

A

CARBURATEURS

Embrayage normal

Embrayage centrifuge

2 CV 4 (AZA 2) } Dyane (AYA 2) }	2.1970 → 8.1972
	8.1972 → 9.1975
2 CV 4 (AZA 2)	9.1975 →
2 CV 6 (AZKA) } Méhari (AY série CA) }	2.1970 → 8.1972
	8.1972 → 2.1975
	2.1975 → 9.1975
	9.1975 →
Dyane 6 (AY série CB)	2.1970 → 6.1970
	6.1970 → 8.1972
	8.1972 → 9.1975
	9.1975 →

SOLEX 34 PICS 5	101 <sup>1</sup>	SOLEX 34 PCIS 5	102 <sup>1</sup>
SOLEX 34 PICS 6	121	SOLEX 34 PCIS 6	122
SOLEX 34 PICS 6	173	SOLEX 34 PCIS 6	174
SOLEX 34 PICS 5	103 <sup>1</sup>	SOLEX 34 PCIS 5	104 <sup>1</sup>
SOLEX 34 PICS 6	123	SOLEX 34 PCIS 6	124
SOLEX 34 PICS 6	164	SOLEX 34 PCIS 6	165
SOLEX 34 PICS 6	175	SOLEX 34 PCIS 6	176
SOLEX 26/35 CSIC	110 <sup>2</sup>	SOLEX 26/35 SCIC	111 <sup>2</sup>
SOLEX 26/35 CSIC	113 <sup>1</sup>	SOLEX 26/35 SCIC	114 <sup>1</sup>
SOLEX 26/35 CSIC	127	SOLEX 26/35 SCIC	128
SOLEX 26/35 CSIC	179	SOLEX 26/35 SCIC	180

Carburateurs anti-pollution, Rep. 121 - 122 - 173 - 174 - 123 - 124 - 164 - 165 - 175 - 176 - 127 - 128 - 179 - 180

**CARBURATION  
INJECTION**

**CARBURATEURS**

**A**

**Embrayage normal**

**Embrayage centrifuge**

**2 CV Fourgonnette :**

-(AZU série A)

8.1967 → 8.1972

SOLEX 32 PICS 38

Citroën 250 (AZU série B)

8.1972 → 9.1975

SOLEX 34 PICS 6 121

Citroën 250 (AZU (AK série AP)

9.1975 →

SOLEX 34 PICS 6 173

**3 CV Fourgonnette :**

Citroën 400

7.1970 → 8.1972

SOLEX 34 PICS 5 103<sup>1</sup>

(AK série AK)

8.1972 → 2.1975

SOLEX 34 PICS 6 123

2.1975 → 9.1975

SOLEX 34 PICS 6 164

9.1975 →

SOLEX 34 PICS 6 175

**AMI 8 :**

3.1969 → 7.1969

SOLEX 26/35 CSIC 110<sup>1</sup>

7.1969 → 9.1972

SOLEX 26/35 CSIC 110<sup>2</sup>

9.1972 → 9.1975

SOLEX 26/35 CSIC 125

9.1975 →

SOLEX 26/35 CSIC 177

SOLEX 26/35 SCIC 111<sup>1</sup>

SOLEX 26/35 SCIC 111<sup>2</sup>

SOLEX 26/35 SCIC 126

SOLEX 26/35 SCIC 178

Carburateur anti-pollution, Rep. 121 - 173 - 123 - 164 - 175 - 125 - 126 - 177 - 178

CARBURATION  
INJECTION

AMI Super - G	CARBURATEURS			
AMI Super GS 1015	SOLEX 28 CIC CIT 133 <sup>1</sup> 10.1971 → 9.1972	NOTA : Ce type de carburateur remplace, en cas d'échange tous les carburateurs précédents de la série CIT 118 ou 133		
	SOLEX 28 CIC 2 CIT 137 9.1972 → 5.1973			
	SOLEX 28 CIC 3 CIT 137 <sup>4</sup> 5.1973 →			
	NOTA : Sur G 1015 5.1973 → En P.R., le carburateur SOLEX 28 CIC 3, repère CIT 137 <sup>4</sup> remplace toute la série des SOLEX précédents.			
	WEBER 30 DGS W 50-00 9.1972 → 1.1975			
WEBER 30 DGS W 50-01 1.1975 →				
GS 1220 sauf GSX 2	SOLEX 28 CIC 3 CIT 137 <sup>4</sup> → 9.1974			
	SOLEX 28 CIC 4 CIT 131 <sup>5</sup> 9.1974 → 7.1975			
	SOLEX 28 CIC 4* CIT 181 7.1975 →			
	WEBER 30 DGS 1 W 51-00 → 1.1975			
	WEBER 30 DGS 1 W 51-01 1.1975 → 10.1975			
WEBER 30 DGS 1* W 66-00 10.1975 →				
GSX 2	SOLEX 28 CIC 4 CIT 163 1.1975 → 4.1975			
	SOLEX 28 CIC 4* CIT 163 <sup>1</sup> 4.1975 → 7.1975			
	SOLEX 28 CIC 4* CIT 172 7.1975 →			
	WEBER 30 DGS 2 W 58-01 1.1975 → 4.1975			
	WEBER 30 DGS 2* W 59-00 4.1975 →			

\* Avec coupe-ralenti

REGLAGES DES CARBURATEURS

D

DX-DS 21 hyd.	→	10.1972	WEBER 28/36 DLE
DX-Break ID20FH	→	10.1972	WEBER 28/36 DLE
DX-DS 21 - BW.	→	10.1972	WEBER 28/36 DLEA 5
DJ-DS 21 mec.	→	10.1972	WEBER 28/36 DLEA 1
DJ-Break ID21 F	→	10.1972	WEBER 28/36 DLEA 1
DX-DS23 hyd. FE 10.1972	→	WEBER 28/36 DM2 (W.47.00)*	
DX-DS23 BW. FE 10.1972	→	WEBER 28/36 DMA5 (W.49.00)*	
DJ-DS23 mec. FE 10.1972	→	WEBER 28/36 DMA4 (W.48.00)*	
DJ-Break DS23FF 10.1972	→	WEBER 28/36 DMA4 (W.48.00)*	
DY-DS 20 hyd.	→	10.1972	WEBER 28/36 DLE 2
DYF-Break 20 FH	→	10.1970	WEBER 28/36 DLE 2
DY-DS 20 hyd.	→	10.1972	WEBER 28/36 DMI (W.42.01)*
DLF-Break ID 20 F	→	10.1972	WEBER 28/36 DLEA 2
DT - D Super FD	→	10.1972	WEBER 28/36 DLEA 2
DT - D Super FD	→	10.1972	SOLEX 28/36 SFIF 26
DV - D Spécial FC	→	10.1972	SOLEX 34 PBIC 3
DLF-Break ID 20 F 10.1972	→	WEBER 28/36 DMA 3*	
DT - D Super FD 10.1972	→	WEBER 28/36 DMA 3*	
DV - D Spécial FD 10.1972	→	WEBER 28/36 DMA 3*	
DT - D Super FD 10.1972	→	SOLEX 28/36 SFIF 138*	
DV - S Spécial FD 10.1972	→	SOLEX 28/36 SFIF 138*	
DP - D Super 5 10.1972	→	SOLEX 28/36 SFIF 20*	
DP - D Super 5 10.1972	→	WEBER 28/36 DMA 2*	
DP - D Super 5 5.1974	→	SOLEX 28/36 SFIF 154*	

\* Carburateurs anti-pollution

CX 2000-CX 2200 - C35

CARBURATEURS

CX 2000		WEBER	34 DMTR 25/200	Repère W 55-00
CX 2000	Climatiseur	WEBER	34 DMTR 25/100	Repère W 54-00 *
CX 2200		WEBER	34 DMTR 28/200	Repère W 57-00
CX 2200	Climatiseur	WEBER	34 DMTR 28/100	Repère W 56-00 *
CX 2200	Convertisseur	WEBER	34 DMTR 28/300	Repère W 73-00 *
CX Prestige		WEBER	34 DMTR 35/300	Repère W 74-00 *

\* avec dispositif de ralenti accéléré

SOLEX 32 SEI Repère 139

C 35 SOLEX 32 SEI Repère 139<sup>1</sup> avec coupe-ralenti

SOLEX 32 SEI Repère 139<sup>2</sup> avec coupe ralenti et prise de dépression

**CARBURATION  
INJECTION**

**VEHICULES A** équipés d'embrayage centrifuge :

**Réglage du frein de ralenti :**

Après réglage du ralenti et de la teneur en CO - CO<sup>2</sup>  
vérifier le frein de ralenti :

Accélérer franchement et lâcher l'accélérateur. Le temps  
entre le moment où le levier de frein de ralenti est solli-  
cité et celui où son action cesse, doit être de :

1,5 à 2 secondes.

Sinon, choisir le cran d'accrochage du ressort de rappel  
**VEHICULES G :**  
Carburateurs SOLEX avec starter à glace et volet sur le  
2ème corps.

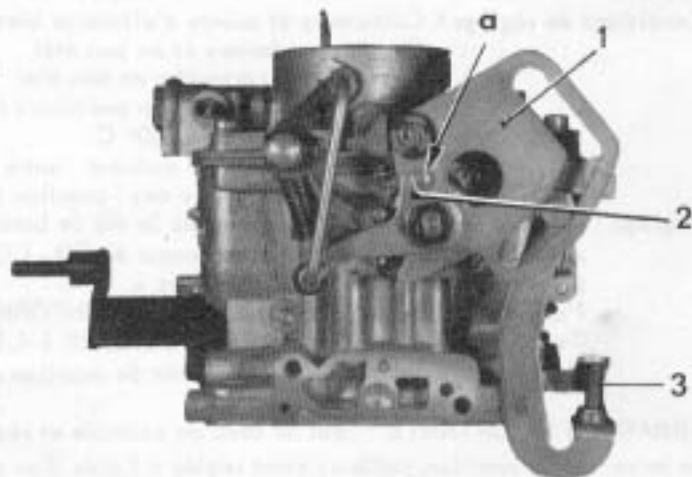
**Réglage de la commande de starter :**

Le levier de starter (2) étant dans la position indiquée sur  
la figure ci-contre (téton « a » en appui sur le levier (1)  
de volet de départ), une pige de  $\phi = 0,5$  mm doit passer  
*librement et sans jeu* entre le papillon du deuxième corps  
et le corps de carburateur.

Agir sur la vis (3) pour obtenir cette condition.

11061

**A et G**



**TOUS TYPES**

**ANTI-POLLUTION**

**Réglage du ralenti et de la teneur en CO - CO<sup>2</sup>**

**Conditions de réglage :** Culbuteurs et points d'allumage bien réglés

Bougies conformes et en bon état

Filtre à air : cartouche en bon état

Commande filtre à air en position « Eté » (Véhicules qui en sont munis)

Température d'huile : 80° C

Température de l'air ambiant : entre 15° et 30° C

Retour parfait du (ou des) papillon (s)

**Réglage :** A l'aide de la vis de richesse et de la vis de butée de papillon ou de la vis d'air (carburateurs dépollués), régler le régime de ralenti et la teneur en CO - CO<sup>2</sup> aux valeurs données dans les tableaux ANTI-POLLUTION pour les carburateurs dit « Dépollués ».

Pour les carburateurs non dépollués se **CONFORMER** aux nouvelles Normes ANTI-POLLUTION en vigueur :

Teneur résultante (CO corrigé) **INFÉRIEURE** à 4,5 % (voir abaque page 76).

Carburateurs dépollués (vis de butée de papillon arrêtée par écrou).

**REMARQUE IMPORTANTE :** Seul un banc de contrôle et réglage de carburateurs permet d'intervenir sur la vis de butée de fermeture du papillon, celle-ci étant réglée à l'aide d'un micromètre par le fabricant.

CARBURATION  
INJECTION

VEHICULES	REGLAGE CARBURATION ( Valeurs lues sur appareils )	RALENTI	REGLAGE ANTI-POLLUTION ( Valeurs lues sur analyseurs )		TOUS TYPES
			TENEUR CO	TENEUR CO <sup>2</sup>	OBSERVATIONS
2 CV 4 - 2 CV Spécial Dyane - AZU	1,8 à 2,5	800 ± 150 tr/mn	1,8 à 2,5 %	9 % mini	Véhicules avec embrayage centrifuge : Le tambour d'embrayage ne doit pas être entraîné. L'amener au léchage et faire cbuter de 50 tr/mn
Méhari - AK	0,8 à 1,6		0,8 à 1,6 %		
2 CV 6 - Dyane 6 AMI 8 T.T.		750 <sup>+ 50</sup> <sub>0</sub> tr/mn			
AMI Super GS 1015	2 à 3,5	900 <sup>+ 50</sup> <sub>0</sub> tr/mn	2 à 3,5 %	10 % mini	
GS 1220 embrayage normal					
GS 1220 à convertisseur de couple					1ère vitesse enclenchée Régime Ralenti résultant : 850 tr/mn mini

**CARBURATION  
INJECTION**

TOUS TYPES	REGLAGE CARBURATION (Valeurs lues sur appareils)	RALENTI	REGLAGE ANTI-POLLUTION (Valeurs lues sur analyseurs)		OBSERVATIONS
VEHICULES			TENEUR CO	TENEUR CO <sup>2</sup>	
DS 23 Inj. Bvh	1,8 à 3,6	725 tr/mn	1,8 à 3,6 %	10 % mini	<i>Ralenti accéléré : 975 tr/mn</i>
DS 23 Bvh DS 20 Bvh		650 ± 25 tr/mn		8 % mini 8,7 % mini	<i>Ralenti accéléré : 900 ± 25 tr/mn</i>
DS 23 Inj. Bvh		750 ± 25 tr/mn		10 % mini	
DS 23 Bvm D Spécial - D Super D Super 5 Break 23 Break 20		650 ± 25 tr/mn		8 % mini 8,7 % mini 8,7 % mini 8 % mini 8,7 % mini	
DS 23 Inj. Bw DS 23 Bw		975 ± 25 tr/mn 825 ± 25 tr/mn		10 % mini 8 % mini	<i>Sélecteur en position « P » ou « N »</i>

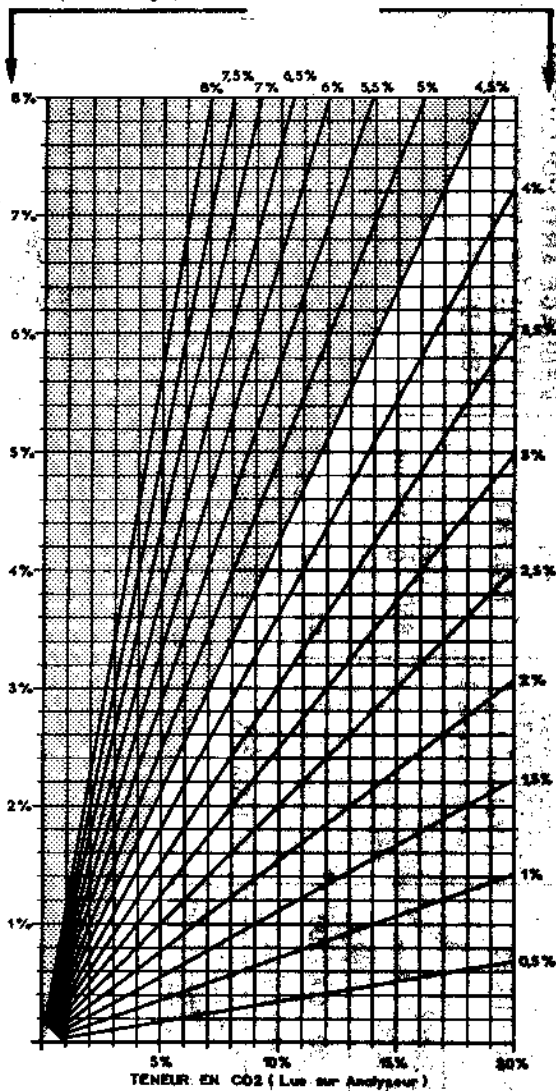
**CARBURATION  
INJECTION.**

VEHICULES	REGLAGE CARBURATION ( Valeurs lues sur appareils )	RALENTI	REGLAGE ANTI-POLLUTION ( Valeurs lues sur analyseurs )		TOUS TYPES OBSERVATIONS
			TENEUR CO	TENEUR CO <sup>2</sup>	
CX 2000 CX 2200 Bvm	1,5 à 2,5	850 <sup>+ 50</sup> <sub>0</sub> tr/mn	1,5 à 2,5%	8,7 % mini	<i>Lire le régime de ralenti après l'arrêt du (ou des) moto-ventilateur (s)</i>
CX 2000 - CX 2200 avec climatiseur		850 <sup>+ 50</sup> <sub>0</sub> tr/mn Climatiseur à l'arrêt			
CX 2200 à convertisseur de couple		700 <sup>+ 50</sup> <sub>0</sub> tr/mn BV au point mort			
CX PRESTIGE		850 <sup>+ 50</sup> <sub>0</sub> tr/mn Climatiseur à l'arrêt			
C 35	1,8 à 3,6	750 <sup>+ 50</sup> <sub>0</sub> tr/mn	1,8 à 3,6%	9 % mini	

TOUS TYPES

TENEUR RESULTANTE  
(CO corrigé)

TENEUR EN CO  
(lue sur analyseur)



CARBURATION  
INJECTION

NIVEAU DE CUVE

TOUS TYPES

Véhicules A et G :

Carburateurs SOLEX

Couvercle retourné, la cote « H » relevée entre l'axe du flotteur et le plan de joint du couvercle (joint en place) doit être de : « H » =  $18 \pm 1$  mm

Ecart admis entre les deux côtés = 1 mm.

Small illegible text below the main instruction.



Véhicules G :

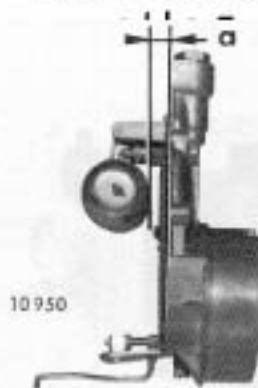
Véhicules CX :

Carburateurs WEBER

Maintenir le couvercle verticalement, languette au contact de la bille du pointeau sans enfoncer celle-ci :

« a » =  $6,5 \pm 0,25$  mm

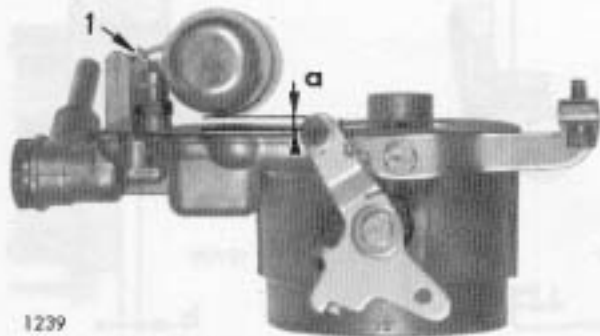
« b » =  $7 \pm 0,25$  mm



**TOUS TYPES**

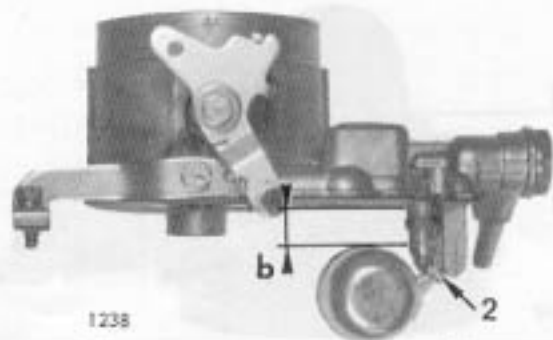
**NIVEAU DE CUVE**  
Véhicules D - Carburateurs WEBER

Le couvercle (muni de son joint) étant retourné,  
la distance « a » entre flotteur et plan de joint  
doit être de :  $a = 5 \pm 0,25 \text{ mm}$   
Sinon, agir sur la languette (1).



1239

Le couvercle étant placé normalement, la distance « b »  
entre flotteur et plan de joint doit être de :  
 $b = 11,5 \pm 0,1 \text{ mm}$   
Sinon, agir sur la languette (2).



1238

**CARBURATION  
INJECTION**

Réglage papillons et volet de départ				TOUS TYPES
Véhicules	Types de carburateurs	Repères des carburateurs	Ouverture positive du 1er corps	Entrebâillement du volet de départ
G Tous Types	SOLEX 28 CIC 4	131 <sup>5</sup> - 181 - 163 163 <sup>1</sup> - 172	1,20 à 1,30 mm	3,50 ± 0,2 mm sous 200 mbar 190 mmHg
	WEBER 30 DGS 30 DGS/100	W 50-00 W 50-01	1,25 à 1,35 mm	
	30 DGS 1 30 DGS 1/100 WEBER 30 DGS 1/200 30 DGS 2 30 DGS 2/200	W 51-00 W 51-01 W 66-00 W 58-01 W 59-00	1 à 1,10 mm	4 à 4,5 mm sous 400 mbar 300 mmHg
CX Tous Types	WEBER 34 DMTR Tous Types	Tous repères	1,20 à 1,30 mm	3,5 ± 0,25 mm sous 400 mmHg

CARBURATION  
INJECTION

TOUS TYPES			
Véhicules	Types de carburateurs	Repères des carburateurs	Ouverture positive du 1er corps
D Tous Types	SOLEX 28/36 SFIF	20	1,25 à 1,35 mm
	SOLEX 28/36 SFIF	138 - 154	1,40 à 1,50 mm
	WEBER 28/36 DMA 3 28/36 DMA 2	W 43-01 W 41-00	1,15 à 1,25 mm
	WEBER 28/36 DM 1	W 42-01	0,95 à 1,05 mm
	WEBER 28/36 DM 2 28/36 DMA 4	W 47-00 W 48-00	1,20 à 1,30 mm
C 35	SOLEX 32 SEI	139 - 139 <sup>1</sup> - 139 <sup>2</sup>	1,20 mm

Purge des filtres à gas-oil : ROTO-DIESEL ou PURFLUX

- (1) Vis de purge d'air
- (2) Vis de purge d'eau

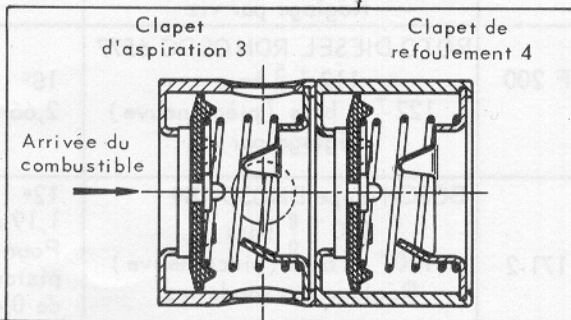
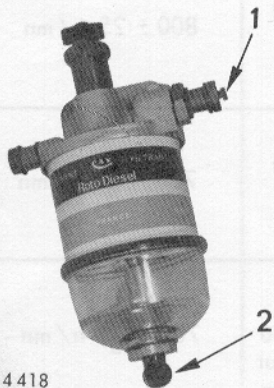
Filtre à combustible PURFLUX  
Sens de montage des clapets

14 803

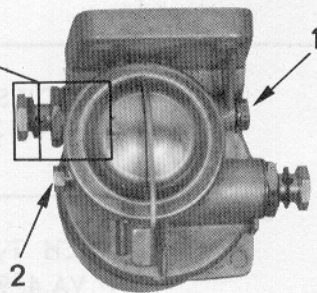
3 4

ROTO-DIESEL

PURFLUX



B. 14-9



14419

14418

CARBURATION  
INJECTION

CX Diesel - C35 Diesel				
Véhicules	Equipement Pompe	Injecteurs Type et Tarage	Point d'injection	Régimes Ralenti
CX T.T. Diesel	ROTO-DIESEL Type MA 200 N° 34 - 43 - 380	ROTO-DIESEL RDN OSDC 6577 112 + $\frac{5}{0}$ bars 122 + $\frac{5}{0}$ bars (pièce neuve) Réglage par vis	24° } avant 4,68 mm } PMH	800 ± 25 tr/mn
C 35 Diesel	ROTO-DIESEL Type BF 200 N° 34 - 43 - 090	ROTO-DIESEL RDN OSDC 6577 112 + $\frac{5}{0}$ bars 122 + $\frac{5}{0}$ bars (pièce neuve) Réglage par vis	18° } avant 2,66 mm } PMH	700 + $\frac{50}{0}$ tr/mn
	BOSCH Type BF 100 N° VA 4/9 H 2250 CR 171-2	BOSCH Type DNOSD 189 120 + $\frac{8}{0}$ bars 130 + $\frac{8}{0}$ bars (pièce neuve) Réglage par rondelles	12° } avant 1,19 mm } PMH Pour une levée du piston distributeur de 0,44 à 0,46 mm	700 + $\frac{50}{0}$ tr/mn

VERIFICATION DU CALAGE DE LA POMPE D'INJECTION (coffret 5003-T bis)

I. BOSCH N° : VA 4/9H - 2250 CR - 171/2 - Type : BF 100

Recherche du P.M.H. du piston N° 1 temps de compression (photo).

Tourner le moteur en sens inverse d'un quart de tour et revenir en sens normal en s'arrêtant à 1,19 mm (12°) avant le P.M.H.

L'aiguille du comparateur sur la pompe, après avoir changé de sens, devra indiquer un déplacement de 0,44 à 0,46 mm (levée du piston distributeur de pompe). Sinon tourner le corps de pompe pour obtenir cette valeur. *La rainure du piston distributeur doit être dirigée vers la sortie B de la pompe.*

II. ROTO-DIESEL N°s { R 34 - 43 - 380 - Type : MA 200  
                              { R 34 - 43 - 090 - Type : BF 200

Recherche du P.M.H. du piston N° 1 temps de compression.

Tourner le moteur en sens inverse d'un quart de tour et revenir en sens normal, en s'arrêtant au point d'injection.

Le palpeur du comparateur sur la pompe devra se trouver à fond de rainure du rotor de distribution. Sinon, tourner le corps de pompe pour obtenir cette valeur.

