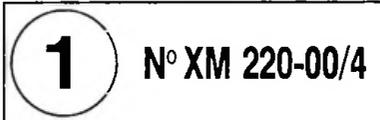


LE 23 DECEMBRE 1994

RÉF.



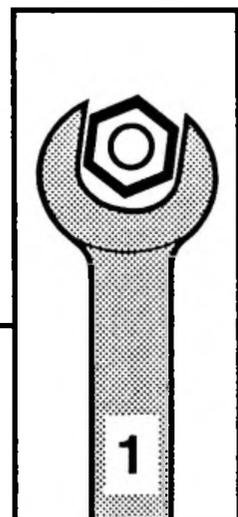
ANNULE ET REMPLACE

ABONNEMENT GME

MOTEUR DK5

● CIRCUIT DE GRAISSAGE

MAN 008931



AUTOMOBILES CITROËN
DIRECTION COMMERCE EUROPE
DOCUMENTATION APRÈS VENTE

LUBRIFICATION

CARACTERISTIQUES – IDENTIFICATIONS : CIRCUIT DE GRAISSAGE 3

CONTROLE : PRESSION D'HUILE 7

DEPOSE – REPOSE : POMPE A HUILE 8

CARACTERISTIQUES – IDENTIFICATIONS : CIRCUIT DE GRAISSAGE

1 – CAPACITE D'HUILE

Sans échange cartouche d'huile : 7,5 litres.
 Avec échange cartouche d'huile : 8 litres.
 Capacité entre mini et maxi de la jauge : 3 litres.

2 – CARTOUCHE DE FILTRE A HUILE

Cartouche filtrante :
 • première monte : PURFLUX LS 483
 • deuxième monte : PURFLUX LS 520 C

3 – SONDE DE NIVEAU ET DE TEMPERATURE D'HUILE

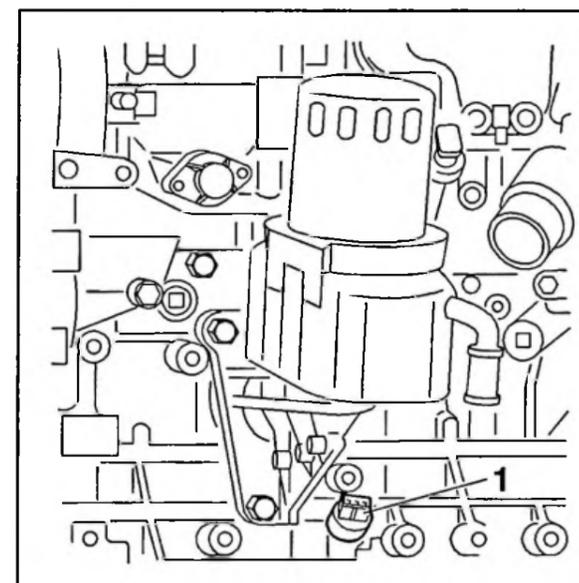


Fig : B1FP018C
 (1) : sonde de niveau et de température d'huile.
 Repère : connecteur vert.

4 – MANOCONTACT DE PRESSION D'HUILE

Tarage en bars : 0,5 bar.
 Repère : connecteur gris.

5 – PRESSION D'HUILE

Les valeurs indiquées sont en bars et correspondent à un moteur rodé, pour une température d'huile de 90°C.

Régime moteur	2000 tr/mn	4000 tr/mn
Pression d'huile	3 bars	3,5 bars

6 – CIRCUIT DE GRAISSAGE

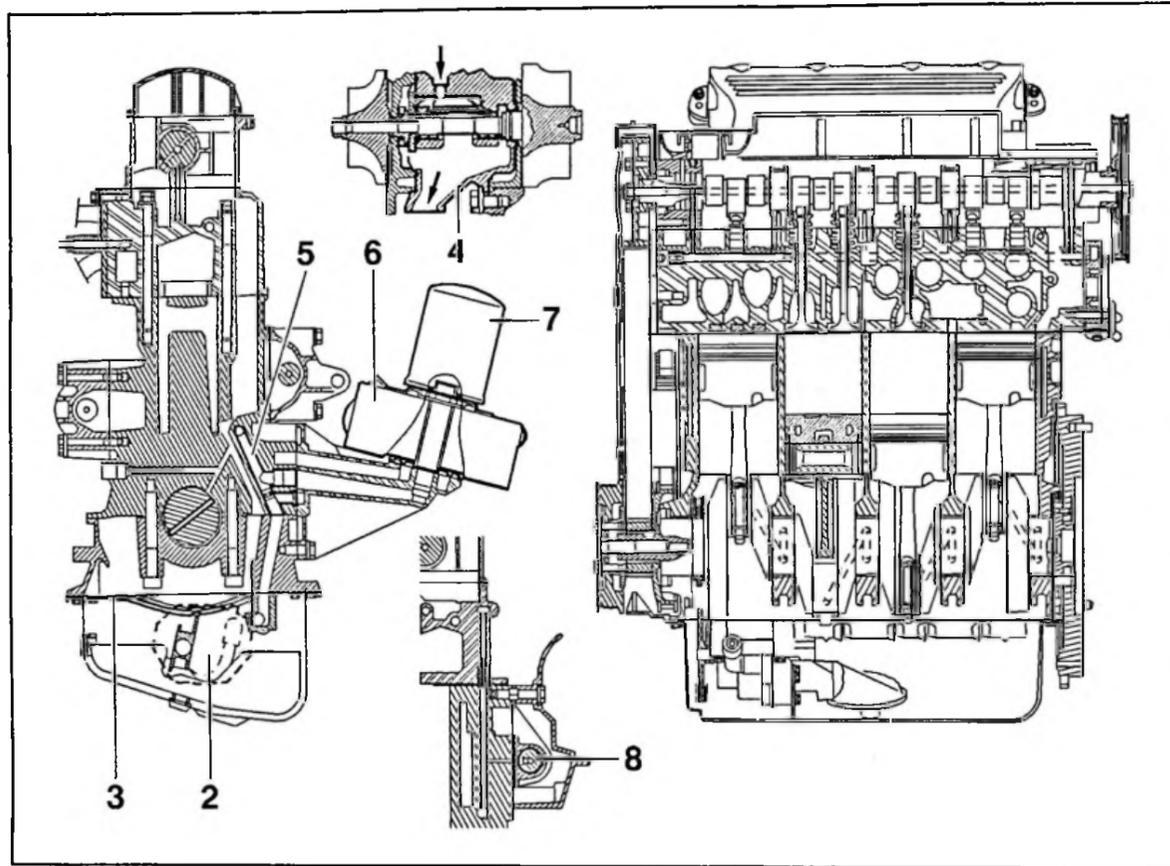


Fig. B1FP019D

- (2) pompe à huile.
- (3) tôle anti-barbotage.
- (4) turbocompresseur.
- (5) rampe de graissage principale.
- (6) échangeur thermique eau/huile.
- (7) cartouche d'huile.
- (8) arbre d'équilibrage.

Graissage sous pression assuré par une pompe à huile à engrenages.

La pompe à huile est entraînée par chaîne.

Le carter d'huile est en tôle.

6.1 – Refroidissement fond de piston

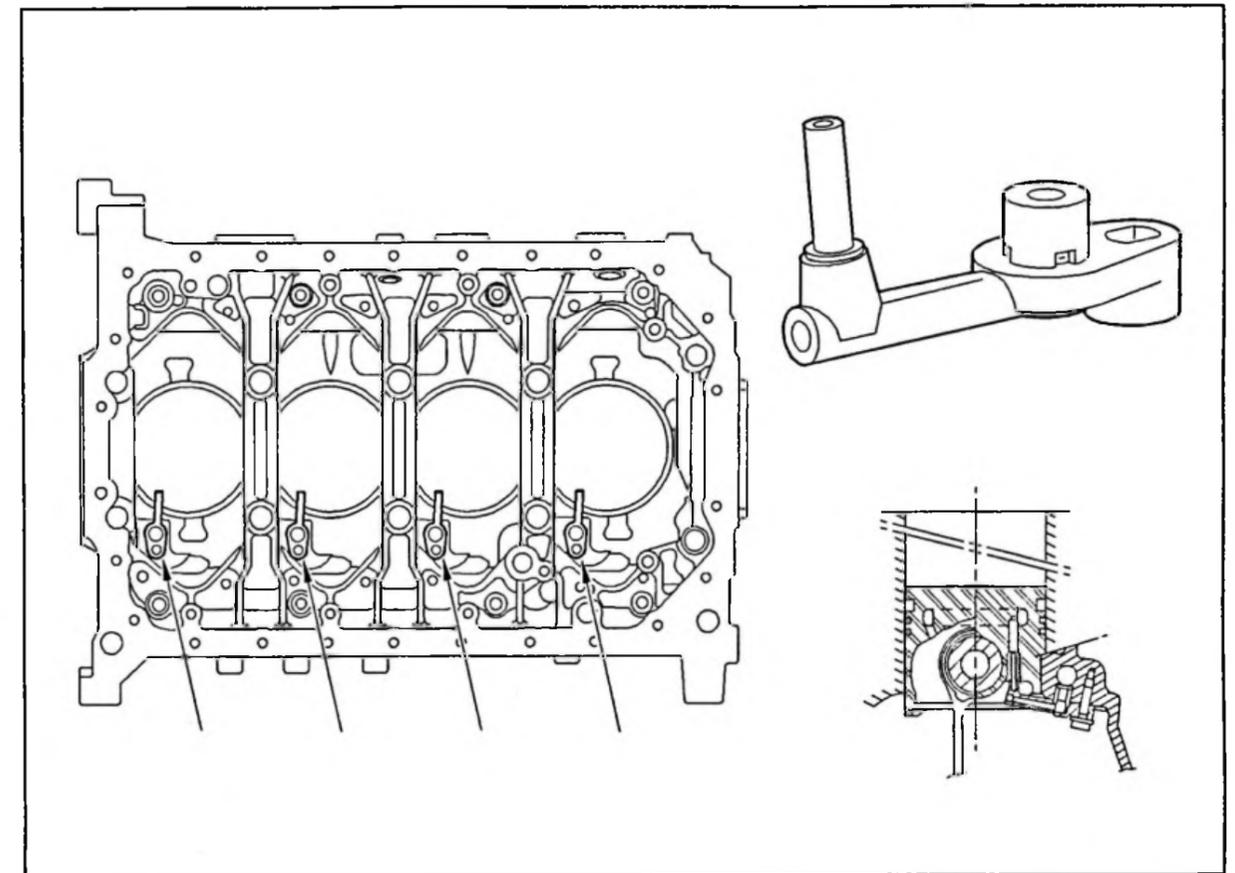


Fig. B1FP01AD

Le refroidissement des fonds de pistons est assuré par 4 gicleurs rapportés sur la rampe principale.

Les pistons du moteur DK5 sont équipés d'une canalisation circulaire située sous la tête, qui favorise leur refroidissement.

6.2 – Pousoirs à rattrapage de jeu hydraulique

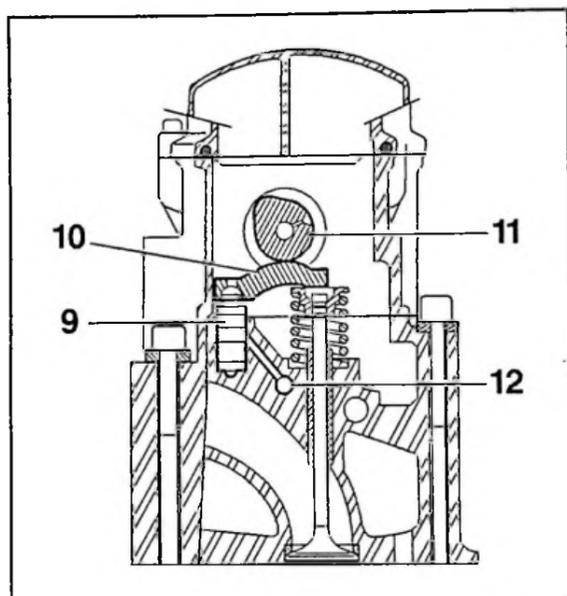


Fig : B1FP018C

- (9) pousoir hydraulique.
 (10) linguet.
 (11) arbre à cames.
 (12) canal d'alimentation en huile des pousoirs de soupapes.

7 – VIDANGE MOTEUR

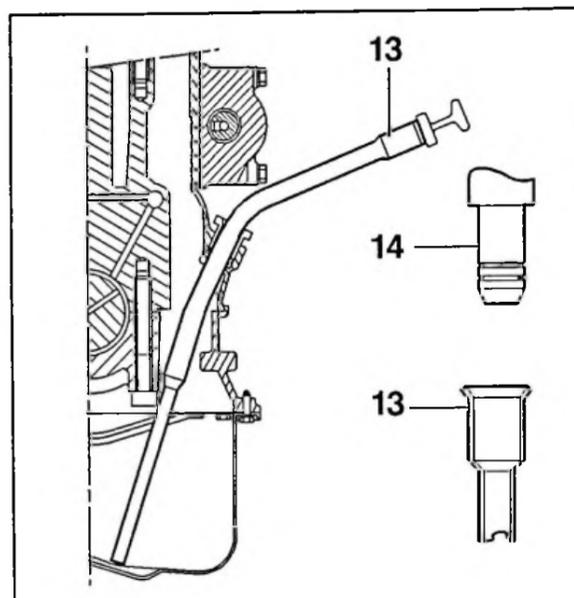


Fig : B1FP01CC

- (13) extrémité du guide jauge.
 (14) canule diamètre 16 mm.

IMPERATIF : La vidange doit être effectuée à chaud aussitôt après l'arrêt du moteur.

Il est possible de vidanger les moteurs par un dispositif d'aspiration.

L'extrémité du guide jauge est évasée permettant de raccorder une canule branchée à un appareil de vidange par aspiration.

NOTA : Il est toujours possible de vidanger les moteurs en retirant le bouchon de vidange du carter d'huile.

CONTROLE : PRESSION D'HUILE

1 – OUTILLAGE PRECONISE

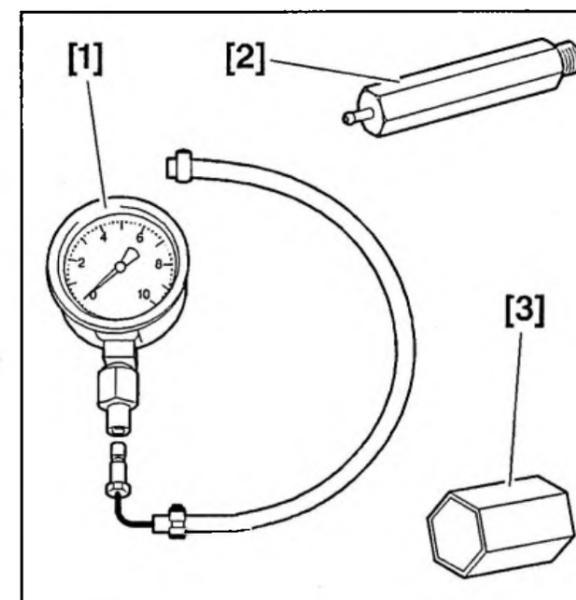


Fig : E5-P047C

- [1] manomètre pour contrôle de pression d'huile 2279-T bis (coffret 4103-T).
 [2] raccord prise de pression d'huile moteur 4156-T.
 [3] douille de 22 mm 5709T.B2 (coffret 5709-T).

2 – CONTROLE DE LA PRESSION

Le contrôle de la pression d'huile s'effectue moteur chaud, après vérification du niveau d'huile.

Déconnecter le manocontact de pression d'huile.

Déposer le manocontact de pression d'huile, avec l'outil [3].

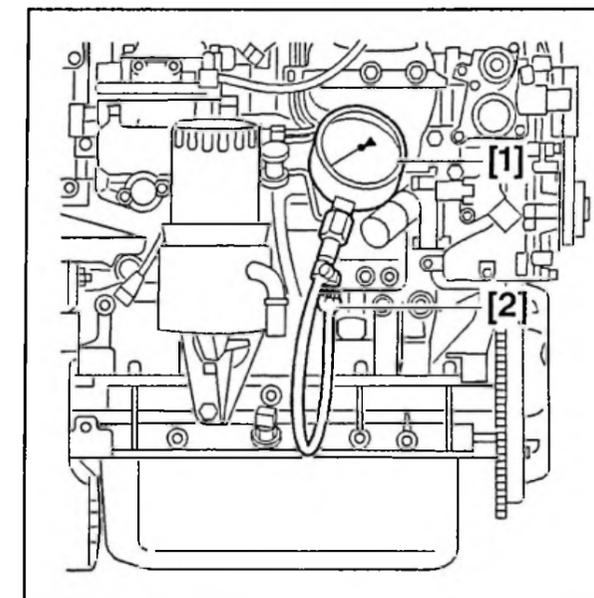


Fig : B1FP00YC

Poser :

- le raccord [2]
- le flexible

Brancher le manomètre [1].

Brancher un compte-tours.

Relever les pressions.

Déposer :

- le manomètre [1]
- le flexible
- le raccord [2]
- le compte-tours

Reposer le manocontact de pression d'huile muni d'un joint neuf. Utiliser l'outil [3]. Serrer à 2,25 m.daN.

Déposer l'outil [3].

Reconnecter le manocontact.

DEPOSE – REPOSE : POMPE A HUILE

Outillage – suspension moteur (*) :

- pige 5714-TP2
- entretoise 5714-TP1

Outillage – courroie d'accessoires (*) :

- pige 5714-TQ
- clé 5714-TR
- clé de tension 5714-TS

NOTA : (*) coffret 5711-T.

1 – DEPOSE

Lever et caler le véhicule, roues avant pendantes.

Déclipper le cache batterie :

- 2 points, côté face avant
- 1 point repéré par une flèche côté filtre à air (utiliser un tournevis)

Débrancher la borne négative de la batterie.

Déposer :

- la protection sous moteur
- la roue avant droite
- la protection moteur sous passage de roue avant droit
- le pare-boue avant droit

Vidanger l'huile du moteur.

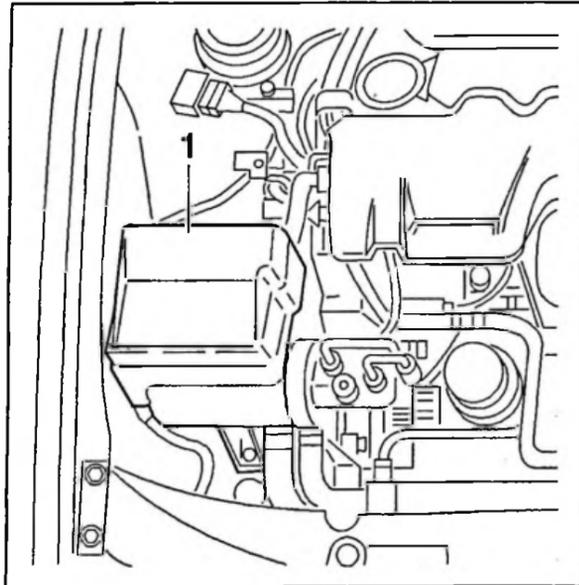


Fig : B1BP04GC

Sortir les calculateurs du bac calculateurs (1).

Déposer :

- le bac calculateurs (1)
- la courroie d'accessoires (voir opération correspondante)

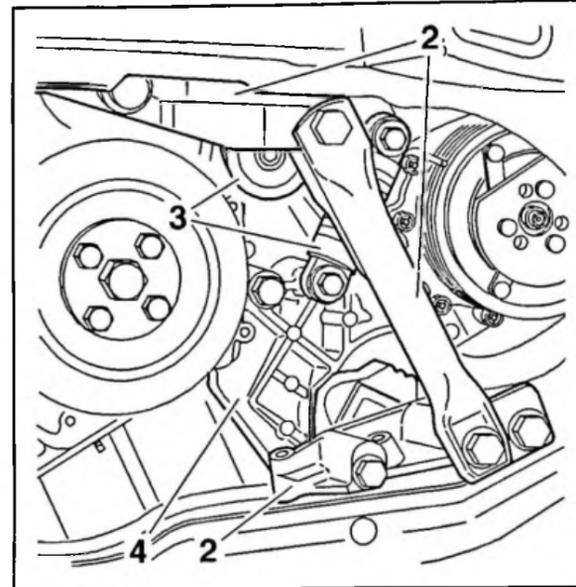


Fig : B1FP014C

Maintenir le moteur à l'aide d'une grue d'atelier.

Déposer :

- la suspension moteur (2) (voir opération correspondante)
- le galet tendeur automatique (3)
- le support (4)

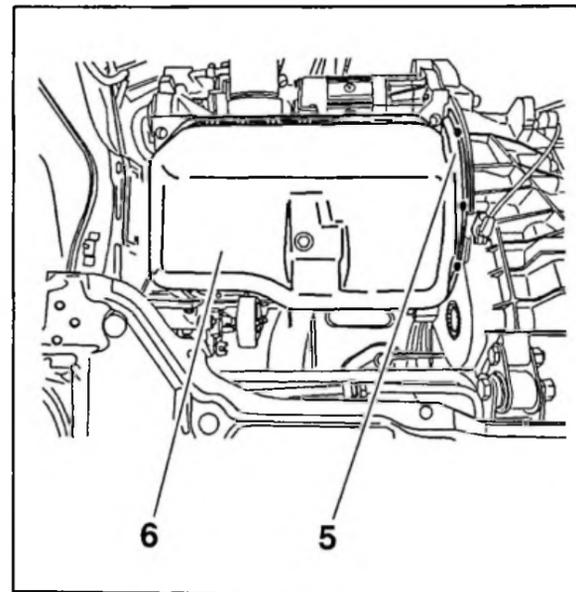


Fig : B1FP015C

Déposer la tôle de protection volant moteur (5).

Lever légèrement le moteur.

Déposer le carter d'huile (6).

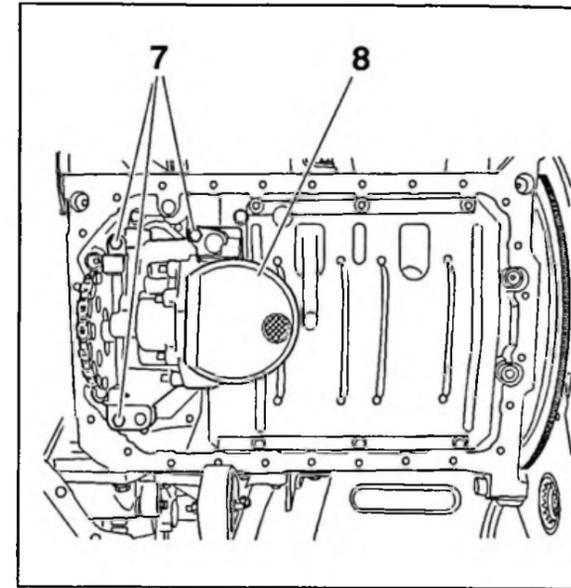


Fig : B1FP016C

Déposer :

- les vis (7)
- la pompe à huile (8)

2 – REPOSE

ATTENTION : Contrôler la présence de la bague de centrage.

Reposer la pompe à huile en engageant le pignon dans la chaîne.

Serrer les vis (7) à 0,9 m.daN.

Nettoyer les plans de joint du carter d'huile et du bloc cylindres.

Ne pas utiliser d'abrasifs ni d'outils tranchants sur les plans de joint.

Enduire le plan du joint du carter d'huile avec de l'auto-joint OR : E10.

Reposer :

- le carter d'huile (6) ; serrer à 0,8 m.daN
- la tôle de protection volant moteur (5)

Baisser légèrement le moteur.

Reposer le support (4) avec l'axe butée élastique ; serrer à 5,5 m.daN.

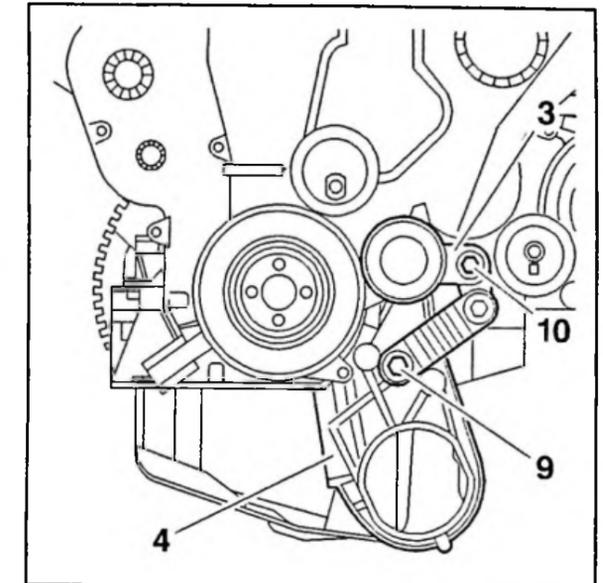


Fig : B1FP017C

Reposer :

- le galet tendeur automatique (3)
- la vis (9) ; serrer à 2,3 m.daN
- la vis (10) ; serrer à 7 m.daN
- la suspension moteur (2) (voir opération correspondante)

Enlever la grue d'atelier.

Reposer :

- la courroie d'accessoires (voir opération correspondante)
- le bac calculateurs (1)
- les calculateurs
- le pare-boue avant droit
- la protection moteur sous passage de roue avant droit
- la roue avant droite
- la protection sous moteur

Replacer le véhicule sur le sol.

Rebrancher la batterie.

Clipper le cache batterie.

Effectuer le remplissage et le niveau d'huile moteur.

NOTA : Débrancher le relais double d'injection.

Faire tourner le moteur au démarreur jusqu'à l'extinction du voyant de pression d'huile.

Rebrancher le relais double d'injection.