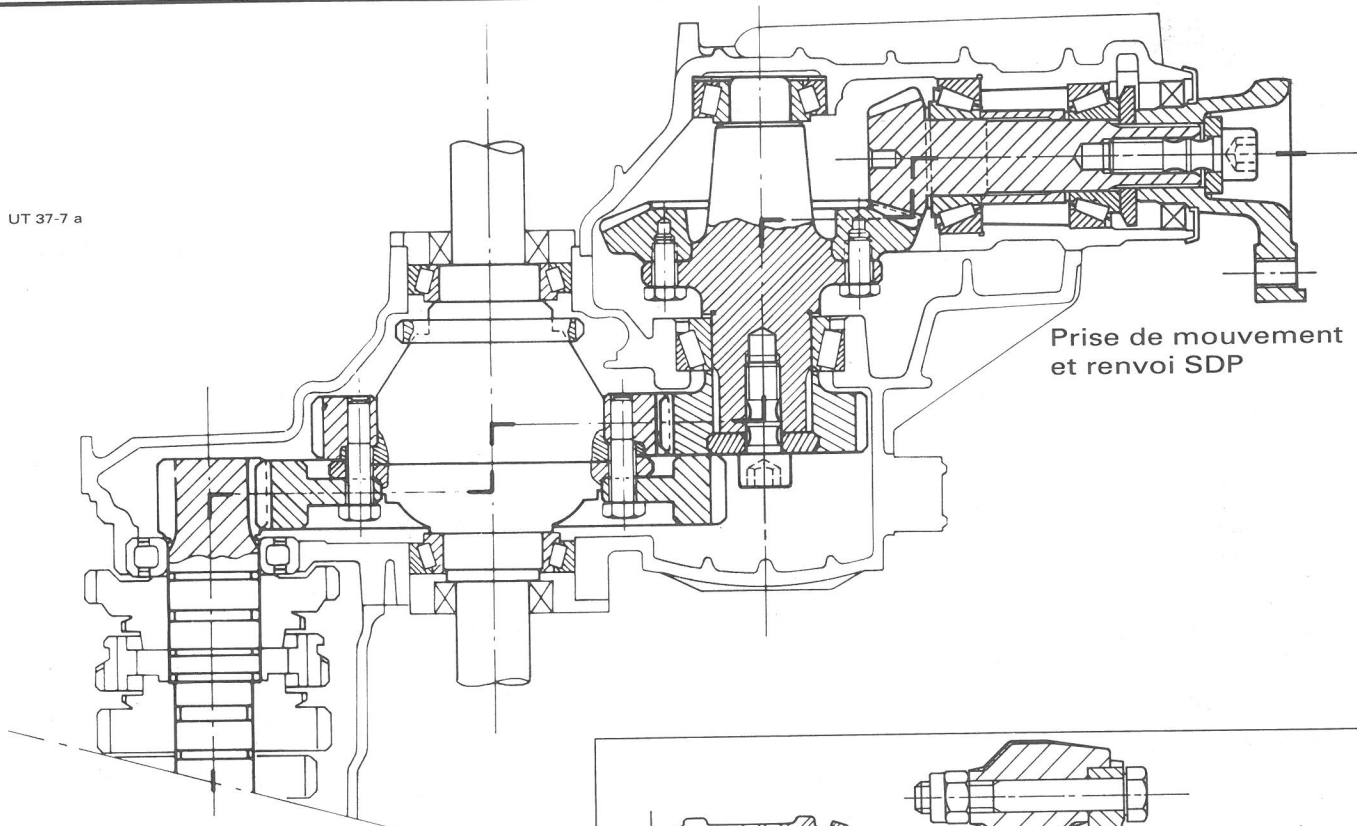
- Des organes **(1)** communs aux véhicules C 25 E 4 x 2 : transmissions latérales AV et démultiplications BV.
- Des organes SDP **(2)** : prise de mouvement, renvoi conique, carter sortie BV.
- Une transmission longitudinale **(3)** en deux éléments, avec coupleur visco statique en palier central et un accouplement BV par joint caoutchouc **(4)**.
- Un pont arrière hypoïde **(5)**, à différentiel à glissement limité.

La technologie de fonctionnement est développée dans la Note Technique **C 25 (0) N° 10 du 31 janvier 1989**.

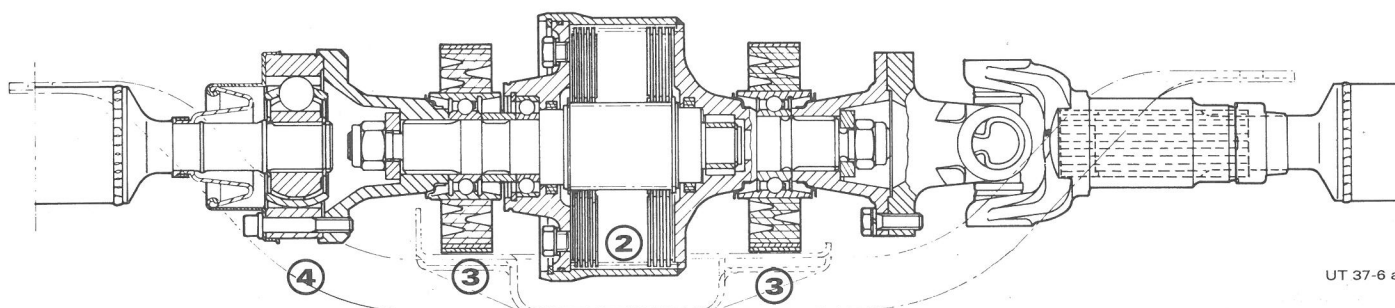
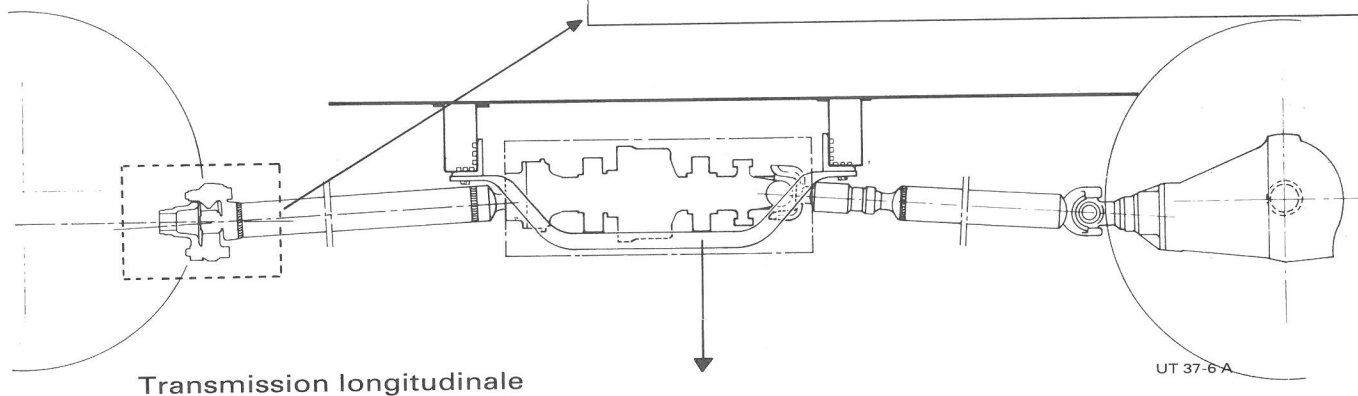
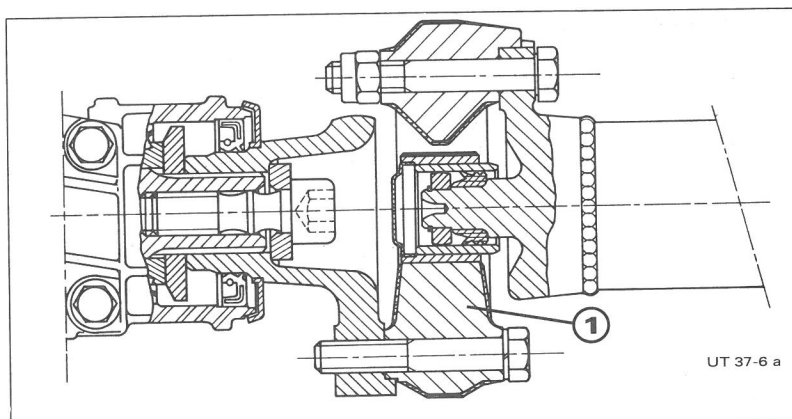


UT 37-9 s

UT 37-7 a



Accouplement élastique ① en sortie BV



Coupleur visco statique ② , avec paliers ③ , joint à billes ④

Boîte de vitesse - Embrayage

Repère N° PR	Démultiplication + Vitesse à 1000 tr / mn en Km / h*					Couple cylindrique	Rapport tachy.	Prise de mouvement	Renvoi d'angle
	1 ^{ère}	2 ^{ème}	3 ^{ème}	4 ^{ème}	5 ^{ème}				
PB 95 644 381	11 x 41 5,64	18 x 35 10,81	27 x 37 15,35	32 x 31 21,71	43 x 33 27,41	13 x 73	20 x 10	52 x 27	43 x 17

* Pour une circonférence de roulement de 1,970 m

Lubrification :

Qualité d'huile : TOTAL TRANSMISSION – BV 75 W / 80 W

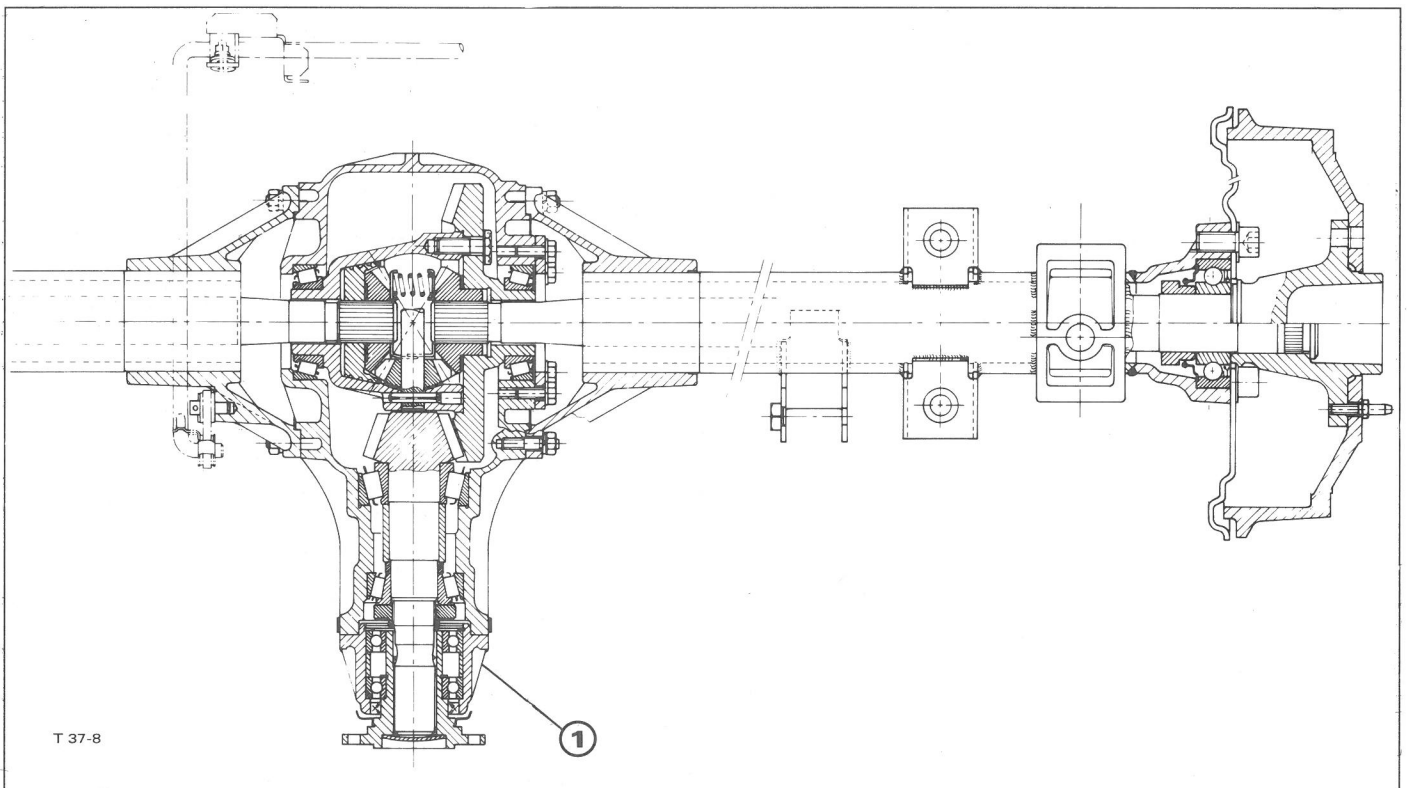
Capacité : 2,5 litres

Vidange : par les 3 orifices

Maintenance : les interventions ne sont possibles que sur les lignes primaire et secondaire (idem 4 x 2) et les joints d'étanchéité de sortie BV.

L'embrayage 530 DBR 5500, avec friction Ø 228,6 mm est d'origine 4 x 2 E.

Pont arrière



Type : PB 1, avec prolonge (1)

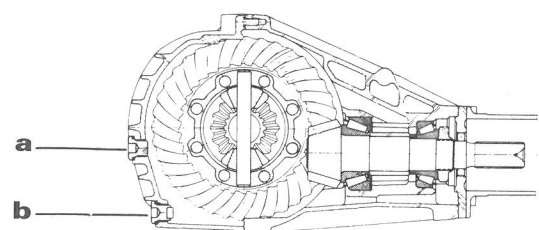
Rapport : 8 x 39

Qualité d'huile : TOTAL TRANSMISSION x 4

Capacité : 1,6 litre.

(a) bouchon de niveau et de remplissage

(b) bouchon de vidange



BX 34 g

III - SUSPENSION - LIAISON AU SOL - FREINAGE

- **Suspension AV** : inchangée.
- **Suspension AR** : idem CITROËN C 25 4 x 4 diesel, selon version correspondante.
- **Réglage train AV** : valeurs inchangées (tirant de chasse court + 3 rondelles d'épaisseur 2,5 mm).
- **Direction** : inchangée (DIRAS en option).
- **Freinage** : l'ensemble des dispositifs de freinage est celui des véhicules CITROËN C 25 E 4 x 2 1000/1400, à l'exception des adaptations suivantes :
 - plateau de frein AR,
 - barre de torsion du correcteur de freinage arrière.
- **Pneumatiques** : la monte de pneumatiques est identique à celle des véhicules CITROËN C 25 4 x 2 1400 :

MICHELIN 185 / 75 R 14 XCA

Pression de gonflage AV	4,3 bars
Pression de gonflage AR	4,5 bars

Autre monte : MICHELIN 185/75 R14 x CM + S4 (cloutable)

IV - PARTICULARITÉS

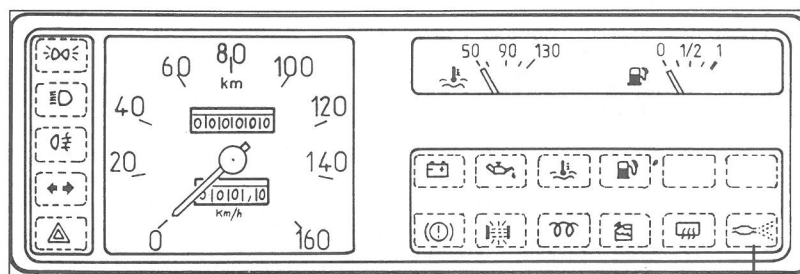
- Le groupe motopropulseur est protégé par un écran métallique à lames.
- L'équilibrage des roues se fait "roue déposée".
- **Remorquage** :

Le remorquage des véhicules CITROËN C 25 4 x 4 est possible sur deux essieux (vitesse réduite). Le remorquage sur un essieu n'est possible qu'en désaccouplant la transmission longitudinale arrière.
- **Levage** :

Les points de levage sont inchangés. Le levage par le pont arrière est **PROSCRIT**.

V - AIDE AU DIAGNOSTIC DU FONCTIONNEMENT MOTEUR

Témoin de fonctionnement du dispositif de dépollution



UT 52-2

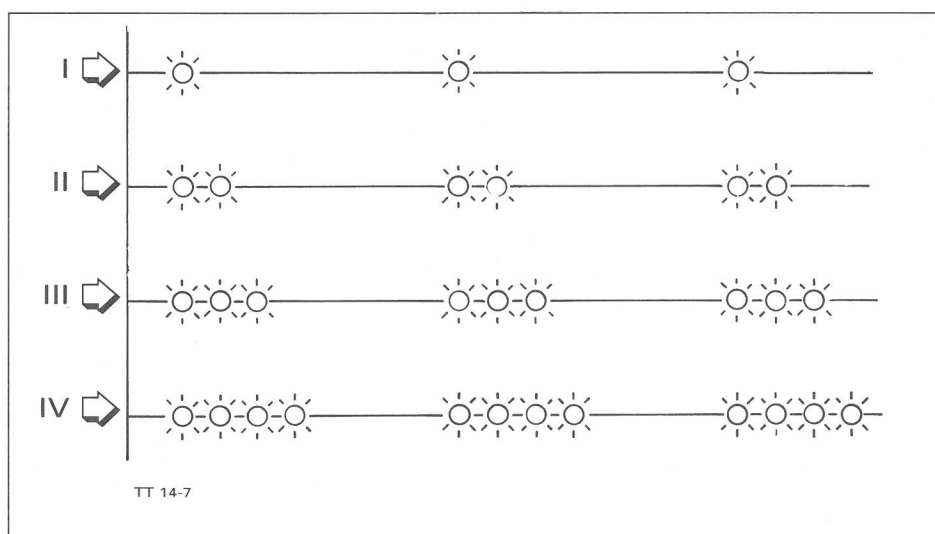
1

1) Conditions normales de fonctionnement :

Le témoin (1) s'allume au contact pour s'éteindre moteur tournant.

2) Anomalie de fonctionnement :

Le témoin reste allumé moteur tournant. Procéder à la recherche de panne à l'aide de la station de diagnostic 26 A. Le témoin (1) émet des éclats codés :



TT 14-7

Un éclat : Défaut dans l'information température d'eau (connexions, continuité, thermistance, calculateur).

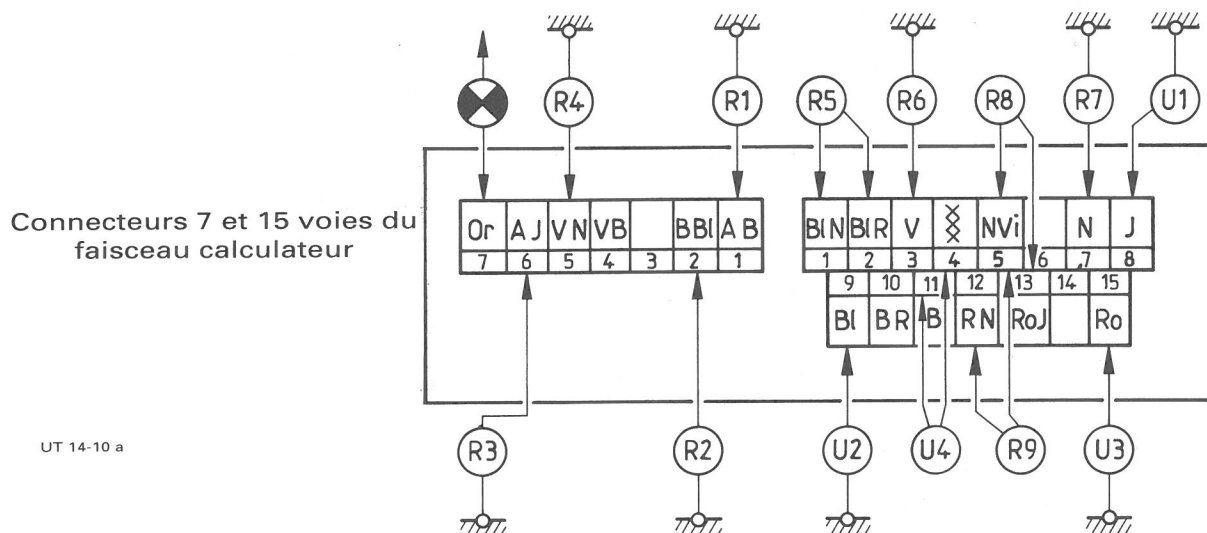
Deux éclats : Défaut dans l'information position du papillon (callage, connexions, continuité, thermistance, calculateur).

Trois éclats : Défaut dans la boucle, le calculateur commande les actuateurs au maxi et ne voit pas la sonde à oxygène basculer au riche.

Quatre éclats : Défaut dans la boucle, le calculateur commande les actuateurs au mini et ne voit pas la sonde à oxygène basculer au pauvre.

Contrôle aux bornes des connecteurs du calculateur

Outils utilisés : boîte à bornes n° OUT 4109 T. Faisceau de liaison n° 4112-T.A. Les relevés sont effectués sur la boîte à bornes, calculateur BRANCHÉ pour les tensions, DÉBRANCHÉ pour les résistances.



CONTRÔLE		FILS	BORNES	VALEUR CORRECTE
CONNECTEUR 7 VOIES	Acutateur principal	AB	1-7 (du 15 v)	$R1 = 44 \pm 6 \Omega$
	Actuateur de ralenti	B.BI	1-7 (du 15 v)	$R2 = 44 \pm 6 \Omega$
	Electrovanne d'aération de cuve carbu.	AJ	6	$R3 = 52 \pm 9 C$
	Témoin catalyseur	Or	7	Mettre le contact – Relier la borne 7 à la masse avec un fil volant. Le TÉMOIN doit S'ALLUMER. Après ce contrôle, retirer le fil volant et couper le contact.
CONNECTEUR 15 VOIES	Thermistance eau	BI.N	1 BI.R	$T = + 20^{\circ} C \rightarrow R5 = \simeq 8200 \Omega$ $2 \quad T = + 80^{\circ} C \rightarrow R5 = \simeq 740 \Omega$
	Manocontact huile	V	3	$T < 18^{\circ} C \rightarrow R6 = \infty$ $T < 18^{\circ} C \rightarrow R6 \leq 1 \Omega$
	Masse	N	7	$R7 \leq 1 \Omega$
	Potentiomètre	NVi } RoJ }	5-13	$R8 = 4150 \pm 830 \Omega$
		NVi } RN }	5-12 5-12	$R9$ (accélérateur au repos) $\simeq 5730 \Omega$ $R9$ (pleine accélération) $\simeq 2250 \Omega$
	Information allumage	J	8	$U1 \geq 12 V$, contact mis
	Information + Batterie	BI	9	$U2 \geq 12 V$
	Information = A.C.	Ro	15	$U3 \geq 12 V$, contact mis
	Information sonde à oxygène	V.xxx	4-11	Calculateur branché, moteur tournant $U4$ varie de 0 volt (pauvre) à 1 volt (riche)

Schéma de principe de fonctionnement moteur

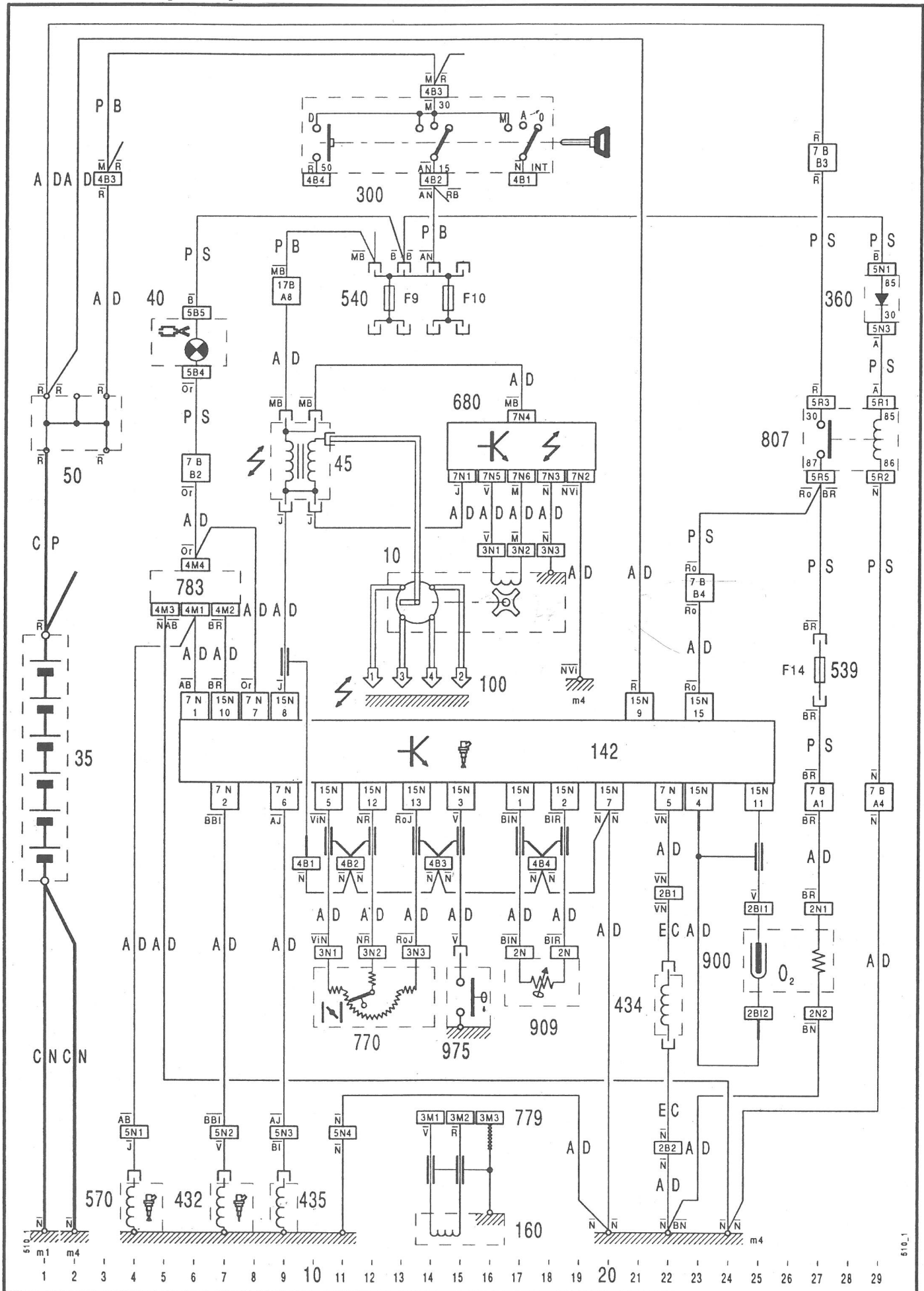
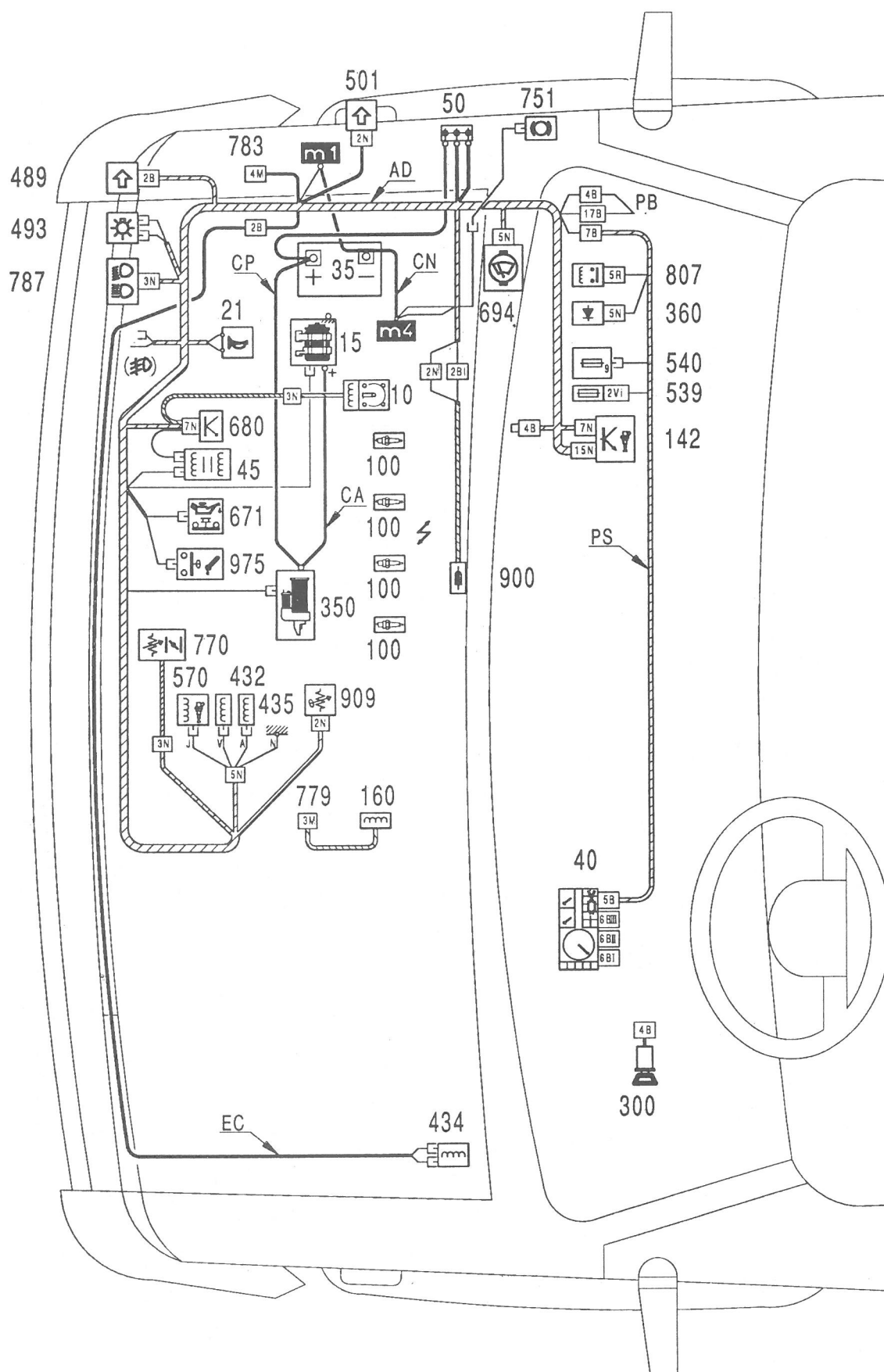


Schéma d'implantation (faisceaux AVD et planche de bord)



Nomenclature des pièces et des faisceaux

• Nomenclature des pièces

REPÈRE	DÉSIGNATION	POSITION	
		Principe	Implantation
10	ALLUMEUR	13 à 18	13
(15)	ALTERNATEUR	x	11
(21)	AVERTISSEUR	x	9
35	BATTERIE	1	12
40	BLOC COMPTEUR & VOYANTS	6	19
45	BOBINE D'ALLUMAGE	9 à 10	8
50	BOITIER D'ALIMENTATION	1 à 3	16
100	BOUGIES D'ALLUMAGE	12 à 15	13
142	CALCULATEUR DE CARBU PILOTÉE	6 à 25	20
160	CAPTEUR DE POINT MORT HAUT	14 à 16	13
300	CONTACTEUR ANTIVOL	10 à 18	20
(350)	DÉMARREUR	x	10
360	DIODE DE RELAIS DE CARBU PILOTÉE	29	19
432	ACTUATEUR DE RALENTI	7	9
434	ELECTROVANNE DE CANISTER	20	15
435	ELECTROVANNE D'AÉRATION DE CUVE	9	10
(489)	FEU DE DIRECTION AVANT DROIT	x	5
(493)	LANTERNE AVANT DROIT	x	5
(501)	RÉPÉTITEUR DE CLIGNOTANT DROIT	x	13
539	FUSIBLE VOLANT DE SONDE OXYGÈNE	27	19
540	BOITIER DE FUSIBLES	13 à 16	19
570	ACTUATEUR PRINCIPAL	4	7
(671)	MANO CONTACT D'HUILE MOTEUR	x	8
680	MODULE D'ALLUMAGE	16 à 20	8
(694)	MOTEUR D'ESSUIE GLACE AVANT	x	16
(751)	PLAQUETTE DE FREIN AVANT DROIT	x	18
770	POTENTIOMÈTRE SUR AXE DE PAPILLON	11 à 14	7
779	PRISE DE CAPTEUR DE P.M.H.	14 à 16	11
781	PRISE DIAGNOSTIC	5 à 7	10
787	PROJECTEUR DROIT	x	5
807	RELAIS DE CARBURATION PILOTÉE	27 à 29	19
900	SONDE A OXYGÈNE	25 à 27	16
909	SONDE DE TEMPÉRATURE D'EAU	17 à 19	8
975	THERMO CONTACT D'HUILE MOTEUR	15	8

Les numéros (x) ne concernent pas le schéma de principe ; le faisceau AD (Avant Droit) est complètement représenté.

• Nomenclature des faisceaux

AD : Avant droit

CA : Câble d'alternateur

CN : Câbles négatifs

CP : Câbles position

EC : Electrovanne de canister

PB : Planche de bord (série)

PS : Planche supplémentaire
(de carburation pilotée)

VII - ENTRETIEN DU MOTEUR, DES DISPOSITIFS ANTIPOLLUTION, DE LA TRANSMISSION

PÉRIODICITÉ (KM)**	1500 - 2500	10 000	20 000	30 000	40 000	50 000	60 000	70 000	80 000	90 000	100 000	110 000	120 000	130 000	140 000	150 000
	OPÉRATIONS															
SATION-SERVICE																
Vidange/plein :																
– moteur*	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
– BV (2,5 l)	x		x		x		x		x		x		x		x	
– pont arrière (1,6 l)	x		x		x		x		x		x		x		x	
Remplacement/nettoyage :																
– cartouche filtre à huile (LS 468 A)	x	x		x		x		x		x		x		x		x
– cartouche filtre à air		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Niveau :																
– circuit de refroidissement	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
– BV		x		x		x		x		x		x		x		x
Contrôle :																
– lampe témoin du carburateur piloté*	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
ENTRETIEN																
Echange :																
– filtre à carburant			x		x		x		x		x		x		x	
– bougies*			x		x		x		x		x		x		x	
Contrôle, réglage ou remplacement :																
– état, tension courroies d'accessoires	x		x		x		x		x		x		x		x	
– état, branchement des tuyauteries antipollution*	x		x		x		x		x		x		x		x	
Essai :																
– du véhicule	x		x		x		x		x		x		x		x	
Antipollution* :																
– contrôle, mise en conformité suivant les normes en vigueur CO, CO ₂ , HC	x		x		x		x		x		x		x		x	
Réglage :																
– jeu aux soupapes (Adm = 0,10 - Ech = 0,25)	x															
Opération suggérée :																
– jeu aux soupapes			x		x		x		x		x		x		x	

* Ou 1 fois par an minimum.

** Tous les 5000 km pour un entretien renforcé.



CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25

1

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

C 25 DIESEL
sauf moteur 2,5 D

Serrage culasse

N° 24

Le 31 Octobre 1991

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS: **RECUEIL DE NOTES N° MAN (10...) ou 208900**

1354

Cette note concerne les véhicules **C 25 Diesel** équipés de la motorisation suivante :

FAMILLE MOTEUR	PLAQUE MOTEUR	CYLINDRÉE
XUD9A	D9B	1905 cm³

Evolution de la valeur du serrage angulaire de la culasse :

NOUVELLE VALEUR

- **Serrage à 7 m.daN**
- **Serrage angulaire à 140°**

Ancienne valeur

- Serrage à 7 m.daN
- Serrage angulaire à 120°

Cette méthode est applicable à tous les moteurs D9B sortis antérieurement.

RAPPEL : Pas de resserrage culasse lors de la première révision, ou après une intervention moteur.

Nous vous demandons de modifier les différents documents en votre possession.



CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
MÉTHODES TECHNIQUES

NOTE TECHNIQUE

C 25 **1**

APPLICATION :
TOUS PAYS

CONCERNE :
CITROËN C 25 DIESEL
MOTEUR D9B
Soupapes d'échappement

N° 27

DIFFUSION :
TOUS PAYS

Le 30 Juin 1992

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN (10...) ou 208900**

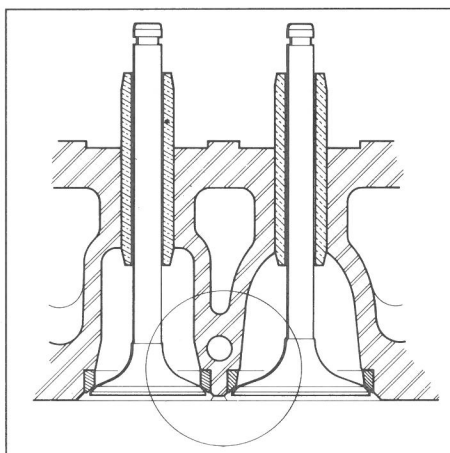
1562

Depuis **Janvier 1992**, les moteurs diesel D9B (XUD9A) des véhicules **CITROËN C 25** sont équipés de soupapes d'échappement nouvelles.

Ces soupapes sont associées à de nouveaux sièges de soupapes.

Simultanément, le montage du joint d'étanchéité sur les guides des soupapes admission et échappement est étendu sur tous ces véhicules.

SIÈGES ET SOUPAPES D'ÉCHAPPEMENT

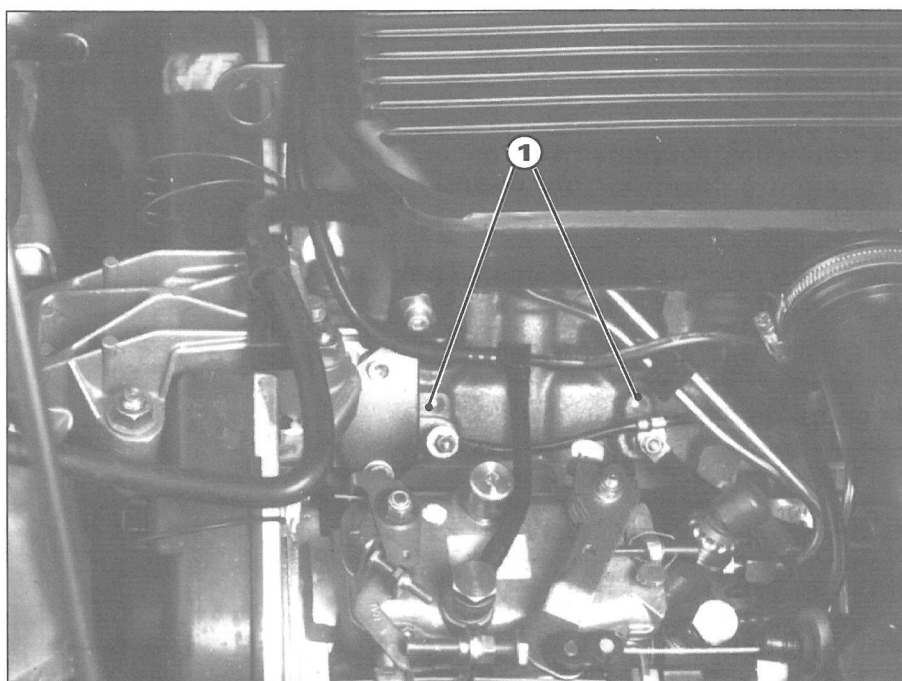


BX 11-28

1. IDENTIFICATION

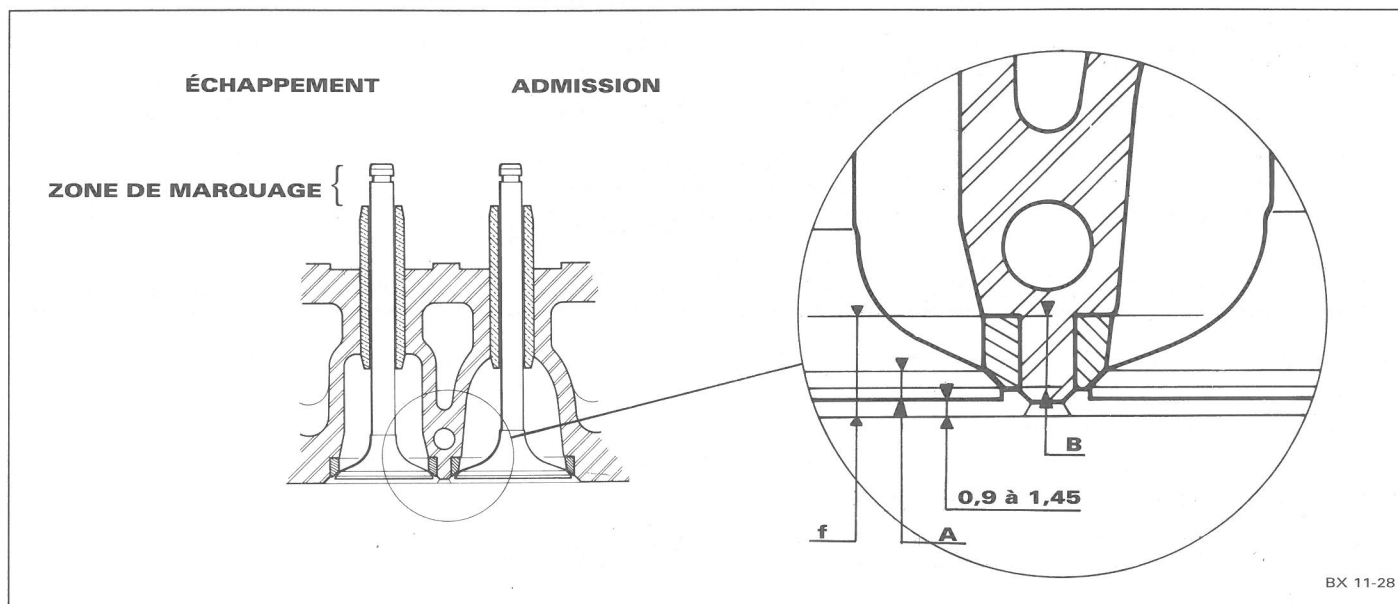
1.1. Identification du moteur

Les (ou le) **perçages "1"**, au dessus des bougies de préchauffage ont un diamètre de **9 mm** (au lieu de 7 mm).



92-293

1.2. Identification des pièces



	ANCIEN MONTAGE	NOUVEAU MONTAGE
		DIESEL ATMO.
A	3,3 mm	3,8 mm
B	6 mm	5,5 mm
Repère sur queue de soupape		Z

Remarque : Les cotes de fond de lamage (f) et de retrait de soupape d'échappement (0,9 mm à 1,45 mm) n'ont pas évolué.

2. PIÈCES DE RECHANGE

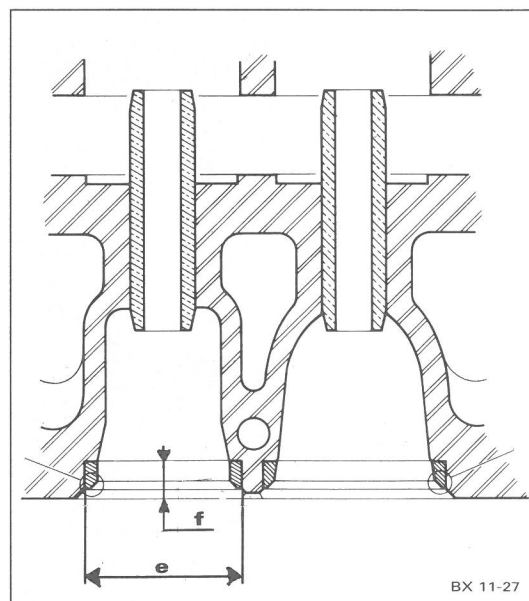
	MOTEUR
	19 DIESEL (XUD9/K)
CULASSE	95 666 798
SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT	96 137 360
SIÈGE DE SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT	Rénovation : 96 155 231

3. RÉPARATION

Le montage des nouvelles soupapes sur les anciens véhicules est possible à condition de changer les sièges de soupapes.

Les cotes de réparation pour l'échange des sièges de soupapes d'échappement n'ont pas évolué :

Siège de soupape d'échappement		
Ø Siège	Ø Alésage	Profondeur
$e \pm 0,025$	$e \pm 0,025$	$f \pm 0,15$
34,437 mm	34,3 mm	8,35 mm
34,637 mm	34,5 mm	



CITROËN C 25

LE 15 OCTOBRE 1993

RÉF.

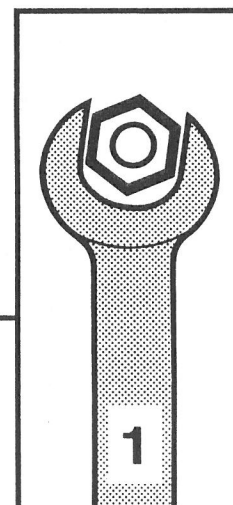


ABONNEMENT GME

PRESENTATION

● ANNEE - MODELE 1994

MAN 008891



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

TABLE DES MATIERES

CARACTERISTIQUES GENERALES

PRESENTATION : GAMME ANNEE MODELE 1994	3
EVOLUTIONS TECHNIQUES : GAMME ANNEE MODELE 1994	11

PEINTURE

TEINTES CARROSSERIE : GAMME ANNEE MODELE 1994	12
---	----

PRESENTATION : GAMME ANNEE MODELE 1994

Fourgon :

Véhicule	Empattement	Type mines	FR cv	Moteur	Boîte de vitesses	S. AR	Pays de distribution												
							F	D	A	B	DK	E	SF	NL	P	N	GB	S	CH
D	800	C		290M62	D9B – XUD9A	2HE88 – ME5	VII		X		X		X		X	X			
E	1000	S		290A11	169B – XM7T	2HE87 – ME4	I	X											
E	1000	S		290A22	170B – XN1T	2HE86 – ME5	I				X	X			X			X	
E	1000	S		290A42	170C – XN1TA	2HE86 – ME5	I		X	X	X								
D	1000	S		290A62	D9B – XUD9A	2HE88 – ME5	I	X	X	X	X	X			X	X		X	
DT	1000	S		290A72	M705T – F19TD	2HE90 – ME5	I			X									X
E	1400	S		290B22	170B – XN1T	2HE86 – ME5	II	X			X				X				
E	1400	S		290B42	170D – XN1TA	2HE86 – ME5	II		X	X	X								X
D	1400	S		290B52	U25/661 – CRD93L	2HE94 – ME5	II	X	X		X	X	X		X	X	X	X	
D	1400	S		290B62	D9B – XUD9A	2HE88 – ME5	II			X									
DT	1400	S		290B72	M705T – F19TD	2HE90 – ME5	II			X									X
DT	1400	S		290B92	U25/673 – CRD93LS	2HE95 – ME5	II	X	X		X	X	X		X	X	X		
E	1800	S		290J32/1	170C – XN1TA	2HE85 – ME5	V	X			X								
D	1800	S		290J52/1	U25/661 – CRD93L	2HE93 – ME5	V	X			X								
DT	1800	S		290J92/1	U25/673 – CRD93LS	2HE92 – ME5	V	X			X								

E : essence.

D : diesel.

DT : diesel turbo.

C : empattement court: 2,315 m.

S : empattement standard: 2,923 m.

I : empattement intermédiaire: 3,200 m.

L : empattement long: 3,650 m.

S.AR : type de suspension arrière (voir tableau).

CARACTERISTIQUES GENERALES

Fourgon grand volume :

Véhicule	Empat- tement	Type mines	FR cv	Moteur	Boîte de vitesses	S. AR	Pays de distribution												
							F	D	A	B	DK	E	SF	NL	P	N	GB	S	CH
E	1400	L	290B22	11	170B – XN1T	2HE86 – ME5	II	X			X			X					
E	1400	L	290B42		170D – XN1TA	2HE86 – ME5	II		X		X								X
D	1400	L	290B52/3	10	U25/661 – CRD93L	2HE94 – ME5	II	X	X		X	X	X	X					
DT	1400	L	290B62		D9B – XUD9A	2HE88 – ME5	II			X									
DT	1400	S	290B72/3		M705T – F19TD	2HE90 – ME5	II			X									X
DT	1400	L	290B92/3	10	U25/673 – CRD93LS	2HE95 – ME5	II	X	X		X	X	X	X					
E	1800	L	290J32	11	170C – XN1TA	2HE85 – ME5	V	X			X			X					
E	1800	L	290J42		170D – XN1TA	2HE85 – ME5	V			X									X
D	1800	L	290J52	10	U25/661 – CRD93L	2HE93 – ME5	V	X	X		X		X	X	X		X		
DT	1800	L	290J92	10	U25/673 – CRD93LS	2HE92 – ME5	V	X	X		X	X	X	X	X	X		X	

CARACTERISTIQUES GENERALES

Chassis cabine :

Véhicule		Empat- tement	Type mines	FR cv	Moteur	Boîte de vitesses	S. AR	Pays de distribution													
								F	D	A	B	DK	E	SF	NL	P	N	GB	S	CH	
D	800	S	290R62		D9B – XUD9A	2HE88 – ME5	VII I						X								
D	1000	S	290G62/11	8	D9B – XUD9A	2HE88 – ME5	IV	X	X												
E	1400	S	290G22/1	11	170B – XN1T	2HE86 – ME5	IV	X			X	X			X						
E	1400	L	290G22/2	11	170B – XN1T	2HE86 – ME5	IV	X			X				X						
E	1400	S	290G42/1		170D – XN1TA	2HE86 – ME5	IV		X	X	X									X	
E, (2)	1400	L	290G42/2		170D – XN1TA	2HE86 – ME5	IV		X	X	X									X	
D, (2)	1400	S	290G52/1	10	U25/661 – CRD93L	2HE94 – ME5	IV	(2)	(2)		X	X	X		X	X		X			
D, (2)	1400	L	290G52/2	10	U25/661 – CRD93L	2HE94 – ME5	IV	X	X		X	X	X		X	X					
D, (2)	1400	I	290G52/8	10	U25/661 – CRD93L	2HE94 – ME5	VI	(2)	(2)		(2)				X	X					
D	1400	S	290G62/1		D9B – XUD9A	2HE92 – ME5	VI				X										
D	1400	L	290G62/2		D9B – XUD9A	2HE88 – ME5	IV				X										
DT, (2)	1400	S	290G72/1		M705T – F19TD	2HE90 – ME5	IV				(2)									(2)	
D, (2)	1400	i	290G52/8	10	U25/661 – CRD93L	2HE94 – ME5	IV													X	
DT, (2)	1400	S	290G92/1	10	U25/673 – CRD93LS	2HE95 – ME5	IV	(2)	(2)	X	X				X						
DT, (2)	1400	L	290G92/2	10	U25/673 – CRD93LS	2HE95 – ME5	IV	X	X		X		X		X	X					
DT, (2)	1400	I	290G92/8	10	U25/673 – CRD93LS	2HE95 – ME5	IV	(2)	(2)		(2)										
E	1800	S	290K32/1	11	170C – XN1TA	2HE85 – ME5	IV	X			X										
E	1800	L	290K32/2	11	170C – XN1TA	2HE85 – ME5	VI	X			X				X						
E	1800	L	290K42/2		170D – XN1TA	2HE85 – ME5	VI				X									X	
D	1800	S	290K52/1	10	U25/661 – CRD93L	2HE93 – ME5	VI	X	X		X										
D	1800	L	290K52/2	10	U25/661 – CRD93L	2HE93 – ME5	VI	X	X		X		X		X	X		X			
DT	1800	S	290K92/1	10	U25/673 – CRD93LS	2HE92 – ME5	VI	X	X		X										
DT	1800	L	290K92/2	10	U25/673 – CRD93LS	2HE92 – ME5	VI	X	X		X	X	X		X	X					

(2) : disponible aussi en prédisposition autocaravane, avec suspension AR type XII .

CARACTERISTIQUES GENERALES

Chassis double cabine :

Véhicule	Empat- tement	Type mines	FR cv	Moteur	Boîte de vitesses	S. AR	Pays de distribution												
							F	D	A	B	DK	E	SF	NL	P	N	GB	S	CH
E	1400	L		290G22/3	11	170B – XN1T	2HE86 – ME5	IV	X			X			X				
E	1400	L		290G42/3		170D – XN1TA	2HE86 – ME5	IV			X	X							X
D	1400	L		290G52/3	10	U25/661 – CRD93L	2HE94 – ME5	IV	X	X		X	X		X				
D	1400	L		290G62/3		D9B – XUD9A	2HE88 – ME5	IV			X								
DT	1400	L		290G72/3		M705T – F19TD	2HE90 – ME5	IV			X								X
DT	1400	L		290G92/3	10	U25/673 – CRD93LS	2HE95 – ME5	IV	X	X		X		X	X				
E	1800	L		290K32/3		170C – XN1TA	2HE85 – ME5	VI			X			X					
E	1800	L		290K42/3		170D – XN1TA	2HE85 – ME5	VI			X								
D	1800	L		290K52/3	10	U25/661 – CRD93L	2HE93 – ME5	VI	X	X		X		X	X				
DT	1800	L		290K92/3	10	U25/673 – CRD93LS	2HE92 – ME5	VI	X	X		X	X						

Chassis nu :

Véhicule	Empat- tement	Type mines	FR cv	Moteur	Boîte de vitesses	S. AR	Pays de distribution												
							F	D	A	B	DK	E	SF	NL	P	N	GB	S	CH
E	1400	L		290G42/6		170D – XN1TA	2HE86 – ME5	XII		X	X	X							
D	1400	S		290G52/5		U25/661 – CRD93L	2HE94 – ME5	VII	X	X		X							
D	1400	L		290G52/6		U25/661 – CRD93L	2HE94 – ME5	XII	X	X		X							
D	1400	I		290G52/9	10	U25/661 – CRD93L	2HE94 – ME5	XII	X	X		X							
DT	1400	S		290G52/5	10	U25/673 – CRD93LS	2HE95 – ME5	XII	X	X		X							
DT	1400	L		290G92/6	10	U25/673 – CRD93LS	2HE95 – ME5	XII	X	X		X							
DT	1400	I		290G92/9	10	U25/673 – CRD93LS	2HE95 – ME5	XII	X	X		X							
E	1800	S		290K32/5	11	170C – XN1TA	2HE85 – ME5	VI	X			X							
E	1800	L		290K32/6	11	170C – XN1TA	2HE85 – ME5	VI	X			X							
D	1800	S		290K52/5	10	U25/661 – CRD93L	2HE93 – ME5	VI	X			X							
D	1800	L		290K52/6	10	U25/661 – CRD93L	2HE93 – ME5	VI	X	X		X							
DT	1800	S		290K92/5	10	U25/673 – CRD93LS	2HE92 – ME5	VI	X			X	X						
DT	1800	L		290K92/6	10	U25/673 – CRD93LS	2HE92 – ME5	VI	X	X		X							

CARACTERISTIQUES GENERALES

Plancher cabine :

Véhicule		Empat- tement	Type mines	FR cv	Moteur	Boîte de vitesses	S. AR	Pays de distribution													
								F	D	A	B	DK	E	SF	NL	P	N	GB	S	CH	
E	1400	L	290G22/4	11	170B – XN1T	2HE86 – ME5	II	X			X				X						
E	1400	S	290G22/7	11	170B – XN1T	2HE86 – ME5	II	X			X										
D	1400	L	290G52/4	10	U25/661 – CRD93L	2HE94 – ME5	II	X	X		X				X						
D	1400	S	290G52/7	10	U25/661 – CRD93L	2HE94 – ME5	II	X			X										
DT	1400	L	290G72/4		M705T – F19TD	2HE90 – ME5	II		X	X										X	
DT	1400	L	290G92/4	10	U25/673 – CRD93LS	2HE95 – ME5	II	X	X		X				X						
DT	1400	S	290G92/7	10	U25/673 – CRD93LS	2HE95 – ME5	II	X			X										
E	1800	L	290K32/4	11	170C – XN1TA	2HE85 – ME5	V	X			X				X						
D	1800	L	290K52/4	10	U25/661 – CRD93L	2HE93 – ME5	V	X			X				X						
DT	1800	L	290K92/4	10	U25/673 – CRD93LS	2HE92 – ME5	V	X			X				X						

Combi "standard" :

Véhicule		Empat- tement	Type mines	FR cv	Moteur	Boîte de vitesses	S. AR	Pays de distribution													
								F	D	A	B	DK	E	SF	NL	P	N	GB	S	CH	
E	1000	S	290C11	10	169B – XM7T	2HE87 – ME5	I	X													
D	1000	S	290C62	8	D9B – XUD9A	2HE88 – ME5	I	X			X										
E	1400	S	290C22/1		170B – XN1T	2HE86 – ME5	II				X										
E	1400	S	290C42/1		170D – XN1TA	2HE86 – ME5	II		X	X	X									X	
D	1400	S	290C52/1		U25/661 – CRD93L	2HE94 – ME5	II		X		X		X								
D	1400	S	290C62/1		D9B – XUD9A	2HE88 – ME5	II			X											
DT	1400	S	290C72/1		M705T – F19TD	2HE90 – ME5	II			X										X	

CARACTERISTIQUES GENERALES

Combi "confort" :

Véhicule	Empat- tement	Type mines	FR cv	Moteur	Boîte de vitesses	S. AR	Pays de distribution												
							F	D	A	B	DK	E	SF	NL	P	N	GB	S	CH
D	800	C		290S62		D9B – XUD9A	2HE88 – ME5	VII		X					X				
E	1000	S		290C22	11	170B – XN1T	2HE86 – ME5	I	X										
E	1000	S		290C42		170D – XN1TA	2HE86 – ME5	I		X	X	X							X
D	1000	S		290C52	10	U25/661 – CRD93L	2HE94 – ME5	I	X	X				X					
D	1000	S		290C62	8	D9B – XUD9A	2HE88 – ME5	I	X	X	X								
DT	1000	S		290C72		M705T – F19TD	2HE90 – ME5	I			X								X

Combi "club" :

Véhicule	Empat- tement	Type mines	FR cv	Moteur	Boîte de vitesses	S. AR	Pays de distribution												
							F	D	A	B	DK	E	SF	NL	P	N	GB	S	CH
E	1000	S		290C22	10	170B – XN1T	2HE86 – ME5	I	X			X	X			X			
E	1000	S		290C42		170D – XN1TA	2HE86 – ME5	I		X	X	X							X
D	1000	S		290C52	10	U25/661 – CRD93L	2HE94 – ME5	I	X	X		X		X					
D	1000	S		290C62/1		D9B – XUD9A	2HE88 – ME5	I			X								
DT	1000	S		290C72		M705T – F19TD	2HE90 – ME5	I			X								X
DT	1000	S		290C92	10	U25/673 – CRD93LS	2HE95 – ME5	I	X	X		X	X		X				

Minibus :

Véhicule	Empat- tement	Type mines	FR cv	Moteur	Boîte de vitesses	S. AR	Pays de distribution												
							F	D	A	B	DK	E	SF	NL	P	N	GB	S	CH
E	1400	L		290D42		170D – XN1TA	2HE86 – ME5	II				X	X						X
D	1400	L		290D72		M705T – F19TD	2HE90 – ME5	II			X								X

CARACTERISTIQUES GENERALES

4x4 – fourgon :

Véhicule	Empattement	Type mines	FR cv	Moteur	Boîte de vitesses	S. AR	Pays de distribution												
							F	D	A	B	DK	E	SF	NL	P	N	GB	S	CH
E	1400	S		290B44		170D – XN1TA	PB – ME5	X			X								X
D	1400	S		290B54	10	U25/661 – CRD93L	CD – ME5	X	X	X		X		X					
DT	1400	S		290B94	10	U25/673 – CRD93LS	CT – ME5	X	X	X		X	X	X	X	X			

4x4 – chassis cabine :

Véhicule	Empattement	Type mines	FR cv	Moteur	Boîte de vitesses	S. AR	Pays de distribution												
							F	D	A	B	DK	E	SF	NL	P	N	GB	S	CH
E	1400	S		290G44/1		170D – XN1TA	PB – ME5	XI			X								X
E	1400	S		290G44/1	10	U25/661 – CRD93L	CD – ME5	XI	X	X		X		X					
DT	1400	S		290G94/1	10	U25/673 – CRD93LS	CT – ME5	XI	X	X		X	X			X		X	

4x4 – combi "confort" :

Véhicule	Empattement	Type mines	FR cv	Moteur	Boîte de vitesses	S. AR	Pays de distribution												
							F	D	A	B	DK	E	SF	NL	P	N	GB	S	CH
E	1400	S		290C44		170D – XN1TA	PB – ME5	IX			X								X
D	1400	S		290C54	10	U25/661 – CRD93L	CD – ME5	IX	X			X		X			X		
DT	1400	S		290C94	10	U25/673 – CRD93LS	CT – ME5	IX	X	X		X		X		X			

E : essence.

D : diesel.

DT : diesel turbo.

C : empattement court: 2,315 m.

S : empattement standard: 2,923 m.

I : empattement intermédiaire: 3,200 m.

L : empattement long: 3,650 m.

S.AR : type de suspension arrière (voir tableau).

CARACTERISTIQUES GENERALES

Suspension arrière :

Type	Composition
I	4 lames de 8 mm sans effet retardé (suspension dite "adoucie") (+ amortisseurs)
II	2 lames de 8 mm, 2 lames de 13 mm à effet retardé (+ amortisseurs)
IV	2 lames de 8 mm, 2 lames de 13 mm à effet retardé (+ amortisseurs)
V	1 lame de 9 mm, 1 lame de 8 mm, 2 lames de 13 mm à effet retardé (+ amortisseurs)
VI	1 lame de 9 mm, 1 lame de 8 mm, 2 lames de 13 mm à effet retardé (+ amortisseurs)
VII	4 lames de 8 mm sans effet retardé (+ amortisseurs)
VIII	4 lames de 8 mm sans effet retardé (+ amortisseurs)
IX	4 lames de 8 mm sans effet retardé (+ amortisseurs)
X	2 lames de 8 mm, 2 lames de 13 mm à effet retardé (+ amortisseurs)
XI	2 lames de 8 mm, 2 lames de 13 mm à effet retardé (+ amortisseurs)
XII	1 lame maîtresse de 9 mm, 1 lame sous maîtresse de 8 mm, 2 lames de 12,5 mm sans effet retardé (+ amortisseurs)

EVOLUTIONS TECHNIQUES : GAMME ANNEE MODELE 1994

1 – EVOLUTIONS TECHNIQUES (FRANCE)

1.1 – Mécanique

Montage en série de la direction assistée sur les versions fourgons 1400 et 1800.

1.2 – Carrosserie

Montage en série de porte latérale coulissante sur les versions fourgons 1000 et 1400.

2 – EVOLUTION DES MODELES (FRANCE)

2.1 – Création de la version

Combi "confort" – moteur D9B, boîte de vitesses BV5.

2.2 – Suppression des versions

Fourgon 1800 empattement court : moteur 170B.

Plancher cabine 1400 empattement court :
moteur 170B.

Chassis nu 1800 empattement court :
moteur U25/661.

Chassis cabine 1800 empattement court ou long :
moteur 170D.

Combi "standard" : moteur 169B, boîte de vitesses
4 rapports.

Combi "standard" : moteur D9B, boîte de vitesses
5 rapports.

2.3 – Suppression des options

Volet et essuie-vitre arrière sur fourgons.

2ème porte latérale coulissante sur fourgons.

TEINTES CARROSSERIE : GAMME ANNEE MODELE 1994

Teintes reconduites	Code
Rouge Cherry	123F
Bleu Gentiane	829F
Gris Satellite	049F
Beige Tropic	216F
Bleu Navire	466F
Vert Guinée	325F
Bleu Rivière	423A *
Blanc Corfou	224F
Gris Voile	684F

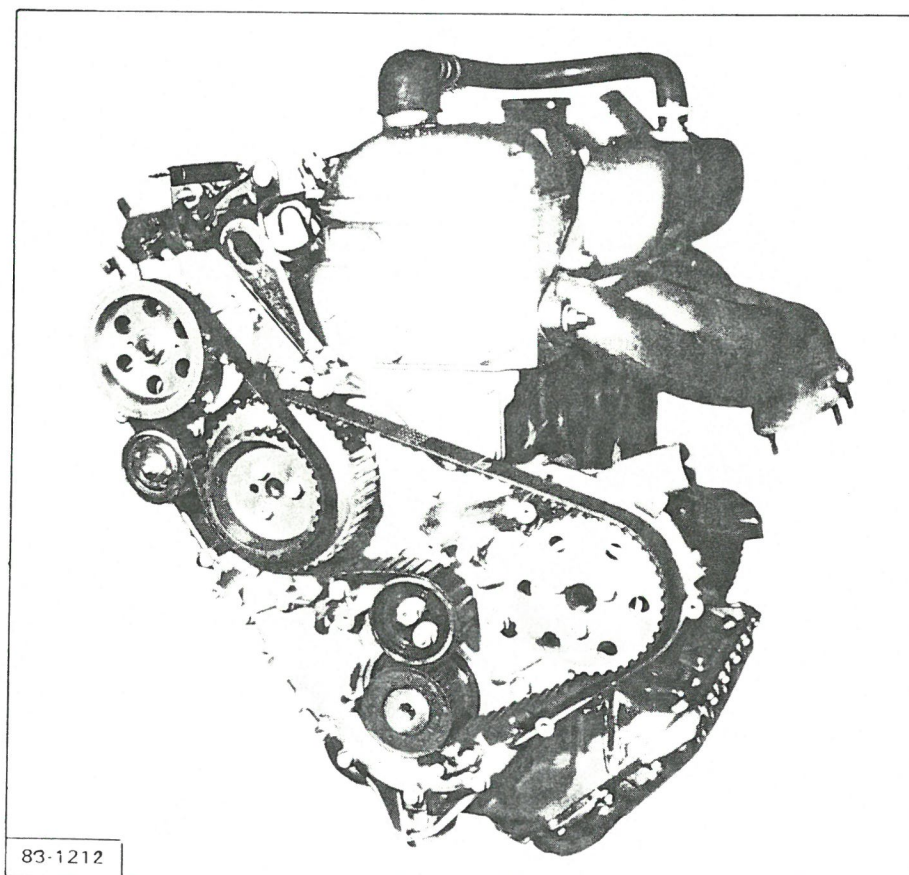
* : peinture métallisée.

CITROËN SERVICEAVDELNINGEN		SERVICE MEDDELANDE	C 25
REF. NT 1-1	C 25 DIESELMOTOR		N° 30/84
DAT. 1984.06.08	MED REMTRANSMISSION (MOTORTYP U25/661)		GRUPP 1

Fr.o.m. chassinummer UB 130 570 har samma förbättringar införts på dieselmotorn för C 25 som för CX-TURBO. Motorns typbeteckning (angiven på skylt) är ändrad till U 25/661.

Ändringar:

Drevtransmissionen är ersatt med tandremsdrivning. Rätt remspänning erhålles med en spännrulle (ej automatiskt).



83-1212

Kamaxeln är remdriven (f.ö. oförändrad).
 Ventiltider (med ett provisoriskt ventilspel på 1 mm).
 Insug öppnar 2°52' E.Ö.D.
 Utblåsning stänger 4°12' F.Ö.D.
 Insug stänger 33°08' E.U.D.
 Utblåsning öppnar 37°48' F.U.D.
 Ventilspel (KALL MOTOR)

Insug: 0,30 mm
 Avgas: 0,20 mm

Denna motortyp skiljer sig från den tidigare med drevtransmission genom:

- Nytt starkare topplock
- Nytt cylinderblock
- Ny vevaxel
- Ny remdriven insprutningspump
- Ny oljepump
- Nytt system för återcirkulation av vevhusgaserna
- Ny gasvajer, med kompensator (utom för de första modellerna).

ÄNDRINGARNAS OMFATTNING:

1. Förstärkt topplock:

- Ökad godstjocklek på topplockets »motorblockssida».
- Ökad godstjocklek runt topplocksboltarnas försänkningar, vilket medför att en ny smörjramp måste monteras (mer utrymmeskrävande).
- Topplockets totala tjocklek är oförändrad: 117 mm.

2. Vevaxel:

- Ökad ramlagertappsdiаметer (67 mm, i stället för 64 mm).
- Nytt drev (för remtransmissionen).

3. Motorblock:

P.g.a. vevaxelns förstärkning:

- Ökad diámetro på ramlagrens lagerlägen.
- Nya lagerskålar.
- Nya justerbrickor för vevaxelns axialspel.
- Ny tätningssring till vevaxeln med oljereserv och ökad diámetro.
- Ny styrning till oljestickan med annan riktning.

4. Ny transmissionskåpa:

Försedd med oljekanal som förbinder oljepumpen och huvudsmörjkanalen i blocket.

5. Kamaxel:

Ny axeltapp för montering av kuggremmens hjul vilket kräver ny typ av axialstopp för kamaxeln (kammarna oförändrade).

6. Transmission:

Kuggrem mellan vevaxel/kamaxel/oljepump. Insprutningspumpen drivs av kamaxeln med hjälp av en egen kuggrem.

Spänning av remmarna sker med hjälp av spännrullar.

Vid arbeten på transmissionen erhålles rätt spänning på remmen med hjälp av verktyget märkt med K ur verktygssatsen OUT 20 6028-T.

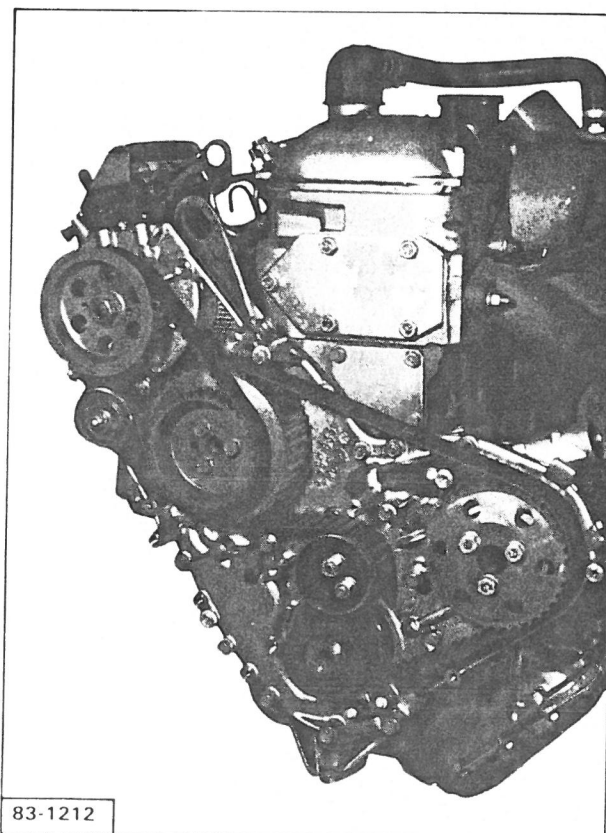
Vid arbeten med insprutningspumpens rem fås rätt spänning automatiskt av den inbyggda fjädern i remspännaren.

Kamaxelrem (PIRELLI ISORAN):

- längd = 1160 mm
- bredd = 32 mm
- steg = 9,52 mm

Märkning för inställning av kamaxeldrivningen:

- 2 märken på baksidan av remmen, till höger om kuggluckorna, avstånd mellan de två märkena: 83 steg.

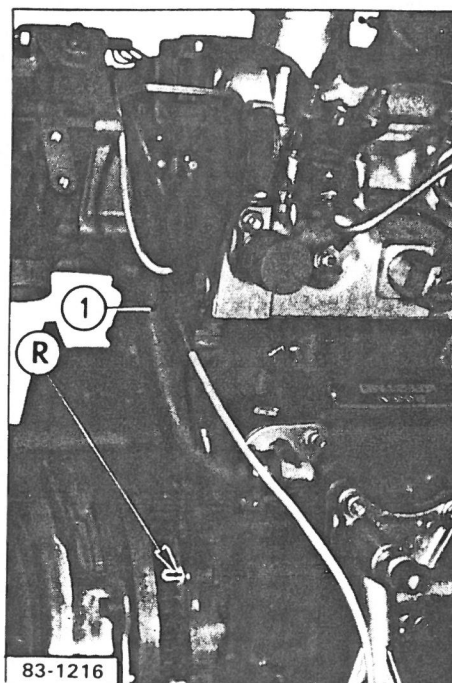


7. Ventilkåpa:

Ny: Förutom anslutning av vevhusventilationsslangen till luftrenaren, (finns även på motorer med drevtransmission), finns ett extra uttag för direktventilation av vevhuset via slangen (1).

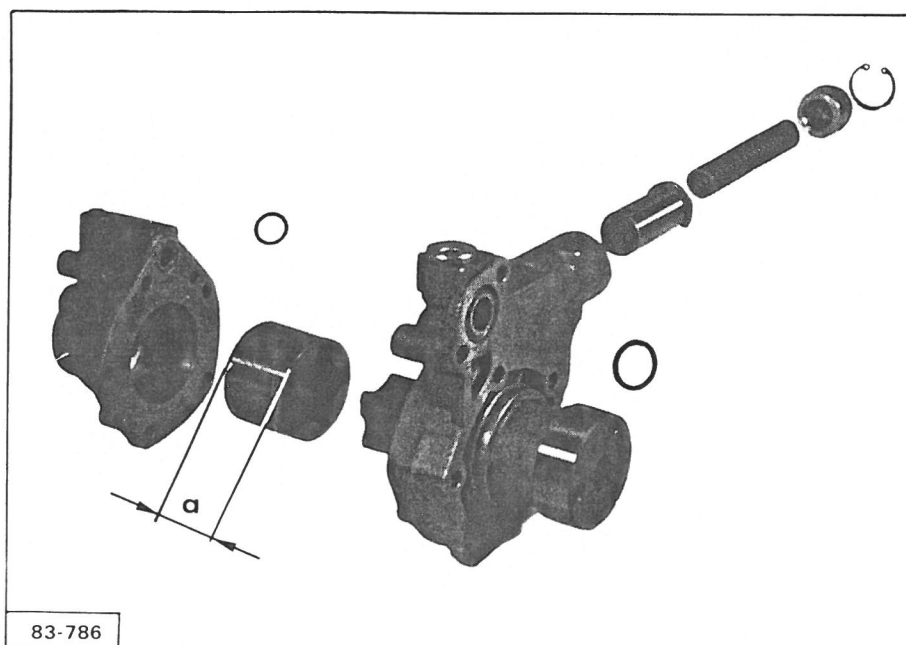
8. Svänghjul:

Märket (R) på svänghjulet, anger insprutningens början för cylinder nr 1.



9. Smörjning:

Oljepump med ökad kapacitet: Tjockleken (a) på pumphjulet ändrat till 37 mm, mot tidigare 32 mm. Pumpen är remdriven.



Nytt oljefilter med ökad volym och ändrad kalibrering av bypassventilen: 1,5 bar i stället för 1,2 bar, reservdelsnr: 95 495 251 (PURFLUX LS 483). (Ytterdiameter = 86,2 mm) - gängor: M20 x 150.

Värmeväxlare (olja/vatten): Kalibrering av säkerhetsventilen för kallstart = 1 bar, i stället för 0,3 bar, reservdelsnr: 93 501 359.

10. Insprutningssystem:

Insprutningspump (reservdelsnr: 95 590 757):

Fabrikat	Roto-Diesel
Typ	MA 300
Ref.nr.	R 3449 F 010
Pumpens rotationsriktning (från drivsidan): Medurs	
Insprutningens början f.ö.d.	22° eller 4,32 mm
Max. varvtal obelastad	4625 ± 125 varv/min
Längsta reglervarvtal under belastning	4250 ± 50 varv/min
Tomgångsvarvtal	800 ± 25 varv/min
Regulator typ	Mini-maxi integrerad i pumpen

Pumpen avviker från den som finns på motorer med drevtransmission genom:

- Remdriven, för demontering av drevet se sid 8.
- Nya pumpreglage.
- Ny inspektionslucka, flyttad till den sida av pumpen som är vänd mot motorn.
- Pumpfäste i annat material (gjutjärn).
- Ny anslutningsförbindning för bränslematning (diameter = 8 mm).
- Ny anslutningsförbindning för returbränsle (diameter = 6 mm).
- Spridarhållare: RKB 45 SD 5422.
- Spridare: RDN OSDC 6577 (ny kalibrering: $122 \begin{smallmatrix} + \\ 0 \end{smallmatrix} \begin{smallmatrix} 5 \\ 0 \end{smallmatrix}$ bar – (Tidigare $112 \begin{smallmatrix} + \\ 0 \end{smallmatrix} \begin{smallmatrix} 5 \\ 0 \end{smallmatrix}$ bar) –
bar – tidigare 112

oförändrat.

11. BRÄNSLESYSTEM**Dieselfilter:**

Nytt bränslefilter med vattenavskiljare, utrustad med ett specifikt insatsfilter.

BESKRIVNING AV NYA DELAR	RESERVDELSNR.
Komplett filter CAV FXL	95 804 334
Filterinsats CAV 7111/96	95 583 693

- (1) Handpump
 - (2) Filter
 - (3) Luftningsskruv (diesel)
 - (4) Dräneringsskruv (vatten)
- OBS: Vid avtappning av vatten, öppna dräneringsskruven (4) och luftningsskruven (5).

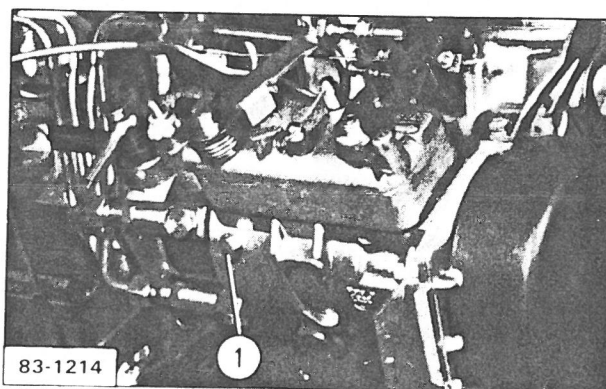
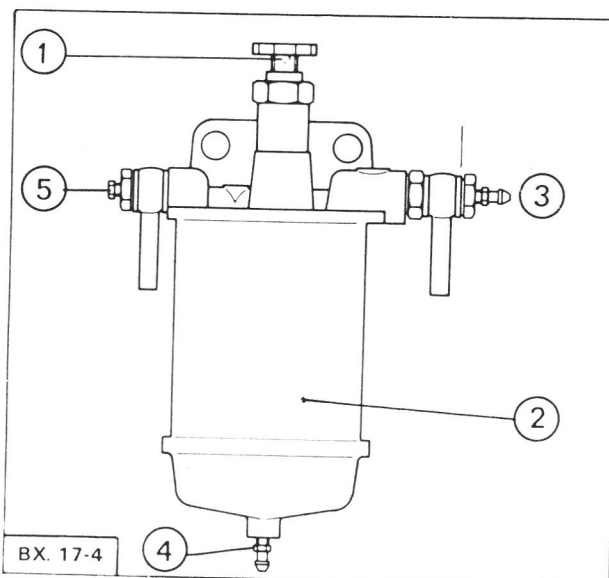
Luftning:

OBS: Det finns inte någon luftningsskruv på insprutningspumpen.

Lossa aldrig skurven (1) på pumpen.

Om det kommit in luft i systemet (vid demontering eller bränslestopp):

- Pumpa upp trycket med handpumpen.
- Lossa anslutningarna och koppla in startmotorn.



12. Kylsystem:

Ny termostat:

Termostaten börjar öppna vid 86°C, i stället för 78°C.

Den totala lyfthöjden är oförändrad: 7,5 mm.

Typ: CALORSTAT

Referens: V 24 - V 6947

Reservdelsnr: 95 495 311

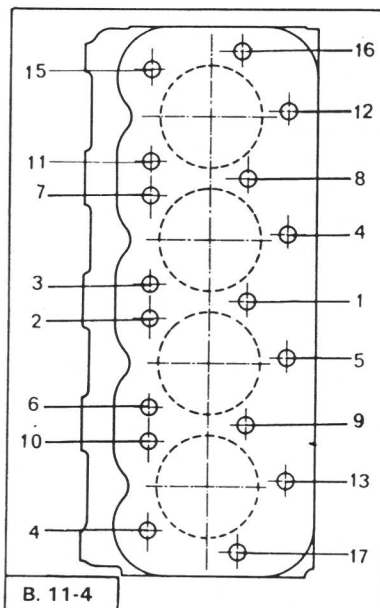
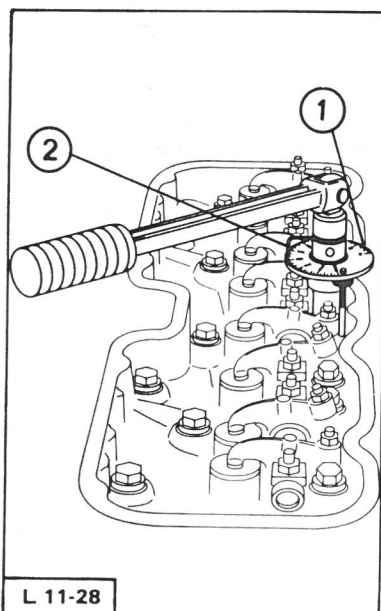
II. REPARATION

1. Efterdragning av topplocket:

**Topplocket dras åt definitivt i fabriken.
DET SKALL INTE EFTERDRAS VID 1000 km.**

För renovering:

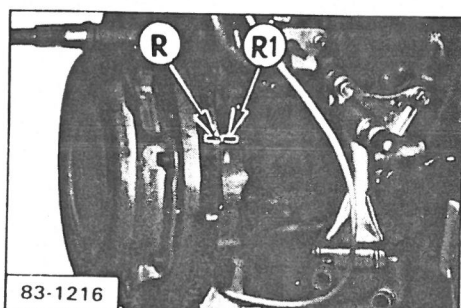
VINKELÅTDRAGNING AV TOPPLOCKSBULTARNA



- Ansätt topplocksbularna, i ovan angiven ordning, med 4 kpm.
- Drag varje skruv ytterligare med $100^\circ \pm 5^\circ$ i samma ordningsföljd. Använd adaptern (ref. OUT 10 4069 T) för att utföra åtdragningen.
- Med stängen (1) stödd mot topplocket, ställ in visaren (2) på 100 och drag åt till 0.
- Gör om åtdragningen enligt ovan med ytterligare $100^\circ \pm 5^\circ$.
- Låt motorn gå under 15 min med 1500 till 2000 v/min.
- Låt den kallna minst 3 tim.
- Utan att lossa skruvarna, gör ännu en åtdragning med ytterligare $45^\circ \pm 5^\circ$.

2. Insprutning:

Bestämning av insprutningspunkten:



Kolven till cylinder Nr 1 (cylindern närmast svänghjulet) är i insprutningspunkten när ventiler till cylinder Nr 4 står i överlappningsläge och märket (R) på svänghjulet befinner sig mitt emot märket (R1) på kopplingskåpan. Det går att se ventiler till cylindern Nr 1 genom oljepåfyllningshålet.

6.

3. Kontroll av insprutningspumpens inställning:

Demontera inspektionsluckan (1).

Montera indikatklockan på pumpen.

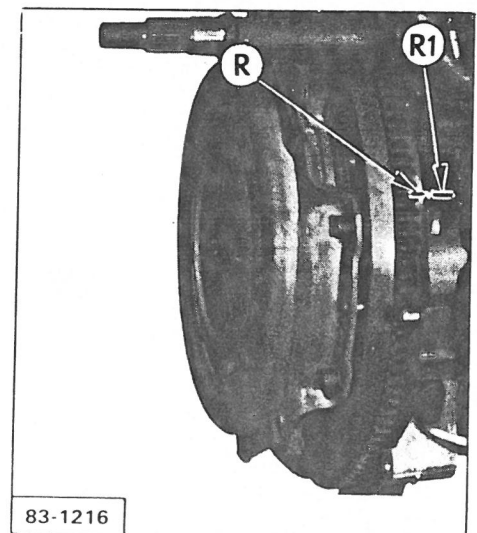
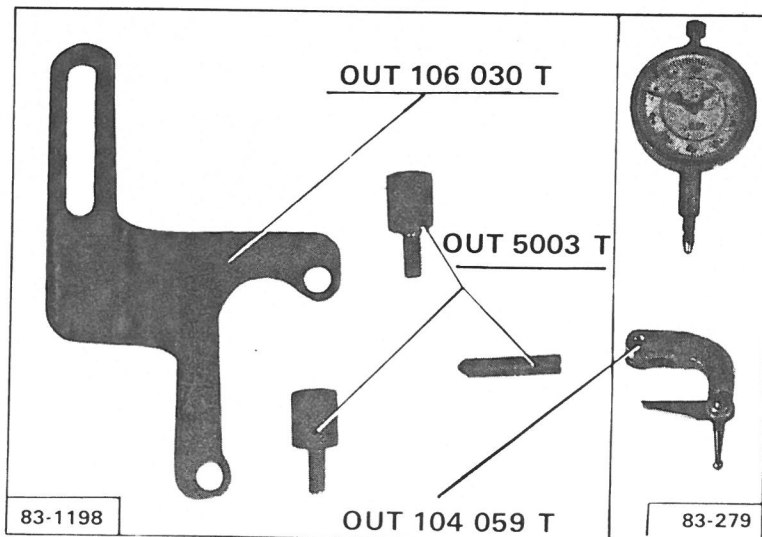
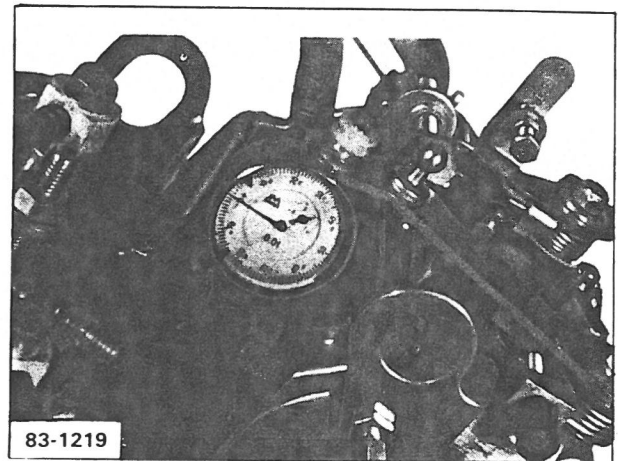
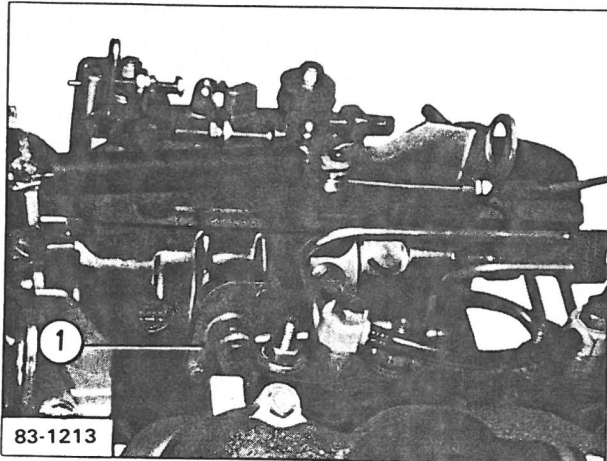
Vrid vevaxeln (i normal rotationsriktning) så att kolven i cylinder Nr 1 står nära sin ÖVRE DÖDPUNKT, med ventilerna i överlappningsläge (tag bort oljepåfyllningslocket för att kunna se vipparmarna).

Vrid svänghjulet ca 3/4 varv.

Kontrollera vändpunkten för indikatklockans nål.

I denna position skall märkena (R) på svänghjulet och (R1) på pluggen i kopplingshuset stå mittemot varandra. Om de inte gör det skall pumpinställningen göras om.

Efter avslutat arbete skall inspektionsluckans fästsruvar plomberas.



C 25 DIESEL MED REMTRANSMISSION (MOTOR U25/661)

4. INSTÄLLNING AV REGLAGEN PÅ INSPRUTNINGSPUMP »ROTO-DIESEL», typ DPA

MED KALL MOTOR

I. Ställ in tomgångsförhöjningsanordningen:

Kontrollera att vajern (1) är sträckt och att tomgångsarmen (2) står i läge »MAXI» (genom att trycka den i pilens \rightarrow riktning).

Om detta ej är fallet, för armen (2) i botten (i pilens \rightarrow riktning), och spänn vajern genom att vrida på vajerhöljesstoppets (3) mutter och låsmutter.

MED VARM MOTOR

II. Kontrollera att vajern (1) är slak och att armen (2) ligger an mot sitt stöd (4).

Om så ej är fallet, kontrolleras funktionen på tomgångsförhöjningsanordningens temperaturgivare (i topplocket). Med vajerns ände (1) hängande fritt (losskopplad), skall en längdskillnad på densamma av minst 6 mm kunna konstateras mellan »kall» och »varm» motor.

III. Ställ in gaspedalsreglaget (motorn avstängd):

a) Tryck gaspedalen i botten och kontrollera att pådragsarmen (5) ligger an mot stoppskruven (6).

Om så ej är fallet, flyttas gaspedalsvajerhöljets (7) låsnål.

b) Kontrollera att armen (5) ligger an mot stoppet (8) och att vajern är slak, då gaspedalen är uppsläppt.

IV. Ställ in dämpningsanordningen för övergång till tomgångsvarvtal:

- Skjut stopparmen (9) åt sidan så att en dorn ($\varnothing = 3$ mm) kan föras in i hålet (a).

- För in bladmått med en tjocklek av 2 mm mellan armen (5) och skruven (8).

- Lossa låsmuttern (10).

- Ställ in ett varvtal på 800 ± 25 v/min genom att vrida på skruven (8).

- Drag åt låsmuttern (10).

- Tag bort dornen i hålet (a) och bladmått.

V. Ställ in tomgången:

- Kontrollera tomgångsvarvtalet. Detta skall vara 800 ± 25 v/min.

Om så ej är fallet, ändras inställningen genom vridning på stoppskruven (12) efter att låsmuttern (11) lossats).

- Drag åt låsmuttern (11).

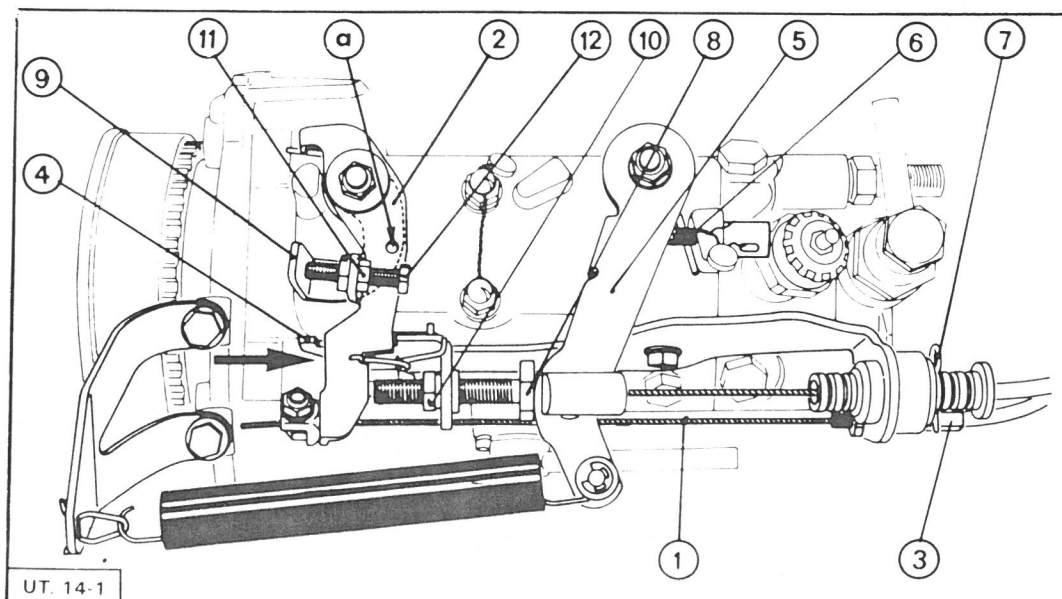
VI. Kontrollera dämpningsanordningen:

Dra upp varvtalet till 3000 v/min och släpp reglaget.

● För snabb nedreglering (motorn tenderar att stanna) \rightarrow vrid stoppskruven (8) moturs 1/4 varv.

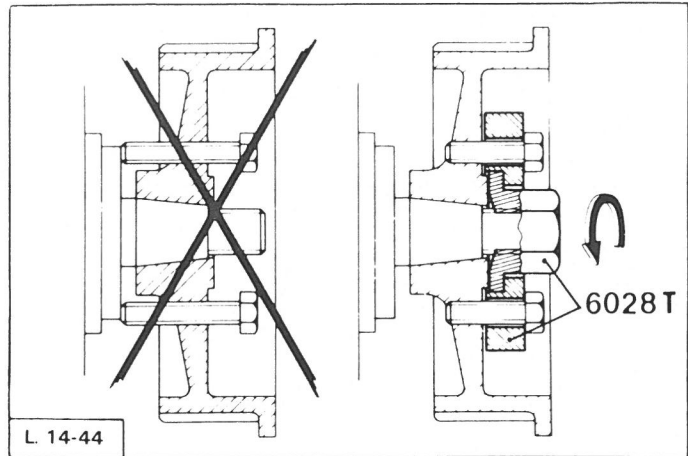
● För långsam nedreglering \rightarrow vrid stoppskruven (8) medurs 1/4 varv.

Kontrollera i båda fallen tomgångsinställningen och justera om så behövs.



5. Demontering av drevet till insprutningspumpen.

För demontering av pumpdrevet får endast avdragare 6028-T användas.



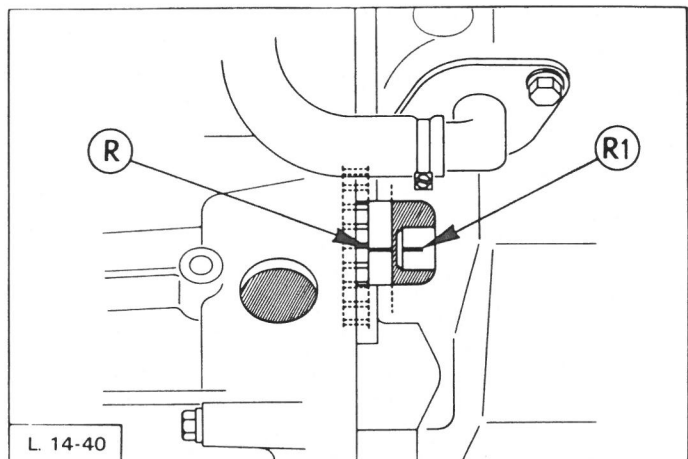
6. Byte av transmissionsrem:

Ställ in vevaxeln och kamaxeln:

- Se till att kolvarna för cylinder 1 och 4 befinner sig nära övre dödpunkt.
- Cylinder nr 1 (på svänghjulssidan) är i slutet av avgasfasen-början av insugningsfasen (ventilerna i överlappningsläge), märkena (R) och (R1) mitt för varandra.

Montera transmissionsremmen:

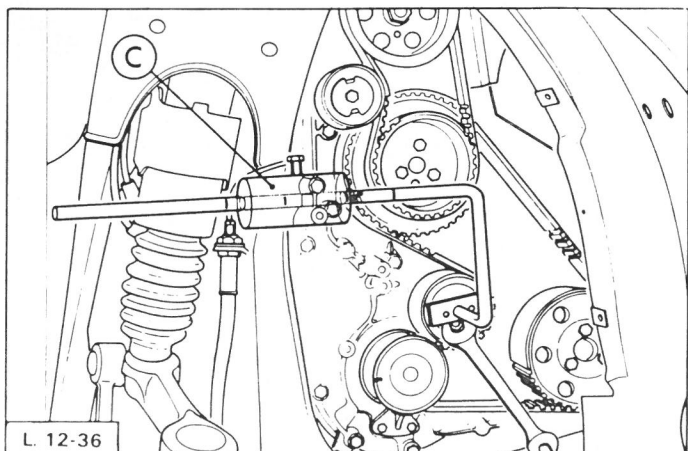
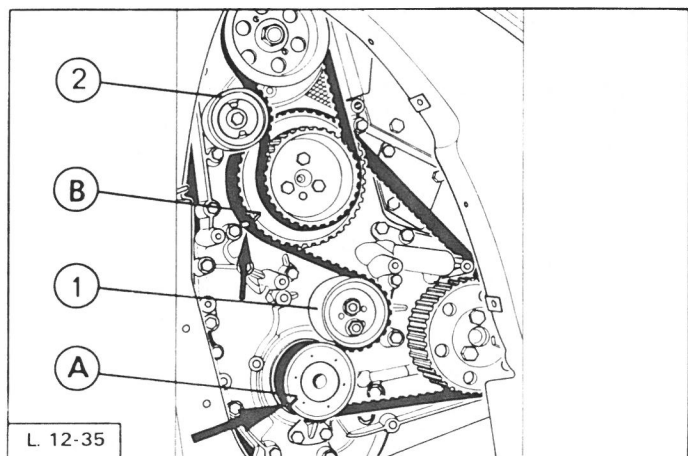
- Sätt dit transmissionsremmen: se till att märkena (—>) på remmen står mitt för märkena (A) och (B) på dreven (83 steg mot den sträckta änden - 35 steg mot den slaka änden).
- Montera remsträckaren (1).
- Justera transmissionsremmens sträckning:
 - Placera verktyget märkt (K) från verktygssats OUT 206 028 på remspännaren (1).
 - Vikten (C) ställs in vid märket 2 på stängen, drag åt muttrarna:
 - Ø 8 mm med 2 kpm
 - Ø 10 mm med 3,2 kpm



Montera drivremmen till insprutningspumpen:

Vrid runt motorn ett varv i rotationsriktningen tills att märkena (R) och (R1) står mittemot varandra, ventiler-na till cylinder nr 4 (transmissions-sidan) står i överlappningsläget och cylinder nr 1 är i slutet av kompressionsfasen.

- Ställ in pumpen i insprutningspunkten.
- Montera drivremmen med delen mitt-emot spännrullen sträckt.
- Montera remspännaren (2). Drag åt dess mutter.
- Vrid runt motorn två varv i rotationsriktningen och kontrollera pumpin-ställningen.



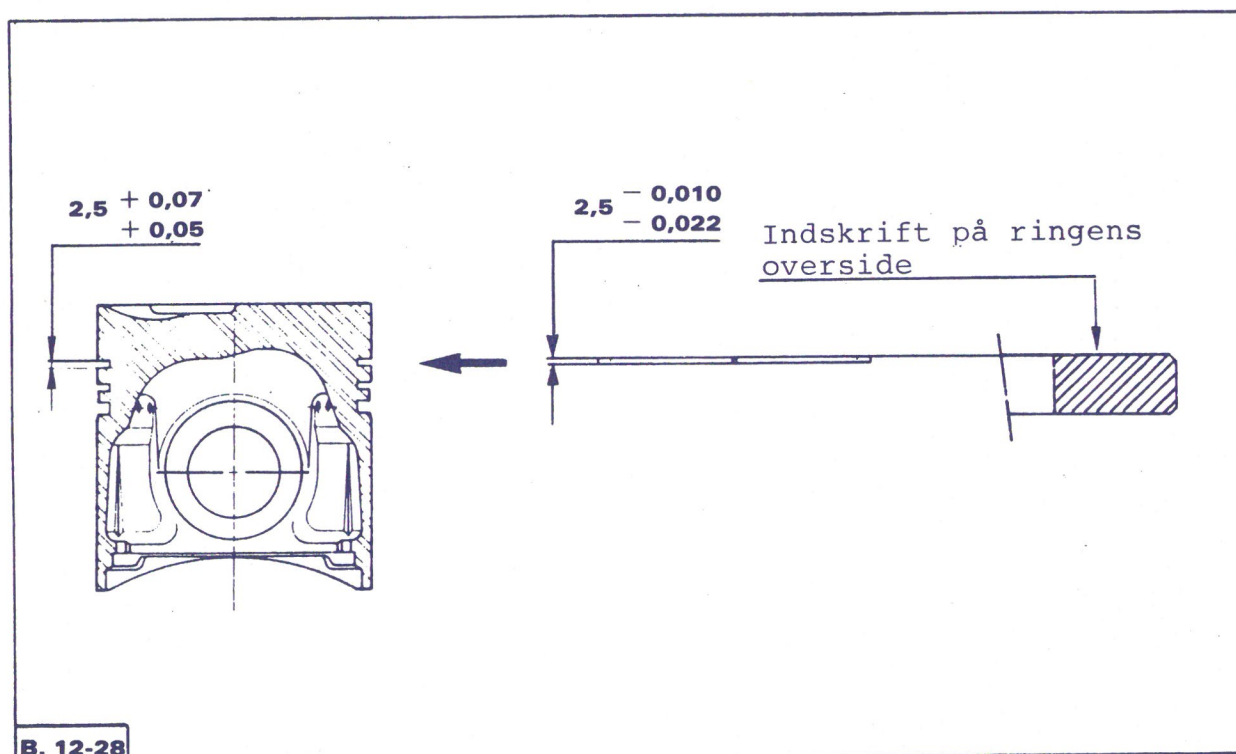
CITROËN SERVICE	TEKNISKE CIRKULÆRER	C 25 ①
reference: (S) CX 1, 61/84	omhandler: Tandremsstyrede diesel-motorer	nr.: 1
		dato: 22.3.85
Dette cirkulære indsættes i ringbind: TEKNISKE CIRKULÆRER		

VIGTIGT!

På C 25 Diesel som anvendes som Taxa eller under lignende forhold, anbefales det at udskifte tandremmene ved 60.000 km. og derefter for hver 75.000 km.

CITROËN SERVICE	TEKNISKE CIRKULÆRER	C 25 ①
reference: NT C 25 L. N°5	omhandler: DIESEL ***** ÆNDRING AF STEMPELRINGE	nr.: 2
		dato: 29.01.86
Dette cirkulære indsættes i ringbind: TEKNISKE CIRKULÆRER		

Fra og med motornummer 1 GJ 06033506 (april 85) er kompressionsringen ændret, så højden nu er 2,5 mm i stedet for 2 mm. Udskæringen i stemplet er tilsvarende ændret. De øvrige stempelringe er ikke ændrede.



RESERVEDELE:

BETEGNELSE	R.D.-nr.
Sæt med 4 stempler (og ringe) "standard".....	95 615 113
Enkelt ring:	
Ø = 93 mm :	95 606 321
Ø = 93,25 mm :	95 599 950
Ø = 93,50 mm :	95 599 952
Ø = 93,75 mm :	95 599 954

REPARATION:

Med henblik på reparation, vil de gamle stempelringe (h = 2 mm) fortsat kunne fås. Stempler med de nye mål (+ 0,25 + 0,50 + 0,75) vil kunne fås med de nye ringe.

NB: Kompressionsringens slør er uændret = 0,20 - 0,45 mm.

Mærkning af stempelringe: Ø = 93 mm = 2 gule streger
 Ø = 93,25 mm = 2 grønne streger
 Ø = 93,50 mm = 2 hvide streger
 Ø = 93,75 mm = 2 lilla streger



CITROËN service

TEKNISK CIRKULÆRE

C. 25

1

FORTROLIGT:

Må ikke overdrages

Vedr.:

C 25 DIESEL

Smøring af motor

Dato: 10.10.1986

Nr.: 3

(Ref. C 25,1 n° 8)

Dette cirkulære indsættes i ringbind: TEKNISKE CIRKULÆRER

Fra og med motornummer 1 GJ 06061862 er smøringen af C 25 DIESEL med 2,5 l. motor blevet ændret.

Følgende motordelen berøres af denne ændring :

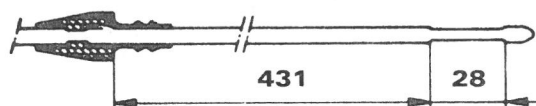
- Bundkarsdæksel : større oliekapacitet : + 0,2 l.
- Oliesi : ændret placering af indsugningshul.
- Oliemålepind : mellem min. og max. mærkerne er der nu 2,2 l.

Som følge af disse ændringer øges motorens oliekapacitet med 0,2 l.

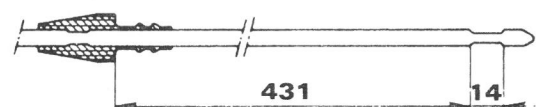
- Efter afmontering 6,0 liter
- Efter aftapning og udskiftning af filter 5,6 liter
- Efter aftapning 4,9 liter

N B : Oliemålepinde er ikke ændret.

Oliemålepind, ny type

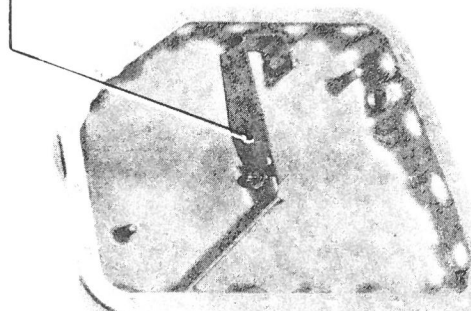


Oliemålepind, gammel type



UT. 22-3

"Skulpe-plade" (kan afmonteres)



86-585

RESERVEDELE

Betegnelse	R.D.-nr.
- Bundkarsdæksel med "skulpe-plade" (er ikke monteret) ..	95 631 693
- Oliesi	95 630 984
- Oliemålepind	95 630 990

REPARATION

Udskiftning af bundkarsdæksel :


Dæksel af gammel type leveres kun så længe lager haves.

Den nye dækseltype leveres med en "olie-skulpeplade" (er ikke monteret ved leveringen) :

- på motorer udsendt før denne ændring (med oliesi af gammel type) :
skal "skulpe-pladen" monteres på de indvendige støberibber (samtidig skal oliemålepinden udskiftes).
- på motorer udsendt efter denne ændring (oliesi med ændret placering for indsugningshul) :
skal "skulpe-pladen" ikke anvendes.

Udskiftning af oliesi :

Den nye oliesi erstatter den gamle, men det er ligeledes nødvendigt at udskifte bundkarsdækslet og oliemålepinden.

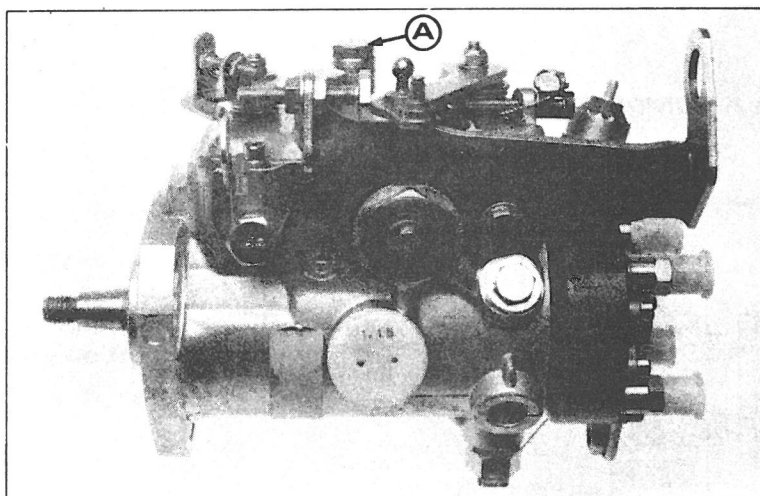
 CITROEN service	TEKNISK CIRKULÆRE	C 25 1
FORTROLIGT: <i>Må ikke overdrages</i>	Vedr.: C 25 DIESEL	Dato: 1.6.88
		Nr.: 4
<i>Dette cirkulære indsættes i ringbind: TEKNISKE CIRKULÆRER</i>		

Fra og med maj 1987 er motoren til C 25 DIESEL udstyret med ROTO-DIESEL DPC indsprøjtningspumpe (i stedet for DPA-pumpen).

Med DPC-pumpen er indjusteringen ændret, idet denne type pumpe har et justerhul med aftagelig prop (A), som anvendes til indstilling af indsprøjtningspunktet.

Den kontrolprop, som hidtil anvendtes til justering af pumpen, er fra fabrik plomberet med et hvidt plastdæksel.

D.P.C.-pumpen er monteret fra følgende motornr: **1 GJ 06 100 091.**



87-168

- Dyserne er ikke ændret: Ref. RDNOSDC 6577 B.
- Nyt indsprøjtningsrørbundt: identisk med det, der anvendes til turbolader-motoren.
- Nyt føderør.
- Retur- og forbindelsesrør er identiske med turboladermotorens: Da motoren uden turbo ikke har max.mængderegulator, er forbindelsesrørenes 4. "gren" plomberet med en prop.
- Kabler og div. forbindelser til tomgang og accelereret tomgang er uændret.

SPECIFIKATIONER

- * Cylindrenes nummerering: Nr. 1 ved svinghjulet.
- * Rotationsretning: Med uret (set fra tandremssiden)
- * Indsprøjtningsrækkefølge: 1 - 3 - 4 - 2.
- * Indsprøjtningspumpe: ROTO-DIESEL D.P.C.
Type MA 260 - Ref. 8443 B 111 A.
- * Drev: Tandrem, som remstrammeren
automatisk holder spændt.
- * Statisk fortænding: Ved afmærkning på svinghjul og
motorblok eller 4,71 mm før Ø.D.

RESERVEDELE

NYE DELE	N° P.R.
Indsprøjtningspumpe DPC MA 260.....	95 637 213
Prop for justerhul.....	94 01 933 040
Pakning til prop.....	94 01 933 050
Indsprøjtningsrørbundt.....	95 636 948
Føderør.....	94 01 573 268

Dele til reparation af tidligere pumpetype lagerføres fortsat.

UDSKIFTNING AF DPA-PUMPE MED DPC-PUMPE

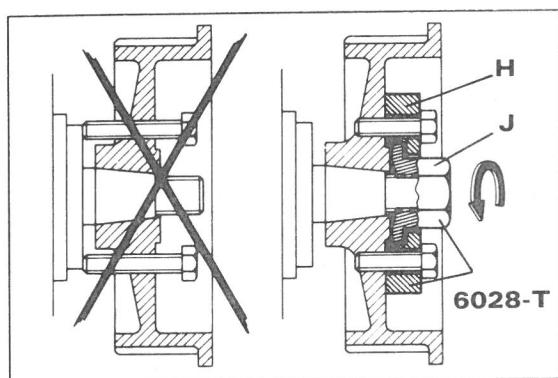
Pumpen DPA MA 300 R 3449 F 012 kan udskiftes med pumpen DPC MA 260. Udskiftning kræver også udskiftning af indsprøjtningsrørbundtet.

BEMÆRK: Da pumperne har forskelligt justeringspunkt, kan justeringen ikke foretages v.h.a. svinghjulsafmærkningen (v.h.a. en ventil stilles stemplet i cylinder nr.1 til 4,71 mm før Ø.D.).

REPARATION

I. AF- OG PÅMONTERING AF INDSPRØJTNINGSPUMPE:

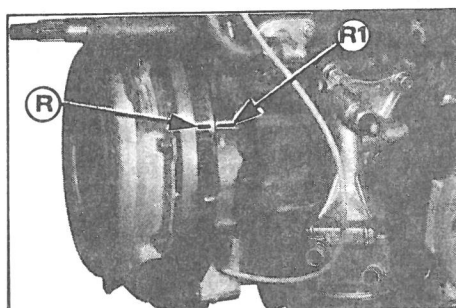
A)- Afmontering:



L 14-44

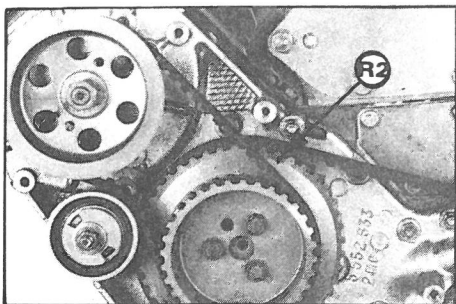
Afmonteringen er uændret.
NB: For at undgå ødelæggelse af pumpen indvendigt SKAL aftrækkerværktøj H med møtrikken J fra sættet OUT 206 028 T anvendes.

B)- Påmontering:



83-1216

Uændret påmontering:
- Juster motoren til indsprøjtningspunktet på cyl. nr. 1 (svinghjuls-siden) nås.
- 1. cyl. justeres således at ventilerne lapper over (kontrolleres gen. ventildækslets oliepåfyldningshul).
- Drej derpå motoren én omdrejning til mærkerne (R) og (R1) står overfor hinanden (se afm. R2's position på ill. næste side).



87-370

- Monter pumpen og centrér den i justerhullerne.
- Spænd møtrikkerne manuelt.
- Monter remhjulet og dets møtrik.
- Juster pumpen og spænd den fast.
- Monter tandremmen og kontroller at remstremmeren aktiveres. Fastspænd remstrammer.
- Spænd remhjulets møtrik til 5 m.daN.
- Foretag kontrol af pumpens indjustering.

II. INDJUSTERING AF D.P.C.- PUMPEN

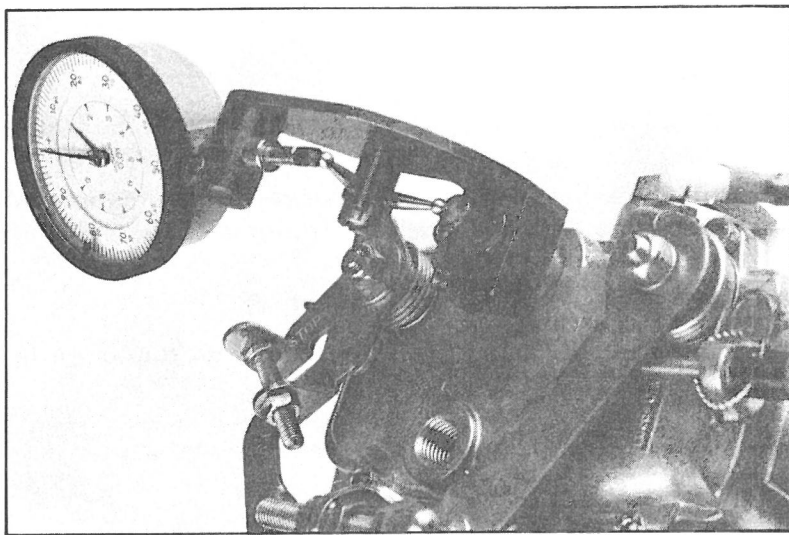
A- Princip:

Den hidtige justeringsmetode, hvor pumpens indsprøjtningspunkt bestemtes v.h.a. en føler indsat i en V-formet rille i rotoren, anvendes ikke længere.

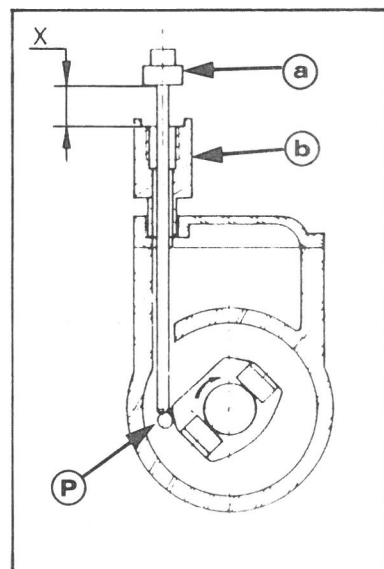
Hver rotor er nu udstyret med en cylindrisk stift (P) hvis placering er nøjagtig bestemt fra fabrik.

Indstilling af pumpen til det punkt, hvor indsprøjtningen skal begynde (varierer alt efter fabrikstolerancer og motortype) angives med afstanden (X), som er indgraveret i plastdækslet (B) for inspektionshullet (anvendtes tidligere til justering af pumpen).

Afstanden (X) svarer nøjagtig til det punkt, hvor måledornen er i kontakt med stiften (P): = nulstilling af mikrometerur.



87-588

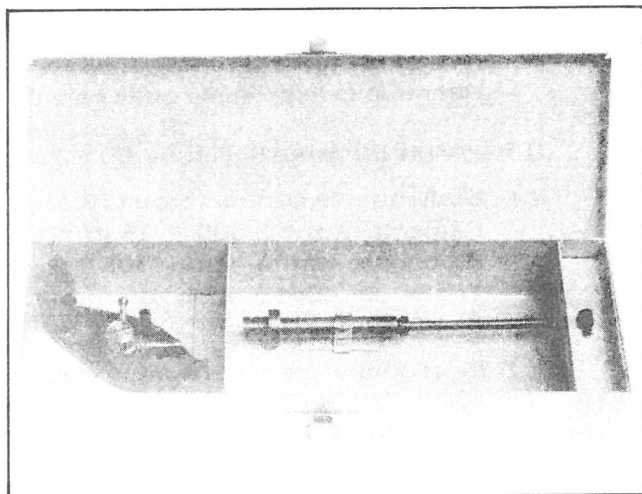


L 14-87 a

B- Indjustering af pumpen:

Motoren er justeret til 1. cylinders indsprøjtningspunkt (se påmontering af pumpe s. 2).

- Afmonter skrueproppen på pumpe-dækslet.
- Placer værktøj 4093-T:
 - * Indsæt dornen (a)
 - * Monter mikrometerur og holder,
- Bring stiften (P) i kontakt med dornen (a).
- Nulstil mikrometeruret: Pumpens befæstigelsesmøtrikker løsnes, og pumpehuset drejes nu ind mod motoren indtil hovedet på dornen (a) hviler mod styret (b): "X" = 0.
- Pumpehuset drejes væk fra motoren indtil afstanden X nås helt nøjagtigt.



87-176

- Spænd pumpen fast.
 - Kontroller justeringen:
 - * Drej krumtappen max. 1/4 omdrejning mod rotationsretningen. Drej tilbage indtil afmærkningerne (R) og (R1) står over for hinanden.
 - * Mikrometeruret skal nu vise afstanden "X" $\pm 0,04$ mm. I modsat fald skal justeringen gentages.
 - Afmonter justeringsværktøj og monter skrueprop med pakning (tilspændingsmoment 1 m.daN).
- BEMÆRK: Det fabriksmonterede plastdæksel med indgraveret justeringsværdi er hvidt. Efter evt. reparation/justering af pumpen hos ROTO-DIESEL er det blå.

NB: Undgå snavs i justerhullet og at deformere måledornen, hvis længde (f.eks. 95,5 mm) er meget nøjagtig udmålt.

III- JUSTERING AF DIV. FORBINDELSER TIL INDSPRØJTNINGSPUMPEN

(se ill. næste side)

A - KOLD MOTOR:

Justering af forbindelser til accelereret tomgang (fig. A):

Kontroller, at kablet (1) er spændt og at armen (2) er i "MAX"-position (skubbes i pilens retning \rightarrow). I modsat fald skubbes armen (2) i bund i pilens retning, og kablet (1) strammes v.h.a. møtrikken og kontramøtrikken på kabelstoppen (3).

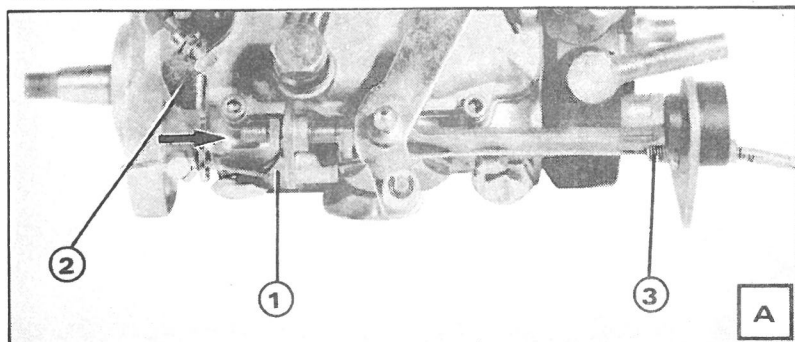
B - VARM MOTOR:

- a) Kontroller, at kablet (1) ikke er spændt og at armen (2) hviler mod anslaget (4) (fig. B). Er dette ikke tilfældet, kontrolleres om termosonden for accelereret tomgang (på topstykket) fungerer korrekt: Når kablet er afmonteret, skal der mellem "kold" og "varm" motor være en forskel i kabellængden (1) på over 6 mm.
- b) Justering af speederforbindelser (standset motor) (fig. C):
 - 1) Tryk speederpedalen i bund og kontroller om armen (5) hviler mod skruen (6). Er dette ikke tilfældet, flyttes clipsen på speederkablets kabelstop.
 - 2) Kontroller, at armen (5) hviler mod stoppet (7) og at kablet ikke er spændt. Hvis ikke, justeres speederpedalens stopskruer.
- c) Justering af omdrejningsdykning (fig. D og E):
 - Skub stoparmen (8) således at dornen ($\emptyset = 3$ mm) kan placeres i justerhullet.
 - Anbring specialskive mellem armen (5) og skruen (7).
NB: I stedet for specialskiven, kan anvendes 1,5 mm standard-skive.
 - Kontramøtrikken (9) løsnes.
 - Juster tomgangen til 800 ± 50 omdr/min ved at dreje specialskiven eller skruen (7).
 - Kontramøtrikken (9) spændes.
 - Tag måledornen ud.
 - Fjern specialskiven (eller 1,5 mm skiven).
- d) Justering af tomgang (fig. C):
 - Kontramøtrikken (10) løsnes.
 - Juster tomgang til 800 ± 25 omdr/min v.h.a. anslagsskruen (11).
 - Spænd kontramøtrikken (10).
 - Afprøv motorens deceleration: accelerer op til 3000 omdr/min og slip speederarmen. Forekommer der fortsat omdrejningsdykning, drejes stopskruen (7) for armen (5).

- Er omdrejningsdykningen for kraftig: stopskruen skrues 1/4 omg. ud.
- Er decelerationen for langsom: stopskruen skrues 1/4 omg. ind.

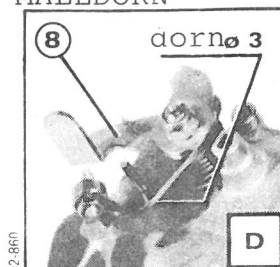
I begge tilfælde skal tomgangen efterkontrolleres og, om nødvendigt, justeres igen.

JUSTERING AF ACCELERERET TOMGANG



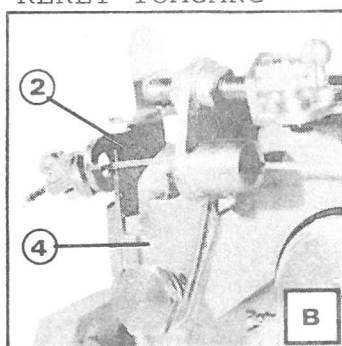
82-855

OMDREJNINGSDYKNING: PLACERING AF 3 MM MÅLEDORN



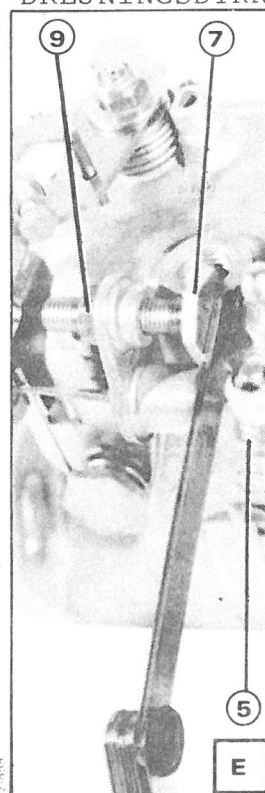
82-860

KABEL FOR ACCELE- RERET TOMGANG



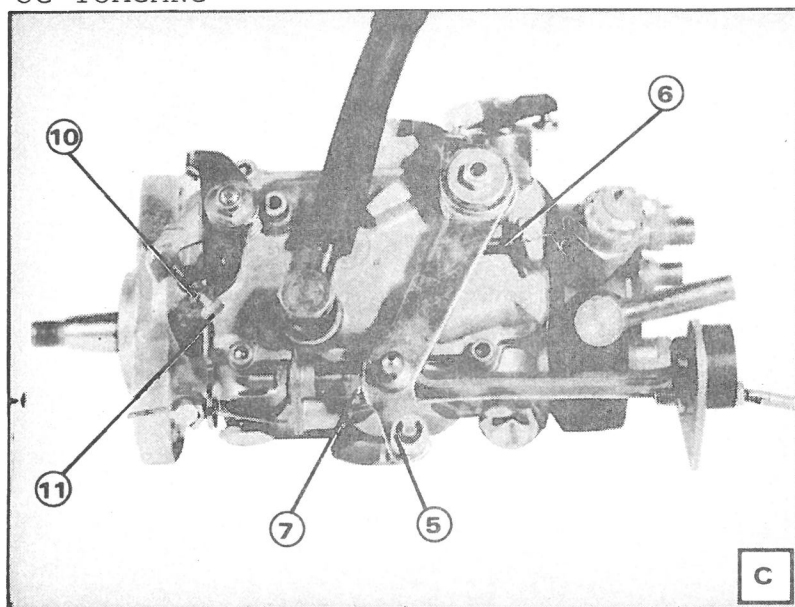
82-855

JUSTERING AF OM- DREJNINGSDYKNING



82-859


JUSTERING AF SPEEDERFORBINDELSER OG TOMGANG



82-855

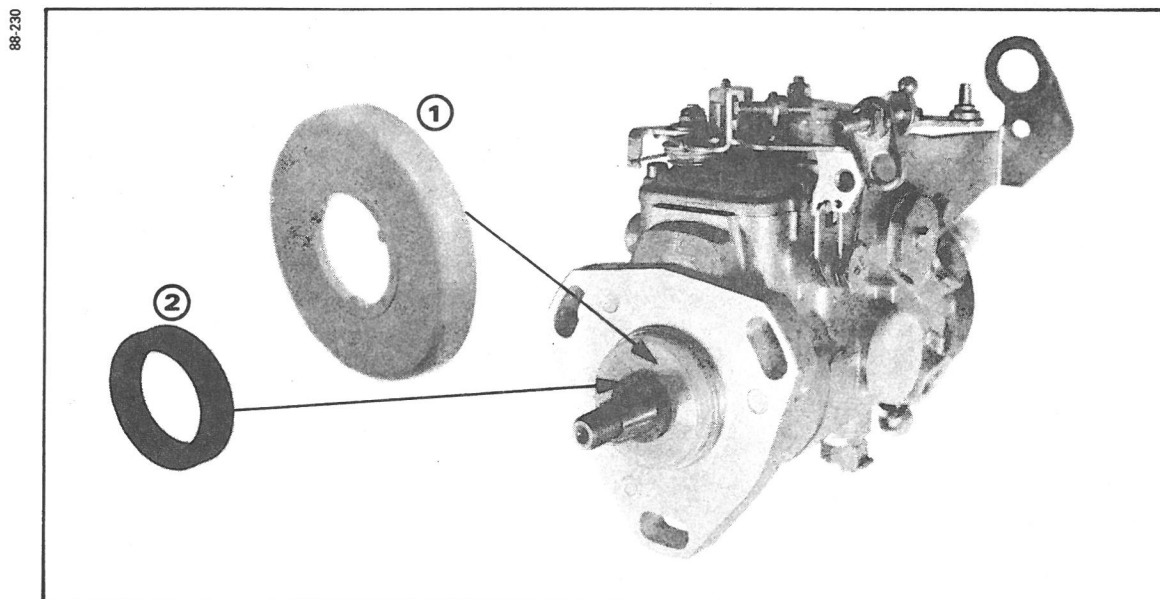
FAKTURERINGSTIDER:

Udskiftning af pumpe (incl. justeringer og kontrol): 4,20 time
 Af- og påmontering af pumpe: 3,10 time
 Justering + kontrol: 0,80 time
 Justering af div. forbindelser: 0,30 time

 CITROËN service	TEKNISK CIRKULÆRE	C 25 1
FORTROLIGT: <i>Må ikke overdrages</i>	Vedr.: <u>C 25 DIESEL ALLE TYPER</u> ROTO-DIESEL PUMPE D.P.C.	Dato: 2.8.88 Nr.: 5
<i>Dette cirkulære indsættes i ringbind: TEKNISKE CIRKULÆRER</i>		

Fra og med april 88 har ROTO-DIESEL indsprøjtningspumperne, type DPC, på samtlige C 25 Diesel modeller en pakdåse ved forreste leje. Pakdåsen består af:

- ① et plastdæksel
- ② en gummipakning



RESERVEDELE:

BETEGNELSE	N° P.R.
Plastdæksel + gummipakning (D.P.C.-pumpe).....	95 647 748

MODEL	Ændring gældende fra motor nr:
C 25 D 2,5 I (M 25/661).....	1 GJ 06 135 739
C 25 D 2,5 I TURBO (M 25/673)	1 GJ 14 004 715
C 25 D (D9B)	1 CU 47 001 127

REPARATION:

Ved enhver af-/påmontering af ROTO-DIESEL DPC-pumpe monteret på motorer før ovennævnte motornumre, er det absolut nødvendigt at montere nævnte pakdåse:

I tilfælde af kontrol, justering eller istandsættelse af pumpen hos ROTO-DIESEL forhandler, vil denne montere pakdåsen. Dette gælder også pumper af typen D.P.A.

FAKTURERINGSTID: UÆNDRET



CITROËN
SERVICES APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

INFO'RAPID

C 25

1

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

C 25 D. TURBO 4 x 2 T.T.

N° 21

Echappement

Le 25 Octobre 1990

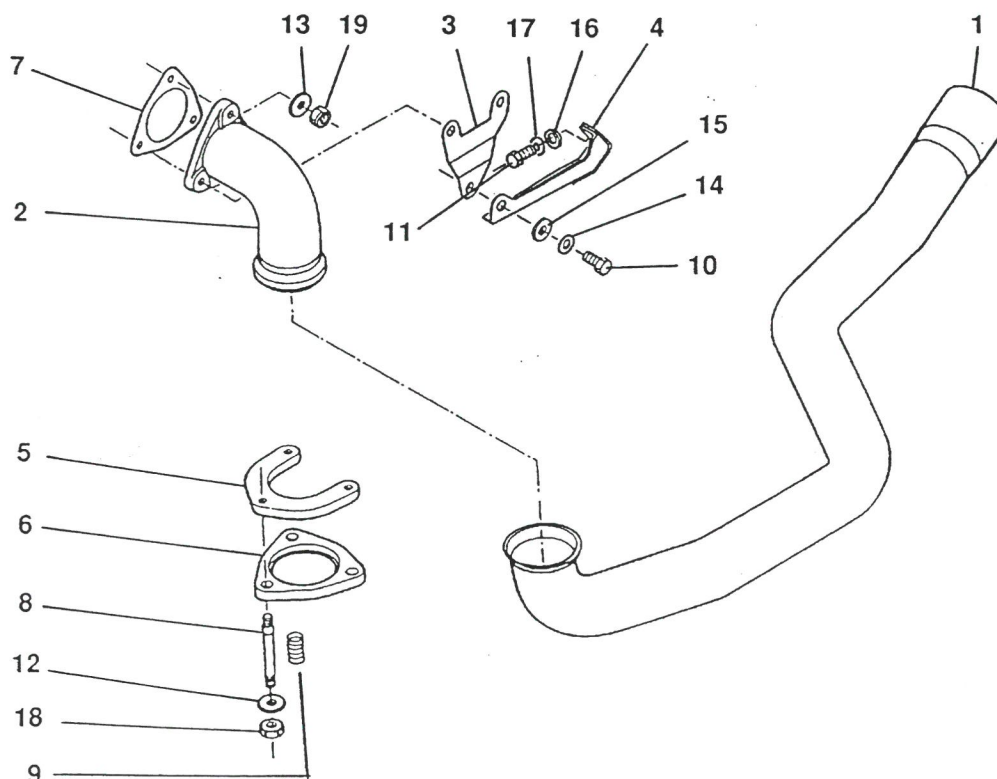
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 108900

1101

CONSTATATION : Rupture de la ligne d'échappement.

DIAGNOSTIC : Ligne d'échappement avant trop rigide.

REMEDE : Monter la ligne d'échappement avant des versions C. 25 Diesel Turbo 4 x 4



(4) : Liaison turbo-compresseur / bloc-cylindres.

RAPPEL DES REFERENCES P.R.

Rep.	Désignation des pièces	N° P.R.	Rep.	Désignation des pièces	N° P.R.
1	Tube avant	96 043 519	4	Pièce de liaison	96 043 520
2	Coude	96 043 517	3	Support	96 043 524
7	Joint	95 634 103	5	Etrier	ZF 07 607 223
13	Rondelles	79 03 053 046	6	Plaque	ZF 07 601 890
19	Ecrous	26 159 369	8	Goujons	ZF 05 955 678
14	Rondelle	95 624 273	9	Ressorts	ZF 04 398 140
15	Rondelle conique	79 03 058 011	12	Cuvettes	ZF 05 955 677
10	Vis	79 03 101 771	18	Ecrous	79 03 032 123
11	Vis	79 03 201 150	16	Rondelle plate	79 03 053 104
			17	Rondelle	79 03 058 030

NOTA : En additif à la Note Technique C. 25 (0) N° 13 du 28 Septembre 1990, page 12, tableau "désignation des pièces" :
ajouter la liaison turbo/bloc-cylindres, à monter impérativement (Rep. 4 - 11 - 16 - 17)



CITROËN
SERVICES APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

INFO'RAPID

C 25

1

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

C 25 Diesel

N° 20

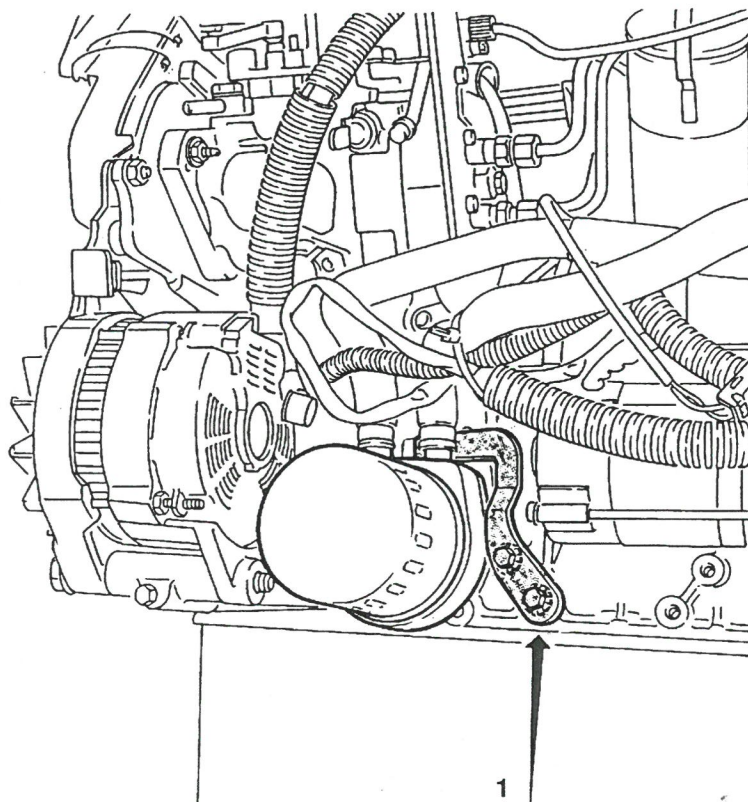
Le 24 Juillet 1990

Echangeur eau / huile

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 108900**

1052

- CONCERNE** : Les véhicules C 25 équipés du moteur XUD (repere 162, D9B).
- DIAGNOSTIC** : Rotation de l'échangeur thermique eau / huile, lors du desserrage de la cartouche filtrante d'huile moteur.
- REMEDE** : Se procurer au Département des Pièces de Rechange :
Une patte référence : **96 111 684**
Deux vis référence ; **79 03 201 757**
Deux rondelles référence : **79 03 058 030**
Echangeur en place, fixer la patte (1) comme indiqué sur le schéma ci-dessous .
Cette opération s'effectue sur véhicule, sans démontage annexe.



- REMARQUE** : Une prochaine évolution des carters moteurs (adjonction d'une nervure), liée à une modification de l'échangeur (adjonction d'une patte), permettra l'application en série d'une fixation positive.



CITROËN
Après Vente (A.P.V.)
Technique Après-Vente (T.A.V.)

INFO'RAPID

C 25

1

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

C25 D 1000 Moteur D9B

Circuit de refroidissement

N° 22

Le 11 Janvier 1991

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS :

RECUEIL DE NOTES N° MAN 108900

1153

Lors de la Préparation Véhicule Neuf ou de tout passage en atelier d'un véhicule C.25 Diesel 1000 AM 91 à motorisation D9B (1,905 l XUD9A) châssis ➡ 42530 ou ➡ 133055, vérifier :

I. Le parcours de la durit (A) de raccordement boîtier de sortie d'eau/radiateur.

En présence d'une garantie insuffisante en (a) avec la platine circulaire du support moto-ventilateur, la durit est montée à l'envers, 2 cas :

1° La durit est intacte ➡ Déposer la durit et la reposer en inversant les extrémités :

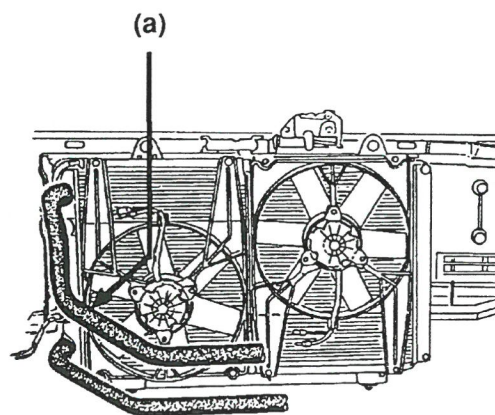
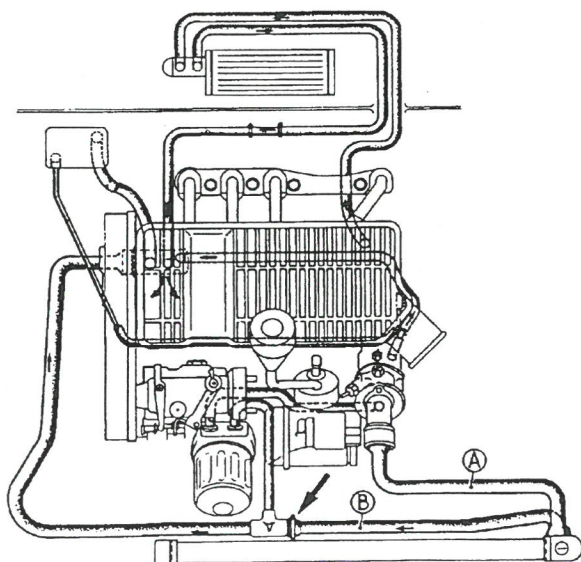
- Ø 34 mm sur la sortie moteur.
- Ø 36 mm sur l'entrée radiateur.

2° La durit présente une amorce d'usure ➡ Remplacer la durit.

Réf. PR. N° 95 637 507 en respectant le sens de montage ci-dessus.

II. La Durit (B) de raccordement radiateur / pompe à eau, qui doit posséder un collier de serrage (➡) sur le raccord 3 voies.

En cas contraire, poser un collier Réf. PR N° SRV 000 020.





CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25

1

APPLICATION :

FRANCE

CONCERNE :

C 25 D 1000 SÉRIE 2

Nouvelle motorisation

N° 23


DIFFUSION :

TOUS PAYS

Le 28 Février 1991

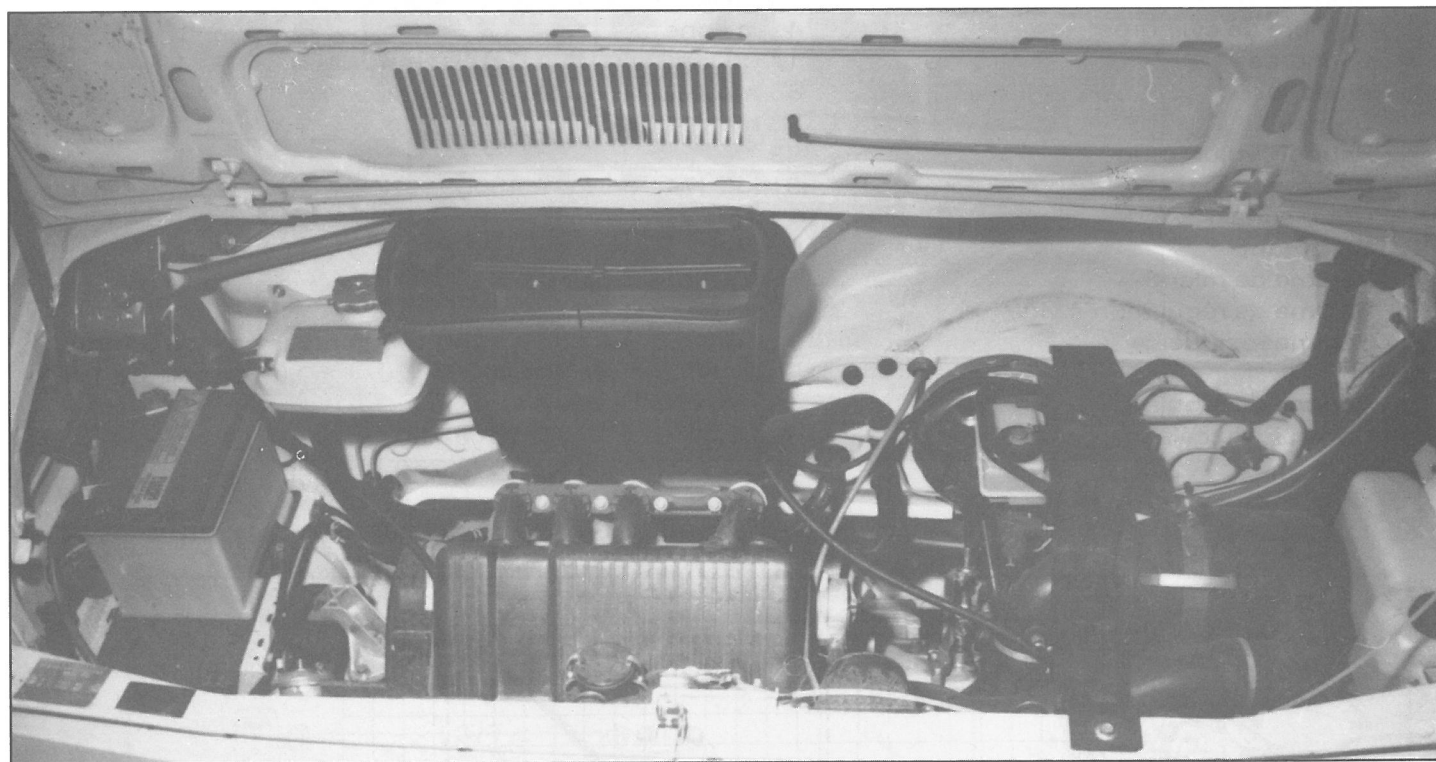
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 108900**

1151

La motorisation Diesel 1,905 litre à aspiration naturelle, type D 9 B remplace la motorisation U 25/661 sur toutes les versions C 25 D 1000 France, à l'exception des Combi Confort et Club (voir Note Technique C 25  n° 13 du 28 septembre 1990).

Cette nouvelle motorisation est accouplée à une boîte de vitesses à 5 rapports.

Appellation Commerciale inchangée : **C 25 D.**



90-1706

SOMMAIRE

	Pages
■ CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES	2
■ MOTEUR	2
■ ALIMENTATION-INJECTION	10
■ ECHAPPEMENT	13
■ REFROIDISSEMENT	14
■ EMBRAYAGE	15
■ BOÎTE DE VITESSES	15
■ TRANSMISSIONS	15
■ ORGANES VÉHICULE NON MODIFIÉS	16
■ SERVICE-ENTRETIEN	16

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Désignation	Type Mines	Puissance fiscale	Moteur				B.V.				Vitesse maxi
			Type	Cylindrée	Puissance	Couple maxi	Type	Séquence	Rapports	Couple	
Fourgon D* Combi standard	290 A 62 290 C62/1	8 CV	D9B	1,905 l	51 kW	12 mdaN à 2000 tr/mn	ME	2HE62	5	13 x 73	123 km/h

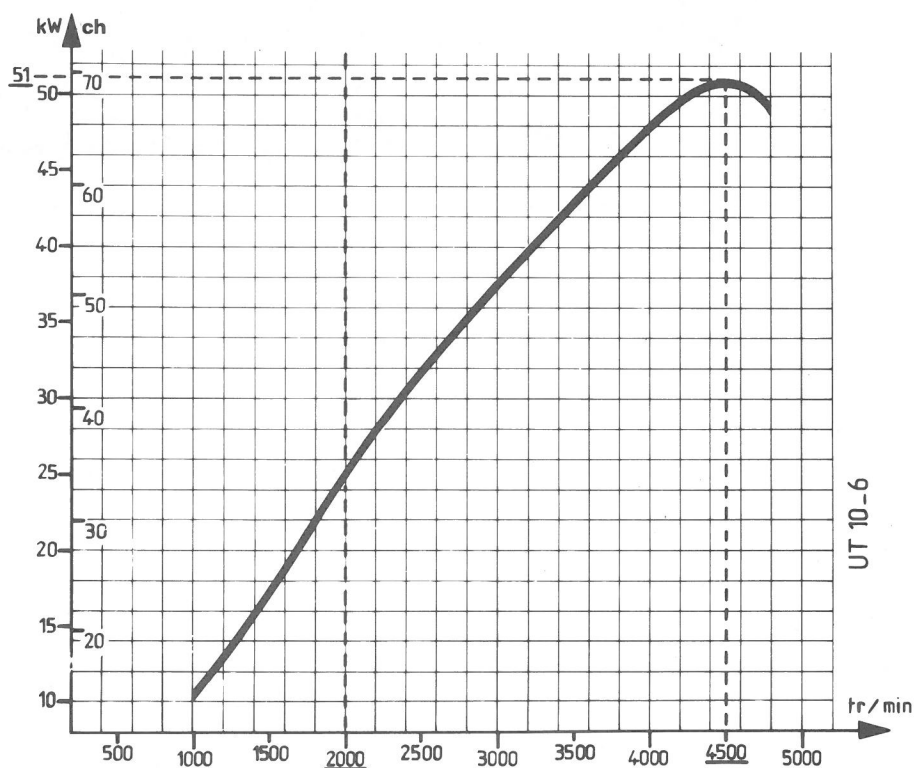
* empattement standard 2,923 m, pavillon normal ou réhaussé.

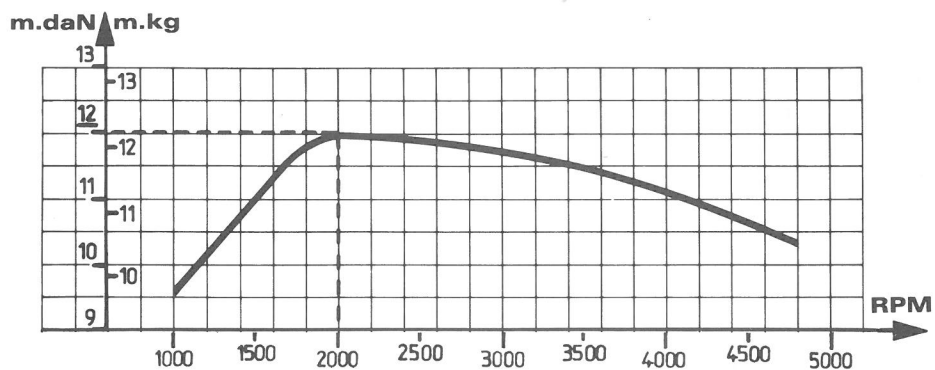
MOTEUR

Dérivé du XUD 9 A monté sur véhicules BX 19 D

● CARACTÉRISTIQUES

Type	D 9B
Repère	1 CU 47
Disposition	Transversal, incliné de 15° vers l'avant
Nombre de cylindres	4, en ligne
Cylindrée	1,905 litre
Alésage	83 mm
Course	88 mm
Rapport volumétrique	23/1
Puissance maxi	51 kW (71 ch DIN) à 4600 tr/mn
Couple maxi	12 mdaN (12,5 mkg DIN) à 2000 tr/mn
Carburant	Gazole
Régime de ralenti	750 à 800 tr/mn
Régime de régulation à vide	5 025 à 5 275 tr/mn
Régime résiduel	ROTO DIESEL : 800 à 1000 tr/mn (avec cale de 3 mm) BOSCH : régime de ralenti + 20/+ 50 (avec cale de 1 mm)
Régime de régulation en charge	4500 à 4700 tr/mn
Contrôle du calage dynamique	ROTO DIESEL : 13 à 15° à 750 tr/mn BOSCH : 14 à 16° à 750 tr/mn

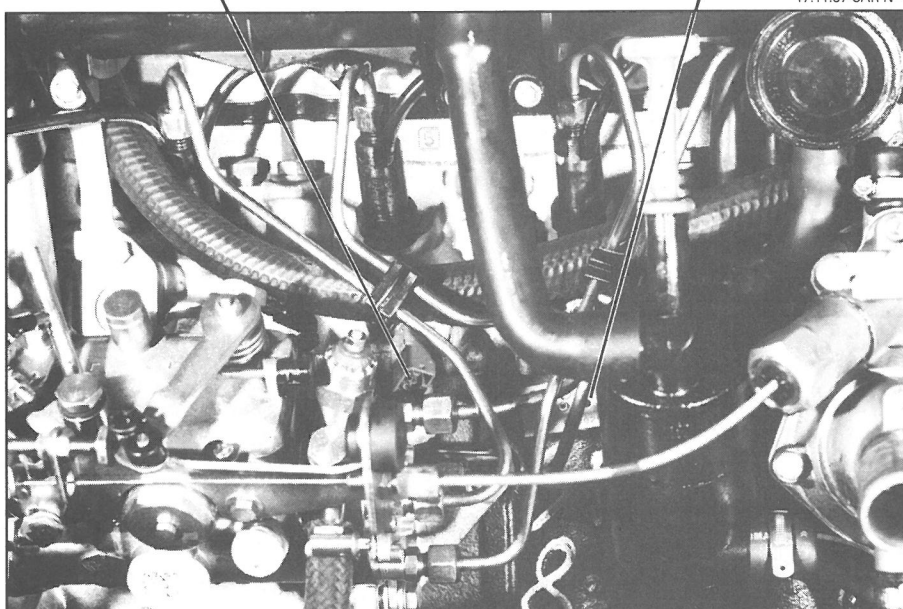




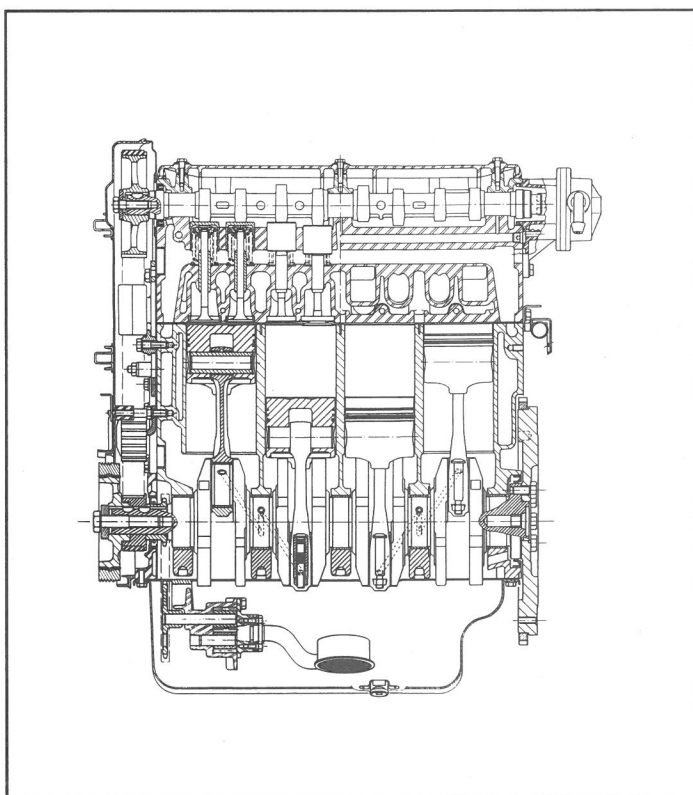
● **Identification :**

Repère : 1 CU 47
N° dans la série

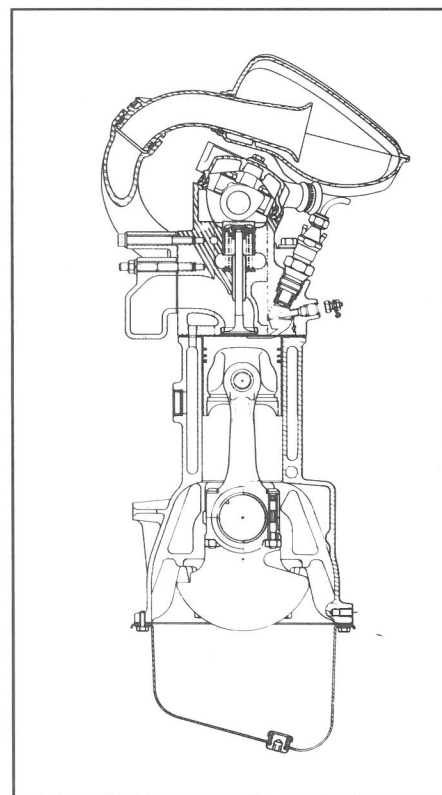
Type D 9 B



● **Architecture :**



UT 10-4a



UT 10-5

- Carter inférieur en tôle, sans palier de transmission,
- Bloc-cylindres en fonte,
- Culasse en alliage léger,
- Vilebrequin 5 paliers,
- Axe de piston monté libre dans piston et pied de bielle.

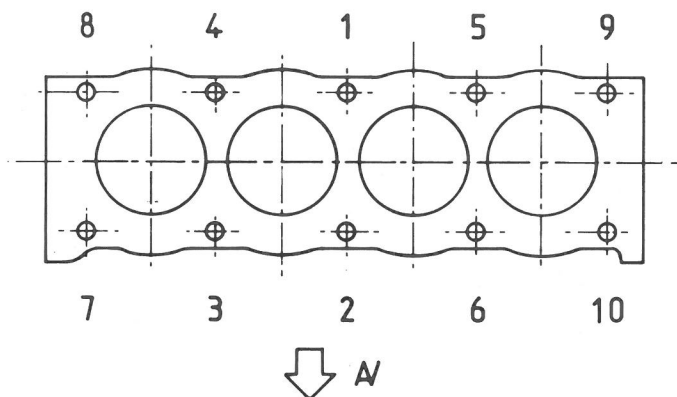
● **Pièces de rechange spécifiques au moteur D 9 B repère 1 CU 47 :**

DÉSIGNATION DES PIÈCES	N° PR
Moteur nu (avec pignon de pompe d'injection ROTO DIESEL)	95 644 085
Moteur échange standard	
Carter inférieur	93 510 697
Bloc-cylindres	95 643 844
Culasse	95 643 800
Couvre-culasse	93 510 575
Support moteur (intermédiaire)	95 637 183
Main support moteur	95 637 184
Protecteurs distribution :	
carter droit	* 96 000 431
carter gauche	93 510 790
carter supérieur	* 93 510 791
carter inférieur	96 000 432
Pochette joints moteur	94 00 197 369
Poulie d'arbre à cames	93 510 849
Volant moteur	93 510 432
Pompe à huile	95 643 805
Décanteur	93 510 681
Reniflard	93 510 664
Jauge d'huile	96 102 266
Cartouche d'huile PURFLUX / MANN	96 002 933 / 95 638 747

* Pièces communes au D 9 B repère 1 CU 45

● **Culasse :**

- Pas de resserrage de la culasse à la première révision.
 - Joint de culasse REINZ.
- N° PR : 93 510 266 → épaisseur 1,6 mm
93 510 267 → épaisseur 1,7 mm
- **Méthode de serrage de la culasse** après échange du joint :
- Conditions préalables :**
- **Joint** → montage à sec
 - Vis de culasse → filets brossés
→ filets et tête de vis lubrifiés
 - Remplacement systématique des rondelles sous tête de vis
 - Passage d'un taraud dans le filetage du bloc-cylindres (12 x 150).



Procéder dans l'ordre indiqué :

- 1°) **Pré-serrage à 3 mdaN**
- 2°) **Sans desserrage, effectuer un 2° serrage à 7 mdaN**
- 3°) **Sans desserrage, effectuer un resserrage à 120°.**

BX 11-12

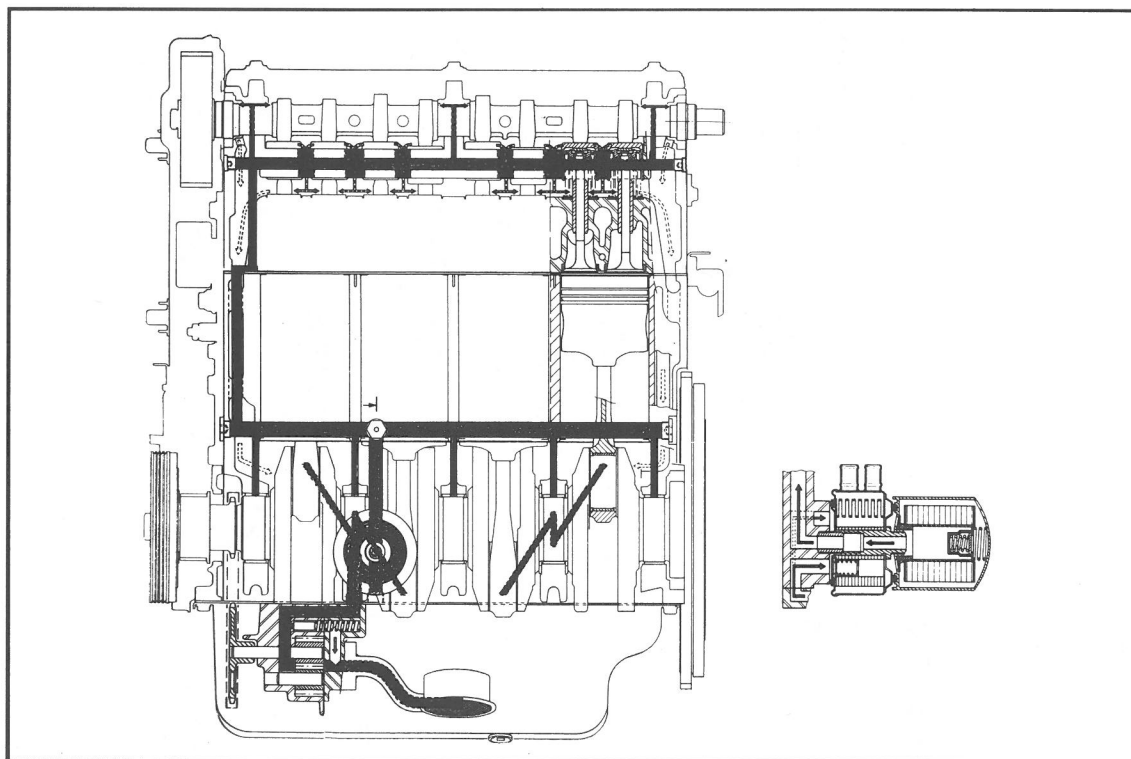
— Un piquage sur la culasse permet le dégazage du circuit de refroidissement.

● **Graissage :**

Sous pression, par une pompe à huile à engrenages entraînée par chaîne.

Filtre à huile extérieur, à bay-pass incorporé.

Echangeur de température eau/huile sous filtre à huile.



UT 22-4a

Capacités d'huile du carter :

- | | |
|--------------------------------------|----------------------|
| — moteur sec | 5 litres |
| — après vidange | 4 litres |
| — après vidange et échange cartouche | 4,5 litres (environ) |

A la jauge à huile, différence entre MINI et MAXI : 2 litres

Vidange par aspiration possible.

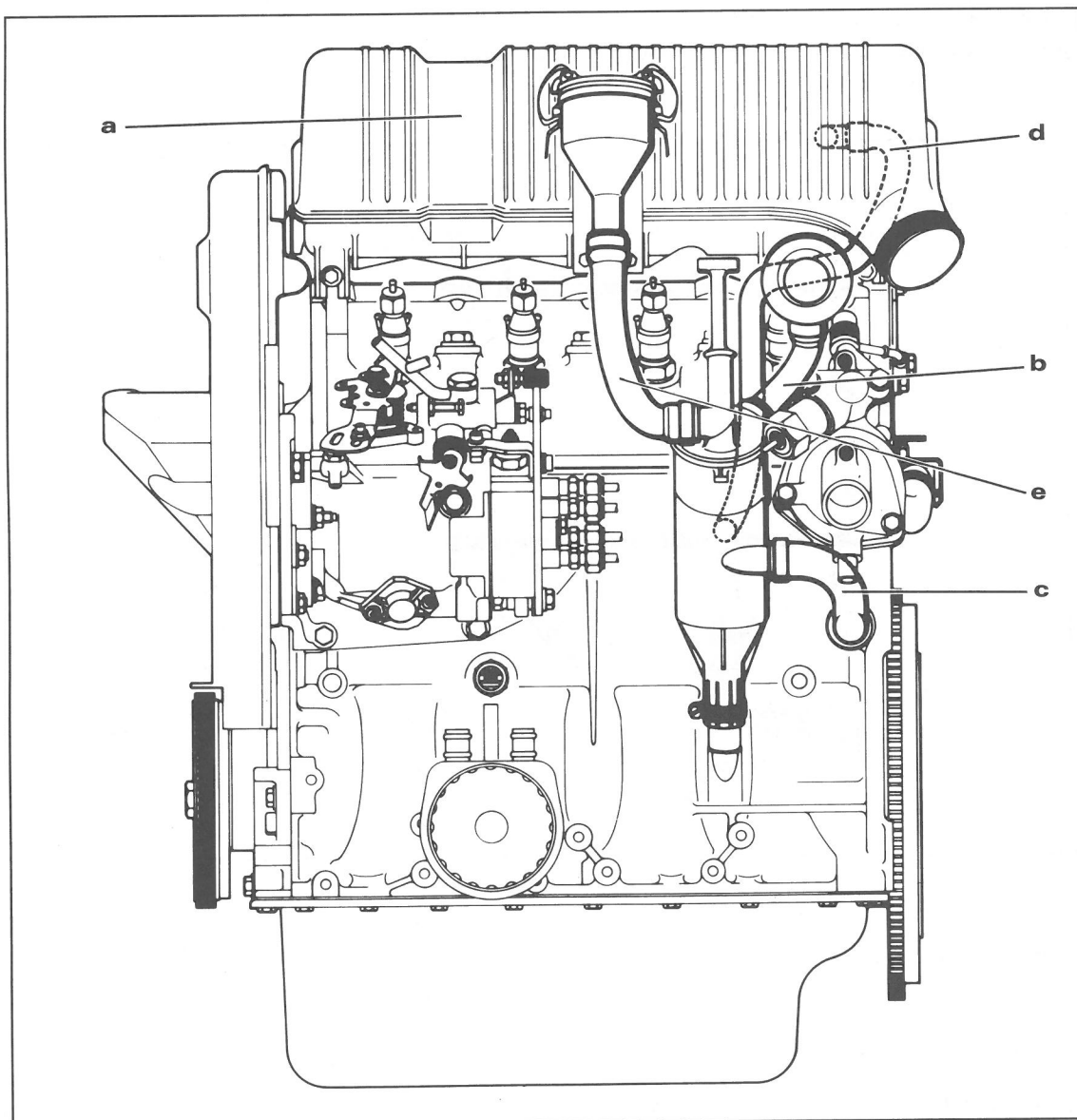
Qualité d'huile :

- jusqu'à - 16° C : TOTAL SUPER DIESEL PLUS 15 W 40
TOTAL DIESEL MAX 10 W 40
- au dessous de - 12° C : TOTAL DIESEL MAX 10 W 40

Pression d'huile (à chaud) : 3,5 bars à 4000 tr/mn
 Mano-contact d'alerte : 0,5 bar
 Cartouche d'huile : PURFLUX LS 468 A
 MANN 67 402 58 052

Circuit de recyclage :

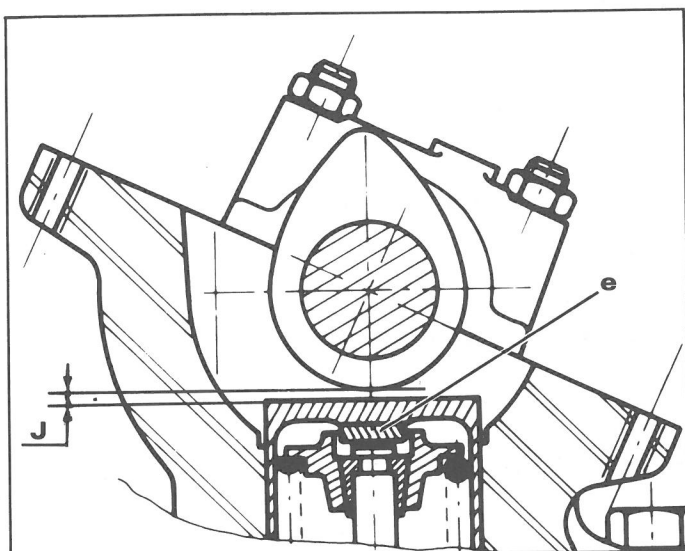
- Capacité de répartition d'air (a) avec liaison (b) au décanteur.
- Durit de liaison bloc cylindres/décanteur (c).
- Durit de liaison couvre-culasse/décanteur (d).
- Durit de liaison reniflard de remplissage d'huile/décanteur (e).



● Distribution :

- Arbre à cames en tête
- Entraînement par courroie crantée
- Deux soupapes en ligne par cylindre, commandées par poussoir
- Epure de distribution, avec un jeu théorique de 0,8 mm aux soupapes, (à titre indicatif) :

ROA	4°
RFA	35°
FE	0°
AOE	43°



BX 12-5 a

Jeu pratique aux soupapes, (à froid) :

ADMISSION	: $0,15 \pm 0,08$ mm
ECHAPPEMENT	: $0,30 \pm 0,08$ mm

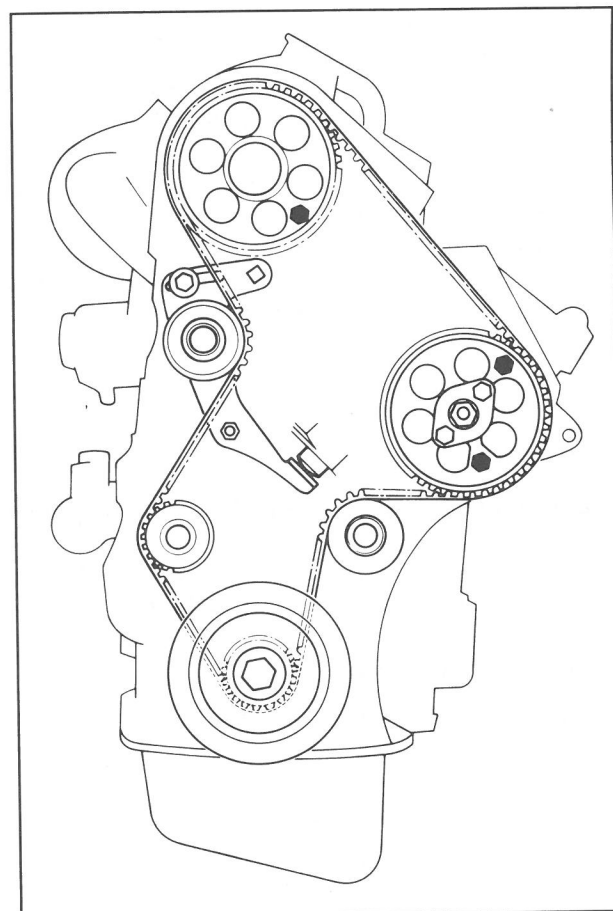
Le jeu "J" est obtenu à l'aide de grains "e" de différentes épaisseurs placés entre le poussoir et la queue de soupape.

Diamètre des soupapes :

ADMISSION	: Ø 38,6 mm
ECHAPPEMENT	: Ø 33 mm

Levée des soupapes (levée de came moins jeu de fonctionnement) :

ADMISSION	: 9,05 mm
ECHAPPEMENT	: 9,10 mm



BX 12-9

● Remplacement d'une courroie de distribution :

Dépose :

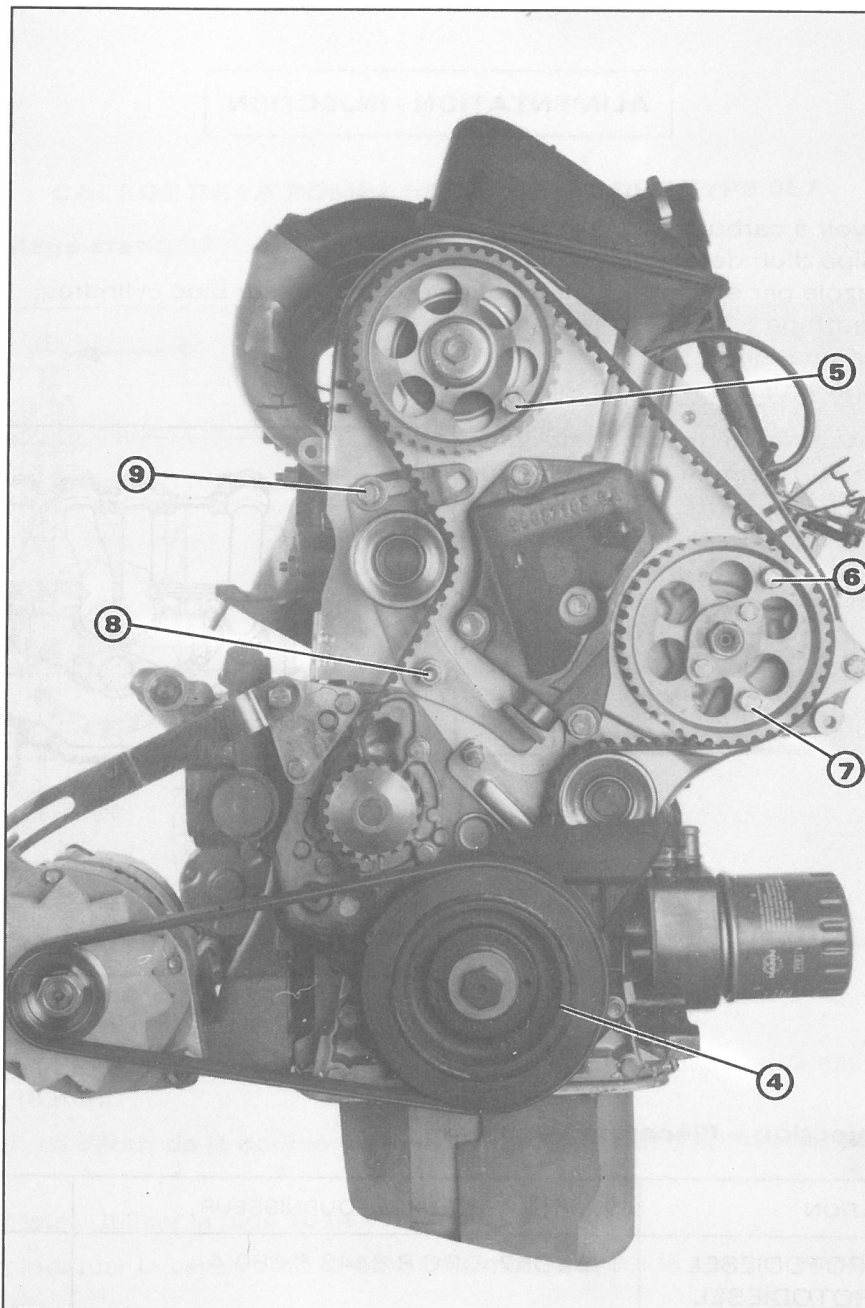
- Déconnecter le câble négatif de la batterie
- Lever la roue avant droite, engager le 4^{ème} ou 5^{ème} rapport de BV et serrer le frein de sécurité.
- Déposer la courroie de l'alternateur et les carters **(1)**, **(2)** et **(3)**.
- Déposer la poulie amortisseur **(4)** à l'aide d'un extracteur (arrêter la couronne du volant moteur).
- Par la roue levée, amener les trous de pige **5**, **6** et **7** des roues crantées en regard des filetages sur le carter et y engager les piges (vis Ø 8 mm x 125, longueur 60 mm environ).
- Piger le volant moteur à l'aide de la pige **7009 – T.J. (10)** (Entre bloc cylindres et démarreur)
- Desserrer l'écrou **(8)** et la vis **(9)** du galet tendeur. Comprimer le ressort à l'aide d'un embout carré de 9,52 mm (Manœuvrer le tendeur plusieurs fois dans les 2 sens). Serrer la vis **(9)**.
- Lever légèrement le moteur et déposer le support moteur.
- Déposer la courroie de distribution.

Pose :

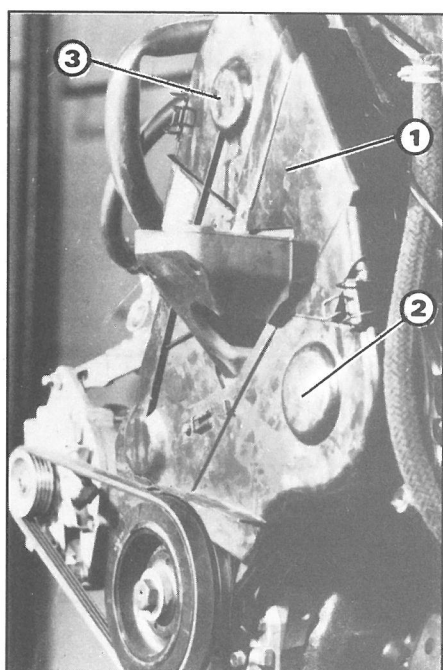
- Contrôler la position PMH au volant moteur à l'aide de la pige **7009-T.J. (10)**.
- Placer la courroie de distribution sur le pignon du vilebrequin
MAINTENIR LE BRIN MENANT TENDU
L'engager à demi-largeur sur le pignon de la pompe à injection
L'engager sur le pignon de l'arbre à cames, le galet tendeur et le pignon de pompe à eau.
- Mettre la courroie en ligne.
- Déposer les piges.
- Effectuer deux tours de vilebrequin (Ne pas revenir en arrière).
- Desserrer la vis **(9)**, laisser agir le tendeur et resserrer la vis **(9)** et l'écrou **(8)**.

Contrôle :

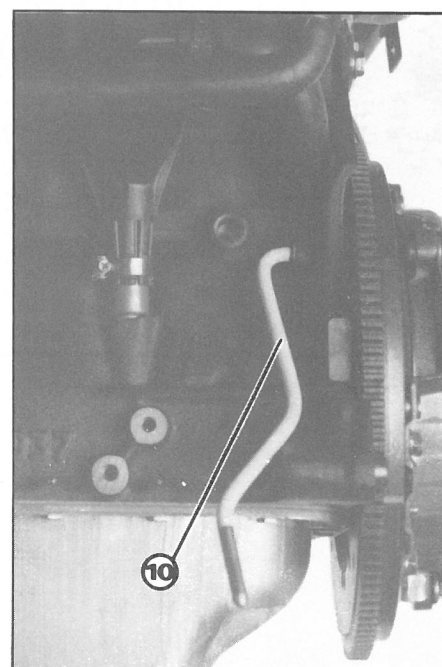
- Les quatre piges **(5)**, **(6)**, **(7)** et **(10)** doivent pouvoir être mises en place.
- Monter le support moteur.
- Monter la poulie amortisseur sur le vilebrequin. Déposer trois gouttes de LOCTITE FRENBLOCK sur les filets de la vis. Serrer à **15 mdaN**.
- Monter la courroie d'alternateur et les carters.
- Reconnecter la batterie.



86-995



88-186



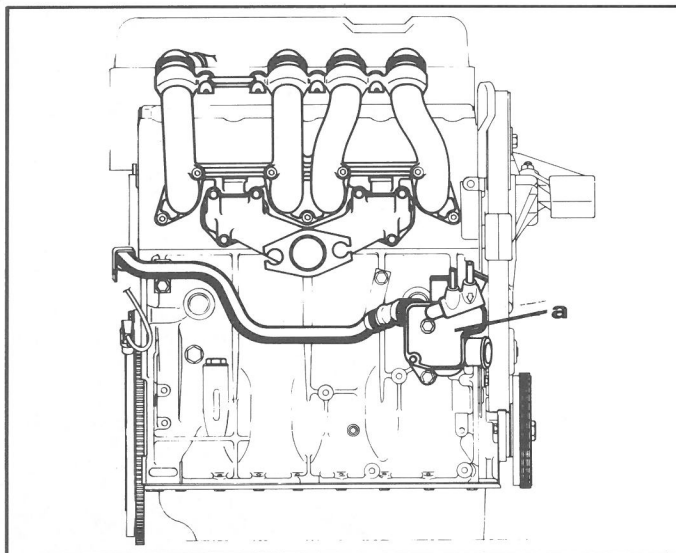
87-330

ALIMENTATION - INJECTION

● GÉNÉRALITÉS

- Capacité du réservoir à carburant : 70 litres
- Filtre à gazole équipé d'un détecteur de présence d'eau
- Réchauffeur de gazole par échangeur thermique eau/gazole, sur bloc cylindres
- Bougies de préchauffage : 7-15 secondes
- Boîtier de préchauffage rapide
- Alimentation pompe à injection par canalisation Ø int. 7 mm

a : Réchauffeur de gazole intégré au boîtier d'entrée d'eau. Il reçoit un élément thermostatique.



BX 12-16

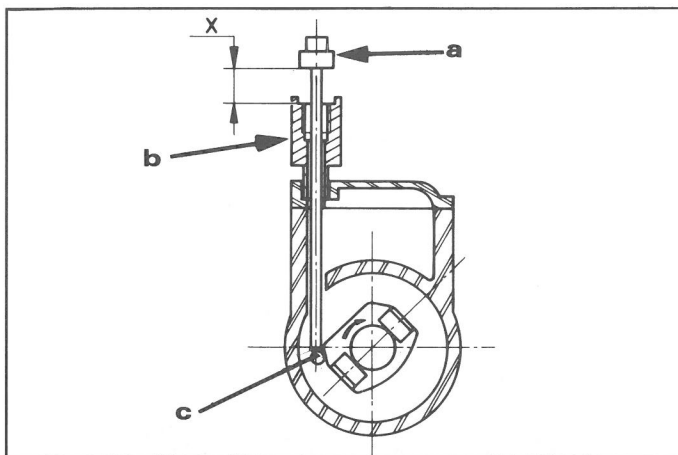
● Equipement d'injection – Pièces de Rechange

DÉSIGNATION	RÉFÉRENCE FOURNISSEUR	N° P.R.
Pompe d'injection ROTODIESEL	Type 057, DPC R 8443 B 380 A	96 121 149
Pignon de pompe ROTODIESEL		93 502 532
Porte injecteur ROTODIESEL	LCR 67 30 702 C (vissé, serrage 9 mdaN)	79 32 568 134
Injecteur ROTODIESEL	RDNOSDC 6751 E (tarage 120/130 bar)	96 097 163
Faisceau d'injection ROTODIESEL		93 502 221
Pompe d'injection BOSCH	VER 272-2	96 047 291
Pignon de pompe BOSCH	(moyeu déporté)	93 013 105
Porte injecteur BOSCH	KCA 17 S42 (vissé, serrage 9 mdaN)	95 615 154
Injecteur BOSCH	N D O S D + (tarage : 130/135 bar)	96 047 300
Faisceau d'injection BOSCH		98 502 220
Boîtier de préchauffage	(rapide : 7 secondes)	92 515 867
Bougie de préchauffage	(7-15 secondes)	91 536 646
Réchauffeur gazole		95 622 739
Filtre gazole	(complet)	95 637 749
Cartouche gazole		95 583 693

● **Réparation :**

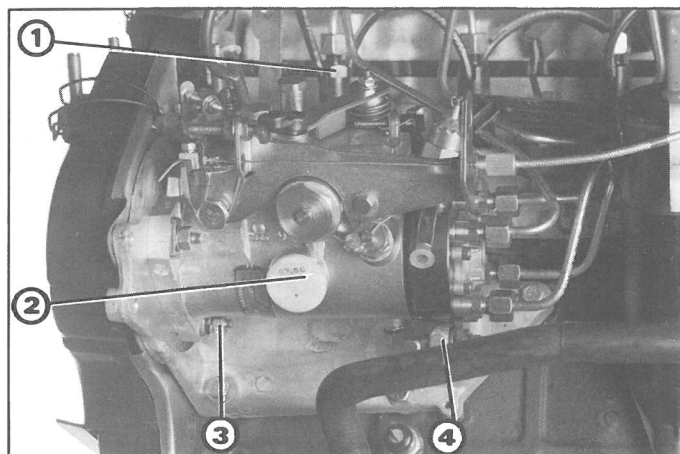
CALAGE DE LA POMPE ROTO DIESEL DPC TYPE 057

1) · Contrôle du calage statique :



L 14-87 a

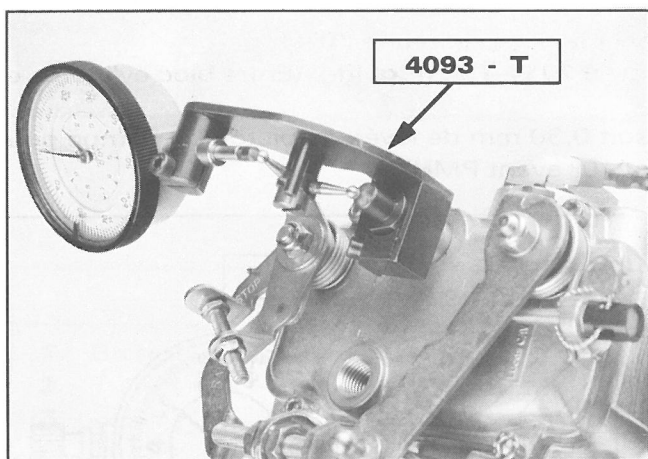
I



87-330

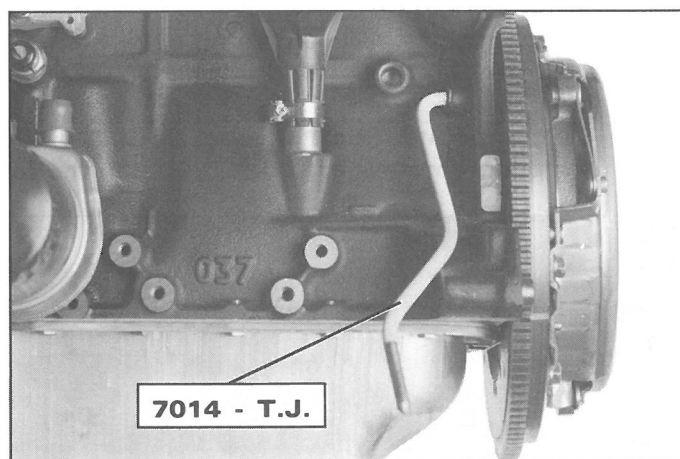
II

- Déposer le bouchon (1) (Fig. II).
 - Engager la pige "a" (Fig. I) ; la tête de pige doit être en appui sur le puits "b". Sinon, tourner le moteur.
 - Poser l'outil 4093 – T (Fig. III).
 - Etalonner le comparateur à "0", repérer la position de la petite aiguille. S'assurer une réserve de course suffisante (8 mm).
 - Tourner le moteur. Le début de la course du comparateur permet d'approcher du trou de pigeage du volant moteur.
 - Piger le volant moteur. Utiliser la pige 7014 – T.J. (Fig. IV).
- Le comparateur doit indiquer la valeur "X" \pm 0,03 mm marquée sur la pastille plastique (2) (Fig. II).



87-588

III



87-330

IV

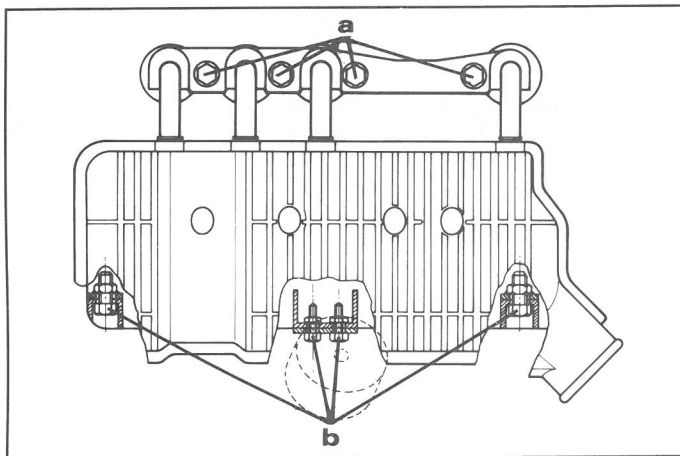
2) • Calage de la pompe d'injection ROTO DIESEL

(Le mode opératoire fait suite aux opérations de contrôle du calage).

- Desserrer les fixations (3) et (4) Fig. II, ainsi que le faisceau d'injection.
- Positionner la pompe à fond de boutonnière vers l'extérieur du moteur.
- Tourner lentement la pompe vers le moteur jusqu'à obtenir la cote "X".
- Serrer les fixations (3) et (4) Fig. II, ainsi que le faisceau d'injection.
- Déposer la pignone du volant moteur.
- Effectuer deux tours volant moteur dans le sens de rotation et contrôler le calage.
- Déposer l'outillage, poser le bouchon (1).
- Appuyer à fond sur l'accélérateur pour faciliter la purge et le démarrage du moteur.

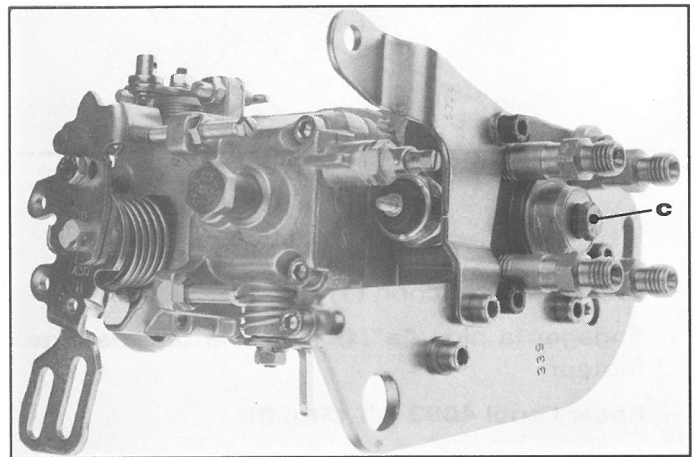
CALAGE DE LA POMPE BOSCH VE R 272-2

1) • Contrôle du calage statique :



UT 17-6

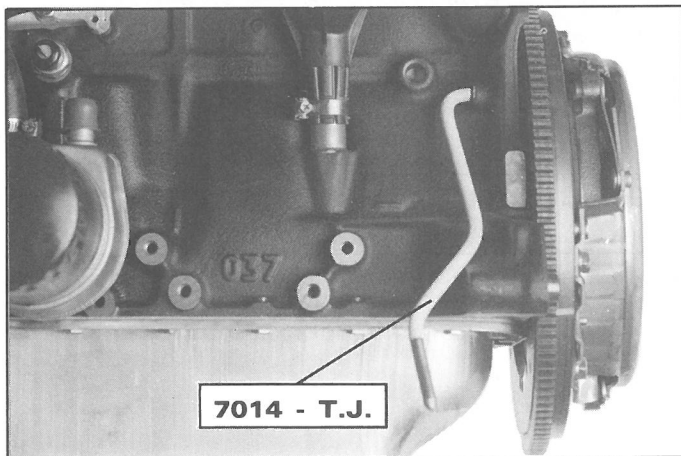
I



87-787

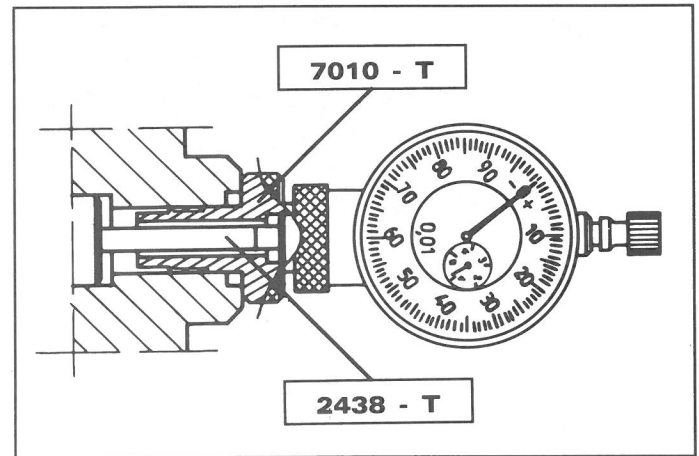
II

- Déposer la capacité d'air (déposer les vis en (a), desserrer les vis en (b) Fig. I.
- Déposer le faisceau d'injection, le bouchon (c) de la pompe d'injection Fig. II.
- Déposer la bougie de préchauffage des cylindres n° 1 et 4 pour faciliter l'obtention des réglages.
- Poser les outils (Fig. IV).
- Tourner le moteur pour approcher le trou de pigeage du volant moteur, puis en sens inverse du sens de marche d'environ 1/8 de tour.
- Rechercher le PMB du piston de pompe et étalonner le comparateur à "0".
- Tourner le moteur pour piger le volant. Utiliser la pignone 7014-T.J. (Fig. III). (Entre bloc cylindres et démarreur).
- Le comparateur doit indiquer $0,90 \pm 0,05$ mm (soit 0,30 mm de levée de piston de pompe pour un piston moteur à $0,90 \pm 0,05$ mm du PMH – ou 10° avant PMH).



87-330

III



V 14-31

IV

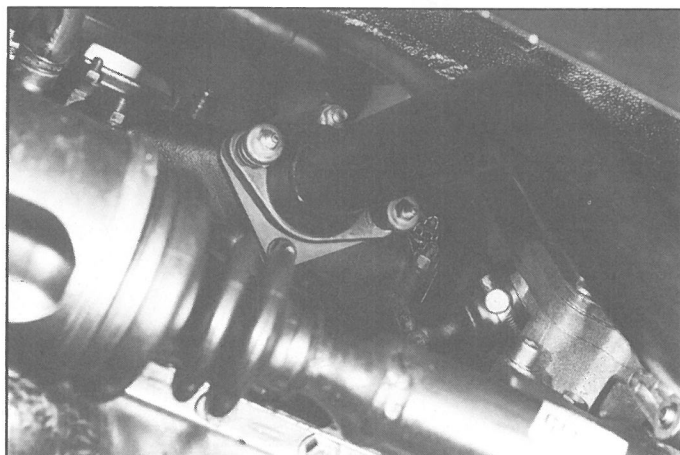
2) • Calage de la pompe d'injection BOSCH

- Tourner le moteur pour rechercher le PMB du piston de pompe.
- Etalonner le comparateur à "0". (Voir **1**) pour la préparation du moteur).
- Utiliser la pige **7014-T.J. (Fig. III)** (entre bloc cylindres et démarreur).
- Amener le piston de pompe à 0,90 mm en tournant vers l'intérieur du moteur.
- Serrer la pompe.
- Déposer la pige du volant moteur.
- Effectuer 1 tour moteur et contrôler le calage.
- Déposer l'outillage, poser le bouchon de pompe, le faisceau d'injection, la capacité d'air.
- Amorcer le circuit de carburant à l'aide de la pompe manuelle du filtre à gazole.
- Appuyer à fond sur l'accélérateur pour faciliter la purge et le démarrage du moteur.

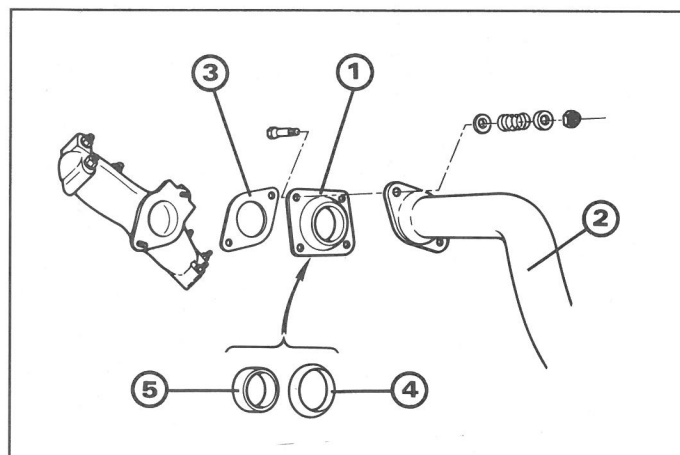
ÉCHAPPEMENT

Tubulure monosortie avec tube avant spécifique. La ligne d'échappement est ensuite identique à celle du C 25 Diesel 2,5 l atmosphérique.

La liaison entre tube avant et collecteur est assurée par une bride intermédiaire (**1**) munie d'une entretoise et d'une rotule METEX.



24.07.87 CAR N° 2

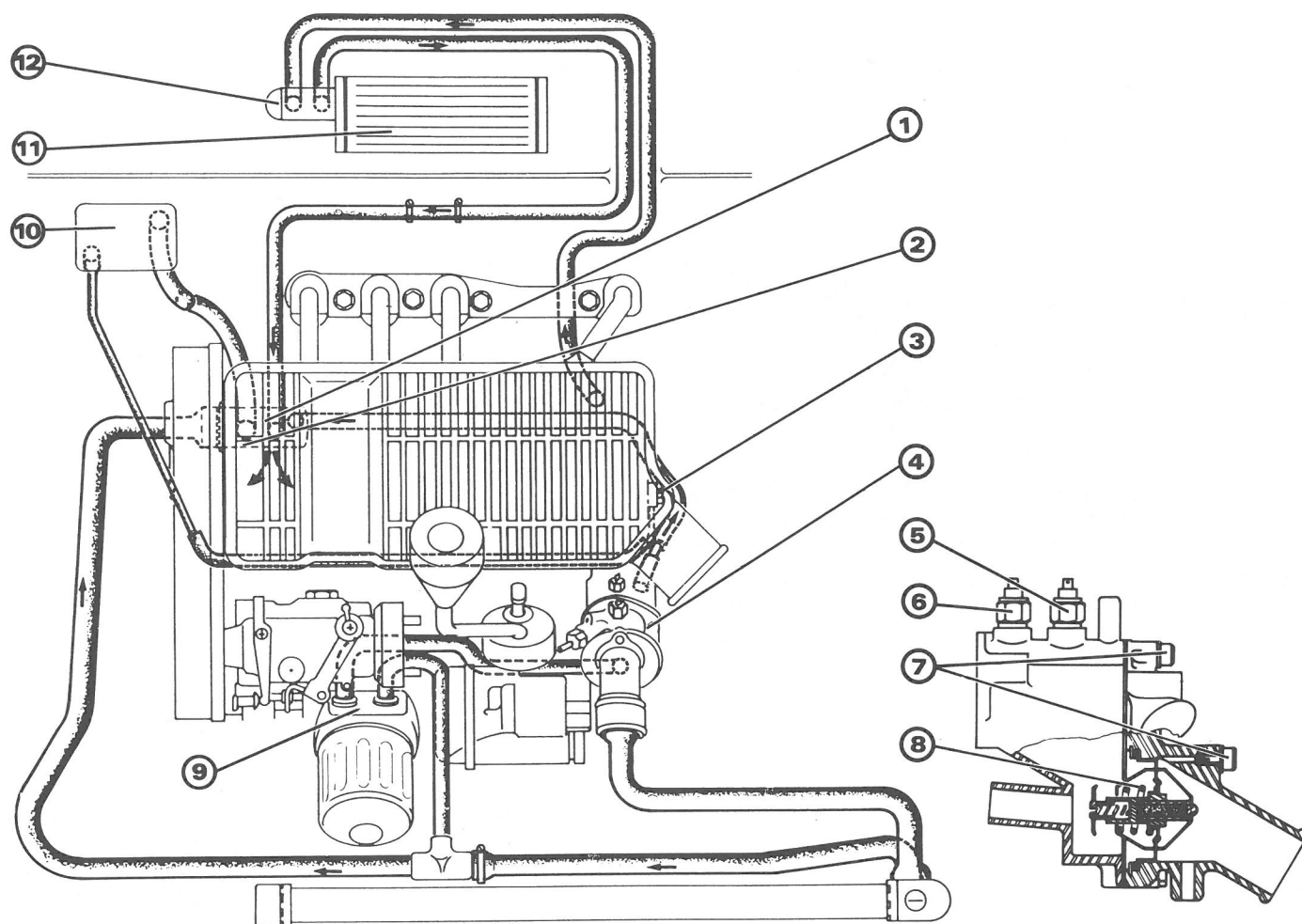


UT 18-1

DÉSIGNATION DES PIÈCES		N° P.R.
1	Bride intermédiaire	96 031 494
2	Tube avant	95 636 428
3	Joint	00 43 181 200
4	Rotule	95 602 682
5	Entretoise	91 509 515

REFROIDISSEMENT

- Pompe à eau intérieure au bloc ; turbine Ø 69 mm entraînée par courroie crantée.
- Radiateur 27,5 dm² (inchangé).
- Tarage du bouchon de remplissage : 1 bar.
- Capacité du circuit : 9,5 litres de liquide de refroidissement, assurant une protection jusqu'à - 30° C.
- 2 motoventilateurs commandés séparément par thermocontact étagé (idem U 25/661).
 - 88° - 83° C pour le premier motoventilateur
 - 92° - 87° C pour le second motoventilateur.
- Valve thermostatique : Calorstat 86°/89° C, pleine ouverture 98° C.
- Thermomètre et témoin de température critique : s'allume entre 108° et 112° C.



UT 23

- | | |
|--|--|
| <p>(1) Boîtier d'entrée d'eau, avec réchauffeur gazole</p> <p>(2) Pompe à eau.</p> <p>(3) Piquage de dégazage culasse.</p> <p>(4) Boîtier de sortie d'eau.</p> <p>(5) Thermistance.</p> <p>(6) Thermocontact de température critique</p> | <p>(7) Vis de purge.</p> <p>(8) Élément thermostatique.</p> <p>(9) Echangeur thermique eau/huile (Modine).</p> <p>(10) Nourrice.</p> <p>(11) Aérotherme.</p> <p>(12) Vanne de chauffage trois voies.</p> |
|--|--|

EMBRAYAGE

- Mécanisme d'embrayage 215 CP 510 N° PR 95 632 806
- Friction Ø 215 mm N° PR 96 017 035
- Butée de débrayage N° PR 96 105 385

BOITE DE VITESSES - TRANSMISSIONS

● BOITE DE VITESSES :

La boîte de vitesses est du type ME, équipant tous les véhicules C 25.

- N° de SÉQUENCE (ou médaille) : 2 HE 62
- N° PR : 45 655 932

Cette B.V. 2 HE 62 ne diffère de la B.V. 2 HE 66 de la motorisation Diesel 2,5 I U25/661 que par :

- l'arbre primaire (non guidée dans le vilebrequin)
- le couple cylindrique
- le carter d'embrayage.

● Lubrification :

- Qualité d'huile : TOTAL TRANSMISSION-BV 75 W/80 W
- Capacité : 1,6 litre.

VITESSES	RAPPORT BV	COUPLE CYLINDRIQUE	RAPPORT TACHYMÉTRIQUE	*VITESSE EN KM/H à 1000 tr/mn MOTEUR
1	11 x 41	13 x 73	10 x 20	5,64
2	18 x 35			10,82
3	27 x 37			15,35
4	32 x 31			21,73
5	43 x 33			27,42
M.AR	13 x 26 x 41			—

* Pour une circonférence de roulement de pneumatiques : 1970 mm

● TRANSMISSIONS :


- La transmission gauche est identique à celle équipant les véhicules C 25 tous types (N° PR 96 074 114)
- La transmission droite est spécifique par :
 - Suppression du palier intermédiaire
 - Arbre tubulaire
 - Soufflet côté entraîneur
 - N° PR 96 074 113.

ORGANES VÉHICULE NON MODIFIÉS

- La direction (l'option direction assistée n'est pas disponible sur cette version)
- Les essieux
- La suspension (Type VII des versions 1000 kg)
- Les pneumatiques (Rappel : pneus Michelin 185/75 R 14 XZX Rei nf)
- Le dispositif de freinage, à l'exception de la pompe à vide et de son environnement (pompe PIERBURG montée en bout d'arbre à cames, voir N.T. C 25 **(11)** N° 6 du 29 juin 1990).

SERVICE - ENTRETIEN

SERVICE		Tranches kilométriques		1 ^{re} révision	7 500	15 000	22 500	30 000	37 500	45 000	52 500	60 000	67 500	75 000	82 500	90 000	97 500	105 000	112 500	120 000	127 500	135 000	142 500	150 000
Vidange	■ Moteur	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Plein	■ Boîte de vitesses	X							X							X						X		
Rempl.	■ Cartouche filtre à huile	X	X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X	
Niveau	■ Boîte de vitesses		X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X		X	X
	■ Circuit de refroidissement	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X		X	X
	■ Lave-vitre(s)	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	■ Liquide de freins		X	X	X	X	X			X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X		X	X
Purge	■ Eau du filtre à gazole		X	X		X	X			X	X		X	X			X	X		X	X		X	X
Rempl. ou nettoyage	■ Filtre à gazole				X			X					X			X			X			X		
	■ Cartouche filtre à air				X			X					X			X			X			X		
Contrôle	■ Étanchéité, état tuyauterie et carters	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	■ État gaines d'étanchéité																							
	- rotules pivots et direction	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	- transmissions et crémaillère	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	■ Etat, mise à pression des pneumatiques	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	■ Fonctionnement feux éclairage, signalisation		X	X		X	X			X	X		X	X			X	X		X	X		X	X
Graissage	■ Tirants et charnières de portes					X											X			X				X
ENTRETIEN																								
Contrôle	■ Commande des ralents	X			X			X					X				X			X			X	
	■ Hauteur pédale embrayage				X			X					X				X			X			X	
	■ Etat, tension courroie(s) d'accessoires				X			X					X				X			X			X	
	■ Fonctionnement feux éclairage, signalisation				X			X					X				X			X			X	
	■ Courroie de distribution												X										X	
Rempl.	■ Liquide de frein (total fluide SY)							X									X					X		
	■ Liquide de refroidissement							X									X					X		
	■ Etat garnitures freins arrière					X		X				X				X			X			X		
	■ Articulations commande embrayage				X			X				X				X			X			X		
	Essai	■ Véhicule	X			X			X				X				X			X			X	

<div></div> <div>CITROËN DIVISION APRÈS-VENTE MÉTHODES TECHNIQUES</div>	<div>NOTE TECHNIQUE</div>	<div>C 25</div> <div>1</div>
<div>APPLICATION :</div> <div>TOUS PAYS</div>	<div>CONCERNE :</div> <div>C 25 DIESEL 2,5 L TOUS TYPES</div> <div>Moteur : Evolution du préchauffage</div>	<div>N° 25</div>
<div>DIFFUSION :</div> <div>TOUS PAYS</div>		<div>Le 28 Février 1992</div>
<div>CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN (10...) ou 208900</div>		

1463

1463

Les motorisations **Diesel 2,5 litres tous types** reçoivent un dispositif de préchauffage « rapide » (7 secondes), identique à celui équipant la motorisation Diesel D9B (1,905 l).

N° DE DÉPART CHASSIS		N° DE DÉPART MOTEUR	
UP 1	UP 2	U25/661	U25/673
UD 243 117	UD 160 298	1 GJ 06 277 962	1 GJ 14 041 818

PIECES DE RECHANGE

DÉSIGNATION	N° P.R.
Boîtier de commande de préchauffage 7"	92 515 867
Bougie de préchauffage 7" - 15" BOSCH 025 020 1019	91 536 646

REPARATION

- Le dispositif de préchauffage « rapide » se compose, du boîtier de commande et des bougies. Il est interchangeable avec le précédent (Rappel : 28 secondes).
- Tout panachage élément 7" / élément 28" est **PROSCRIT**. Le boîtier 7" porte l'inscription « Préchauffage rapide » sur le couvercle.
- Le câble de connexion des bougies de préchauffage reste inchangé, le faisceau électrique également.

APPLICATION :

SUISSE - AUTRICHE

CONCERNE :

CITROËN C 25 DIESEL TURBO

N° 26

DIFFUSION :

TOUS PAYS

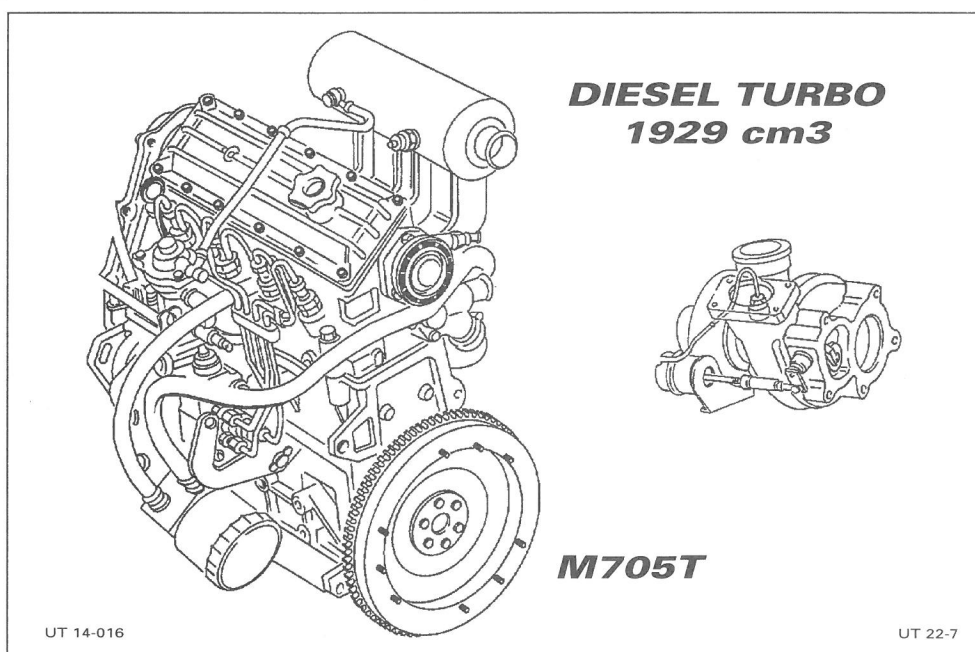
Nouvelle motorisation

Le 31 Mars 1992

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN (10...) ou 208900

4470

Depuis **Janvier 1992 les véhicules C25 Diesel versions 1000 et 1400** commercialisés en SUISSE et en AUTRICHE sont équipés d'une nouvelle motorisation M705 T (82 ch), en remplacement du moteur D9B.



SOMMAIRE

GENERALITES

		Pages
1. CARACTERISTIQUES GENERALES		2
1.1. Service - entretien		3
MECANIQUE		
2. MOTEUR.....		4
2.1. Caractéristiques		4
2.2. Culasse		5
2.3. Distribution		6
2.4. Lubrification		9
2.5. Refroidissement.....		11
2.6. Alimentation - suralimentation.....		13
2.7. Echappement		17
3. TRANSMISSION		18
3.1. Embrayage		18
3.2. Boîte de vitesses.....		18
4. SUSPENSION - DIRECTION - FREINS.....		18
ELECTRICITE		
1. DEMARRAGE GENERATION DE COURANT		18
1.1. Schéma d'installation		19
1.2. Schéma de principe		21
1.3. Nomenclature des pièces et des faisceaux.....		23
1.4. Tableau des fusibles		24

1. CARACTERISTIQUES GENERALES

VEHICULES	TYPE MINES	TYPE BV COUPLE	POIDS A VIDE EN ODM		SUSPENSION AR TYPE	POIDS TOTAL AUTORISÉ EN CHARGE
			SUR ESS. AV	SUR ESS. AR		
FOURGON COURT 1000	290A72	2HE90 12/62	1025 Kg	485 Kg	I	2600 Kg
FOURGON COURT 1400 (1)	290B72	—	1020 Kg	475 Kg	II	3100 Kg
FOURGON GRAND VOLUME 1400 (1)	290B72/3	—	1055 Kg	515 Kg	II	3100 Kg
COMBI 9 PLACES 1000	290C72	—	1065 Kg	635 Kg	I	2600 Kg
MINIBUS 13/14 PLACES	290D72	—	1175 Kg	200 Kg	II	3100 Kg
CHASSIS CABINE COURT 1400 (2)	290G72/1	—	1040 Kg	315 Kg	IV	3100 Kg
CHASSIS CABINE LONG 1400 (2)	290G72/2	—	1040 Kg	330 Kg	IV	3100 Kg
CHASSIS DOUBLE CABINE 1400	290G72/3	—	1095 Kg	385 Kg	IV	3100 Kg
PLATEAU CABINE COURT 1400	290H72/1	—	1055 Kg	485 Kg	IV	3100 Kg
PLATEAU CABINE LONG 1400	290H72/2	—	1080 Kg	520 Kg	IV	3100 Kg
PLATEAU DOUBLE CABINE LONG 1000	290H72/3	—	1105 Kg	560 Kg	IV	3100 Kg
COMBI 6 PLACES 1400	290V72	—	1055Kg	555 Kg	II	3100 Kg
COMBI 9 PLACES 1400	290V72/1	—	1060Kg	590 Kg	II	3100 Kg

(1) Vitré sur option

(2) Prédiposition autocaravane sur option (voir NT C 25 ① N° 14 du 28 Février 1991).

SUSPENSION ARRIERE

TYPE	COMPOSITION	N° PR
I	4 lames de 8 mm sans effet retardé (suspension adoucie) + amortisseurs	ZF 05 928 625 ZF 05 983 928
II	2 lames de 8 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé + amortisseurs	ZF 04 478 130 4 434 812
IV	2 lames de 8 mm + 2 lames de 13 mm à effet retardé + amortisseurs	ZF 07 534 618 7 576 729

1.1. Service - entretien

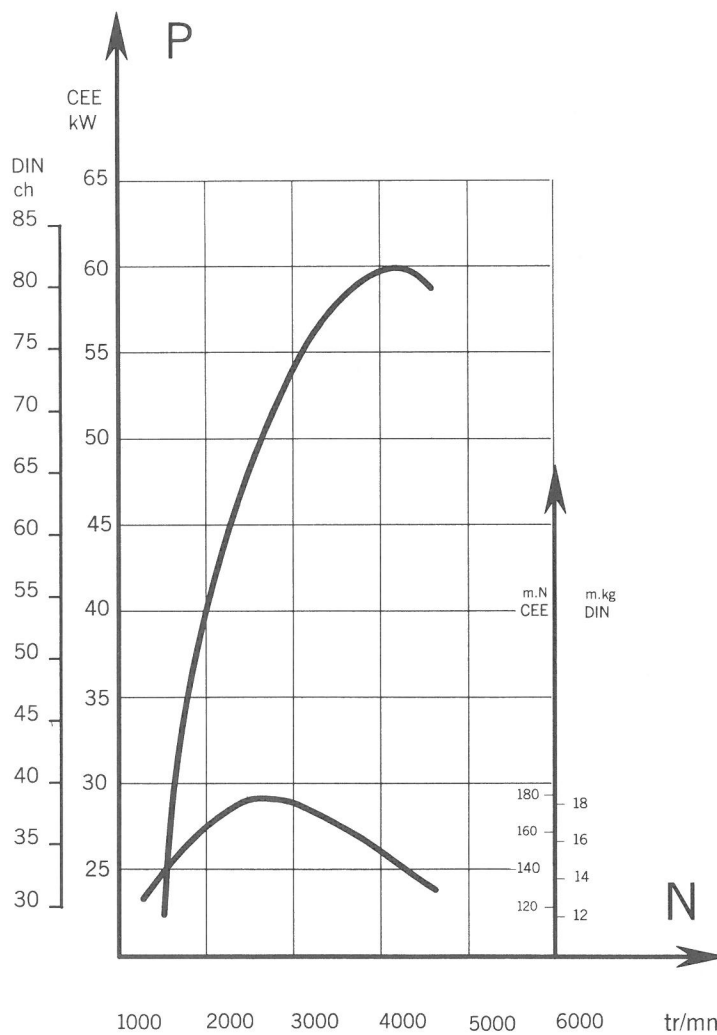
SERVICE		<i>Tranches kilométriques</i>	1 ^{re} révision	7 500	15 000	22 500	30 000	37 500	45 000	52 500	60 000	67 500	75 000	82 500	90 000	97 500	105 000	112 500	120 000	127 500	135 000	142 500	150 000
Vidange	■ Moteur		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Plein	■ Boîte de vitesses		X						X						X						X		
Rempl.	■ Cartouche filtre à huile		X	X		X		X		X		X		X		X		X		X		X	
Niveau	■ Boîte de vitesses			X	X	X	X	X		X	X	X	X	X		X	X	X	X	X		X	X
	■ Circuit de refroidissement		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	■ lave-vitre(s)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	■ Liquide de freins			X	X	X	X	X		X	X	X	X	X		X	X	X	X	X		X	X
Purge	■ Eau du filtre à gazole			X	X		X	X		X	X		X	X		X	X		X	X		X	X
Rempl. ou nettoyage	■ Filtre à gazole					X			X			X			X			X			X		
	■ Cartouche filtre à air					X			X			X			X			X			X		
Contrôle	■ Etanchéité, état tuyauterie et carters.		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	■ Etat gaines d'étanchéité – rotules pivots et direction		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	– transmission et crémaillère		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	■ Etat, mise à pression des pneumatiques		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	■ Etat, garnitures freins arrière						X			X			X			X			X			X	
	■ Fonctionnement feux éclairage, signalisation		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Graissage	■ Tirants et charnières de portes						X			X					X			X					X
ENTRETIEN																							
Contrôle	■ Commande des ralentis		X			X			X			X			X			X			X		
Réglage	■ Hauteur pédale embrayage					X			X			X			X			X			X		
ou	■ Etat, tension courroie(s) d'accessoires					X			X			X			X			X			X		
Rempl.	■ Courroie de distribution											X									X		
	■ Liquide de frein (total fluide SY)								X						X						X		
Graissage	■ Articulations commande embrayage					X			X			X			X			X			X		
Essai	■ Véhicule		X			X			X			X			X			X			X		

1. MOTEUR

1.1. Caractéristiques

Type moteur	280 A1.000 (M705T)
Nombre de cylindres	4 en ligne
Cylindrée	1929 cm ³
Alésage	82,6 mm
Course	90 mm
Rapport volumétrique	19,2/1
Puissance maxi (CEE)	60 kW } à 4100 tr/min
(DIN)	82 ch }
Couple maxi (CEE)	18,1 mdaN } à 2500tr/min
(DIN)	18,5 m. kg }
Vitesse de régulation à vide	4900 tr/min \pm 40
Régime de ralenti	780 \pm 20 tr/min
Norme de dépollution	US 83

Courbes de puissance et de couple

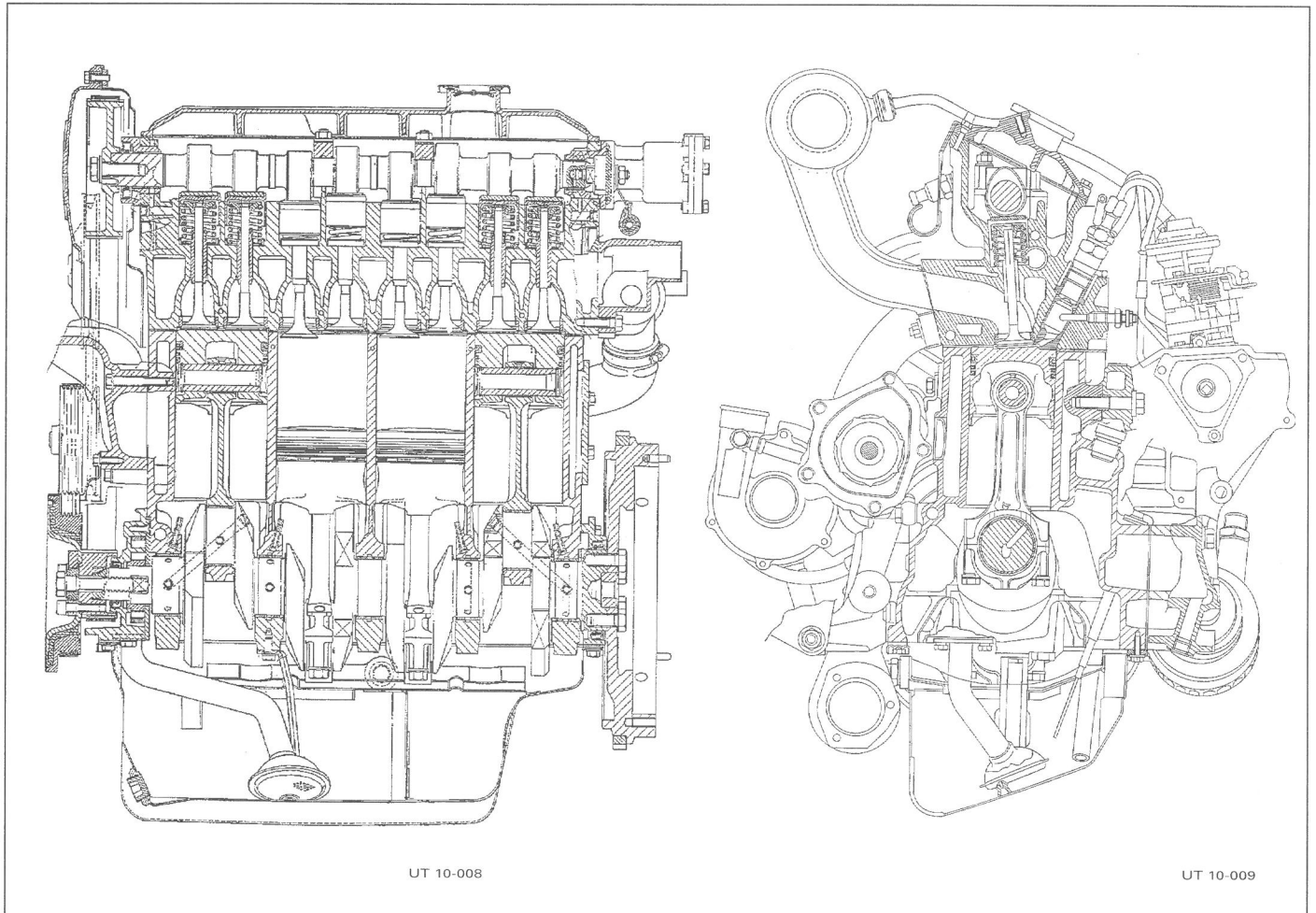


UT 10-007

Construction :

- Culasse en alliage léger.
- Bloc cylindres en fonte, fûts intégrés.
- Vilebrequin cinq paliers.
- Axe de piston monté libre dans le piston et le pied de bielle.
- Carter inférieur en tôle.
- Palier intermédiaire de l'arbre de transmission côté droit.

Coupes longitudinale et transversale



1.2. Culasse

Pas de resserrage de la culasse à la première révision

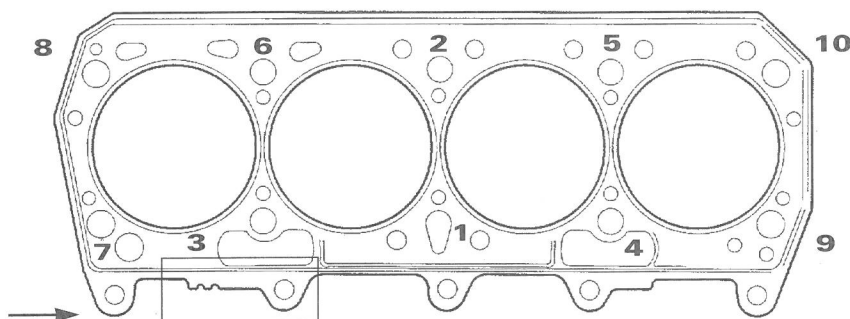
Serrage de la culasse après intervention.

- Le joint de culasse doit être monté à sec.
- Brosser et lubrifier, les vis et les rondelles.

Méthode de serrage de la culasse :




- 1° Présserrage vis par vis au couple de **5 m.daN.**
 - 2° Serrage vis par vis au couple de **10 m.daN.**
 - 3° Serrage vis par vis à l'angle de **90°.**
 - 4° Serrage vis par vis à l'angle de **90°.**
- } **des 10 vis M12**
- 5° Serrage des 5 vis M8 placées sur la périphérie de la culasse côté injecteurs (→) au couple de **3 m.daN.**

- Effectuer le remplissage/purge du circuit de refroidissement.
- Faire tourner le moteur et laisser chauffer jusqu'à l'enclenchement du motoventilateur.
- Laisser refroidir (environ 4 heures).
- Resserrer à l'angle de **90°** les 10 vis M12 placées à l'intérieur de la culasse en respectant l'ordre de serrage.
- Resserrer les 5 vis M8 au couple de **3 m.daN.**

Ordre de serrage

Côté volant moteur

UT 11-003

Epaisseur du joint	Dépassement moyen des pistons
 e=1.65	jusqu'à 0,30 mm
 e=1.80	de 0,30 à 0,50 mm
 e=1.95	plus de 0,50 mm

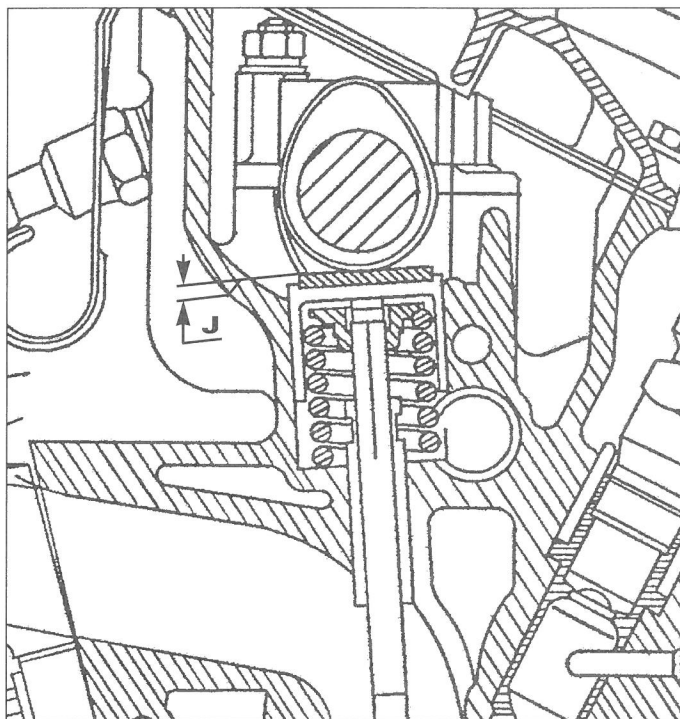
1.3. Distribution

- Arbre à cames en tête entraîné par courroie.
- Deux soupapes en ligne par cylindre commandées par poussoirs.

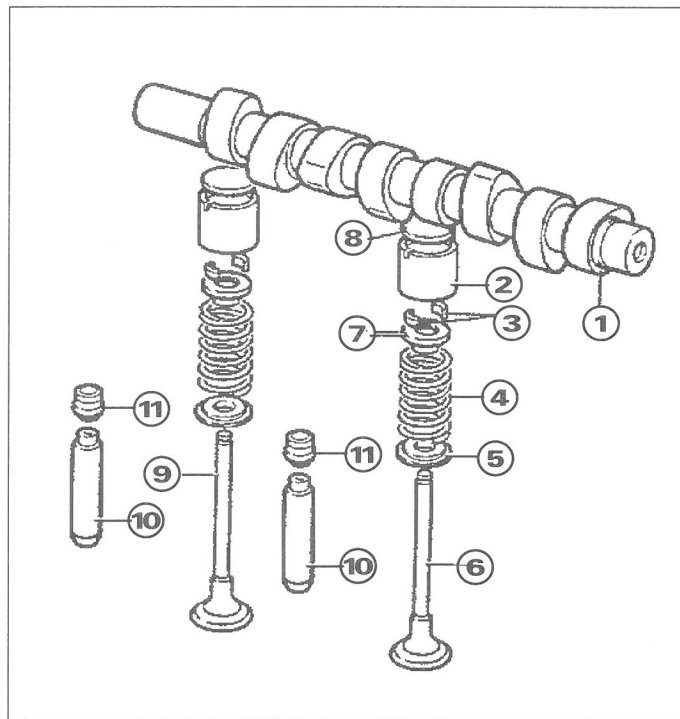
AOA	6°
RFA	26°
AOE	26°
RFE	6°

Jeu pratique aux soupapes (à froid)

Admission	$0,30 \pm 0,05 \text{ mm}$
Echappement	0,35



UT 10-009



UT 12-010

- ① – Arbre à cames.
- ② – Poussoir.
- ③ – Demi-clavettes.
- ④ – Ressort de soupape.
- ⑤ – Cuvette inférieure.
- ⑥ – Soupape d'échappement.
- ⑦ – Cuvette supérieure.
- ⑧ – Pastille de poussoir.
- ⑨ – Soupape d'admission.
- ⑩ – Guide de soupape.
- ⑪ – Joint pare-huile

Le jeu pratique « J » est obtenu à l'aide de pastilles dont l'épaisseur varie de **3,25 mm à 4,70 mm** par tranches de **5/100 de mm**.

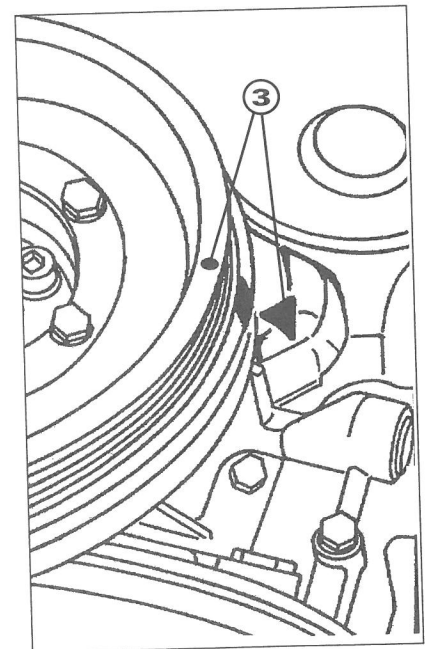
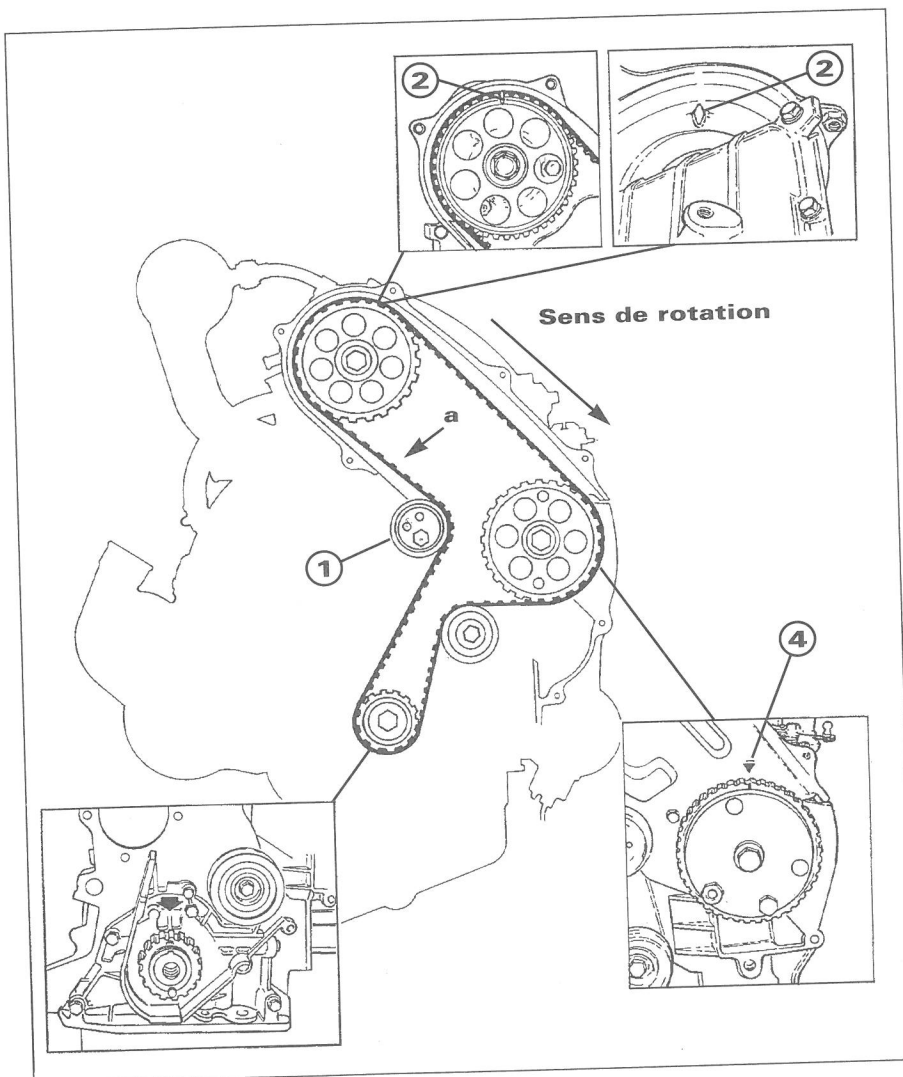
Diamètre des soupapes		Levée
Admission	37,3 mm	8,5 mm
Echappement	33,3 mm	8,5 mm

Dépose pose et calage de la courroie de distribution :

- Lever et caler, l'avant droit du véhicule.
- Déconnecter la borne négative de la batterie.
- Engager le rapport BV le plus élevé pour permettre la rotation du moteur.
- Déposer le carter supérieur de la courroie de distribution.
- Déposer le cache-poussière inférieur du passage de roue et le cache volant moteur.
- Desserrer l'alternateur et déposer la courroie polyvé.
- Aligner les repères (3) de la poulie de vilebrequin et du carter inférieur.
- Vérifier que l'encoche située sur le pignon de l'arbre à cames soit alignée avec l'orifice situé sur le carter arrière de la courroie (2).
- Monter l'outil **6034T-A** sur la poulie de la pompe d'injection, faire coïncider l'encoche de la poulie avec le repère sur le carter de la courroie crantée (4), bloquer la rotation de la poulie avec l'outil **6034T-A**.
- Desserrer le tendeur (1).
- Monter l'outil **6034T-B** de retenu du volant moteur, pour immobiliser le vilebrequin.
- Déposer la poulie du vilebrequin.
- Dépose et pose de la courroie de distribution.

Couple de serrage des vis de fixation de la poulie du vilebrequin : **2,3 m.daN**.

Tension de la courroie de la pompe à eau et de l'alternateur : **83 à 90 unités SEMM**.



UT 12-008

Repère de la poulie du vilebrequin, aligné avec l'index du carter inférieur de la courroie.

Contrôle et tension de la courroie de distribution :

Utiliser l'appareil de mesure de tension de courroie SEMM **4122-T**.

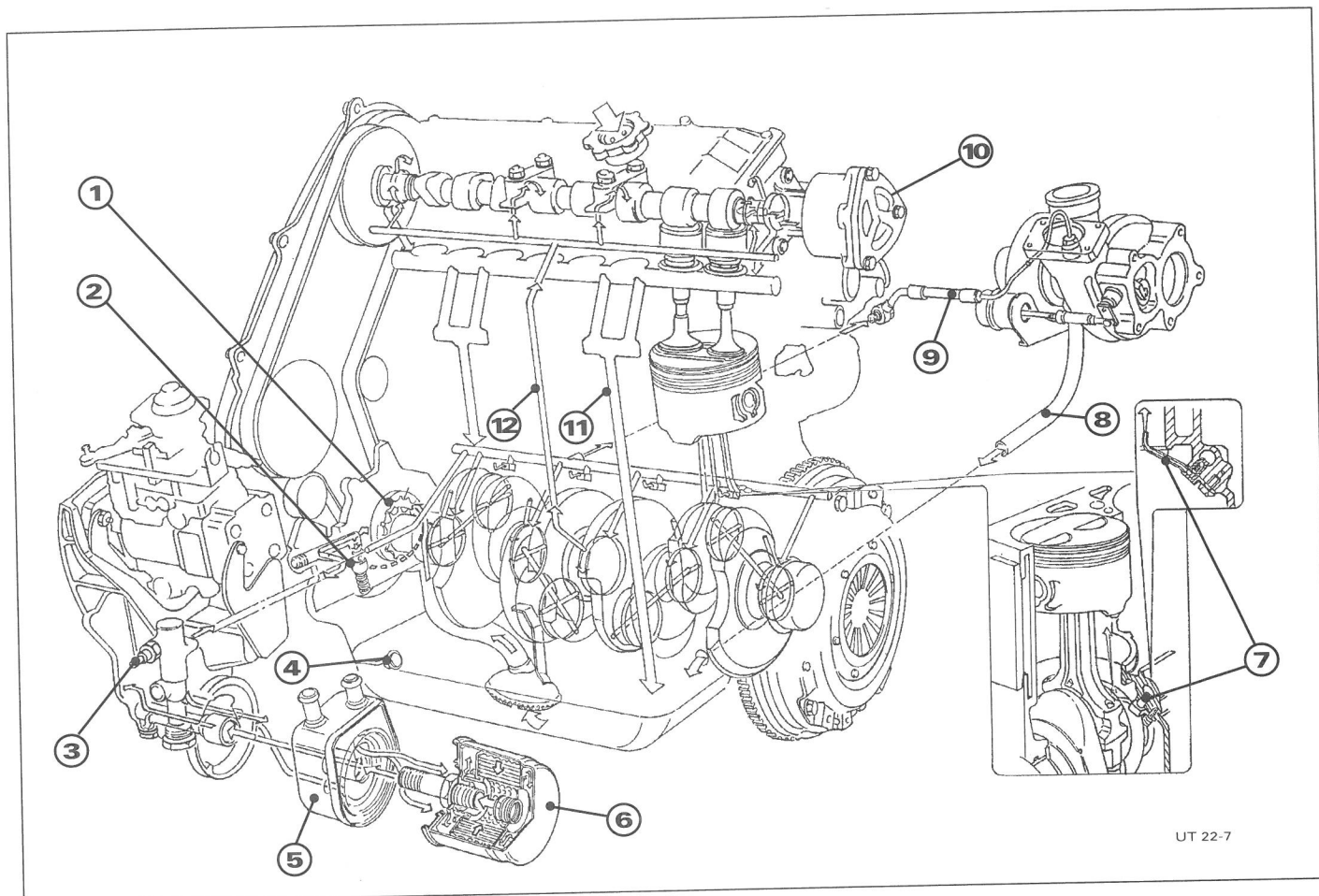
- Lever et caler l'avant du véhicule.
- Déconnecter la borne négative de la batterie.
- Vérifier l'alignement des repères des trois poulies (voir page 7).
 - Poulie de vilebrequin **(3)**.
 - Poulie d'arbre à cames **(2)**.
 - Poulie de pompe à injection **(4)**.
- Placer le capteur de l'appareil SEMM sur la courroie en **"a"** (voir page 7).
- Agir sur le galet tendeur **(1)** dans le sens horaire à l'aide de l'outil **6034T-C**.
- Tendre la courroie pour obtenir une valeur de **48 ± 2 unités SEMM**.
- Serrer le galet tendeur **(1)** en maintenant cette valeur.
- Effectuer deux tours moteur dans le sens de rotation.
- Vérifier la tension de la courroie en **"a"** et recommencer l'opération si la valeur est différente de **48 ± 2 unités SEMM**.
- Serrer le galet tendeur à **4,4 m.daN**.

1.4. Lubrification

Lubrification sous pression par pompe à engrenages, entraînée par le vilebrequin.

- Pression d'huile à 100°C	3,5 à 5 bars	
- Tarage du manocontact	0,2 à 0,5 bar	
- Capacité après vidange	5,4 litres environ	
après vidange et échange cartouche	5,6 litres environ	
- Référence de la cartouche filtrante	ZF 044 348 95	
- Huile préconisée toutes saisons jusqu'à -16°C	TOTAL DIESEL 2001	15W40
	TOTAL RUBIA TM	15W40
	TOTAL RUBIA S	10W
Pays très froid au dessous de -10°C		

Circuit de lubrification :



UT 22-7

Descriptif :

- ① – Pompe à huile à engrenages.
- ② – Clapet de surpression d'huile.
- ③ – Mancontact de pression d'huile.
- ④ – Bouchon de vidange d'huile (clé hexagonale de 12 mm).
- ⑤ – Echangeur thermique huile/circuit de refroidissement moteur.
- ⑥ – Cartouche filtrante.
- ⑦ – Gicleur d'huile de refroidissement de fond de piston.
- ⑧ – Retour d'huile du turbocompresseur.
- ⑨ – Arrivée d'huile au turbocompresseur.
- ⑩ – Pompe à dépression d'assistance au freinage.
- ⑪ – Retour d'huile de l'arbre à cames.
- ⑫ – Arrivée d'huile arbre à cames.

1.5. Refroidissement

Caractéristiques

- Contenance du circuit de refroidissement	9 litres environ
- Protection du circuit (<i>mélange à 50 %</i>).	-30°C
- Pression maximum du circuit	1 bar
- Températures thermocontact motoventilateur 1	
température d'enclenchement	86 à 90°C
température de déclenchement	81 à 85°C
- Températures thermocontact motoventilateur 2	
température d'enclenchement	90 à 94°C
température de déclenchement	85 à 89°C
- Température de sonde d'alerte	115 ± 3°C
- Température de début d'ouverture thermostat	78°C
- Température de pleine ouverture thermostat	90°C
- Motoventilateurs	GATE 6 pales 2 X 150 W

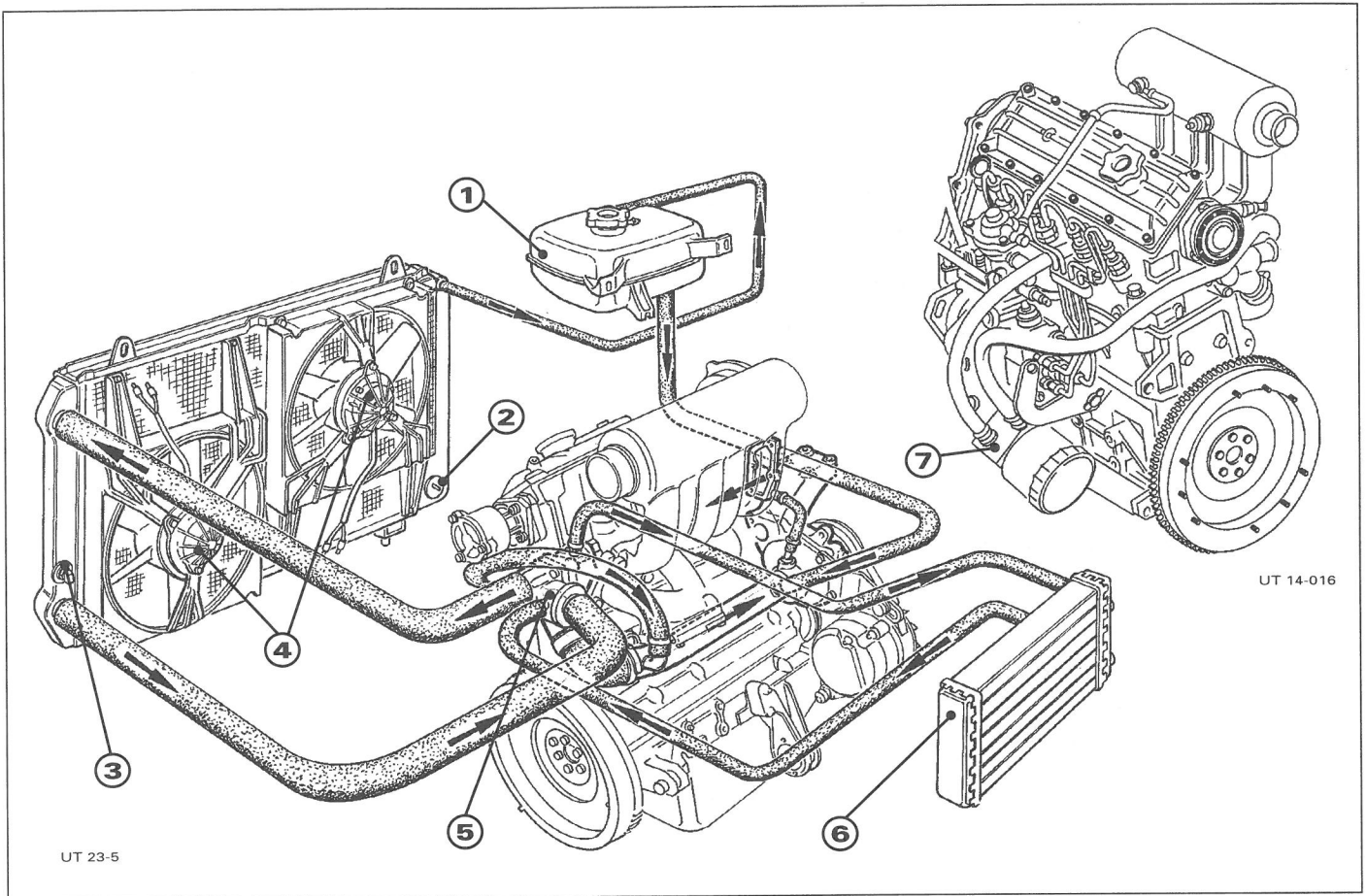
Vidange du circuit de refroidissement :

- Ouvrir le bouchon de la nourrice d'eau **(1)**.
- Dévisser la vis de vidange du radiateur **(2)**.
- Ouvrir le robinet du chauffage dans l'habitacle.

Remplissage et purge du circuit de refroidissement :

- Préparer le liquide de refroidissement.
- Fermer la vis de vidange du radiateur **(2)**.
- Remplir lentement le circuit par la nourrice **(1)**.
- Sans poser le bouchon, mettre en marche le moteur au ralenti jusqu'à la mise en température en ajoutant du liquide de refroidissement jusqu'à ce que le niveau se stabilise et que les bulles d'air s'évacuent.
- Arrêter le moteur et attendre son refroidissement.
- Compléter le niveau si nécessaire jusqu'au repère MAXI de la nourrice **(1)**.
- Poser le bouchon.

Circuit de refroidissement :



Descriptif :

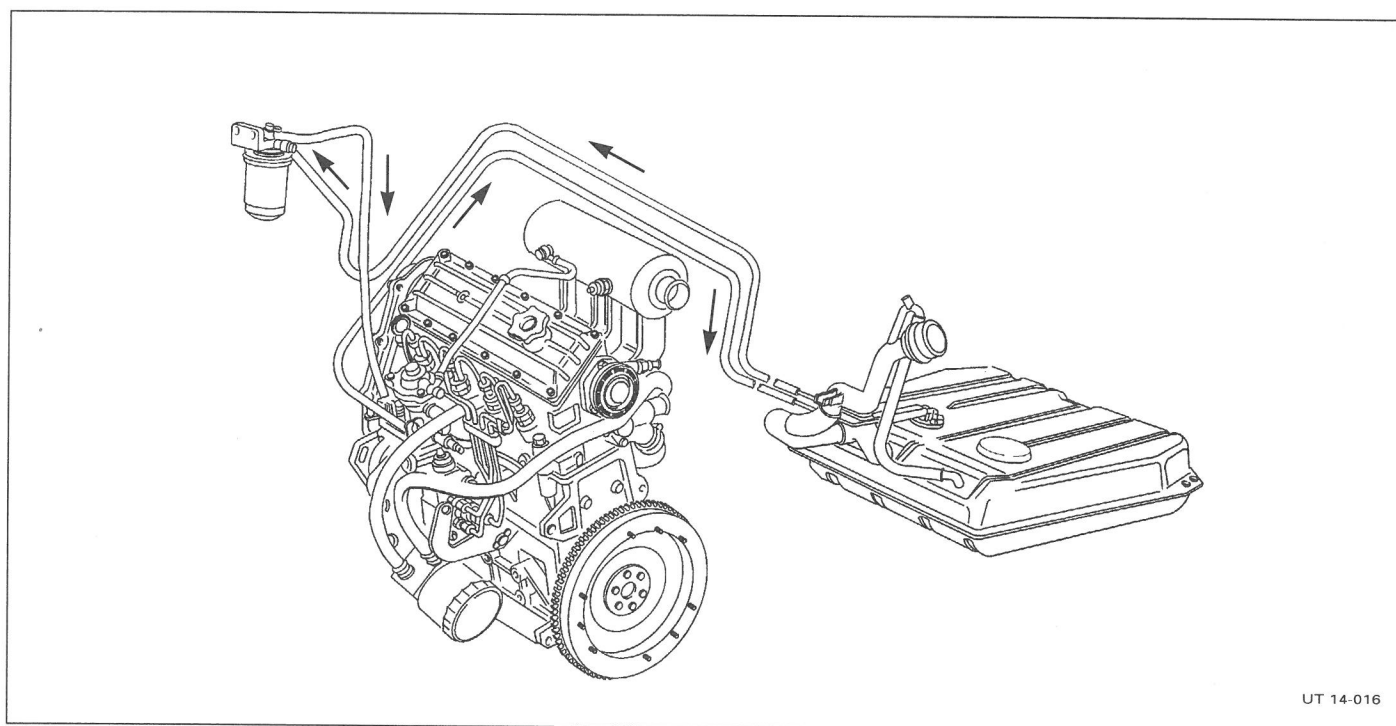
- ① – Nourrice.
- ② – Vidange sur radiateur.
- ③ – Thermocontact de commande des motoventilateurs.
- ④ – Motoventilateurs 2 X 150 W.
- ⑤ – Thermostat
- ⑥ – Radiateur de chauffage de l'habitacle.
- ⑦ – Echangeur thermique huile/circuit de refroidissement.

1.6. Alimentation - Suralimentation

- Réservoir inchangé, contenance 70 Litres.
- Filtre gazole à réchauffeur électrique et thermocontact de commande intégrés.
- Sonde de détection d'eau.
- Pompe d'injection rotative marque : BOSCH.
- Surcaleur manuel de départ à froid.

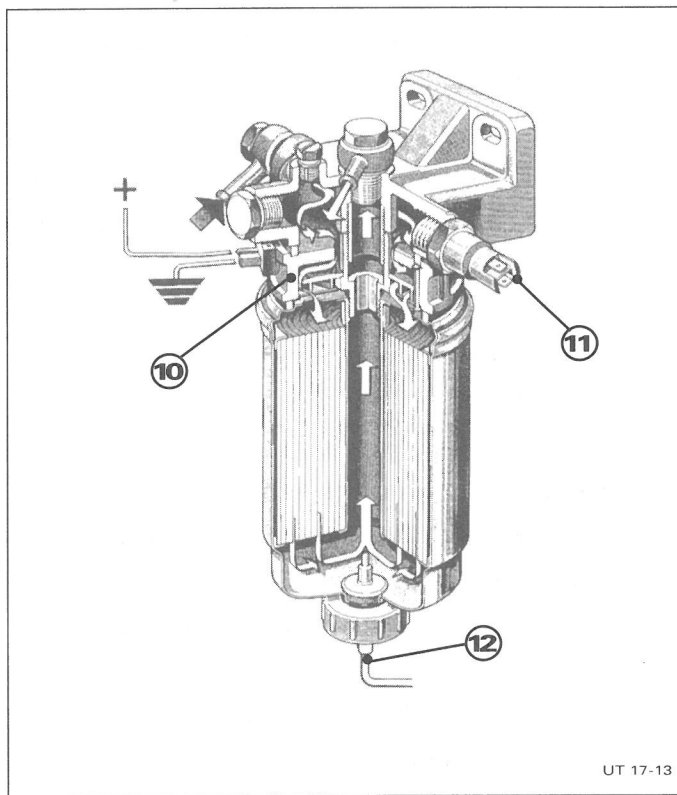
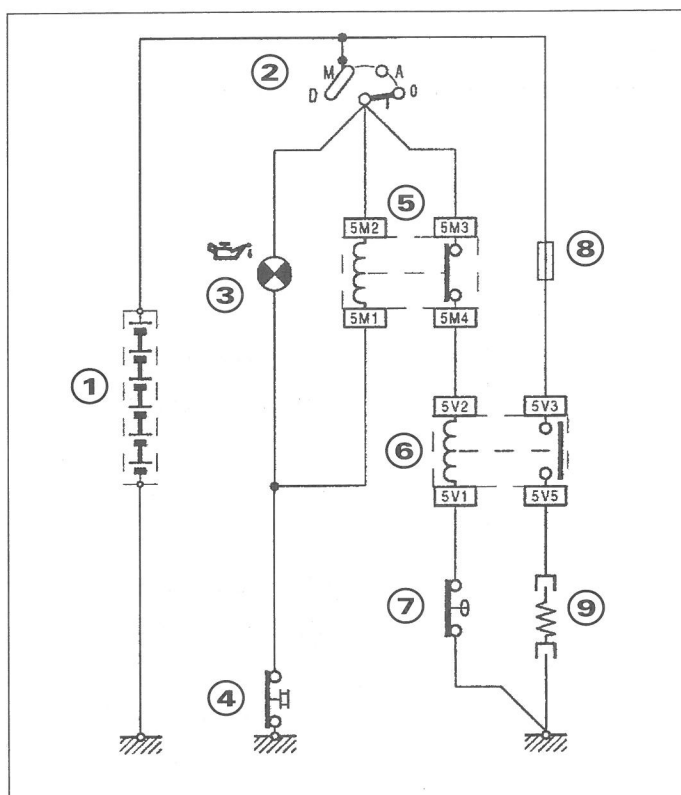
<ul style="list-style-type: none"> - Pompe d'injection - Injecteur 	<p align="center">VE R234 DN 12 SD 283</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Pression de tarage des injecteurs - Réglage du débit résiduel (anti-calage) - Régime du ralenti - Contrôle du régime de régulation à vide 	<p align="center">150 à 158 bars</p> <p align="center">760 ± 20 tr/min 4900 ± 40 tr/min</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Contrôle du calage dynamique - Ordre d'injection 	<p align="center">14 ± 2° à 800 tr/min 1 - 3 - 4 - 2</p>

Circuit d'alimentation gazole :



UT 14-016

Principe de fonctionnement du réchauffeur du filtre à gazole :



UT 17-13

Le dispositif de réchauffage gazole s'enclenche :

- moteur tournant,
- température du gazole inférieure à **6°C** et tant qu'elle ne dépasse pas **15°C**.

Descriptif :

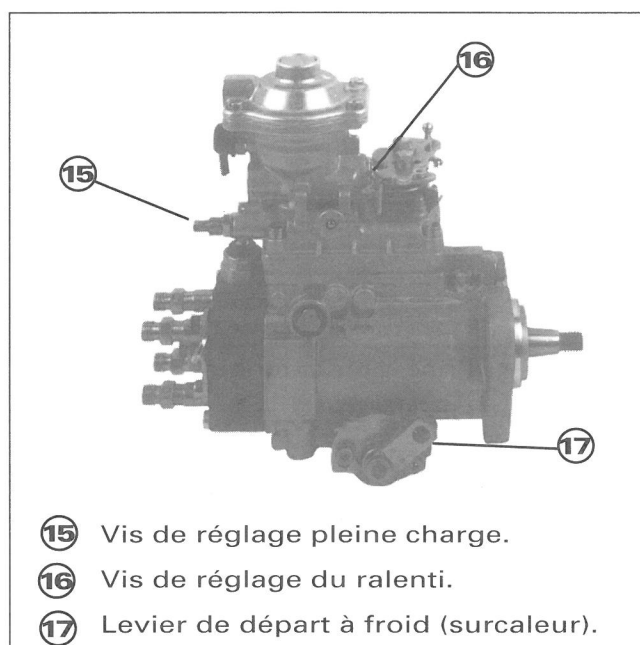
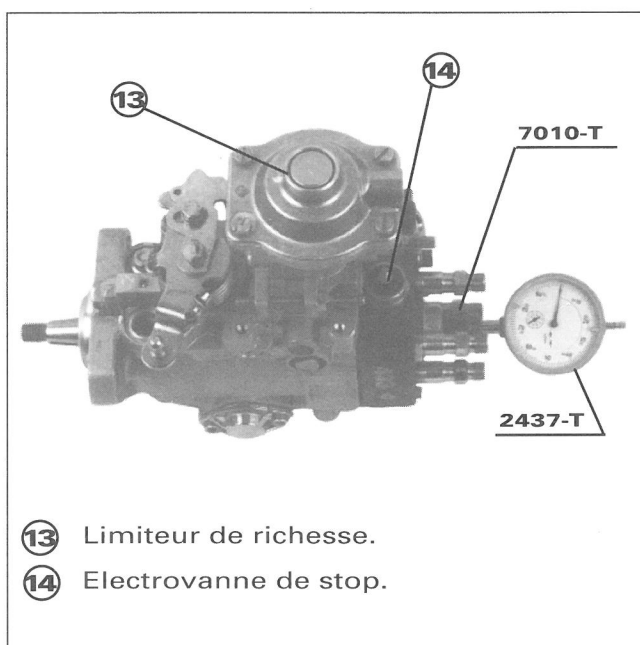
- ① - Batterie.
- ② - Contacteur antivol.
- ③ - Voyant de pression d'huile.
- ④ - Manocontact de pression d'huile.
- ⑤ - Relais de condamnation de réchauffage.
- ⑥ - Relais de réchauffage.
- ⑦ - Thermocontact du relai de réchauffage.
- ⑧ - Fusible.
- ⑨ - Résistance de réchauffage.
- ⑩ - Module de réchauffage.
- ⑪ - Thermocontact de réchauffage.
- ⑫ - Module de détection d'eau.

Pompe d'injection : réglage du ralenti

- Démarrer le moteur et le laisser chauffer.
- Brancher un compte tours.
- Régler le ralenti à **780 tr/min** en agissant sur la vis de réglage voir repère n° ⑩ page 15.

Contrôle du calage statistique de la pompe d'injection

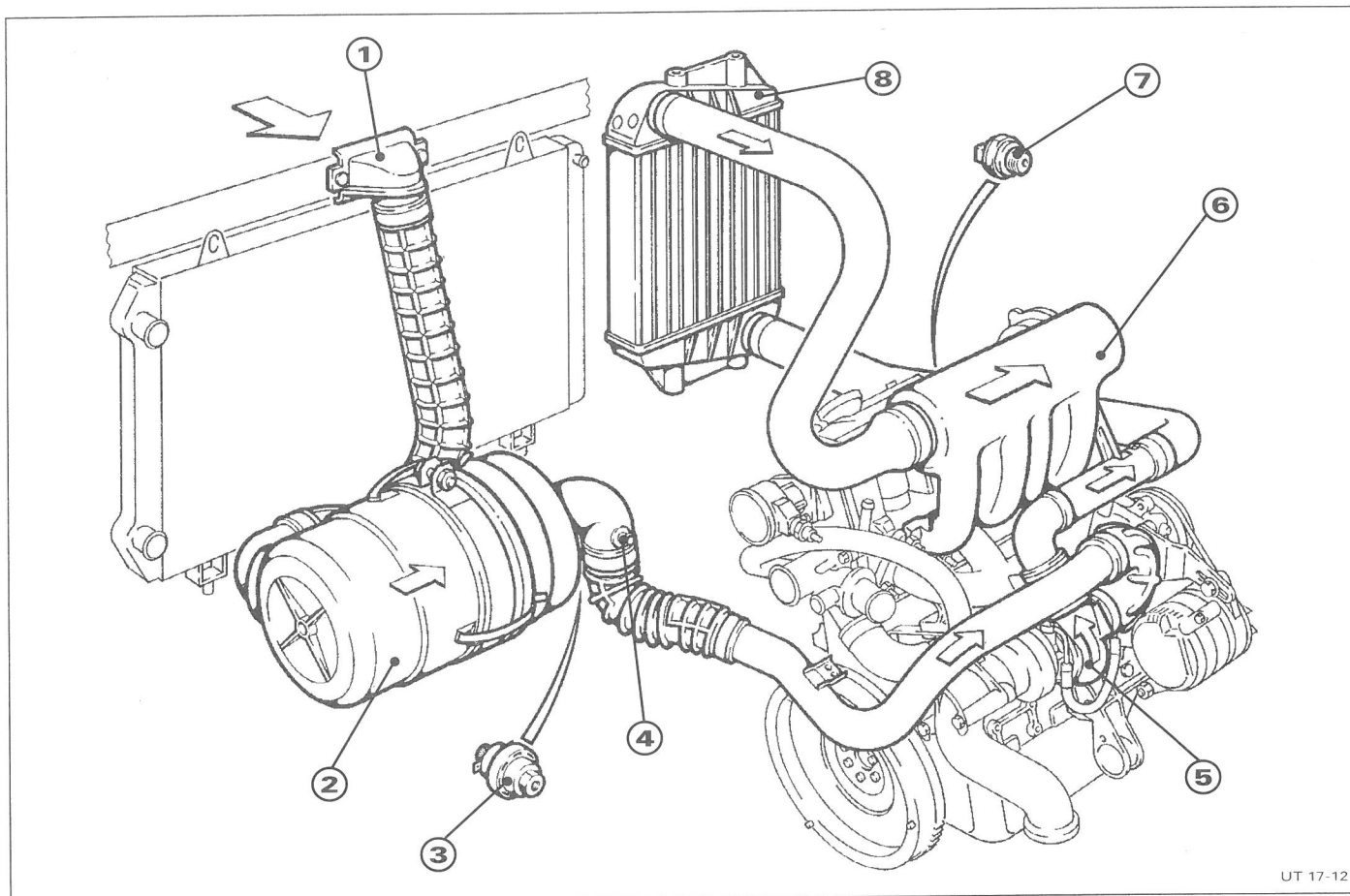
- Lever et caler l'avant droit du véhicule.
- Engager le rapport BV le plus élevé pour permettre la rotation du moteur.
- Déconnecter la borne négative de la batterie.
- Déposer le faisceau d'injection.
- Déposer le bouchon de l'orifice pour le calage de la pompe.
- Equiper le comparateur **2437-T** de la touche longueur 31 mm.
- Positionner dans l'orifice de calage de la pompe le comparateur sur son support **7010-T**.
- La touche étant au contact du piston de la pompe, tourner le vilebrequin dans le sens opposé à son sens de rotation jusqu'à ce que le piston de la pompe soit à son **PMB**.
- Régler le comparateur sur "O".
- Tourner le vilebrequin dans le sens normal de rotation afin que le piston du cylindre N°1 soit à son **P.M.H.** (repère de la poulie vilebrequin aligné avec l'index du carter inférieur).
- Si la valeur de déplacement est différente de **1 ± 0,05 mm**, tourner l'ensemble de la pompe autour de son axe jusqu'à ce que la valeur correcte apparaisse sur le comparateur.
- Serrer ensuite les vis de fixation de la pompe sur son support.



SURCALEUR

Ce système permet d'améliorer le fonctionnement à froid du moteur, par le décalage du début de refoulement dans le sens « avance ». La correction est opérée par le conducteur depuis l'habitacle, à l'aide d'un câble de commande **après** le démarrage du moteur.

Le câble de commande doit être repoussé après quelques minutes lorsque le moteur est chaud.

Circuit d'alimentation d'air :**Descriptif :**

- ① – Prise d'air extérieur.
- ② – Filtre à air.
- ③ – Capteur de colmatage*.
- ④ – Prise de récupération des vapeurs d'huile carter moteur.
- ⑤ – Turbo compresseur.
- ⑥ – Collecteur d'admission d'air.
- ⑦ – Capteur de pression suralimentation.
- ⑧ – Echangeur thermique air/air.

* Suite au remplacement du filtre à air, consécutif à l'allumage du voyant de colmatage, il convient de réarmer le capteur, en appuyant sur le bouton rouge (3).

Equipement de suralimentation marque : **GARRETT**.

Pression de suralimentation maximum : **0,8 bar à 4200 tr/min (en charge)**.

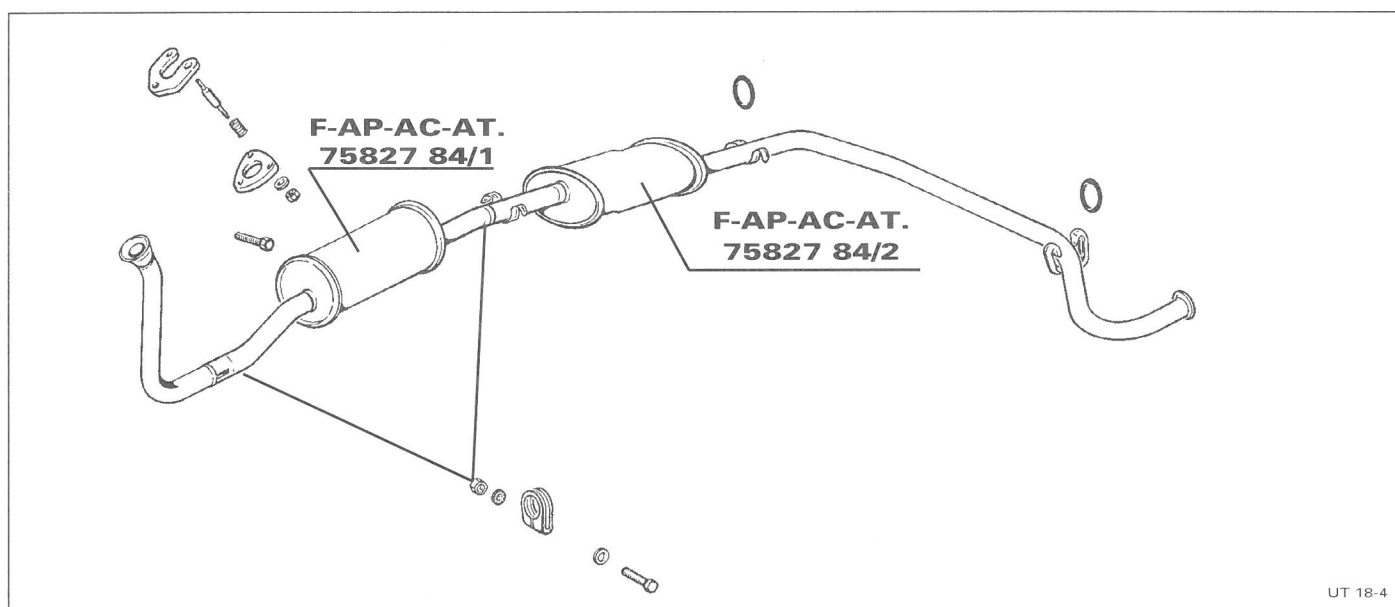
1.7. Echappement

La ligne d'échappement est composée de trois éléments :

- Le tube avant.
- Le pôt de détente intermédiaire.
- Le silencieux arrière et son tube de sortie.

Les liaisons sont assurées par :

- Sur collecteur d'échappement, une bride triangulaire à trois points de fixation.
- Sur les autres liaisons, emboîtement et colliers de serrage.



UT 18-4

Serrage de la bride d'échappement :

- Les ressorts doivent avoir une longueur après serrage égale à **33 mm** .

2. TRANSMISSION

2.1. Embrayage

Embrayage monodisque à sec avec butée en contact.

– Mécanisme VALEO Ø 230 mm

Réf. : 230 DBR 5500

– Friction VALEO Ø 228,6 mm

Réf. : M (D62Y) 33 AX

Identification :

2 ressorts (bleu clair)

2 ressorts (gris bleu)

2 ressorts (noir)

2.3. Boîte de vitesses

La boîte de vitesses est du type M.E.

N° de la séquence (médaille) : 2 HE 90

N° P.R. : 95 661 508

Cette B.V. 2 HE 90* ne diffère de la B.V. 2 HE 88* de la motorisation D9B que par :

– Le couple pont.

– Le carter d'embrayage.

* Nouvelle série de numéros de séquence, suite au montage de nouveaux roulements sur la ligne primaire et secondaire (*Note technique à venir*).

VITESSE	RAPPORT B.V	COUPLE PONT	RAPPORT AUX ROUES	VITESSE EN Km/h à 1000 tr/min**	
				1,970 m	1,985 m
1	11 X 41	12 X 62	0,0519	6,14	6,18
2	18 X 35		0,0995	11,76	11,85
3	27 X 37		0,1412	16,69	16,82
4	32 X 31		0,1997	23,61	23,80
5	45 X 33		0,2639	31,20	31,43
M.A.R.	41 X 26 X 13				

** Circonférence de roulement des pneumatiques : 185 R14 XCA = 1,970 m

: 185 R14 XZX renforcé = 1,985 m

Prise compteur 20 X 10.

Capacité d'huile : 1,6 litre.

Qualité de l'huile : TOTAL TRANSMISSION - BV75 W 80 W.

3. SUSPENSION - DIRECTION - FREINS

La définition de ces trois fonctions est identique aux versions précédentes équipées du moteur D9B.

ELECTRICITE

1. DEMARRAGE GENERATION DE COURANT

Equipement électriques.

– Bougies de préchauffage marque : – BOSCH : 0 250 201 005.

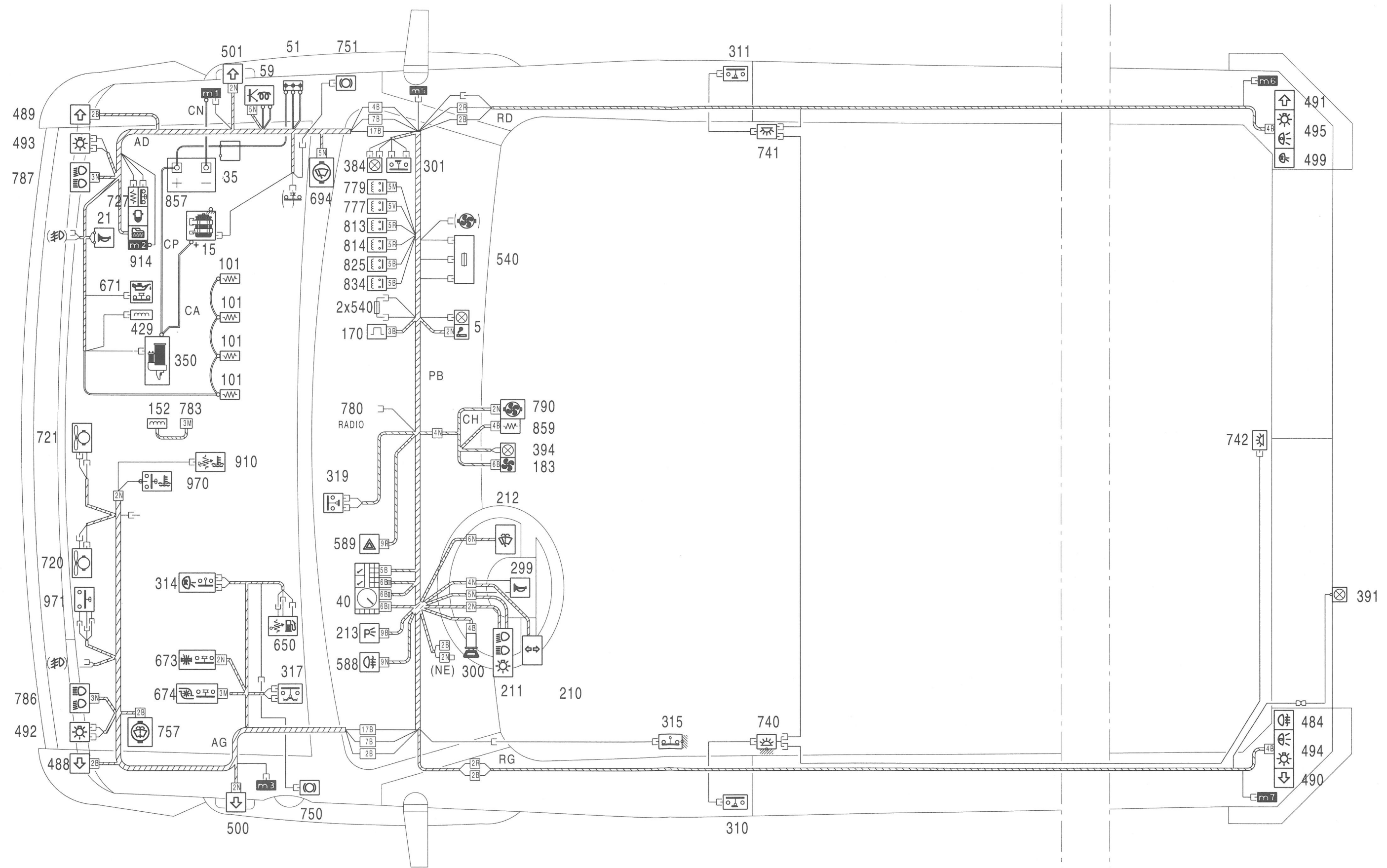
– MAGNETI MARELLI UX 2A.

– BERU : 0100 221 145.

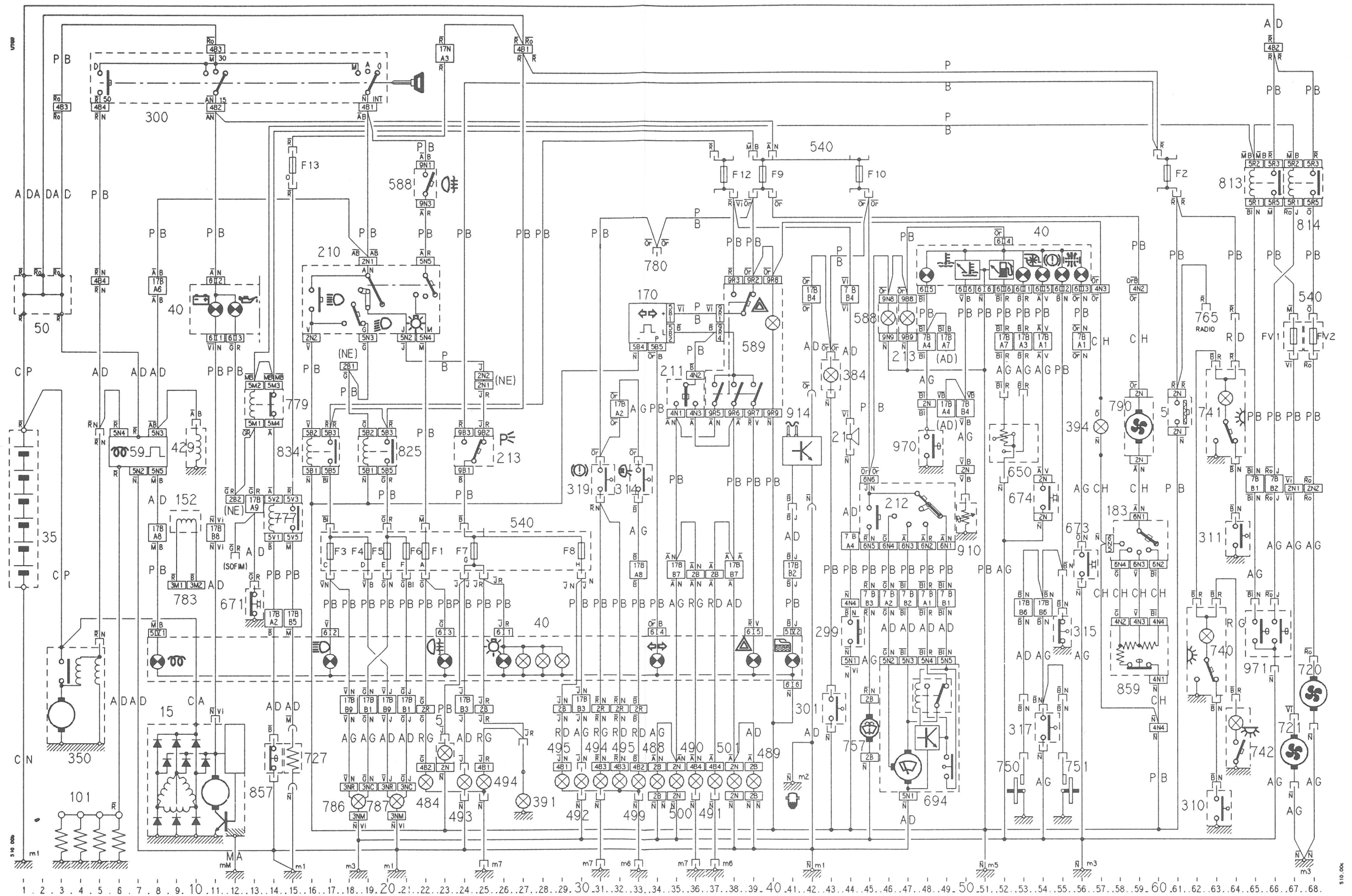
– Batterie : 70 Ah.

– Alternateur : Classe 5.

1.1. Schéma d'installation



1.2. Schéma de principe



1.1.3. Nomenclature des pièces et des faisceaux

NOMENCLATURE DES PIECES					
Repère	DESIGNATION	Position	Repère	DESIGNATION	Position
5	ALLUME CIGARE AVANT	23 - 61	499	FEU DE REcul DROIT	33
15	ALTERNATEUR	7 à 12	500	FEU REPETITEUR DE DIRECTION GAUCHE	35
21	AVERTISSEUR DROIT	44	501	FEU REPETITEUR DE DIRECTION DROIT	38
35	BATTERIE	1	540	FUSIBLES	17 à 68
40	BLOC COMPTEUR	8 à 56	588	INTERRUPTEUR FEU BROUILLARD ARRIERE	22 à 46
50	BOITIER D'ALIMENTATION	1 à 3	589	INTERRUPTEUR DE FEUX DE DETRESSE	37 à 40
59	BOITIER DE PRECHAUFFAGE	6 à 8	650	RHEOSTAT DE JAUGE A CARBURANT	52 - 43
101	BOUGIES DE PRECHAUFFAGE	3 à 6	671	MANOCONTACT D'HUILE MOTEUR	13
152	CAPTEUR DE REGIME MOTEUR	9 - 10	673	MANOCONTACT DE FILTRE A AIR	56
170	CENTRALE CLIGNOTANTE	33 à 35	674	MANOCONTACT DE SURPRESSION DE TURBO	54
183	COMMANDE DE PULSEUR D'AIR	57 à 60	694	MOTEUR D'ESSUIE-VITRE AVANT	46 à 49
210	COMMUTATEUR D'ECLAIRAGE	16 à 22	720	MOTOVENTILATEUR GAUCHE	68
211	COMMUTATEUR GAUCHE	35 - 36	721	MOTOVENTILATEUR DROIT	67
212	COMMUTATEUR DROIT (ESSUIE-GLACE)	45 à 49	727	RESISTANCE CHAUFFAGE FILTRE GAZOLE	15
213	COMMUTATEUR FEUX DE STATIONEMENT	24 - 47	740	PLAFONNIER LATERAL GAUCHE	62 - 63
299	CONTACTEUR D'AVERTISSEUR	44	741	PLAFONNIER LATERAL DROIT	63 - 64
300	CONTACTEUR ANTIVOL	5 à 20	742	PLAFONNIER ARRIERE CENTRAL	64
301	CONTACT D'ECLAIREUR BOITE A GANTS	43	750	PLAQUETTE DE FREIN AVANT GAUCHE	53
310	CONTACT FEUILLURE PORTE AVANT GAUCHE	63	751	PLAQUETTE DE FREIN AVANT DROIT	55
311	CONTACT FEUILLURE PORTE AVANT DROIT	64	757	POMPE DE LAVE-VITRE AVANT	45
314	CONTACT DE FEU DE REcul	33	765	PRISE POUR POSTE RADIO	62
315	CONTACT DE FREIN A MAIN	55	777	RELAIS DE CHAUFFAGE DE FILTRE A GAZOLE	14 - 15
317	CONTACT DE NIVEAU HYDRAULIQUE	54	779	RELAIS INTERDICTION CHAUFFAGE GAZOLE	13 - 14
319	CONTACT DE FEUX DE STOP (FREIN)	31	780	PRISE POUR CHAUFFAGE ADDITIONNEL	34
350	DEMARREUR	3 à 5	783	PRISE DIAGNOSTIC	9 - 10
384	ECLAIREUR DE BOITE A GANTS	43	786	PROJECTEUR GAUCHE ROUTE CROISEMENT	18 - 19
391	ECLAIREUR GAUCHE DE PLAQUE DE POLICE	27	787	PROJECTEUR DROIT ROUTE ET CROISEMENT	20 - 21
394	ECLAIREUR DE COMMANDE DE CHAUFFAGE	57	790	PULSEUR D'AIR	59
429	ELECTROVANNE D'ARRET DE POMPE (STOP)	10	813	RELAIS MOTOVENTILATEUR GAUCHE	65 - 66
484	FEU DE BROUILLARD ARRIERE	22	814	RELAIS MOTOVENTILATEUR DROIT	67 - 68
488	FEU DE DIRECTION AVANT GAUCHE	34	825	RELAIS DE FEUX DE CROISEMENT	19 - 20
489	FEU DE DIRECTION AVANT DROIT	39	834	RELAIS DE FEUX DE ROUTE	16 - 17
490	FEU DE DIRECTION ARRIERE GAUCHE	36	857	THERMOCONTACT DE CHAUFFAGE GAZOLE	14
491	FEU DE POSITION ARRIERE DROIT	37	859	RESISTANCES DE VITESSE DE PULSEUR D'AIR	58 à 60
492	FEU DE POSITION AVANT GAUCHE	30	910	SONDE DE TEMPERATURE D'EAU MOTEUR	50
493	FEU DE POSITION AVANT DROIT	24	914	SONDE DE PRESENCE D'EAU DANS LE GAZOLE	41 - 42
494	FEU DE POSITION ET STOP ARRIERE GAUCHE	25 - 31	970	THERMOCONTACT D'ALERTE D'EAU MOTEUR	48
495	FEU DE POSITION ET STOP ARRIERE DROIT	29 - 32	971	THERMOCONTACT DES MOTOVENTILATEURS	65 66

NOMENCLATURE DES FAISCEAUX

AD : Avant Droit

AG : Avant Gauche

CA : Câble Alternateur

CH : Chauffage

CN : Câble négatif batterie

CP : Câble positif batterie

PB : Planche de bord

RD : Arrière Droit

RG : Arrière Gauche

1.1.4. Tableau des fusibles

Alimentation	Repère	Fusible Couleur	Intensité	Protection	Position Principe
Commutateurs d'éclairage	F1	Brun clair	5 A	Feu de brouillard arrière et voyant	22
+ Batterie	F2	Brun	7,5 A	Allume cigare Prise Auto Radio Plafonniers latéraux et arrière Montre (sur combi)	60
Commutateurs d'éclairage	F3	Brun foncé	7,5 A	Feu de route gauche et voyant	17
	F4	Brun foncé	7,5 A	Feu route droit	19
	F5	Brun foncé	7,5 A	Feu de croisement gauche	20
	F6	Brun foncé	7,5 A	Feu de croisement droit	21
	F7	Brun foncé	7,5 A	Feu de position avant droit Feu de position arrière gauche Eclaireur de plaque de police Eclaireur de tableau et voyant de lanterne Eclaireur d'allume cigare	24
	F8	Brun foncé	7,5 A	Feu de position avant gauche Feu de position arrière droit	30
Contacteur Antivol	F9	Blanc	25 A	Feux de stop Feu de recul Alimentation chauffage complémentaire Feux de direction et éclairage Commutateur de détresse Eclaireurs de commande de chauffage Pulseur d'air	39
	F10	Rouge	10 A	Essuie-lave vitre avant Eclaireur de boîte à gants Boitier et voyant eau dans gazole Eclaireurs commutateur feux de position et commutateur de brouillard arrière Voyants de tableau : température d'eau, mini carburant, surpression turbo, système de freinage, filtre à air encrassé	44
+ Batterie	F11	Bleu	15 A	(Lunette arrière chauffante)*	
	F12	Bleu	15 A	Signal de détresse : feux et voyant Avertisseur sonore	39
	F13	Bleu	15 A	Réchauffeur sur filtre à gazole	15
	FV1	Vert	30 A	Motoventilateur droit	67
	FV2	Vert	30 A	Motoventilateur gauche	68

CITROËN C 25

LE 31 MARS 1993

RÉF.

1 N° 28

MECANIQUE

● CITROËN C 25 DIESEL TURBO

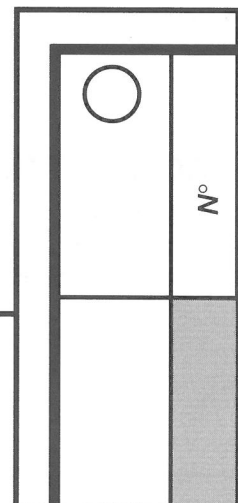
Moteur M 705 T : Evolution

APPLICATION : SUISSE
DIFFUSION : TOUS PAYS

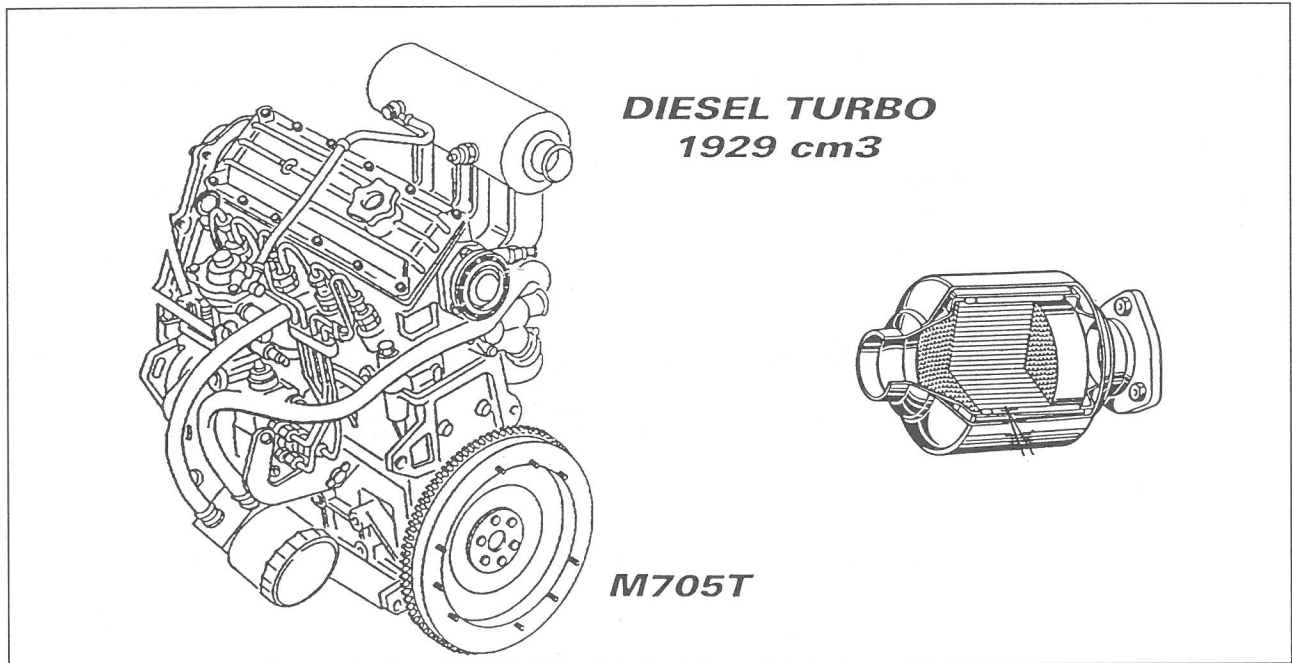


AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS-VENTE

MAN 208900



Depuis **Novembre 1992** les véhicules **CITROËN C25 Diesel** avec motorisation 1929 cm³ en versions 1000 et 1400 commercialisés en Suisse, reçoivent un catalyseur d'oxydation permettant de satisfaire à la réglementation sévérisée de dépollution.



I – DESCRIPTION

Le catalyseur d'oxydation est un dispositif de post-traitement simple utilisé pour oxyder le CO, le HC et les particules en les transformant en anhydride carbonique CO₂ et en vapeur d'eau H₂O.

De forme cylindrique, il est constitué d'un pain céramique à nid d'abeille dont les cellules sont imprégnées de platine, substance de catalysation des réactions d'oxydation.

II – FONCTIONNEMENT

Les gaz d'échappement en traversant les cellules chauffent le catalyseur, ce qui amorce la conversion des substances polluantes en composés inertes.

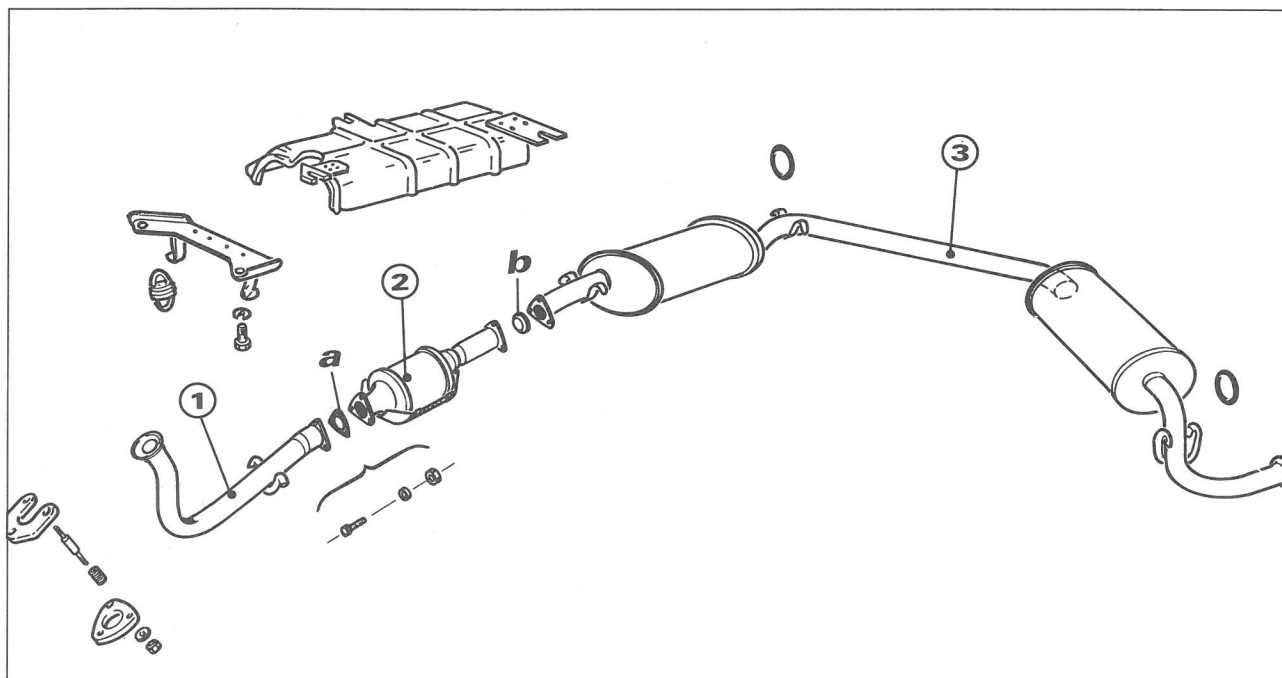
La réaction chimique d'oxydation du CO, des HC et des particules est efficace à des températures supérieures à 250° C et jusqu'à 350° C.

Le catalyseur traite également les hydrocarbures saturés et les hydrocarbures aromatiques inclus dans les particules, alors que les autres composants des particules, comme le carbone sous forme de suie, des métaux, de l'eau et des composés de soufre, sont expulsés à l'échappement.

III – CARACTÉRISTIQUES

- Capacité volumique : 600 cm³
- Densité du monolithe : 400 cellules/pouce carré
- Réduction des gaz polluants : CO 50 %
: HC 50 %
: Particules 35 %

IV – ECHAPPEMENT

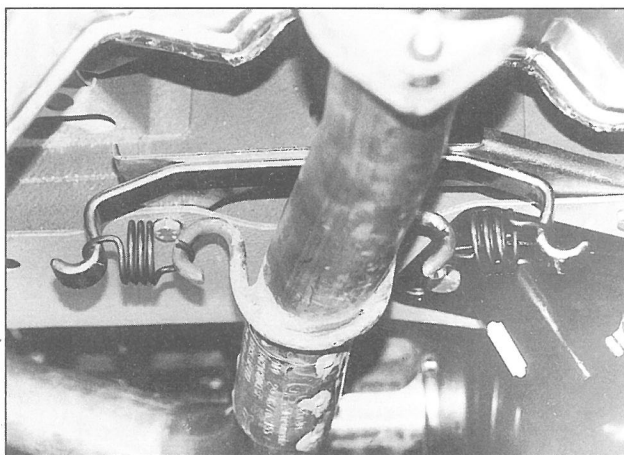


UT 18-5

La ligne d'échappement est composée de trois éléments :

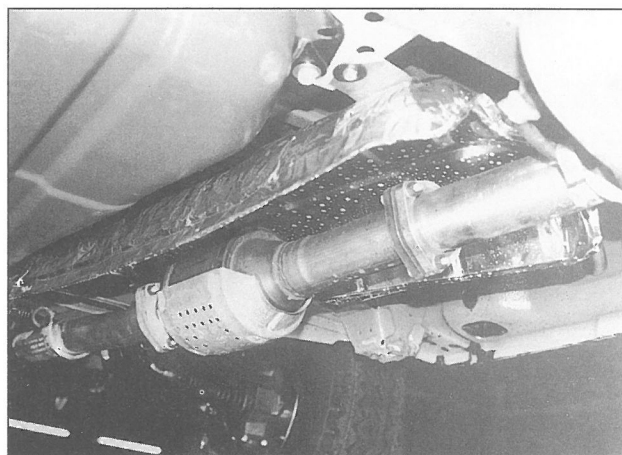
- le tube avant (1),
- le catalyseur (2),
- l'ensemble pôt de détente, silencieux et tube arrière (3).

Toutes les liaisons sont assurées par des brides triangulaires.



93-03

Accrochage du tube avant



93-02

Le catalyseur et son écran thermique

PIÈCES DE RECHANGE

DÉSIGNATION	N° PR
– Tube avant (1)	1705 68
– Catalyseur (2)	1731 26
– Ensemble pot de détente, silencieux et tube arrière (3)	1726 93
– Joint avant catalyseur (a)	1710 94
– Joint arrière catalyseur (b)	1729 22

4

5

CITROËN  SERVICE	TEKNISKE CIRKULÆRER	C 25 5
reference: NT C 25, ⑤ n° 4	omhandler: C 25 ALLE TYPER ***** Ændringer på gearkasse	nr.: 1
		dato: Juli 86
Dette cirkulære indsættes i ringbind: TEKNISKE CIRKULÆRER		

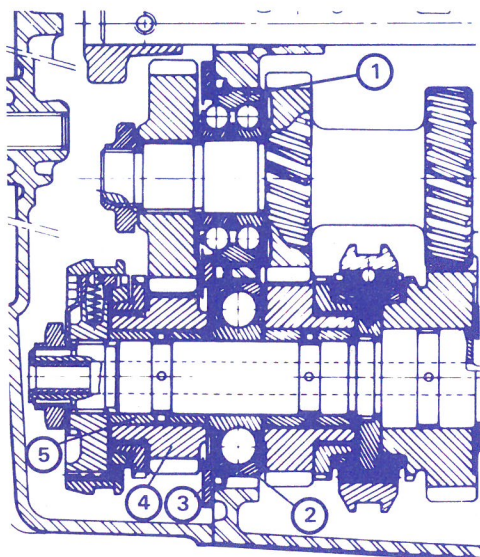
De i cirkulæret omtalte ændringer berører samtlige gearkassetyper (4- og 5-trins).

Fra og med december 1985 monteres der en ny type kuglelejer på primær- og sekundærakslerne i dæksel-siden.

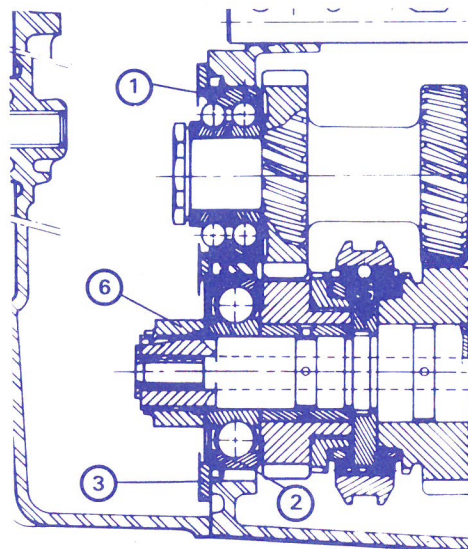
Følgende dele er derfor blevet ændret :

- Stopplade for lejer (alle gearkasse-typer)
- 5. gears-hjul
- Bøsning for 5.gears hjul } 5-trins gearkasser
- Møtrik til fastspænding af sekundærakslen (4-trins gearkasser)

5-trins gearkasse



4-trins gearkasse



① Kugleleje på primærakslen :

Bredde og udvendig diameter er uændret, eneste forskel er en større diameter på kuglerne.

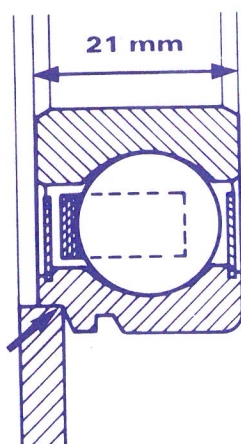
Ændringen har medført, at den indvendige diameter på kuglelejets stopplade (3) er øget, for at udelukke enhver risiko for kontakt med lejets kugler.

② Kugleleje på sekundærakslen :

Følgende er nyt :

- En pakning på hver side af kuglerne.
- Øget lejevæddede : 21 mm i stedet for 19 mm.

- Nedfræsning (\longrightarrow) til montering af lejets stopplade (pladens indvendige diameter er øget).

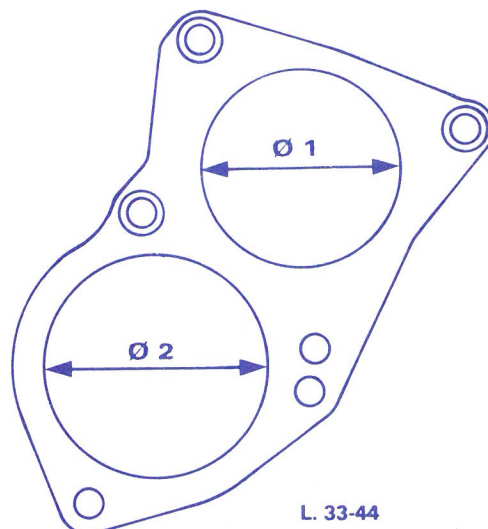


L. 33-44

③ Stopplade for kugleleje :

Øget diameter på lejer til primær- og sekundærakslér.

- Ø 1 (primær-aksel) :
62,3 mm (i stedet for 61,5 mm)
- Ø 2 (sekundær-aksel) :
70 mm (i stedet for 56 mm)

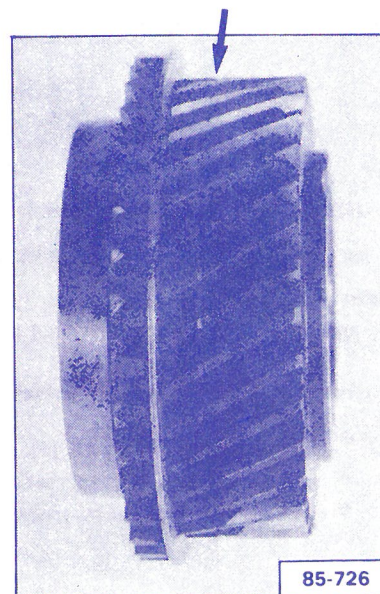


L. 33-44

④ 5. gears-hjul :

Som følge af lejets øgede bredde, er gearhjulets bredde reduceret : 38,3 mm (i stedet for 40,3 mm).

Hjul med 33 tænder
(1 rille i konus-siden)



⑤ Bøsning for 5. gears-hjul :

Ændret bredde : 38,5 mm (i stedet for 40,5 mm).

⑥ Møtrik til fastspænding af sekundær-akslen (4-trins gearkasse) :

Som følge af lejets øgede bredde, er møtrikkens højde reduceret : 23 mm (i stedet for 25 mm).

R E S E R V E D E L E :

Betegnelse	R.D.-nr.
① Kugleleje på primæraksel	95 631 585
② Kugleleje på sekundærakslen	95 631 583
③ Stopplade for kuglelejer	95 631 580
④ Sæt med 5. gears-hjul : - Udvekslingsforhold 43 x 33	95 616 041
⑤ Bøsning for 5. gears-hjul	95 631 734
⑥ Møtrik til fastspænding af sekundæraksel ...	95 631 633

R E P A R A T I O N :

For at kunne montere de 2 kuglelejer i dækselsiden på en gearkasse udsendt før omtalte ændring blev foretaget, er det nødvendigt at udskifte :

a) På 4-trins gearkasser :

- Stopplade for kuglelejer ③
- Møtrik til fastspænding af sekundærakslen ⑥

b) På 5-trins gearkasser :

- Stopplade for kuglelejer ③
- Sæt med 5.gears-hjul ④
- Bøsning for 5.gears-hjul ⑤

Den nye type stopplade for lejer kan monteres på den gamle stopplades plads.

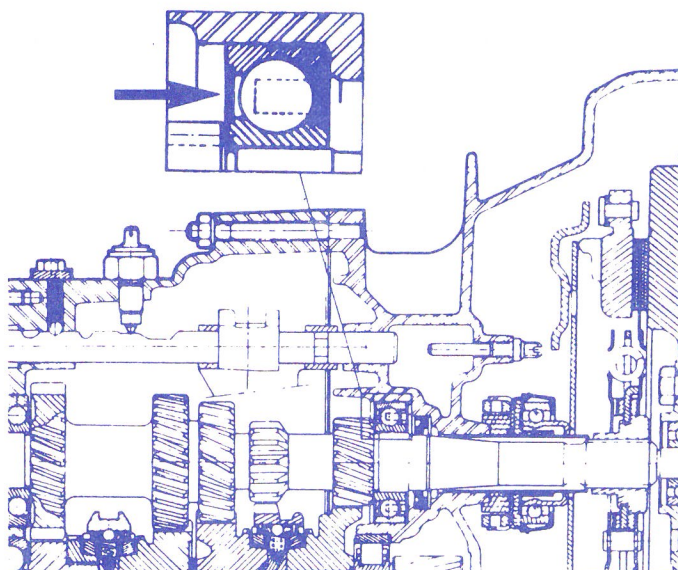
Reservedelslageret leverer stadig div. dele af gammel type.

B E M Æ R K :

Ved renovering af gearkasser kan kuglelejet på primærakslen i koblingssiden udskiftes med et kugleleje af ny type, samme mekaniske karakteristika men forsynet med en indbygget pakning (lejets sorte side →), blot skal dette leje monteres vendt mod 1. gears-hjulet (som på CX, se Teknisk Cirkulære CX nr. 151).

R.D.-nr. for kugleleje :

95 631 160



Nye serienumre til div. gearkassetyper

VOGNTYPE	GEAR-KASSE TYPE	OVER-FØRINGS- HJUL	SPEEDO-METER- DREVS- UDVEKSL.	SERIENUMRE		R.D.-nr. for gearkasse
				Gamle numre	Nye numre	
1,8 l. Benzin- 1000	4-trins	13 × 62	29 × 15	2 GE 12	2 GE 81	95 631 614
2,5 l. Diesel - 1000	4-trins	13 × 62	29 × 15	2 GE 03	2 GE 82	95 631 615
2 l. Benzin- 1300	5-trins	12 × 62	20 × 10	2 GE 31	2 GE 84	95 631 617
2,5 l. Diesel - 1300	5-trins	12 × 62	20 × 10	2 GE 30	2 GE 85	95 631 618



CITROËN service

"INFO" meddelelse

C 25

5

FORTROLIGT:

Må ikke overdrages

(ref.: (5) no. 7)

Vedr.:

C 25 alle typer

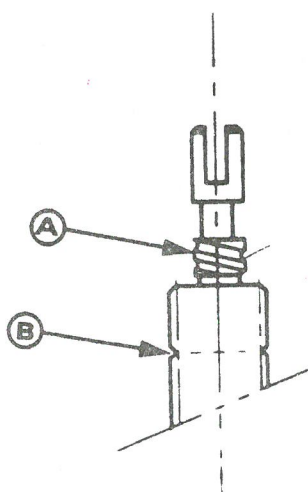
5-trins gearkasse: speedometerdrev

Dato: 26/07/91

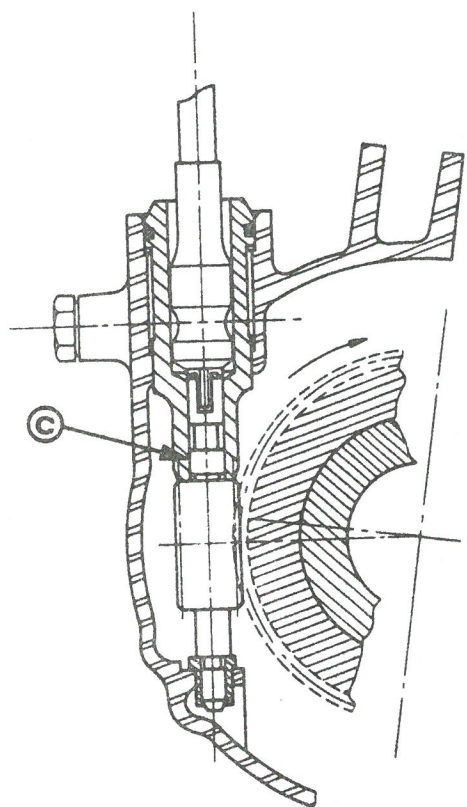
Nr.: 2

Dette cirkulære indsættes i ringbind: TEKNISKE CIRKULÆRER

Fra og med januar 1989 er fem-trins gearkassen til C 25 udstyret med ny type speedometerdrev af typen makroturbine for oliereturløb (A).



NY TYPE DREV
makroturbine ved (A)




Tidligere type
glat hals ved (C)

RESERVEDELE:

RD.nr. drev med makroturbine	Udveksling
96 082 712	22 x 10 (dæk 195/75 R 16)
96 082 713	20 x 10 (dæk 185/75 R 14)

Drevtype 96 082 712 er afmærket med indsnit ved (B).

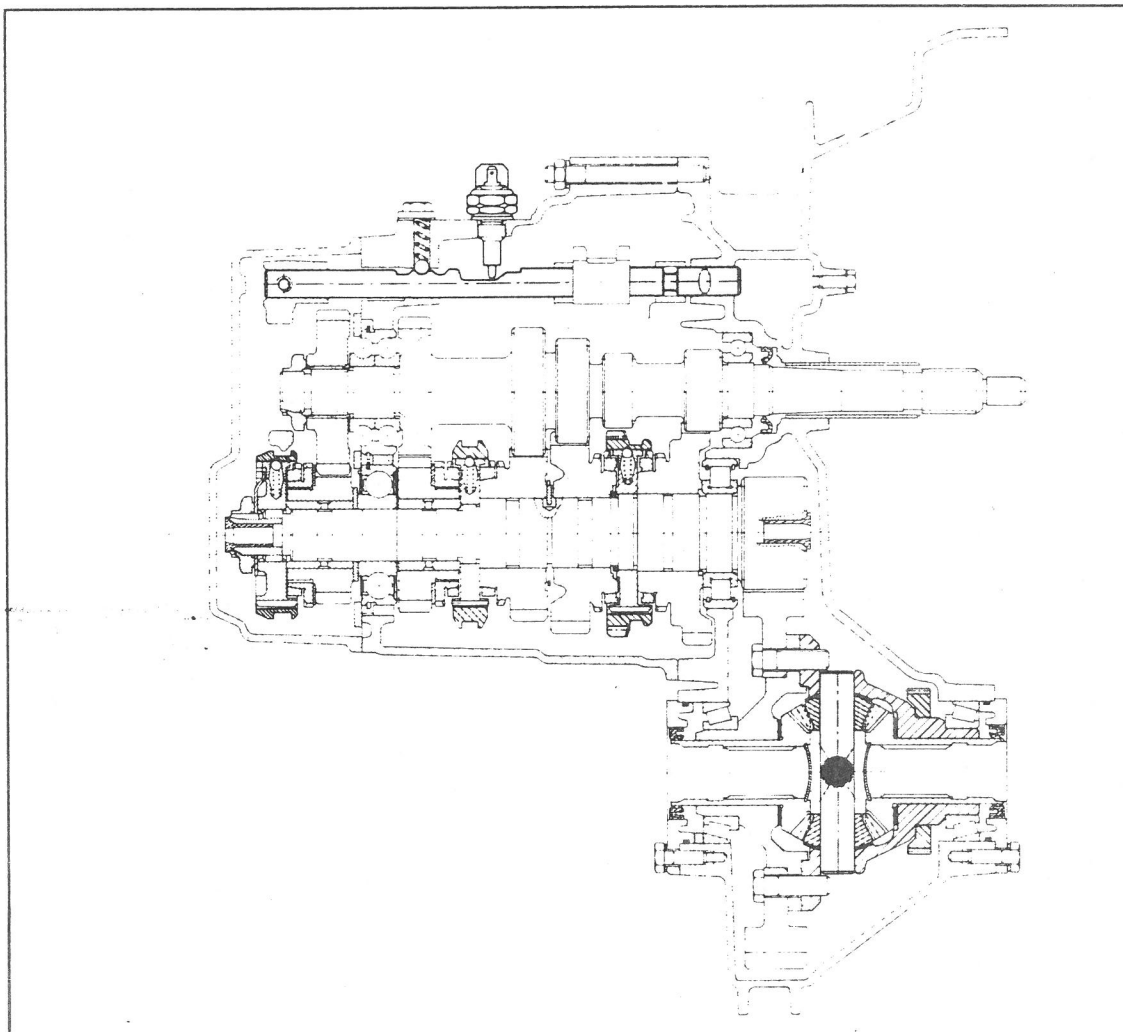
I tilfælde af konstateret lav oliestand eller oliespild ved speedometerdrevet udskiftes til ny type drev. Samtidig erstattes udluftningsventilen i gearkassen med ventil RD.nr. 95 635 353.

 CITROËN service	TEKNISK CIRKULÆRE	C 25 5
FORTROLIGT: Må ikke overdrages (Ref. 5, nr. 13)	Vedr.: C 25 ALLE TYPER <hr/> Gearkasse : Ændringer	Dato: 9. september 1991 <hr/> Nr.: 3
Dette cirkulære indsættes i ringbind: TEKNISKE CIRKULÆRER		

Fra og med januar 1990 er gearkassen på C 25 alle typer ændret som følger :

- ▶ Ændring af differentialehus
- ▶ Ændring af skifteakslerne

Disse ændringer bevirker, at gearkasserne har fået nye kodenumre.



INDHOLDSFORTEGNELSE :

I - ÆNDRINGER AF DIFFERENTIALEHUS :

- Beskrivelse
- Reservedele
- Ombyttelige dele

II - ÆNDRING AF SKIFTEAKSLERNE

- Beskrivelse
- Reservedele
- Ombyttelige dele

III - ÆNDRING AF KODENUMRE FOR GEARKASSER

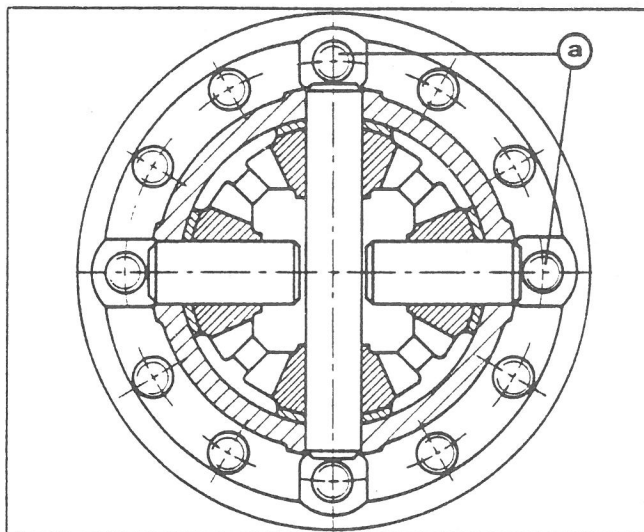
I - ÆNDRING AF DIFFERENTIALEHUS

Følgende ændringer er foretaget :

A - Stop for satellithjulenes aksler

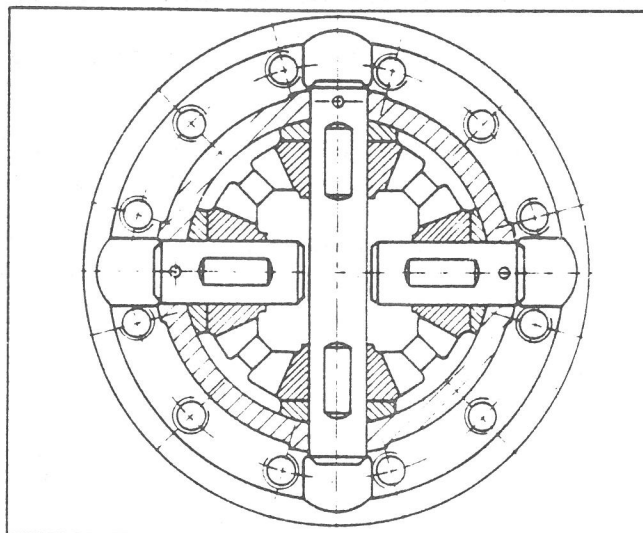
(denne ændring er foretaget gradvist fra og med 9/89) :

- Akselstoppene sikres ved forlængelse af enden af skruerne (a) (skrues til fastgørelse af klokken) (udeladelse af låsestifter).
- Aksler for satellithjul er behandlet med kemisk fornikling.



NY TYPE

Y 33-14

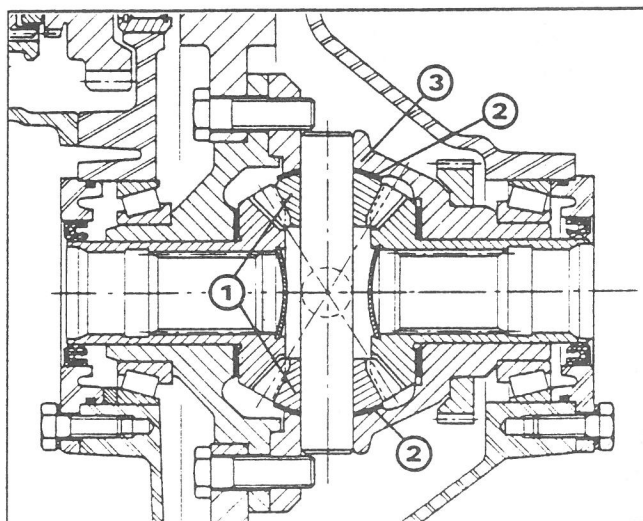


GAMMEL TYPE

L 33-39

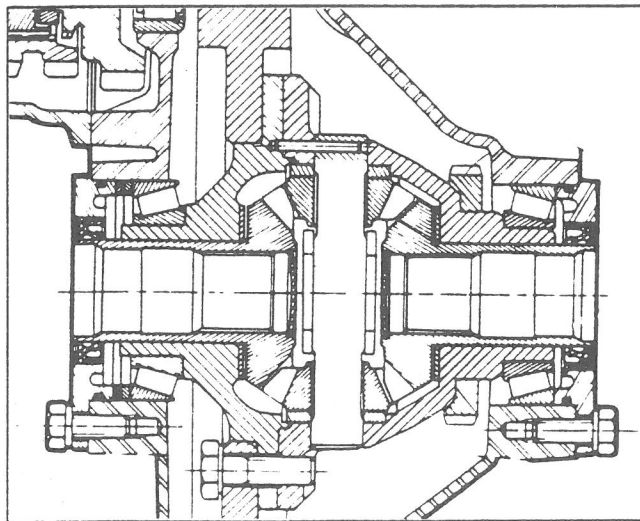
B - Planet- og satellithjul med kuppelformede anlægsflader bevirker at følgende nye dele er fremstillet :

- Nye planet- og satellithjul (1)
- Nye kuppelformede slidskiver (2)
- Nyt differentialehus-halvdelen (3)



NY TYPE

UT 33-14



GAMMEL TYPE

UT 33-14

BEMÆRK : skruer for klokke i differentialehus og planethjul er uændrede.

■ RESERVEDELE

BETEGNELSE	R.D.-NR.
Differentialehus (speedometerudveksling 20x10)	95 655 285
Differentialehus (speedometerudveksling 22x10)	95 655 286
Lang satellithjulsaksel	96 002 681
Kort satellithjulsaksel	96 002 678
Satellithjul	96 026 625
Skive satellithjul	96 002 675
Skive planethjul	95 036 233

■ ANVENDELIGE DELE

- ▶ Differentialehus med kuppelformede flader kan som en samlet enhed monteres i stedet for differentialehus med "plan anlægsflade".

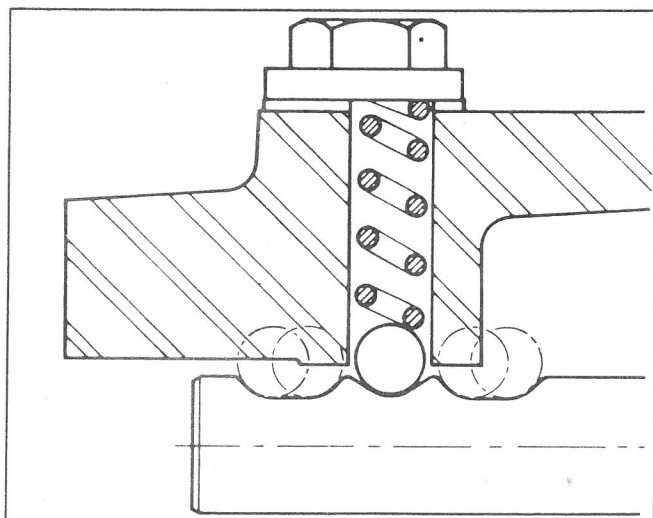
Dette bevirker at følgende dele skal udskiftes :

- satellithjul
- slidskiver
- aksler for satellithjul
- ▶ Dele til gamle differentialehuse lagerføres fortsat.
- ▶ ENHVER SAMMENBLANDING AF DELE ER FORBUDT

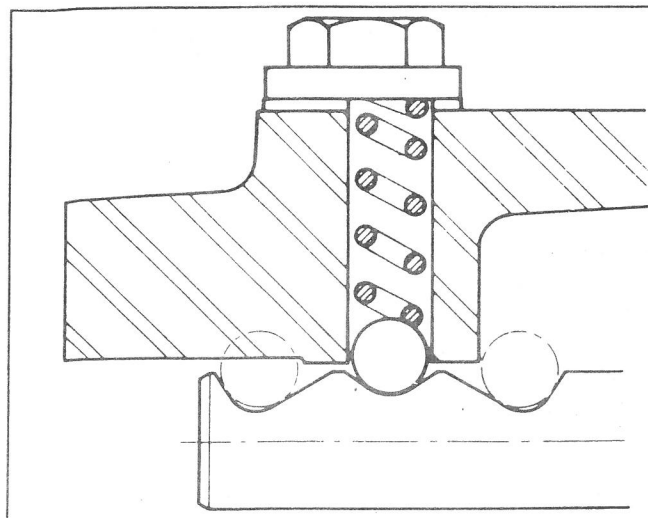
II - ÆNDRING AF "FLYDENDE" SKIFTEAKSLER

Da skifteakslerne nu er flydende, er følgende nye dele fremstillet :

- Nye skifteaksler,
- Låsefjedre med speciel forspænding,
- Bøsninger for synkromesh specielle for modellen.



NY "FLYDENDE" TYPE



GAMMEL TYPE

RESERVEDELE

BETEGNELSE	R.D.-NR.
Skifteaksel 1-2	96 077 296
Skifteaksel 3-4	96 077 297
Skifteaksel 5 - BAK	96 052 584
Synkromesh 1-2	95 656 435
Synkromesh 3-4	95 656 436
Synkromesk 5	95 656 437
Låsefjeder	96 078 552

ANVENDELIGE DELE

- ▶ Skifteaksler med "flydende" kuglelåsning kan monteres i gearkasser fra før denne ændring blev foretaget. Følgende dele skal i så fald monteres :
 - Skifteaksler
 - Låsefjedre
 - Komplet synkromesh-sæt
- ▶ "Flydende" skifteaksler kan ikke monteres sammen med aksler til justerbare stop.
Anslagsskruer/stop for skifteaksler skal udskiftes med :
 - Prop, ref. 79 03 001 707
 - Pakning, ref. 22 476 009
- ▶ Dele til gammel type lagerføres fortsat.

III - ÆNDRING AF KODENUMRE FOR GEARKASSE

VERSION	MOTOR	KODENUMMER	R.D.-NR.
1000	169 B	2 HE 34 (erstatte 2 HE 07)	96 064 133
1000	U 25/661	2 HE 29 (erstatte 2 GE 87)	96 064 134
1000	D9 B	2 HE 32 (erstatte 2 HE 09)	96 064 146
1400	170 B	2 HE 21 (erstatte 2 HE 04)	96 064 135
1400	U 25/661	2 HE 39 (erstatte 2 GE 85)	96 064 137
1400	U 25/673	2 HE 41 (erstatte 2 HE 03)	96 064 139
1800	170 C/D	2 HE 38 (erstatte 2 GE 92)	96 064 136
1800	U 25/661	2 HE 40 (erstatte 2 HE 11)	96 064 138
1800	U 25/673	2 HE 35 (erstatte 2 HE 13)	96 064 147



CITROËN
SERVICES APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

INFO'RAPID

C 25

5

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

C 25 4 x 4 Direction à gauche

Boîte de vitesses

N° 12

Le 14 Février 1990

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS :

Recueil de Notes N° MAN 008900

915

Lors de tout passage en atelier d'un véhicule C.25 4 x 4, dont le Numéro de châssis est antérieur à :

716 795

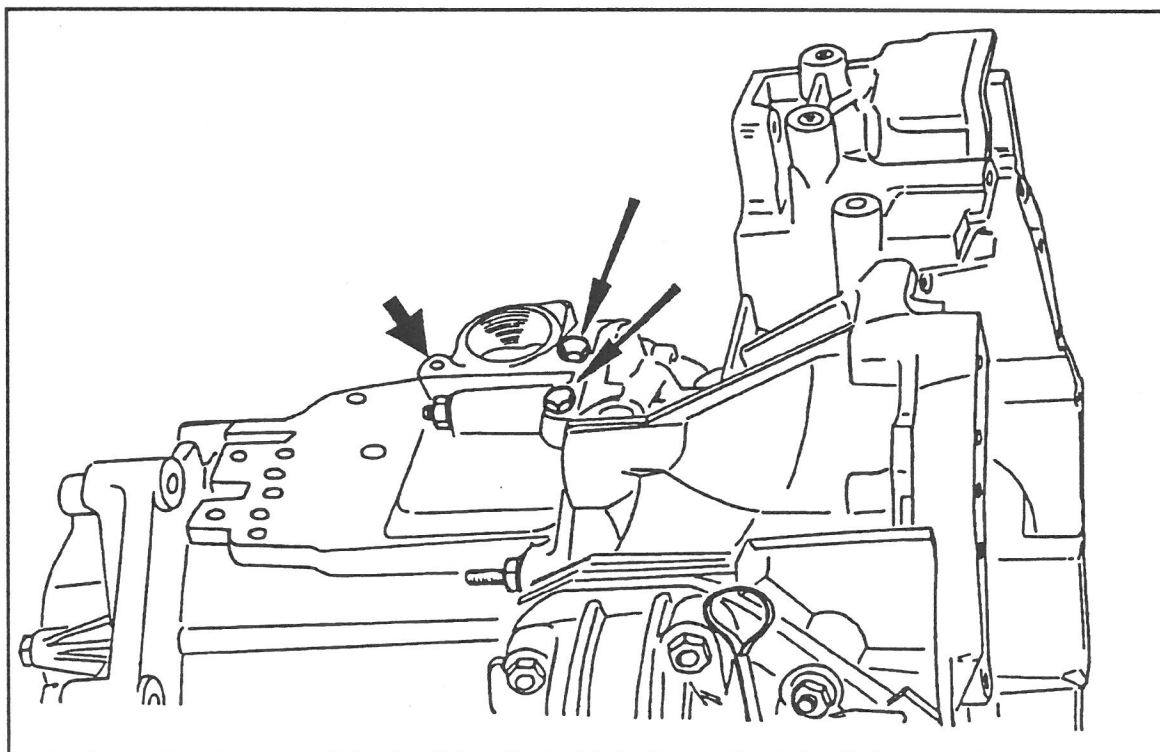
S'assurer de la présence des 2 vis Ø 8 mm → dans les trous taraudés débouchants du carter de boîte de vitesses, à proximité de la commande de passage de vitesses.

En cas contraire, procéder à la pose de deux vis :

Référence : P.R. 79 03 00 1884 + curtylon.

Couple de serrage : 2,5 m.daN (à titre indicatif),

pour éviter les risques d'écoulement d'huile.



Remarques :

- Le 3ème trou → Ø 8 mm côté contacteur de M. AR. est non débouchant.
- Les 3 trous taraudés sont utilisés en Direction à Droite.



CITROËN
SERVICEAVDELNINGEN

SERVICE- MEDDELANDE

C 25

REF. C 25-5-13

C 25 ALLA VERSIONER

NR 3

DAT. 91.01.31

Växellåda: Konstruktionsändringar

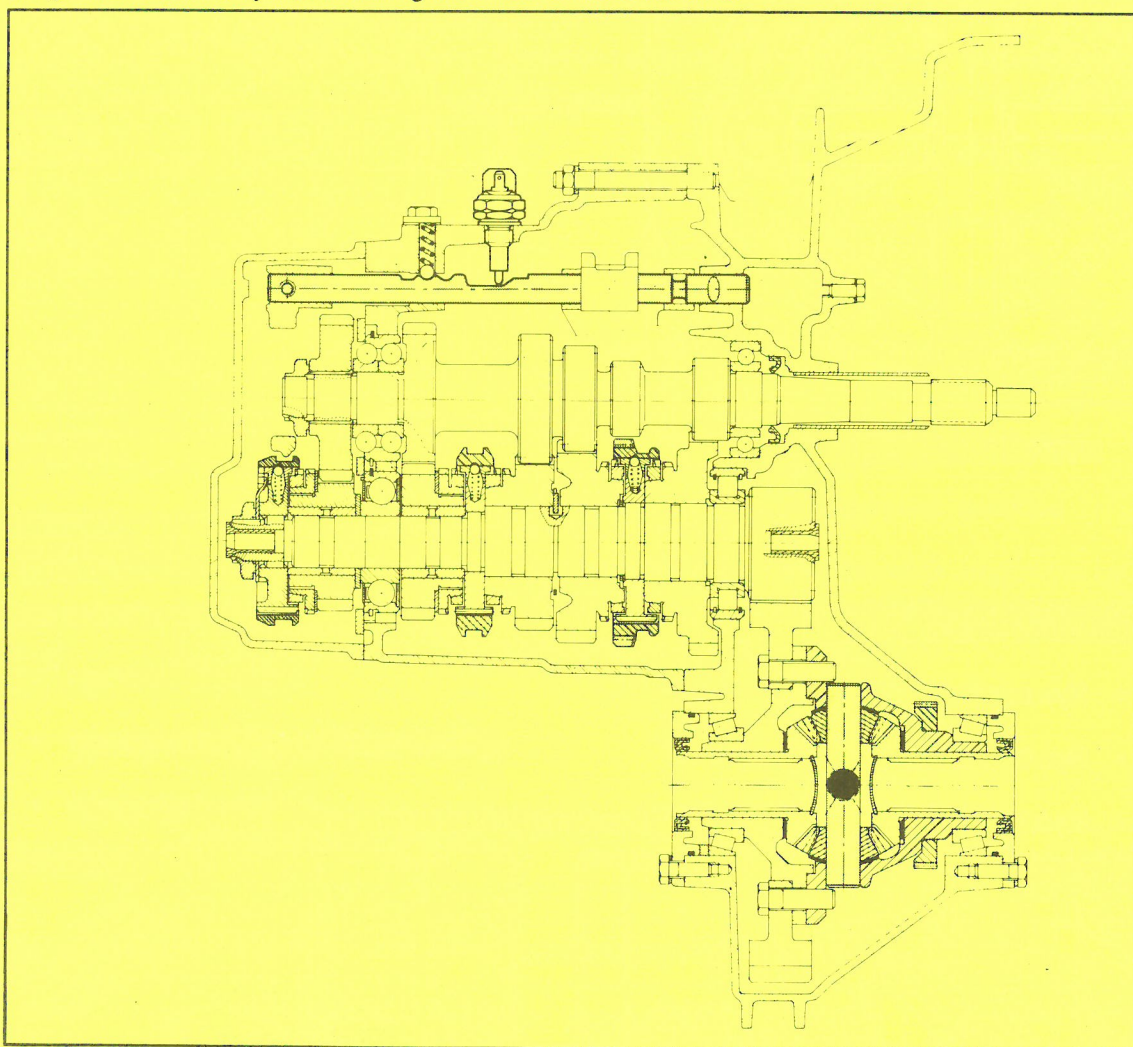
GRUPP

5

Fr.o.m. **januari 1990** har vissa ändringar gjorts på växellådan i samtliga versioner av C 25.

- Modifierat differentialhus
- Modifierad spärning av växelföraraxlarna

Dessa ändringar har medfört nya identifieringsnummer för växellådorna.



Innehåll

UT 33/15

I - MODIFIERAT DIFFERENTIALHUS:

- Beskrivning
- Reservdelar
- Blandning av delar av nya och tidigare utförandet

II - MODIFIERAD LÅSNING AV VÄXELFÖRARAXLARNA:

- Beskrivning
- Reservdelar
- Blandning av delar av nya och tidigare utförandet

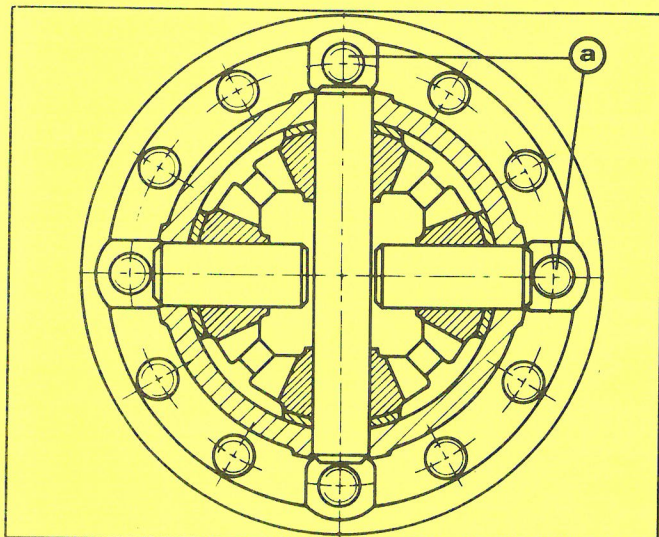
III - VÄXELLÅDORNAS IDENTIFIERINGSNUMMER.

I - MODIFIERAT DIFFERENTIALHUS

Differentialhuset är nytt genom:

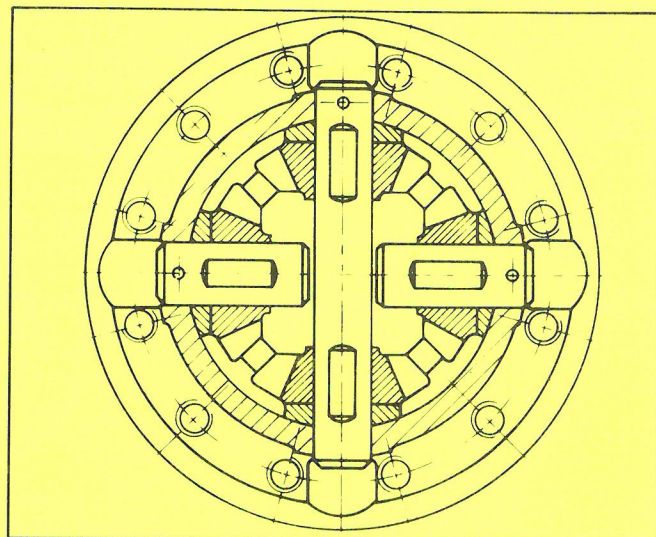
A - Ny låsning av satellitdrevsaxlarna (infört undan för undan fr.o.m.9/89):

- Axlarna låses av ändarna av kronhjulets fästbultar (**a**), vars placering på kronhjulet härför ändrats (förskjutna 1/24:s kronhjulsvarv). Låsstiften är borttagna.
- Satellitdrevsaxlarna är släta (avfasningar, låsstiftshål och mejselspår borttagna).
- Satellitdrevsaxlarna har genomgått kemisk förnickling.



Y 33-14

NYA UTFÖRANDET

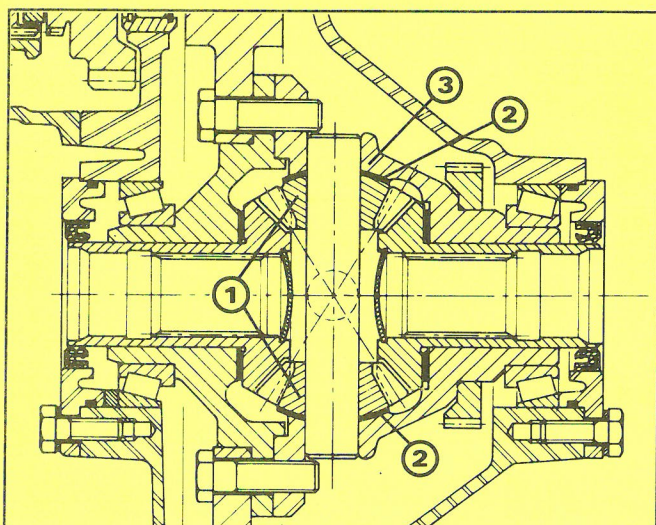


L 33-39

TIDIGARE UTFÖRANDET (Påminnelse)

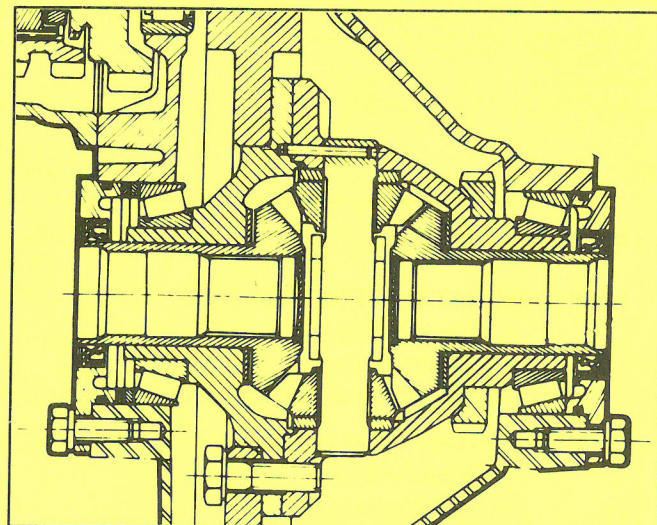
B - Satellitdrev med sfärisk anliggningsyta, vilket medfört:

- Nya satellitdrev (1).
- Nya friktionsbrickor (2).
- Ny höger differentialhushalva (3), i vilken den inre bearbetade ytan är sfärisk.



UT 33-14

SATELLITDREV MED SFÄRISK
ANLIGGNINGSYTA



UT 33/1a

TIDIGARE UTFÖRANDET (Påminnelse)

ANMÄRKNING: kronhjulets fästbultar och planetdreven är oförändrade.

■ RESERVDELAR

NYA DELARNAS BENÄMNING	RESERVDELSNUMMER
Differentialhus (hastighetsmätardrivning 20x10)	95 655 285
Differentialhus (hastighetsmätardrivning 22x10)	95 655 286
Lång satellitdrevsaxel	96 002 681
Kort satellitdrevsaxel	96 002 678
Satellitdrev	96 026 625
Friktingsbricka för satellitdrev	96 002 675
Friktingsbricka för planetdrev	95 036 233

■ BLANDNING AV DELAR

- Ett differentialhus med "sfärisk anliggningsyta" kan ersätta ett differentialhus av tidigare typen med "plan anliggningsyta".

Samtidigt måste även följande delar i så fall bytas ut:

- satellitdreven,
- friktionsbrickorna,
- satellitdrevsaxlarna.

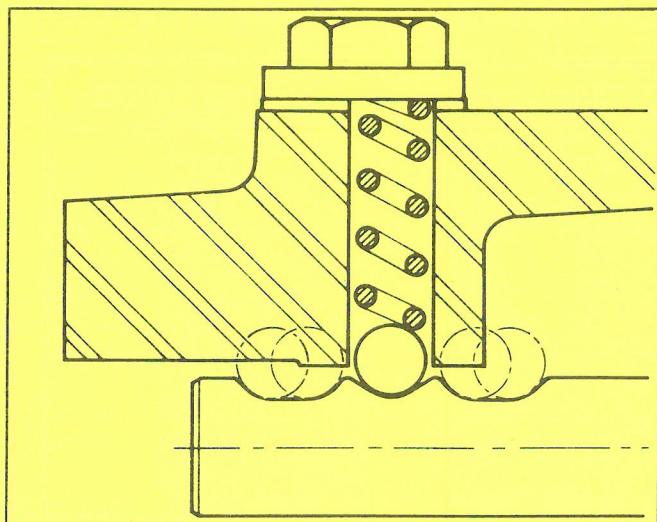
- De till den tidigare typen av differentialhus hörande delarna kommer även i fortsättning att tillhandahållas av Reservdelsavdelningen.

- All blandning av delar från nya och tidigare utförandet är förbjuden.

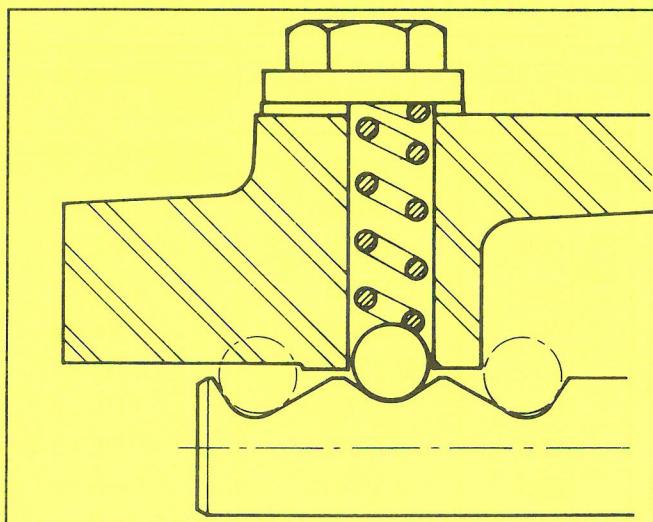
II - MODIFIERAD SPÄRRNING AV VÄXELFÖRARAXLARNAS

Den nya spärrningen av växelföraraxlarna är av "flytande" typ, vilket har medfört följande ändringar:

- nya växelföraraxlar,
- nya spärrfjädrar (modifierad tarering),
- nya synkroniseringar.



FLYTANDE SPÄRRNING



SPÄRRNING AV TIDIGARE UTFÖRANDE

RESERVDELAR

NYA DELARNAS BENÄMNING	RESERVDELSNUMMER
Växelföraraxel 1:an-2:an	96 077 296
Växelföraraxel 3:an-4:an	96 077 297
Växelföraraxel 5:an-backen	96 052 584
Synkronisering 1:an-2:an	95 656 435
Synkronisering 3:an-4:an	95 656 436
Synkronisering 5:an	95 656 437
Spärrfjädrar	96 078 552

BLANDNING AV DELAR

- Växelföraraxlar med "flytande" spärrning kan monteras även på växellådor av tidigare typ. Följande delar måste i så fall bytas ut:
 - växelföraraxlar,
 - spärrfjädrar,
 - samtliga synkroniseringar.
- Vid montering av växelföraraxlar med "flytande" spärrning, kan man ej behålla de justerbara växelföraraxelstoppen. Stoppskruvarna utbytes mot:
 - plugg, reservdelsnr. 79 03 001 707,
 - packning, reservdelsnr. 22 476 009.
- De i det tidigare spärrutförandet ingående delarna kommer även i fortsättningen att tillhandahållas av Reservdelsavdelningen.

III - VÄXELLÅDORNAS IDENTIFIERINGSNUMMER

VERSION	MOTOR	IDENTIFIERINGSNUMMER	RESERVDELSNUMMER
1000	169 B	2 HE 34 (<i>ersätter 2 HE 07</i>)	96 064 133
1000	U 25/661	2 HE 29 (" 2 GE 87)	96 064 134
1000	D9 B	2 HE 32 (" 2 HE 09)	96 064 146
1400	170 B	2 HE 21 (" 2 HE 04)	96 064 135
1400	U 25/661	2 HE 39 (" 2 GE 85)	96 064 137
1400	U 25/673	2 HE 41 (" 2 HE 03)	96 064 139
1800	170 C/D	2 HE 38 (" 2 GE 92)	96 064 136
1800	U 25/661	2 HE 40 (" 2 HE 11)	96 064 138
1800	U 25/673	2 HE 35 (" 2 HE 13)	96 064 147



CITROËN
SERVICES APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

INFO'RAPID

C 25

5

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

C 25 Tous Types

**B.V. : Calage des pignons
2ème et 3ème**

N° 14

Le 21 Novembre 1990

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS :

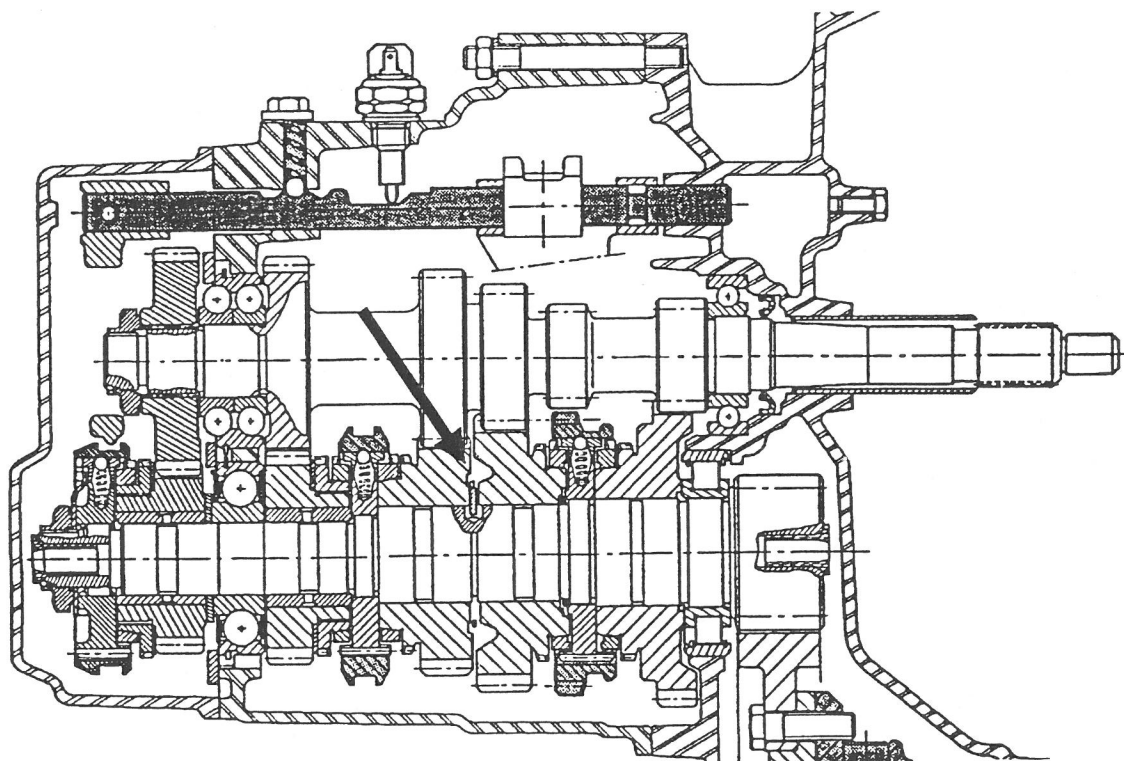
RECUEIL DE NOTES N° MAN 108900

1134

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 2ème et 3ème 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 2ème et 3ème.

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



CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25

5

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

C25 TOUS TYPES

N°15

DIFFUSION :

TOUS PAYS

**B.V. Evolution du passage
des vitesses 1-2 et 3-4**

Le 29 Mars 1991

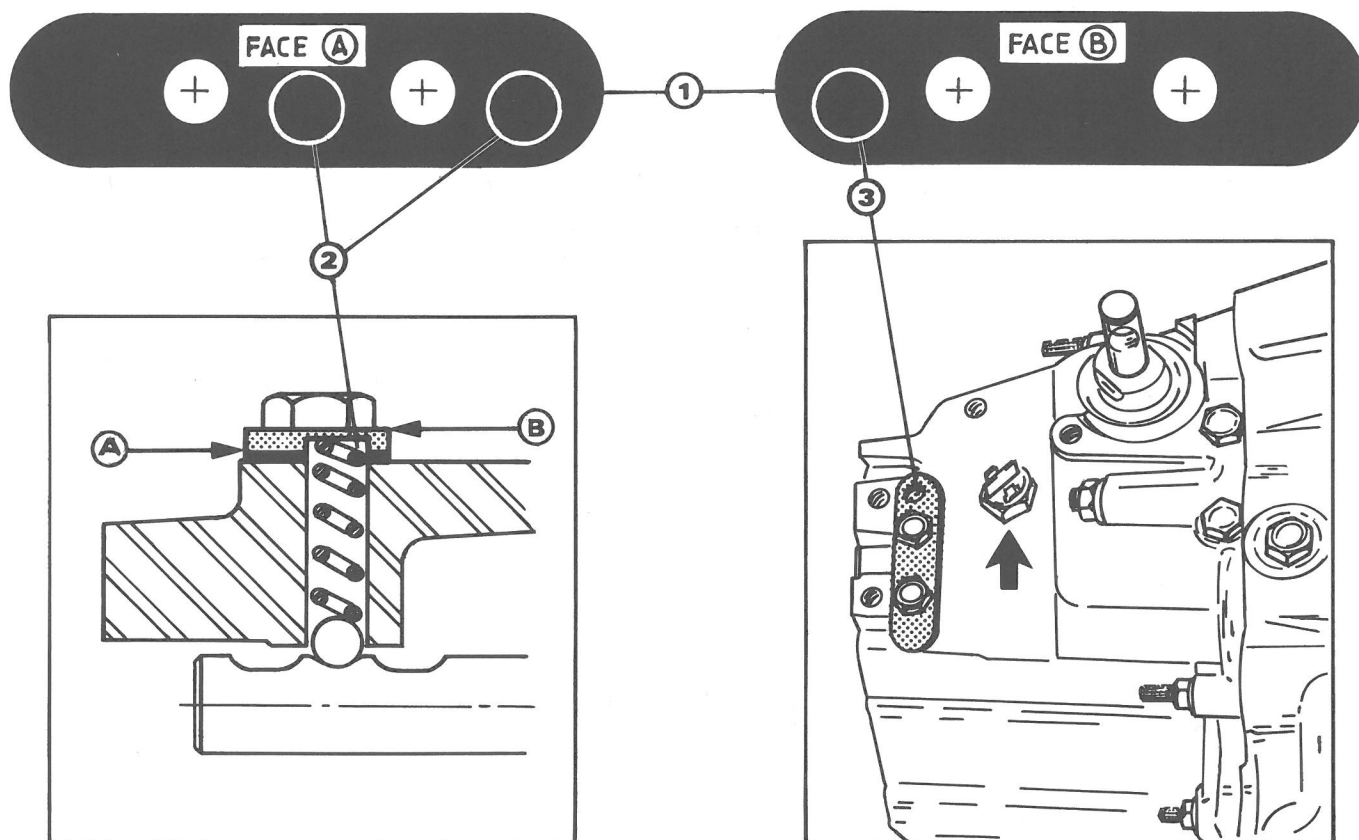
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN 208900

1215

Depuis **Février 1991**, les véhicules C25 Tous Types reçoivent une boîte de vitesses dont l'effort de billage sur les axes de fourchette 1-2 et 3-4 est diminué.

Les ressorts de billage sont inchangés* ; une nouvelle plaquette de fermeture **(1)** permet de les détarer de 51 N à 37 N.

- Particularités de la nouvelle plaquette de fermeture du billage, référence PR N° **96 105 022** :
 - Deux logements **(2)** de ressort de billage usinés sur la face **(A)** (face qui reçoit le joint d'étanchéité).
 - Un logement de ressort usiné sur la face extérieure **(B)**. (Non utilisé sur véhicule C25).
 - Couleur noire.
 - Joint d'étanchéité de plaquette spécifique, épaisseur 0,8 mm, référence PR N° **96 122 051**.



REMARQUES : L'effort de billage sur l'axe 5^{ème}/M.AR est inchangé sur véhicules C25.
La face **(B)** est spécifique aux véhicules XM, avec B.V. type ME 5T.

● RÉPARATION

- A épuisement des stocks, la plaquette de billage 96 105 022 remplacera la précédente 96 078 553 au Département des Pièces de Rechange. Elle entraîne l'échange du joint d'étanchéité.
- La nouvelle plaquette de billage a un sens de montage qu'il faut respecter :
 - Le trou repéré **(3)** doit être apparent et positionné côté contacteur de Marche Arrière (➡) sur véhicules C25.
- La nouvelle plaquette de billage assure un passage adouci des vitesses 1-2 et 3-4. Elle est interchangeable avec la précédente.

* Les ressorts de billage de couleur **jaune** (30 N), montés sur une pré-série de véhicules C25 sont incompatibles avec la nouvelle plaquette. Rappel du N° PR des ressorts : 96 078 522.



CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

NOTE TECHNIQUE

C 25

5

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

C25 TOUS TYPES 4 x 2

B.V. : Boîtier de différentiel

N° 16

DIFFUSION :

TOUS PAYS

Le 19 Juillet 1991

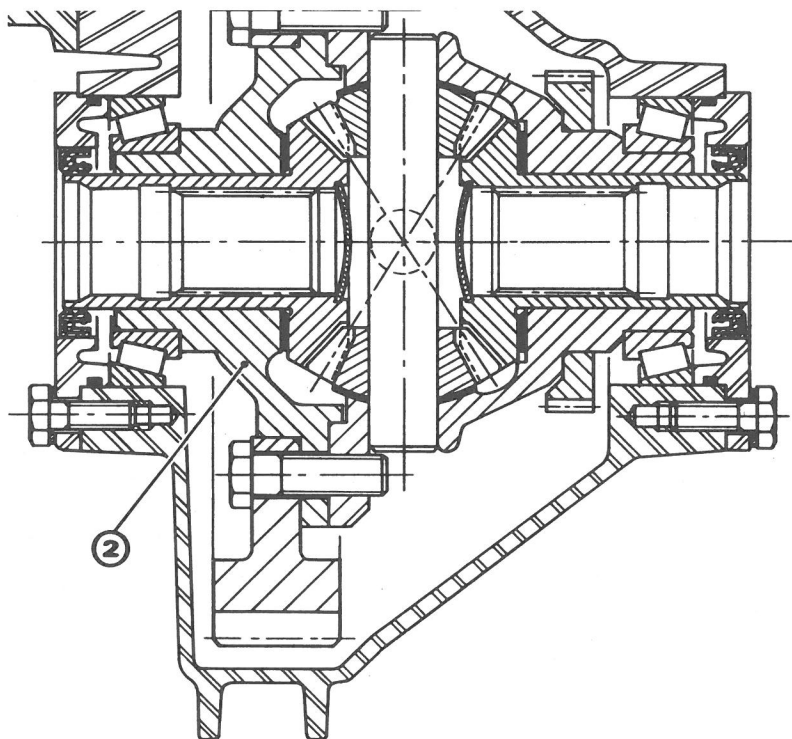
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN (10..) ou 208900**

1291

Depuis Avril 1991, les véhicules C25 tous types sauf 4 x 4 reçoivent une boîte de vitesses dont le boîtier de différentiel évolue :

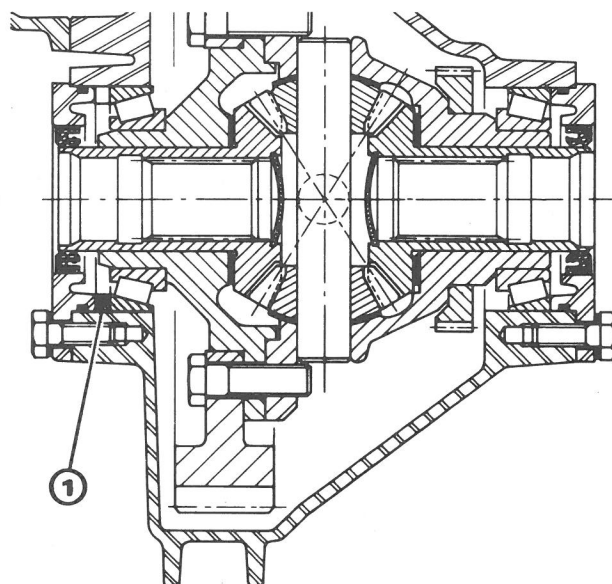
La cale **(1)** d'épaisseur **5 mm** est supprimée, entre le chapeau de roulement et le roulement conique.

Cette évolution entraîne la création d'un nouveau demi-boîtier porte-couronne de différentiel **(2)**.



NOUVEAU MONTAGE

UT 33-14 a



MONTAGE PRÉCÉDENT

UT 33-14

● RÉPARATION :

Les nouveaux boîtiers de différentiel sont respectivement interchangeables avec les précédents boîtiers "calés", montés depuis Janvier 1990 (portée des satellites sphérique et arrêt des axes par les vis de fixation de la couronne).

A épuisement des stocks, les nouveaux boîtiers remplaceront les précédents (Janvier 1990 →), au Département des Pièces de Rechange.

Rappel : La précontrainte des roulements du boîtier de différentiel est obtenue par construction, donc sans réglage en Atelier de Réparation.

● PIÈCES DE RECHANGE :

- Boîtier de différentiel avec roue tachymétrique 20 dents : 95 661 896.
- Boîtier de différentiel avec roue tachymétrique 22 dents : 95 661 897.



CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

INFO'RAPID

C 25

5

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

CITROËN C 25 T.T.

**Prise compteur sur
Boîte de vitesses**

N° 17

Le 10 Décembre 1991

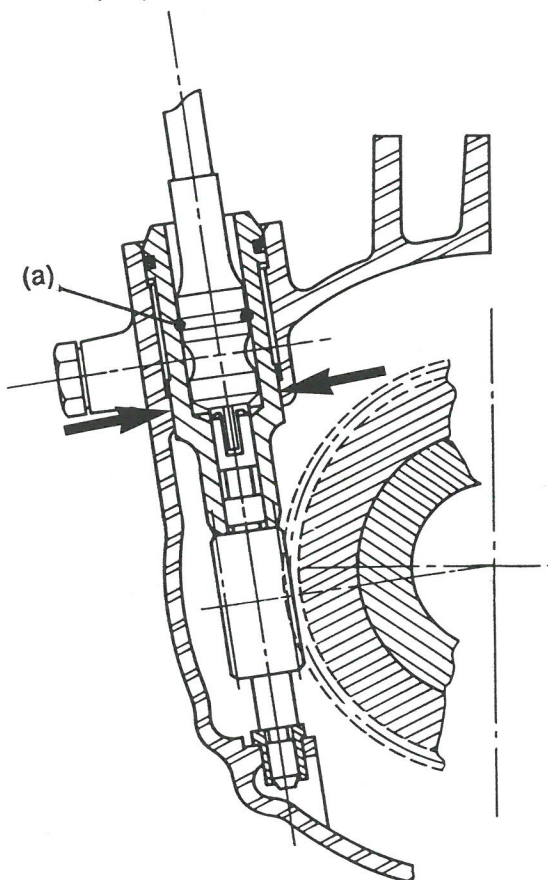
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN (10..)208900**

1409

CONSTATATION : Fuite d'huile de boîte de vitesses par prise compteur.

REMEDE : 1^{er}/ Monter le nouveau câble compteur équipé d'un embout avec joint torique en (a) N° PR ZF 07 745 213.

2^e/ Renforcer l'étanchéité de la douille de centrage du câble par rapport au carter (→), par application d'un cordon de pâte Loctite auto-joint OR N° PR ZC 9 875 744 U sur toute la périphérie de la douille.



NOTA : Ce nouveau câble compteur est monté série depuis Octobre 1991
Au Département des Pièces de Rechange, il annule et remplace les précédents.
Le parcours à lui donner dans la planche de bord et sous capot doit être conforme à la série AM. 92



CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
MÉTHODES TECHNIQUES

INFO'RAPID

C 25

5

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

CITROËN C 25 T.T.

Transmissions

N° 19

Le 18 Septembre 1992

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN (10) ou 208900**

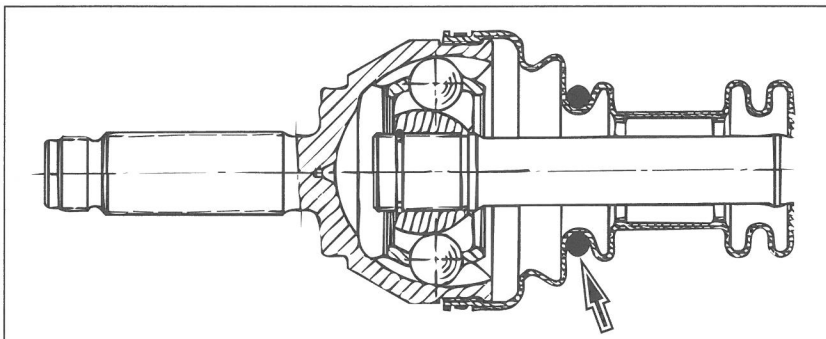
1595

CONSTATATION : Coupure des soufflets de transmission côté roue.

DIAGNOSTIC : Pincement des soufflets de transmission en fond de braquage.

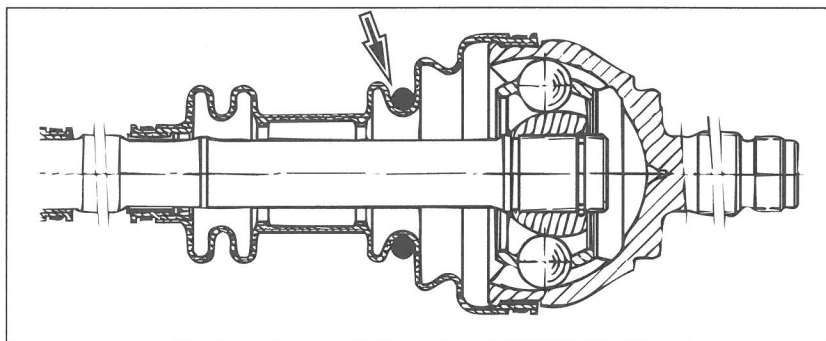
REMÈDE : Poser un anneau en caoutchouc (➡) sur les deux soufflets côté roue (N° PRC = **96 173 036**).

Côté
roue



UT 37 2a

Transmission gauche



Côté
roue

Transmission droite

UT 37 1A



CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
MÉTHODES TECHNIQUES

NOTE TECHNIQUE

C 25 **5**

APPLICATION :
TOUS PAYS

CONCERNE :

CITROËN C 25 TOUS TYPES

Transmissions : évolution

N° 20

DIFFUSION :
TOUS PAYS

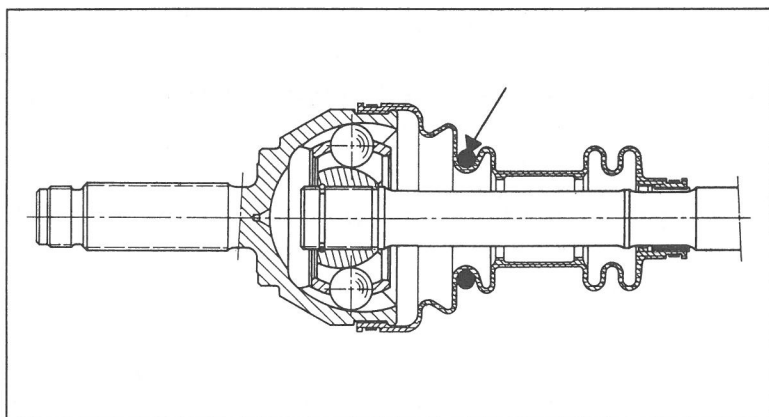
Le 18 Décembre 1992

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN (10) OU 208900**

1708

ANNULE ET REMPLACE LA NOTE TECHNIQUE ⑤ N° 20 DU 20 NOVEMBRE 1992

Depuis **septembre 1992**, les véhicules **CITROËN C 25** Tous Types sont équipés de transmissions transversales dont le soufflet de protection côté roue reçoit un anneau en caoutchouc.

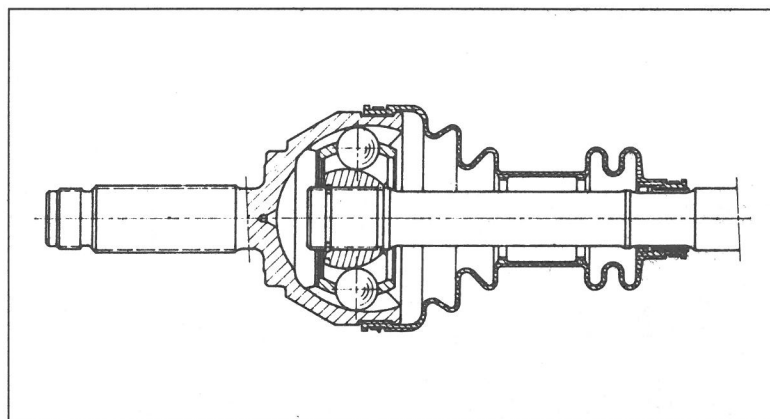


NOUVEAU MONTAGE

UT 37-2 a

Soufflet modifié par l'adjonction d'un anneau en caoutchouc (→)

ANCIEN MONTAGE



UT 37-2 a

PIÈCES DE RECHANGE

Les transmissions ainsi modifiées remplacent les précédentes au Département des Pièces de Rechange.

Le PAM de protection côté roue est fourni avec l'anneau en caoutchouc, sans changement de référence.

Motorisation	NOUVEAUX N° PR		PAM de protection Motorisation TT
	Transmission gauche	Transmission droite	
Diesel 1905 D9B	96 173 032 (8JN24)	96 173 035 (8JN27)	95 653 068
T.T. sauf Diesel 1905 D9B		96 173 033 (8JN25)	

T.S.V.P. →

CITROËN C 25

LE 30 NOVEMBRE 1993

REF.



ABONNEMENT GME

MECANIQUE

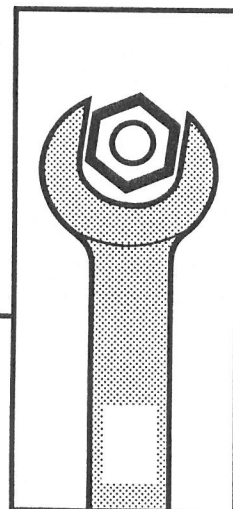
- CITROËN C25 Tous Types

Boîte de vitesses : Evolution

MAN 008891



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS-VENTE



EVOLUTION : PRISE TACHYMETRIQUE

Depuis 6/1993 , les véhicules CITROEN C25 sont modifiés comme suit : la boîte de vitesses est munie d'une nouvelle prise tachymétrique.

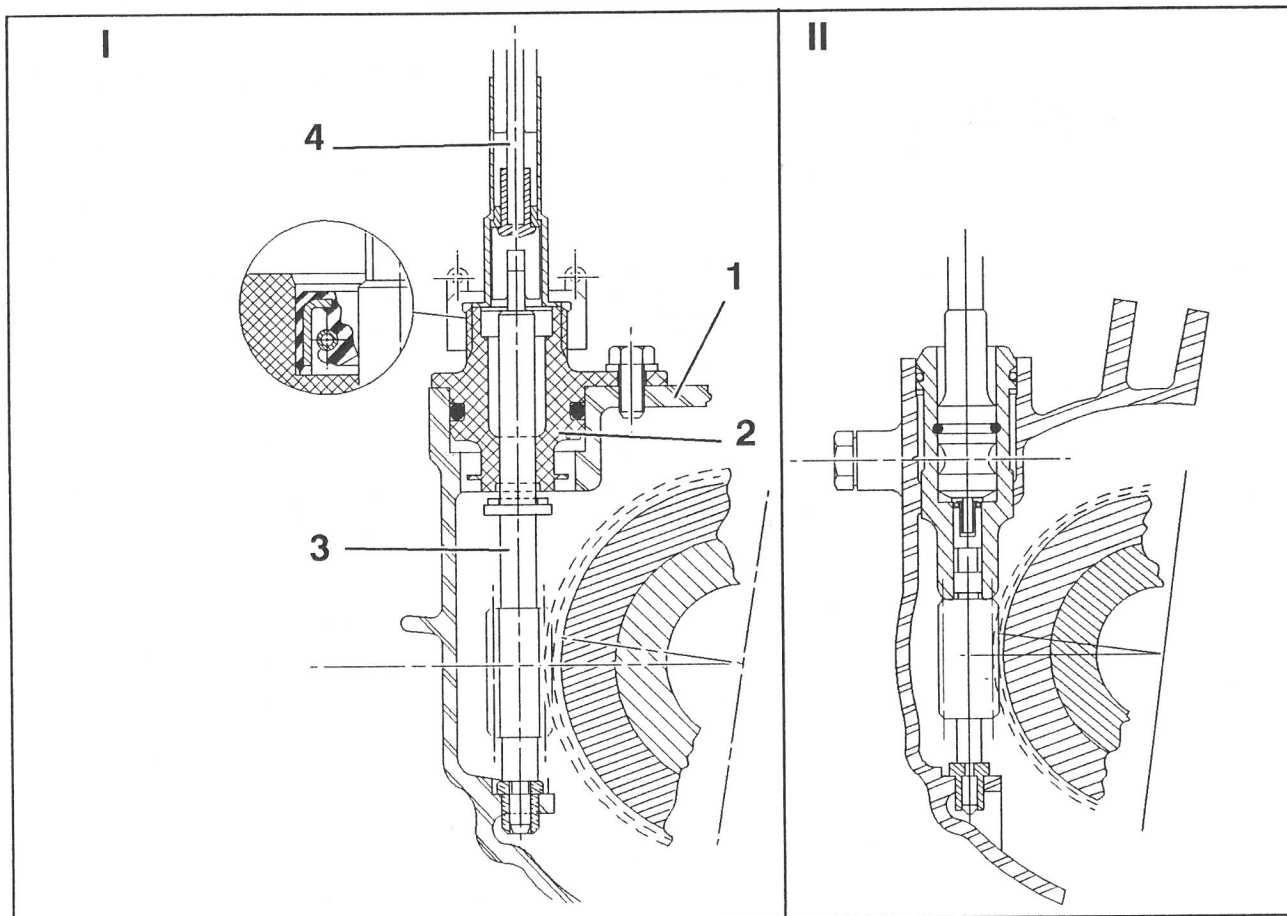


Fig : B2CP05DD

I : nouveau montage.

II : ancien montage.

Cette évolution entraîne la modification des éléments suivants :

- le carter de différentiel (1)
- le pignon de commande (3)
- le support de commande (2)
- le flexible (4)

NOTA : Il existe 2 types de pignon de commande (22x10 ou 20x10) suivant la monte de pneumatiques.

1 – REPARATION

La modernisation d'une ancienne boîte de vitesses nécessite l'échange du carter de différentiel.

A épuisement des stocks, seuls les nouveaux carters de différentiels seront disponibles aux Pièces de Rechange.

2 – IDENTIFICATION

Boîte de vitesses :

Numéros des séquences		Premier numéro de départ	
Nouveaux	Anciens	Boîte de vitesses	Chassis (*)
2JE02	2JE01	401803	428557 477510
2JE51	2JE85		
2JE52	2JE86		
2JE53	2JE87		
2JE54	2JE88		
2JE55	2JE89		
2JE56	2JE90		
2JE57	2JE91		
2JE58	2JE92		
2JE59	2JE93		
2JE60	2JE94		
2JE61	2JE95		

NOTA : A partir du 30/08/1993 les repères d'identification évoluent passant de 11 à 13 caractères.

Exemple :

- nouvelle identification : 20JE58 0000001
- ancienne identification : 2JE58 000001

(*) : le numéro de départ du chassis est différent selon l'unité de production.

6

7

8



CITROËN service

TEKNISK CIRKULÆRE

C 25

8

FORTROLIGT:

Må ikke overdrages

Vedr.:

C 25 alle typer

BAGBRO : Spindel

Dato: Oktober 86

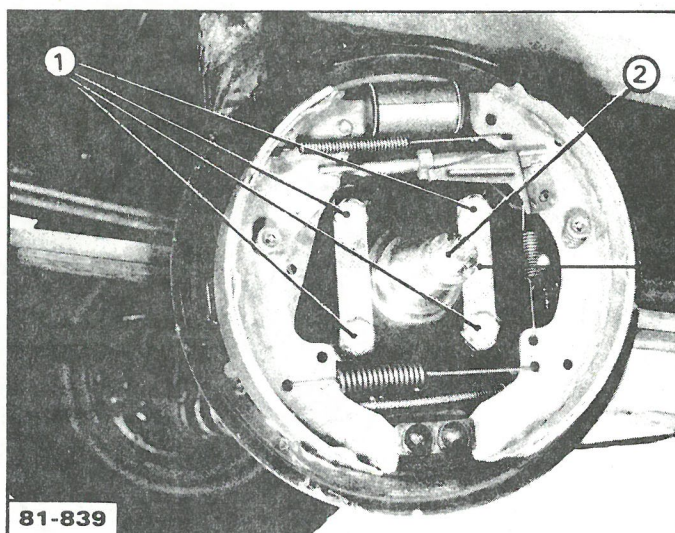
Nr.: 1
(Ref. 8, n° 1)

Dette cirkulære indsættes i ringbind: TEKNISKE CIRKULÆRER

Fra og med chassisnummer 278758 er C 25 a.t. udstyret med en bagbro med ændrede spindler :

- spindlerne fastgøres ved hjælp af skruer (1) $\varnothing = 14$ mm, i stedet for $\varnothing = 12$ mm, der er monteret uden låseblik.
- gevindet til navmøtrikken på spindlen (2) ændres til $\varnothing = 22$ mm, i stedet for 20 mm.

Samtidig kan der på baghjulsnavene monteres spindler med såvel højre gevind som venstre gevind uanset på hvilken side af broen, de er monteret.



Dele der ikke længere monteres

RESERVEDELE

Betegnelse	R.D.-nr.
Spindel med højre gevind	ZF 07 576 712
Møtrik med højre gevind	ZF 14 045 271
Møtrik med venstre gevind	ZF 14 045 371

BEMÆRK :

Montering af ny type : Reservedelslageret leverer kun spindler med højre gevind.

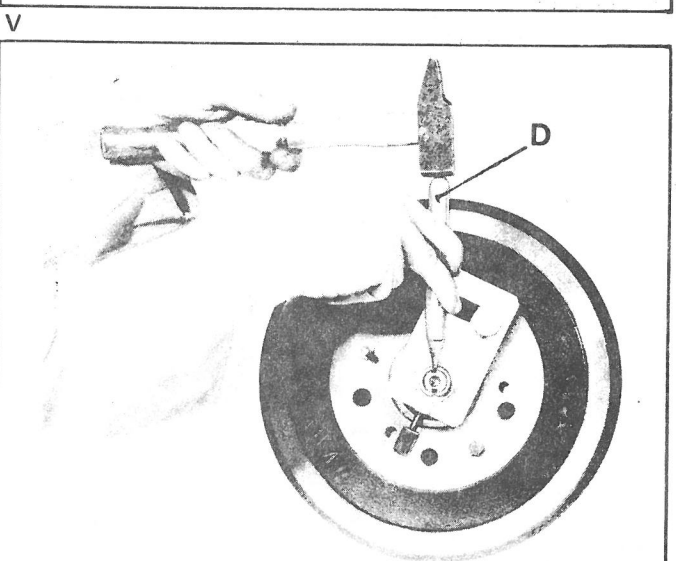
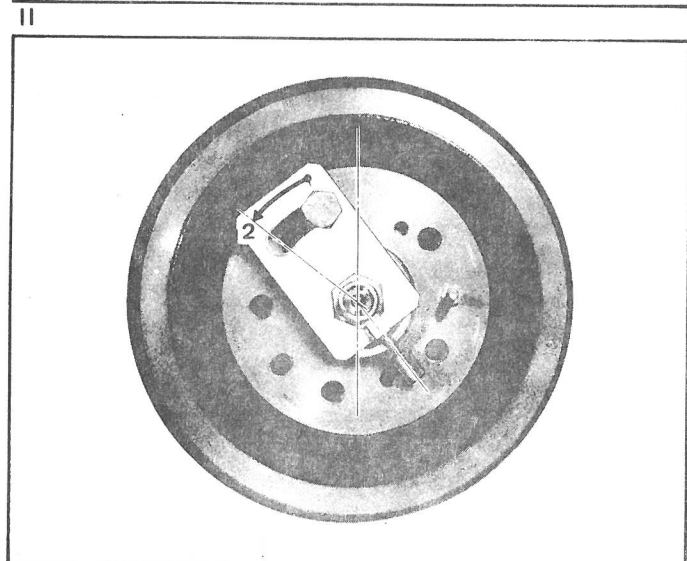
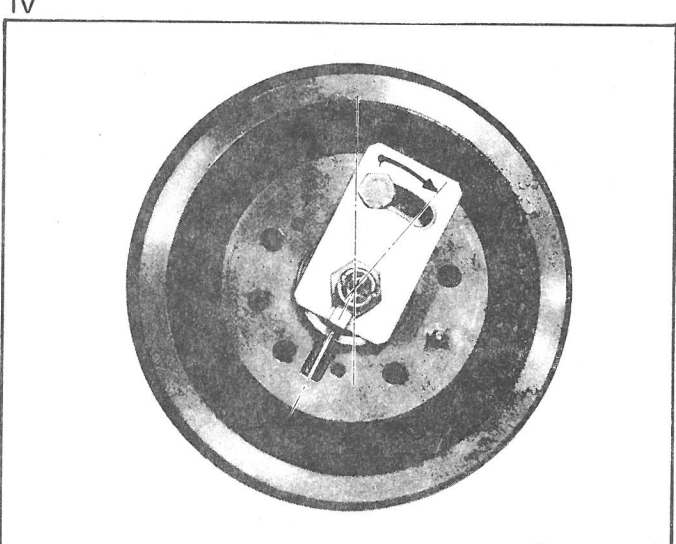
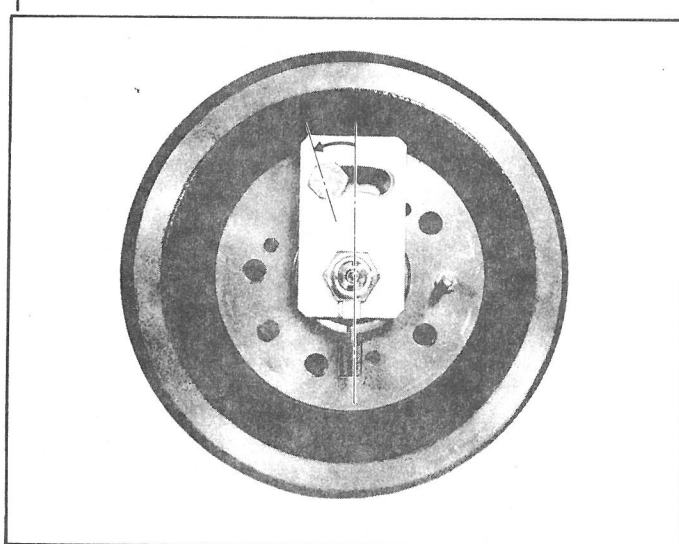
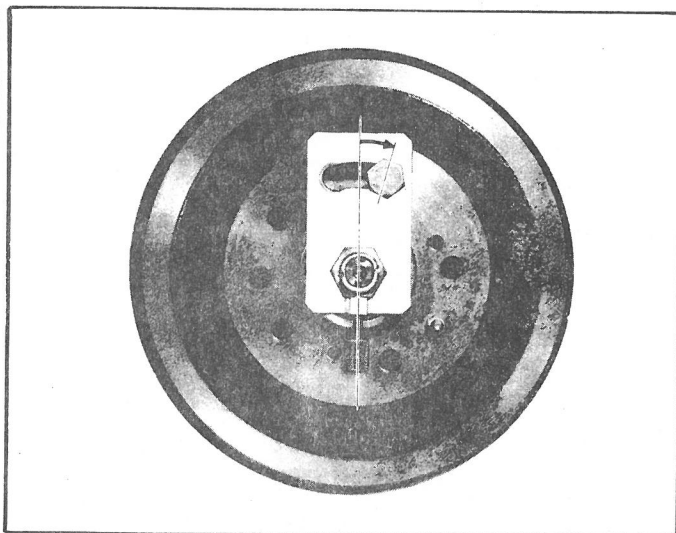
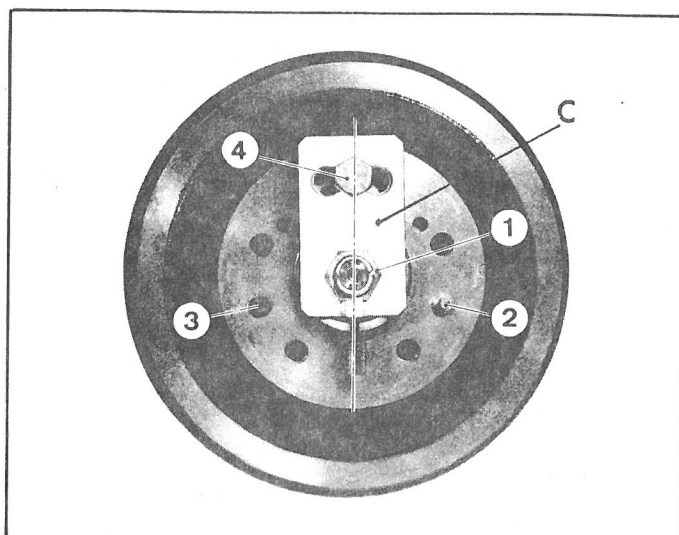
Montering af gammel type : Spindler med venstre gevind leveres kun så længe lager haves, herefter leveres kun spindler med højre gevind.

REPARATION

- Montering af spindel med en fastgøringdiameter på 14 mm på bro af gammel type er ikke muligt, og omvendt.
- Tilspændingsmoment for skruer med $\varnothing = 14$ mm på broen : 17 m.daN.
- Ændring til REPARATUR- HANDBUCH NR. 889-1, RADNABE HINTEN N° UT 422-3 :

JUSTERING AF LEJETOLERANCE

- Læren "C" er specielt beregnet på navmøtrikker med en diameter på 20 mm. Læren fremkalder en lejetolerance på ca. 0,10 mm. Denne tolerance gælder ligeledes for navmøtrikker med en diameter på 22 mm (til disse møtrikker er en lære "E" under udarbejdelse).



III

VI

JUSTERING AF LEJETOLERANCE
 = = = = =
 (Værktøjskasse OUT 380 531 T)

Arbejdsoperationer der er fælles for højre og venstre side :
Fig. 1

Uanset gevindtype :

- Stram navmøtrikken (1) med 2 m.daN ved at dreje tromlen i begge retning.
- Navmøtrikken løsnes og strammes herefter med 0,7 m.daN.
- Læren "C" placeres på navmøtrikken.
- Drej tromlen, således at det er muligt at montere en skrue (4) til fastgøring af hjulet gennem åbningen i læren "C".

JUSTERING, SPINDEL MED
 VENSTRE GEVIND

Skruen (4) skubbes over i højre side af lærens åbning : Fig. IV.

TRÆK HÅNDBREMSEN

Løsn navmøtrikken (→) ved at dreje læren : Fig. V.

Stram skruen (4) med 1 m.daN.

Navmøtrikken blokeres 2 steder (ved hjælp af værktøjet "D") : Fig. VI.

LØSN HÅNDBREMSEN

JUSTERING, SPINDEL MED
 HØJRE GEVIND

Skruen (4) skubbes over i venstre side af lærens åbning : Fig. II.

TRÆK HÅNDBREMSEN

Løsn navmøtrikken (←) ved at dreje læren : Fig. III.

Stram skruen (4) med 1 m.daN.

Navmøtrikken blokeres 2 steder (ved hjælp af værktøjet "D") : Fig. IV.

LØSN HÅNDBREMSEN

Til slut :

Afmonter læren "C".

Monter navbeskyttelsen.

Genmonter hjulene, stram skruerne med 16 m.daN.



CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
MÉTHODES TECHNIQUES

INFO'RAPID

C 25

9

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

CITROËN C 25 TOUS TYPES

Suspension

N° 2

Le 30 Juin 1992

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : RECUEIL DE NOTES N° MAN (10) ou 208900

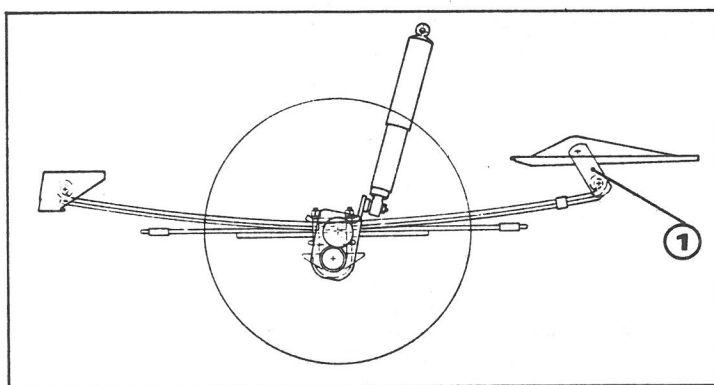
1574

CONSTATATION : Grincement de la suspension arrière.

REMÈDE : Modifier les silentblocs des deux jumelles arrière des lames de ressorts :

1° Déposer les deux jumelles arrière (1) gauche et droite (fig. 1) :

Fig. 1



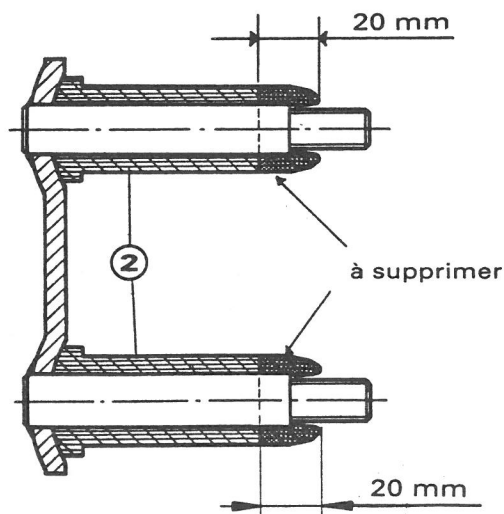
UT 43.2

2° Intervenir sur ces deux jumelles :

NOTA : S'assurer du bon état des silentblocs (2), sinon prendre quatre jumelles neuves (ZF 04 479 223) dont deux jumelles serviront à l'étape (b).

a) Couper les silentblocs (2) de 20 mm (fig. 2) :

Fig. 2



UT 43.10

T.S.V.P. →

b) **Se procurer deux jumelles neuves (ZF 04 479 223) et déposer les quatre silentblocs (2) :**

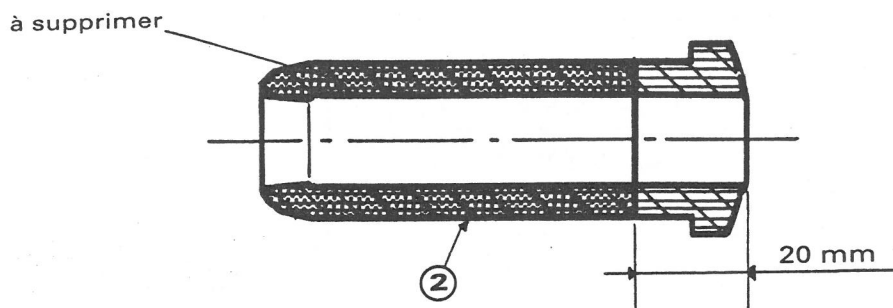


Fig. 3

UT 43.10

– Couper ces silentblocs à **20 mm de la tête (fig. 3)**

3° Remontage des deux jumelles (1) en respectant le sens de montage des silentblocs coupés (2) (fig. 4) :

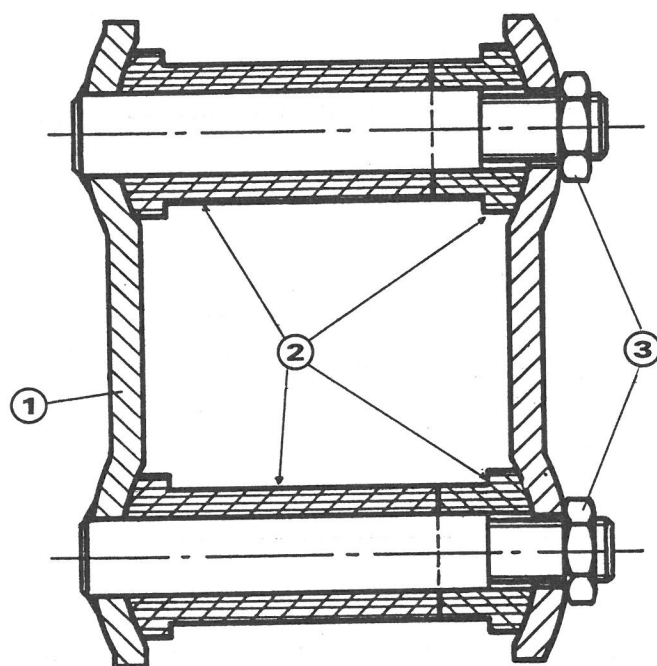


Fig. 4

UT 43.10

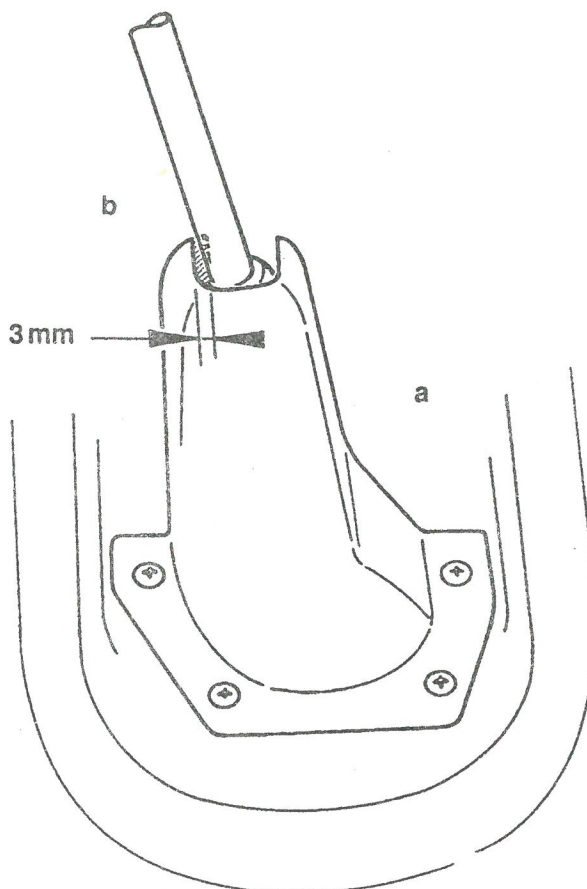
Rappel : Serrage des écrous (3) à 12 m.daN.

 CITROEN service	"INFO" meddelelse	C 25 10
FORTROLIGT: <i>Må ikke overdrages</i> ref.: INFO 10. nr 2	Vedr.: C 25 ALLE TYPER MED SERVOSTYRING	Dato: 12. 8. 1991 Nr.: 1
<i>Dette cirkulære indsættes i ringbind: TEKNISKE CIRKULÆRER</i>		

STYRETØJ

Ved Nyvogsklargøringen eller ved ethvert værkstedsbesøg skal det på samtlige C 25 MODELLER med SERVOSTYRING MONTERET SOM OPTION kontrolleres, om der er den tilstrækkelige tolerance mellem ratstammens nederste aksel og kardanleddets beskyttelsesplade, på kabinegulv.

Hvis tolerancen ikke er tilstrækkelig, skal beskyttelsespladen (a) afmonteres og ændres som vist på tegningen, dvs. det skraverede felt (b) fjernes.





CITROEN service

TEKNISK CIRKULÆRE

C 25

10

FORTROLIGT:

Må ikke overdrages

(Ref. 10, nr. 1)

Vedr.:

C 25 ALLE TYPER

SERVOSTYRING

Dato:

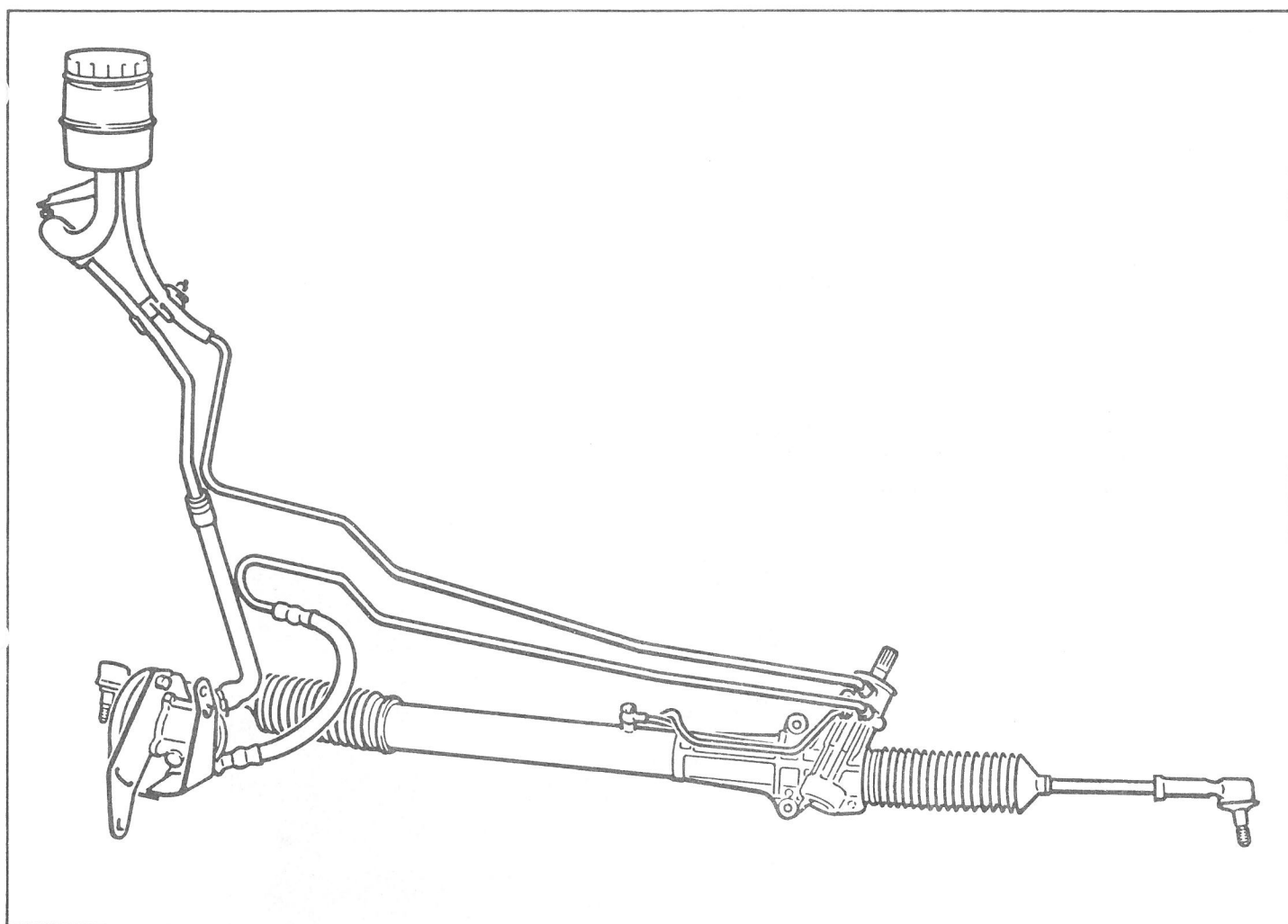
14.08. 1991

Nr.:

2

Dette cirkulære indsættes i ringbind: TEKNISKE CIRKULÆRER

C 25 alle typer kan som ekstraudstyr leveres med servostyring dog med undtagelse af motortyperne 169 B (1,8 liter Benzin) og D 9 B (1,905 liter Diesel).



UT 44-8

INDHOLDSFORTEGNELSE

	SIDE
I - KRAKTERISTIKA	2
II - STYRETØJ, FUNKTIONSPRINCIP	2
III - ÆNDRING AF MODELLER	8
IV - REPARATION	8
V - VEDLIGEHOLDELSE OG SERVICE	8
VI - RESERVEDELE	9

I - KARAKTERISTIKA

Udvekslingsforhold	1/16
Antal ratomdrejninger fra side til side	3,25
Styreudslag	
- indvendigt hjul	38° til 41°
- udvendigt hjul	32° til 35°
Min. vendediameter mellem kantstene	
- kort akselafstand	14,1 m
- lang akselafstand	11,4 m
Total tandstangsvandring	152 mm
Justerbare styreforbindelsesstænger (længden kan justeres), fabriksindstilling	326 mm
Nederste ratstamme med kardanled (specielle).	

Sporing : justeringsværdierne er uændrede Se (I) af 1.6.1988 (især hvad angår ombyggede C 25 modeller).

Uændret styretøjsudmåling.

Rat samt øverste del af ratstamme er uændret.

II - STYRETØJ

Hjælpegraden varierer alt afhængig af hjulenes drejning.

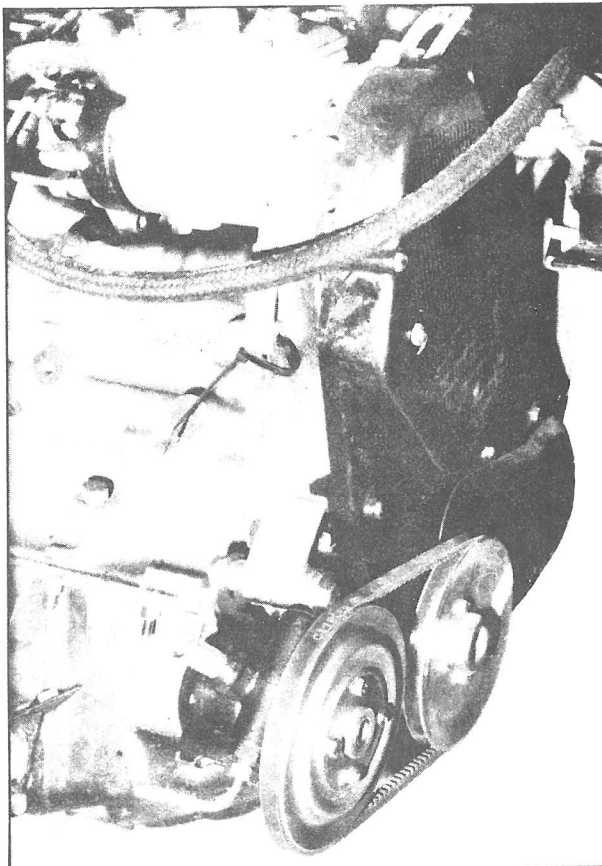
Dette udstyr består af :

- en trykkilde
- en ventil til fordeling af højtrykket.
- en hydraulisk hjælpedel indbygget i tandstangshuset.

1. TRYKKILDE

Remdrevet servostyringspumpe med remskive med en enkelt rille, monteret for enden af krumtappen.

24-07-87-02



(montering af pumpe på 2,5 liter Diesel-motor)

Trykpumpen er af typen volumetrisk med skiver, med indbygget ventil til regulering af mængde/tryk.

Mærke : SAGINAW T.C.

- Fastgørelse af pumpe :
 - på forkammerdæksel, på 2,5 liter Diesel-motor
 - på krumtaphus, på Benzin-motor
- Trækmåde :

Ved hjælp af kilerem og remskive monteret for enden af krumtappen.

- på diesel-modellen er remhjulet monteret på krumtappen,
- på benzin-modellen driver en 4 rillet remskive generator, vandpumpe og trykpumpe.

Diameter for remskiver :

- remskive på krumtap : $\phi = 140 \text{ mm}$
- remskive på pumpe : $\phi = 130 \text{ mm}$

- Trykforsyning :

Væsketank placeret mod batteriholderen.

Kapacitet : ca. 0,30 liter (synligt niveau med MINI - MAXI).

Olietype : A.T.F. DEXRON 2 (TOTAL DEXRON).

Oliekapacitet : ca. 1,1 liter.

Pumpens ydevne ved 800 omdr/min : $3,4 \pm 0,4$ liter under 3,5 bar (varm).

Min. tryk (uden drejning af rat) : ca. 3 bar

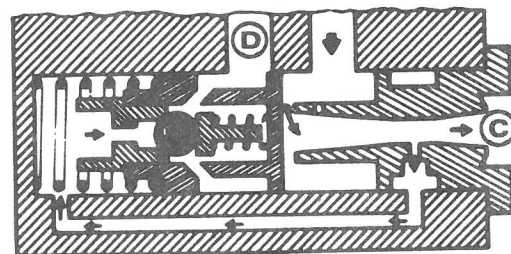
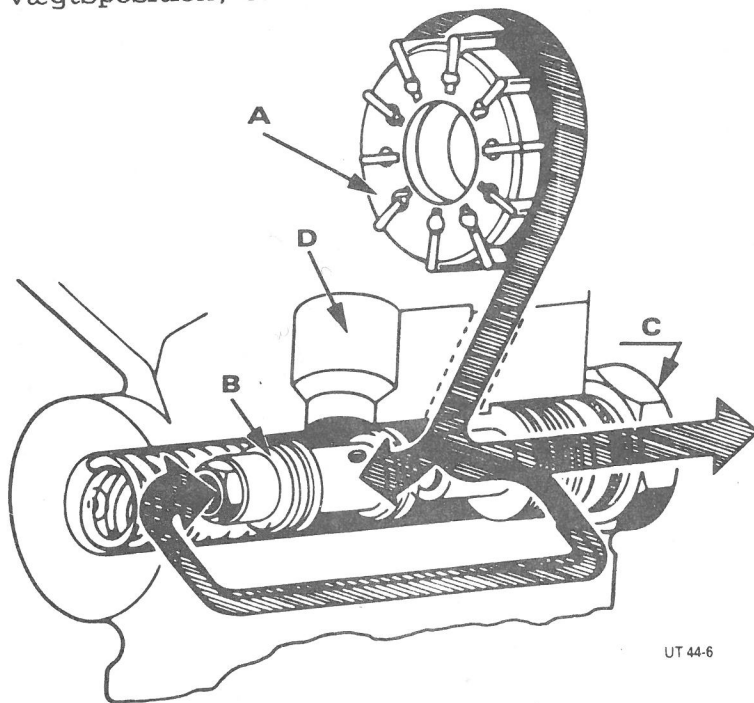
Max. tryk (hjul i yderposition) : 62 til 69 bar.

FUNKTIONSPRINCIP

- Manøvrering ved lav hastighed :

Ved manøvrering ved lav hastighed, overstiger det nødvendige olietryk ikke 28 bar. Olien, der føres frem af rotoren (A) ledes mod reg. latoren (B) og forsyningsudtaget (C) i den roterende ventil på tandstangen.

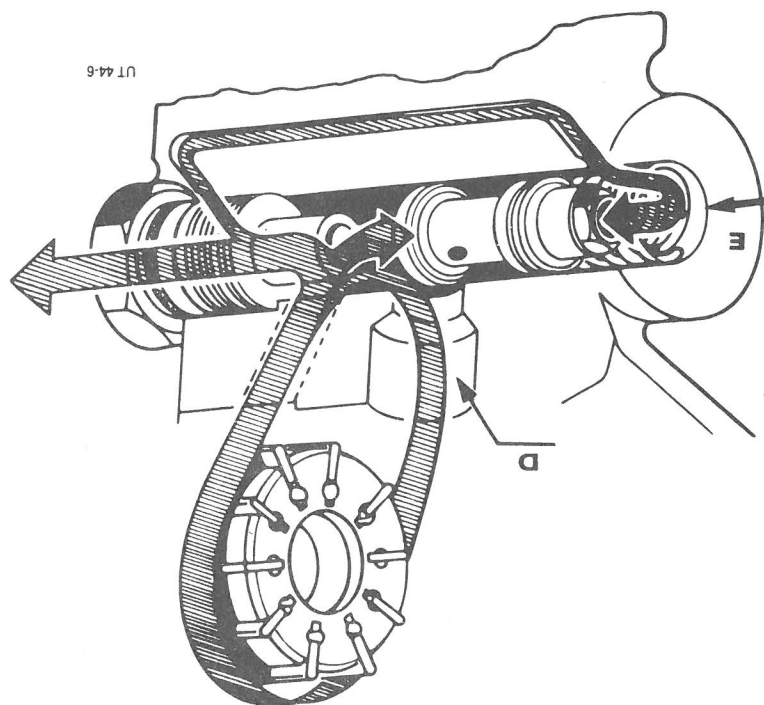
Olietrykket er til stede før og efter regulatoren, der derved neutraliseres i en ligevægtsposition, således at udtaget for indvendigt returløb (D) er blokeret.



UT 44-6

• Funktion ved lige-ud kørsel ved forskellige hastigheder :

Olemængden er betydelig. Størrelsesforskellen i forsyningskredslobet på bagsiden af regulatoren (E) står i forhold til forsyningskredslobet, som den roterende ventill skaber. Et betydeligt trykfald bevirker, at den flytter sig og gør det muligt at afdække retur-systemet (D). Den overskydende olie løber således tilbage til pumpen.

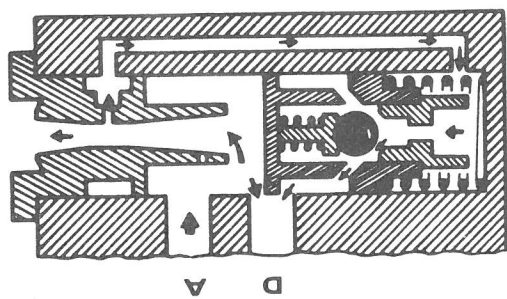
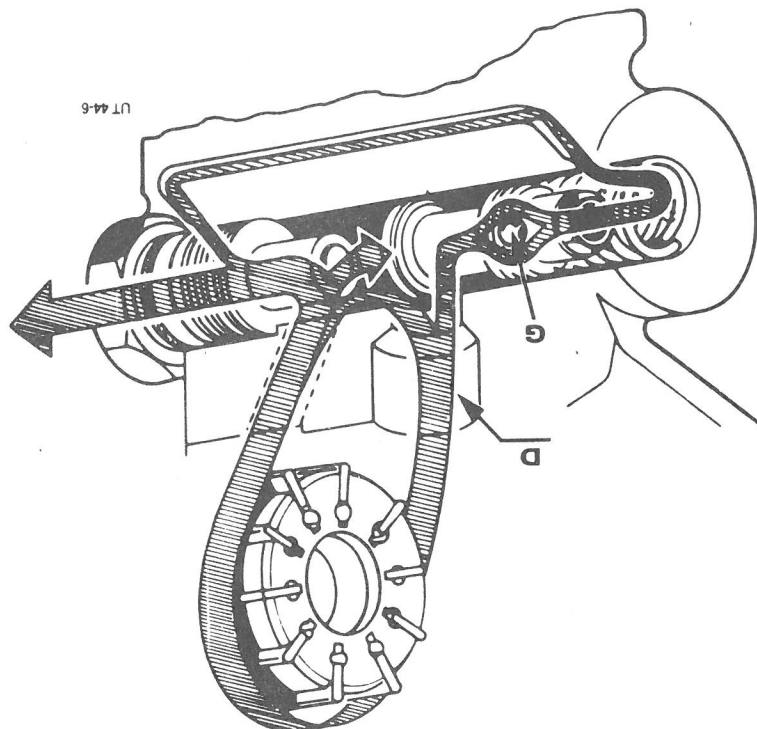


• Funktion ved max. styreudslag :

Når den roterende ventill påvirkes og en unormal modstand virker imod denne bevægelse, stiger oliestrykket. Dette er tilfældet, hvis et af hjulene presses imod en forsvorskant.

Regulatoren er udstyret med en kugle-afløbsventil. Når trykket overstiger den max. bestemte værdi, åbnes kugle-afløbsventilen (G). Dette udslib skaber et trykfald bagest i regulatoren, der nu er ude af trykbalancen og afdækker retursystemet (D).

Ved kontrol af pumpe i lukket kredsløb, foretages kontrol af det maksimale tryk 62/69 bar. Testen må ikke vare over 10 sekunder og må kun foretages efter en kontrol af olieniveau i tank.



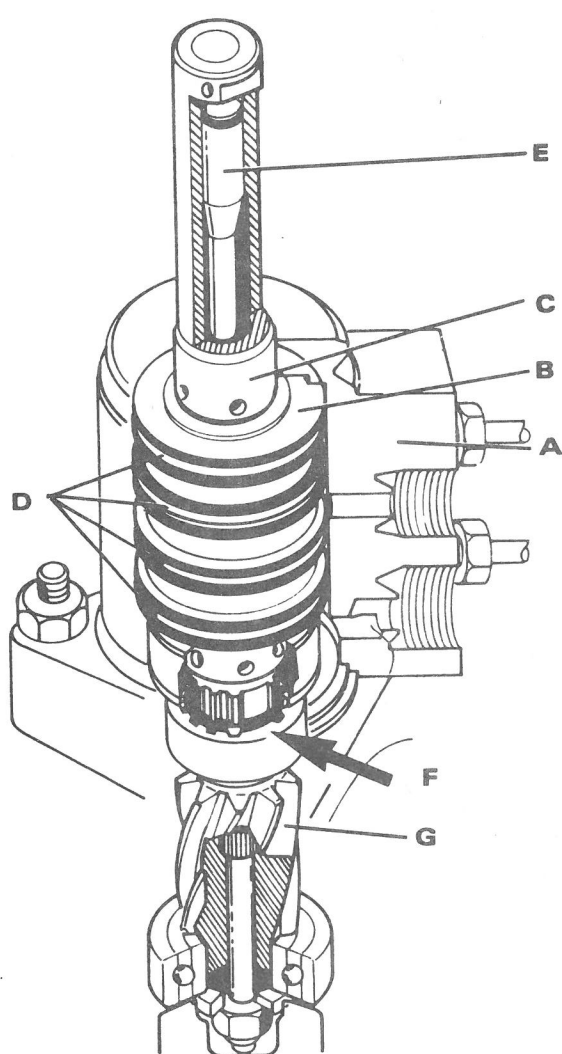
2 - VENTIL TIL FORDELING AF HØJTRYKKET

Den roterende ventil, der er sammenbygget med snekken, er den komponent, der sørger for fordelingen af det hydrauliske tryk alt afhængig af den ønskede drejning af hjulene.

Der er tale om en ventiltipe med 4 udtag og åben midterdel.

Da det er en kompleks del, er det ikke muligt at foretage reparation/justering.

Ventilen består af :



- et hus (A) hvorpå forsyningsslangere til pum-
pen og den hydrauliske hjælpedel er monteret.
- en fordeler (B), hvorpå der er forarbejdet
cirkulære riller svarende til de forskellige
trykforsynings-tilslutninger, der hver især er
separeret fra hinanden ved hjælp af teflon pak-
ninger (D).
- en roterende glideventil (C) fastsat nederst på
ratstammen sikrer korrekt trykforsyning.
- et medbringerdrev (G) i hvilket en torsions-
stang (E) er placeret.
- Manganoter (F) for enden af den roterende
glideventil skaber forbindelse til snekken.

UT 44-4

FUNKTIONSPRINCIP

* Neutral position :

Ventilen er i neutral position, når rattet ikke røres, uanset hjulenes position (ligeud-
rettede eller ej).

I denne position vil glideventilerne skabe forbindelse mellem den hydrauliske hjælpe-
dels forsynings- og returløbsudtag.

Den olie der er ledt ind til den roterende ventil løber frit tilbage til tanken via
returløbsudtagene, der står i forbindelse med glideventilens midte, medens et svagt
overskydende tryk finder anvendelse på begge sider af den hydrauliske hjælpedel.
Under disse funktionsvilkår er trykket omkring 2,5 til 3 bar; gennemstrømningen
afhænger af pumpens rotationshastighed.

* Drejning

Ventilen er i "hjælpe"-position, når der drejes på rattet og det ikke længere står i lige-ud positionen.

I denne position skaber ventilen forbindelse mellem :

* Den side hjulene skal drejes til :

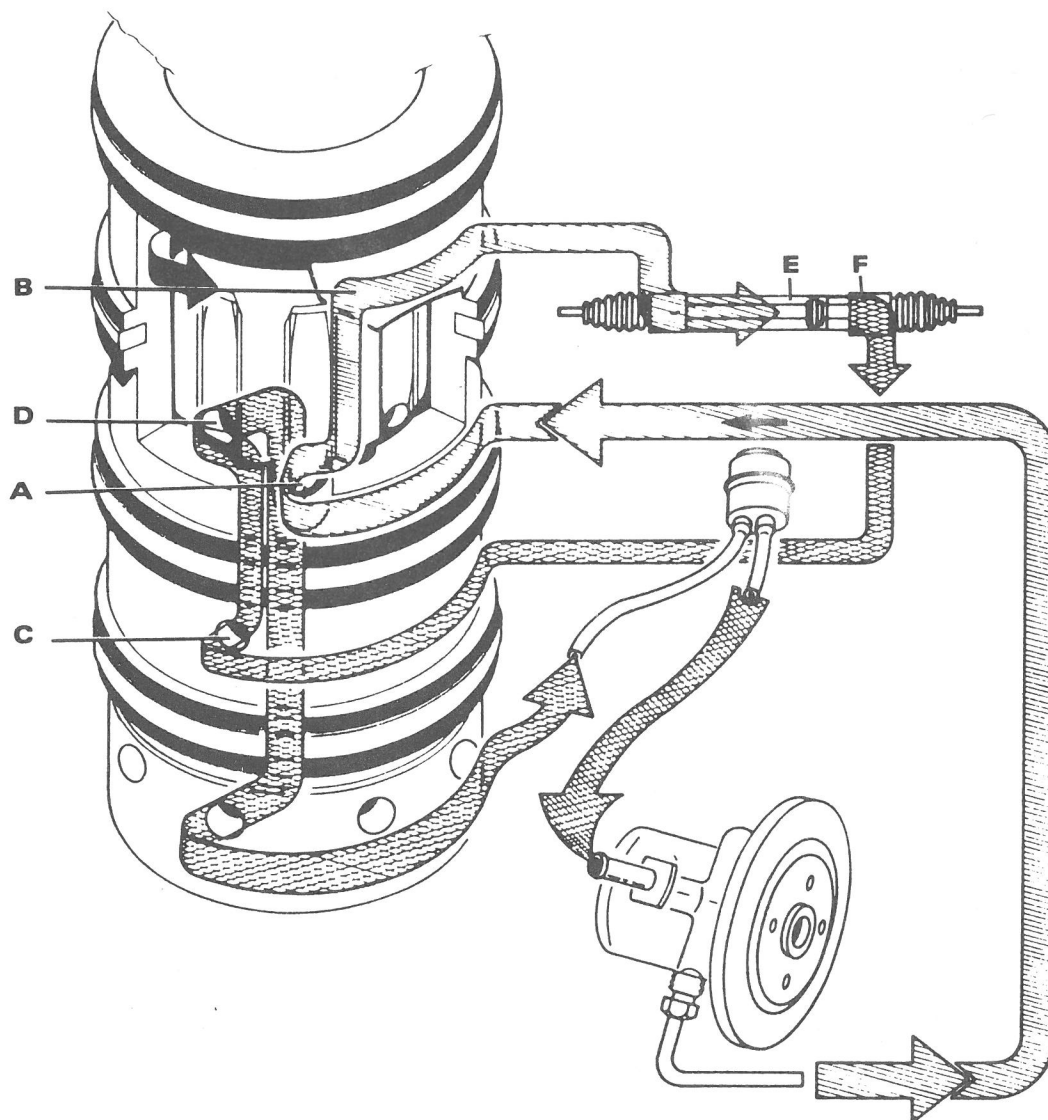
Forsyningsudtaget (A) med den hydrauliske hjælpestyringsdel (B) til den valgte side (E).

* Den modsatte side :

Returløbsudtaget (C) med den hydrauliske hjælpestyringsdel (D), til side (F).

Olien under tryk (→), der er ledt ind i fordeleren, kanaliseres mod en af den hydrauliske hjælpedels sider, hvilket bevirker at den flytter sig, oliesøjlen i den modsatte cylinder presses tilbage gennem rørsystemet og gennem ventilsens returløbsudtag og tilbage i tanken.

Under disse funktionsvilkår kan trykket nå op på mellem 62 til 69 bar ved maksimal servo-assistance.



* Progressivitet og følsomhed :

Ventilens torsionsstang besidder den specielle egenskab, nemlig at den sikrer en servo-assistancestyring, der er direkte proportional med hjulenes modstand mod vejbanen.

Torsionsstangen er placeret i medbringerdrevet på den roterende glideventil. Den hindrer dennes rotation.

Drejning af rattet vil, afhængig af dækkenes vejmodstand (slipvinkel), bevirke en vridning af stangen og tryk fordeles mod én af den hydrauliske hjælpstyringsdels sider.

Graden af glideventilens "åbning" for tryk, og dermed graden af servo-assistance, er direkte proportional med vridningen af stangen.

Når der ikke drejes på rattet, sikrer torsionsstangen at den roterende glideventil vender tilbage til neutral position.

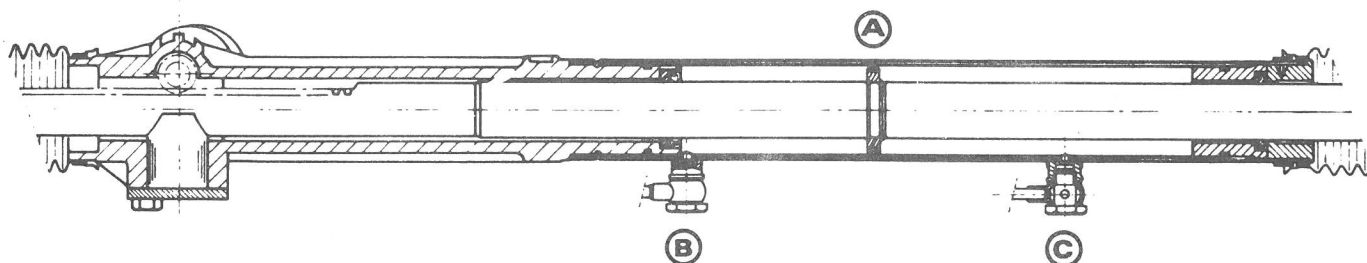
* Sikkerhed :

I tilfælde af hydraulisk trykfald eller brud på torsionsstangen, vil manganoterne i enden af den roterende glideventil sikre at der er forbindelse til snekken, efter ud-ligning af slør.

Denne fejl viser sig blot som en hårdhed i styringen og rattet bliver hårdere at dreje, hvilket skyldes at udvekslingen er mindre end på et almindeligt styretøj (3 1/4 rat-omdrejning i stedet for 4,4 omdrejninger).

3 - TANDSTANG MED INDBYGGET HYDRAULISK HJÆLPEDEL :

Den hydrauliske hjælpepedel er sammenbygget med tandstangs-huset.



UT 44-5

A : Den hydrauliske hjælpepedels midter-pakning

B og C : Tilslutninger til den roterende ventil og den hydrauliske hjælpepedels kammer

FUNKTIONSPRINCIP

Trykket, der fordeles af den roterende ventil afhængig af hvorledes rattet drejes, ledes ind i den ene eller den anden side af den hydrauliske hjælpepedel og udøver derved et tryk på en af siderne (A). Væsken på modsatte side ledes retur.

III - ÆNDRING AF MODELLER

Ved montering af servostyring som ekstraudstyr, skal følgende ændringer foretages :

- Motortype : Diesel 2,5 liter :
 - nyt forkammerdæksel, den "ubearbejdede" forsynes med øre til fastgøring af trykpumpe.
- Motortype : Benzin :
 - ny cylinderblok med gevindskæring af de to eksisterende knaster således at trykpumpen kan fastgøres.

VI - REPARATION

- Dette udstyr kræver ingen særlig vedligeholdelse.
- Udluftning foretages automatisk ved blot at dreje rattet til max. styreudslag, motoren skal arbejde.
- Påfyldning af kredsløb foretages via tank, motor i tomgang og rattet drejes til max. styreudslag.
- Fabriksjustering af længde på styreforbindelsesstænger : 326 mm.
- Tilspændingsmoment for hydrauliske slanger :
 - på tandstangshus : 2,6 - 3,3 m.daN.
 - på pumpe : 2.5 m.daN.
- Ethvert indgreb på hydraulisk dele på enheden tandstang/fordeler er forbudt (med undtagelse af indgreb på hydrauliske slanger).
- Drivremmens tilspænding : 35 daN.

V - VEDLIGEHOELDELSE OG SERVICE

Ved montering af dette ekstraudstyr er følgende ændringer nødvendige :

- Ved første eftersyn kontrolleres olieniveau (varm motor) i servostyretøjets tank, om nødvendigt efterfyldes med olie.
- Følgende vedligeholdelses- og serviceeftersyn skal udføres ved de kilometertal, hvor der ligeledes foretages aftapning af motorolie :
 - kontrol af tilstand og tilspændning af trykpumpens rem,
 - olieniveau i olietank for servostyretøj.

VI - RESERVEDELE

BETEGNELSE	R.D.- NR.
Komplet tandstang	ZF 07 594 079
Tank - monteringsbeslag	ZF 04 479 979 - ZF 07 607 225
Forsyningsslanger til pumpe	ZF 07 656 851+ZF 07 656 855+ZF 07 656 852
Trykpumpe	91 514 540
Remskive på pumpe	96 035 953
Pumpe beslag - mellemstykke (Diesel)	96 035 933 + 96 035 940
Pumpe beslag (Benzin)	96 038 309 + 96 038 312 + 93 038 311
Drivrem (Diesel)	91 536 302
Drivrem (Benzin)	91 536 303
Remskive på krumtap - nav (Diesel)	96 031 870 - 95 614 899
Remskive på krumtap (Benzin)	91 000 978
Højtryksslanger	ZF 07 656 856
Slanger retur til tank	ZF 07 656 857 + ZF 07 598 432
Manchetter til tandstang	ZF 09 941 077
Nederste del af ratstamme	ZF 07 671 542
Højtryksled, fordeler + pakning (Ø 14mm)	ZF 11 278 791 + ZF 11 270 260
Lavtryksled, fordeler + pakning (Ø 16 mm)	ZF 11 278 891 + ZF 11 270 360
Slangesæt hydraulisk hjælpedel	ZF 09 941 078
Pakningssæt til pumpe (lavtryksslange, Ø 16 mm)	ZF 11 270 360
Pakningssæt til pumpe (højtryksslange, Ø 14 mm)	ZF 11 270 260



CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
MÉTHODES TECHNIQUES

NOTE TECHNIQUE

C 25

10

APPLICATION :

TOUS PAYS

CONCERNE :

CITROËN C 25 TT

N° 3

DIFFUSION :

TOUS PAYS

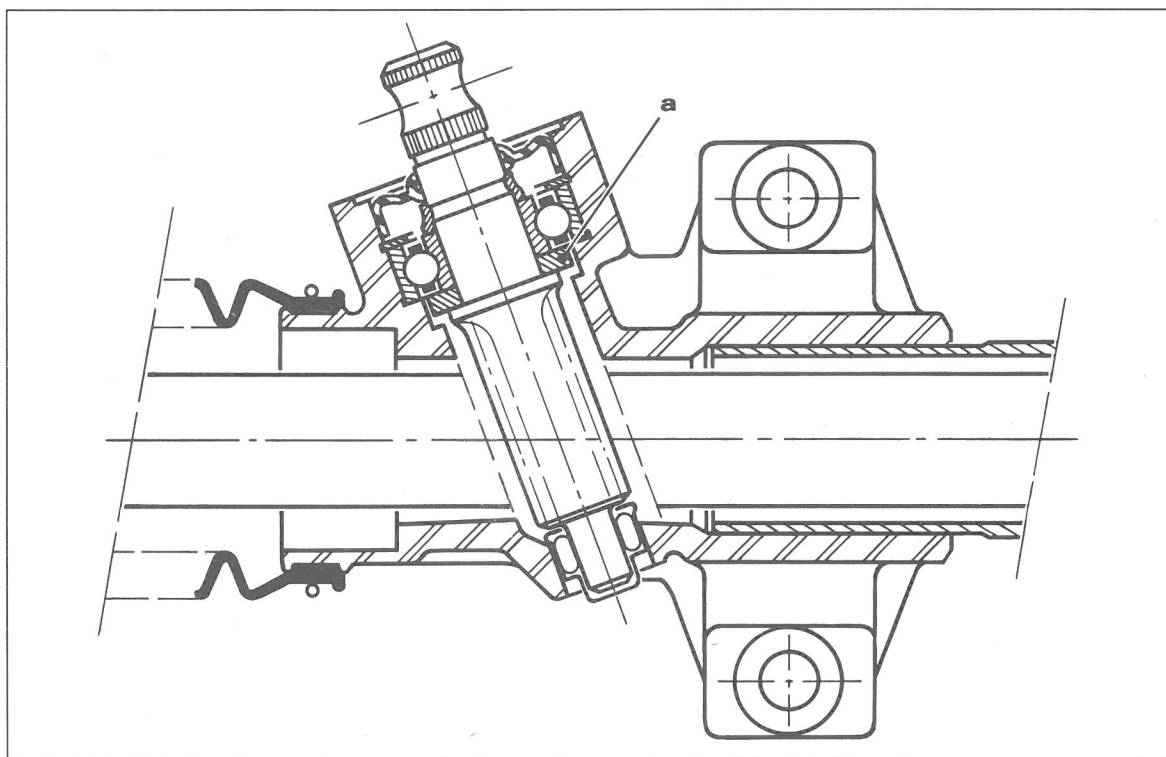
**Direction mécanique
évolution**

Le 30 Avril 1992

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN (10) ou 208900**

1510

Depuis **Mars 1992**, les véhicules **CITROËN C 25** Tous Types, à direction non assistée, reçoivent un mécanisme de direction à crémaillère modifié par l'adjonction d'une entretoise (**a**) entre pignon et roulement à billes.



UT 44-11

N° PR DU NOUVEL ENSEMBLE DE DIRECTION MÉCANIQUE :	D. à G.	D. à D.
	94 581 572 80	94 581 573 80

Cette modification entraîne :

- Une évolution du carter de crémaillère
- Un nouveau roulement à billes
- La création de l'entretoise (déflecteur entre carter et pignon).

Réparation

- L'ensemble de direction ainsi modifié remplace le précédent au Département des Pièces de Rechange.
- Toute intervention mécanique sur cet ensemble de direction est proscrite, hors réglage du jeu au poussoir.

Le D.P.R. ne détaille que les soufflets caoutchouc et les biellettes de direction (Inchangés).

- Les pièces de détails de l'ensemble précédent ne sont plus disponibles au D.P.R.
- Remplacer l'ensemble de direction complet.

CITROËN  SERVICE	TEKNISKE CIRKULÆRER	C. 25 (11)
reference: NT C 25 11, N° 4	omhandler: C 25 ALLE TYPER ***** BREMSER	nr.: 1
		dato: 29.01.86
Dette cirkulære indsættes i ringbind: TEKNISKE CIRKULÆRER		

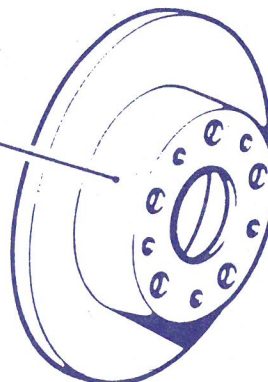
Fra og med **chassisnummer 208695** har alle typer C 25 fået nye **bremseklodser** af typen **ENERGIT 394** i stedet for klodser af typen **TEXTAR T 252**

Fra og med **chassisnummer 212165** har alle typer C 25 fået nye **bremseskiver** i molybdæn-stål.

Skivernes mål er uændrede = 16 mm.

Til reparation af bremses på modeller fra før april 1984, er der fremstillet skiver i molybdæn-stål hvis tykkelse er 13 mm.

Skiverne er mærket



RESERVEDELE:

BETEGNELSE	R.D.-nr.
Skive, tyk.= 16 mm, molybdæn-stål.....	ZF 07 568 440
Skive, tyk.= 13 mm, molybdæn-stål.....	ZF 07 568 501
ENERGIT 394-bremseklodser.....	95 615 159

REPARATION:

- Skive, tykkelse = 16 mm, i molybdæn-stål: min. tilladte tykkelse efter bremseslid = 13,5 mm.
- Forbroen skal have skiver og kalibre i samme dimensioner.
- På en og samme bro må **der ikke monteres** skiver med ens mål, **hvis materialet ikke er ens.**
- **ENERGIT 394-bremseklodserne** kan monteres med skiver hvis tykkelse er 13 mm eller 16 mm uanset hvilket materiale de er fremstillet i .



CITROËN service

TEKNISK CIRKULÆRE

C 25

11

FORTROLIGT:

Må ikke overdrages

(Ref. 11, n^o 6)

Vedr.:

C 25 - Motortype D 9 B

Bremser : Ny vacuumpumpe

Dato:

12. 8. 1991

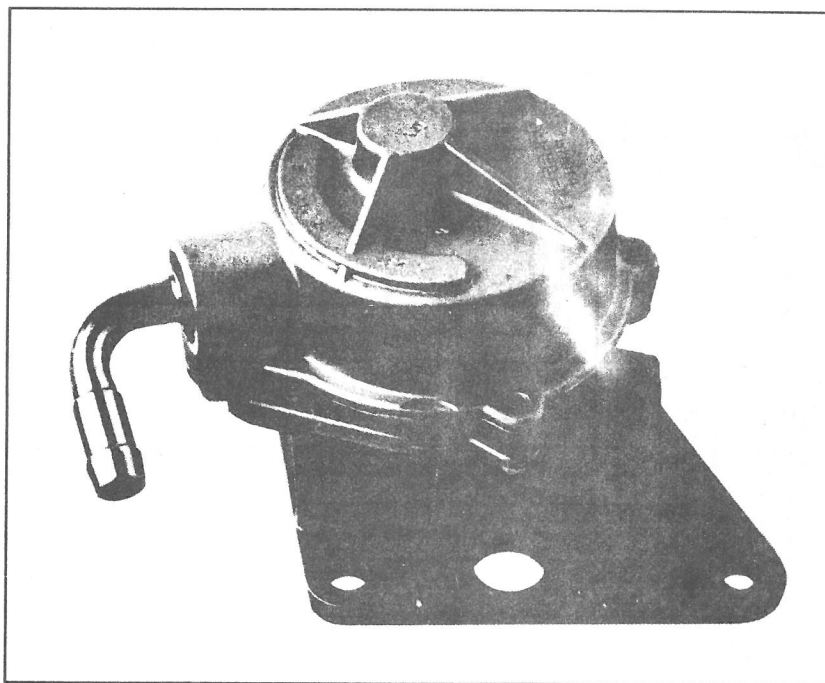
Nr.: 2

Dette cirkulære indsættes i ringbind: TEKNISKE CIRKULÆRER

Fra og med februar 1990 er modellerne C 25 Diesel 800 og 1000 med motortypen D 9 B (Export) udstyret med en ny vacuumpumpe, direkte drevet for enden af knastakslen, i stedet for som tidligere en remdrevet membranpumpe.

1. chassisnummer med denne ændring : 751 614

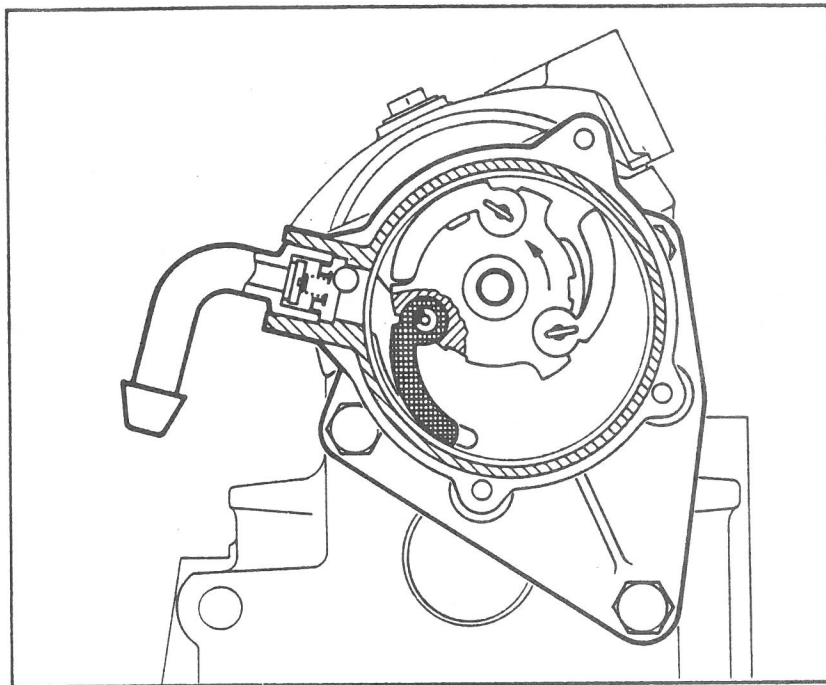
VACUUMPUMPE (PIERBURG) FOR ENDEN AF KNASTAKSLEN



Indholdsfortegnelse :

- Beskrivelse af pumpen
- Ændring af motor
- Ændring af omkringliggende komponenter
- Reservedele
- Anvendelige komponenter
- Reparation

I - BESKRIVELSE AF DEN ROTERENDE PIERBURG PUMPE



Vingerne er fremstillet i kompositmateriale og monteret på fjeder.

Smøring af pumpe via motorens oliekrebsløb.

Ventil til fastholdelse af undertryk/vacuum ved pumpeindgang.

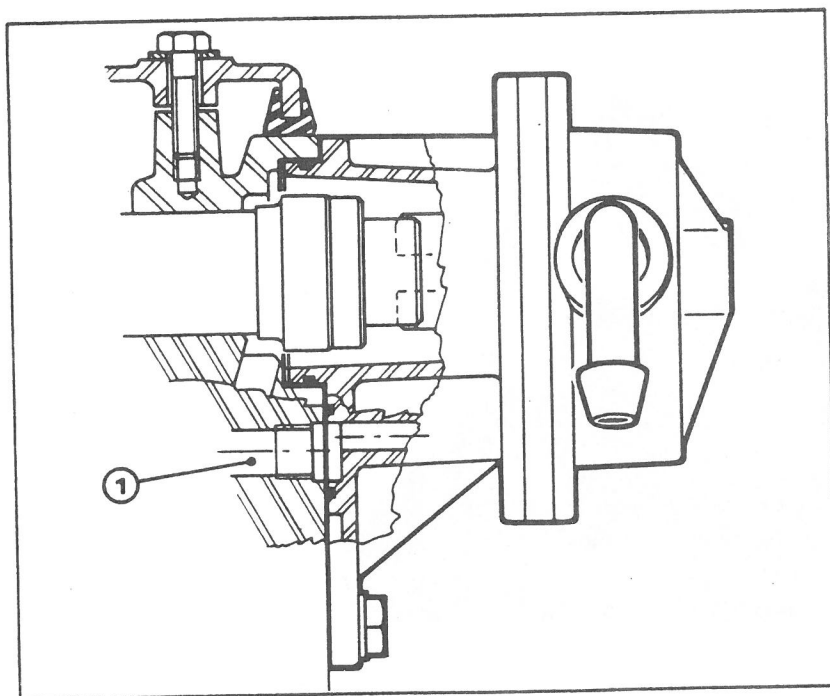
"Afløbsventil" indvendigt i pumpe.

Vacuum : 800 hg i løbet af 30 sek. i tomgang.

Tilspændingsmoment for de 3 monterings-skruer : 2,5 mdaN.

II ÆNDRING AF MOTOREN

V 45-27



Topstykke :

Tre gevindskæringer
Smørekanal (1)

Ånastaksel :

Kortere og for enden er der en kærve til pumpens drev.

Ingen referencemærkning.

V 45-27

III - ÆNDRING AF OMKRINGLIGGENDE KOMPONENTER

Montering af den nye vacuumpumpe har medført følgende nye dele :

- Luftfilter - Ref. ZF 07 704 558.
- Føler for tilstopning af luftfilter - Ref. 96 101 868 (Monteret på luftfilter).
- Vacuumslange 11x20x440 mm på venstrestyrede biler.
(slange uændret på højrestyrede biler)
- Beslag for udtagning af motor, ref. 96 035 379.

IV - RESERVEDELE

BETEGNELSE - NYE DELE	R.D. - NR.
Ny motor (indbygget vacuumpumpe)	95 653 124
Renoveret motor (indbygget vacuumpumpe)	*
Topstykke	93 510 399
Knastaksel	96 031 042
Roterende PIERBURG vacuumpumpe	96 089 510
O-ring \varnothing 46,7 (krop)	*
O-ring \varnothing 13 (smøring)	*
Motorbeslag	96 035 379

* = oplyses senere

IV - ANVENDELIGE KOMPONETER :

Knastaksel :

Reservedelslageret lagerfører stadig den gamle type knastaksel.

Topstykke :

Topstykke af gammel type leveres ikke længere.

Topstykke af ny type kan monteres i stedet for den gamle type, men smørekanalen skal blokeres ved hjælp af en prop med følgende reservedels-nr.
79 03075 093 + LOCTITE.

Ny motor :

Motor af gammel type leveres kun så længe lager haves.

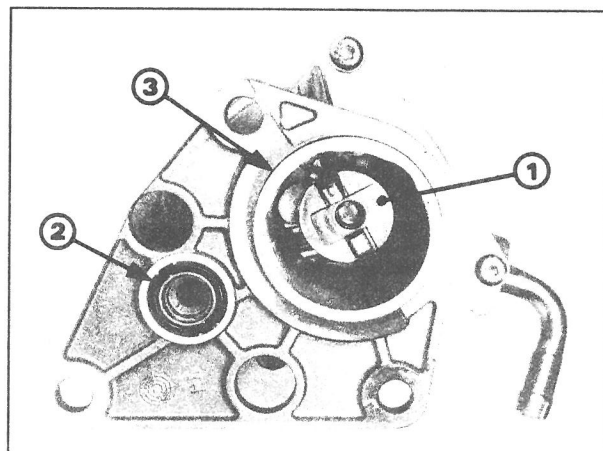
Udskiftning af motor af gammel type med den nye motortype kræver endvidere montering af den nye type roterende vacuumpumpe.

Renoveret motor :

Renoveret motor af gammel type lagerføres stadig.
Der fremstilles en renoveret motor af ny type.

VI - REPARATION

- Der skal ikke foretages indgreb på den roterende vacuumpumpe.
Efter afmontering skal de to O-ringe (2) og (3) altid udskiftes.
- Undgå at beskadige O-ringen (2) ved montering af pumpen.
Montering foretages ved at placere pumpens tre fastgøringspunkter samt pumpens medbringer (1) overfor knastakslens kær.





CITROËN service

TEKNISK CIRKULÆRE

C 25

11

FORTROLIGT:

Må ikke overdrages

(Ref. 11, n° 7)

Vedr.:

C 25 ALLE TYPER

Bremseforstærker

Dato:

12. 8. 1991

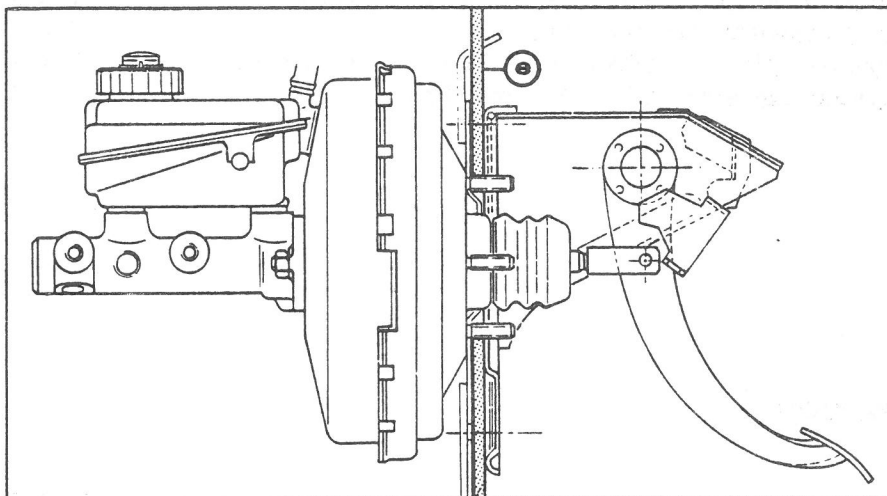
Nr.: 3

Dette cirkulære indsættes i ringbind: TEKNISKE CIRKULÆRER

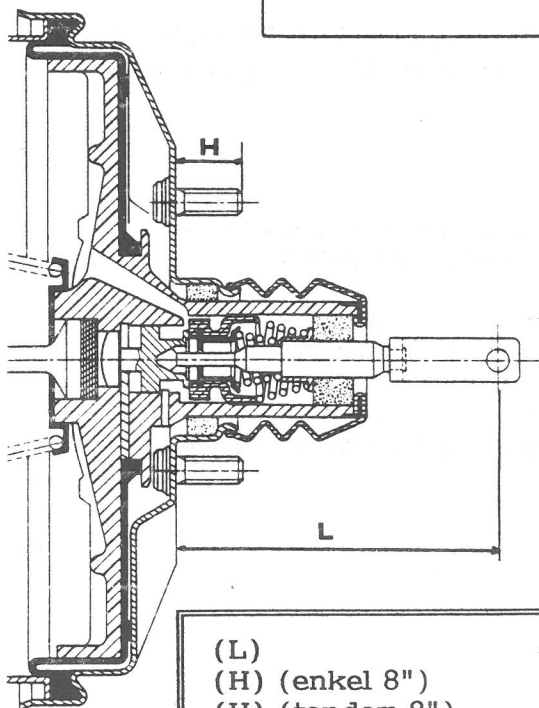
Modellerne C 25 Serie 2 er udstyret med formlipasset tæppe i kabinen. Tæppets lysisolerende underlag øger torpedopladens tykkelse (e) med 8 mm.

Ovenstående har medført følgende ændring af bremseforstærkeren :

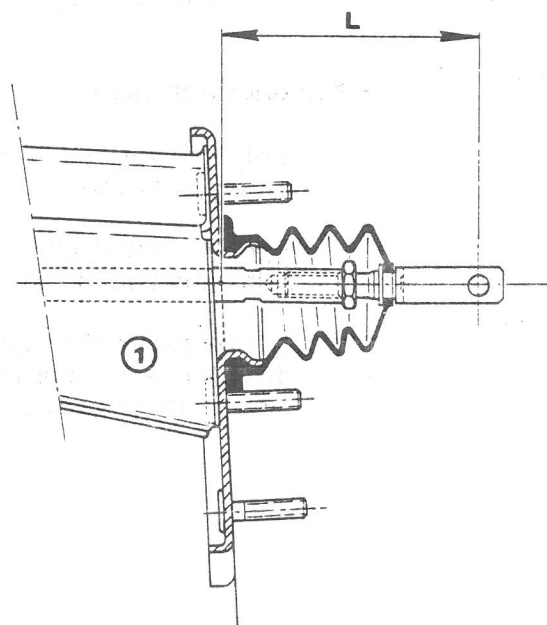
- Trykaksel med øget længde (L) (8 mm)
- Fastgørelsesbolte med øget højde (H).



UT 45-5



(L)	= 113 til 115 mm
(H) (enkel 8")	= 32 mm
(H) (tandem 8")	= 29,5 mm



Højrestyrede biler med afstands-/mellemsykke (1)

I forbindelse med denne ændring er der foretaget en tilpasning af koblings- og speederpedaler, således at man undgår, at de kan sidde fast i tæppet.

Monteringen af denne nye "komplette" tæppetype har medført, at den lydisolerende beklædning på torpedopladen, i motorrummet, er fjernet.

RESERVEDELE :

BETEGNELSE	R.D.NR.
Sæt: hovedcylinder/tandem forstærker 8" venstrestyrede	ZF 07 713 643
Enkel forstærker 8" venstre- + højrestyrede Benzin	ZF 07 713 638
Sæt : hovedcylinder/tandem forstærker 8" højrestyrede (med mellemstykke)	ZF 07 713 646
Enkel forstærker 8" højrestyrede Diesel 2,5 liter (med mellemstykke)	ZF 07 713 641
Pedal-beslag venstrestyrede	ZF 07 714 183
Koblingspedal venstrestyrede	ZF 04 438 423
Koblingspedal højrestyrede	ZF 07 618 095
Speederpedal venstrestyrede	ZF 07 715 063
Speederpedal højrestyrede	ZF 07 704 561

Mærkning :

Forzinket bremseforstærker farveløs skinnende	→ L = 113 til 115 mm
Forzinket bremseforstærker gul	→ L = 105 til 106 mm
Mellemstykke højrestyrede med hvid farvemærkning	→ L = 105 til 106 mm
Mellemstykke højrestyrede uden mærkning	→ L = 113 til 115 mm

• REPARATION


- På højrestyrede vogne uden mellemstykke kan længden (L) ikke justeres.
- På højrestyrede vogne med mellemstykke kan længden (L) justeres.

• Anvendelige dele :

Sæt : hovedcylinder/enkel eller tandem forstærker 8" (højre- eller venstrestyrede) : dele af gammel type kan ikke anvendes.

Speederpedal (højre eller venstrestyrede) : pedal af gammel type kan ikke anvendes, men pedal af ny type kan i stedet anvendes.

Koblingspedal (højre- eller venstrestyrede) : referencerne er uændrede. Den ændrede pedal kan monteres i stedet for pedal af gammel type, men ikke omvendt.

 CITROËN DIVISION APRES VENTE QUALITE VEHICULES	INFO'RAPID	C.25 11
<i>Resonsables des Ateliers</i> CE - SUCC - FILIALES - AGENTS	Concerne: CITROEN C.25 TOUS TYPES	N° 9 LE 8 NOVEMBRE 1993
Ce document est à classer dans : RECUEIL DE NOTES N° MAN 208 900		

1893

Les véhicules **C.25** sont équipés d'un circuit de freinage particulièrement performant.

Cependant, un entretien adapté, est impératif pour assurer la longévité du système de freinage, à savoir :

- ① Vidange du circuit de freinage tous les 40 000 km ou tous les 2 ans.
- ② Utilisation impérative du liquide de frein **distribué par les pièces de Rechange CITROEN**, qui seul assure une protection anti corrosion interne suffisante.

Le liquide à utiliser **IMPERATIVEMENT** est disponible aux Pièces de Rechange sous les références :

Ref. 9979 03	Conditionnement 0,5 l
Ref. 9979 04	Conditionnement 1 l



CITROËN
SERVICES APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

INFO'RAPID

C 25

12

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

C 25 TOUS TYPES

P.V.N. : Electricité

N° 3

Le 23 Octobre 1990

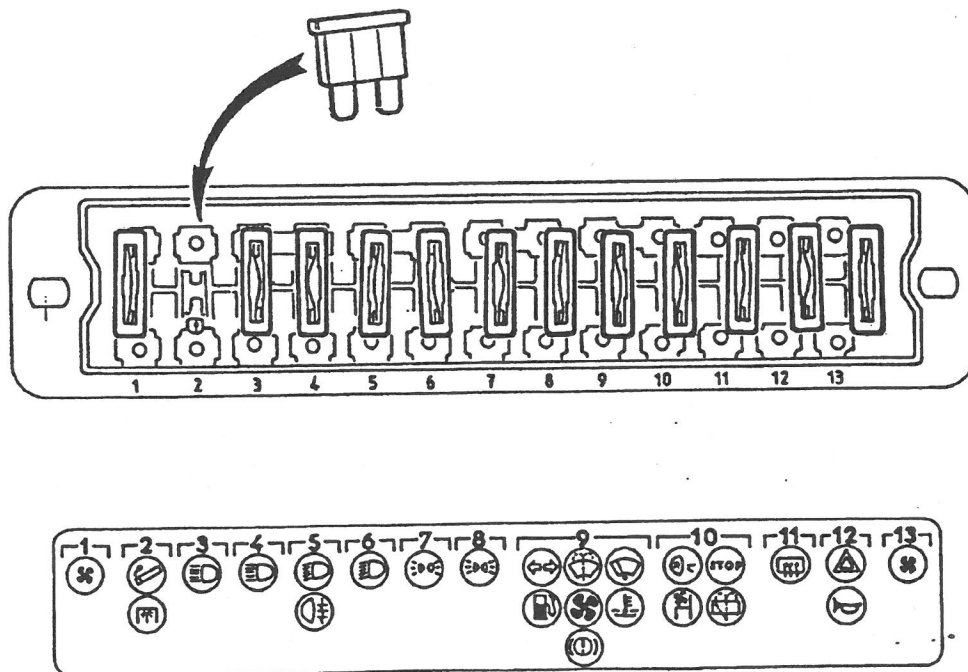
CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN 108900**

1104

Afin de préserver l'état de charge de la batterie avant livraison du véhicule, le fusible F2 protégeant les consommateurs permanents est retiré et mis dans le cendrier.

A la Préparation Véhicule Neuf, il convient de remettre, en place, ce fusible F2 et de mettre la montre à l'heure (suivant équipement).

Fusible F2 : 7,5 A N° P.R. ZF 11 054 890



REF.

C25 - 12 - 3

C25 ALLA TYPER

N^o *S*

1/90

DAT.

90.11.29

Säkringar vid leverans

GRUPP

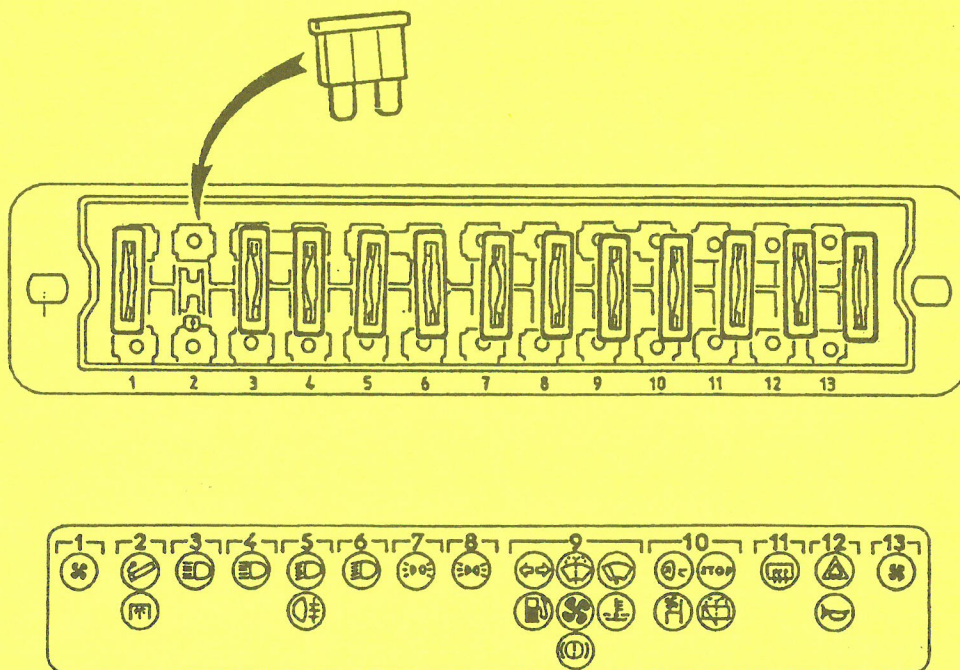
12

För att förhindra urladdning av batteriet före leverans, läggs säkring F2, som skyddar permanenta förbrukare, i askkoppen.

Vid leveransservice ska säkringen sättas på plats, och klockan ställas på rätt tid.

Säkring F2: 7,5 A

Reservdelsnr: ZF 11 054 890



13

14

 CITROEN service	TEKNISK CIRKULÆRE	AX nr. 15 BX nr. 18 XM nr. 8 C15 nr. 7 C25 nr. 1	<div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> 14 </div>
		FORTROLIGT: Må ikke overdrages Ref.: 90-183 TT	
		Nr.:	
Dette cirkulære indsættes i ringbind: TEKNISKE CIRKULÆRER			

Skemaerne angiver farverne og tilhørende koder for de forskellige modeller og versioner. Vognens farvekode er placeret i motorrummet.

Koden består af 5 bogstaver:

Eksempel: Vert (grøn) "TRITON" hedder ERTcR, hvor:
 ERT = farven, c = leverandør-ref., R = type.

Ang. type: R = 1-komponent-, S = 2-komponentlak.

Undtaget er C25-modellerne, hvor farvekode består af tre tal og et bogstav (eks.: 684 F).

Ændringer i karroserifarver følger ikke automatisk model-
 årgangsskift.

Hele farvekode skal opgives til lakleverandøren.

Nye farver (personbiler)

Bleu (blå) LIBERTE EMZ
 Gris (grå) CRISTAL ETP
 Vert (grøn) TRITON ERT
 Vert VEGA ERY
 Bleu SIDERAL ENT

Nye farver (varevogne)

Bleu TENTIANE 828/F
 Bleu RIVIERE 423/A
 Vert GUINEE 325/F
 Rouge (rød) CHERRY... 123/F
 Beige TROPIC 216/F

Dele	Farve	2 CV	AXEL	AX	BX	CX	XM
Pladefølge	Gris EVA	•					
	Gris FTU			•			•
	Gris FVA	•	•			•	
Alu-følge	Gris FVY				16 valves		
	Gris FVA		•	•		•	
	Gris EVE				GTI		
	Noir EXY				•		
	Gris EYU						•
Indramninger kanter etc.	Noir satine EXX			•	Berline		
	Gris anthracite ETV				Break		
Bagklap indvendigt	Beige FDA				Break		
	Gris FYC						

Karrosserifarver og farvekoder personvogne

Farve	2 CV	AX	AXEL	BX	CX Break	XM
Beige ATLAS			ECF fs (1)			
Beige TANIS						ECM - cR (3)
Blanc MEIJE	EWT - S (1)	EWT - bS (1) eS cS	EWT - fS (1)	EWT - cS (1) mS eS	EWT - mS (1)	EWT - cS (1)
Bleu CELESTE	EMB - S (1)					
Bleu MAGNETIC			EPU. fR (3)			
Bleu MEMPHIS		EMQ - bR (3) cR cR		EMQ - cR (3) mR cR	EHQ - mR (3)	EMQ - cR (3)
Bleu OLYMPE		EMD - bR (3) cR		EMD - cR (3) mR		
Bleu SIDERAL *				ENT - cR (3)		
Bleu CURAÇAO *		EMW - bR (3) (Blue Punch)				
Bleu NUIT		ELK - bR (3) (Thalassa)				
Bleu LIBERTE *		EMZ - bS (1) eS				
Brun CASTOR						EEG - cR (3)
Brun MAYA			EFH - fR (3)			
Gris DOLMEN		ETB - bR (3) eR cR		ETB - cR (3) mR eR		ETB - cR (3)
Gris METEORE		EYY - bR (3) eR cR		EYY - cR (3) mR eR	EYY - mR (3)	EYY - cR (3)
Gris CRISTAL *		ETP - bR (3) eR cR		ETP - cR (3) mR eR	ETP - mR (3)	ETP - cR (3)
Gris SILEX		ETW - bR (3)		ETW - cR (3)		ETW - cR (3)
Jaune RIALTO	EAA - S (1)					
Noir VERNI		EXY - bR (2) cR eR		EXY - cR (2) mR eR		EXY - cR (2)
Rouge DELAGE	EKA - S (1)	EKA - bS (1) cS eS		EKA - cS (1) mS eR		EKA - cR (2)
Rouge FURIO		EJX - bS (1) cS eS		EJX - cS (1) mS eS		
Rouge MANDARIN						ERH - cR (4)
Rouge VALLELUNGA	EKB - S (1)		EKB - fS (1)			
Vert AMANDIER						ERH - cR (3)
Vert TRITON *				ERT - cR (3)		ERT - cR (3)
Vert VEGA *						ERY - cR (4)
Vert BAMBOU	ERJ - S (1)					

(1) : Dækkende
(2) : Dækkende lak

(3) : Metallak
(4) : Højglanslak

* Ny nuance

Karrosserifarver og farvekoder varevogne

C 15		
Farve		CODE
Beige ATLAS	(O)	ECF eS
Blanc MEIJE	(O)	EWT eS
Blanc CELESTE	(O)	EMB eS
Brun CASTOR	(M)	EEG eR
Gris CRISTAL	(M)	ETP eR
Gris METEORE	(M)	EYY eR
Rouge FURIO	(O)	EJX eS
Noir VERNI	(O)	EXY eS

(O): Dækkende lak
(M): Metallak

	C 25		C 35
Farve	Code		
	CITROËN	FIAT	
Beige TROPIC	(O)	ECC (Ral 1015)	216 F
Blanc CORFOU	(M)	EWB	224 F
Bleu NAVIRE	(O)	ENY	466 F
Gris (blanc) VOILE	(O)	EWD	684 F
Gris SATELLITE	(M)	EYV	049 F
Bleu GENTIANE	(O)	ENE (Ral 5010)	829 F
Bleu RIVIERE	(M)		423 A
Rouge CHERRY	(O)		123 F
Vert GUINEE	(O)		325 F

Farveoverensstemmelse mellem karrosseri og kofanger

Karrosserifarve	Kofanger		
	AX (afh. af version)	BX standard ud- styrsniveau	CX (break)
Blanc MEIJE (EWT)	gris FYB	Blanc FWZ	Blanc FWZ
Bleu MEMPHIS (EMQ)	gris FYB	Bleu FMQ	Bleu FMQ
Bleu LIBERTE (EMZ)	gris FYB	—	—
Bleu OLYMPE (EMD)	gris FYB	Bleu FMD	—
Brun CASTOR (EEG)		Brun FEG	
Gris DOLMEN (ETB)	gris FYB	gris FZQ	gris FZQ
Gris METEORE (EYY)	gris FYB	gris FYY	gris FYY
Gris CRISTAL (ETP)	gris FYB	gris FYF	gris FYF
Noir Verni (EXY)	Noir FXX	Noir FXX	
Rouge DELAGE (EKA)	gris FYB	Rouge FKN	
Rouge FURIO (EJX)	gris FYB	Rouge FJX	
Vert TRITON (ERT)	gris FYB	Vert FRT	

XM alle typer undtagen 24 V:

- kofangere
øverste del: grå FYB (indfarvet)
nederste del: karrosserifarven
- frontruderamme, sidespejle: grå FYB

XM 24 V:

- hele kofangeren: karrosserifarven
- frontruderamme, sidespejle, fenderlister: karrosserifarven.

BX (højt udstyrsniveau):

- kofangere
øverste del: grå FYB (indfarvet)
nederste del: karrosserifarven

BX 16 V og GTi:

- kofangere, luftindtagsgrill, spoiler, skærmforøgere: karrosserifarven.
- brede fenderlister (16 V): karrosserifarven.

Malebehandling af kofangere:

Bortset fra kofangere, der er indfarvet med grå FYB (AX), er alle dele, der leveres gennem Reservedele, færdige til malebehandling, dvs. varmhærdet/grundet fra fabrik. Inden selve påføringen foretages dog følgende:

- affedtning med mildt opløsningsmiddel (ellers er der risiko for afhærdning af grunderen);
- let slibning med finkornet slibemiddel/-papir;
- påføring af maling;

BEMÆRK: Malebehandling i karrosserifarve:

Tilsæt 10 % blødgører i lakken (som foreskrevet af leverandør) samt i klarlakken, hvis der skal anvendes 2-komponentlak.



CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
TECHNIQUE APRÈS-VENTE

INFO'RAPID

C 25

14

Responsables des Ateliers

CE - SUCC - FILIALES

CONCERNE :

C 25 Série 2

Porte latérale droite coulissante

Réglage dispositif de verrouillage

N° 4

Le 4 Juillet 1991

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS :

RECUEIL DE NOTES N° MAN 208900

1293

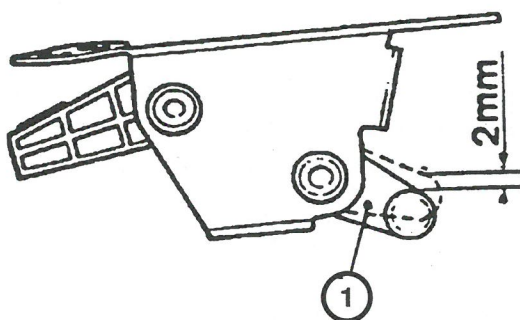
- CONSTATATION** : Ouverture intempestive de la porte latérale coulissante au roulage.
- DIAGNOSTIC** : Mauvaise tenue, ou mauvais réglage de l'arrêt de gaine.
- REMEDE** : Procéder au réglage du mécanisme de verrouillage de porte comme indiqué ci-après.

Deux cas se présentent : avec ou sans vis micrométrique de réglage.

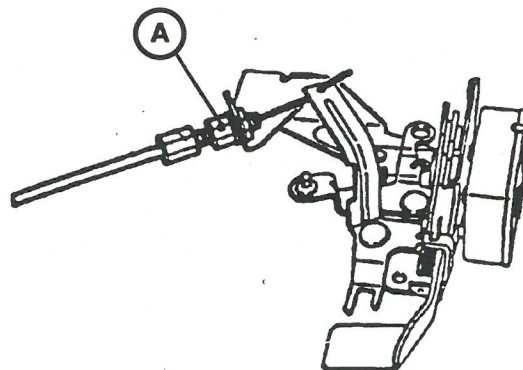
■ **1er CAS** : avec vis micrométrique de réglage A :

Application série depuis les Numéros de châssis 032568 et 130151 (UP de Campania)

- Par rotation de la vis (A) jusqu'à obtenir un jeu de 2 mm sur le levier (1) du dispositif de verrouillage situé à l'avant de la porte.

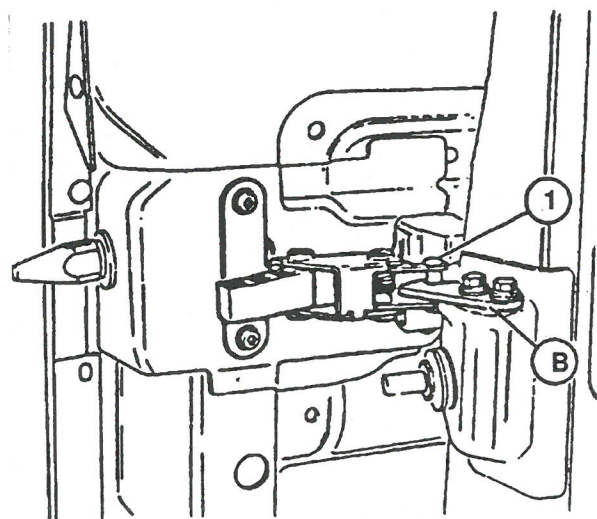


Dispositif de verrouillage Avant



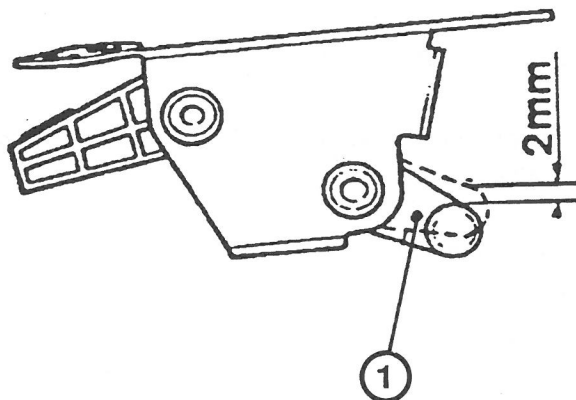
Serrure Arrière

- Porte en position d'ouverture totale, vérifier :
 - . Que le levier (1) appuie bien contre l'arrêt de porte (B).
 - . Que le dégagement du levier (1) est suffisant lorsqu'on actionne le bouton poussoir des poignées intérieure et extérieure.

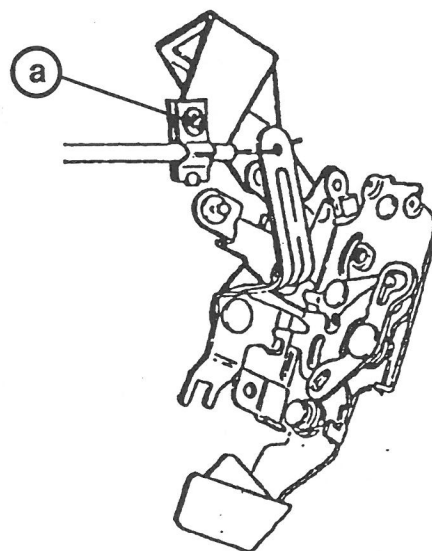


■ 2ème CAS : sans vis micrométrique de réglage :

- Sur la serrure située en partie arrière de la porte, desserrer la vis (a) de l'arrêt de gaine.
- Faire coulisser la gaine jusqu'à obtenir un jeu de 2 mm sur le levier (1) du dispositif de verrouillage.
- Serrer la vis (a) de l'arrêt de gaine.
- Porte en position d'ouverture totale, procéder aux mêmes vérifications que précédemment.



Dispositif de verrouillage Avant



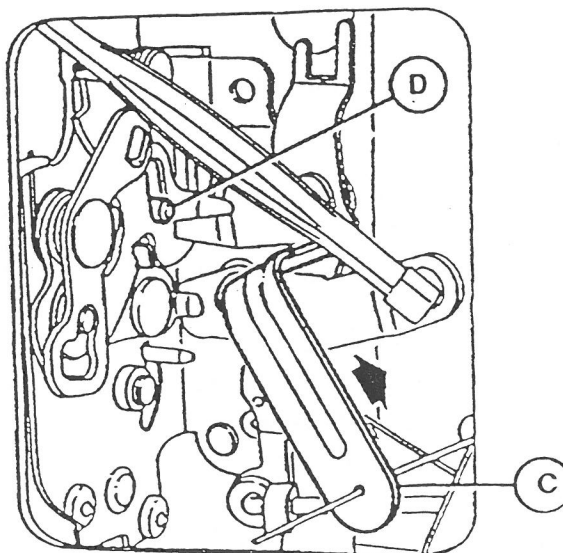
Serrure arrière

Si Impossibilité, remplacer cet ensemble par l'ensemble avec vis micrométrique,
Commande N° PR ZF 07 711 979, serrure N° PR ZF 07 711 981.

ATTENTION :

Lors de la dépose de la gâche, il convient d'exercer une traction sur le levier (C) pour un centrage du pion (D). Dans cette position, poser les vis de la gâche sur la serrure.

Effectuer cette opération par l'ouverture du logement de la poignée extérieure.





CITROËN
DIVISION APRÈS-VENTE
MÉTHODES TECHNIQUES

NOTE TECHNIQUE

C 25 **14**

APPLICATION :
TOUS PAYS

CONCERNE :
CITROËN C 25 TOUS TYPES

N° 5

DIFFUSION :
TOUS PAYS

Insonorisant cabine

Le 31 Mars 1992

CE DOCUMENT EST A CLASSER DANS : **RECUEIL DE NOTES N° MAN (10...) ou 208900**

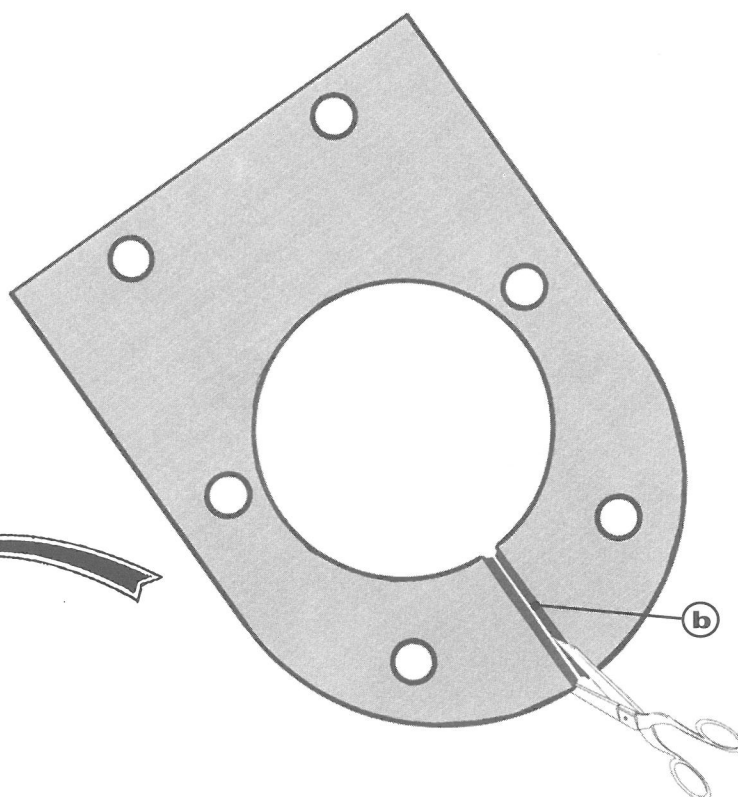
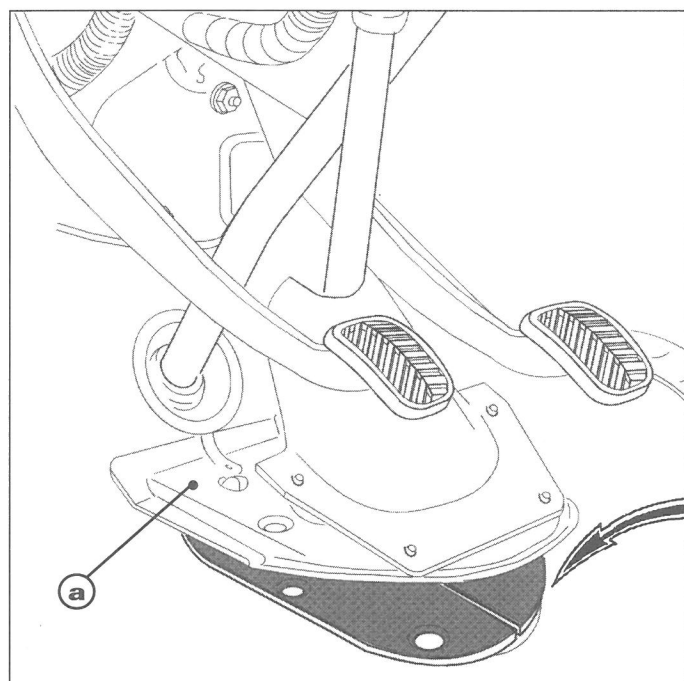
1464

Les véhicules **CITROËN C 25 tous types** reçoivent une garniture insonorisante dans la traversée de plancher de la colonne de direction.

N° DE DÉPART CHASSIS	UP 1	UP 2
	XX 223 000	XX 158 098

Cette garniture, constituée d'un feutre épais sur bitume, abaisse sensiblement le niveau sonore dans l'habitacle.

Elle est positionnée entre le joint caoutchouc d'étanchéité de caisse et la plaque de fermeture **(a)** du plancher.



SOLUTION APRÈS-VENTE

- Cette garniture insonorisante est spécifique aux **CITROËN C 25 Série 2 (AM 91 →)**
- Sa pose peut s'effectuer sans désaccoupler la colonne de direction.
Procéder pour cela à une découpe de la pièce P.R., en **(b)** par exemple.
- Le feutre se pose sur le joint de caoutchouc.

N° P.R. DE LA GARNITURE INSONORISANTE : **ZF 07 740 155**

CITROËN SERVICEAVDELNINGEN		SERVICE MEDDELANDE		C 25	
REF. IR.E-1		C25 DIESEL MED REMTRANSMISSION (Motortyp U25/661)		Nº 5/84	
DAT. 1984.02.21				GRUPP 7 (S)	
		GRATISINSPEKTION VID 1000 KM			

De på serviceblanketten »Gratisinspektion» uppräknade arbetena, skall utföras i sin helhet då vagnen gått mellan 1000 och 1500 km.

I föreliggande meddelande uppräknade kontroller med anvisningar, skall vara till hjälp vid utförandet av arbetena, nödvändiga för att kunden skall få fullt utbyte av sin vagn.

Endast följande skall faktureras kunden:

- motor- och växellådsolja
- oljefilterinsats.

PÅ DESSA VAGNAR, SKALL TOPPLOCKET EJ EFTERDRAS VID 1000 KM

C25 DIESEL MED REMTRANSMISSION (MOTOR U25/661)

ARBETEN

ANVISNINGAR

1) Justera ventilspelet (<u>kall motor</u>)	Lyft upp ett av framhjulen, lägg i 4:ans eller 5:ans växel och vrid runt motorn med det upplyfta hjulet.	Insug: 0,30 mm Utblåsning: 0,20 mm
2) Kontrollera, genom att känna på dem, att drivremmarna för vattenpump, generator och vakuumpump är korrekt spända.		
3) Kontrollera vätskenivån i kylsystemets expansionskärl (kall motor). Fyll ev. på.		
4) Drag åt »banjo»-förbindningarna på bränslefilter och insprutningspump.		
5) Kontrollera tomgångsförhöjningsanordningens inställning.	ROTO-DIESEL: Se blad 2.	
6) Kontrollera handbromsens spakväg. Justera vid behov.	Se verkstadshandboken för C25, sid A1006, klass 8. Vid 4:e eller 5:e hacket skall bakhjulen vara låsta.	
7) Kontrollera kopplingspedalens höjd. Justera vid behov.	Se verkst.handb. för C25, sid C2002, klass 2. Kopplingspedalen skall vara i samma höjd som bromspedalen.	
8) Kontrollera bromsvätskenivån.	LOCKHEED 55, NAFIC FN3, STOP HD 88	
9) Kontrollera lufttrycken i däcken. Justera vid behov.	Däck 165 XCA 14 { Fram: 3,5 bar Bak: 4,5 bar	Däck 185 XCA 14 { Fram: 3,7 bar Bak: 4,5 bar

PROVKÖRNING

PROVKÖRNING

Efter att ovan uppräknade arbeten samt sådana arbeten som kan ha beställts av kunden utförts, provköres vagnen ute på vägen, varefter eventuella felaktigheter rättas till.

Då provkörningen avslutats:

10) INSPRUTNINGSSYSTEM ROTO-DIESEL: Justera tomgångsvarvtalet och dämpningsanordningen för övergång till tomgångsvarvtal. Kontrollera stoppanordningarna (elektriska och manuella).	Se blad 2.
---	------------

På lyft:

11) Kontrollera samtliga dammskydd.	Varje spår av inifrån kommande fett på ett dammskydd, betyder att detta är otätt. Rör det sig om ett otätt dammskydd på en spindel, måste hela leden bytas ut.
12) Kontrollera tätheten på - hydraulsystem - kylsystem - motor - växellåda	

SMÖRJSERVICE

13) Tappa ur motoroljan.	PURFLUX LS 453. Nyckel OUT 181 403 T. Filterinsatsen är åtkomlig underifrån vagnen, till vänster om avgasröret. Två avtappningspluggar. Året runt ned till – 15°C: SAE 15W-40 API Service CD Vintertid under – 12°C: SAE 10W-30 API Service DD SAE 80 EP (GL 5) FYLL EJ PÅ GENOM OLJESTICKSRÖRET. Fyll på genom hålet för backljuskontakten. Fyll endast på destillerat vatten.
14) Byt ut oljefilterinsatsen.	
15) Tappa ur växellådsoljan.	
16) Fyll på motorolja Rymd: 4,7 liter Mellan »mini» och »maxi» på oljestickan: 1,1 liter.	
17) Fyll på växellådsolja Rymd: 1,25 liter.	
18) Kontrollera elektrolytnivån i batteriet.	

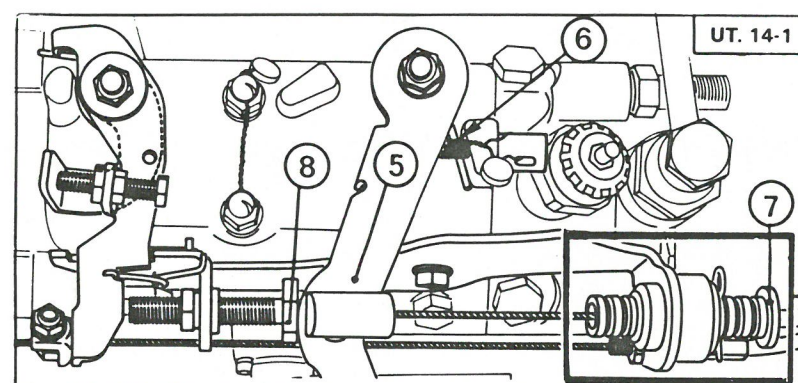
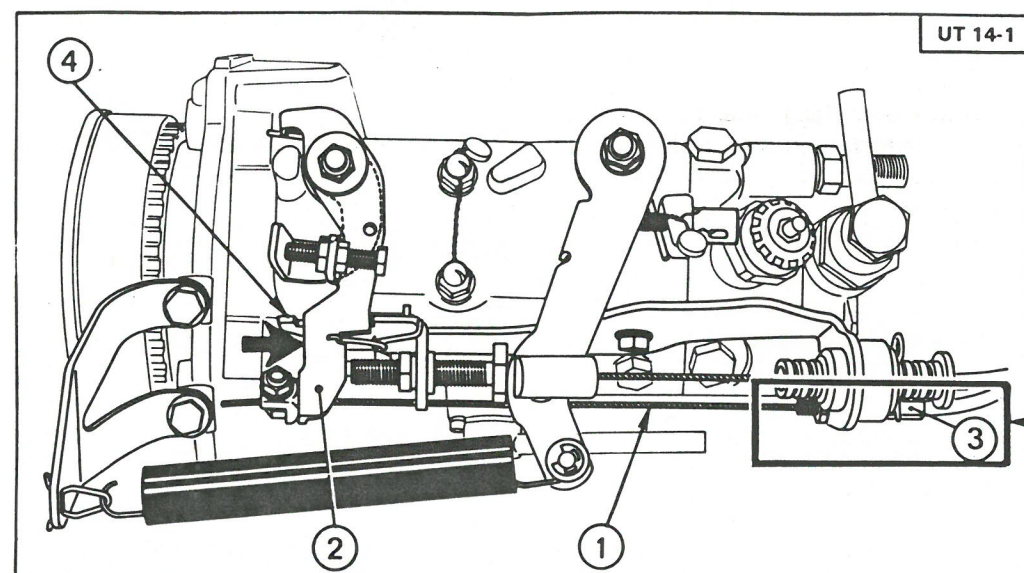
C25 DIESEL MED REMTRANSMISSION (MOTOR U25/661)**INSTÄLLNING AV REGLAGEN PÅ INSPRUTNINGSPUMP »ROTO-DIESEL», typ DPA****MED KALL MOTOR****I. Ställ in tomgångsförhöjningsanordningen:**

Kontrollera att vajern (1) är sträckt och att armen (2) står i läge »MAXI» (genom att trycka den i pilens → riktning).

Om detta ej är fallet, föres armen (2) i botten (i pilens → riktning), och vajern spännes genom vridning på vajerhöljesstoppets (3) mutter och låsmutter.

MED VARM MOTOR**II. Kontrollera att vajern (1) är slak** och att armen (2) ligger an mot stödet (4).

Om så ej är fallet, kontrolleras funktionen på tomgångsförhöjningsanordningens temperaturgivare (i topplocket). Med vajerns ände (1) hängande fritt (losskopplad), skall en längdskillnad på densamma av minst 6 mm kunna konstateras mellan »kall» och »varm» motor.

**III. Ställ in gaspedalsreglaget (motorn avstängd):**

a) Tryck gaspedalen i botten och kontrollera att armen (5) ligger an mot stoppskruven (6).

Om så ej är fallet, flyttas gaspedalsvajerhöljets (7) låsnål.

b) Kontrollera att armen (5) ligger an mot stoppet (8) och att vajern är slak.

IV. Ställ in dämpningsanordningen för övergång till tomgångsvarvtal:

- Skjut åt sidan stopparmen (9) så att stängen (P) ($\varnothing = 3$ mm) kan föras in i hålet.

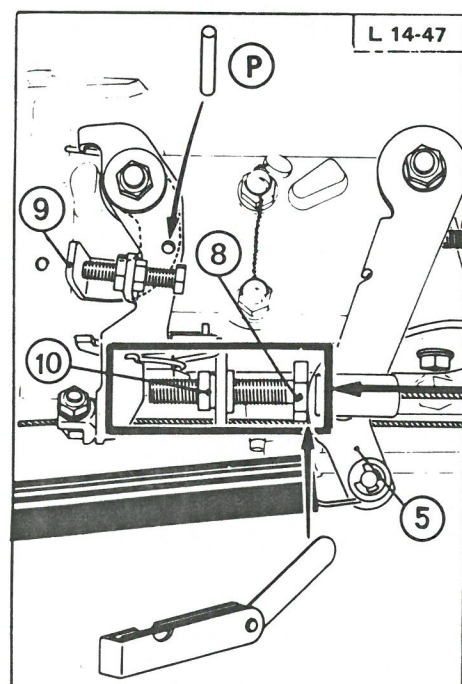
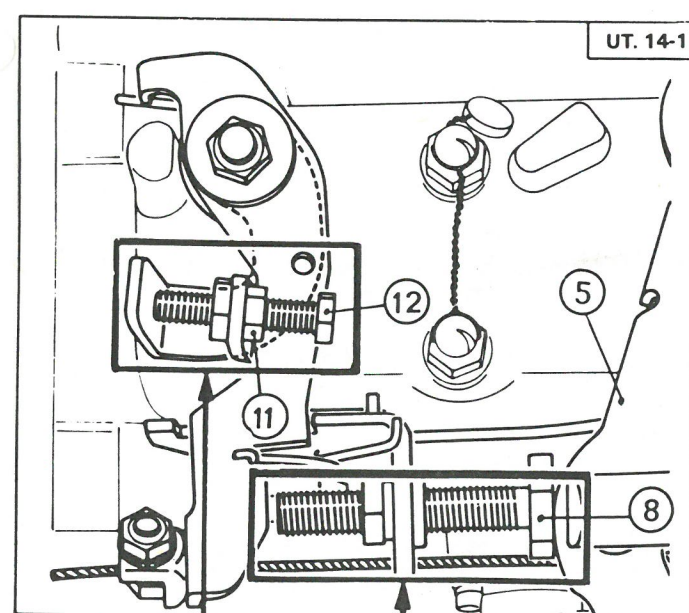
- För in bladmått med en tjocklek av 2 mm mellan armen (5) och skruven (8).

- Lossa låsmuttern (10).

- Ställ in ett varvtal på 800 ± 25 v/min genom att vrida på skruven (8).

- Drag åt låsmuttern (10).

- Avlägsna stängen (P) och bladmåtten.

**V. Ställ in tomgången:**

- Kontrollera tomgångsvarvtalet. Detta skall vara 800 ± 25 v/min.

Om så ej är fallet, ändras inställningen genom vridning på stoppskruven (12) efter att låsmuttern (11) lossats.

- Drag åt låsmuttern (11).

VI. Kontrollera dämpningsanordningen:

Dra upp varvtalet till 3000 v/min och släpp reglaget.

• För snabb nedreglering (motorn tenderar att stanna) → vrid stoppskruven (8) moturs 1/4 varv.

• För långsam nedreglering → vrid stoppskruven (8) medurs 1/4 varv.

OBS! Pumpen har även en mekanisk stoppanordning. Motorn stannas genom att man för armen (5) åt sidan.

CITROËN  SERVICEAVDELNINGEN		SERVICE MEDDELANDE	C 25
REF. IR 81-01 UT	C25 - DIESEL MED DREVTRANSMISSION (Motortyp U25/651)		Nº 3/84
DAT. 1984.02.21			GRUPP 7 
		GRATISINSPEKTION VID 1000 KM	

De på serviceblanketten »Gratisinspektion» uppräknade arbetena, skall utföras i sin helhet då vagnen gått mellan 1000 och 1500 km.

I föreliggande meddelande uppräknade kontroller med anvisningar, skall vara till hjälp vid utförandet av arbetena, nödvändiga för att kunden skall få fullt utbyte av sin vagn.

Endast följande skall faktureras kunden:

- motor- och växellådsolja
- oljefilterinsats.

ARBETEN

1) Efterdrag topplocket (KALLT).
2) Justera ventilspelet (KALL MOTOR).
3) Kontrollera spänningen på drivremmarna till vattenpumpen, växelströmsgeneratorn och till vakuumpumpen.
4) Kontrollera, och komplettera om så behövs, nivån i kylsystemets expansionskärl (kall motor).
5) Efterdrag banjoanslutningarna på bränslefiltret och insprutningspumpen.
6) Kontrollera tomgångsförhöjningsanordningen.
7) Kontrollera parkeringsbromsens spakväg, justera om nödvändigt.
8) Kontrollera och justera om nödvändigt kopplingspedalens höjd.
9) Kontrollera bromsvätskenivån.
10) Kontrollera och justera om nödvändigt lufttrycken i däck.

PROVKÖRNING

För att ovanstående arbeten och sådana som eventuellt har beställts av kunden utförts, provkör vagnen på vägen för att bedöma fordonets funktion och för att kunna rätta till eventuella fel som därvid upptäckts.

Efter avslutad provkörning:

11) INSPRUTNINGSPUMP ROTODIESEL: Justera tomgångsvarvtal och dämpningsanordning för övergång till tomgångsvarvtal. Kontrollera stoppanordningarna (elektriska och manuella).
--

På en lyft:

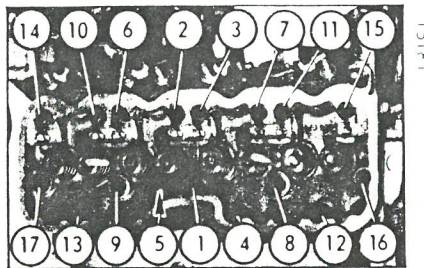
12) Kontrollera skicket på samtliga dammskydd.
13) Kontrollera tätheten hos: <ul style="list-style-type: none"> - kylsystem - motor och växellåda - broms- och avgassystem

SMÖRJSERVICE

14) Tappa ur motoroljan.
15) Byt ut motorns oljefilter.
16) Tappa ur växellådsoljan.
17) Fyll på motorolja - rymd: 4,7 liter, mellan max och min på stickan: 1,1 liter.
18) Fyll på olja i växellådan - rymd: 1,25 liter.
19) Kontrollera elektrolytnivån i batteriet.

TILLVÄGAGÅNGSSÄTT

1) Åtdragningsföljd



Åtdragningsmoment **10,5 kpm**. Skruvarna måste lossas en i taget minst ett kvarts varv innan de dras åt med angivet åtdragningsmoment.

2) Lyft upp ett framhjul, lägg i 5:e växeln och vrid runt motorn med hjälp av det upplyfta hjulet.

Ventilspel:

Insug: 0,30 mm
Avgas: 0,20 mm

6) ROTODIESEL: Se sid 3.

7) Se arbete: Klass 8 sid A1006. Vid 4:e eller 5:e hacket skall bakhjulen vara låsta.

8) Se arbete: Klass 2 sid C2002. Kopplingspedalen ska vara i samma höjd som bromspedalen.

9) Vätska: TOTAL SY, LOCKHEED 55, NAFIC FN3 eller STOP HD 88.

10) Däck 165 XCA 14: Fram: 3,9 bar, Bak: 4,5 bar
Däck 185 XCA 14: Fram: 3,7 bar, Bak: 4,5 bar

11) ROTODIESEL: Se sid 3.

12) Varje spår av fett som läckt ut från ett dammskydd tyder på att detta är otätt. Om dammskyddet på en spindel är trasigt, måste hela leden bytas.

15) PURFLUX LS 105, nyckel 6002-T. Underifrån fordonet, vänster sida om avgassystemet.

16) Två pluggar.

17) Året runt: SAE 15W/40 API Service CD.
Kallt klimat (under -12°C): SAE 10W/30 API Service CD.

18) SAE 80 EP (GL5). Fyll inte på genom oljesticksröret. Fyll på genom backljuskontaktens hål.

19) Endast destillerat vatten.

C25 MED DREVTRANSMISSON
Motortyp U25/651

JUSTERING AV REGLAGEN PÅ INSPRUTNINGSPUMP »ROTO-DIESEL» TYP UT 100.

Inställning av tomgångsförhöjningsanordningen: Fig. I.

KALL MOTOR

Kontrollera att tomgångsförhöjningsvajern (1) är sträckt och att kolven (7) ligger an mot »X».

Tryck annars på kolven (7) i pilens riktning; sträck vajern (1). Drag åt vajerlåset (2) så att detta ligger an mot stoppet (3), och avsluta med att sträcka upp vajern med hjälp av justernippeln (4).

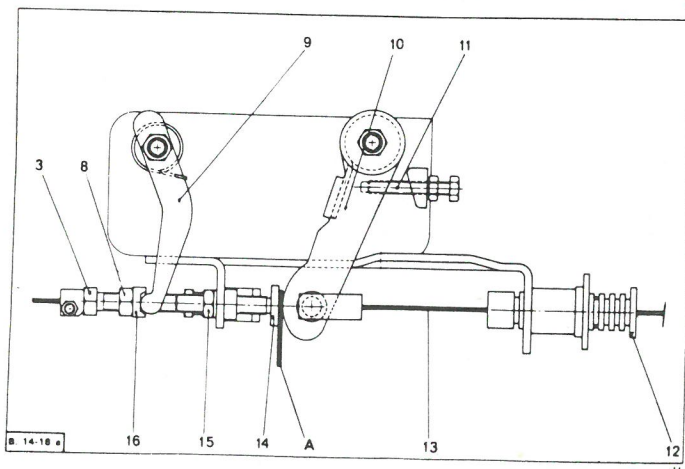
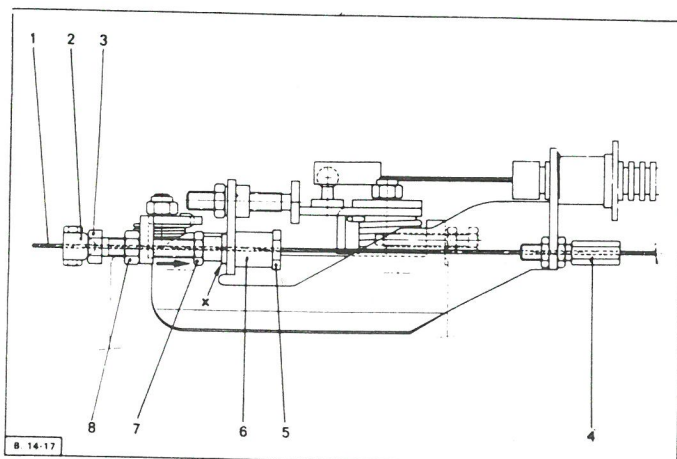
VARM MOTOR

Kontrollera att tomgångsförhöjningsvajern (1) inte är sträckt och att kolven (5) ligger an mot sitt stöd (6). Om så ej är fallet, kontrollera funktionen på temperaturgivaren i topplocket. En längdskillnad på min. 6 mm skall finnas mellan »kall» och »varm» motor.

Justering av tomgången: Fig. II

Lossa låsmuttern (15) och drag stoppet 14 i botten (medurs). Lossa låsmuttern (8) för tomgångsarmens (9) stopp (16).

Justera tomgången till 750 ± 25 varv/min genom att vrida på skruven (3). Drag åt låsmuttern (8).



Justera gasreglaget: Fig. II

Vrid på stoppskruven (14) till dess att den kommer i kontakt med armen (10), sätt in en distans A med 2 mm:s tjocklek mellan stoppet (14) och gasarmen (10).

Vrid på stoppskruven (14) så att varvtalet ökas med ca 100 v/min.

Drag åt muttern (15).

Tag bort 2 mm:s distansen. Motorn ska härvid återgå till normalt tomgångsvarvtal.

- Om motorn tenderar att stanna, sättes distansen tillbaka och varvtalet justeras upp en aning.
- Om motorn har svårt att gå tillbaka till tomgång, justeras varvtalet ned en aning.

Justera gasreglagets rörelseväg (motorn avstängd): Fig. II



Tryck ned gaspedalen i botten och kontrollera att armen (10) ligger an mot skruven (11). Flytta annars stopp-nålen till justeringsmuffen (12).

Släpp upp pedalen och kontrollera att armen (10) återgår till stoppet (14) och att gasvajern (13) ej är spänd.

Kontrollera stoppreglagen:

Kontrollera att motorn stannar när tändningen slås ifrån. I annat fall kontrollera den elektriska stoppanordningens funktion.

Kontrollera effektiviteten hos den mekaniska stoppanordningen, genom att vrida på armen (9) efter att denna lossats från stoppet (16).

CITROËN  SERVICEAVDELNINGEN		SERVICE MEDDELANDE		C 25	
REF. IR 81-02 UT		C 25 – BENSIN GRATISINSPEKTION VID 1000 KM		Nº 2/84	
DAT. 1984.02.21				GRUPP 7 	

De på serviceblanketten »Gratisinspektion» upptagna arbetena skall utföras då vagnen gått mellan 1000 och 1500 km.

I detta servicemeddelande uppräknade kontroller med anvisningar skall tjäna syftet att vara till hjälp vid utförandet av arbetena, nödvändiga för att kunden skall vara helt nöjd med sin vagn.

Endast följande skall faktureras kunden:

- motor- och växellådsoljor
- oljefilterinsats.

1) Efterdrag topplocket (kallt: motorn avstängd minst 6 tim.)

2) Justera ventilspelet (kall motor).

3) Kontrollera spänningen på drivremmarna till vattenpumpen och växelströmsgeneratorn.

4) Kontrollera vätskenivån i kylsystemets expansionskärl. (Kall motor.)

5) Kontrollera brytarkontakterna (kamvinkeln) och fördelarens inställning.

6) Kontrollera parkeringsbromsens spakväg, justera om nödvändigt.

7) Kontrollera och justera om nödvändigt höjden på kopplingspedalen.

8) Kontrollera bromsvätskenivån.

9) Kontrollera och justera om nödvändigt lufttrycken i däcken.

PROVKÖRNING

Efter att ovanstående arbeten och sådana som eventuellt har beställts av kunden utförts, provköres vagnen på vägen för att bedöma fordonets funktion och för att kunna rätta till eventuella fel som därvid upptäckts.

Efter avslutad provkörning:

10) Justera tomgången.

På en lyft:

11) Kontrollera skicket på samtliga dammskydd.

12) Kontrollera tätheten hos: - kylsystem
- motor - växellåda
- broms- och avgassystem

SMÖRJSERVICE

13) Tappa ur motoroljan.

14) Byt ut motorns oljefilter.

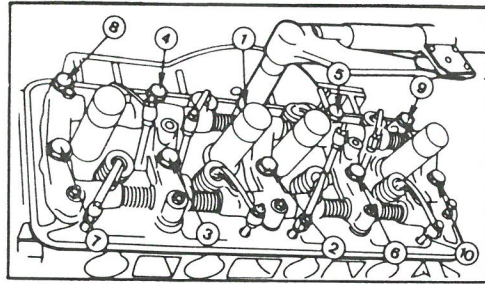
15) Tappa ur växellådsoljan.

16) Fyll på motorolja - rymd: $\left\{ \begin{array}{l} \text{torrt tråg} = 4,5 \text{ liter} \\ \text{efter filterbyte} = 4,0 \text{ liter} \\ \text{efter tömning} = 3,5 \text{ liter} \end{array} \right.$

17) Fyll på olja i växellådan - rymd: 1,25 liter.

18) Kontrollera elektrolytnivån i batteriet.

1) Åtdragningsföljd



Lossa och drag åt en bult i taget till 2 kpm och drag sedan ytterligare 90° med hjälp av vinkeldragningsverktyget 8 0129 ZZ låda 4067-T.

2) Lyft upp ett framhjul, lägg i 5:e växeln och vrid runt motorn med hjälp av det upplyfta hjulet.

Ventilspel:

In sug: 0,10 mm

Avgas: 0,25 mm

4) Om vätska behöver fyllas på, kontrollera att inget läckage finns.

5) Brytaravstånd: $0,40 \pm 0,05$ mm
Kamvinkel: $57 \pm 2^\circ$, DWELLförhållande: $63 \pm 3 \%$
Grundinställning $\left\{ \begin{array}{l} \text{Motor XM 7 T} \\ \text{Motor XN 1 T} \end{array} \right\} 10^\circ \text{ f.ö.d.}$
(diagnosuttag)
Märkning på remskivan och kåpan 0° och 10° .

6) Se arbete: Klass 8 sid A1006. Vid 4:e eller 5:e hacket ska bakhjulen vara låsta.

7) Se arbete: Klass 2 sid C2002. Kopplingspedalen ska vara i samma höjd som bromspedalen.

8) Vätska: Lockheed 55, Nafic FN3, STOP HD 88 eller Total SY.

9) 165 x 14 Fram: 3,9 bar, Bak: 4,5 bar.
185 x 14 Fram: 3,7 bar, Bak: 4,5 bar.

10) Varvtal: 800 - 850 varv/min - just. endast på luftskruven.

11) Varje spår av fett som läckt ut från ett dammskydd tyder på att detta är otätt. Om dammskyddet på en spindelled är trasig, måste hela leden bytas

14) PURFLUX LS 152 B eller DBA 678 152 - nyckel till oljefiltret 8 1403 T.

15) Två pluggar.

16) Året runt: SAE 15W/40 API Service SE
Kallt klimat:
- fr.o.m. -10°C : SAE 10W/30 API Service SE

17) SAE 80 EP. Fyll inte på via oljesticksröret.
Fyll på genom backljuskontaktens hål.

18) Endast destillerat vatten.

CITROËN  SERVICE	TEKNISKE CIRKULÆRER	C25 
reference: NT C 25 E N° 2	omhandler: C 25 BENZIN - ALLE TYPER *****	nr.: 1
	1000 KM EFTERSYN	dato: 7. OKT. '85
Dette cirkulære indsættes i ringbind: TEKNISKE CIRKULÆRER		

Følgende arbejdsoperationer skal udføres mellem 1000 og 1500 km.

Kontrol og eventuelle justeringer foretages så kunden er helt tilfreds med sit køretøj.

ARBEJDSOPERATIONER:

- 1) Juster vippearmerne (kold motor).
- 2) Kontroller spændingen i vandpumpe- og generatorrem.
- 3) Kontroller og efterfyld om nødvendigt kølesystemets ekspansionsbeholder (kold motor).
- 4) Kontroller tændingsindstilling.
- 5) Kontroller og juster om nødvendigt håndbremsens vandring.
- 6) Kontroller og juster om nødvendigt koblingspedalens højde.
- 7) Kontroller bremsevæske-niveau.
- 8) Kontroller og juster om nødvendigt dæktryk.

PRØVEKØRSEL:

Efter udførsel af disse arbejdsoperationer og de som kunden evt. har forlangt, foretages en prøvekörsel, hvorefter evt. uregelmæssigheder rettes.

- 9) Juster tomgang.
- 10) Kontroller de forreste bækuglers manchetter for utætheder.
- 11) Kontroller tætheden i:
 - motorkølesystem og hydrauliksystem,
 - motor- og gearkasse enheden.

SMØREEFTERSYN (QUICK SERVICE):

- 12) Aftap motorolie.
- 13) Skift oliefilterindsats.
- 14) Aftap gearolie.
- 15) Påfyld motorolie - kapacitet:
 - Tør motorblok = 4,5 liter.
 - Med ny oliefilterindsats = 4 liter.
 - Efter aftapning = 3,5 liter.
- 16) Påfyld gearolie - 1,25 liter.
- 17) Kontroller batteriets elektrolyt-tilstand.

ad 17) Kun destilleret vand (undtagen vedligeholdelsesfrie batterier).

CITROËN  SERVICE	TEKNISKE CIRKULÆRER	C25 
reference: EMAC CPH	omhandler: C 25 BENZIN - ALLE TYPER *****	nr.: 1 A
	1000 KM EFTERSYN	dato: 17. 10. 85
Dette cirkulære indsættes i ringbind: TEKNISKE CIRKULÆRER		

VIGTIGT!

OPMÆRKSOMHEDEN HENLEDES PÅ,
TOPSTYKKET VED 1000 KM
EFTERSYN SKAL EFTERSPÆNDES
SOM TIDLIGERE.

 CITROËN service	TEKNISK CIRKULÆRE	BX CX C 25 / C 35 VISA A <div style="float: right; border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; font-size: 20px; font-weight: bold;">E</div>
FORTROLIGT: <i>Må ikke overdrages</i>	Vedr.: SAMTLIGE 1987-MODELLER <hr/> 1.000 KM-EFTERSYN	Dato: 15.7.1986 Nr.: (Ref. NT 86-134 TT)
<i>Dette cirkulære indsættes i ringbind: TEKNISKE CIRKULÆRER</i>		

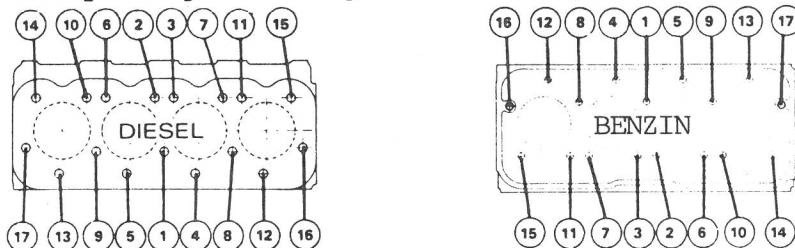
1 eksemplar af dette cirkulære indsættes i ringbind med Tekniske Cirkulærer for hver af ovenstående 5 modeller.

V I G T I G T

Dette cirkulære erstatter og annullerer tidligere udsendte cirkulærer vedr. 1.000 KM-eftersyn.

I cirkulæret findes en oversigt over samtlige arbejdsoperationer, der skal udføres i forbindelse med 1.000 km. eftersynet. Cirkulæret omhandler samtlige 87-modeller.

Det anbefales at eftersynet foretages, når bilen har kørt ca. 1.500 km.

TYPE	DIESEL-MOTORER			
	C 35 D	C 25 D	CX D	BX VISA C 15 D
ARBEJDSOPERATIONER				
<p>- Efterspænding af topstykke (kold motor) Tilspændingsrækkefølge</p> 	<p>● 1. tilspænding 5,5 m.daN</p> <p>● 2. tilspænding 9,5 - 10 m.daN</p>			
<p>- Justering af vippearne Kold motor</p>	<p>● Inds. 0,30 mm Udst.: 0,20 mm</p>	<p>● Inds. 0,30 mm Udst.: 0,20 mm</p>		
<p>- Justering af tomgang og CO - CO₂ indhold</p>				
<p>- Juster tomgang, - Kontroller "omdrejningsdykning"</p>	<p>● BOSCH ① ROTO DIESEL ②</p>	<p>● ROTO DIESEL ②</p>		
<p>SMØREEFTERSYN</p> <p>- Aftap, påfyld motorolie. ● indhold efter filterskift (i liter) ● olie kvalitet : ③</p>	<p>● 4,7</p>	<p>● 5,6</p>	<p>● 5,5</p>	<p>● 5</p>
<p>- Udskift oliefilterelementet</p>	<p>● PURFLUX LS 468</p>	<p>● PURFLUX LS 483</p>	<p>● PURFLUX LS 483</p>	<p>● PURFLUX LS 468</p>
<p>- Aftap, påfyld gearolie. - Aftap, påfyld olie i differentialehus ● olie kvalitet ④ Mængde i liter ● M = Mekanisk gearkasse ● A = Aut. gearkasse</p>	<p>● ● 1,9 + 0,6 i differentialehuset</p>	<p>● 1,25</p>	<p>● 1,6</p>	<p>● M 2 A 6,5</p>
<p>- Kontrol af tæthed af hydrauliske kredsløb samt af motor-gearkasse.</p>	<p>●</p>	<p>●</p>	<p>●</p>	<p>●</p>
<p>- Kontrol af div. manchetter på bære- og styrekugler samt på kardanakslar og tandstang.</p>	<p>●</p>	<p>●</p>	<p>●</p>	<p>●</p>
<p>- Kontrol af niveau på vinduesvasker(e). ● Efterfyldning ⑤</p>	<p>●</p>	<p>●</p>	<p>●</p>	<p>●</p>
<p>- Kontrol af niveau på motorens kølekredsløb (hvis der skal påfyldes væske, skal kredsløbets tæthed kontrolleres ved et tryk, der er 0,2 bar højere end det normale tryk).</p>	<p>● 0,8 bar</p>	<p>● 1 bar</p>	<p>● 1,1 bar</p>	<p>● 1 bar</p>
<p>- Kontrol af dæktryk (i dørarmen i førersiden findes en mærkat med angivelse af dæktryk for originalt monterede dæk).</p>	<p>●</p>	<p>●</p>	<p>●</p>	<p>●</p>

BENZIN-MOTORER						
C 35	C 25	CX EI	CX karburator	BX 19 BX 16 VISA GTi	BX 14 VISA 4 cyl undt. GTi C 15	A alle typer
<p>●</p> <p>1. tilspænding 3 m.daN</p> <p>2. tilspænding 6 - 6,5 m.daN</p>						
<p>●</p> <p>Inds. : 0,20 mm Udst. : 0,25 mm</p>	<p>●</p> <p>Inds. : 0,10 mm Udst. : 0,25 mm</p>					
<p>●</p> <p>850 - 900 CO : 0,8 til 1,4 % CO₂ 9 %</p>	<p>●</p> <p>800 - 850 CO : 0,50 til 2,5 % CO₂ 10%</p>					
<p>●</p> <p>5,2</p>	<p>●</p> <p>4</p>	<p>●</p> <p>5,5</p>	<p>●</p> <p>5,25</p>	<p>●</p> <p>5</p>	<p>●</p> <p>5</p>	<p>●</p> <p>2,7</p>
<p>●</p> <p>PURFLUX LS 468</p>	<p>●</p> <p>PURFLUX LS 468</p>	<p>●</p> <p>PURFLUX LS 468</p>	<p>●</p> <p>PURFLUX LS 468 MAN 75 492 170</p>	<p>●</p> <p>PURFLUX LS 468</p>	<p>●</p> <p>PURFLUX LS 498 B SIF VH 163</p>	<p>●</p> <p>PURFLUX LS 131</p>
<p>●</p> <p>●</p> <p>1,9 + 0,6 l differen- tialehuset</p>	<p>●</p> <p>1,25</p>	<p>●</p> <p>M : 1,6 A : 6 l</p>	<p>●</p> <p>1,6</p>	<p>●</p> <p>M : 2 A : 6,5 l</p>		<p>●</p> <p>1,4</p>
<p>●</p>	<p>●</p>	<p>●</p>	<p>●</p>	<p>●</p>	<p>●</p>	<p>●</p>
<p>●</p>	<p>●</p>	<p>●</p>	<p>●</p>	<p>●</p>	<p>●</p>	<p>●</p>
<p>●</p>	<p>●</p>	<p>●</p>	<p>●</p>	<p>●</p>	<p>●</p>	<p>●</p>
<p>●</p> <p>0,5 bar</p>	<p>●</p> <p>0,9 bar</p>	<p>●</p> <p>1,1 bar</p>	<p>●</p> <p>1,1 bar</p>	<p>●</p> <p>1 bar VISA GTi 1,1 bar</p>	<p>●</p> <p>1 bar VISA 1,1 bar</p>	
<p>●</p>	<p>●</p>	<p>●</p>	<p>●</p>	<p>●</p>	<p>●</p>	<p>●</p>

1
2
3
4
5

Se side 4
og 5

Div. justeringer (varm motor)

Accelereret tomgang : Kontroller at kablet (1) er slapt, er dette ikke tilfældet justeres v.hj.af kabelstrammeren.

Tomgang : Skruen til højtryksregulatoren løsnes, returfjedren (2) og accelerationsarmen (3) skal være afmonterede, hastigheden skal være på 725 ± 25 omdr/min.

Er dette ikke tilfældet justeres v.hj.af stopskruen (4).

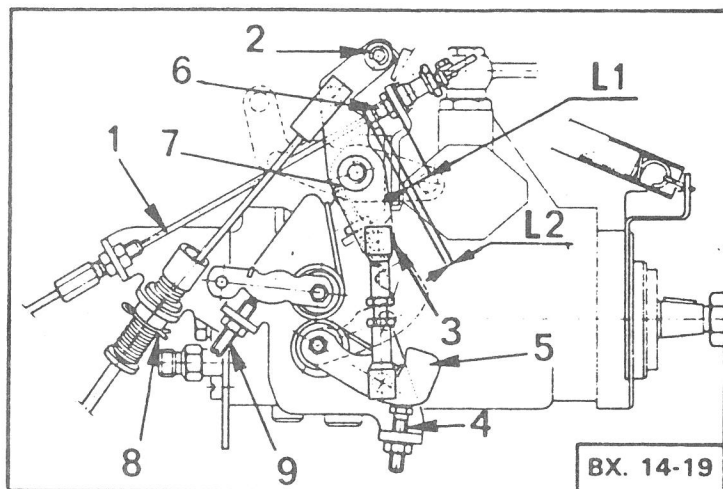
Armens længde justeres, således at afstanden $L1 = 14$ mm.

Armen (5) skal hvile på stopskruen (4) : $L2 = 0,1 + 0,3$, er dette ikke tilfældet justeres v.hj.af skruen (6).

Justering af div. speederforbindelser :

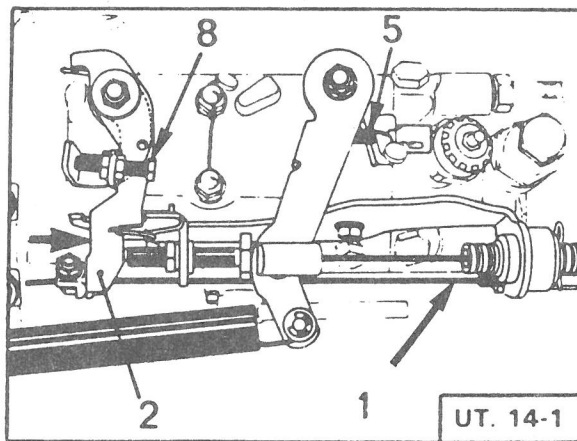
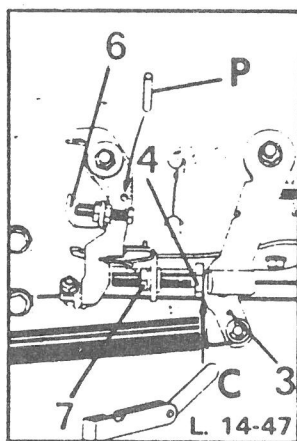
Træd speederen i bund: kontroller at armen (5) hviler på skruen (7), hvis dette ikke er tilfældet, ændres kablets indstilling v.hj.af clipsen (8).

BEMÆRK : Indstillingen af skruerne (7) og (9) må aldrig ændres.



② C 25 - C 35 DIESEL

JUSTERING AF ROTO DIESEL INDSPRØJTNINGSPUMPE
Type DPA



Accelereret tomgang :

KOLD MOTOR : Kablet (1) skal være spændt og armen (2) skal stå i MAX. position (skal lægge an mod højre side). Evt. justering foretages v.hj.af kabelstrammeren.

VARM MOTOR : Kontroller at kablet (1) er slapt og at armen (2) lægger an mod venstre side : kablet skal være rykket mindst 6 mm.

Div. speederforbindelser : (standset motor) armen (3) skal hvile på (4) (med speederen helt i bund) eller på (5) (slapt kabel).

Justering af "omdrejningsdykning" :

Skub stoparmen (6) og indskyd en dorn P ($\varnothing = 3$ mm).

Mellem armen (3) og skruen (4) placeres en 2 mm tyk justerskive C (\rightarrow).

Løsn kontra-møtrikken og indstil hastigheden på 800 ± 25 omdr/min v.hj.af skruen (4). Stram (7), afmonter P og C.

Tomgang (850 ± 25 omdr/min) :

Løsn kontra-møtrikken og drej på skruen (8).

Kontrol af motorens deceleration : Accelerer op til 3000 omdr/min :

- for hurtig deceleration : løsn skruen (4) en kvart omgang
- for langsom deceleration : stram skruen (4) en kvart omgang

③

D I E S E L

Alle diesel-modeller undt. C 35

Uanset årstid

indtil - 15° C : TOTAL SUPER DIESEL
Plus 15 W 40

under - 12° C : TOTAL RUBIA S 10 W5

B E N Z I N

TOTAL GTi Plus 10 W 30 (undt. CX 25 GTi Turbo)

TOTAL GTS Plus 10 W 40

TOTAL GTV 15 W 50 (CX 25 GTi Turbo)

C 35 DIESEL

Uanset årstid, over - 6° C : TOTAL RUBIA TM 15 W 40

TOTAL RUBIA S 30

Uanset årstid, mellem 0° C og - 15° C : TOTAL RUBIA TM 15 W 40

TOTAL RUBIA S 20 W 20

I meget kolde områder, konstant under - 12 ° C : TOTAL RUBIA S 10 W

④

Mekanisk gearkasse : TOTAL Transmission BV 75 W / 80 W

Automatisk gearkasse : TOTAL REXRON

⑤

Sprinklervæske (leveres gennem Reservedelslageret).

 CITROËN service	"INFO" meddelelse	C25 
FORTROLIGT: <i>Må ikke overdrages</i>	Vedr.: <u>C 25 alle typer</u> FORAKSEL: SPORING	Dato: 1.6.88 Nr.:
Dette cirkulære indsættes i ringbind: TEKNISKE CIRKULÆRER		

Sporingsværdier for C 25 alle typer:

Samtlige standardversioner C 25	:	<u>SPIDSNING</u> = 0,5 ± 1 mm
Samtlige ombyggede C 25-versioner	:	<u>SPIDSNING</u> = 2 ± 1 mm (efter ombygning)

BEMÆRK:

Foretages der ombygninger af vognen, der medfører ændret vægtfordeling og akseltryk i forhold til de oprindelige afprøvningsresultater, skal sporingen af forhjulene ændres tilsvarende.

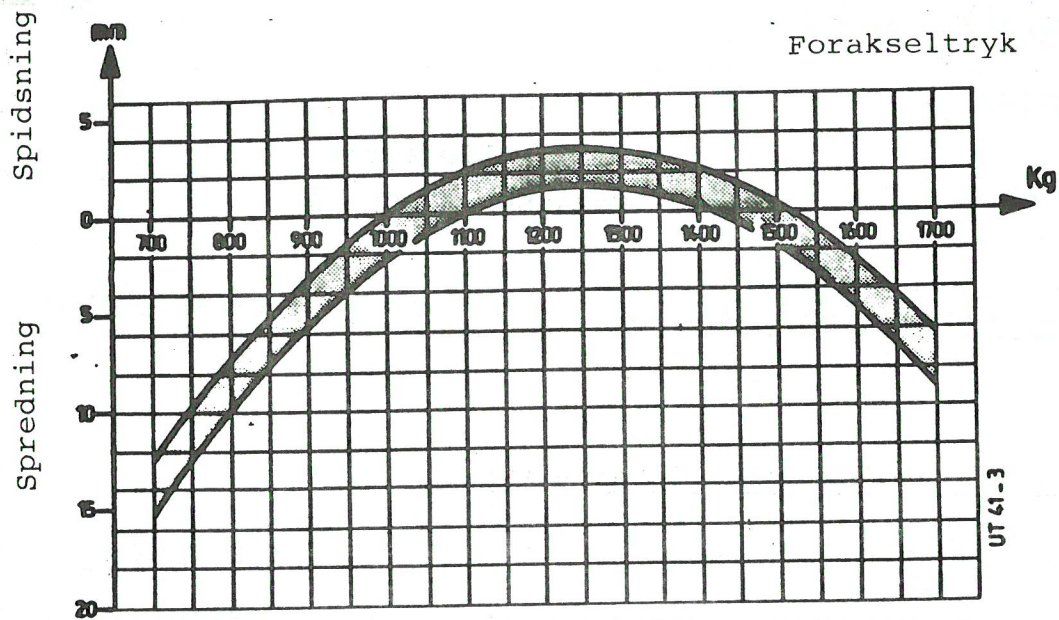
Skemaerne på bagsiden angiver de ud fra forakseltrykket ændrede sporingsværdier for de forskellige vogntyper:

- Samtlige Dieslersioner (ikke Turbo), alle akselafstande: skema (1)
- Samtlige Benzinversioner, lang afkselafstand: 3,65 m : skema (1)
- Samtlige Diesel Turbo-versioner, alle akselafstande : skema (2)
- Samtlige Benzinversioner, kort akselafstand: 2,92 m : skema (3)

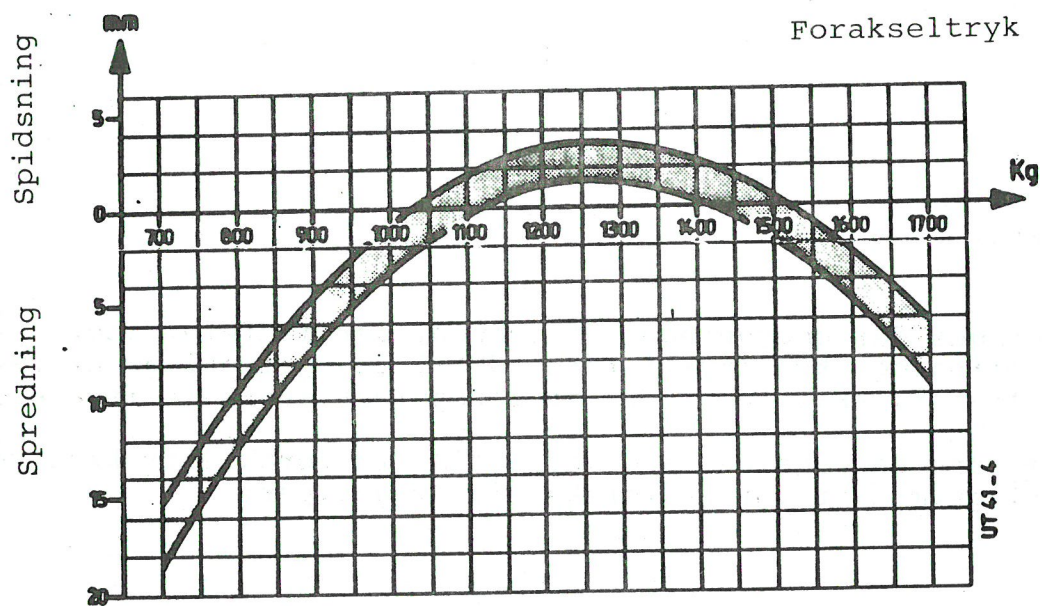
(vend)

SPORINGSVÆRDIER UD FRA FORAKSELBELASTNING:

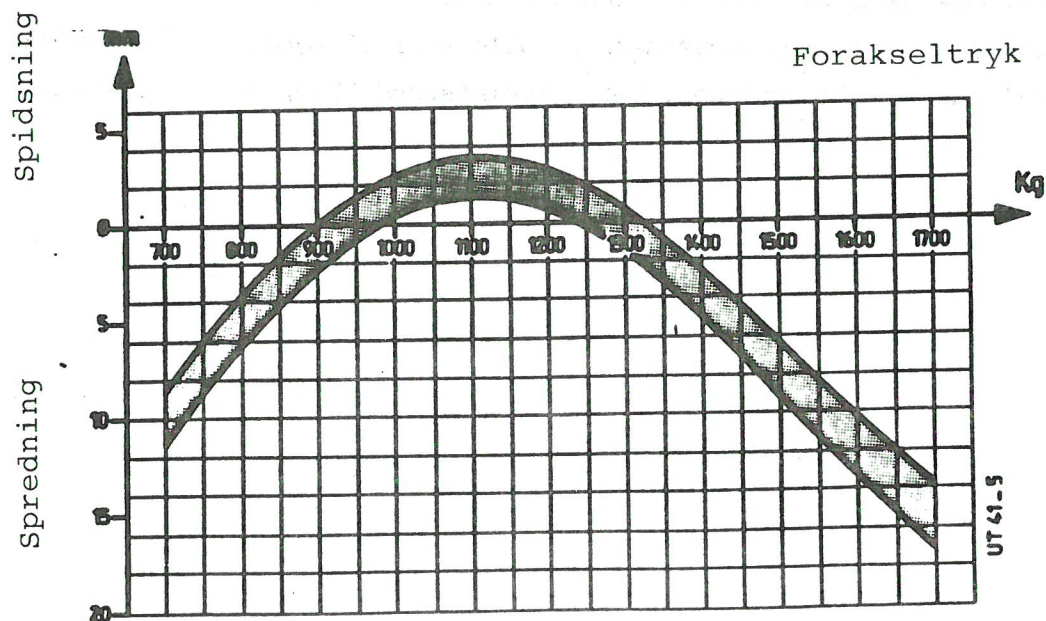
1



2



3



 CITROËN service	"INFO" meddelelse	C 25 
FORTROLIGT: <i>Må ikke overdrages</i>	Vedr.: <u>C 25 DIESEL</u> STARTMOTOR	Dato: 16.9.87 Nr.:
Dette cirkulære indsættes i ringbind: TEKNISKE CIRKULÆRER		

VEDR.: Startmotor med reduktionsgear af mærket "BOSCH", type 000 121 8020, monteret på C 25 Diesel (og CX Diesel).

I tilfælde af fejl i reduktionsgearets plastdrev, skal dette ikke repareres; derimod skal hele startmotoren udskiftes.

Indtil videre er dette gældende for vogne under garanti.

(Startmotor, R.D.nr.: 91 535 770).

Faktureringstid: uændret.

CITROËN
AUTOMOBILES CITROËN A/S

SERVICEAFDELING

INFO' MEDDELELSE CITROËN

TIL: VÆRE AUTORISERED
FORHANDLERE OG
VÆRKSTEDER

den: 20.12.85

emne: OLIEFORBRUG

vedr.: C 25
DIESEL

SYMPTOM: Unormalt olieforbrug ifølge brugeren.

FREMGANGSMÅDE: Hvis motoren har kørt 10.000 kilometer og før indgreb foretages, testes olieforbruget.

Hvis det opnåede test-resultat viser, at det er nødvendigt at foretage indgreb og efter at have kontrolleret, at der ikke er olietab, er det nødvendigt at udskifte ventilstyrspakningerne. Dette foretages inden evt. udskiftning af motordele.

MOTORENS FORSKELLIGE OLIEKAPACITETER:

- Efter demontering.....5,8 l.
 - Efter tømning og patronsift.....4,7 l.
 - Efter tømning.....4,4 l.
 - Forskel mellem målerens min. og max.....1,0 l.
-

CITROËN
AUTOMOBILES CITROËN A/S

SERVICEAFDELING

INFO' MEDDELELSE CITROËN

TIL: VORE AUTORISERED
FORHANDLERE OG
VÆRKSTEDER

den: 20.12.85

emne: VEDLIGEHOELDESESFRI T BATTERI

CX, BX, VISA,
vedr.: 2 CW,
C 25/35

1. Størstedelen af Citroën-bilerne er idag udstyret med vedligeholdelsesfrie batterier eller med batterier, der kun kræver begrænset vedligeholdelse. Sæmmensætningen af pladerne i disse batterier reducerer gasudviklingen og deraf følgende sænkning af elektrolyt-standen. Derved undgås regelmæssig genoplading.
2. Den ændrede sæmmensætning af cellepladerne bevirker, at hvis et batteri aflades, vil det ikke kunne genoplades så hurtigt som et almindeligt batteri.
3. Det er derfor vigtigt at sikre, at vognenes batterier ikke aflades, når de i længere tid står stille og specielt i tilfælde med vogne på lager.
4. Vognene leveres fremover med udtaget sikring til beskyttelse af kabinelys og permanente strømforbrugende funktioner (ur, instrumentbordscomputer, centrallåsesystem), så afladning undgås. På BX- og CX-modellerne er det sikring F7 (30A), som vil være placeret i holderen til ekstra sikringer. (Se også Info' Meddelelse af 23.10.85, BX, Afladning af batteri). M.h.t. VISA-modellerne vil en 16A-sikring (gul ledning og stik) være lagt i sikrings- og relæholderen. Sikringen monteres ved nyvognsklargøringen inden udlevering til kunden.
5. For at undgå afladning af batterier på lager-vogne, skal alle nye vogne startes og gå i accelereret tomgang i fem minutter hver fjortende dag.
6. Reklamationer m.h.t. batterier i nye vogne før levering og i den første uge efter levering vil fremover blive afvist, med mindre det overfor Serviceafdelingen kan påvises, at der foreligger en produktionsfejl.
7. Alternativt kan batteriet vedligeholdes ved at demontere dette og foretage en langsom opladning hver 6-8 uge v.h.a. en "hjemmelader".

Info' Meddelelsen indsættes i cirkulæremapperne for CX, BX, VISA, 2 CV, C25/35.