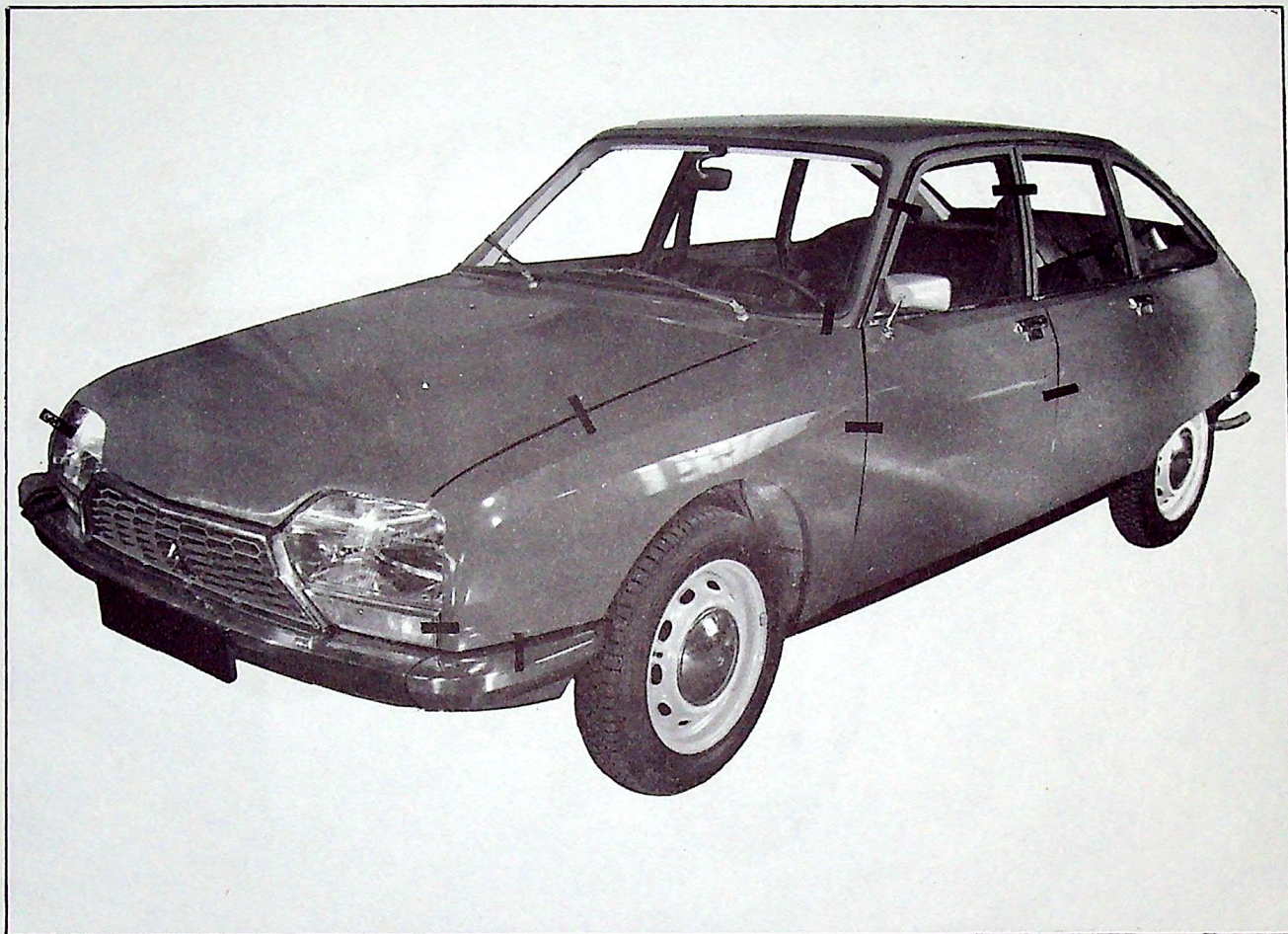


REGLAGES DES ELEMENTS D'HABILLAGE

8330



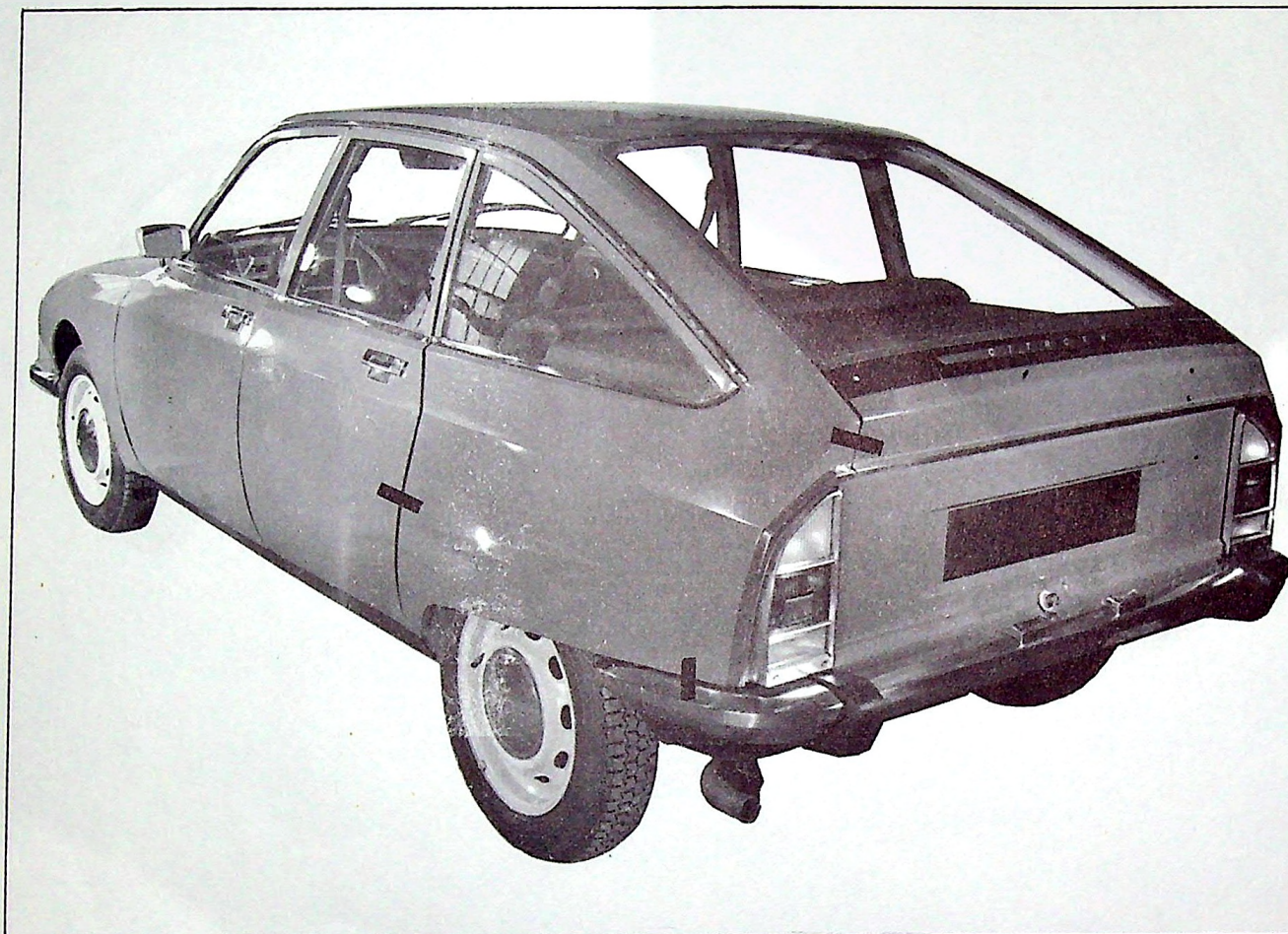
Manuel 582-1

- Jeu entre aile et porte avant : ..... 6 ± 1 mm
- Jeu entre aile et baie de pare-brise : ..... 6 ± 1 mm
- Jeu entre aile et capot : ..... 6 ± 1 mm
- Jeu entre aile et pare-chocs avant : ..... 6 ± 1 mm
- Jeu entre aile et clignotant avant : ..... 6 ± 1 mm
- Jeu entre aile et phare : ..... 5,5 ± 1 mm
- Jeu entre encadrement de glace de porte avant et montant de baie de pare-brise : ..... 8 ± 1 mm
- Jeu entre les encadrements de glace des portes avant et arrière : ..... 10 ± 2 mm
- Jeu entre les portes avant et arrière : ..... 6 ± 2 mm

Désaffleurement maximum des éléments d'habillage de ( l'avant vers l'arrière ) : ..... 2 mm



8332



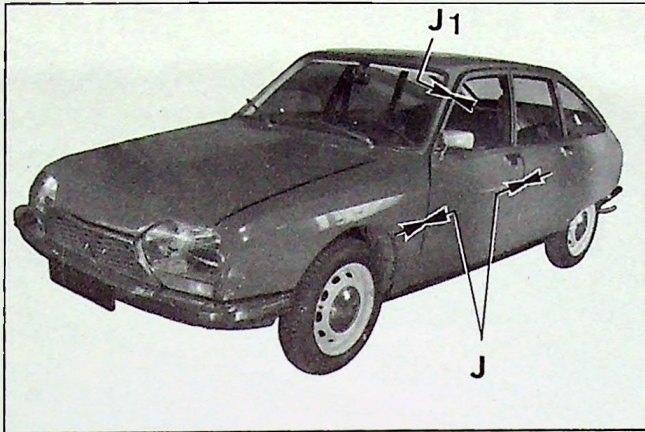
- Jeu entre aile et porte de coffre : ..... 6 ± 1 mm
- Jeu entre aile et porte arrière : ..... 6  $\begin{smallmatrix} + 2 \\ - 0,5 \end{smallmatrix}$  mm
- Jeu entre aile et pare-chocs arrière : ..... 6 ± 1 mm

Désaffleurement maximum des éléments d'habillage de l'avant vers l'arrière) : ..... 2 mm



## REGLAGE D'UNE PORTE AVANT

8330



1 - Vérifier le jeu de la porte avec l'aile avant et la porte arrière qui doit être :  $J = 6 \pm 1 \text{ mm}$ .  
Si nécessaire, interposer des cales plus ou moins épaisses en « a ».

2 - Desserrer les vis cruciformes de fixation des charnières et déplacer celles-ci sur leur support pour obtenir le jeu entre porte et montant de baie de pare-brise :

$$J1 = 8 \pm 1 \text{ mm.}$$

Vérifier la continuité de la ligne de lumière.

Déplacer les charnières transversalement pour assurer le désaffleurement entre l'aile avant et la porte qui doit être de  $2 \text{ mm maximum}$ .

Bloquer les vis de fixation.

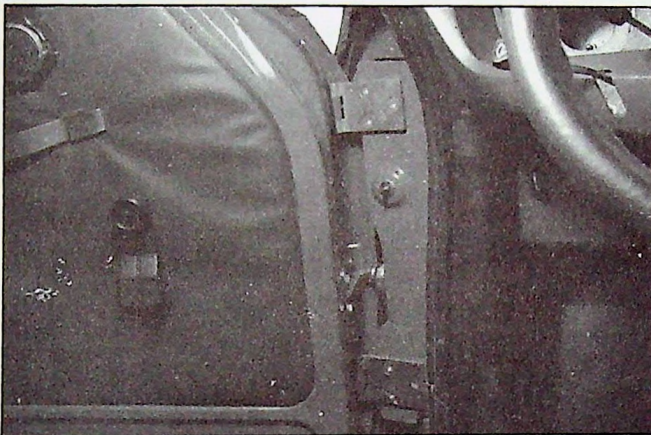
3 - Agir sur les trois vis de fixation de la gâche pour obtenir un engâchage correct et un serrage suffisant sur les caoutchoucs d'étanchéité.  
Si nécessaire, interposer des cales de réglage entre gâche et pied-milieu

Le désaffleurement de l'arrière de porte avant par rapport à l'avant de porte arrière doit être de  $2 \text{ mm maximum}$ .

Bloquer les vis.

4 - Régler la manivelle de lève-glace pour que, glace fermée, celle-ci forme l'angle  $\alpha = 30^\circ$  environ.  
(La manivelle est montée sur cannelures).

8751

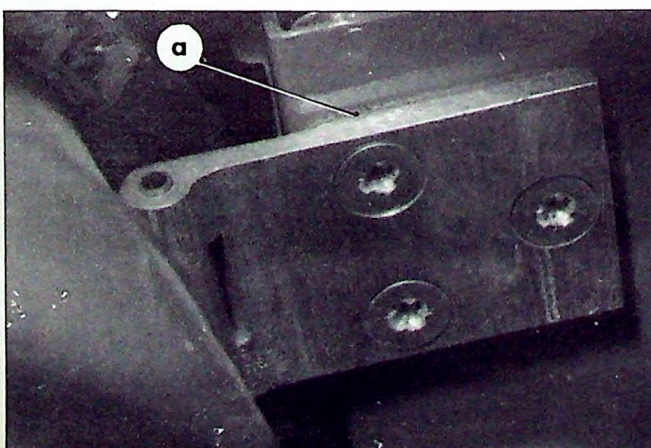


Manuel 882 - 1,3

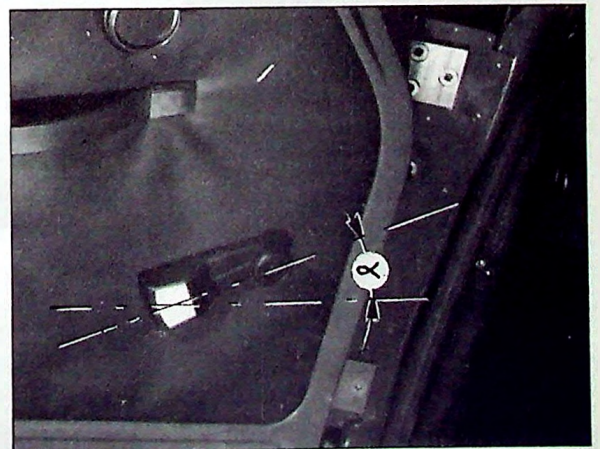
8748



8753



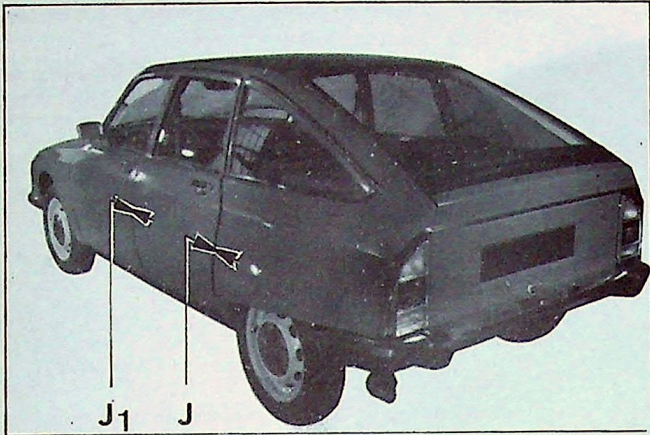
8811





## REGLAGES D'UNE PORTE ARRIERE

8332



- 5 - Vérifier le jeu  $J = 6 \begin{matrix} + 2 \\ - 0.5 \end{matrix} \text{ mm}$  entre la porte et l'aile arrière, et le jeu  $J1 = 6 \pm 1 \text{ mm}$  entre les deux portes.

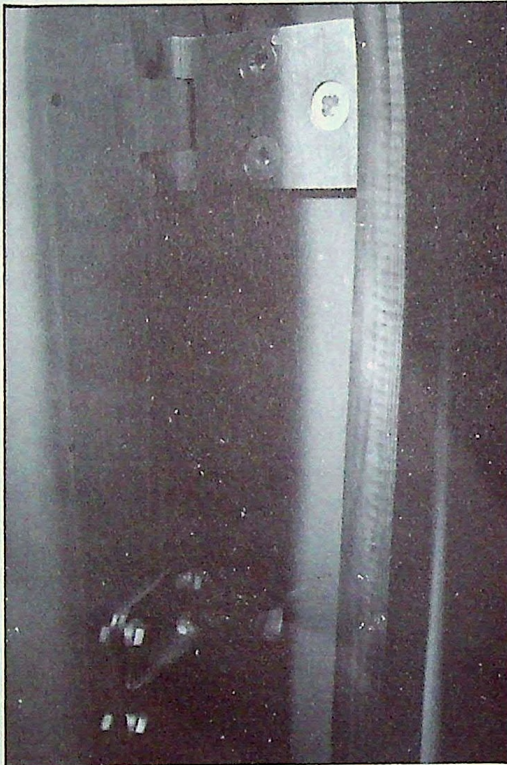
Si nécessaire, interposer des cales de réglage entre pied-milieu et charnières de porte arrière.

- 6 - Agir sur la fixation des charnières pour obtenir le désaffleurement de l'arrière de porte avant par rapport à la porte arrière de 2 mm maximum.

Vérifier la continuité de la ligne de lumière.

Bloquer les vis cruciformes de fixation.

8807



- 7 - Agir sur les vis de fixation de la gâche pour obtenir un verrouillage correct et un serrage suffisant sur les caoutchoucs d'étanchéité.

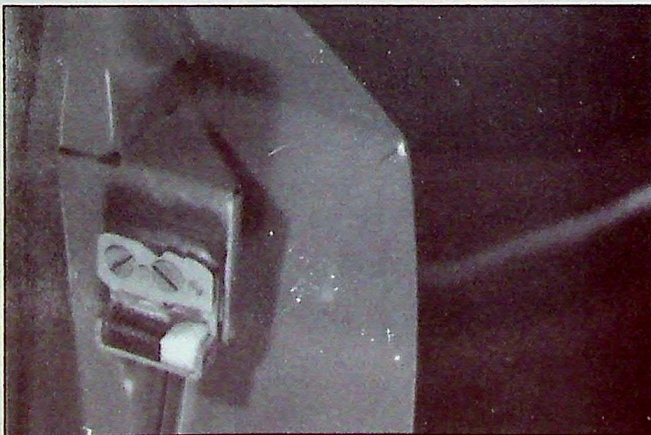
Si nécessaire, interposer des cales de réglage entre la gâche et le pied-arrière.

Le désaffleurement de l'arrière de porte par rapport à l'avant de l'aile arrière doit être de 2 mm maximum.

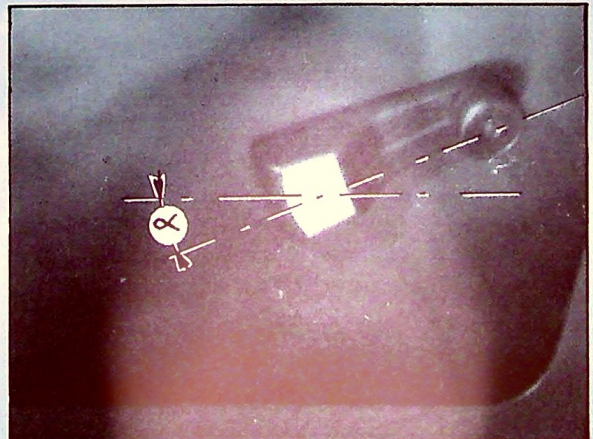
- 8 - Régler la manivelle de lève-glace pour que, glace fermée, celle-ci forme l'angle  $\alpha = 30^\circ$  environ.

(La manivelle est montée sur cannelures).

8810



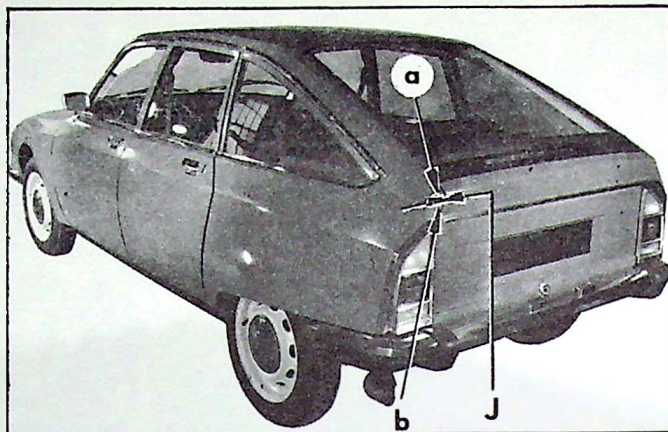
8811



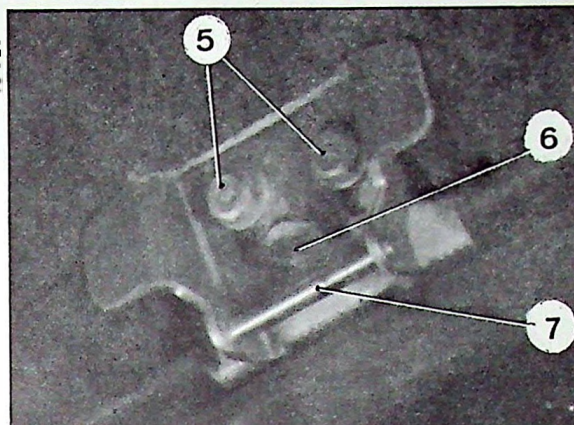


## REGLAGE D'UNE PORTE DE COFFRE

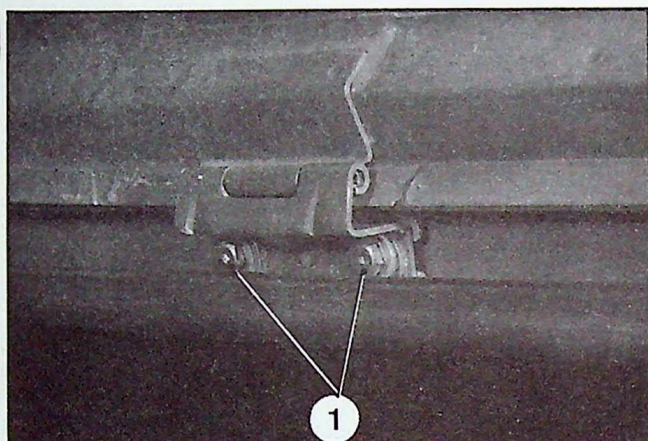
8332



10020



8758



1 - Agir sur les vis de fixation (1) des charnières pour obtenir :

- un jeu  $J = 6 \pm 1$  mm de chaque côté
- un alignement de  $\pm 2$  mm de la porte de coffre avec les faces supérieures des ailes en « a ».

2 - Si nécessaire, modifier le nombre des cales de réglage (2) afin d'obtenir :

- un alignement de  $\pm 2$  mm de la porte de coffre avec les faces arrière des ailes en « b ».

3 - Agir sur la vis de butée (3) afin d'obtenir un jeu  $J1 = 1 \pm 0,5$  mm entre le pêne et le levier de commande de serrure.

Bloquer le contre-écrou (4).

**IMPORTANT :** A partir du 22-9-1970 :

Les serrures de porte de coffre comportent deux crans de fermeture :

- 1<sup>er</sup> Cran : Cran de sécurité (7)
- 2<sup>ème</sup> Cran : Cran de verrouillage. (6)

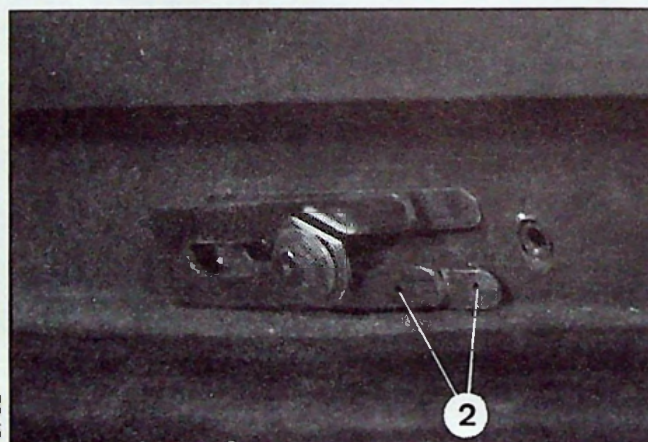
*S'assurer du passage de ces deux crans, en fermant plusieurs fois la porte.*

4 - Desserrer les vis (5) et régler la gâche pour que, porte de coffre fermée, il ne subsiste aucun jeu sur les caoutchoucs d'étanchéité.

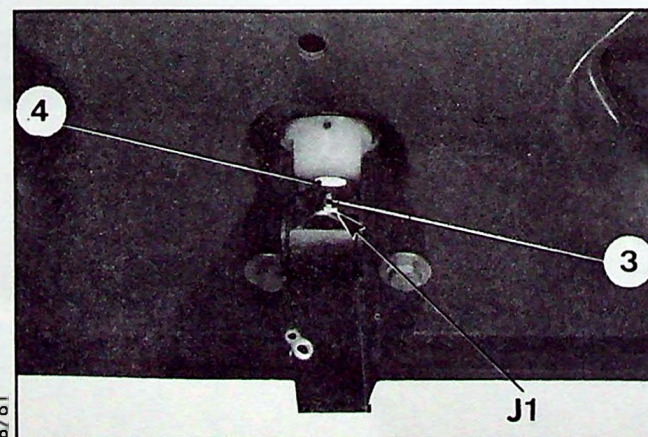
*La porte de coffre doit se fermer et se verrouiller entièrement sur les deux crans. (6) et (7), lorsqu'on la lâche à la position « Point Mort » des béquilles.*

Correctif N° 3 au Manuel 582 - 1

8762



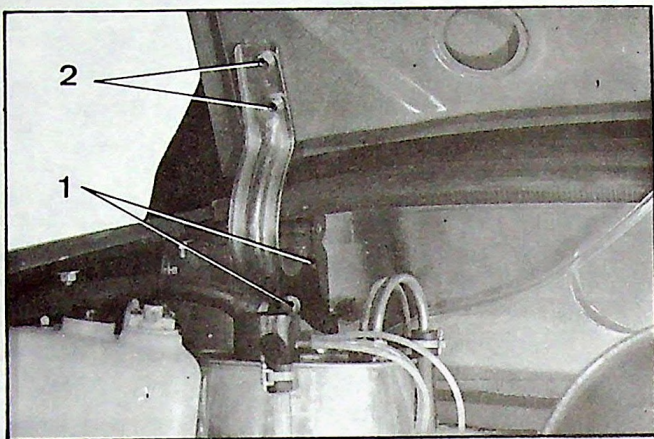
8761





## I. REGLAGE D'UN CAPOT

8745



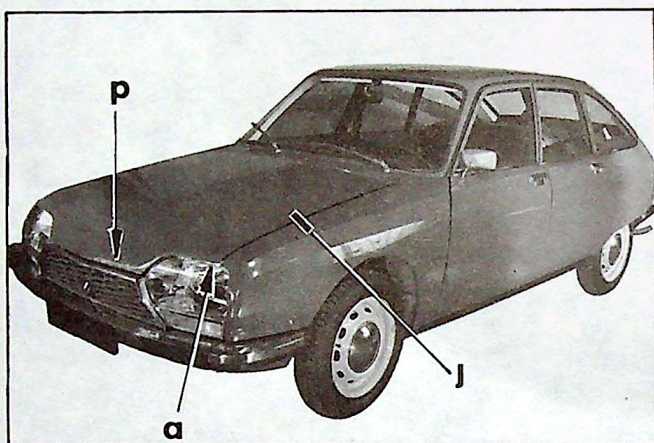
1. Agir sur les vis de fixation (1) du support de charnière pour régler la hauteur du capot par rapport au bord supérieur de l'aile avant.

2. Agir sur les vis de fixation (2) du capot pour obtenir un réglage  $J = 6 \pm 1 \text{ mm}$  régulier et sensiblement égal de chaque côté.

Vérifier que le capot s'aligne avec l'extrémité avant de chacune des ailes en « a » à 3 mm près.

Bloquer les vis de fixation (2).

8330



3. Agir sur la vis (3) pour régler la garantie de retenue du crochet de sécurité : elle doit être comprise entre 0,5 et 2 mm.

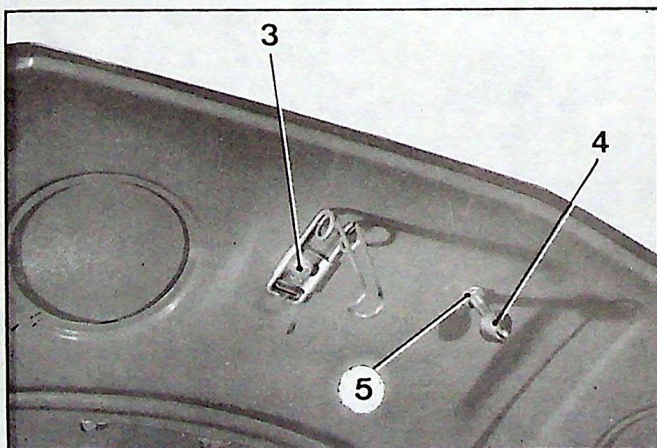
4. Régler l'axe de verrouillage (4) du capot pour que, sous un effort vertical de 12 kg au point P, aucun jeu ne subsiste. Serrer le contre-écrou (5).

5. Capot ouvert, serrure au repos, vérifier le jeu, à la tirette d'ouverture (6), qui doit être de  $1 \pm 0,5 \text{ mm}$ .

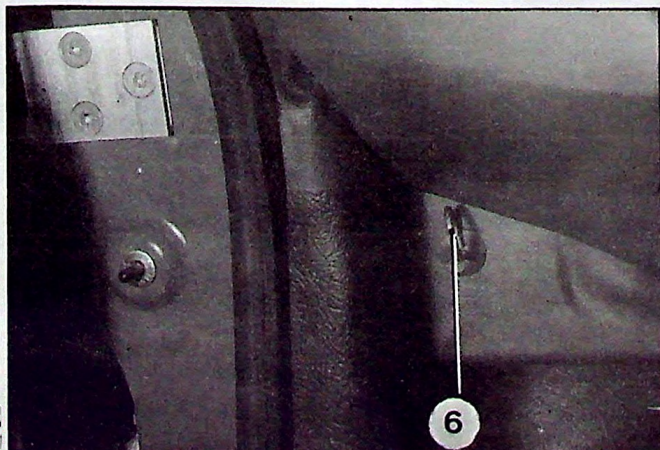
*En tombant d'environ 250 mm, le capot doit être complètement fermé et la serrure revenue à sa position repos.*

Correctif N° 5 au Manuel 582-1

8746



8752





## ♦ II. DEVERROUILLAGE D'UN CAPOT

(Dans le cas où la commande est désaccouplée)

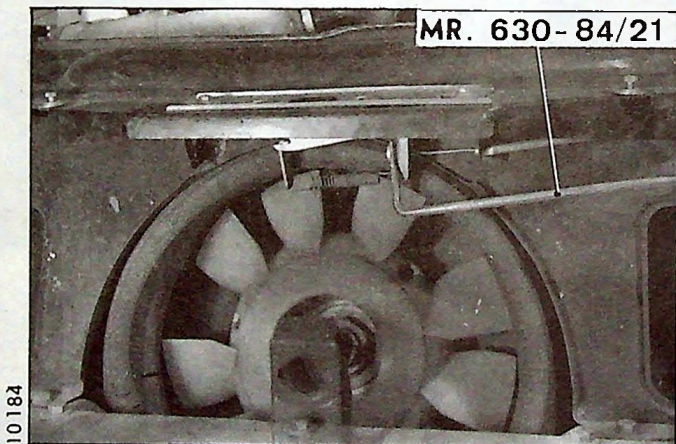
REMARQUE : Il est possible de déverrouiller un capot dont la commande n'est plus accouplée :

- soit parce que les câbles de commande ne sont plus accrochés au pêne,
- soit par suite de la rupture du câble.

1°) Côté gauche, introduire l'outil MR. 630-84/21 dans l'interstice compris entre le phare, la calandre et le capot.

2°) Eclairer la serrure de capot au travers de la calandre.

Accrocher l'extrémité de l'outil à la commande d'ouverture du capot et tirer pour obtenir le déverrouillage.



## CONTROLE ET REPARATION D'UNE RESISTANCE CHAUFFANTE DE LUNETTE ARRIERE.

### I. CONTROLE.

Puissance de la résistance chauffante :

a) <i>Berline</i> .....	95 à 110 Watts sous 13,5 ± 0,2 volts
b) <i>Break</i> → 6/1972 .....	65 à 75 Watts sous 13,5 ± 0,2 volts
→ 6/1972 .....	85 à 98 Watts sous 13,5 ± 0,2 volts

Pour contrôler la résistance chauffante d'une lunette arrière, mesurer :

1. Soit le courant qui circule dans la résistance, à l'aide d'un ampèremètre branché en série sur le fil d'alimentation de la résistance : le courant doit être de :

a) <i>Berline</i> .....	6,2 à 7,2 Ampères sous 12 volts
b) <i>Break</i> → 6/1972 .....	4,5 à 5 Ampères sous 12 volts
→ 6/1972 .....	5,6 à 6,4 Ampères sous 12 volts

2. Soit la résistance, à l'aide d'un ohmmètre : la résistance doit être de :

a) <i>Berline</i> .....	1,6 à 1,9 Ω
b) <i>Break</i> → 6/1972 .....	2,4 à 2,7 Ω
→ 6/1972 .....	1,8 à 2,1 Ω

### II. REPARATION.

#### 1. Remplacement des cosses.

Etamer la partie de la cosse qui doit être soudée. La souder à l'étain à l'emplacement prévu (fer à souder).

#### 2. Réparation d'un fil résistant.

a) Résistance coupée sur une longueur inférieure à 0,5 mm.

La réparation se fait au fer à souder, il n'y a aucune précaution spéciale à prendre.

Faire couler un peu d'étain à l'emplacement de la coupure. L'étain n'adhère que sur le fil et assure la jonction.

b) Résistance coupée sur une longueur supérieure à 0,5 mm.

Couper un fil de cuivre de  $\phi = 0,3$  mm et mesurant 10 mm de plus que la longueur de la partie détériorée de la résistance.

Aplatir ce fil sur toute sa longueur pour l'amener à une largeur de 0,6 à 0,7 mm.

Pour qu'il reste rectiligne, il est préférable d'écraser ce fil entre deux plaques, à l'étau, plutôt que de le marteler.

Etamer soigneusement le fil de cuivre.

Le positionner pour qu'il recouvre le fil résistant de la lunette, sur 5 mm à chaque extrémité de la coupure. Souder à l'étain le fil résistant et le fil rapporté à chaque extrémité de celui-ci.

Après soudure, coller le fil sur la glace, utiliser l'adhésif IS 12 (vendu par les Etablissements C.O.M.E.T. 10, rue Emile Cazeau - Z.I de Senlis - 60300 (Tél. 455-35-40).

Faire adhérer le fil à la glace en appuyant légèrement, à l'aide d'un tournevis par exemple.

Laisser sécher 24 heures.

Enlever l'excédent de colle à l'aide d'un grattoir. Eviter de rayer la glace.

#### REMARQUE :

Pour ces opérations, utiliser un fer à souder électrique de petite dimension (puissance 30 Watts environ) et du fil de soudure à âme décapante.