

Le coin technique

Quel moteurs équipe votre deuche ...

Voici, résumé sommairement, les différents types de moteurs et leurs affectations que vous pouvez retrouver dans nos petits bijoux.

Le badge est ce que vous lisez sur la plaquette d'identification rivetée sur le bloc, le x entre parenthèses est indicatif, plusieurs variantes existent.

Les différentes affectations sont liées aux années des modèles proposés, vos RTA pourront vous aider à mieux cerner votre recherche.

Les Moteurs

Type : A

Badge : Q (x)

Cylindrée : 375 (62 x 62)

Affectation : 2 CV A, AU

Type : A53

Badge : AZ (x)

Cylindrée : 425 (66 X 62)

Affectation : 2 CV AZ, AZ série A, AZAM, AZU

Type : A79/0

Badge : AYA

Cylindrée : 425 (66 X 62)

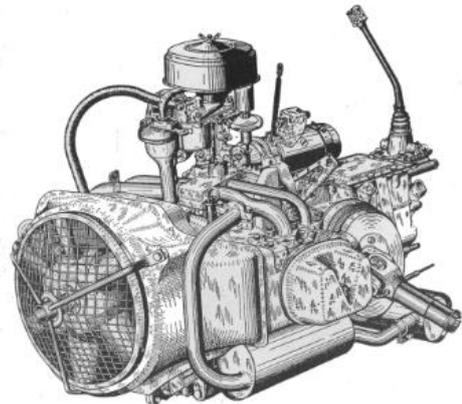
Affectation : 2 CV AZU/AK 250, Dyane

Type : M4

Badge : AK, AM(x)

Cylindrée : 602 (74 X 70)

Affectation : 2 CV AZAM 6, AK 350, AMI 6 et Dyane D6



Source : https://citroen2cv.fr/2cv_citroen/mecanique.html

Type : A79/1

Badge AYA2

Cylindrée : 435 (68,5 X 59)

Affectation : 2 CV 4, AK 250 et Dyane 4

Type : M28

Badge : AM2 (R06/627 sur LN)

Cylindrée : 602 (74 X 70)

Affectation : AMI 6, AMI 8 et Dyane 6

Type : M28/1

Badge : AK2, A06/635 et AM2a

Cylindrée : 602 (74 X 70)

Affectation :

AK2 : 2 CV 6, AK 400, Méhari

A06/635 : 2 CV 6, Méhari

AM2a : Acadiane.

Certaines M28/1 sont badgés A06/644, montés sur les dernières productions, surtout les "Allemandes".



Les puissances :

Ce sont des chevaux SAE. En DIN, comptez 10% de moins environ.

A : 9 ch

A53 : de 12 à 18 ch

A79/0 : 21 ch

M4 : de 22 à 25,5 ch

A79/1 : 24 ch

M28 : 33 ch

M28/1 : de 26 à 30 ch

Tous ces moteurs peuvent utiliser le SP 95 sans aucune restriction, **sauf le SP95 E10 à proscrire absolument**, et exception faite pour le type M28 badgé AM2 !

En effet, ses pistons spécifiques, marqués 9,0, induisent un rapport volumétrique plus important nécessitant l'emploi du SP 98 à cause d'un taux de compression relativement élevé.

Pour compléter l'info, les moteurs Visa sont badgés VO6-630 et 644, ils reçoivent des pistons de 9,0 (630) et 9,5 (644), développent entre 34 et 36 cv et tournent idéalement au SP98.



Parlons carburateurs :

Les A de 375 cm³ (9 ch) recevaient un petit Solex de 22 mm, le 22 ZACI*.

Les A53 425 (dès 1954) recevaient un Solex de 26 (26 CBI ou IBC*) dans les versions allant de 12 à 15 ch, la différence de puissance provenant d'une modification des buses (17 puis 19), de la valeur des gicleurs, de l'arbre à cames et du rapport volumétrique (pistons bombés).

Il est à noter que ceux-là étaient équipés d'une araignée fixée par 6 écrous sur les culasses (2 x 3).

Les 425 cm³ de 18 cv en février 1963 avec l'arrivée de l'AZ série A, reçurent un Solex de 28 (28 CBI) (ou un Zenith 28 IN 4 sur AZU), l'araignée sera alors fixée via 8 écrous sur les culasses (2 x 4, séparés).

Enfin, les A 79/0 425 cm³ de 21 ch (de 8/67 à 5/72 sur AZU et de 9/67 à 3/68 sur Dyane) se voient greffés d'une araignée à 8 écrous, d'une section plus importante, recevant un Solex de 32 (32 PCIS ou PICS*).

Les moteurs M4 602 cm³, physiquement très ressemblants aux A53 de 425 cm³, recevaient des Solex de 30 (30 PBI puis 30 PICS moteurs de 22 ch) puis de 40 (40 PICS à partir de 04/1963, moteur de 25,5 ch).

Le A79/1 435 cm³ de 24 ch. recevait un Solex simple corps de 34 (34 PICS).

Les M28, apparus vers 9/68, recevaient un double corps Solex 21/24, un arbre à came spécifique, des pistons à haut rapport volumétrique (9,0) et la soufflante faisant office de turbo soft, c'est l'arrivée de l'excellent AM2 qui est l'évolution la plus performante du bicylindre en 602cc.

Il développe 33 cv à condition que tous les éléments cités soient réunis.

Les M28/1 reçurent, dans un premier temps, un Solex de 34 pour obtenir 26 cv en AK2.

Bien qu'étant le même carburateur que celui des 435, c'est via les gicleurs qu'il sera adapté à ce qu'on lui demande.

Ensuite, en 7/78, on trouve le Solex double corps 21/24 (de son nom 26 x 35 CSIC repère 197), permettant au A06/635 d'atteindre les 29 cv qui lui vont plutôt bien ! En 7/80 le nouveau 18/26 (26 x 35 CSIC repère 225) le remplacera dans un souci d'économie.

Enfin, l'AM2a développant 30 cv, est équipé de la soufflante, de pistons de 8,5, de son arbre à came spécifique et du même Solex 18/26 repère 225 que celui de l'A06/635.

On a privilégié l'économie à la performance, ce moteur étant posé en Acadiane.

Disons enfin que tous les carburateurs succinctement décrits ici sont identifiés par un repère correspondant aux caractéristiques précises de celui-ci.

Ce repère est placé sur une petite médaille rectangulaire fixée sur la cuve par une de ses vis.

C'est tout simplement la carte d'identité du carburateur que votre moteur reçoit.

** Dans les dénominations des carburateurs les lettres "C" et "I" sont inversées en fonction de l'équipement ou non du moteur avec un embrayage centrifuge. Dans ce cas le carburateur possède un frein de ralenti.*

Robert Raffaelli d'après un site Internet (extrait du bulletin N°57)

