

ETUDE

CITROËN Saxo (9/99 →)

L'étude CITROËN Saxo présentée dans les pages qui suivent a été réalisée grâce au concours des Services Techniques et des Relations Presse des Automobiles CITROËN que nous remercions ici de leur aimable collaboration.



Cette étude comprend :

- Les caractéristiques, cotes de tolérance et couples de serrage, les méthodes de réparation mécanique, électricité et carrosserie.
- Une table analytique, en fin d'étude, permet de retrouver, sans difficulté, les différents chapitres traités.

La Saxo est apparue en mars 1996 et a depuis régulièrement évolué pour toujours rester compétitive face à la concurrence très féroce dans ce segment. En septembre 1999, elle a bénéficié d'un restylage général lui donnant les moyens de ses ambitions

PRÉSENTATION

Cette Saxo au style redéfini, réactive une personnalité faite d'élégance et de robustesse.

La face avant est profondément modifiée. Le nouveau capot à deux nervures, fortement galbé, intègre une calandre aux chevrons agrandis. De nouvelles ailes volumineuses accentuent l'effet de robustesse. L'avant est également modernisé par de nouveaux projecteurs à glace lisse, en forme d'amande, de plus grandes dimensions, intégrant les clignotants et apportant 20% de puissance d'éclairage en plus. A la fois imposant et fluide, le caractère de la nouvelle Saxo s'affirme.

La face arrière gagne en homogénéité avec de nouveaux feux, un nouvel essuie-vitre et un becquet sur les modèles VTS.

Les enjoliveurs de roues ont été redessinés. Les modèles Exclusive adoptent désormais des roues de 14 pouces et un nouvel enjoliveur Honfleur qui renforcent l'impression de robustesse.

L'intérieur évolue pour offrir plus d'agrément et de bien-être, avec de nouveaux espaces combinés, de nouveaux espaces de rangement, un interrupteur de feux de détresse très visible, un pare-brise doté d'une protection contre l'éblouissement et des nouveaux appuie-tête à l'avant et à l'arrière qui anticipent les futures normes européennes. Ces évolutions renforcent le caractère moderne et confortable de l'intérieur.

Sous ses airs charmeurs, Saxo affirme le sérieux d'une finition de qualité. Elle offre toujours un niveau de prestations digne des berlines des segments supérieurs et réalise une synthèse judicieuse entre les dimensions extérieures, la maniabilité et l'espace intérieur.

La liaison au sol de Saxo demeure une référence dans son segment en termes de comportement routier, de confort et de sécurité. Son excellent filtrage associé à une large utilisation de matériaux insonorisants et au plancher acoustique positionnent Saxo parmi les meilleures de sa catégorie en termes de confort acoustique.

CONCLUSION

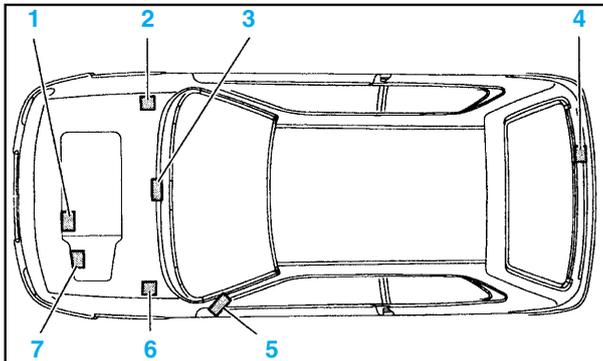
La nouvelle gamme Saxo s'articule autour de trois pôles : un pôle économique qui séduira les acheteurs les plus sensibles au prix, à la recherche d'un véhicule polyvalent et rassurant (modèles d'entrée de gamme et Bic), un pôle classique pour les clients appréciant le confort et l'élégance (modèles SX et Exclusive), un pôle "sportif" pour les clients désirant un véhicule dynamique, doté d'une personnalité plus forte (VTS).

Cette structure permet de satisfaire l'ensemble des attentes de la clientèle du segment B.

Ces différents modèles sont croisés avec un large choix de motorisations essence, Diesel, GPL et électrique performantes et sobres.

Identifications intérieures

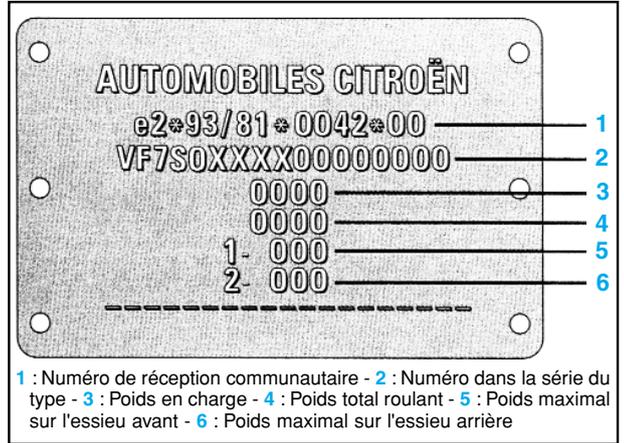
EMPLACEMENT



1 : Type réglementaire moteur - 2 : N° d'organisation P.R. - 3 : Frappe châssis - 4 : Plaque constructeur véhicule - 5 : Vignette : pression de gonflage, N° organisation P.R., code peinture - 6 : Code peinture - 7 : Repère boîte de vitesses

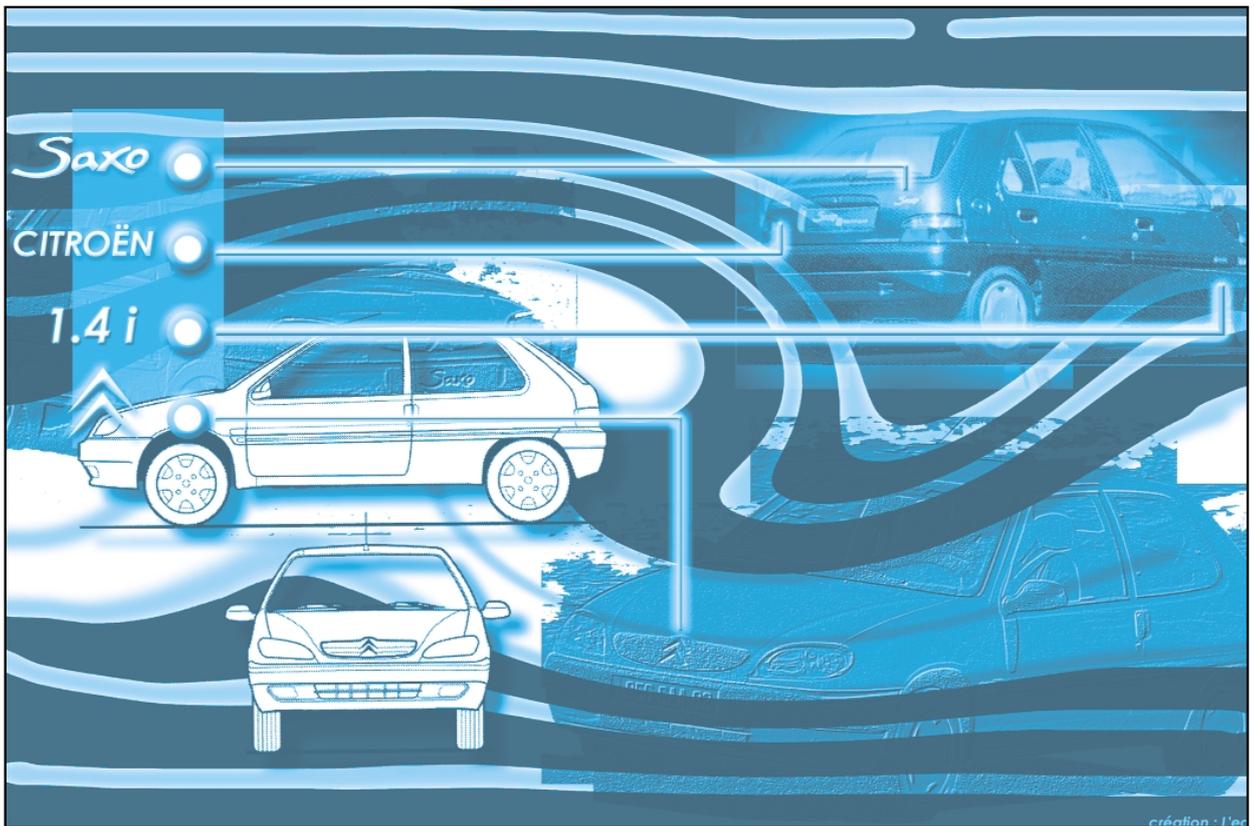
PLAQUE CONSTRUCTEUR

- Dans le coffre près du système de fermeture.



1 : Numéro de réception communautaire - 2 : Numéro dans la série du type - 3 : Poids en charge - 4 : Poids total roulant - 5 : Poids maximal sur l'essieu avant - 6 : Poids maximal sur l'essieu arrière

Identifications extérieures

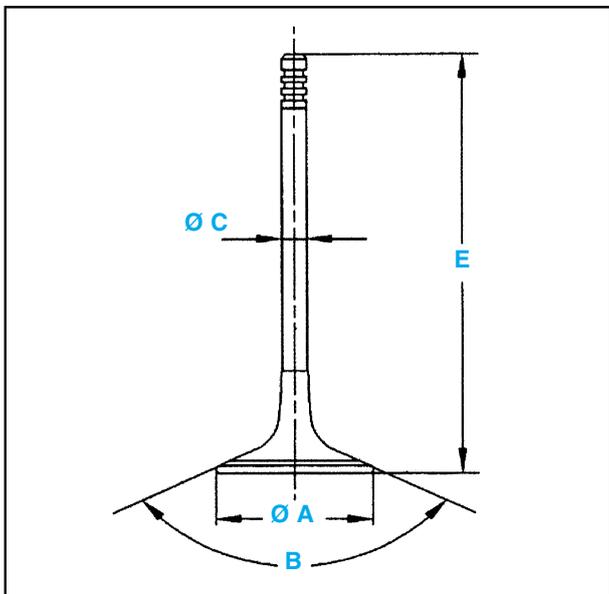


SOUPAPES

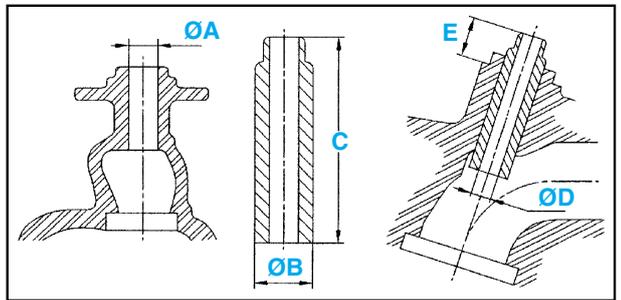
ADMISSION				
	TU9	TU1/TU3	TU5JP	TU5J4
A - Ø de la tête (mm)	34,8	36,8	39,5	28,75
C - Ø de la queue (mm)	6,98	6,98	6,97	5,965
E - Longueur (mm)	112,76	112,76	111,5	104,35
B - Angle de portée	120°	120°/90°	120°	90°
ECHAPPEMENT				
	TU9	TU1/TU3	TU5JP	TU5J4
A - Ø de la tête (mm)	27,9	29,4	31,4	24,5
C - Ø de la queue (mm)	6,96	6,96	6,97	5,965
E - Longueur (mm)	112,56	112,56	111,5	104,4
B - Angle de portée	90°	90°	90°	90°

RESSORTS DE SOUPAPES

- TU9/TU1/TU3 :
 - Ø du fil (mm) 3,6
 - Ø du ressort (mm) 27
 - hauteur libre (mm) 54
 - hauteur sous charge (mm) :
 - sous 28 daN 40
 - sous 50 daN 32
- TU5JP :
 - Ø du fil (mm) 4,2
 - Ø du ressort (mm) 28,65
 - hauteur libre (mm) 49,5
 - hauteur sous charge (mm) :
 - sous 31 daN 41,2
 - sous 81,4 daN 30
- TU5J4 :
 - Ø du fil (mm) 3,7
 - Ø du ressort (mm) 25,8
 - hauteur sous charge (mm) :
 - sous 21,8 daN 34,2
 - sous 58,4 daN 25,2

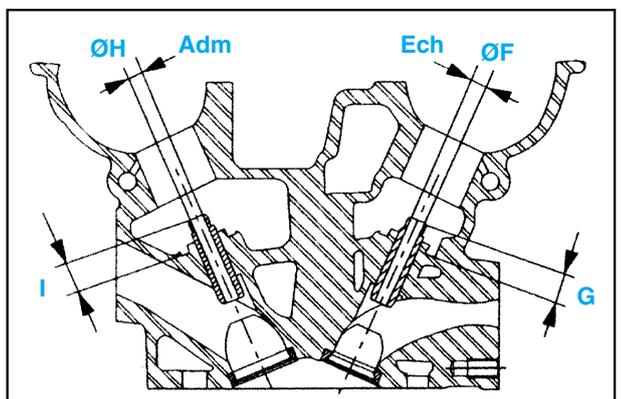


GUIDE DE SOUPAPES



Type moteur		TU9 TU1 TU3	TU5JP
Ø A (+0,032 ; +0) mm	Cote nominale	12,965 mm	12,965 mm
	Cote réparation 1	13,195 mm	13,195 mm
	Cote réparation 2	13,495 mm	13,495 mm
Ø B (+0,039 ; +0,028) mm	Cote nominale	13,02 mm	13,02 mm
	Cote réparation 1	13,29 mm	13,29 mm
	Cote réparation 2	13,59 mm	13,59 mm
C	Cote nominale	47,5 ± 0,3 mm	48,5 ± 0,3 mm
	Cote réparation 1	47,5 ± 0,3 mm	48,5 ± 0,3 mm
	Cote réparation 2	47,5 ± 0,3 mm	48,5 ± 0,3 mm
Ø D (+0,022 ; +0) mm	Cote nominale	7 mm	7 mm
	Cote réparation 1	7 mm	7 mm
	Cote réparation 2	7 mm	7 mm
E	Soupape d'admission	14,57 ± 0,1 mm	16,15 ± 0,1 mm
	Soupape d'échappement	14,07 ± 0,1 mm	15,15 ± 0,1 mm

TU5J4		
Ø A (+0,027 ; +0) mm	Cote nominale	11 mm
	Cote réparation 1	11,3 mm
Ø B (+0,039 ; +0,028) mm	Cote nominale	11,034 mm
	Cote réparation 1	11,334 mm
C (± 0,25) mm	Cote nominale	40 mm
	Cote réparation 1	40 mm



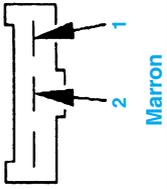
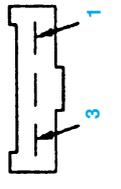
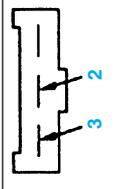
TU5J4		
Ø H	Cote nominale	6 +0,015/+0 mm
I	Cote nominale	13,53 ± 0,9 mm
Ø F	Cote nominale	6 +0,015/+0 mm
G	Cote nominale	12,18 ± 0,9 mm

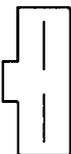
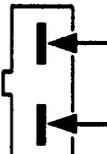
GÉNÉRALITÉS

MÉCANIQUE

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

CARROSSERIE

DÉFAUT 6 (mineur)					
Organes implantation	Connecteur sur calculateur	Numéro boîte à bornes	Bornes organes	Valeurs de contrôle	Mode secours
Capteur vitesse moteur (1313) (sur carter d'embrayage)	Débranché	11-30		Appareil(s) de contrôle : ohmmètre Contrôler la valeur de la résistance R : 300 ohms < R < 400 ohms Contrôler les valeurs suivantes : valeur de l'entrefer 0,5 à 1,5 mm L'entrefer n'est pas réglable Volant ; faux-rond non réglable : 0,4 maximum	Non
				Isolément de la bobine par rapport à la masse R = infini	
					
DÉFAUT 7 (grave)					
Organes implantation	Connecteur sur calculateur	Numéro boîte à bornes	Bornes organes	Valeurs de contrôle	Mode secours
Auto-adaptation régulation de richesse (butée basse) - mélange trop riche				Autres défauts présents : réparer les fonctions incidentées Vérifier le chauffage de la sonde Lambda: (fusible F11 BF01 masse M4A) Vérifier l'absence de l'une des anomalies suivantes : injecteur fuyard la pression essence tuyau retour carburant bouché filtre à air colmaté électrovanne purge canister bloqué en position ouverte Vérifier l'état de l'allumage et des bougies Vérifier les compressions dans les cylindres Vérifier la conformité du carburant Vérifier que l'échappement n'est pas bouché	Oui

DÉFAUT 19 (mineur)					
Organes implantation	Connecteur sur calculateur	Numéro boîte à bornes	Bornes organes	Valeurs de contrôle	Mode secours
1AP81 Régulation de cliquetis (1120)	Débranché		 <p>Noir</p>	Appareil(s) de contrôle : ohmmètre Contrôler le montage du capteur (couple de serrage 2 ± 0,5 daN.m) Contrôler continuité et isolement fils entre les bornes 1 et (15) : 1 capteur de cliquetis - (15) calculateur d'injection Contrôler continuité et isolement fils entre les bornes 2 et (18) : 2 capteur de cliquetis - (18) calculateur d'injection	Oui Retrait d'avance à l'allumage
1AP41 Régulation de cliquetis (1120)	Débranché	15-18 19-18 19-15	 <p>Vert</p>	Appareil(s) de contrôle : ohmmètre Contrôler le montage du capteur (couple de serrage 2 ± 0,5 daN.m) Contrôler continuité et isolement fils entre les bornes 1 et (15) : 1 capteur de cliquetis - (15) calculateur d'injection Contrôler continuité et isolement fils entre les bornes 2 et (18) : 2 capteur de cliquetis - (18) calculateur d'injection Contrôler l'isolement des fils : entre les bornes 15 et 18 entre les bornes 19 et 18 entre les bornes 19 et 15 : R = env. infini	Oui Retrait d'avance à l'allumage

Diagnostic gestion moteur Bosch MP5.2

TABLEAU DE RECHERCHE DES PANNES

Liste des défauts

Nota : Le voyant d'autodiagnostic s'allume dans le cas des défauts suivants : **7-8-12**.

Impératif : Après l'effacement d'un défaut, il est nécessaire de réinitialiser le calculateur. Couper le contact puis le remettre. Attendre **3 secondes** avant de démarrer le moteur.

- 1 Thermistance air admission (**1240**)
- 2 Thermistance eau moteur (**1220**)
- 3 Potentiomètre axe papillon (**1317**) sur la boîte papillon
- 4 Électrovanne de régulation de ralenti (**1239**)
- 5 Capteur de régime moteur (**1313**)
- 6 Capteur de pression (**1312**)
- 7 Injecteurs (**1331-1332-1333-1334**)
- 8 Auto-adaptation régulation de richesse (**1350**)
- 9 Sonde à oxygène (**1350**)
- 10 Électrovanne purge canister (**1215**)
- 11 Tension d'alimentation allumage
- 12 Calculateur injection allumage (**1320**)
- 13 Capteur de vitesse véhicule (**1620**)

Distribution

- Distribution assurée par courroie crantée entraînant l'arbre à cames en tête, le vilebrequin, la pompe d'injection et la pompe à eau.

COURROIE DE DISTRIBUTION

- Largeur (pouce) 1
- Nombre de dents 143
- Périodicité de remplacement de la courroie de distribution (km)
 - standard 120000
 - sévèrisée 80000
 - par année tous les 10 ans

JEU AUX SOUPAPES

- Le jeu aux soupapes est obtenu à l'aide de grains de réglage disponible en 59 épaisseurs, allant de 3,20 à 4,90 mm.
- Jeu aux soupapes à froid (mm) :
 - admission 0,15 ± 0,08
 - échappement 0,30 ± 0,08

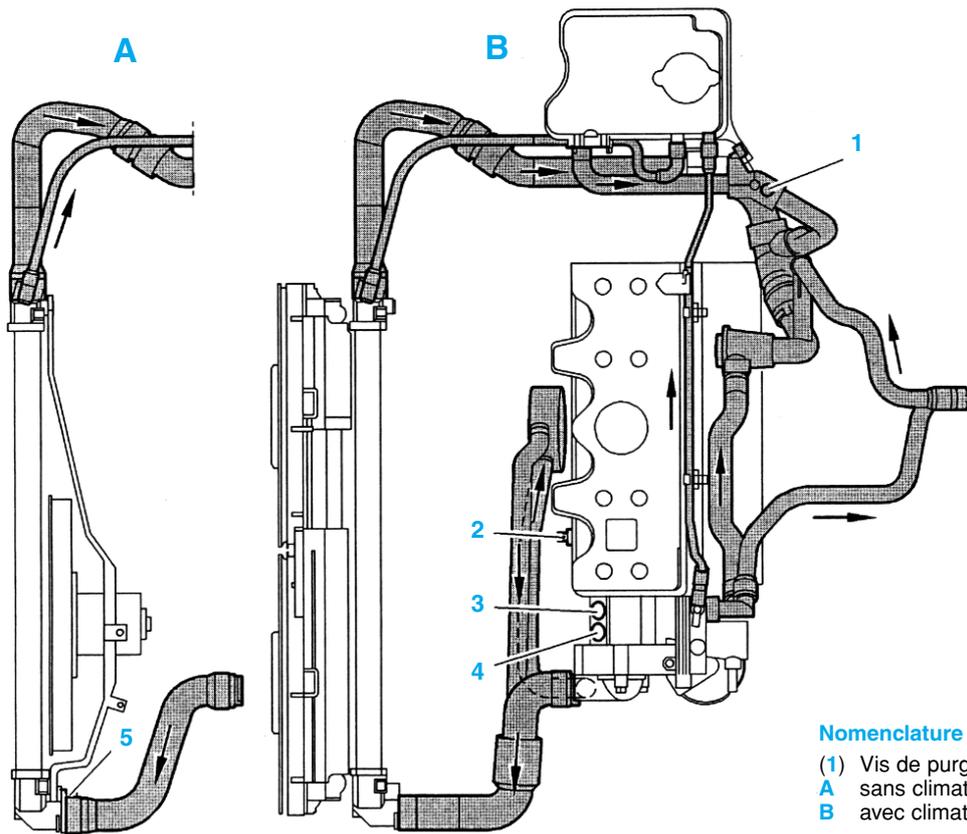
Taux de compression

- Taux de compression (bar) :
 - nominal 25 à 30
 - mini 20
- Écart de compression maxi entre les cylindres (bar) 5

Refroidissement

- Refroidissement liquide en circuit hermétique assuré par une pompe à eau, un thermostat, un ventilateur, un radiateur et un vase d'expansion (boîte à eau du radiateur).

CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT



- Nomenclature**
- (1) Vis de purge
 - A sans climatisation
 - B avec climatisation

SONDES

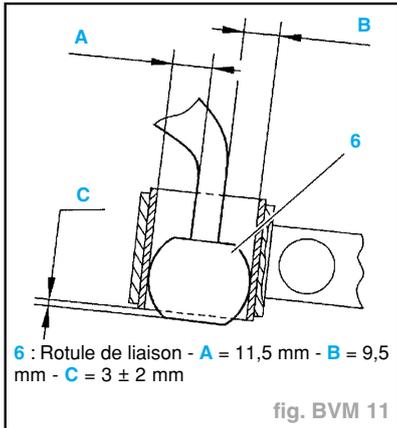
Repère	2 (B)	3 (A)	3 (B)	4 (A-B)	5 (A)
Sonde	Thermistance	Thermistance	Thermistance	Thermistance	Thermocontact
Information	Température d'eau + logo	Alerte 118°C Alerte température eau	Boîtier de température d'eau (BITRON) + alerte	Pré-post chauffage	Température d'eau
Couleur connecteur	Bleu sans bague	Bleu Bague jaune : alerte 118°C bague grise : logo et alerte	Marron Détroupeur gris	Vert Bague grise /L Bague blanche /L3	Bleu Bague jaune

Ensemble de commande des vitesses

RÉGLAGE

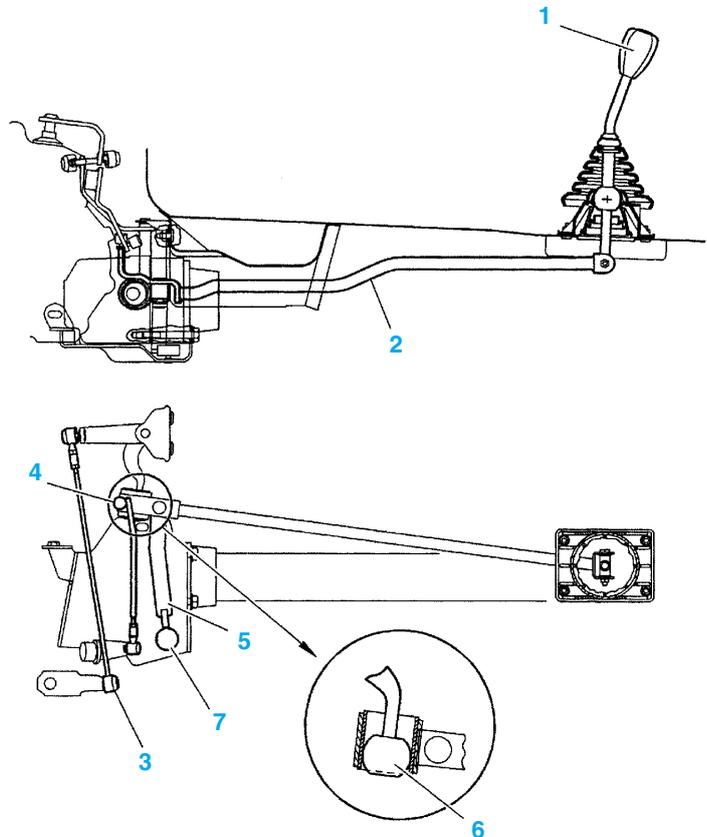
- L'ensemble de commande des vitesses n'est pas réglable.
- Les biellettes ne comportent pas d'embouts filetés.

PARTICULARITÉS



- Ne pas graisser la rotule (6) (fig. BVM 11).
- Pour clipser les rotules, placer la commande de la boîte de vitesses au point mort.
- Après montage de l'ensemble de commande des vitesses ; vérifier que le passage de toutes les vitesses s'effectue sans "point dur".

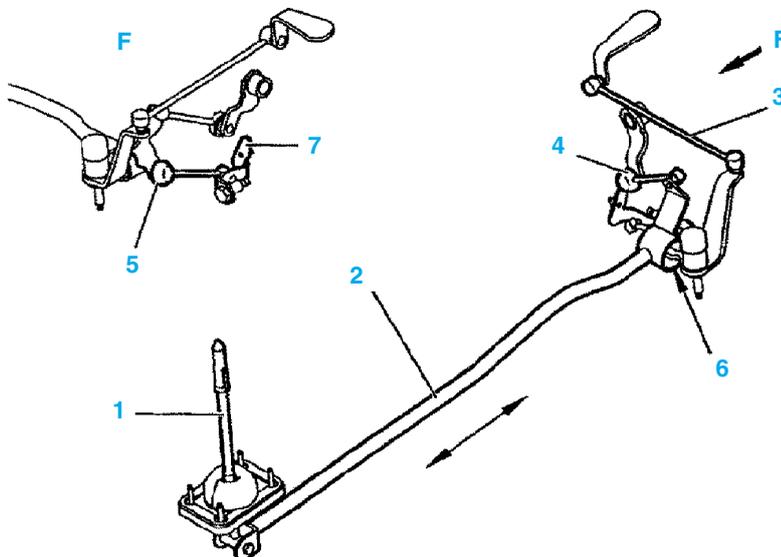
COMMANDE DE VITESSES TOUS TYPES SAUF KFX



Nomenclature

1 : Levier de vitesses - 2 : Barre de commande des vitesses - 3 : Biellette de passage des vitesses - 4 : Biellette de sélection des vitesses - 5 : Biellette de réaction - 6 : Rotule de liaison - 7 : Point fixe sur boîte de vitesses

COMMANDE DE VITESSES TYPE KFX



Nomenclature

1 Levier de vitesses
2 Barre de commande des vitesses
3 Biellette de passage des vitesses
4 Biellette de sélection des vitesses
5 Biellette de réaction
6 Rotule de passage des vitesses
7 Point fixe sur boîte de vitesses

Nota : L'ensemble des commandes n'est pas réglable.

MÉTHODES DE RÉPARATION

Suspension avant

Élément porteur

DÉPOSE

- Lever et caler le véhicule, roues avant pendantes.
- Déposer la roue.

Attention : Ne jamais freiner pour desserrer l'écrou de transmission car il y a un risque de cisaillement des vis de fixation du disque de frein.

- Immobiliser en rotation le moyeu à l'aide de l'outil [1] 6310-T (fig. Tr. AV 1).
- Desserrer l'écrou de transmission (1).

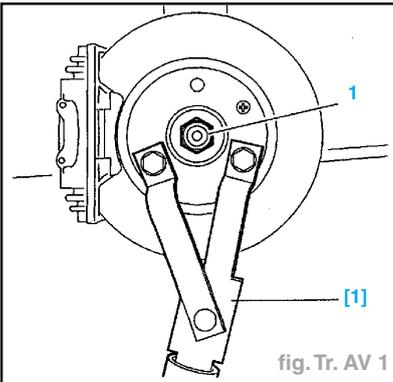


fig. Tr. AV 1

- Dégraffer la barre antidévers du bras ou de l'élément de suspension (suivant modèle).
- Déposer la vis de fixation (4) du bras inférieur sur le pivot (fig. Tr. AV 2).
- Dégager la rotule (5).

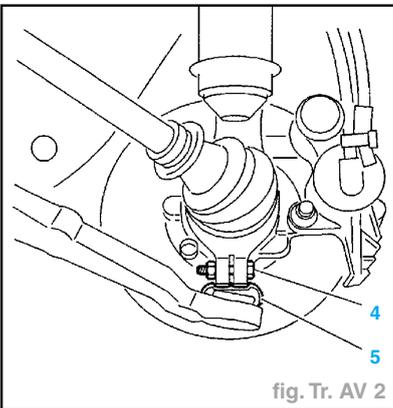


fig. Tr. AV 2

Impératif : Lors de cette opération, tirer le bras sans excès vers le bas mais de manière à permettre le dégagement de la queue de rotule de son logement, ceci afin d'éviter tout risque de détérioration de la qualité de serrage de l'axe d'articulation élastique arrière sur le bras.

- Déposer les plaquettes et l'étrier de frein et suspendre ce dernier dans le passage de roue.

Nota : Insérer une cale de bois entre le piston et l'étrier de frein.

- Déposer :
 - la capteur ABS,
 - l'écrou de rotule de direction.
- Désaccoupler la rotule de direction à l'aide de l'outil 1892-T.
- Dégager la transmission du moyeu.
- Déposer les écrous de fixation supérieure (7) sur caisse de l'élément de suspension (fig. Tr. AV 3).
- Déposer l'ensemble moyeu-élément de suspension.

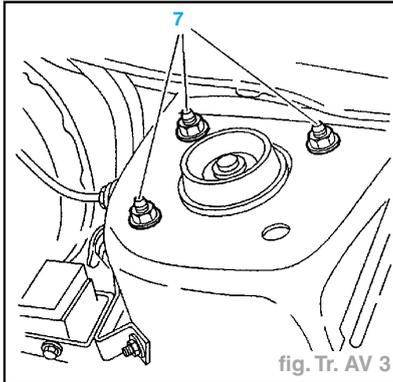


fig. Tr. AV 3

REPOSE

- Engager l'ensemble moyeu-élément de suspension dans le passage de roue.
- Serrer les écrous de fixation supérieure (7) de l'élément de suspension sur caisse à 2 daN.m.
- Engager la transmission dans le moyeu.
- Remettre en place la rotule de pivot sans oublier le protecteur de rotule.

Impératif : Lors de cette opération, tirer le bras sans excès vers le bas mais de manière à permettre le dégagement de la queue de rotule de son logement, ceci afin d'éviter tout risque de détérioration de la qualité de serrage de l'axe d'articulation élastique arrière sur le bras.

- Mettre en place la vis de fixation de la rotule munie d'un écrou neuf.
- Serrer l'écrou (4) à 5 daN.m (fig. Tr. AV 2).
- Mettre un écrou de rotule de direction neuf et le serrer à 2,5 daN.m.

- Reposer :
 - l'étrier de frein,
 - les plaquettes de frein,
 - le capteur ABS (suivant équipement).
- Suivant les modèles :
 - reposer le palier de barre antidévers avant sur le bras,
 - serrer les paliers de barre antidévers avant sur caisse à 2,5 daN.m,
 - reposer la biellette de barre antidévers avant sur l'élément de suspension et serrer sa fixation à 7 daN.m.

- Mettre en place un écrou de transmission neuf.
- Serrer l'écrou de transmission à 25 daN.m et le freiner ; à l'aide d'un outil non tranchant.
- Reposer les roues.
- Serrer les vis de roues.
- Remplacer le véhicule sur le sol.

Amortisseur

Sur véhicule

DÉPOSE

- La dépose de l'amortisseur avant s'effectue par l'orifice du passage de roue.

Impératif : Repérer l'emplacement des 3 fixations du support supérieur (risque d'inversion au remontage - modification de l'angle de chasse).

- Déposer :
 - les 3 écrous (7) (fig. Tr. AV 3),
 - l'écrou de la tige d'amortisseur en arrêtant celle-ci en rotation à l'aide de l'embout TORX 40.
- Mise en place des câbles : par l'intérieur du passage de roue.
- Faire passer les câbles [1] 4605-TJ par l'intérieur du ressort jusqu'aux boutonnières "b" (fig. Tr. AV 4).

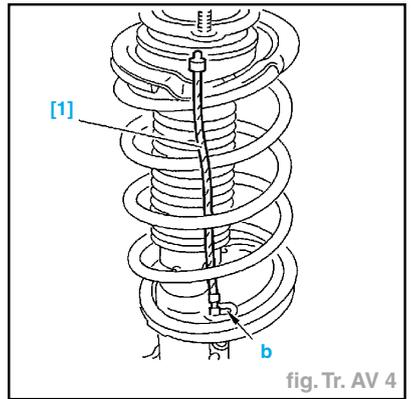


fig. Tr. AV 4

- Remonter le grain supérieur du câble [1] dans la coupelle supérieure du ressort (fig. Tr. AV 5).

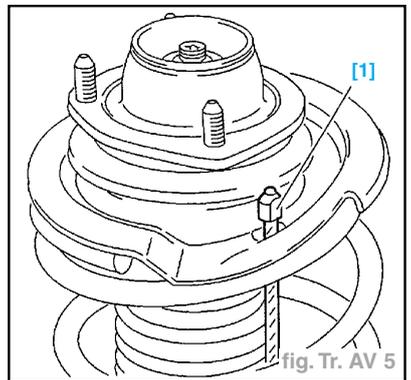


fig. Tr. AV 5

Attention : Afin que le ressort reste bien centré, utiliser le trou "c" situé vers l'intérieur du véhicule (fig. Tr. AV 6).

- Tourner d'un quart de tour le câble et le tirer vers le bas (fig. Tr. AV 7).

Impératif : Vérifier que les grains des câbles [1] sont bien en place sur la coupelle supérieure. Tirer les boutonnières "d" vers le bas, la forme carrée du grain doit être nettement visible.

CARACTÉRISTIQUES

Généralités

- Direction à crémaillère, avec ou sans assistance, fixée sur le tablier.
- L'assistance est réalisée à l'aide d'un dispositif électrohydraulique.
- Un moteur électrique entraîne en permanence une pompe hydraulique.
- Cette solution s'avère plus économique en terme de consommation d'énergie et élimine les risques de calage du moteur à bas régime et en braquage à fond de course.

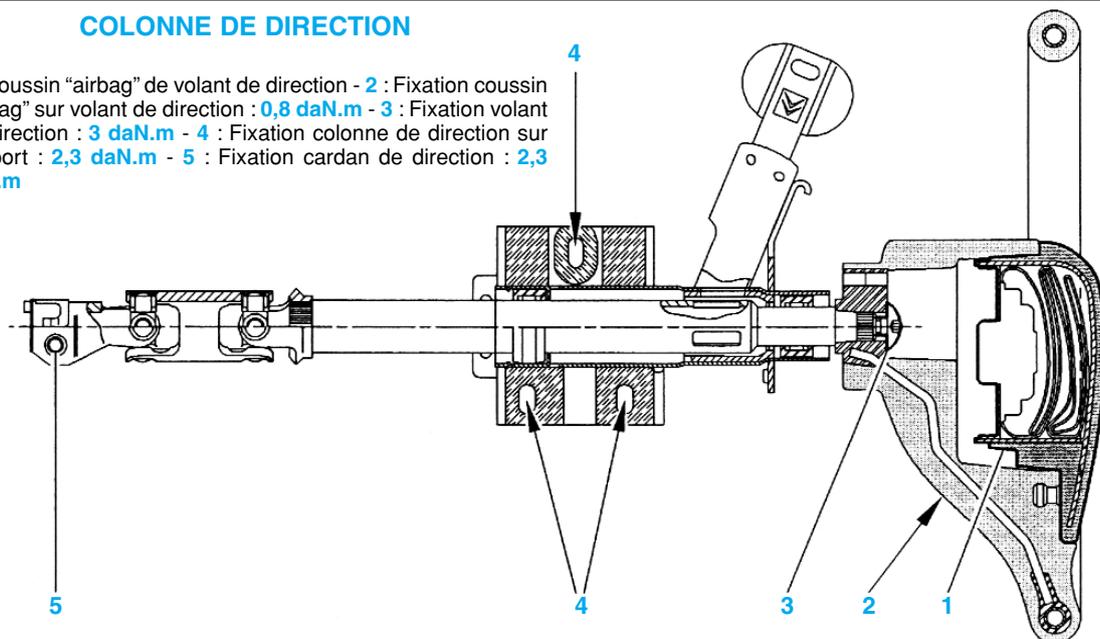
De plus, le débit de pompe est constant quel que soit le régime de rotation du moteur.

- Rapport de démultiplication :
 - non assistée 1/22
 - assistée 1/18,8
- Tours de volant de butée en butée :
 - non assistée 4,1
 - assistée 2,98
- Capacité du circuit de direction assistée (en l) 0,95
- Qualité d'huile Total Fluide ATX
- Pression d'assistance (bar) 80 à 85

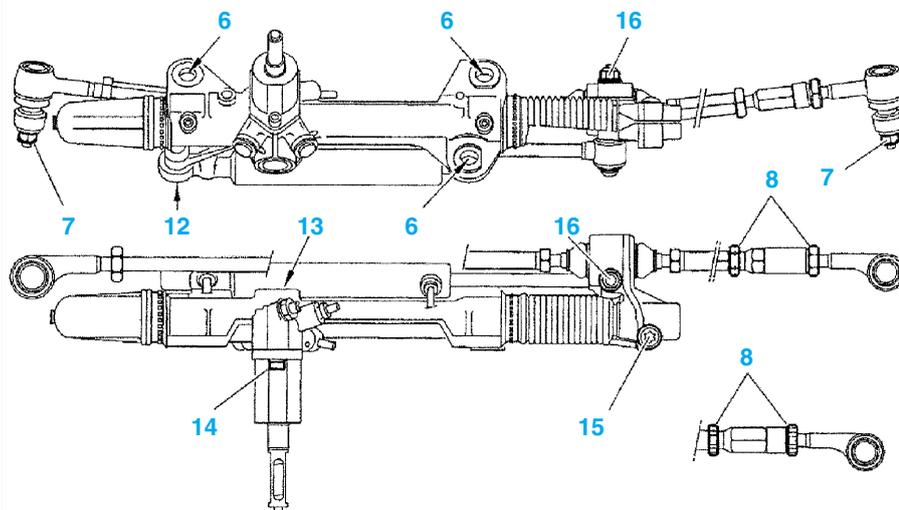
Couples de serrage (en daN.m)

COLONNE DE DIRECTION

1 : Coussin "airbag" de volant de direction - 2 : Fixation coussin "airbag" sur volant de direction : **0,8 daN.m** - 3 : Fixation volant de direction : **3 daN.m** - 4 : Fixation colonne de direction sur support : **2,3 daN.m** - 5 : Fixation cardan de direction : **2,3 daN.m**



CRÉMAILLÈRE DE DIRECTION



- 6 Vis et rondelles de fixation sur tablier (classe 10,9) : **3,8 daN.m**
- 7 Écrou de rotule de pivot : **3,5 daN.m**
- 8 Contre-écrou biellette M14 : **4,5 daN.m**
- 8 Contre-écrou biellette M16 : **5 daN.m**
- 9 Articulation biellette : **2,1 daN.m**
- 10 Fixation chape sur crémaillère : **2,4 daN.m**
- 11 Vérin de direction sur chape : **8 daN.m**
- 12 Vérin de direction sur carter : **8 daN.m**
- 13 Écrou de fixation de pignon sur roulement : **1,5 daN.m**
- 14 Fixation valve/carter : **0,7 daN.m**
- 15 Fixation chape sur crémaillère : **8 daN.m**
- 16 Serrage des rotules : **8 daN.m**

- Déposer (fig. Fr. 23) :
 - les vis (2) et (3),
 - l'amortisseur (1).

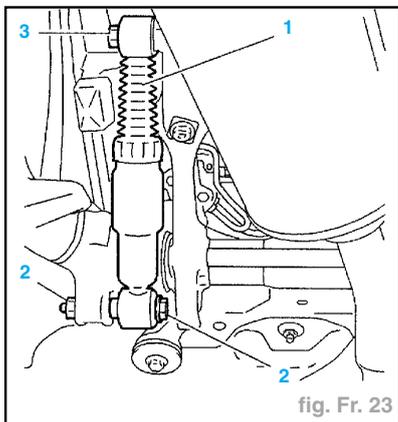


fig. Fr. 23

- Poser la pige [2] (réf. 9515T) (fig. Fr. 24).

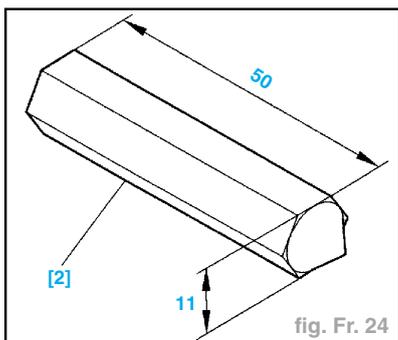


fig. Fr. 24

- Placer la vis de l'amortisseur (2) Ø 12 mm, à son emplacement (fig. Fr. 25).

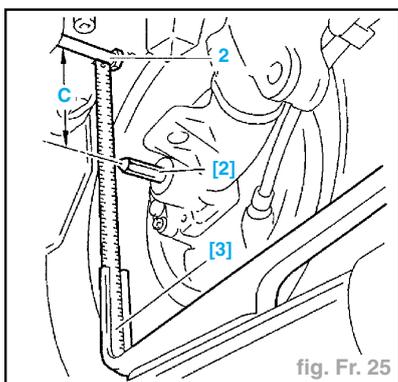


fig. Fr. 25

- Charger l'arrière du véhicule si nécessaire jusqu'à obtenir la cote "C".

	Tous types avec ABS sauf TU5J4	TU5J4
Cote "C"	127 mm	108 mm

CONTRÔLE DES PRESSIONS

- Monter les raccords de prise pression à la place des vis de purge.

Freins arrière à tambours

- Raccorder l'appareil de contrôle des pressions de freinage (réf. 4140T) :
 - sur l'étrier de frein avant gauche,
 - sur le cylindre récepteur arrière droit.

- Mettre le moteur en marche.
- Appuyer sur la pédale de frein pour obtenir **100 bar** sur les freins avant.
- Lire la pression arrière, elle doit être de :
 - compensateur de freinage **0,30**
 - repère peinture **Orange**
 - pression arrière **39 ± 3 bar**
- Si la pression est correcte :
 - déposer l'outil [2],
 - reposer l'amortisseur (1),
 - reposer les vis (2) et (3),
 - décharger le véhicule si nécessaire
 - débrancher les raccords.
- Serrer la vis (2) à **11 daN.m**
- Serrer la vis (3) à **9 daN.m**

Impératif : Contrôler le niveau de liquide de frein et le compléter si nécessaire.

- Si la pression est incorrecte, régler le compensateur de freinage.

Freins arrière à disques

- Raccorder l'appareil de contrôle des pressions de freinage (réf. 4140 T) :
 - sur l'étrier de frein avant gauche,
 - sur l'étrier de frein arrière droit.
- Mettre le moteur en marche.
- Appuyer sur la pédale de frein pour obtenir **100 bar** sur les freins avant.
- Lire la pression arrière, elle doit être de :
 - compensateur de freinage **0,15**
 - repère peinture **Bleu**
 - pression arrière **26 ± 3 bar**
- Si la pression est correcte :
 - déposer l'outil [2],
 - reposer l'amortisseur (1),
 - reposer les vis (2) et (3),
 - décharger le véhicule si nécessaire,
 - débrancher les raccords.
- Serrer la vis (2) à **11 daN.m**
- Serrer la vis (3) à **9 daN.m**

Impératif : Contrôler le niveau de liquide de frein et le compléter si nécessaire.

- Si la pression est incorrecte, régler le compensateur de freinage.

RÉGLAGE COMPENSATEUR

- La modification de la pression dans le circuit arrière est obtenue en faisant varier la valeur du jeu "J" (fig. Fr. 26).
- Appliquer une pression dans les freins avant supérieure à la pression de coupure (**40 bar** minimum).
- Mesurer le jeu "J" entre la vis (4) et le levier (5) : "J" doit avoir une valeur comprise entre **0,5 mm** et **2 mm**.
- Contrôler les pressions et vérifier les valeurs trouver par rapport au tableau suivant.

Compensateur de freinage	0,15	0,30
Repère peinture	Bleu	Orange
Pression avant	Pression arrière ± 3 bar	
13 bar	13 bar	13 bar
20 bar	14 bar	15 bar
40 bar	17 bar	21 bar
60 bar	20 bar	27 bar
80 bar	23 bar	33 bar
100 bar	26 bar	39 bar

Frein de parking

CONTRÔLE

- S'assurer de la rotation libre et sans point dur des tambours arrière lorsque le levier de commande de frein de parking est en position desserrée.
- Dans la cas contraire :
 - contrôler le bon cheminement de l'ensemble des câbles (primaire et secondaire),
 - vérifier que ceux-ci ne sont pas en contrainte (mauvais accrochages des câbles ou des gaines, réglage incorrect)
 - veiller au bon coulissement et au bon débrattement de l'ensemble des pièces composant la commande de frein de parking.
- Un mauvais desserrage entraînerait une usure prématurée des garnitures de frein due à un léchage permanent de celles-ci sur le tambour.

RÉGLAGE

Attention : Le circuit principal doit être purgé.

- Lever et caler le véhicule, roues arrière pendantes.
- Desserrer le frein de parking.
- Appuyer plusieurs fois sur la pédale de frein.
- Mettre le frein de parking au 4ème cran.
- Véhicules sans pot de détente (3) (fig. Fr. 27) :
 - déposer les 4 vis de maintien (1) de l'écran thermique (2).
 - glisser l'écran thermique (2) vers l'avant du véhicule.
- Véhicule avec pot de détente (3) :
 - déposer les 4 vis de maintien (1) de l'écran thermique (2).
 - désaccoupler la ligne d'échappement ; en "a" et "b",
 - glisser l'écran thermique (2) vers l'avant du véhicule.

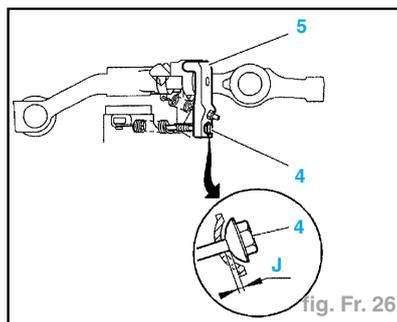


fig. Fr. 26

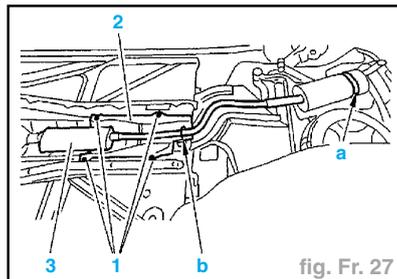


fig. Fr. 27

GÉNÉRALITÉS

MÉCANIQUE

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

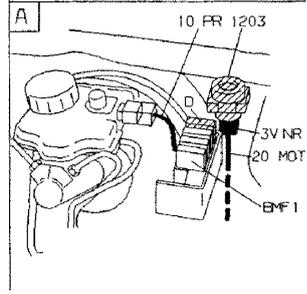
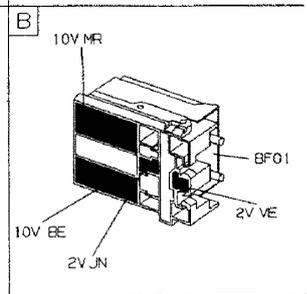
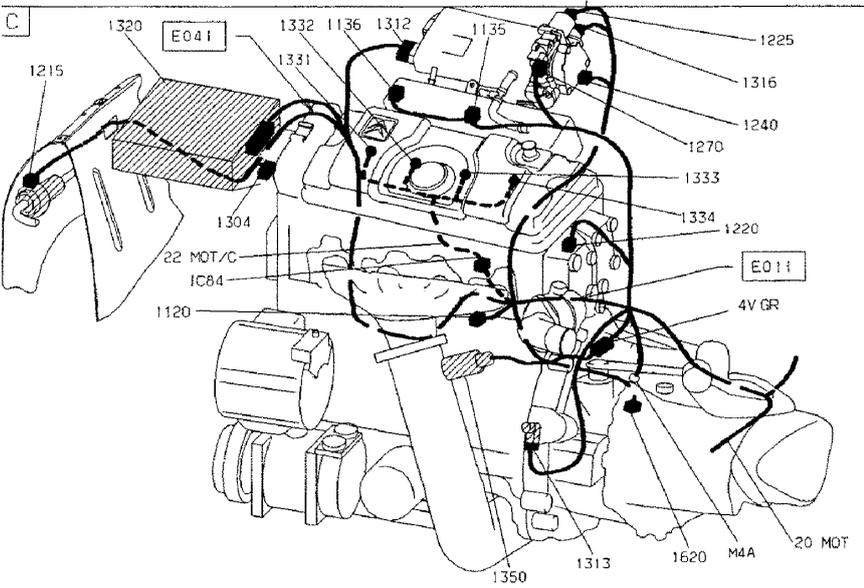
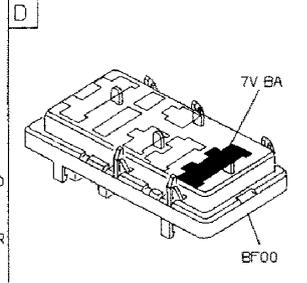
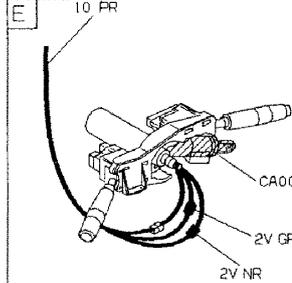
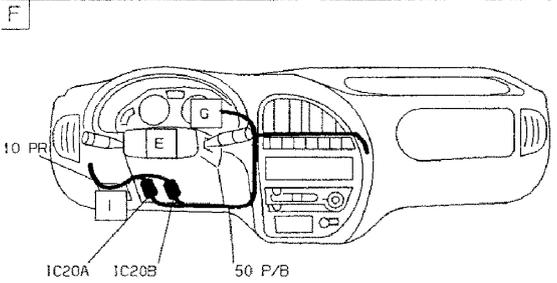
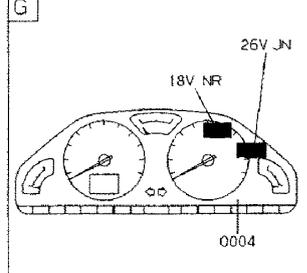
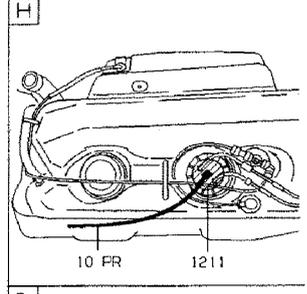
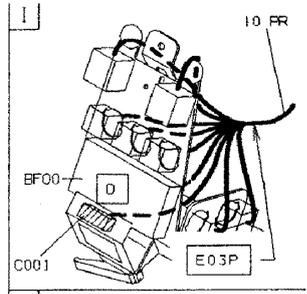
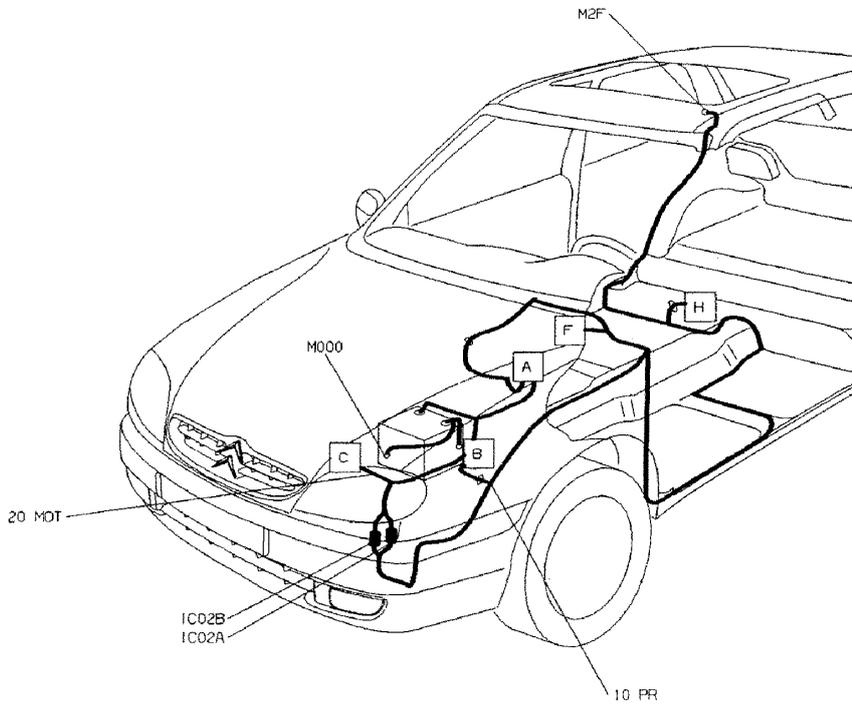
CARROSSERIE

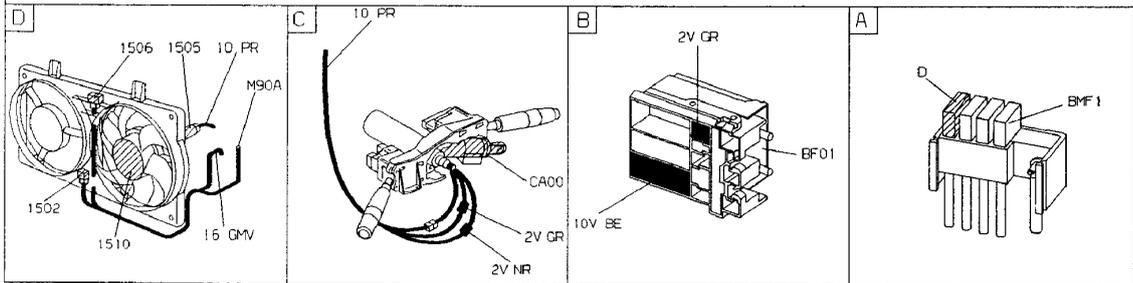
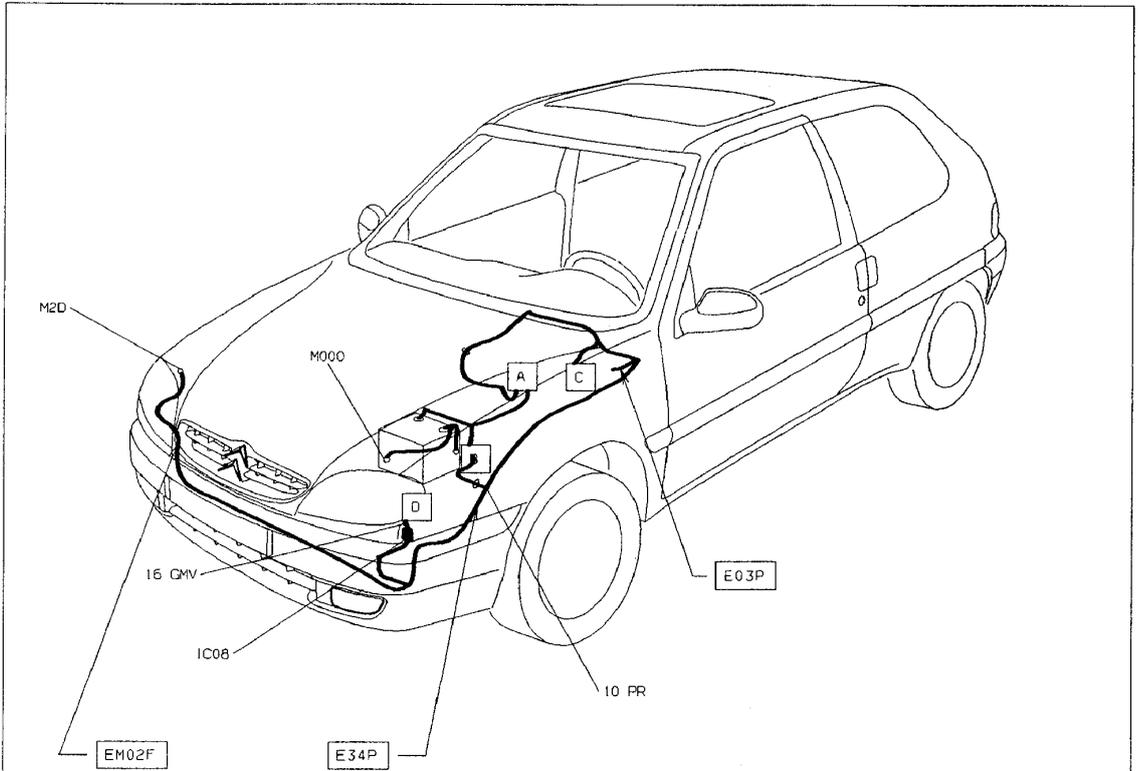
GÉNÉRALITÉS

MÉCANIQUE

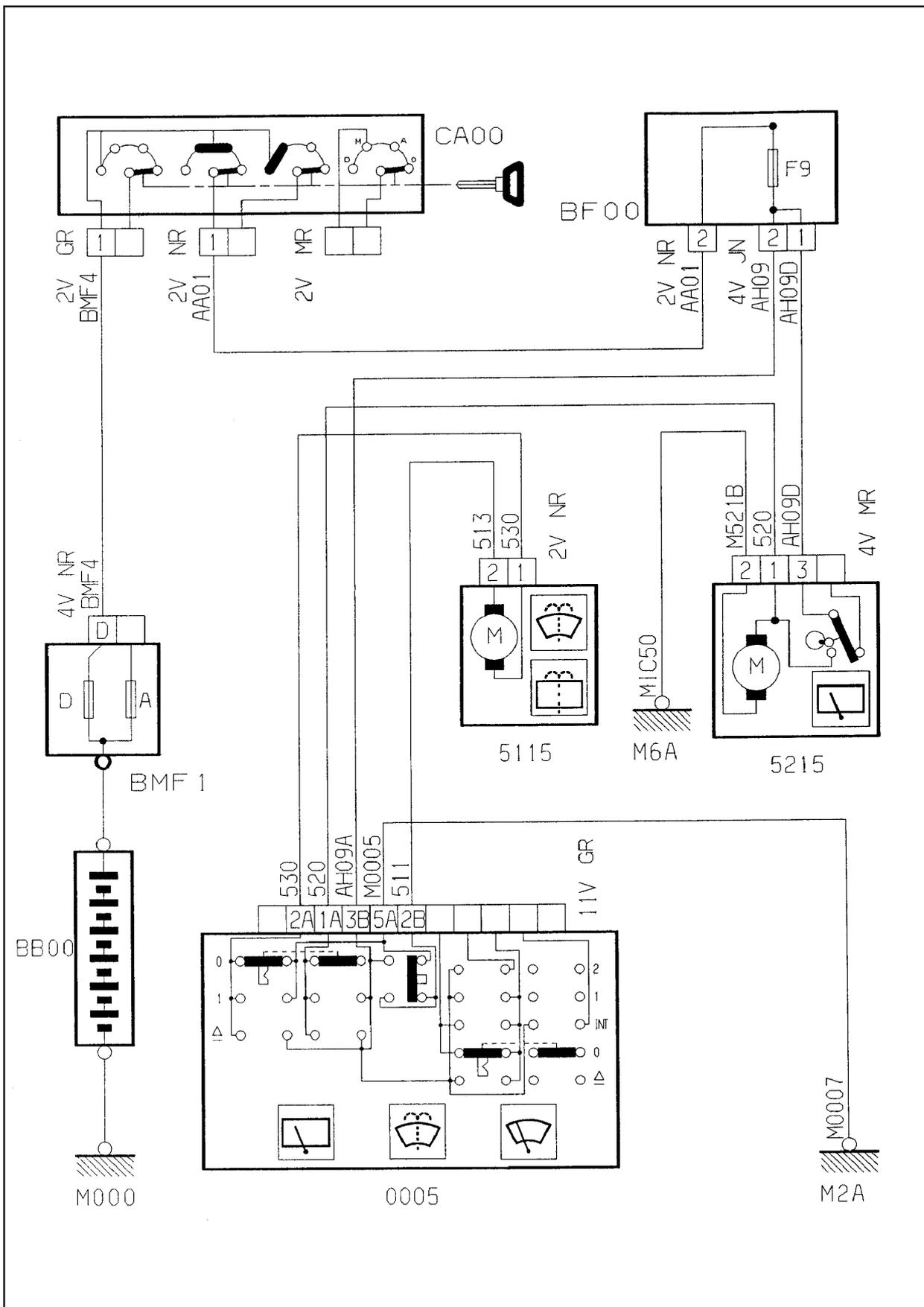
ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

CARROSSERIE





ESSUIE-VITRE / LAVE-VITRE ARRIÈRE



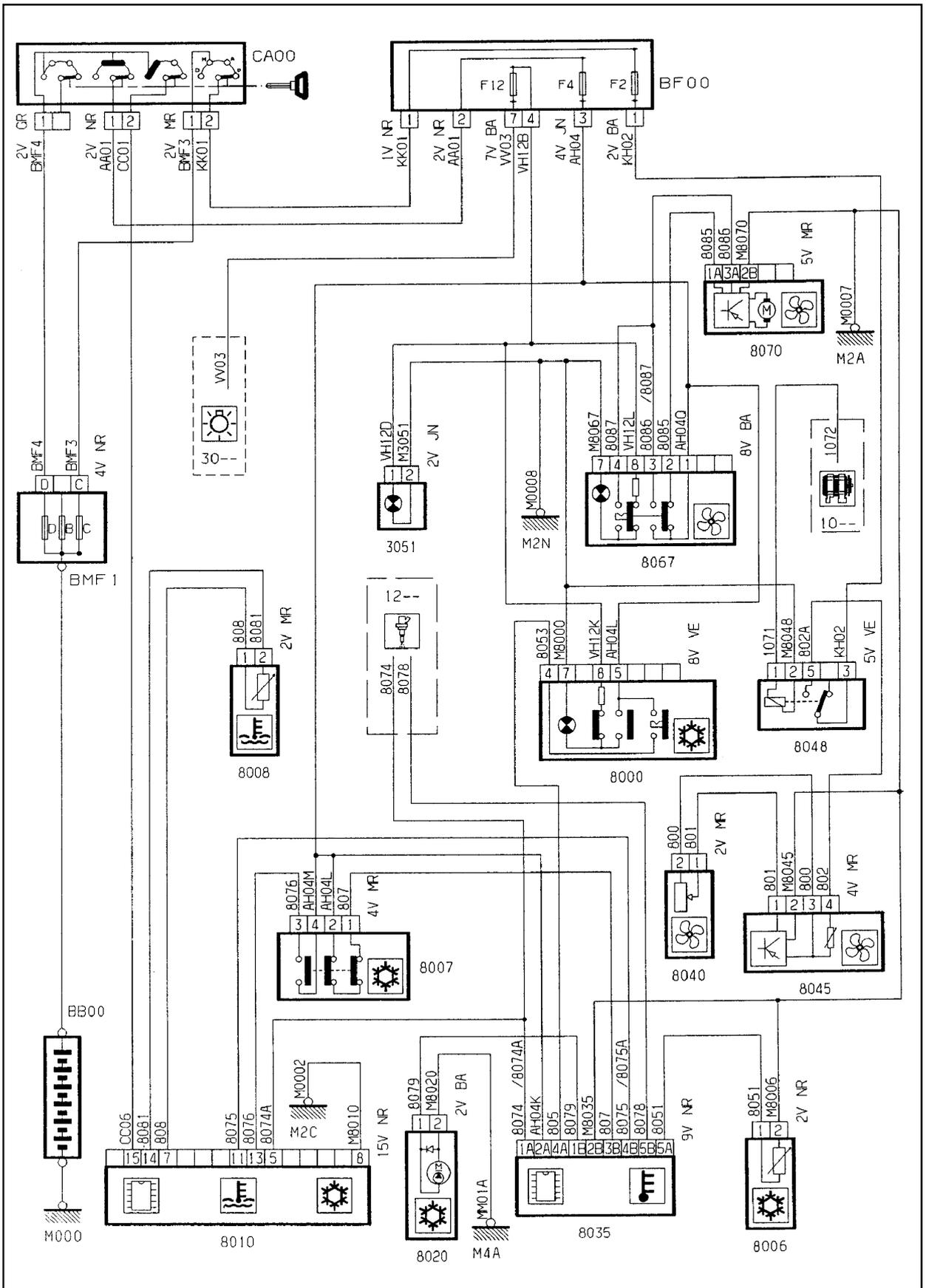
GÉNÉRALITÉS

MÉCANIQUE

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

CARROSSERIE

RÉFRIGÉRATION (moteurs essence sauf TU1M)



GÉNÉRALITÉS

MÉCANIQUE

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

CARROSSERIE

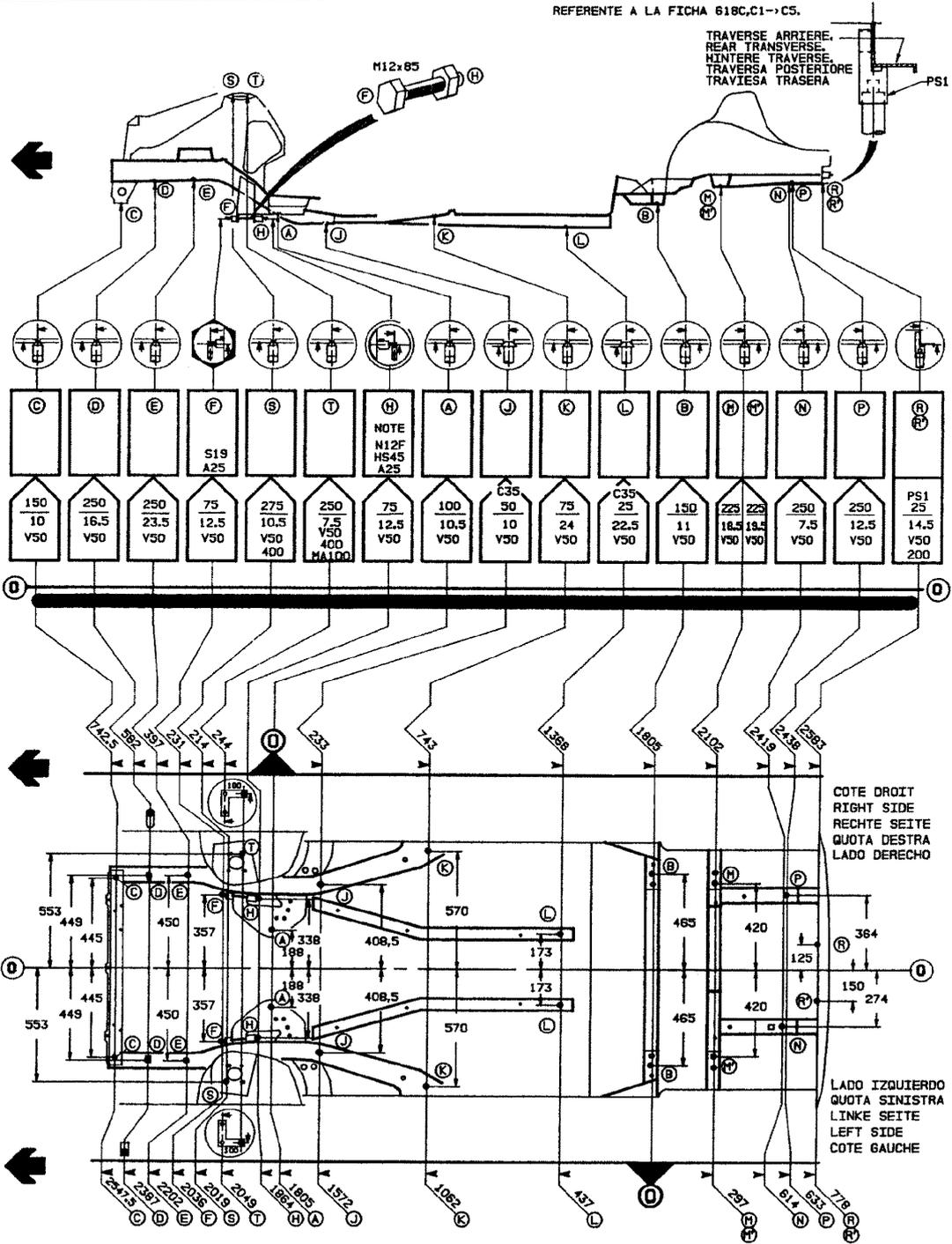
BLACKHAWK® F108

CITROEN (03.96->)
 SAXO SANS DIRECTION ASSISTEE,
 WITHOUT POWER STEERING,
 OHNE SERVOLENKUNG.

REF918B

NOTES :
 VOIR EGALEMENT FICHES 618C,C1->C5.
 SEE ALSO SHEETS 618C,C1->C5.
 SIEHE AUCH BLAETTER 618C,C1->C5.
 UTILIZZARE SCHEDA 618C,C1->C5.
 REFERENTE A LA FICHA 618C,C1->C5.

AK3



REF 918B

© Copyright BLACKHAWK S.A. 1996. All rights reserved.

BLACKHAWK

GÉNÉRALITÉS

MÉCANIQUE

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

CARROSSERIE