

Automobiles CITROËN
62, boulevard Victor Hugo
92208 NEUILLY-SUR-SEINE Cédex
Tél. (1) 759.41.41

MOTEUR

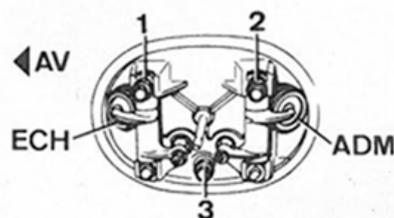
Type M 28, avant, 4 temps, 2 cylindres opposés à plat (flat-twin).
Alésage x course : 74 x 70 mm.
Cylindrée : 602 cm³.
Puissance administrative (en France) : 3 CV.
Rapport volumétrique : 9.
Pression de compression : 11 ± 0,5 bars ou kg/cm².
Puissance maxi (DIN) : 32 ch à 5 750 tr/mn (23,52 kw à 5 750 tr/mn).
Couple maxi (DIN) : 4,2 m.daN à 4 000 tr/mn.

Conception

Carter-cylindres en alliage d'aluminium en 2 parties. Culasses en alliage léger, chambres hémisphériques. Vilebrequin en acier matricé composé de 5 pièces assemblées à l'azote liquide (-180° C) (y compris les bielles) comportant 2 paliers et 2 manetons. Pistons en alliage léger avec calottes bombées de forme spéciale, 3 segments. Soupapes en tête disposées en « V ». Poussoirs, tiges et culbuteurs.

Distribution

Un arbre à cames en fonte supporté par deux paliers tournant au-dessus du vilebrequin. Entraînement par pignons à taille hélicoïdale et rattrapage automatique du jeu de denture.
Fonctionnement avec jeu théorique de 1 mm aux soupapes :
R.O.A. : 9°5' après P.M.H.
R.F.A. : 49°15' après P.M.B.
A.O.E. : 35°55' avant P.M.B.
A.F.E. : 3°30' avant P.M.H.
Jeu de fonctionnement (à froid) : adm. et éch. 0,20 mm.



Ordre de serrage d'une culasse et disposition des soupapes

Graissage

Sous pression par pompe à rotors type Eaton. Radiateur d'huile en aluminium à 9 éléments. Pression à 80° C et 6 000 tr/mn : 5,5 à 6,5 bars. Tarage du manoccontact : 0,5 à 0,8 bar.

Refroidissement

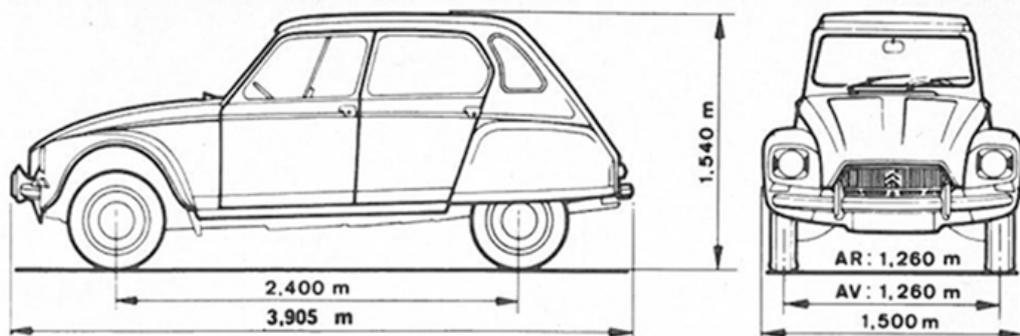
Par air pulsé. Ventilateur plastique à 9 pales.

Alimentation

Pompe à essence mécanique à membrane commandée par tige poussoir.
Course réglable : entretoise entre pompe et carter (dépassement tige : 1,2 mm mini).
Pression débit nul : 200 millibars.
Filtre à air à cartouche fixe.

Carburateur

Double corps Solex 26 x 35 CSIC. Repère 197 (Solex 26 x 35 SCIC Repère 198 avec frein de ralenti pour embrayage centrifuge). Réglages identiques.

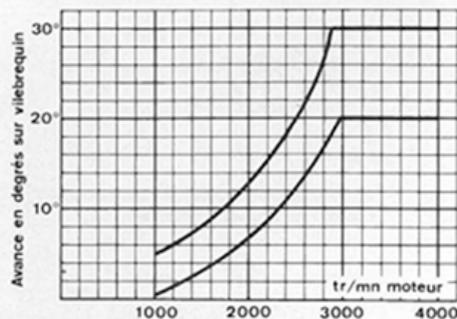


Diffuseur : 21 (24).
Gicleur principal : 120 (70).
Ajustage automatique : 1 F 2 (2 AA).
Gicleur de ralenti : 40.
Injecteur de pompe : 40.
Pointeau (à bille) : 1,7.
Flotteur : 12,3 g.
Niveau du flotteur : 18 ± 1 mm.
Teneur en CO : 0,8 à 1,6.
Teneur en CO₂ : supérieure à 9.
Régime de ralenti : 800 ± 50 tr/mn.
(...) Réglages du 2^e corps.

Allumage

Par batterie, bobine à 2 sorties H.T., rupteur, condensateur, bougies.
Allumeur en bout d'arbre à cames. Ducellier 605.774. Femsa RC 2.10.
Écartement des contacts : 0,40 ± 0,05 mm.
Angle de came : 109° ± 3°.
Pourcentage de Dwell : 60 % ± 2 %.
Avance initiale (trou de pige sur volant) : 8°.
Capacité du condensateur : 0,18 à 0,28 µF.
Bobine : Ducellier 2769 ou Femsa BC 12.4.
Bougies : AC 42 F - Bosch W 225 T1 - Eyquem 755 - Firestone F 32 P - Marchal 34 S - Marelli CW 8 N BT.
Écartement des électrodes : 0,65 à 0,75 mm.

Pige de calage de l'avance initiale



Courbe d'avance centrifuge

EMBRAYAGE

Verto type PKHB 4,5 monodisque à sec.
Disque à moyeu élastique type « Dentel ».
Garnitures : Ferodo A 3 S ou 813 côté volant moteur, A 3 S côté mécanisme.

Jeu entre butée et linguets : 1 à 1,5 mm.
Garde à la pédale : 20 à 25 mm.
Embrayage centrifuge en option.

BOITE DE VITESSES

4 rapports avant synchronisés et 1 marche arrière.
Lévier coulissant central sur planche de bord.
Couple conique : 8 x 31 (3,875).
Jeu entre-dents pignon-couronne : 0,14 à 0,18 mm.

Combinaisons	Rapports de boîte	Vit. en km/h pour 1000 tr/mn moteur*
1 ^{re}	5,748	4,848
2 ^e	2,934	9,497
3 ^e	1,923	14,494
4 ^e	1,350	20,646
M. AR.	5,748	4,848

* Avec pneus de 125 SR 380 dont le développement sous charge est de 1,800 m.

TRANSMISSION

Roues avant motrices. Joints homocinétiques à billes.

TRAIN AVANT

Essieu avant de type tubulaire, tracteur et directeur.

Caractéristiques (à vide, en ordre de marche) :

Parallélisme (ouverture) : 1 à 3 mm.
Carrossage (non réglable) : 1° + 45° - 25°

Chasse (non réglable) : 15°.
Angle de braquage : 34 à 35°.

DIRECTION

Direction à crémaillère Citroën incorporée dans la traverse de l'essieu. Démultiplication : 1,17.
Diamètre de braquage : 10,7 m environ.

TRAIN ARRIERE

Roues indépendantes à bras tirés.
Bras en tôle soudée montés sur roulements à galets coniques.

Caractéristiques (à vide, en ordre de marche) :

Carrossage : 30° à 1°.
Parallélisme : pincement ou ouverture : 0 ± 4 mm.

