

AX SPORT Groupe N / 02/92

SOMMAIRE

1 - Généralités

2 - Moteur

3 - Embrayage - boîte de vitesses

4 - Train avant - suspension

5 - Train arrière - suspension

6 - Freinage

7 - Système Électrique

8 - Caisse

9 - Annexe

1 - Généralités :

Rappel :

- Fiche d'homologation AX SPORT N° 5347.
- Toujours se reporter à l'annexe J Art : 254
- Toute modification non explicitement autorisée est interdite.
- Les voitures devront être strictement de séries et identifiables par les données précisées par les articles de la fiche d'homologation.
- Poids minimum de la voiture : c'est le poids précisé sur la fiche d'homologation augmenté du poids des dispositifs de sécurité. Cette mesure se fera véhicule vide, sans personne à bord, sans bagages, sans outillages, sans cric. Les réservoirs d'essence et de lave glace seront vides et les autres réservoirs au niveau d'utilisation. Il est important de savoir que l'AX SPORT est homologuée sous deux versions : pour transformer la version 1 en version 2, toutes les évolutions de celle-ci doivent être montées. Pour la version 2, s'agissant d'une évolution du type, il est interdit de panacher les pièces avec la version 1.
- Poids version 1 : 644 Kgs.
- Poids version 2 : 662 Kgs.

Toutes les pièces spécifiques pour l'AX SPORT Groupe N, ne sont plus disponibles chez CITROËN SPORT seules les pièces communes à d'autres modèles de la marque sont disponibles.

CITROËN SPORT à VERSAILLES "SATORY" (78000)

Tel : 01.30.84.04.04.

2 - Moteur :

A. Sont libres :

- Levées de soupapes en fonction de la rotation de l'arbre à cames. La levée maxi doit cependant être respectée.
- Câble d'accélérateur avec possibilité de le doubler.
- Bougies (marques et types)
- Limiteur de régime.
- CÂBLE HT.
- Thermostat de refroidissement.
- Verrouillage du bouchon de radiateur.
- Il est permis de modifier les éléments des carburateurs qui règlent le dosage de la quantité d'essence admise au moteur, pour autant qu'ils n'aient aucune influence sur l'admission d'air.
- Le matériau du joint de culasse est libre mais pas son épaisseur.
- Le matériau de l'élément élastique des supports moteur est libre mais pas le nombre des supports moteur.
- Échappement : il sera possible soit de retirer l'intérieur du silencieux, soit de modifier l'échappement à partir du premier pot vers la sortie. Les dimensions maximales du conduit étant celle du tuyau situé en amont du premier silencieux. (Voir dessin annexe J N° 254.3).

B. Montage - Préparation :

Distribution :

- Le calage de l'arbre à came étant libre, il est possible de panacher indifféremment celui des versions 1 ou 2.
- Il est conseillé de contrôler après chaque course, les valeurs de tarage des ressorts de soupapes : 91 KGS + ou - 5% pour une hauteur de 29,7mm et 36 KGS + ou - 5% pour une hauteur de 40,5mm. Ne pas hésiter à les changer si ces valeurs ne sont pas obtenues.
- Il est conseillé de changer toutes les 3 courses les coupelles de ressorts de soupapes.

Carburateur :

- Vérifier et soigner le passage des tuyauteries d'essence et s'assurer qu'elles ne présentent aucun coude ni pincement.
- Il est possible de monter indifféremment sur l'une ou l'autre version les carburateurs SOLEX 40 ADDHE ou WEBER 40 DCOM (dans leurs montage spécifique AX SPORT : Buses de 32, sans cornet, etc.)

Carburateurs SOLEX :

- Niveau de cuve conseillé : 43mm + ou - 1 en position horizontale, couvercle retourné, entre dessus du couvercle et joint du couvercle.

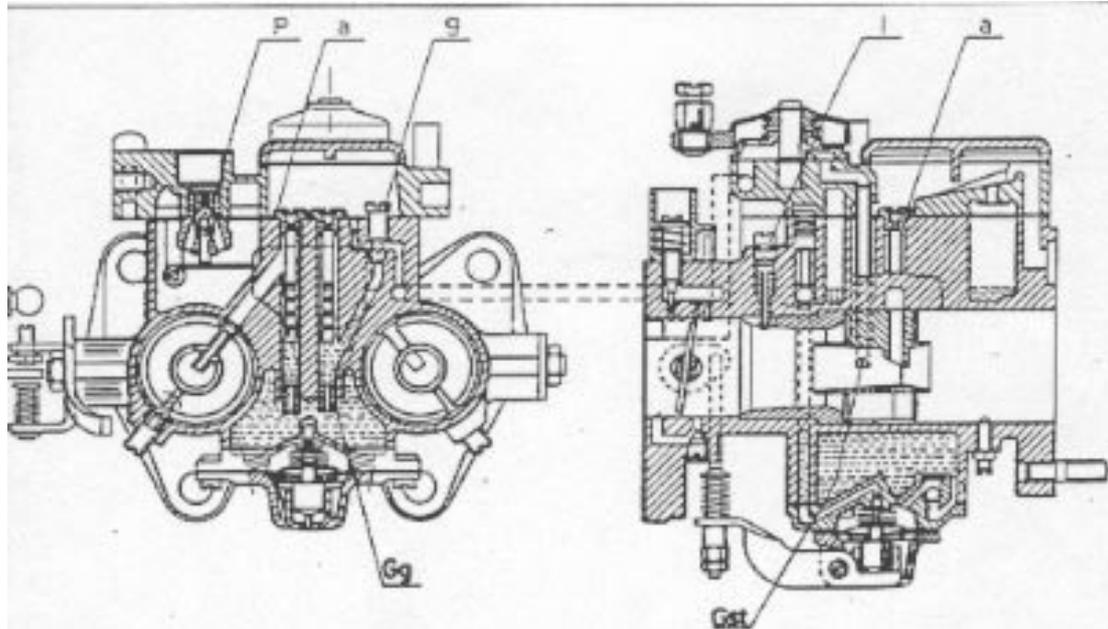
Carburateurs WEBER :

- Flotteurs en plastique : niveau de cuve conseillé : 14mm + ou - 1 en position verticale, entre dessous du flotteur et joint de couvercle.

- Flotteurs en laiton : niveau de cuve conseillé : 7mm +ou - 1 en position verticale, entre dessous du flotteur et joint de couvercle.

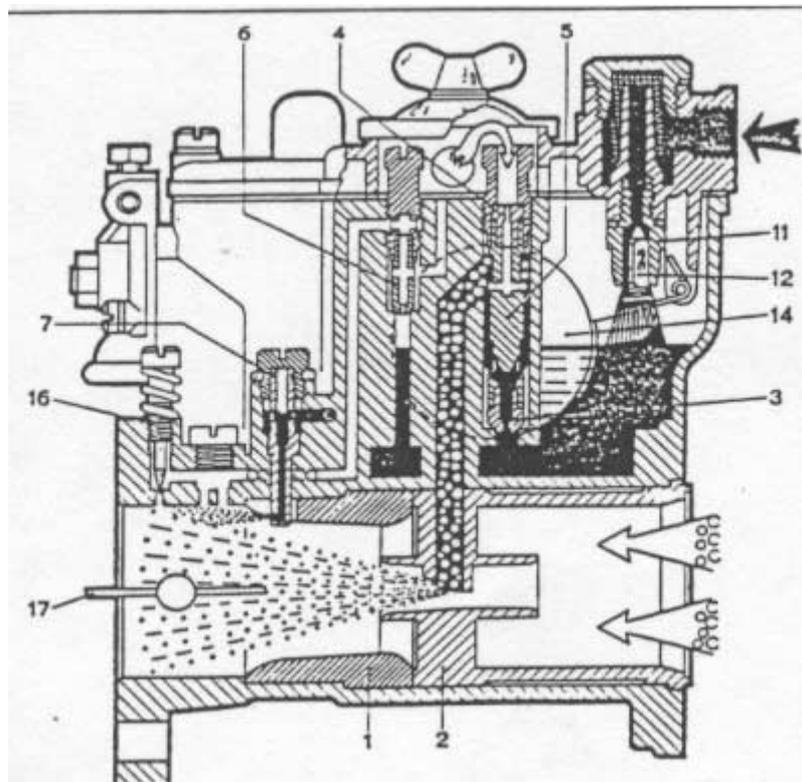
RÉGLAGES CARBURATEURS SOLEX

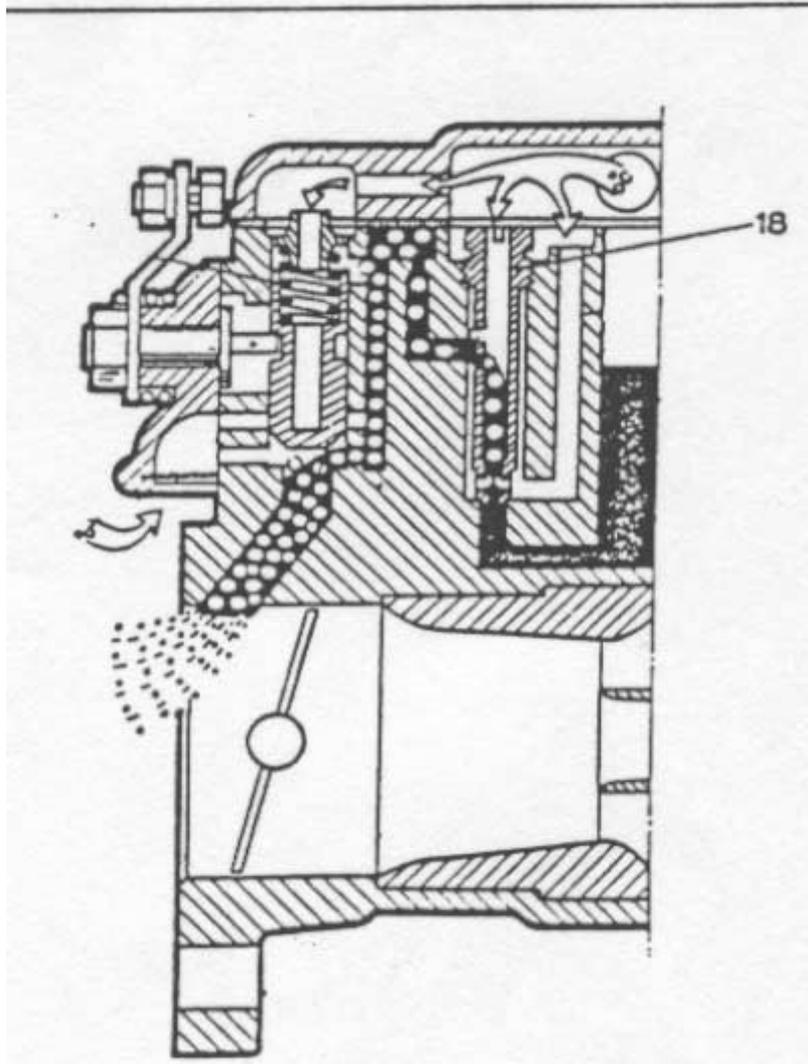
DÉSIGNATION	RÉGLAGES
BUSE	32
GICLEUR PRINCIPAL	130 (Gg)
AUTOMATICITÉ	210 + ou - 20 (a)
TUBE D'EMULTION	A05
GICLEUR DE RALENTI	55 + ou - 5 (g)
INJECTEUR DE POMPE DE REPRISE	50 + ou - 5 (i)
GICLEUR D'ESSENCE DE STARTER (non démontable)	140 (Gst)
POINTEAU A BILLE	1.3 (P)
COURSE DE POMPE DE REPRISE	1 à 2 mm



RÉGLAGES CARBURATEURS WEBER

DESIGNATION	REGLAGES
BUSE	32. (Rep. 1)
CENTREUR	4,8. (Rep. 2)
GICLEUR PRINCIPAL	115 + ou - 5. (Rep. 3)
AJUSTAGE AUTOMATICITÉ	140 + ou - 20. (Rep. 4)
TUBE EMULSION	F68. (Rep. 5)
GICLEUR DE RALENTI	58 + ou - 5. F21 (Rep. 6)
GICLEUR DE POMPE DE REPRISE	35 + ou - 5. (Rep. 7)
GICLEUR DE STARTER	(Rep. 18)
GICLEUR D'ESSENCE	40
GICLEUR AUTOMATICITÉ	130
GICLEUR ÉMULSION	F9
POINTEAU	1,5 (Rep. 12)





L'allumage :

- Il est recommandé de fixer le câble HT sur la bobine et l'allumeur à l'aide de colliers "RILSAN".
- Il est recommandé, afin d'éviter le déboîtement des cosses du faisceau sur le connecteur de la bobine, de les coller à l'aide de patte "AUTO-JOINT".
- Il est possible et autorisé de supprimer le limiteur de régime sur la version 2.
- Il est conseillé d'équiper le moteur de bougies C59 C, REF CITRÖEN SPORT : T 010 081.
- Après chaque course, bien contrôler l'état des connexions électriques et du faisceau d'allumage.

Échappement :

- Le tube siamois en sortie de collecteur doit être conservé.
- Il est conseillé de monter la ligne d'échappement spécifique Groupe N, REF CITRÖEN SPORT : T 010 259. Cette ligne se monte en lieu et place de celle d'origine.
- Après montage, s'assurer que le tube de sortie ne dépasse pas du périmètre de la voiture, sinon, le couper à la bonne longueur.

- Afin de parfaire l'harmonie moteur / échappement, il est conseillé avec cette ligne de monter des gicleurs de 130 sur les carburateurs SOLEX et, de 115 sur les carburateurs WEBER.

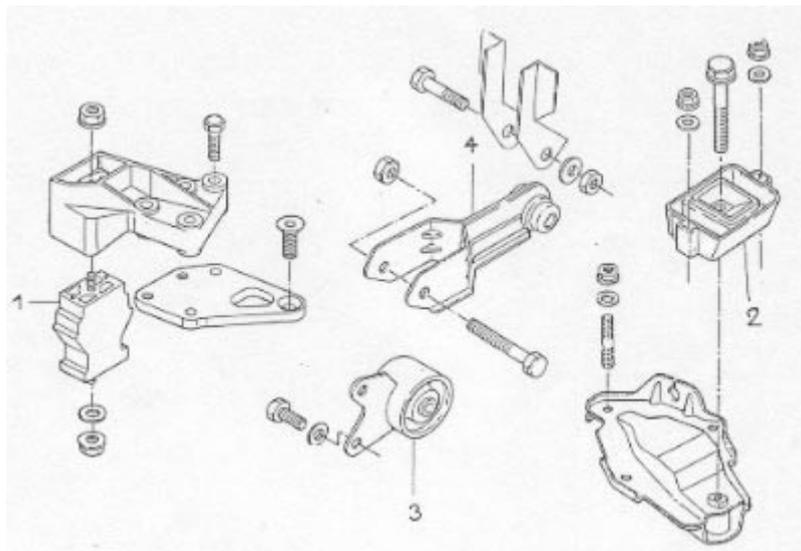
Refroidissement :

- Il est conseillé d'équiper le radiateur de la sonde REF P.R CITRÖEN : 91 514 046. Celle-ci déclenchera la mise en route du ventilateur 6° plus bas que la série.
- Il est conseillé d'installer dans l'habitacle une commande manuelle de ventilateur.

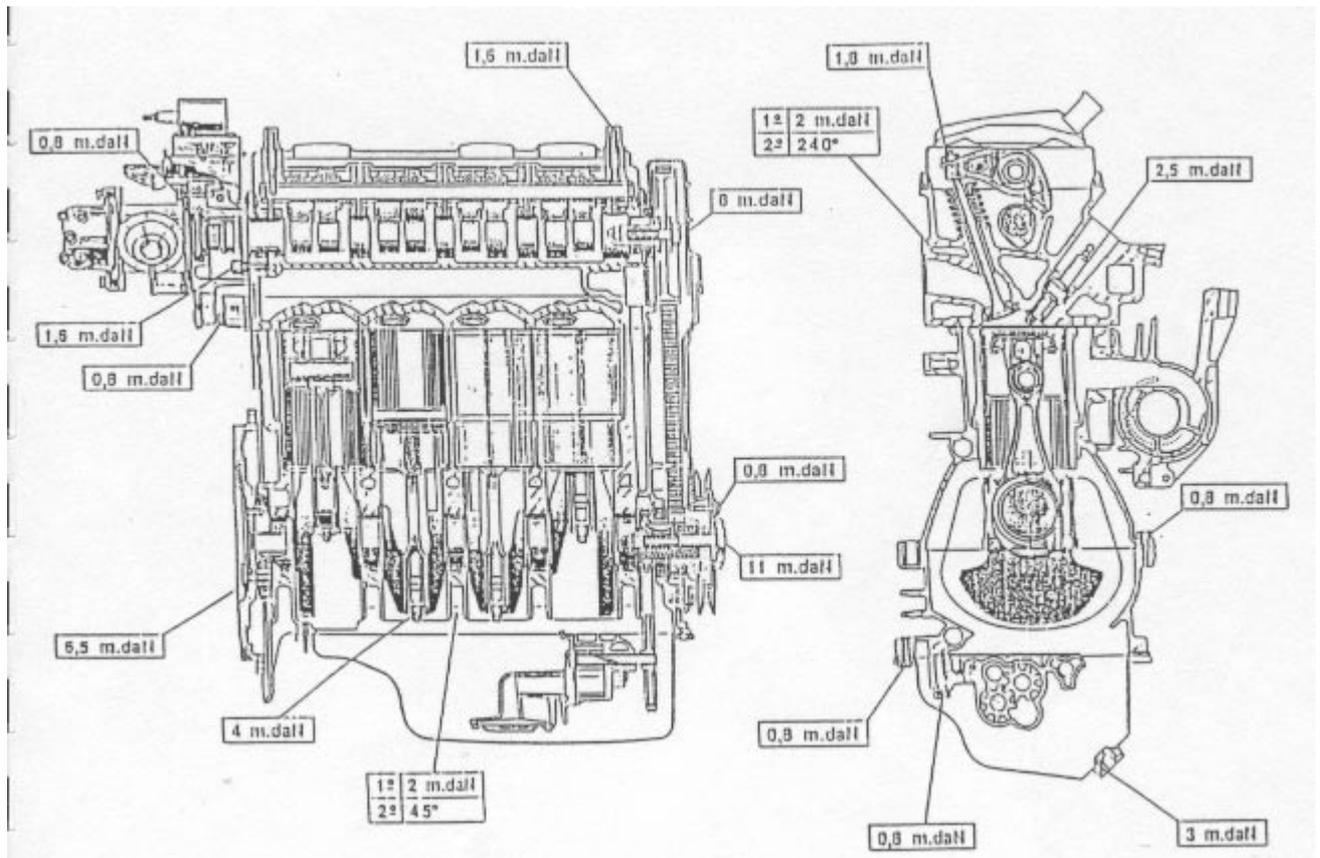
Suspension Moteur :

- Il est IMPÉRATIF de remplacer les supports moteurs d'origine, par des supports spécifiques Groupe N REF CITRÖEN SPORT : T 010 253.
- Il est rappelé que seul le principe de suspension moteur du 1er type est homologué. Dans le cas d'une caisse nouveau model se reporter à l'annexe de ce document.

SUPPORTS MOTEUR



COUPLES de SERRAGE MOTEUR



RÉCAPITULATIF des PIÈCES SPÉCIFIQUES MOTEUR

N°Repères	RÉFÉRENCES	QUANTITÉS
1	T 010 254 suspension moteur sup droit	1
2	T 010 257 suspension moteur support bv	1
3	T 010 255 silentbloc inférieur	1
4	T 010 256 silentbloc inférieur	1
5	T 010 306 tube échapp	1
6	T 010 307 silencieux détente	1
7	T 010 308 silencieux ar	1
8	T 010 309 attaches échappement	1 Jeu.

3 - Embrayage - boite de vitesses :

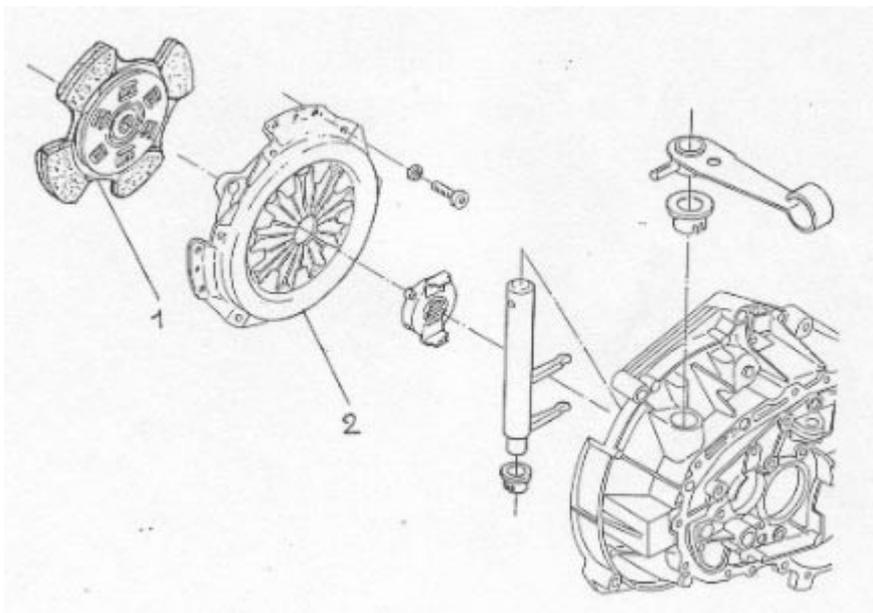
A. Sont libres :

- Le disque d'embrayage, y compris le PODS, sauf en ce qui concerne le nombre et le diamètre.
- Le montage d'un couple court. (ex : 13x64 d'AX 4x4 [voir rubrique BV / Couple Court])
- Le montage d'un kit de pignons rapprochés.

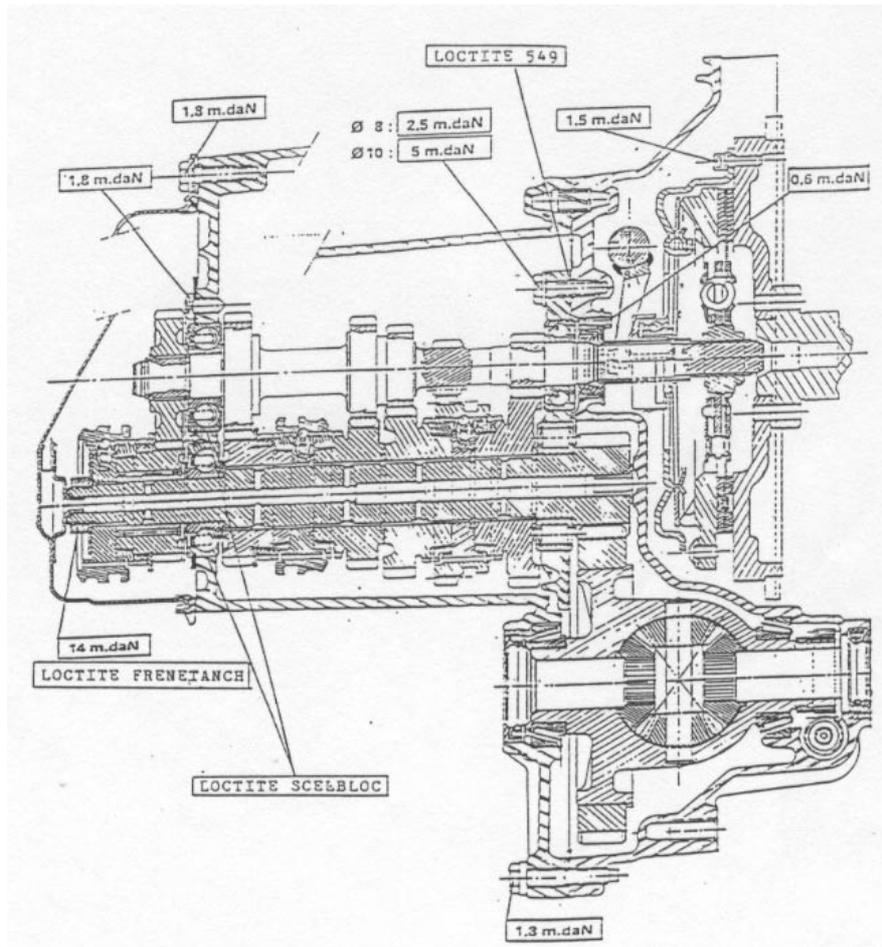
B. Montage - Préparation :

- Monter le disque d'embrayage spécifique "METALLO-CERAMIQUE" à moyeux amorti, REF CITRÖEN SPORT : T 010 084.
- Il est conseillé d'équiper ce disque d'un mécanisme "TRIE" spécifique, REF CITRÖEN SPORT : T 010 083.
- Il est conseillé de remplacer les fourchettes de sélections avec des fourchettes bronzes.(ex ; fourchettes de 106 rallye).
- Après chaque course : vérifier l'état des transmissions (jeux éventuel, déformation des bols, etc....)
- Contrôler soigneusement et changer dès qu'apparaissent des traces d'usure, les pièces suivantes : Planétaires, Satellites, Axe de Satellites et boîtier de différentiel, fourchettes de crabotage (équerrage, etc.). Contrôler les roulements Bv, avec examen approfondi de leurs logements dans les carters. Changer systématiquement les clips de fixation des roulements d'arbres primaire et secondaire.
- A chaque remontage ne pas oublier de fixer la plaque intermédiaire des carter BV à l'aide de "LOCTITE 549".
- S'assurer de la présence des 2 pions de centrage des carters.
- De coller les roulements dans leurs logements à l'aide de "LOCTITE SCELBLOC".
- De changer l'écrou et sa rondelle frein du pignon de 5ème et de le serrer au couple de 14mdaN.

EMBRAYAGE



COUPLES de SERRAGE BV



RÉCAPITULATIF des PIÈCES SPÉCIFIQUES EMBRAYAGE - BV

N° de Repère	RÉFÉRENCES	Qtes
1	T 020 084 Disque métallo-céramique amorti.	1
2	T 020 083 mécanismes.	1

4 - Train avant - suspension :

A. Sont libres :

- Les pneumatiques.
- Les roues dans le respect du diamètre homologué et de la largeur homologuée qui est considérée comme un maximum.
- Les ressorts : longueur, nombre de spires, diamètre du fil, diamètre extérieur et type.
- Les assiettes de ressorts de suspension Mc PHERSON peuvent avoir des formes libres et être ajustables, leur matériau est libre.
- Les amortisseurs pour autant que leurs nombres, leur type (fonctionnement à bras, etc.), leur principe de fonctionnement (hydraulique, à friction, mixte, etc.), et les points d'attache soient conservés.

B. Montage - Préparation :

- La hauteur de caisse ne doit en aucun cas être inférieure à celle indiquée sur la fiche d'homologation, et ce à tout moment de l'épreuve.
- L'ensemble suspension avant spécifique Groupe N se décompose de la façon suivante :

Corps d'amortisseurs pour roues de 13 pouces
Gauche, REF CITRÖEN SPORT : T 090 160
Droit, REF CITRÖEN SPORT : T 090 161
Corps d'amortisseurs pour roues de 14 pouces
Gauche, REF CITRÖEN SPORT : T 090 162
Droit, REF CITRÖEN SPORT : T 090 163
Cartouche d'amortisseur, REF CITRÖEN SPORT : T 090 164
Ressort de suspension, REF CITRÖEN SPORT : T 090 165
Coupelle de ressort sup, REF CITRÖEN SPORT : T 090 032
Coupelle de ressort inf, REF CITRÖEN SPORT : T 090 166

- Il est conseillé d'équiper le véhicule de bras inférieurs spécifiques, à rotules triées :
- Gauche, REF CITRÖEN SPORT : T 060 549.
: Droit, REF CITRÖEN SPORT : T 060 548.
- Il est conseillé d'équiper ces bras de silentblocs avant triés, REF CITRÖEN SPORT : T 060 141.
- Il est conseillé d'équiper le véhicule de platines supports d'amortisseurs à silentblocs triés, REF CITRÖEN SPORT : T 090 168.

- Afin de limiter les variations de parallélisme, il est conseillé d'équiper les biellettes de direction, coté chape, d'embouts avec silentblocs triés, REF P.R CITROËN : 96 091 568.

Les dimensions des roues homologuées sont :

- 5 1/2 x13 pour la version 1
- 5 1/2 x14 pour la version 2

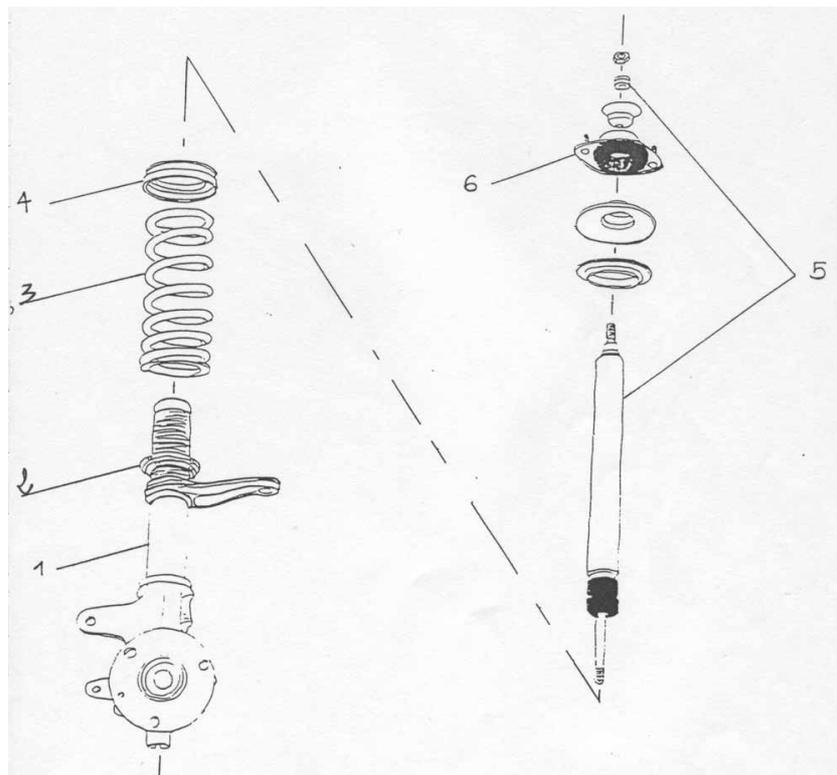
Après chaque course :

- Vérifier l'alésage intérieur des pivots, afin de déceler toutes ovalisations éventuelles de celui-ci (jeu de la rotule dans le pivot).
- Changer le silentbloc de l'axe de fixation AR du triangle.
- Vérifier le serrage de l'écrou de réglage du poussoir de direction.
- Changer la bague plastique de centrage de la crémaillère dans le carter.

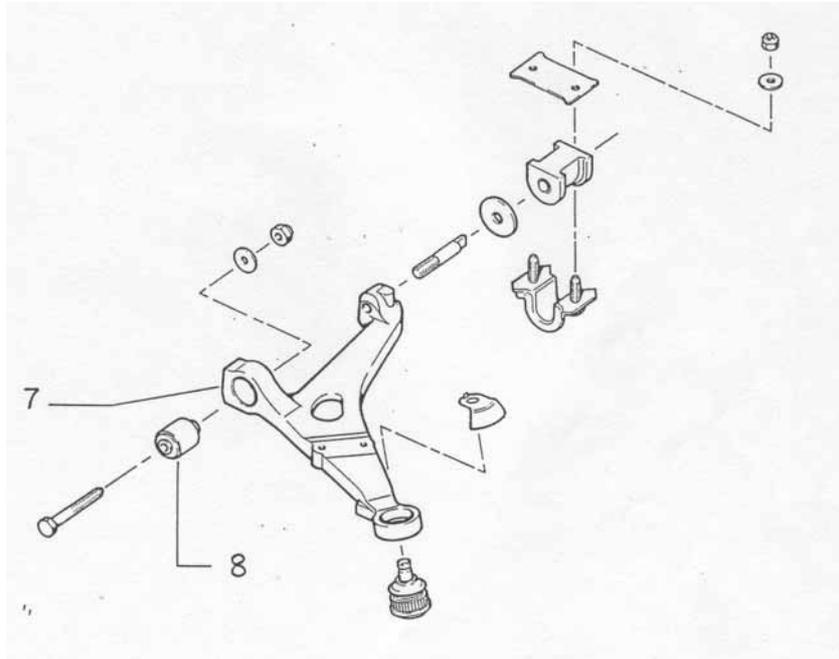
Réglages : Train avant / suspension:

- Chasse (non réglable) : 0°30 + ou - 30.
- Carrossage négatif (non réglable) : 1°5 + ou - 30.(oblicité du fourreau d'amortisseur)(Valeur de carrossage relevé véhicule au sol)
- Parallélisme (réglable) : 0,5 mm de pincement.
- Pour le réglage du parallélisme, bloquer impérativement la direction en position ligne droite, c'est à dire au point milieu.

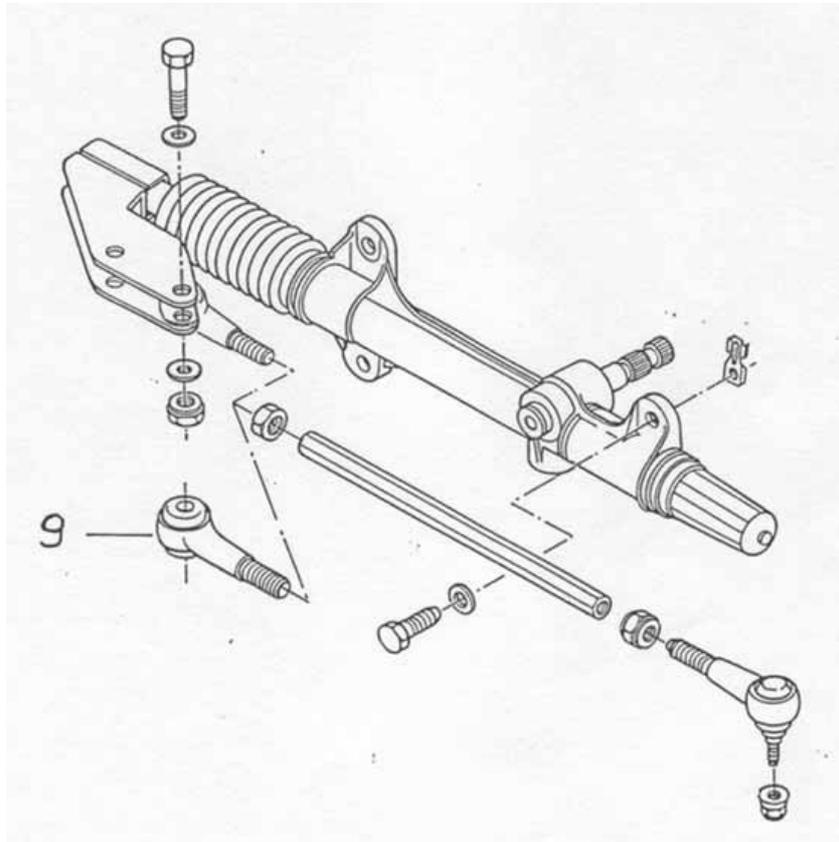
SUSPENSION AV



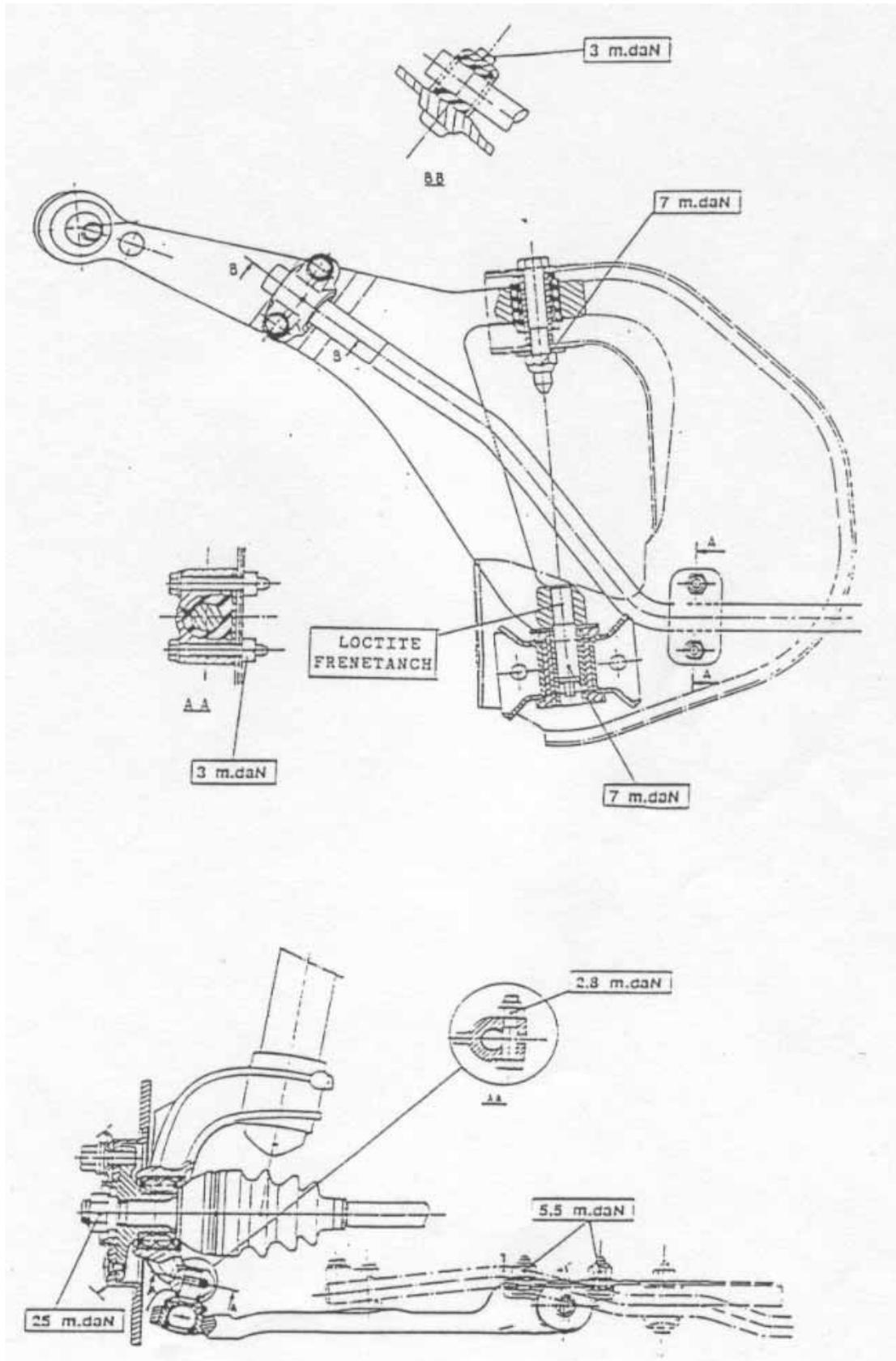
TRAIN AV



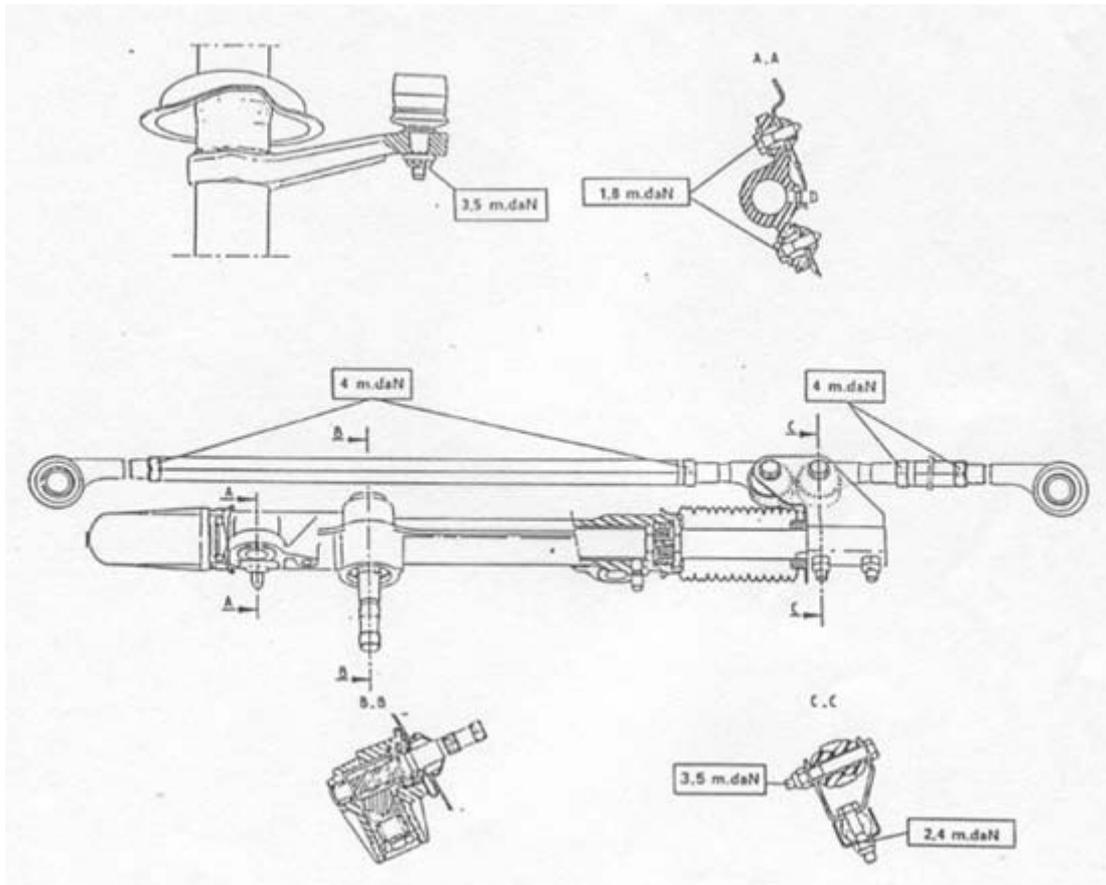
DIRECTION



COUPLES de SERRAGE TRAIN AV



COUPLES de SERRAGE DIRECTION



RÉCAPITULATIF Des PIÈCES SPÉCIFIQUES TRAIN AV / SUSPENSION

N° de REPÈRE	RÉFÉRENCES	QUANTITÉS
1	Gauche 13" : T 090 160	1
"	Droit 13" : T 090 161	1
"	Gauche 14" : T 090 162	1
"	Droit 14" : T 090 163	1
2	T 090 166	1 jeu
3	T 090 165	2
4	T 090 032	2
5	T 090 164	2
6	T 090 168	2
7	Gauche : T 090 549	1
"	Droit : T 090 548	1
8	T 060 141	2
9	N° P.R Citroën : 96 091 568	2

5 - Train arrière - suspension :

A. Sont libres :

- Les pneus et les roues dans le respect du diamètre homologué et de la largeur homologuée qui est considérée comme un maximum.
- Les amortisseurs, pour autant que le nombre, leur type (télescopique, à bras, etc.), leur principe de fonctionnement (hydraulique, à friction, mixte, etc.) et les points d'attache soient conservés.

B. Montage - préparation :

- La hauteur de caisse ne doit en aucun cas être inférieure à celle précisée sur la fiche d'homologation et ce à tout moment de l'épreuve.
- L'ensemble suspension arrière spécifique groupe N, se décompose de la façon suivante :

- Jeu de barres de torsion diamètre 24 mm, REF CITRÖEN SPORT : T 090 183.

- Amortisseur sur rotules UNIBAL, REF CITRÖEN SPORT : T 090 182.

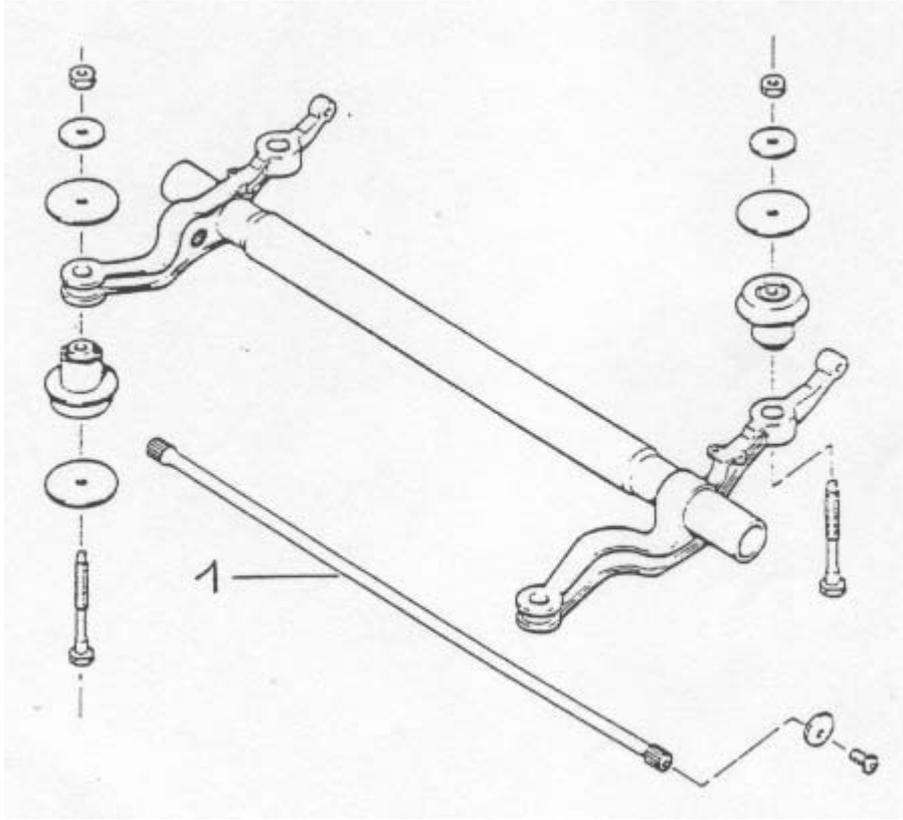
- La pose de l'ensemble s'effectue de la même façon que le montage série.

- La barre de torsion repérée par 2 traits rouges est la barre gauche.
- La barre de torsion repérée par 1 trait rouge est la barre droite.
- Les amortisseurs se positionnent le soufflet de protection vers le haut.
- Prendre garde à ne pas inverser le sens des entretoises, afin que l'amortisseur ne touche, ni sur le support traverse, ni sur le bras.
- Le réglage de la hauteur de caisse à l'arrière s'effectue par l'intermédiaire des barres de torsion :
- A titre indicatif pour obtenir la cote mini de 330 mm, il faut régler les faux amortisseurs (suivant méthode de série, voir manuel de réparation) à une valeur d'entre axes de 276 mm.

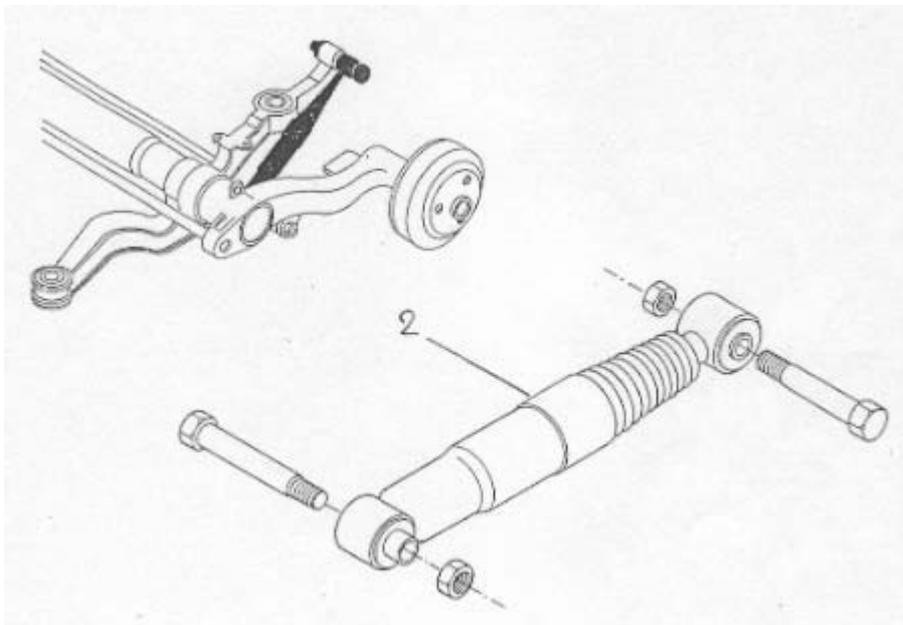
- Conseil :

- Il est impératif, afin d'obtenir le meilleur comportement du véhicule de monter l'intégralité du kit suspension Avant - Arrière.
- D'autre part, il est fortement déconseillé de modifier un ou plusieurs des composants de ce kit (tarage amortisseurs, ressorts de suspension, barres de torsion).
- Veillez au bon positionnement des joints de roulements de bras, afin de conserver une bonne étanchéité. Respecter la cote de 23 mm indiquée sur le schéma.
- Il est conseillé d'utiliser pour la fixation des roues en tôle de série, les goujons de roues spécifiques, REF CITRÖEN SPORT : T 100 216, et les écrous de roues spécifiques, REF CITRÖEN SPORT : T 100 218.
- Après chaque course, vérifier et changer, si besoin est, les roulements de bras arrière.

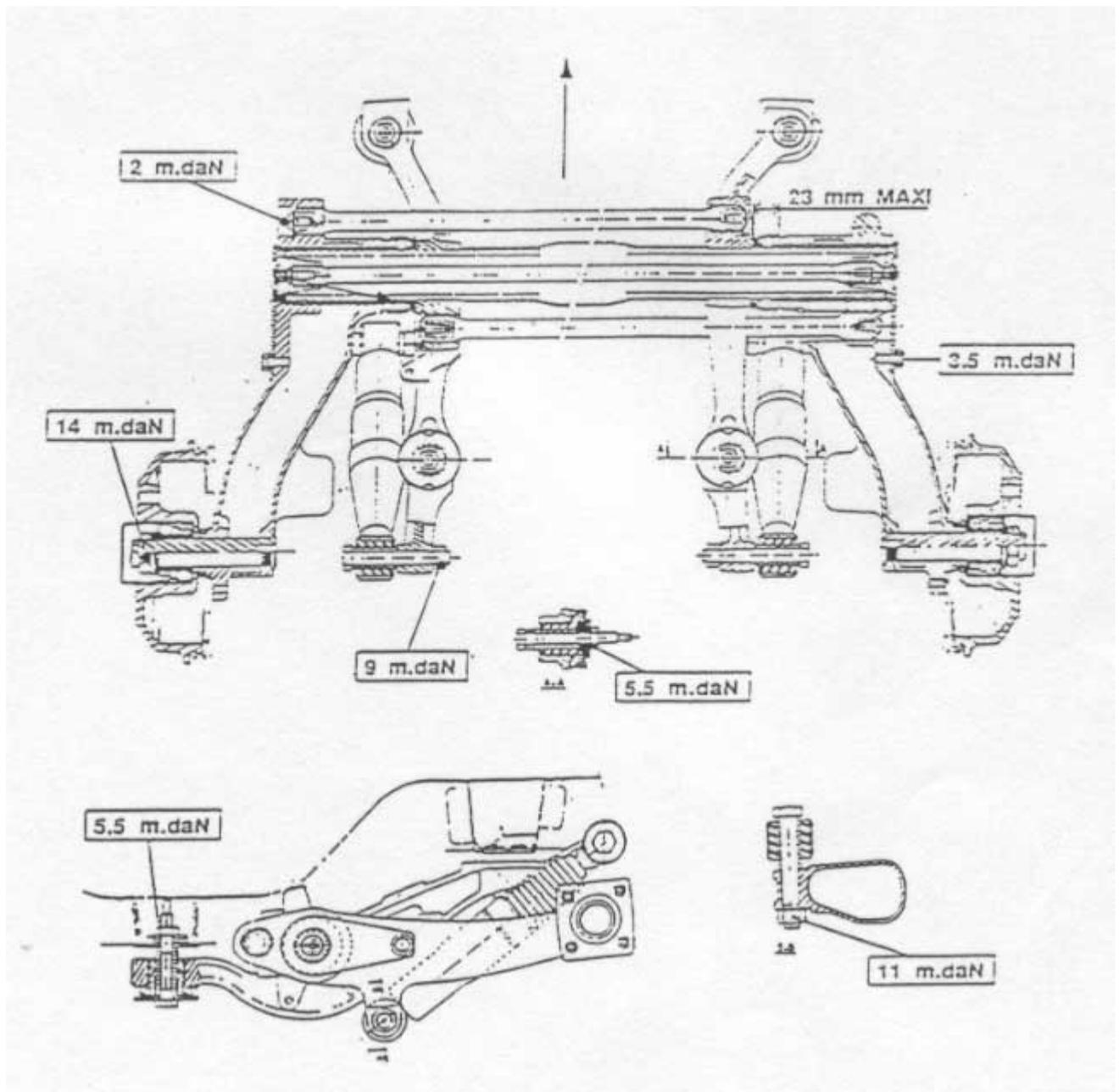
TRAIN AR



SUSPENSION AR



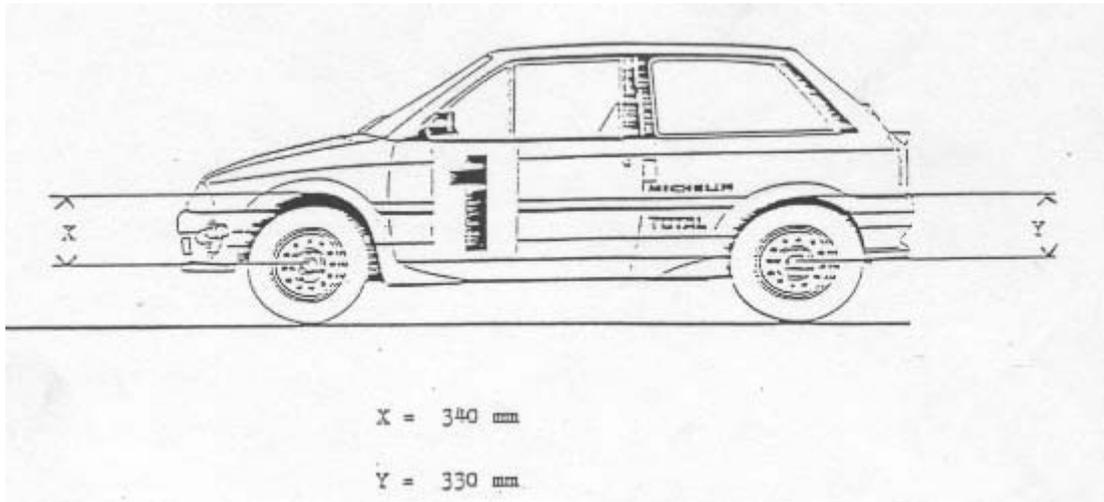
COUPLES de SERRAGE TRAIN AR



RÉCAPITULATIF des PIÈCES SPÉCIFIQUES TRAIN AR / SUSPENSION

N° de REPÈRE	RÉFÉRENCES	QUANTITÉS
1	T 090 183 barres de torsion	1 jeu
2	T 090 182 amortisseurs sur rotules UNIBAL	2

HAUTEUR DE CAISSE



RÉGLAGES : Train Arrière / suspension.

- Carrossage (non réglable) : $1^{\circ}+$ ou $- 20'$.
- Parallélisme (non réglable) : 1° d'ouverture

Il est conseillé de vérifier le bon alignement du train AR par rapport, non seulement au train AV, mais aussi par rapport à l'axe de la caisse.

HAUTEUR de CAISSE AV / AR.

- Les hauteurs mini, ci dessus, sont celles indiquées sur la fiche d'homologation. Elles peuvent être vérifiées et doivent être conforme à tout moment de l'épreuve, et ce même à l'arrivée. Il convient donc de prévoir un léger tassement de la suspension, et de régler la hauteur de caisse au départ à une cote légèrement supérieure de 10 à 15 mm de la cote mini.

6 - Freinage :

A. Sont libres :

- Les garnitures, de même que leur fixation, à condition que la surface de frottement ne soit pas augmentée.
- Les canalisations peuvent être changées par des canalisations de type aviation.
- Le servo-frein peut être déconnecté, mais non enlevé.

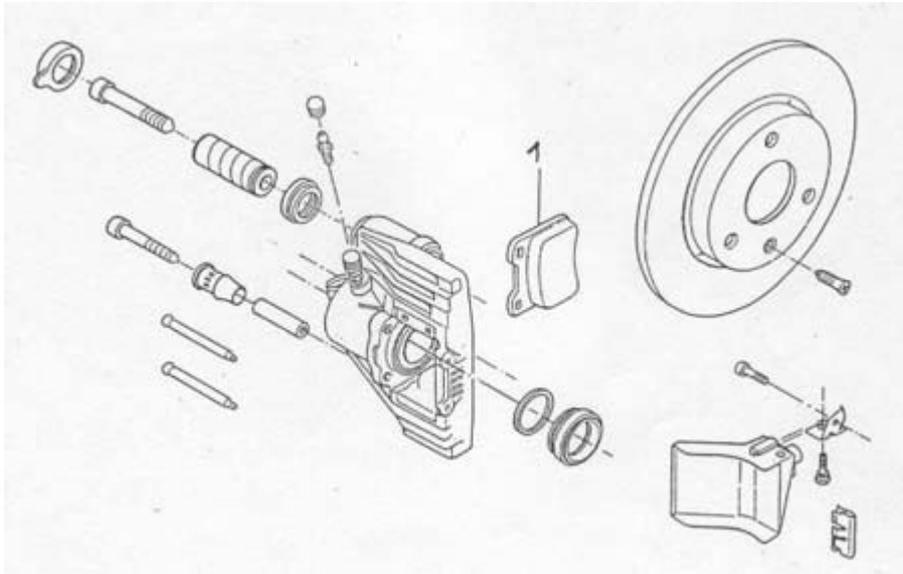
B. Montage - préparation :

- La version 2 est différente de la version 1 sur de nombreux points :
- Disques avant de plus grand diamètre (258 mm au lieu de 238 mm)
 - Maître cylindre de diamètre 19 mm (version 1) au lieu de 20,6 mm (version 2).
 - Cylindre de roues AR avec compensateurs incorporés (version 2) au lieu d'un limiteur asservi à la charge (version 1).
 - Il est donc absolument interdit de panacher les pièces de l'un ou l'autre modèle.
 - Sur les pédaliers 1ers version, respecter l'implantation de la tige de commande de l'isovac (voir schéma).
 - contrôler les cotes de réglage indiquées sur le schéma de l'isovac.
 - Il est conseillé de mettre du liquide de freins haute température, REF CITRÖEN SPORT : T 140 310.
 - Il est conseillé de remplacer les flexibles d'origine par des canalisations aviation, REF CITRÖEN SPORT : T 080 021.
 - Équiper les étriers AV des plaquettes spécifiques valable pour les deux modèles, REF CITRÖEN SPORT : T 080 211.

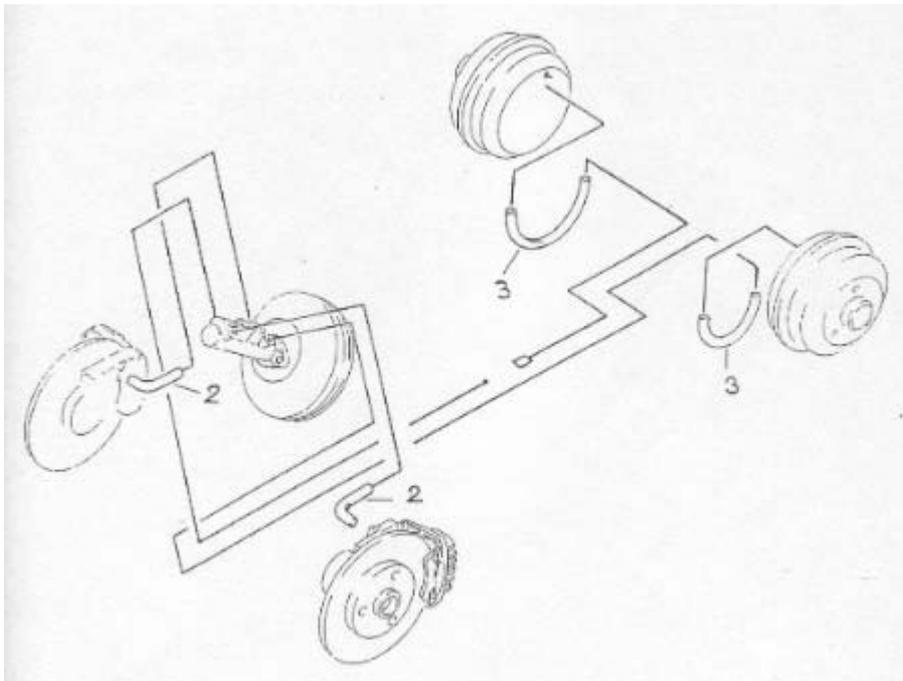
Après chaque course :

- Contrôler le voile des disques, les remplacer si nécessaire.
- Vérifier l'état des tambours (usure, fissures autour du roulement) et de l'étanchéité des cylindres de roues.
- Toutes les 3 courses (circuit ou rallye), changer les tambours ou systématiquement après un choc éventuel.

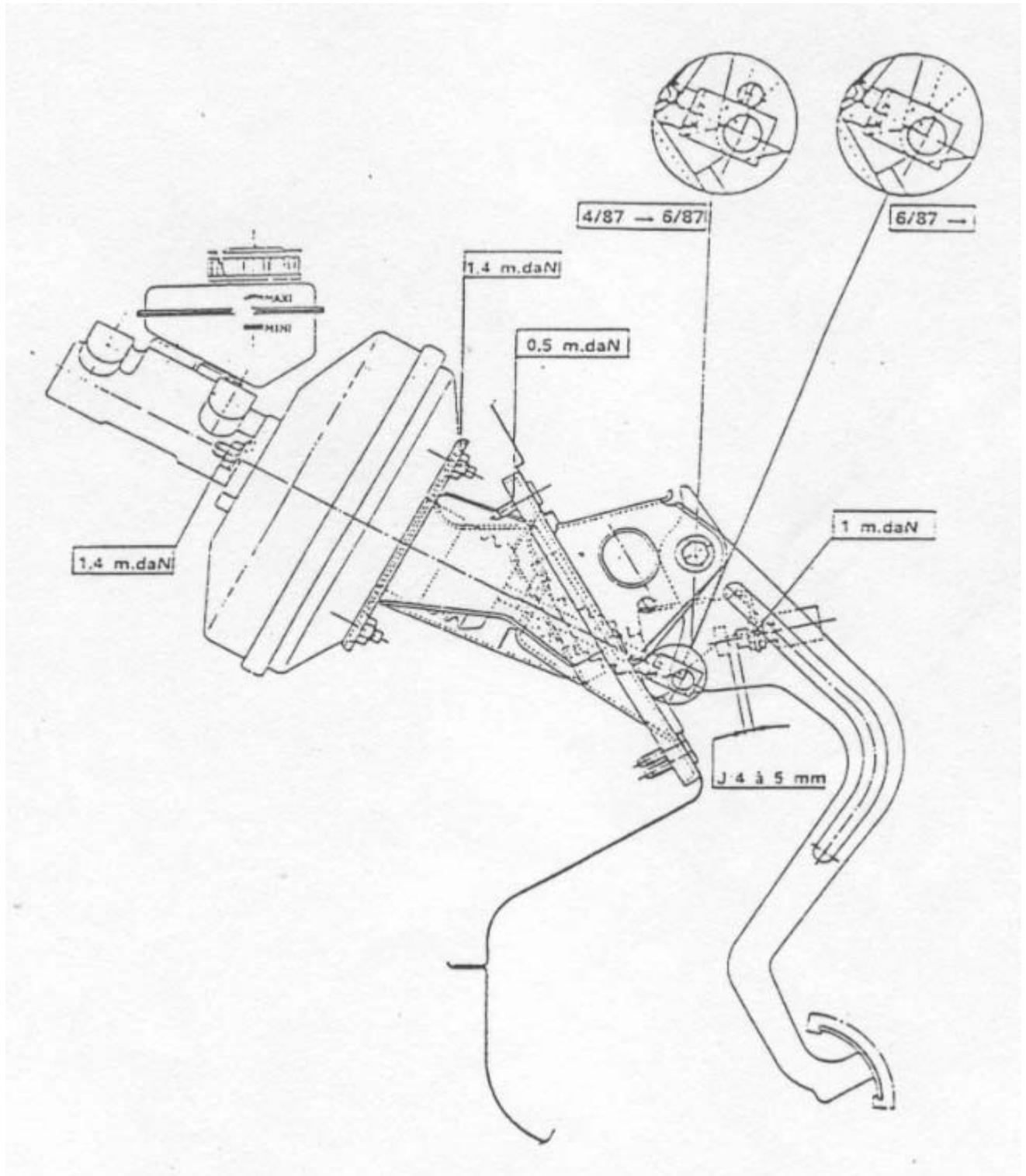
FREINS AV



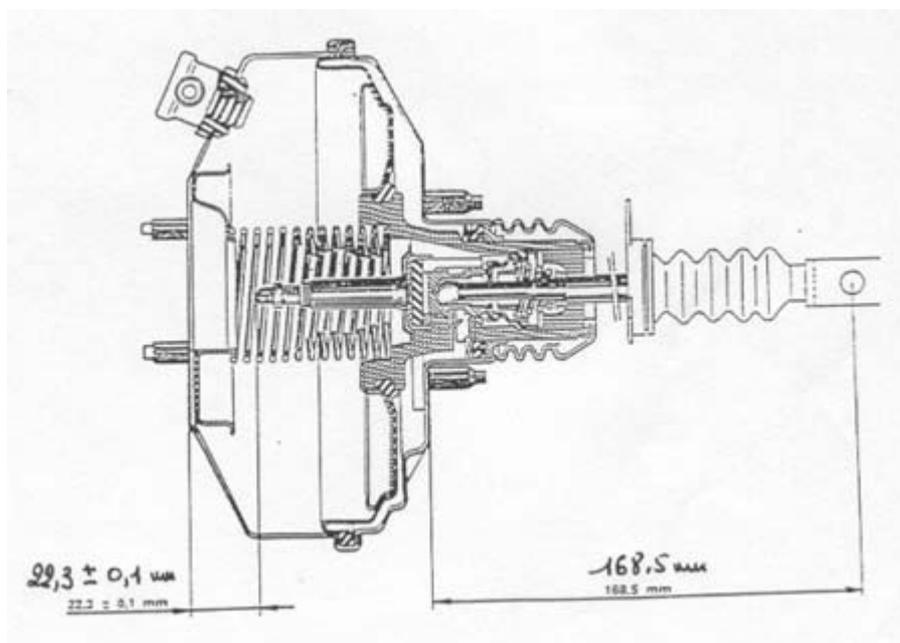
CIRCUIT de FREINAGE



COUPLES de SERRAGE PÉDALIER



RÉGLAGE ISOVAC



RÉCAPITULATIF des PIÈCES SPÉCIFIQUES FREINAGE

N° de REPÈRE	RÉFÉRENCES	QUANTITÉS
1	T 080 211 plaquettes de frein	1
2	T 080 209 flexible aviation av	1
3	T 080 210 flexible aviation ar	1

7 - Système Électrique :

A. Sont libres :

- La batterie : marque et type.
- Alternateur : il est autorisé de le remplacer par un de plus grande puissance.
- Système d'éclairage : phares supplémentaires autorisés, à condition, de ne pas dépasser un total de huit, y compris les phares additionnels d'origine.

Montage - préparation :

- Remplacer la batterie par une de plus grande capacité.
- Pour les épreuves de jour, remplacer l'alternateur par celui plus léger de marque "Mitsubishi", disponible dans le réseau Citroën sous la même référence que celui d'origine.
- Pour les épreuves de nuit, remplacer l'alternateur par celui de 70 ampères disponible dans le réseau Citroën sous la référence : 95 632 727.
- Il est conseillé de coller les connecteurs du faisceau de planche de bord à l'aide de "loctite auto joint".

8 - Caisse :

Sont libres :

- Les renforts de la partie suspendue, à condition qu'il s'agisse d'un matériau épousant la forme d'origine et en contact avec celle-ci.
- Le renforcement de la suspension et de ses points d'encrages par adjonction de matériau.
- Les barres anti-rapprochement avant et arrière, à condition d'être démontables et boulonnées. La distance entre un point de fixation de la suspension et un point d'encrage de la barre ne peut être supérieur à 100 mm, sauf s'il s'agit d'une barre transversale homologuée avec l'arceau et sauf dans le cas d'une barre fixée à une suspension Mc Pherson ou similaire. Dans ce cas la distance maximale entre un point d'encrage de la barre et le point d'articulation supérieur sera de 150 mm.
- Barre anti-écartement : idem.

Montage - préparation :

- Il n'est plus possible de se procurer une caisse renforcée spécifique Citroën Sport Groupe N.
 - Il n'est plus possible de se procurer une caisse nue dans le réseau Citroën.
 - Il est possible de réaliser une préparation d'une caisse, en ayant pris soin d'éliminer toute trace de blackson, mastic d'étanchéité, et par mise à nu de la tôle au niveau de chaque soudure.
 - Il existe un jeu de tôles renforts spécifiques Citroën sport (plus fourni) pour la transformation d'une caisse de série en caisse Groupe N : Réf : T 110 227. Dans le cas d'une préparation sévère ou dans le but d'une rigidité accrue, il est impératif de monter un arceau soudé.
 - Cet arceau peut être complété d'un kit spécifique avec reprise sur les Mc Pherson et barre anti-rapprochement intégrée.
 - Dans le cas d'une utilisation dans les épreuves plus courtes, moins contraignantes ou dans un but d'économie, il est aussi possible de se procurer un arceau acier à boulonner.
 - Il est conseillé dans tous les cas d'équiper le véhicule d'une protection inférieure avec barre anti-écartement intégrée.
 - Si les fixation et supports de sièges d'origine sont changés, ils devront respecter ce qui suit :
- Quatre fixations par sièges par boulon de 8 mm de diamètre.
 - L'épaisseur minimale du matériau des plaques de renforts, attache, etc., est de 3 mm pour l'acier et de 5 mm pour l'alliage léger.
 - La surface minimale pour chaque point de fixation (attaches et contreplaque) est de 40 cm².

Soudures :

- Il s'agit d'un travail long et minutieux, à exécuter de préférence sur un support pivotant, afin de pouvoir tourner la caisse et effectuer des soudures à l'envers.
- Il n'existe pas de plan type, suivant l'utilisation du véhicule plusieurs degrés de préparation existent :
 - en cas de préparation « maxi », il sera nécessaire de doubler tous les points de soudure d'origine par des cordons réalisés de préférence à l'aide d'un poste à souder "TIG" ou "MIG".
 - ces cordons devront être d'une longueur de 30 mm avec un espacement de 60 mm.
 - prendre garde, en cas de soudures à l'aide d'un poste "MIG" de ne pas trop chauffer la tôle pour éviter toute déformation.

Arceau Soudé :

Placer l'arceau à l'intérieur du véhicule, élément par élément, puis faire un montage à blanc.

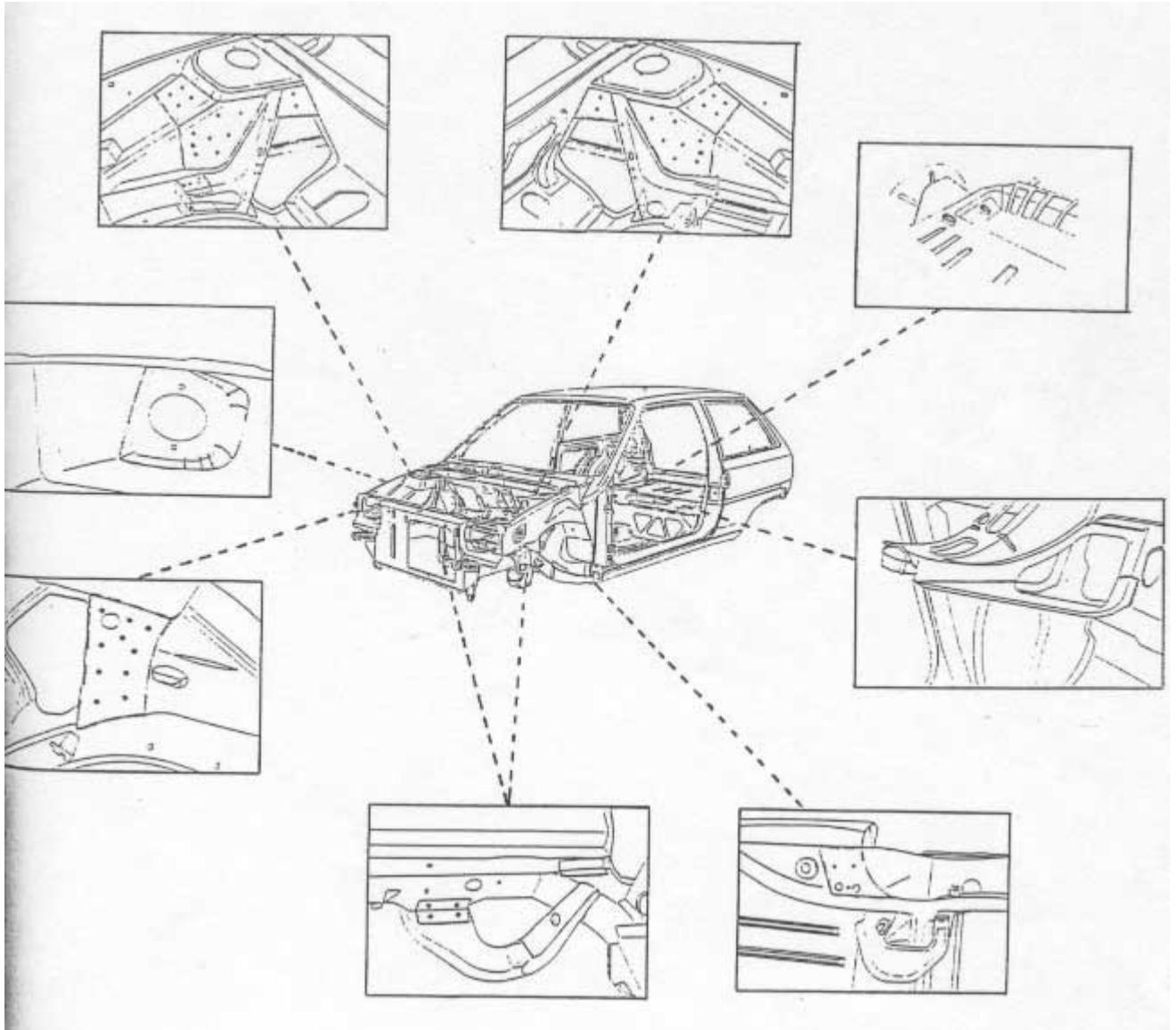
Bien positionner L'arceau :

- Chaque montant de l'arceau doit épouser le mieux possible la forme de la caisse.
- Pour cela, utiliser une grande cale de bois placée en diagonale entre les montants. Faire pivoter celle-ci de bas en haut afin de faire épouser progressivement la forme de la caisse à chaque montant. - Pointer l'arceau sur la caisse au fur et à mesure de la progression.
- Lorsque tout l'arceau aura été positionné et pointé, sans aucune contrainte et bien centré, parfaire le travail à l'aide de réels cordons de soudure.

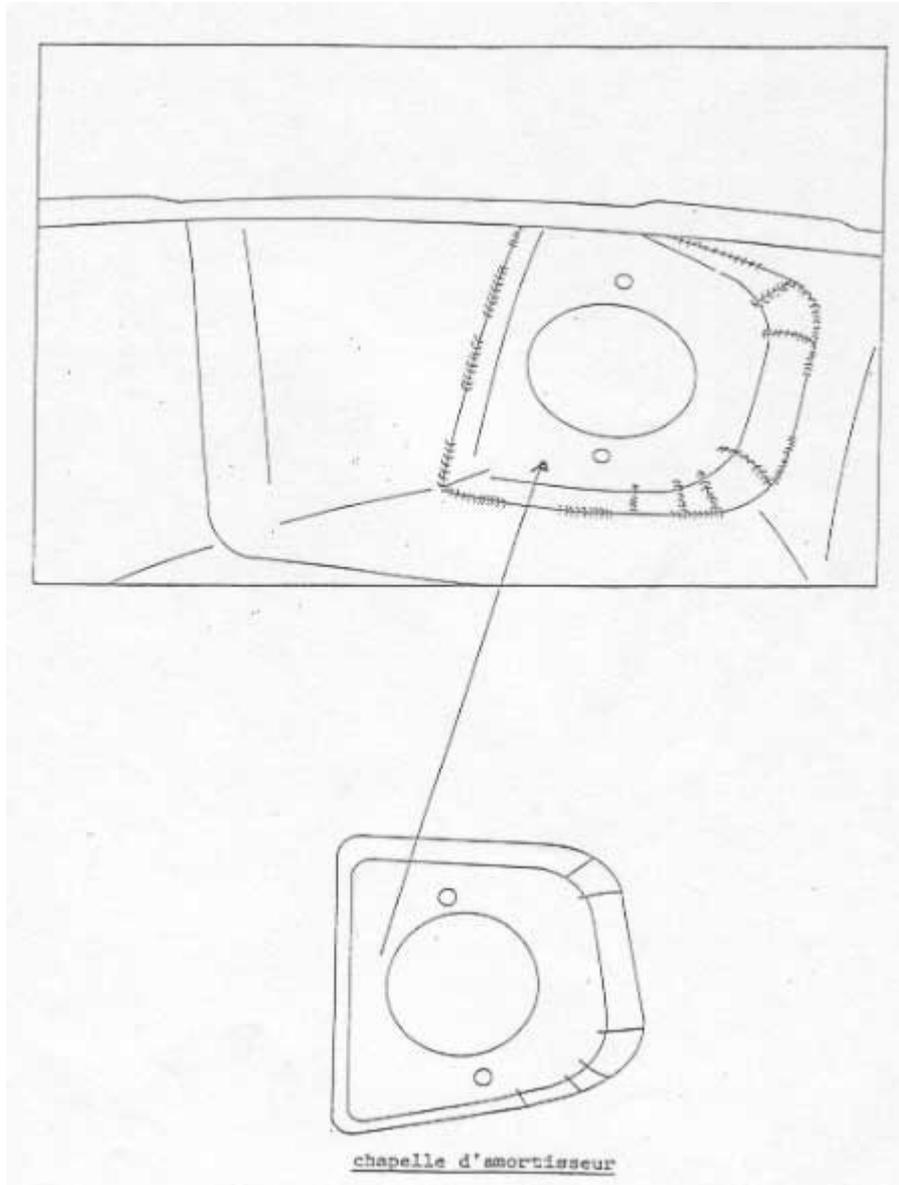
Renforts de Caisse :

- Le kit de renforts est détaillé si dessous.
 - Pour le montage du kit, opérer de la façon suivante :
- Positionner chaque renfort à l'aide de quelques points de soudure.
 - Parfaire la forme du renfort sur la caisse à l'aide d'un maillet en bois.
 - Au fur et à mesure de la progression, effectuer des points de soudure en bouchon à travers les trous percés dans le renfort et des petits points de soudure pour le maintenir sur son pourtour.
 - Une fois la pièce formée et positionnée, effectuer les cordons de soudure définitifs.

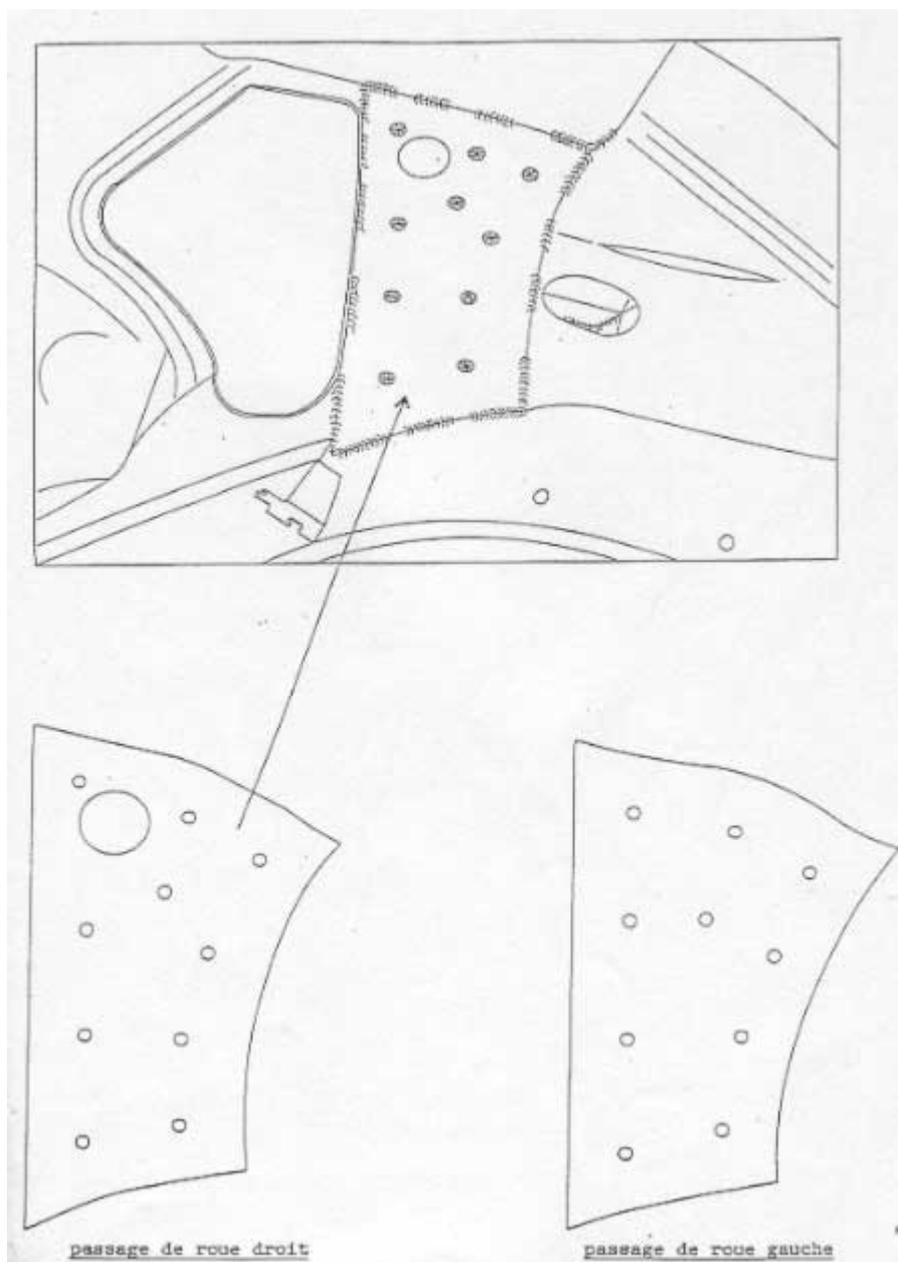
IMPLANTATION RENFORTS de CAISSE



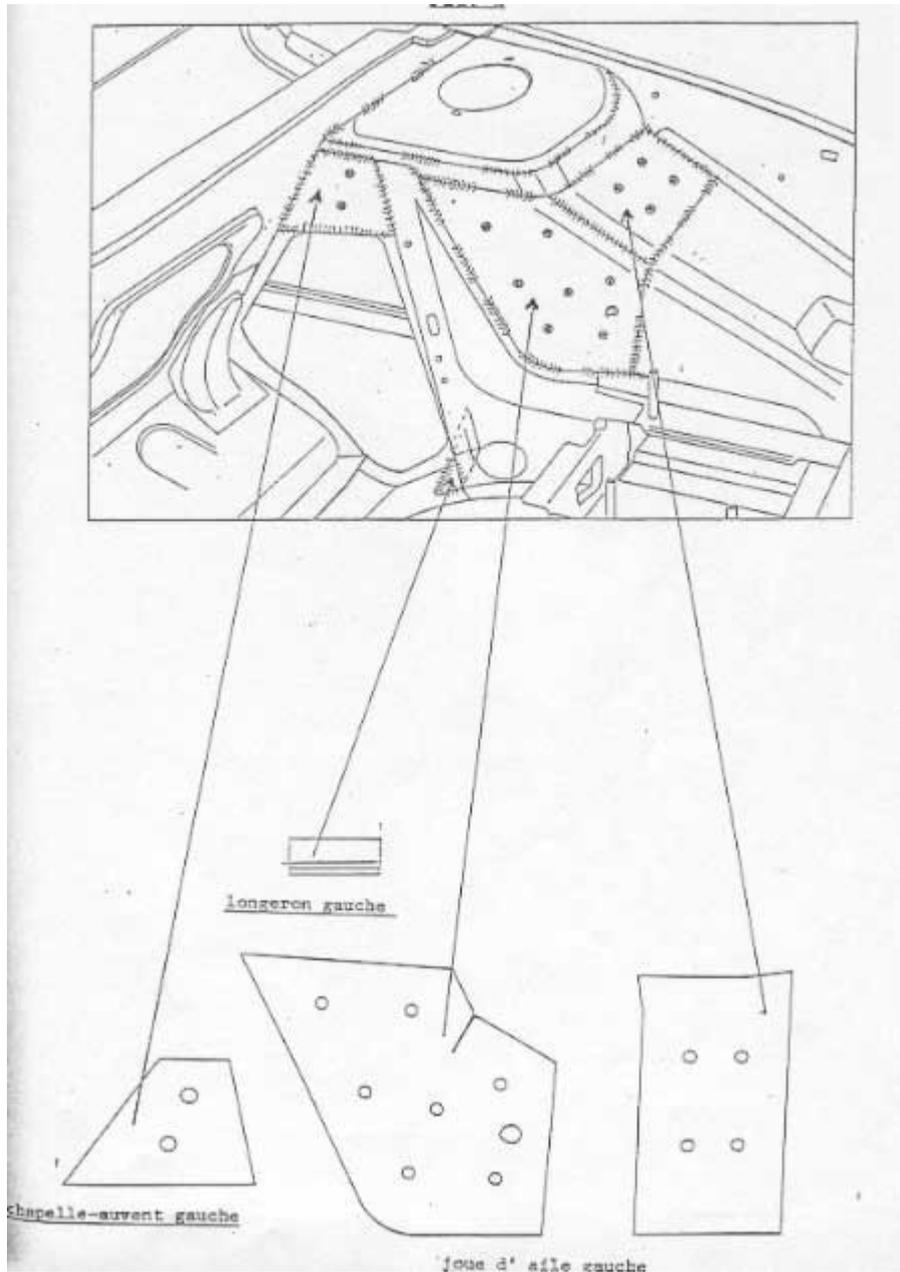
CAISSE FIGURE 1



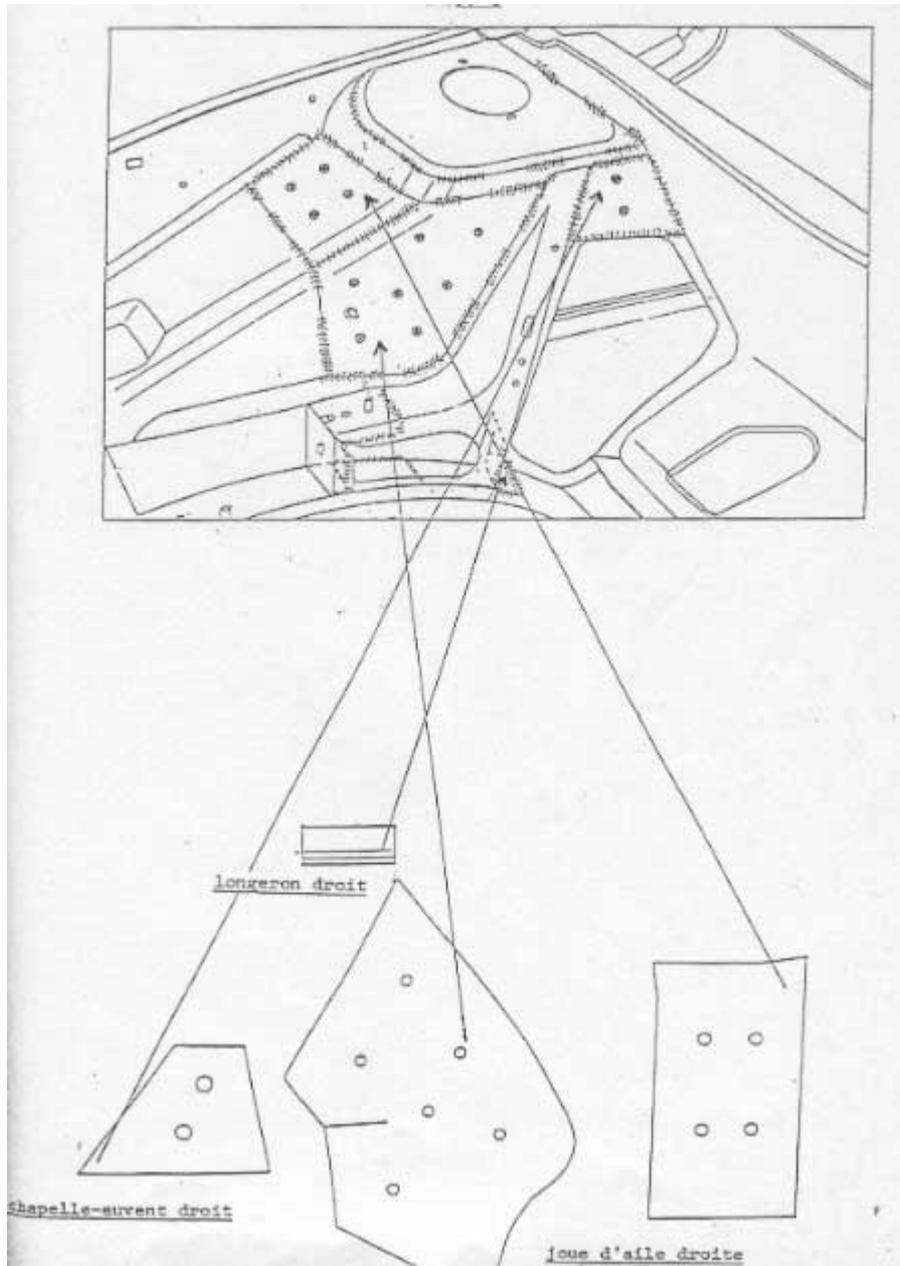
CAISSE FIGURE 2



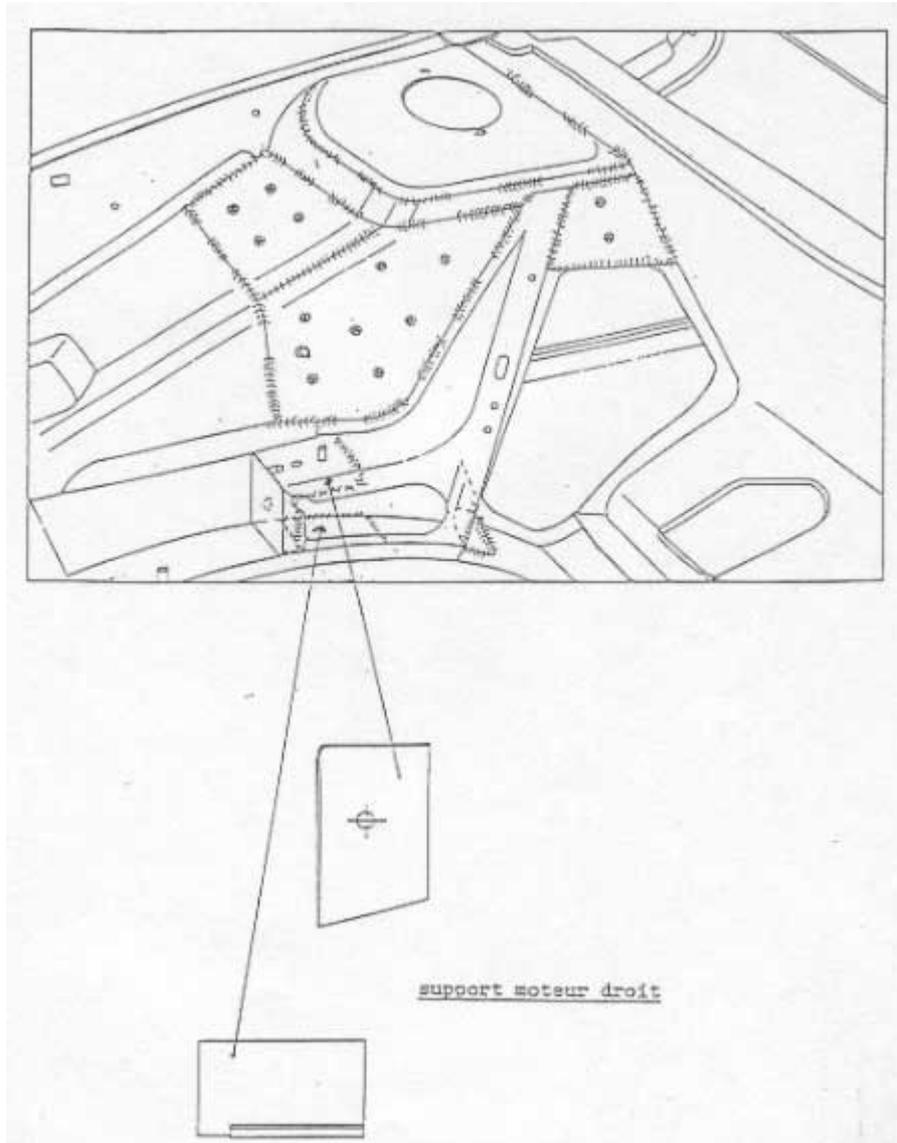
CAISSE FIGURE 3



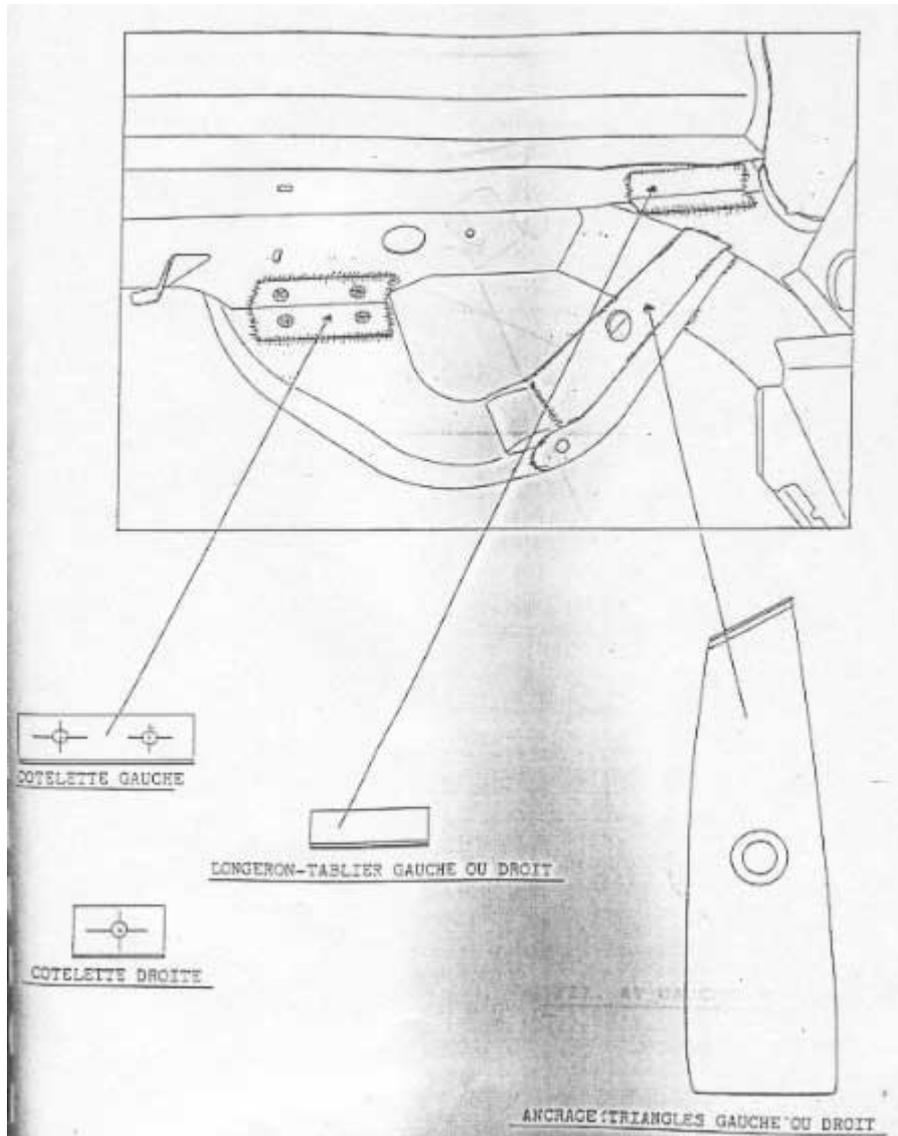
CAISSE FIGURE 4



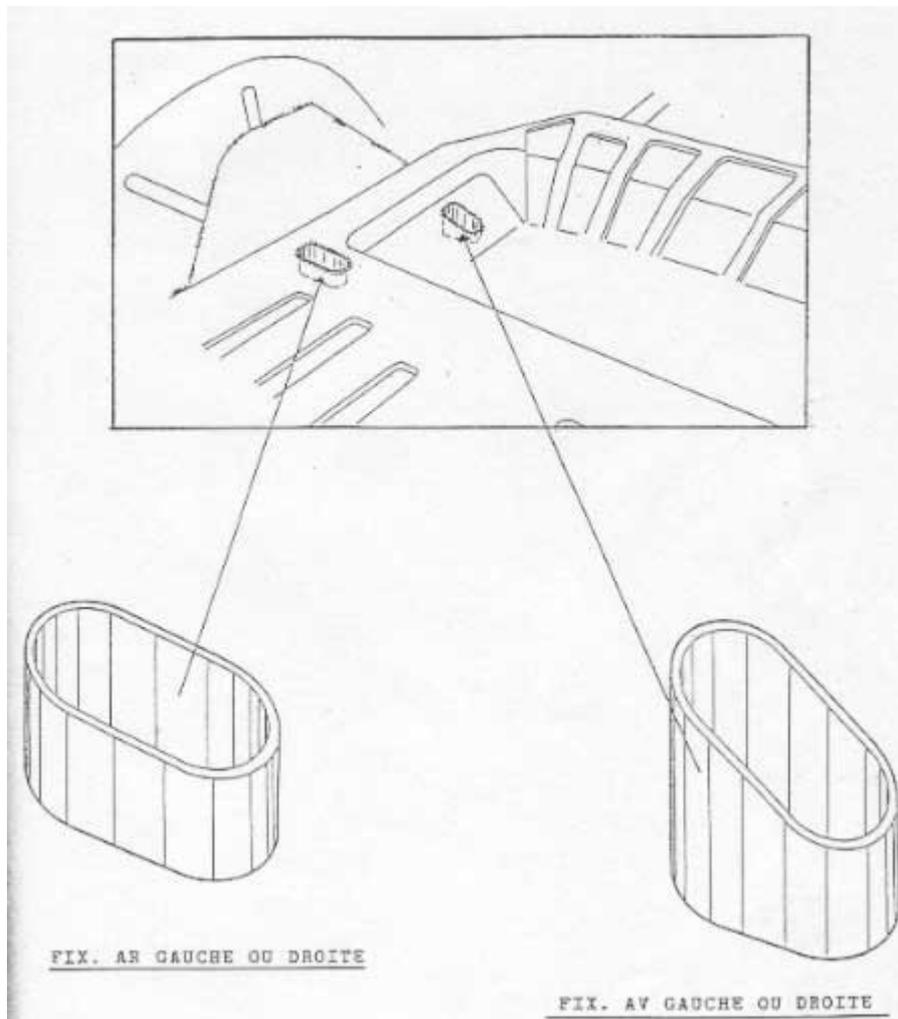
CAISSE FIGURE 5



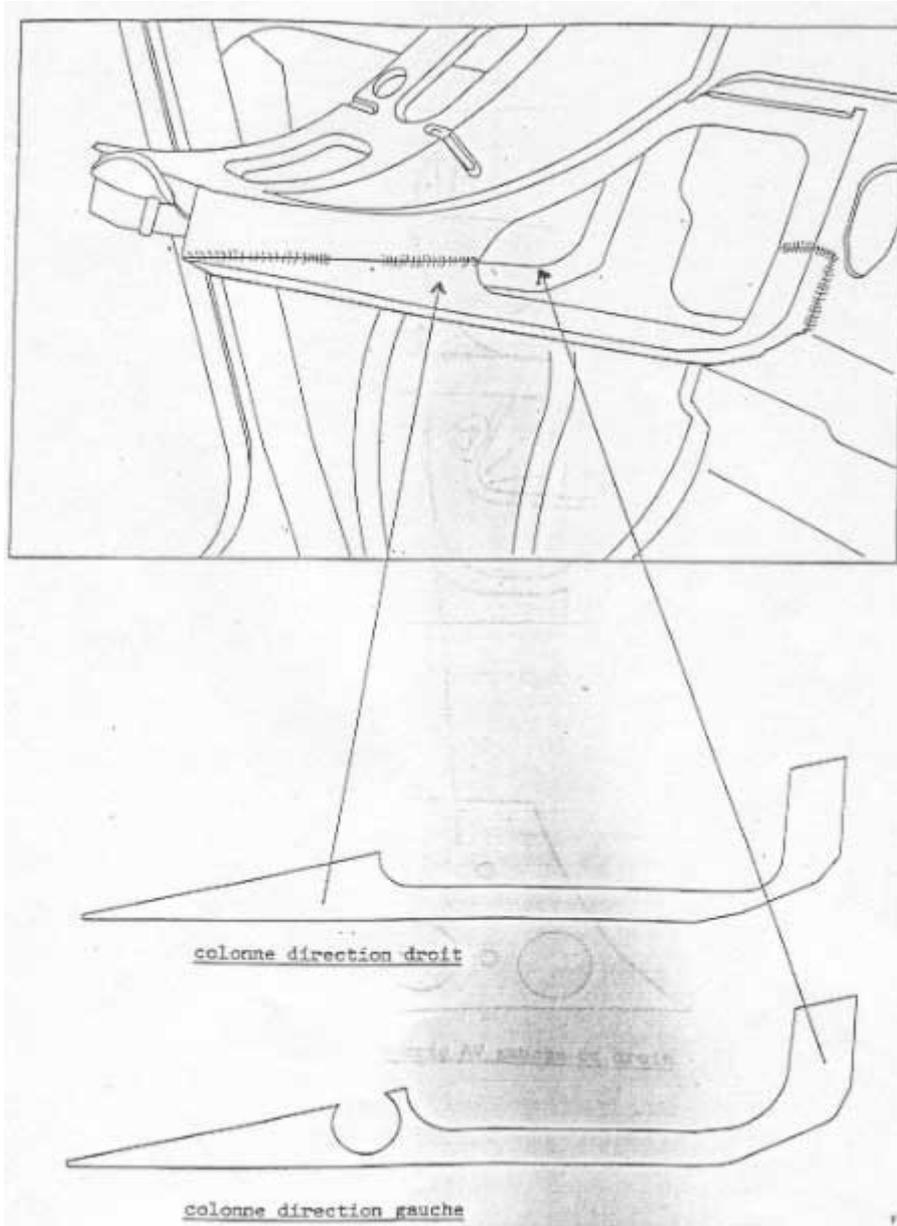
CAISSE FIGURE 6



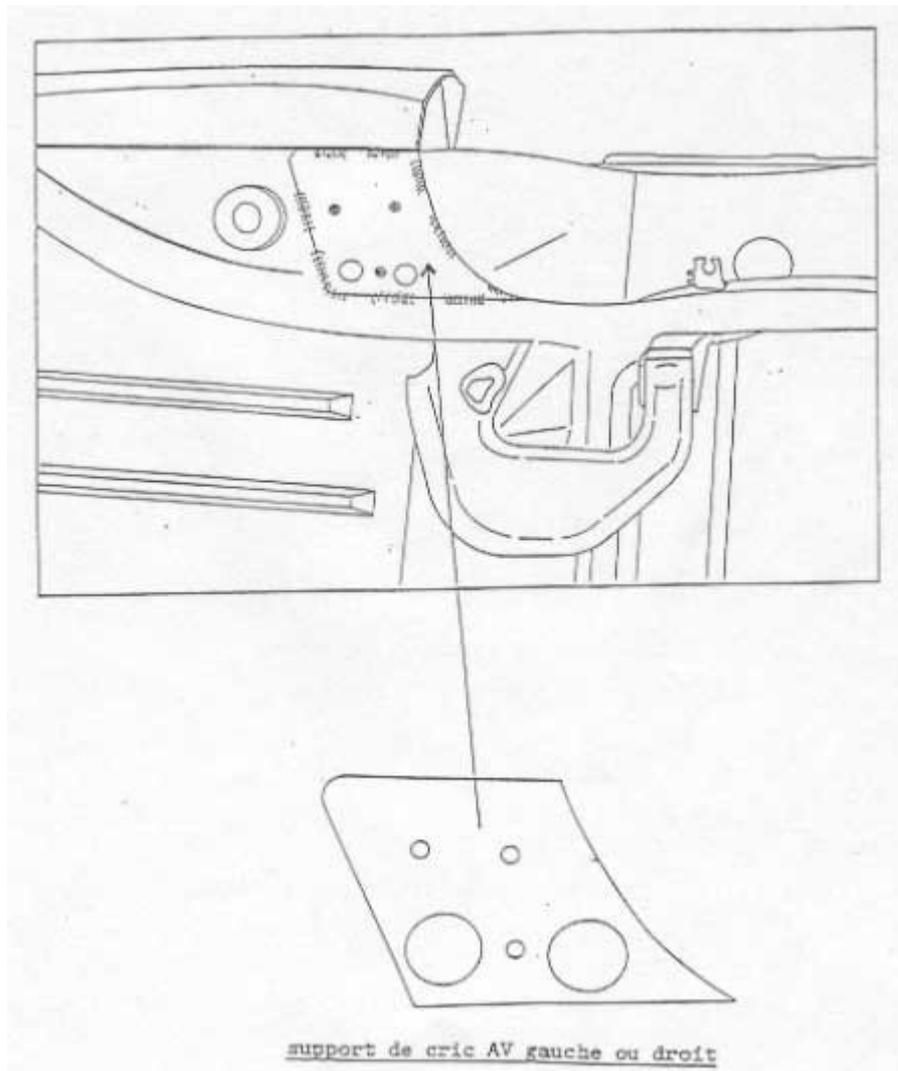
CAISSE FIGURE 7



CAISSE FIGURE 8



CAISSE FIGURE 9



support de cric AV gauche ou droit

9 - Annexe :

Caisse :

- Toutes les caisses des différentes AX, dont l'AX Sport, ont évoluées et les anciens modèles ne sont plus disponible, ni en fabrication, ni en pièces de rechange.

Barre anti-roulis avant :

- Positionnement des paliers de barres anti-roulis AV sur caisse : Voir dessin N°1 qui indique l'implantation des écrous de fixation des paliers sur la caisse. Les nouvelles fixations ne doivent pas être utilisées et les anciennes doivent être réimplantées. A noter qu'il existe un jeu de tôles spécifique pour permettre de réimplanter la barre, conformément au 1er montage, Réf : 110 228. Cette modification entraîne obligatoirement l'utilisation de la barre et des paliers "ancien modèle".

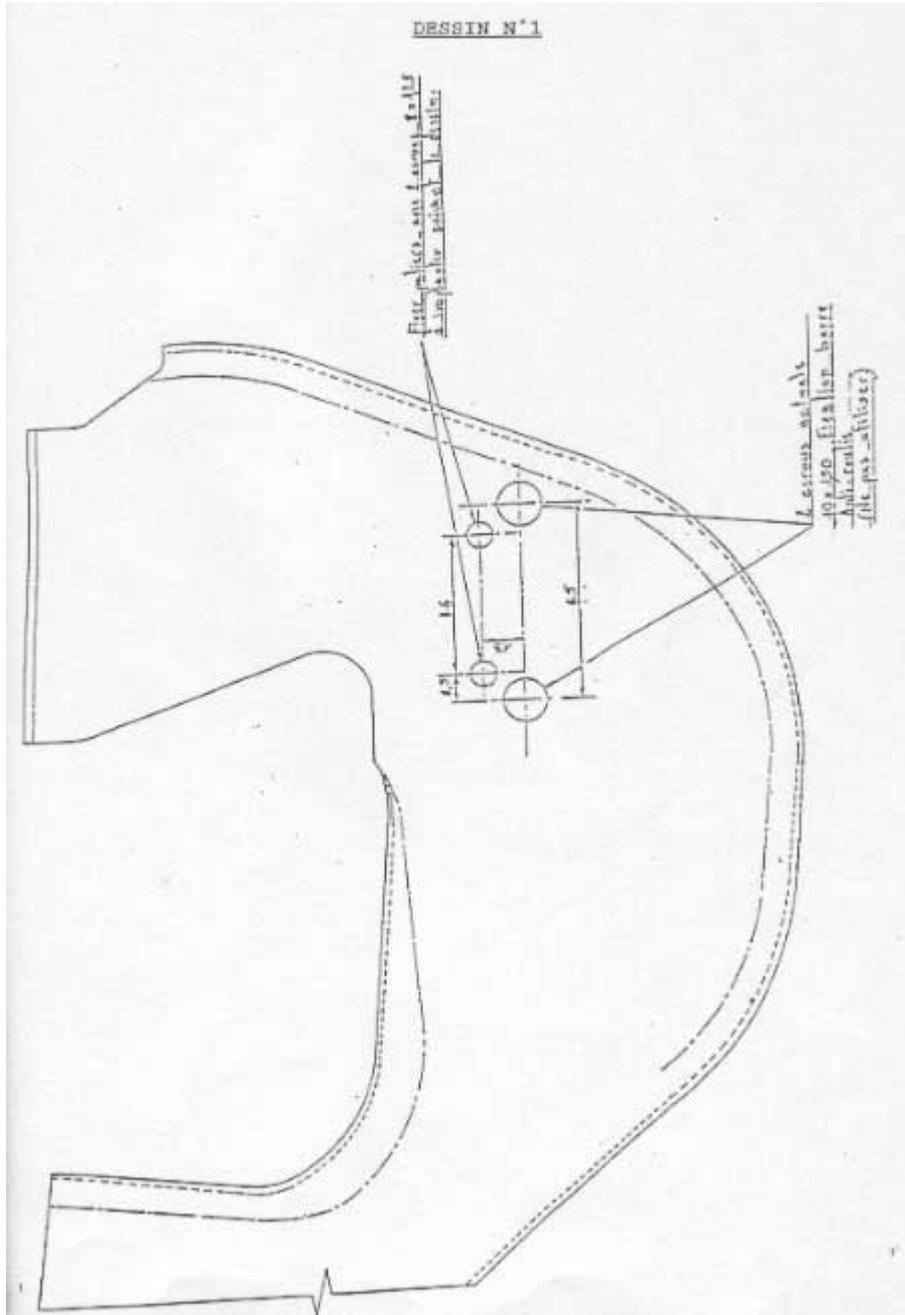
Support Moteur Droit (coté Distribution) :

- le support moteur droit à évolué en recevant un silentbloc à double triangle limitant le débattement AV / AR du moteur. Ce silentbloc S'appuie sur des tôles servant de butée. Ces tôles doivent être supprimées (voir dessin N°2).
- Les pièces constitutives du support moteur ancien modèle doivent être utilisées (voir dessin N°3).
- Remarques : Les pièces constitutives de l'ensemble support moteur spécifiques Citroën sport correspondent au montage à utiliser.

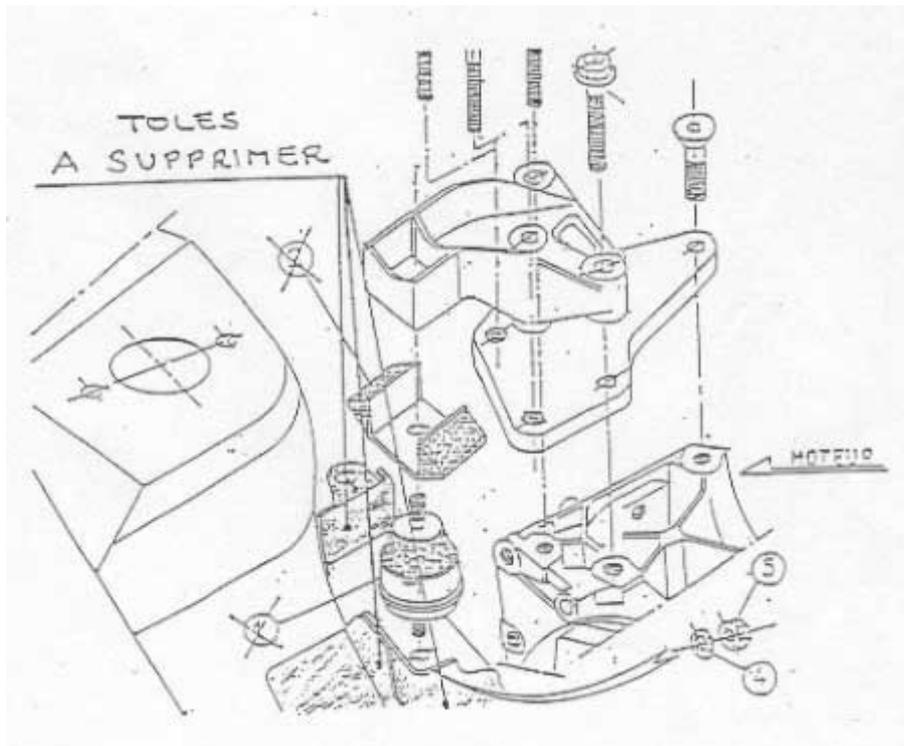
Prise d'air pour Filtre à Air Moteur :

- Les AX Sport sont maintenant équipées d'un système d'admission d'air été / hiver qui n'est pas homologué, le filtre à air doit donc être équipé du seul type de prise d'air derrière le radiateur (qui rejoint directement le boîtier du filtre à air) Réf : P.R Citroën 96 026 119.

DESSIN N°1



DESSIN N°2



DESSIN N°3

