



Automobiles CITROËN

12, rue Fructidor
75835 PARIS CEDEX 17
Tél. 01.58.79.79.79



Citroën C3 - Moteurs Essence et Diesel

Caractéristiques générales

Gamme

Version	Puissance fiscale
1.1i X ou SX	4
1.4i SX ou Exclusive	5
1.4i BVA SX ou Exclusive	5
1.6i 16V SX ou Exclusive	6
1.4 HDi X, SX ou Exclusive	4
1.4 HDi 16V SX ou Exclusive	5

- Liquide de refroidissement :

- moteurs essence.....7,0
- moteurs Diesel.....5,6
- Huile de BVM.....2,0
- Huile de BVA (total / après vidange).....5,85 / 3,0
- Liquide de freins.....0,7 à 0,8
- Fluide frigorigène (R134a).....575 à 625 gr

Jantes et pneus

Pneumatique	Jante
165/70 R14 81T (essence) 165/70 R14 84 H (Diesel)	5.5 J14
185/60 R15 84H	6 J15

Capacité (en l)

- Réservoir à carburant.....45
- Huile moteur, après vidange et remplacement du filtre à huile :
 - moteurs essence.....3,2
 - moteurs Diesel.....3,8
- Quantité d'huile entre le «maxi» et le «mini» de la jauge :
 - moteurs essence.....1,4
 - moteurs Diesel.....1,8

- Pression normale de fonctionnement.....2,1 bars
- Pression de la roue de secours.....2,3 bars

Moteurs

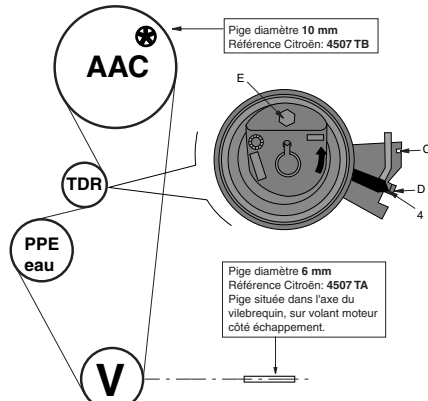
Moteur	1,1	1,4	1,6 16V	1,4 HDI 8V	1,4 HDI 16V
Type moteur	TU1JP	TU3JP	TU5JP4	DV4TD	DV4TED4
Type réglementaire	HFX	KFV	NFU	8HX	8HY
Cylindrée (cm ³)	1124	1360	1587	1398	1398
Alésage (mm)	72	75	78,5	73,7	73,7
Course (mm)	69	77	82	82	82
Rapport volumétrique	10,5/1	10,5/1	11/1	18/1	18,4/1
Puissance maxi :					
• KW	44,1	54	80	50	66
• Ch	61	75	110	69	90
Régime à la puissance maxi (tr/min)	5500	5400	5800	4000	4000
Couple maxi (daN.m)	9,4	11,8	14,7	15	20
Régime au couple maxi (tr/min)	3700	3300	4000	1750	2000

Calages de distribution

Moteurs TU1JP et TU3JP

Tension de la courroie :

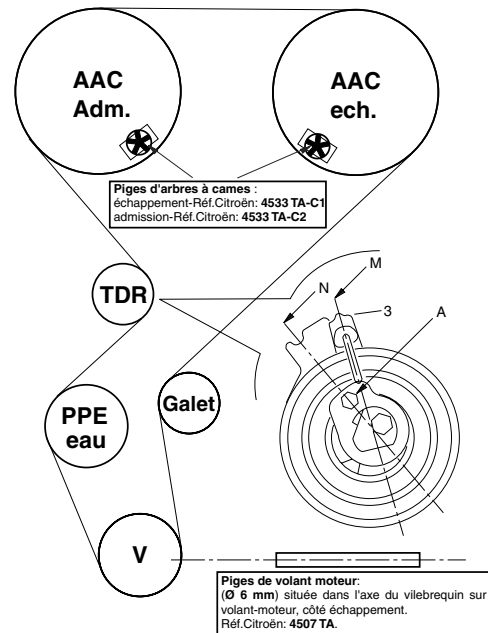
- A l'aide de l'empreinte (E), tourner le galet dans le sens anti-horaire jusqu'à amener l'index (4) en position (D).
- Serrer l'écrou du galet à 1 daN.m.
- Effectuer 4 tours de vilebrequin dans le sens horaire jusqu'à la position du PMH sur le cylindre 1.
- S'assurer avec les piges que le calage de distribution est correct.
- Desserrer légèrement l'écrou du galet et mettre l'index (4) en position (C).
- Serrer l'écrou du galet à 2 daN.m.
- Effectuer 2 tours de vilebrequin dans le sens horaire.
- S'assurer avec les piges que le calage de distribution est correct.



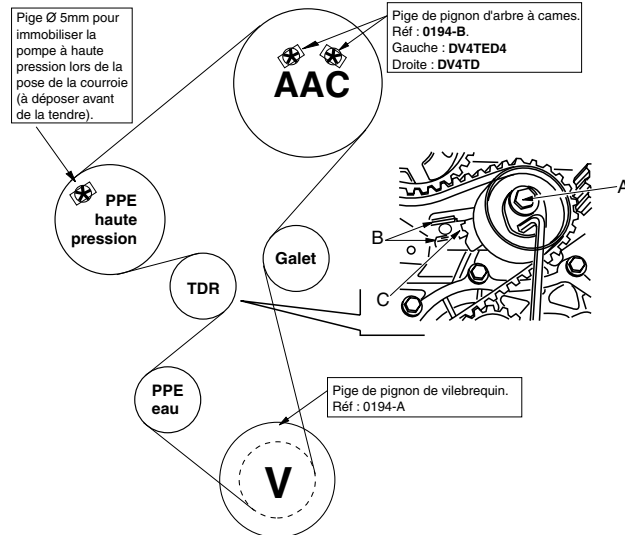
Moteur TU5JP4

Tension de la courroie :

- A l'aide de l'empreinte hexagonale (A), tourner le tendeur dans le sens anti-horaire jusqu'à amener l'index (3) en position (M).
- Serrer l'écrou du tendeur à 1 daN.m.
- Effectuer 4 tours moteur dans le sens normal de rotation.
- S'assurer avec les pignes que le calage de distribution est correct.
- Desserrer l'écrou du tendeur.
- Amener l'index (3) en position (N).
- Serrer le tendeur à 2,2 daN.m.



Moteurs DV4

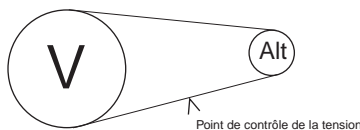


Pose et tension de la courroie :

- Pignons d'arbre à cames et de vilebrequin pigés.
- Poser la courroie, brin bien tendu, dans l'ordre suivant :
 - * pignon de distribution
 - * galet enrouleur
 - * poulie d'arbre à cames
 - * pompe haute pression
 - * pompe à eau
 - * galet tendeur.
- A l'aide d'une clé six pans, amener l'index (C) du galet tendeur au milieu de la zone de contrôle (B) en tournant le tendeur dans le sens horaire.
- Serrer la vis (A) à 3 (DV4TD) ou 3,7 daN.m (DV4TED4).
- Déposer les pignes.
- S'assurer du bon plaquage du pignon de distribution sur le vilebrequin.
- Entraîner en rotation le vilebrequin sur 10 tours.
- Poser les pignes.
- Contrôler le bon positionnement de l'index (C).

Courroies d'accessoires

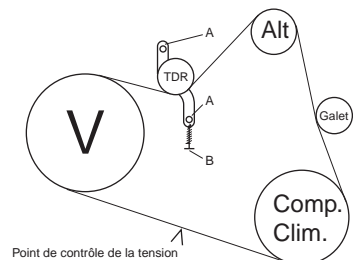
Sans clim.



- Desserrer les vis de fixation de l'alternateur puis la vis de tension.
- Déposer la courroie.
- Reposer la courroie.
- Serrer la vis de tension jusqu'à obtenir 55 ± 3 unités SEEM.
- Serrer les vis de fixation de l'alternateur.

Moteurs essence

Avec clim.

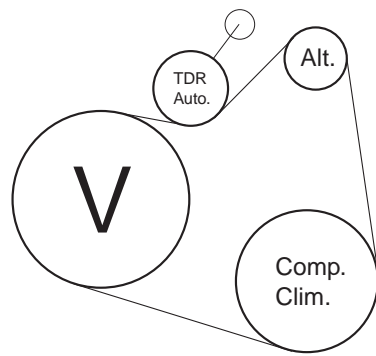
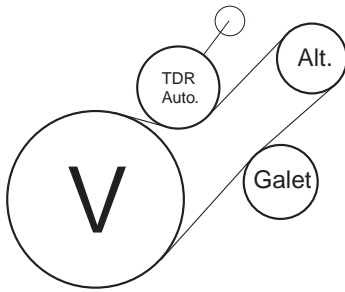


- Desserrer les vis A puis la vis B de tension.
- Déposer la courroie.
- Reposer la courroie.
- Serrer la vis B de tension jusqu'à obtenir 120 ± 3 unités SEEM.
- Serrer la vis A.

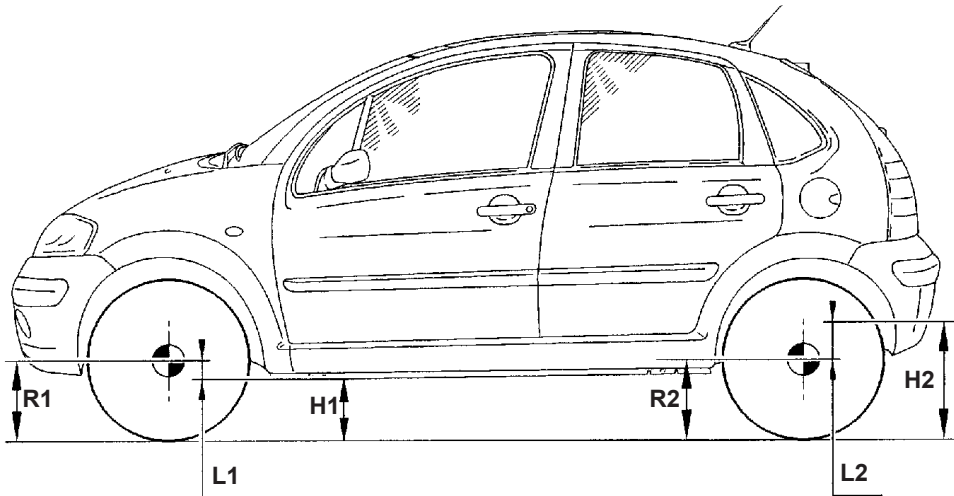
Moteurs Diesel

Sans Clim.

Avec Clim.



Géométrie des trains



Train avant

Hauteur de caisse

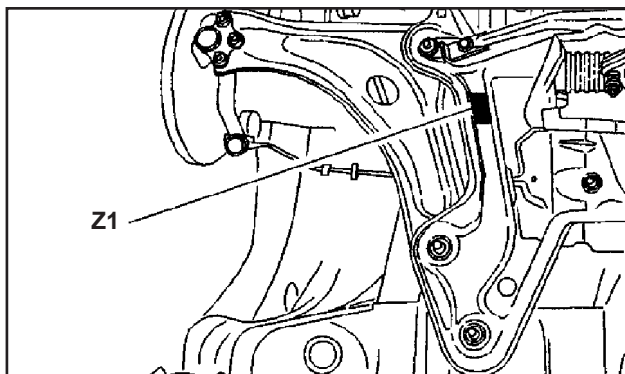
$H1 = R1 - L1$

H1 = hauteur avant (mm) mesurée entre Z1 et le sol

R1 = rayon de la roue sous charge (mm)

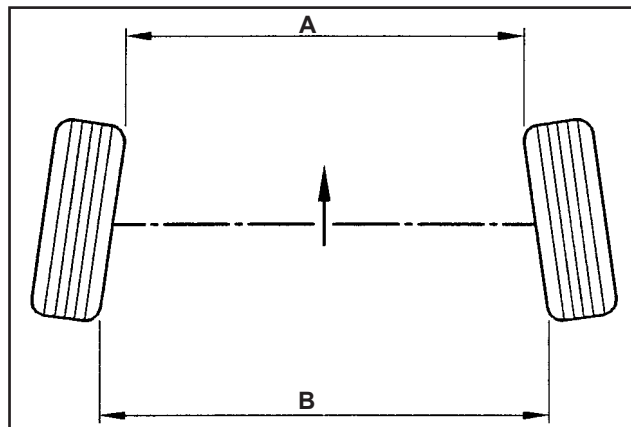
L1 = cote théorique entre le plan du berceau AV et l'axe de la roue

L1 = 142,5 mm (+6 à -8 mn)



Z1 = zone de mesure sous berceau avant

Géométrie du train avant



- Flèche : avant du véhicule
- $A < B$ = pincement positif (+) = pincement
- $A > B$ = pincement négatif (-) = ouverture
- Véhicule.....Tous types
- Parallélisme total - 2 ± 1 mm / - 0°19'±0°10'
- Chasse (non réglable)..... 3°57' ± 18'
- Carrossage (non réglable)..... - 0° 28' ± 30'
- Inclinaison du pivot (non réglable)..... 11°24' ± 30'

Train arrière

Hauteur de caisse

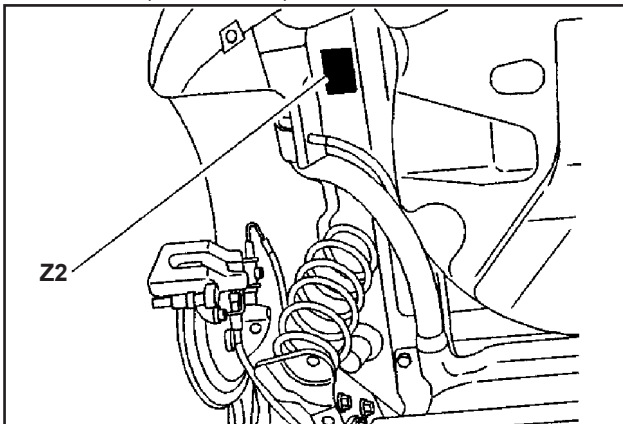
$$H2 = R2 + L2$$

H2 = Hauteur arrière (mm) mesurée entre **Z2** et le sol

R2 = rayon de la roue sous charge (mm)

L2 = cote théorique entre la zone de mesure sur longeron arrière et l'axe de la roue

L2 = 52 mm (+10 à -6 mm)



Z2 = zone de mesure sous longeron arrière

Géométrie du train arrière

- Véhicule.....Tous types
- Parallélisme total (non réglable).- $5,5 \pm 1$ mm / - $0^{\circ}50' \pm 0^{\circ}10'$
- Carrossage (non réglable).....- $1^{\circ}30' \pm 18'$

Couples de serrage (en daN.m)

- Ecrou de biellette de direction (réglage du parallélisme)5
- Cullasse (serrage en spirale) :
 - TU1 et TU3 $2 + 240^{\circ}$
 - TU5 $2 + 260^{\circ}$
 - DV4 $2 + 4 + 230^{\circ}$
- Vis de cullasse (longueur maxi sous tête) :
 - TU1 et TU3 176,5 mm
 - TU5 122,6 mm
 - DV4 TD 149 mm
 - DV4TED4 147 mm