

<b>CITROËN</b>  <b>Kundendienst</b>	<b>Technische Information</b>	
	VISA GTI	Nr.: VISA 2 51 – 85
Referenz: VISA 0 – Nr. 14 VISA 0 – Nr. 14 a		Gruppe: VISA VD 2
Verteiler: D/Ausland	Neues Fahrzeug – Technische Daten	Datum: März 1985

Der **VISA GTI** ist ab Januar 1985 lieferbar.



## ALLGEMEINE DATEN

Verkaufsbezeichnung .....	VISA GTI
Fahrgestellnummernserie .....	VD – PD
Werkssymbol (Garantie) .....	PD
Anzahl der Sitzplätze .....	4

### Abmessungen:

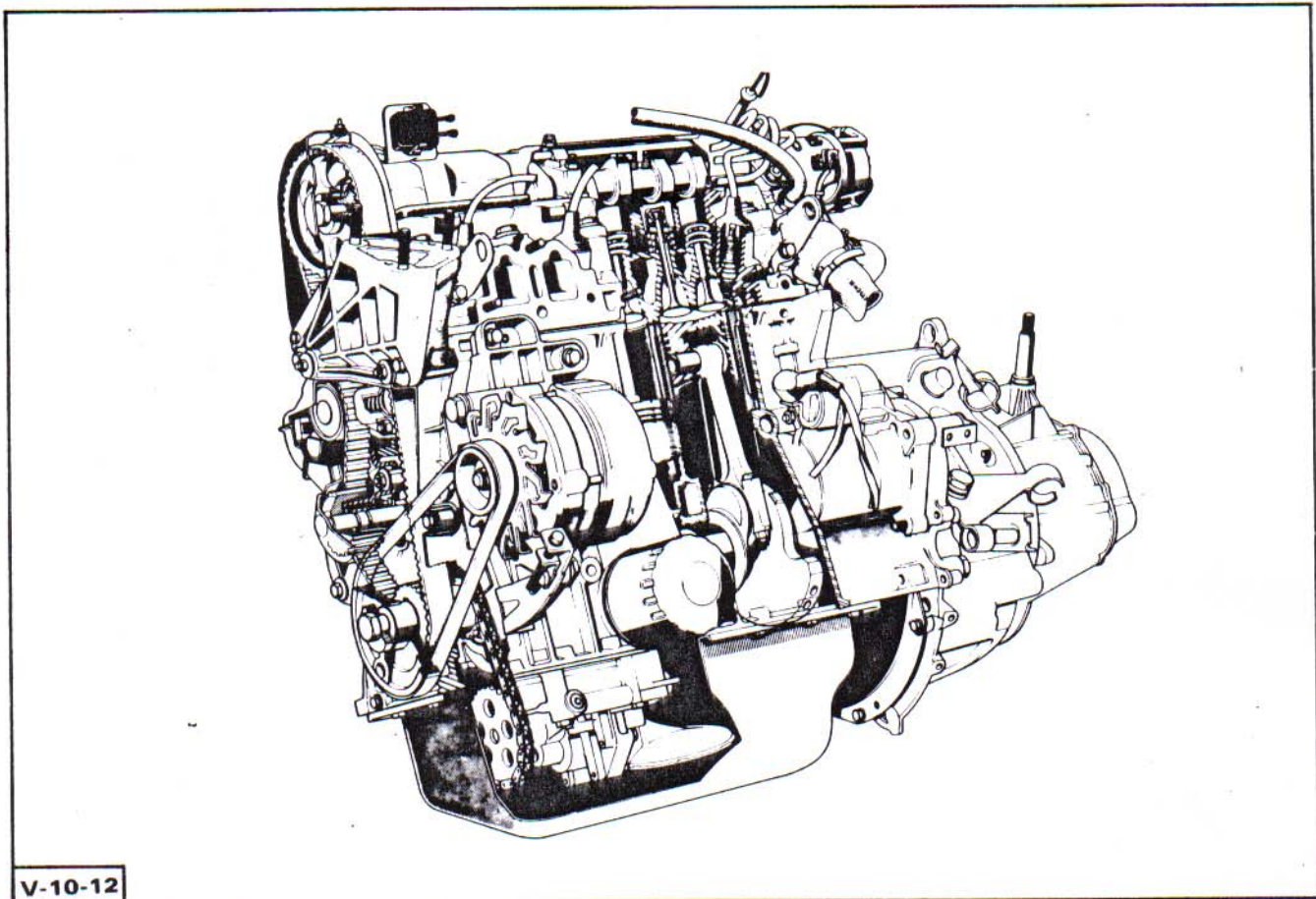
Radstand .....	2420 mm
Spurweite vorn .....	1392 mm
Spurweite hinten .....	1269 mm
Länge über alles .....	3725 mm
Breite über alles .....	1600 mm
Höhe unbeladen .....	1371 mm
Überstand vorn .....	710 mm
Überstand hinten .....	595 mm

**Gewichte und Anhängelasten:**

Leergewicht fahrbereit .....	870 kg
Leergewichtsanteil vorn .....	525 kg
Leergewichtsanteil hinten .....	345 kg
Zulässiges Gesamtgewicht .....	1210 kg
Zulässige Achslast vorn .....	635 kg
Zulässige Achslast hinten .....	635 kg
Zulässige Anhängelast gebremst .....	750 kg
Zulässige Anhängelast ungebremst .....	435 kg

**I. MOTOR**

- Zylinderblock aus Leichtmetall,
- nasse Zylinderlaufbuchsen aus Guß,
- Zylinderkopf aus Leichtmetall.



**Technische Daten:**

Motortyp .....	180 A (XU5J)
Bohrung .....	83 mm
Hub .....	73 mm
Hubraum effektiv .....	1580 cm <sup>3</sup>
Hubraum nach deutscher Steuerformel .....	1569 cm <sup>3</sup>
Verdichtung .....	9,8 : 1
Max. Leistung .....	76 kW EG (105 PS DIN) bei 6250 1/min
Max. Drehmoment (EG) .....	132 Nm bei 4000 1/min
Höchstzahl .....	6500 1/min
Empfohlene Oktanzahl .....	min. 97

**Ventilsteuerung:**

Oberliegende Nockenwelle mit Zahnriemenantrieb.

Theoretische Ventilsteuerzeiten bei einem Prüfspiel von 1 mm an den Ventilen:

Einlaß öffnet vor OT .....	3°5'
Einlaß schließt nach UT .....	34°3'
Auslaß öffnet vor UT .....	38°3'
Auslaß schließt nach OT .....	0°5'

Ventilspiel kalt	}	am Einlaßventil: 0,15 – 0,25 mm
		am Auslaßventil: 0,35 – 0,45 mm

Das Spiel wird mittels Paßstücken unterschiedlicher Dicke eingestellt, die zwischen den Ventilstößel und den Ventilschaft eingeführt werden.

**Schmierung:**

Druckschmierung durch Zahnradpumpe.

Empfohlenes Öl: TOTAL GTS PLUS 10 W 40 oder  
TOTAL GTI 10 W 30.

Füllmenge bei einfachem Ölwechsel .....	ca. 4,5 Liter
Füllmenge beim Ölwechsel mit Filterpatrone .....	5 Liter
Öldruck .....	3,5 bar bei 4000 1/min
Filterpatrone (mit integriertem Bypass) .....	PURFLUX LS 468
Druckschalter (am Motorblock) .....	0,5 bar
Öltemperaturfühler an der Ölwanne.	
Ölstandssonde am Motorblock.	
Öldruckmesser am Motorblock.	

**Kühlung:**

Wasserkühlung mit Ganzjahres-Frostschutzmittel.

Füllmenge des Kühlsystems: ca. 7,5 Liter.

Druck im Kühlsystem: 1 bar.

Kühlerfläche: 15 dm<sup>2</sup>.

Ein Kühlventilator Fabrikat AOP, Leistung: 175 W bei 2800 1/min, Markierung: 699 F.

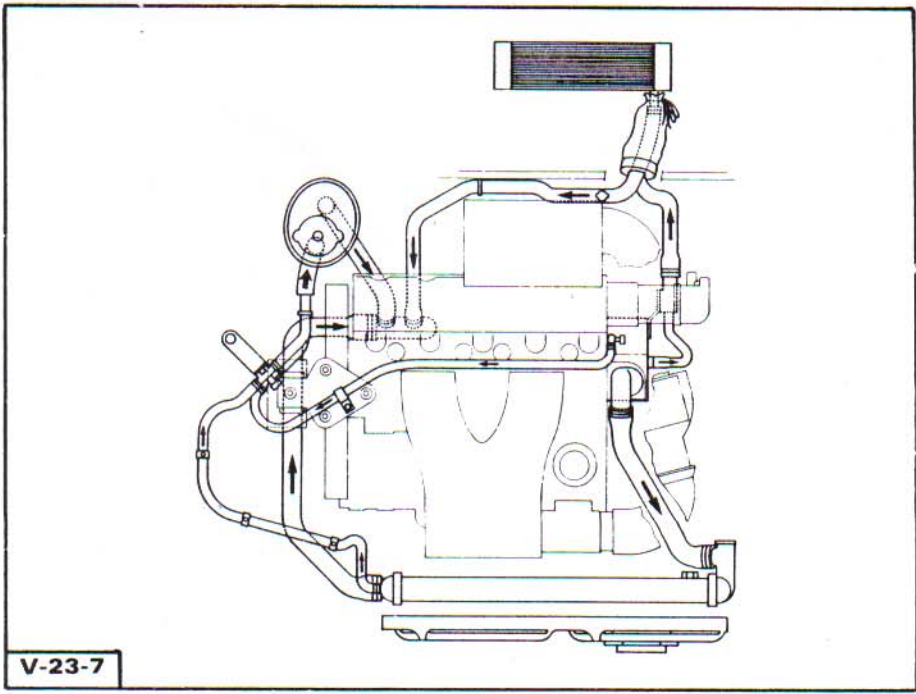
Temperaturfühler zur Einschaltung des Kühlventilators:

– 86 ° bis 90 °C: 1. Stufe (Widerstand in Reihe mit dem Kühlventilator geschaltet),

– 90 ° bis 94 °C: 2. Stufe (Widerstand außerhalb des Kühlkreislaufs).

Wassertemperaturfühler zur Steuerung des Kühlwasserthermometers in der Instrumententafel.

Thermostat (öffnet sich bei 82 °C).

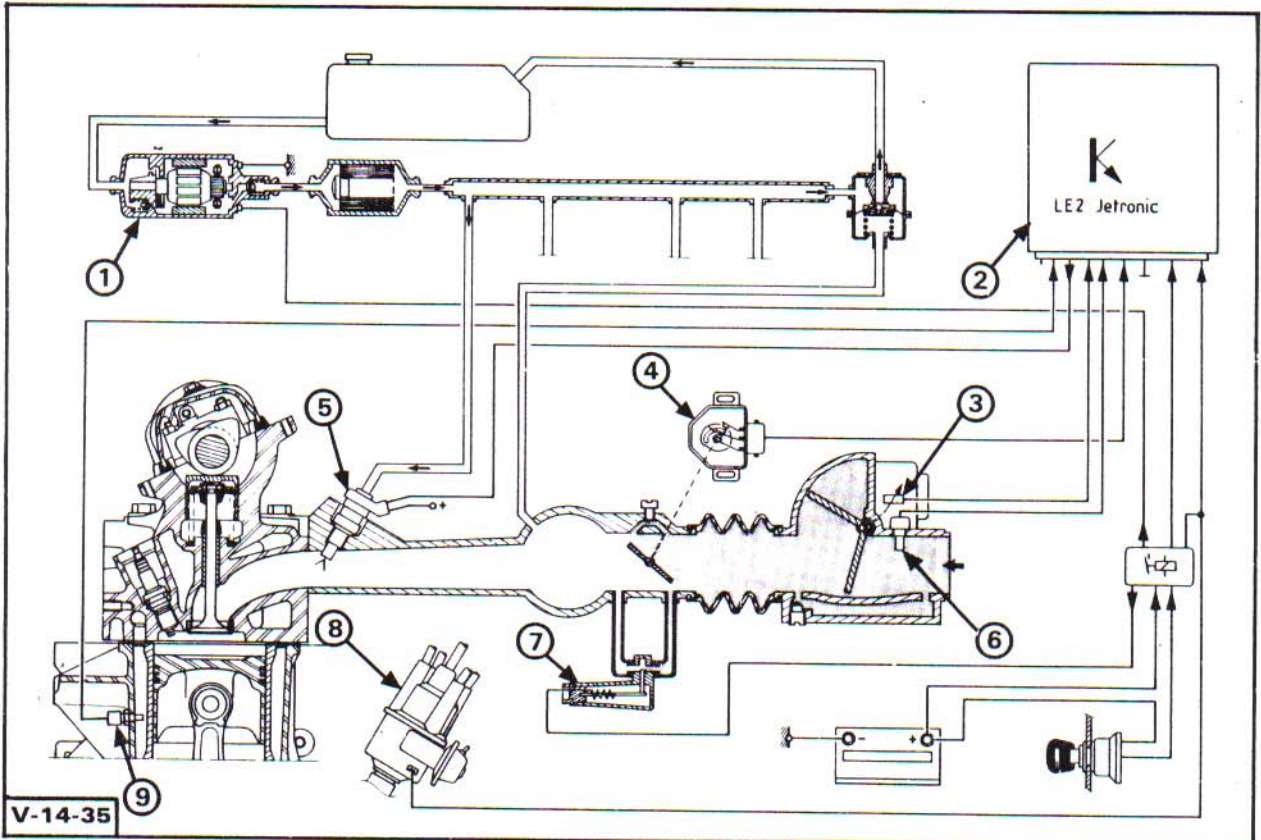


**Füllung und Entlüftung des Kühlsystems:**

- Heizungsregulierung in ganz geöffnete Stellung bringen.
- Die drei Entlüftungsschrauben entfernen.
- Kühlsystem ganz auffüllen. Nach Austritt des Wassers (Wasserstand in Höhe des Schraubverschlusses) Entlüftungsschrauben wieder einsetzen.
- Motor laufen lassen, bis sich der Kühlventilator einschaltet (bei nicht aufgesetztem Schraubverschluß des Vorratsbehälters).
- Wasserstand bis zur Höhe des Schraubverschlusses des Vorratsbehälters auffüllen.
- Schraubverschluß des Vorratsbehälters aufsetzen.

**II. KRAFTSTOFFVERSORGUNG – EINSPRITZUNG**

**Einspritzsystem LE2 JETRONIC BOSCH**



a) Funktionsprinzip (zur Erinnerung):

Eine Elektropumpe (1) fördert den Kraftstoff zum Motor und erzeugt den zur Einspritzung notwendigen Druck.

Ein elektronisches Steuergerät (2) übermittelt nach Analyse verschiedener Parameter die Steuerimpulse an die Einspritzventile (5).

Diese Parameter unterscheiden sich wie folgt voneinander:

1) Grundparameter:

- In die Zylinder zugeführte Luftmenge: Luftmengenmesser (3).
- Drehzahlbereich des Motors: Zündverteiler (8).

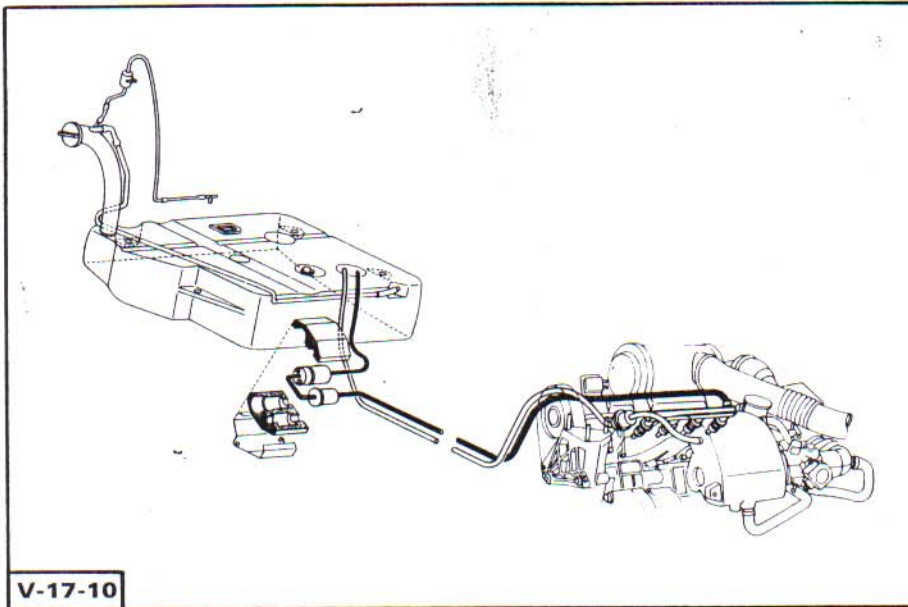
2) Anpassungsparameter:

- Motortemperatur: Wassertemperaturfühler (9).
- Temperatur der in die Zylinder angesaugten Luft: Lufttemperaturfühler (6).
- Teillastleerlauf, bei Vollast des Motors Kontaktschalter am Ende der Drosselklappenwelle des Gaspedals (4).

3) Parameter für genaue Anpassung:

- Anreicherung bei schneller Beschleunigung: Luftmengenmesser – Schnellverstellung der Stauklappe.
- Anreicherung nach dem Anlaßstromstoß (unabhängig von der Motortemperatur).
- Korrektur in Abhängigkeit von der Batteriespannung.

b) Benzinkreislauf:



1) Kraftstoffbehälter:

- Schwarzes Polyäthylen (wie beim VISA Diesel).
- Tankinhalt: 43 Liter.
- Ansaugleitung und Tankanzeige voneinander getrennt.
- Tankanzeige (wie beim VISA Diesel),
- Ansaugleitung mit geändertem Filtersieb.
- Einfüllstutzen aus Kunststoff.
- Tankdeckel (verschließbar) ohne Belüftungsloch.

2) Kraftstoffpumpe:

Abgekapselte elektrische Rollenzellenpumpe hinten rechts unter dem Bodenblech angeordnet.  
Fabrikat BOSCH – Markierung: 0580 464 008.

Pumpe arbeitet:

- beim Einschalten der Zündung 2 – 3 Sekunden lang,
- während der Betätigung des Anlassers,
- ständig, wenn die Drehzahl des Motors 225 1/min überschreitet.

Beim Abstellen des Motors schaltet die Pumpe ab.

Kontrolle der Förderleistung der Pumpe: 540 cm<sup>3</sup> Kraftstoff in 15 Sekunden bei einem Druck zwischen 2,9 und 3,1 bar.

3) Kraftstofffilter:

hinten rechts unter dem Bodenblech hinter der Kraftstoffpumpe angeordnet.  
Fabrikat BOSCH – Markierung: 0450 905 002.

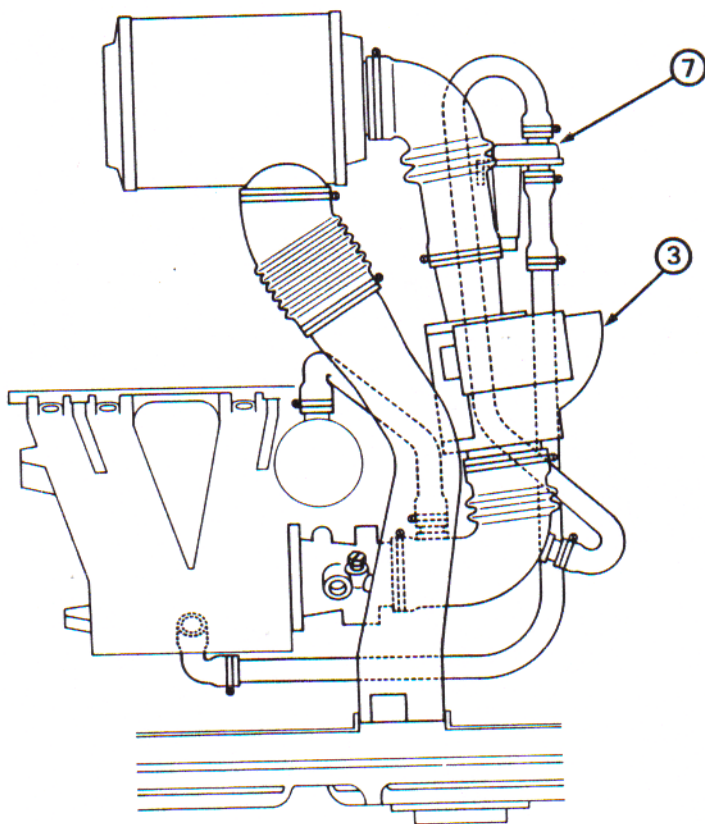
- a) **Einspritzventile:**  
fördern bei jeder Motorumdrehung (bei Normalbetrieb zwei Durchsätze pro Motorzyklus).  
Fabrikat BOSCH – Markierung: 0280 150 211.

- b) **Kraftstoffdruckregler:**  
am Ende der Zufuhrleitung am Motor befestigt.

Regeldruck:

- 2,9 – 3,1 bar ohne Unterdruckkorrektur,  
2,5 bar bei einer Unterdruckkorrektur von 0,5 bar an der Unterdruckdose (z.B. im Ansaugstutzen bei  
im Leerlauf drehendem Motor herrschenden Unterdruck).  
Fabrikat BOSCH – Markierung: 0280 160 226.

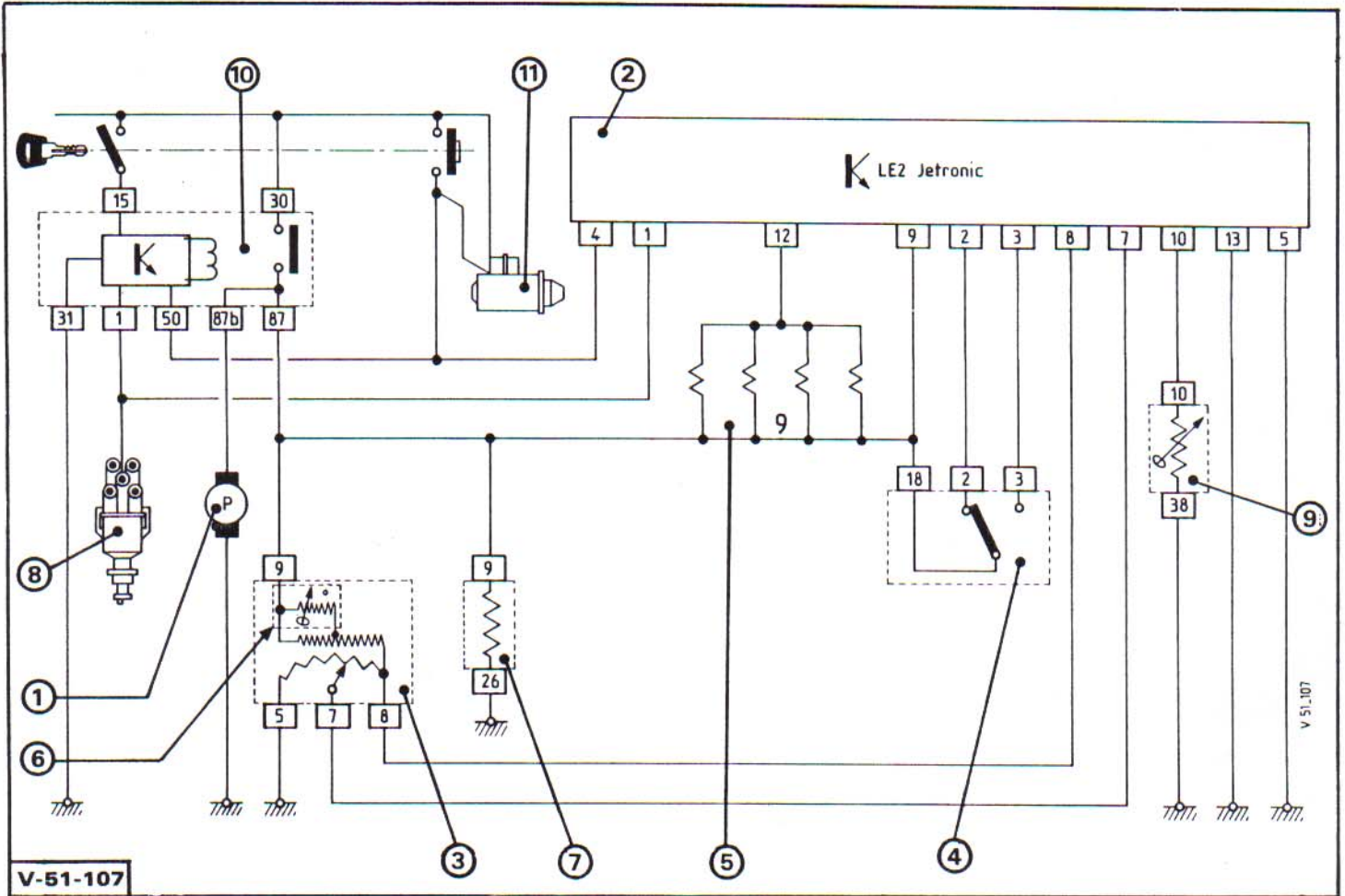
- c) **Luftkreislauf:**



V-17-11

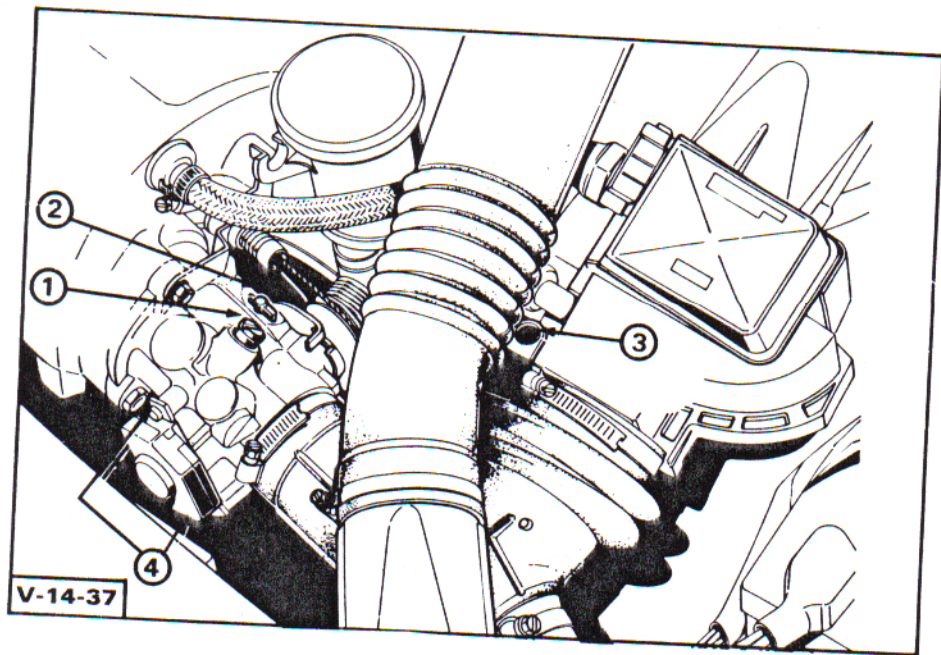
- 1) **Luftfilter:** mit Trockenpatrone.
- 2) **Luftmengenmesser (3)** : Vielfachstecker mit fünf Anschlüssen.  
Gibt dem Steuergerät die Informationen über die in die Zylinder strömende Luftmenge. Eingebauter Lufttemperaturfühler.  
Fabrikat BOSCH – Markierung: 0280 202 056.
- 3) **Zusatzluftschieber (7)** : hält während des Temperaturanstiegs des Motors die Leerlaufanhebung aufrecht.  
Widerstand des Heizdrahts: ca. 50 Ohm.  
Fabrikat BOSCH – Markierung: 0280 140 175.

d) Stromkreis:



- 1) *Elektronisches Steuergerät für die Einspritzung* (2): unter dem vorderen rechten Sitz angebracht, 25-poliger Stecker, steuert das Öffnen der Einspritzventile.  
Fabrikat BOSCH – Markierung: 0280 000 321.
- 2) *Zeitrelais zur Steuerung der Einspritzung* (10): an der vorderen rechten Kotflügelschürze befestigt. Versorgt das elektronische Einspritzsteuergerät und die Kraftstoffpumpe mit Strom:
  - beim Einschalten der Zündung ca. 2 – 3 Sekunden lang,
  - während der Betätigung des Anlassers,
  - bei einer Motordrehzahl von mehr als 225 1/min.
- 3) *Wassertemperaturfühler* (9): im Kühlwasserkreislauf des Motors angeordnet. Gibt an das elektronische Einspritzsteuergerät Informationen über die Temperatur des Motors zwecks Regelung der Erregungszeit der Einspritzventile.  
(Bei kaltem Motor hat der Fühler einen hohen Widerstand: das Steuergerät verlängert die Einspritzdauer).  
Widerstand des Temperaturfühlers bei 20 °C: ca. 2500 Ohm.  
Fabrikat BOSCH – Markierung: 0280 130 026.
- 4) *Lufttemperaturfühler* (6): im Luftmengenmesser eingebaut (nicht demontierbar). Bewirkt eine Korrektur der Einspritzzeit in Abhängigkeit von der Temperatur der in die Zylinder einströmenden Luft.
- 5) *Zündverteiler* (8): gibt Informationen über die Motordrehzahl.
- 6) *Kontaktschalter am Ende der Drosselklappenwelle des Gaspedals* (4): regelt die Anreicherung für den Motor bei Vollast und die Unterbrechung der Einspritzung bei Drehzahlabfall.  
Fabrikat BOSCH – Markierung: 0280 120 310.
- 7) *Anlasser* (11): bewirkt bei Betätigung:
  - die Stromversorgung des Zeitrelais und des elektronischen Einspritzsteuergeräts,
  - die Anreicherung durch Verdoppelung der Einspritzfrequenz bei kaltem Motor,
  - die Anreicherung unabhängig von der Motortemperatur ca. 20 Sekunden lang und eventuell 4 Minuten lang, wenn die Motortemperatur unter 70 °C liegt.

## ARBEITEN AN DER EINSPRITZANLAGE



## EINSTELLUNG DES LEERLAUFS

*Voraussetzungen:*

- Zündung ordnungsgemäß eingestellt.
- Luftfilter sauber.
- Ursprüngliche Einstellung der Drosselklappe am Gaspedal in Ordnung.
- Einstellung des Kontaktschalters am Ende der Drosselklappenwelle des Gaspedals in Ordnung.
- Bei heißem Motor das Abschalten des Kühlventilators abwarten.

**Einstellung der Leerlaufdrehzahl:**

Drehzahl über die Schraube (1) auf 850 bis 900 1/min einstellen.

**Einstellung des Gemisches bei Leerlaufdrehzahl:**

- Plombe (3) herausziehen (in ihrem Mittelpunkt mittels eines Schraubenziehers durchbohren).
- Einstellschraube für den CO-Gehalt (Innensechskantschraube 5 mm) so verstellen, daß der CO-Wert 1 – 2 % beträgt.
- Der CO<sub>2</sub>-Gehalt muß über 10 % betragen.
- Motordrehzahl durch Einstellen der Umluftschraube (1) auf einen Wert von 850 – 900 1 /min bringen.
- CO-Gehalt prüfen. Wenn der CO-Gehalt nicht stimmt, Vorgang wiederholen.
- Eine neue Plombe (ET-Nr. 5 506 402) einsetzen.