



# 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

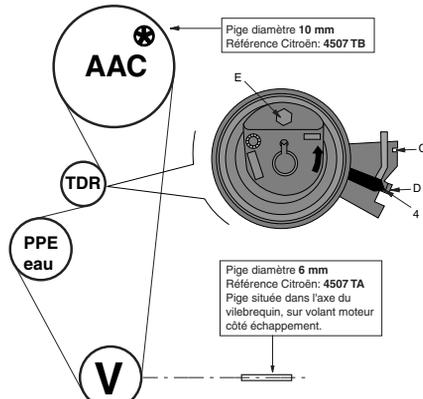
Moteur	1,1	1,4	1,6 16V	1,4 HDI 8V	1,4 HDI 16V
Type moteur	TU1JP	TU3JP	TU5JP4	DV4TD	DV4TED4
Type réglementaire	HFX	KFV	NFU	8HX	8HY
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1124	1360	1587	1398	1398
Alésage (mm)	72	75	78,5	73,7	73,7
Course (mm)	69	77	82	82	82
Rapport volumétrique	10,5/1	10,5/1	11/1	18/1	18,4/1
Puissance 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 :

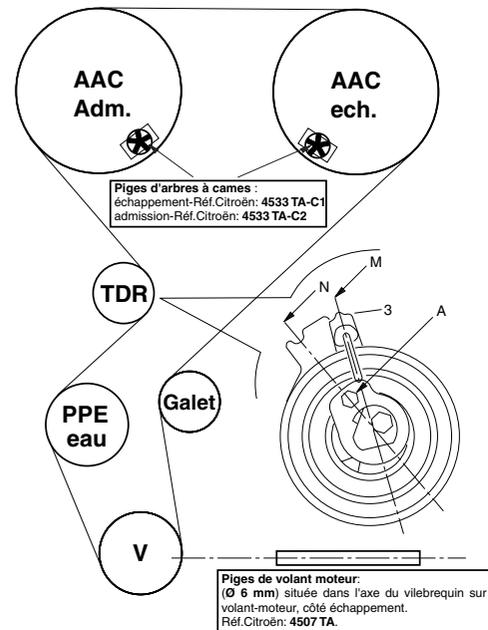
- A l'aide de l'empreinte (E), tourner le galet dans le sens anti-horaire jusqu'à amener l'index (4) en position (D).
- Serrer l'écrou du galet à 1 daN.m.
- Effectuer 4 tours de vilebrequin dans le sens horaire jusqu'à la position du PMH sur le cylindre 1.
- S'assurer avec les piges que le calage de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



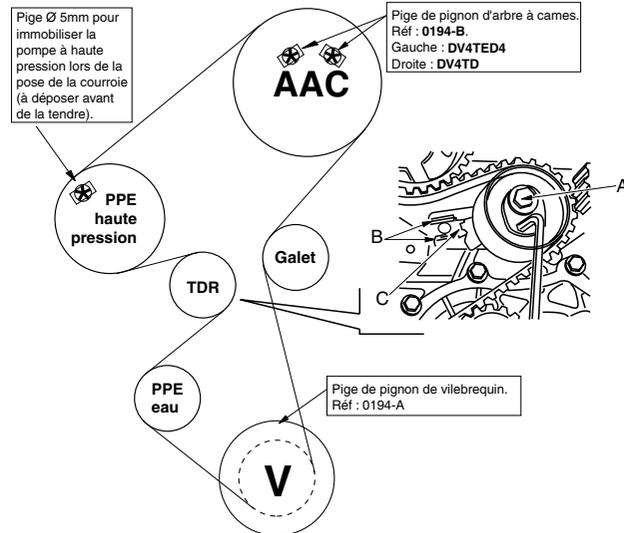
## Moteur TU5JP4

### 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

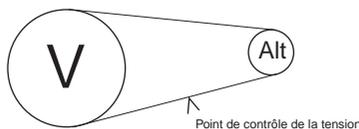


### Pose et tension de la courroie :

- Pignons d'arbre à cames et de vilebrequin pigés.
- Poser la courroie, bien tendue, 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

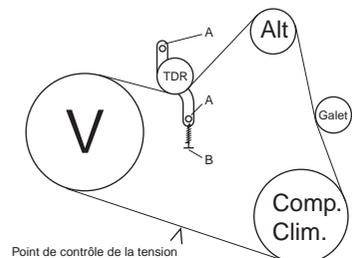
Sans clim.



- 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  $55 \pm 3$  unités SEEM.
- Serrer les vis de fixation de l'alternateur.

Moteurs essence

Avec clim.

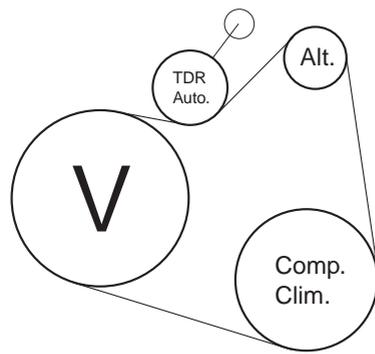
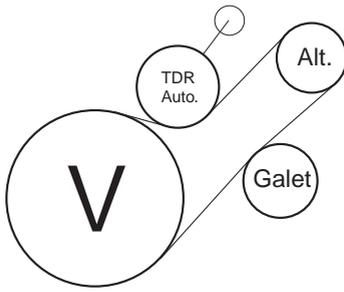


- Desserrer les vis A puis la vis B de tension.
- Déposer la courroie.
- Reposer la courroie.
- Serrer la vis B de tension jusqu'à obtenir  $120 \pm 3$  unités SEEM.
- Serrer la vis A.

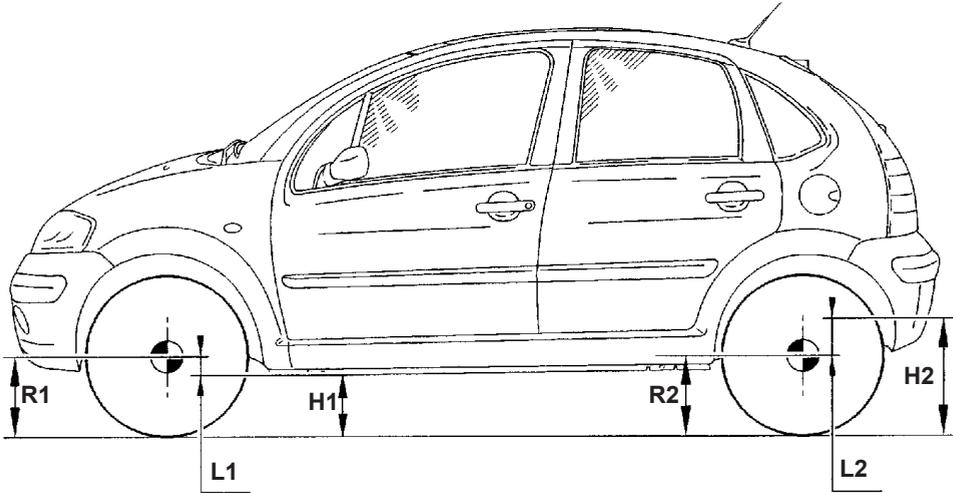
# Moteurs Diesel

Sans Clim.

Avec Clim.



## Géométrie des trains



### Train avant

#### Hauteur de caisse

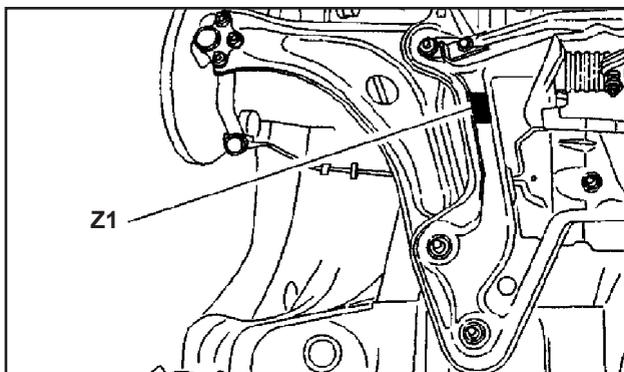
$H1 = R1 - L1$

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

R1 = rayon de la roue sous charge (mm)

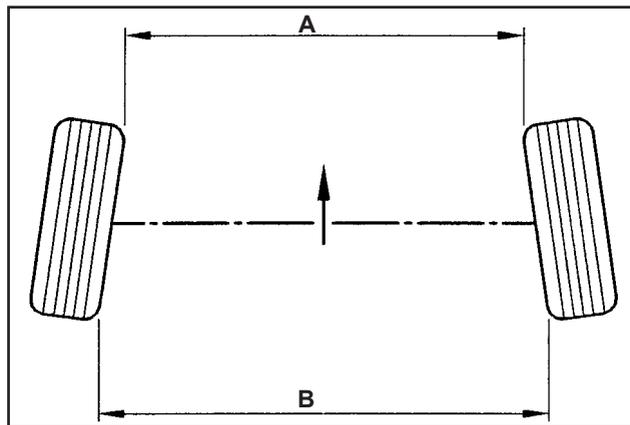
L1 = cote théorique entre le plan du berceau AV et l'axe de la roue

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

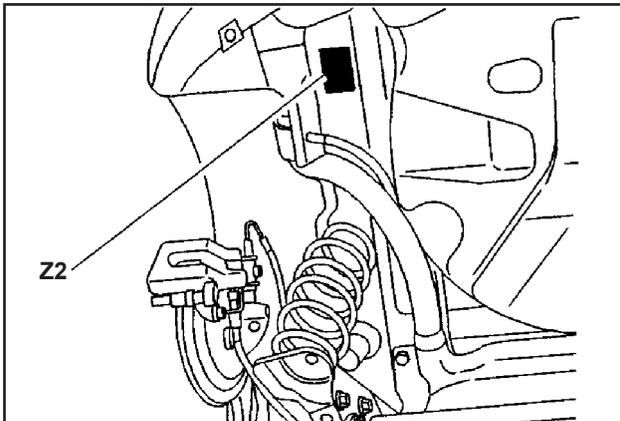
$$H2 = R2 + L2$$

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