

## REGLAGES DES ELEMENTS D'HABILLAGE

8330



Manuel 682-1

|                                                                                          |            |
|------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| - 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 ± 1 mm   |

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



8332



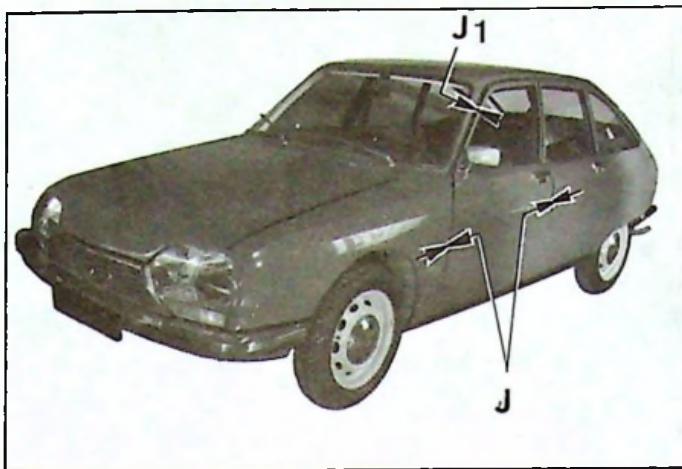
- Jeu entre aile et porte de coffre : .....  $6 \pm 1$  mm
- Jeu entre aile et porte arrière : .....  $6 + 2$   
- 0,5 mm
- Jeu entre aile et pare-chocs arrière : .....  $6 \pm 1$  mm

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.

8751



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.

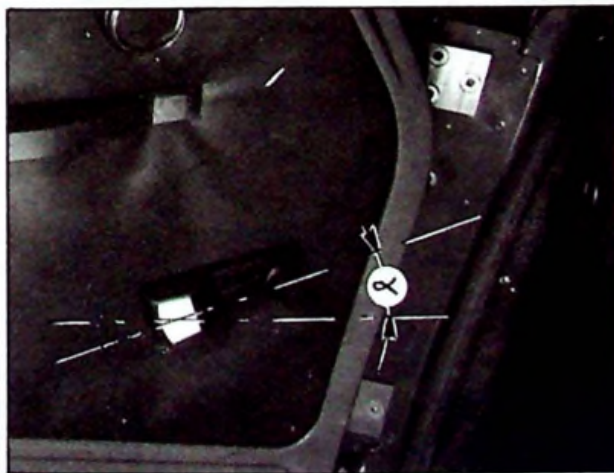
Manuel 682-1



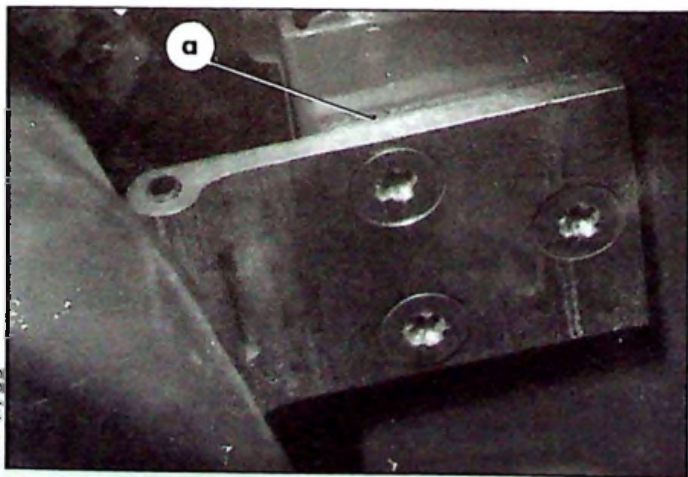
8748

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).

8911



8753





## 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  $J_1 = 6 \pm 1 \text{ mm}$  entre les deux portes.

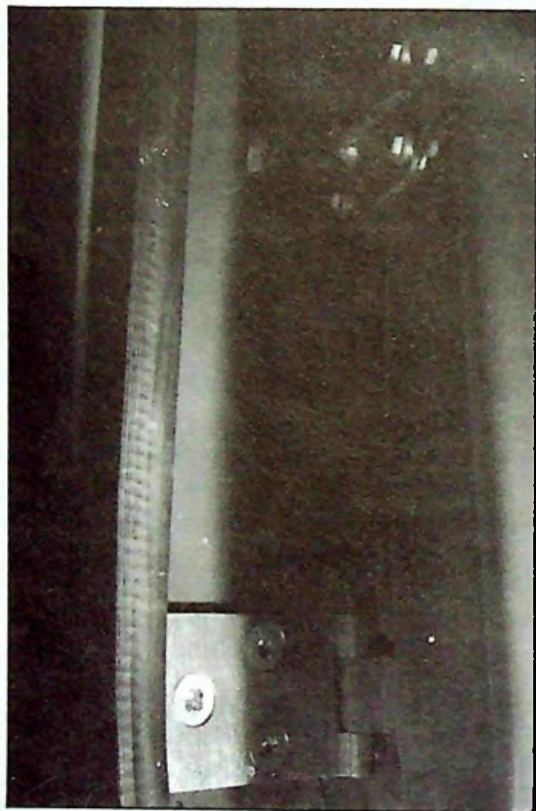
Si nécessaire, interposer des cales de réglage entre pied-milieu et charnières de porte arrière.

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

*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:

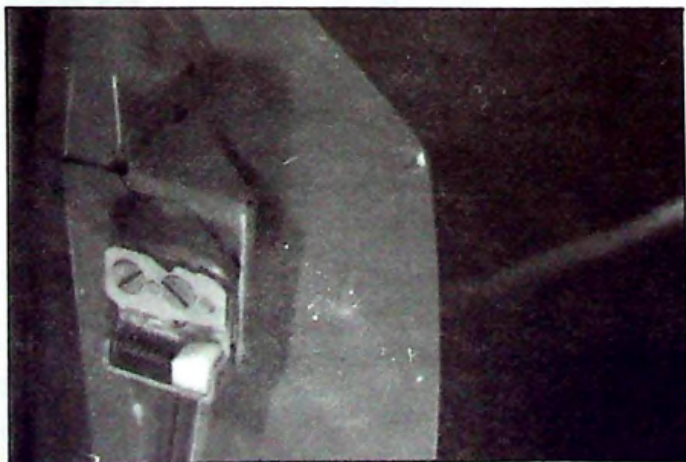
Si nécessaire, interposer des cales de réglage entre la gâche et le pied-arrière.

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

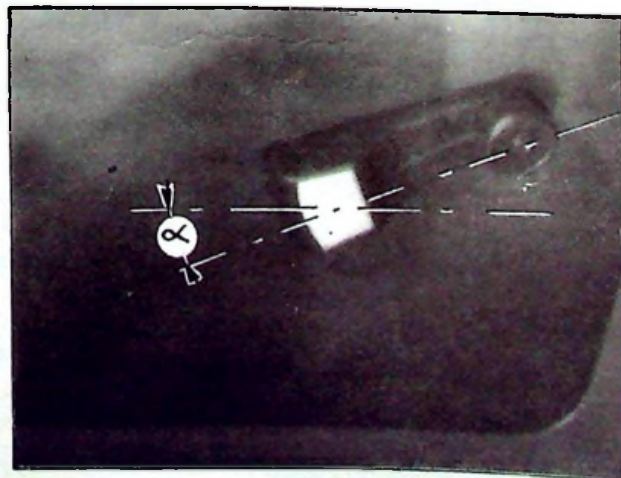
8. Régler la manivelle de lève-glace pour que, glace fermée, celle-ci forme l'angle  $\alpha = 30^\circ$  environ.

(La manivelle est montée sur cannelures).

8810



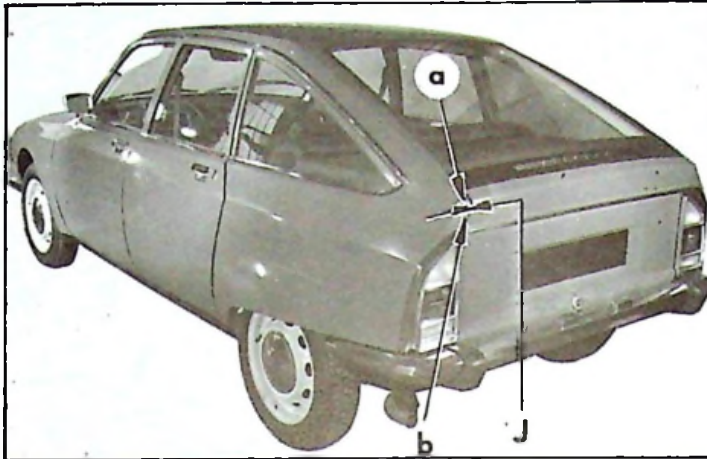
8811



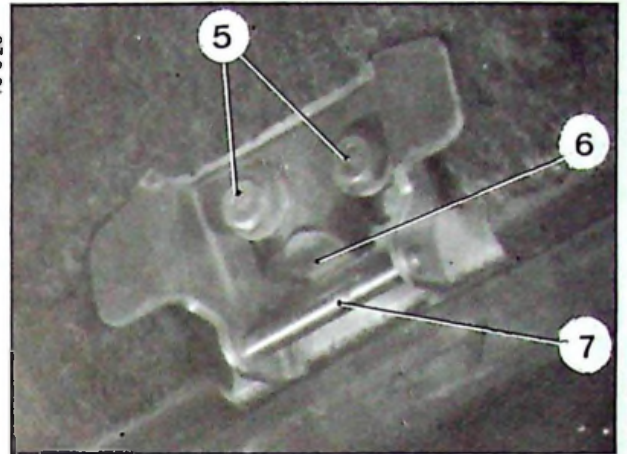


## REGLAGE D'UNE PORTE DE COFFRE

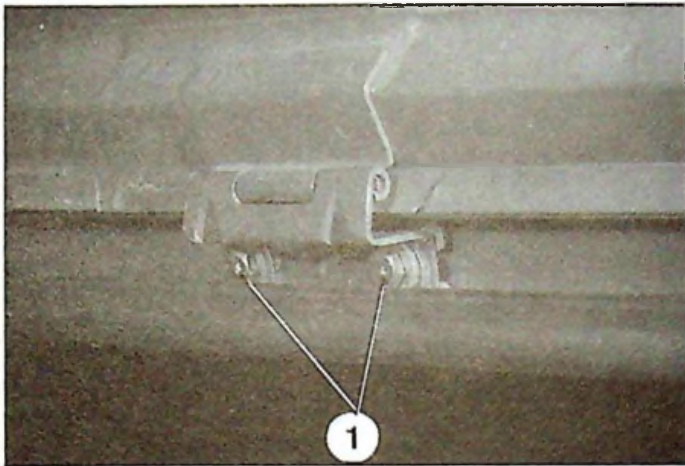
8332



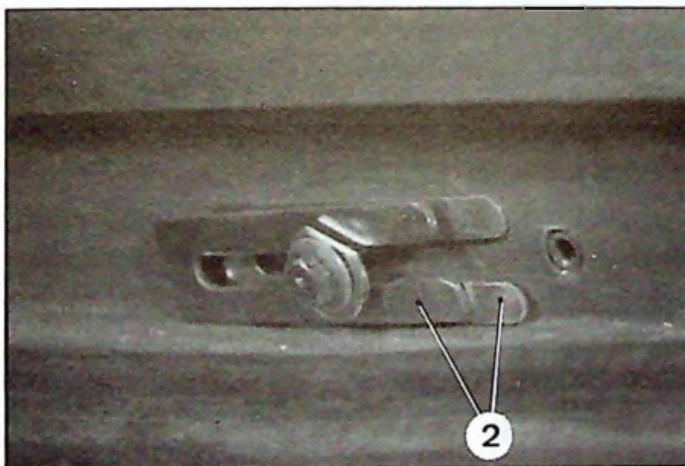
10020



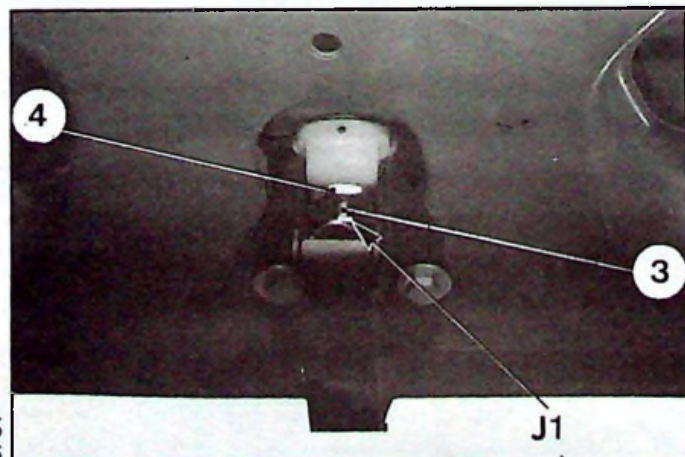
8758



Manuel 682-j



8762



8761

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.

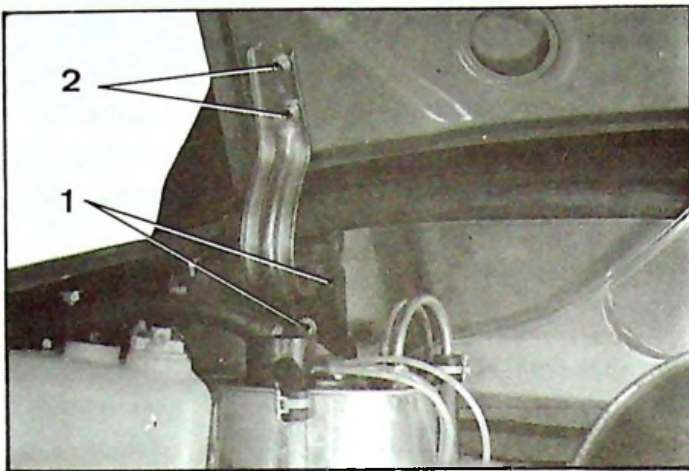
4 - Desserrer les vis (5) et régler la gâche pour que, porte de coffre fermée, il ne subsiste aucun jeu sur les caoutchoucs d'étanchéité.

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 bréquilles.



## I. REGLAGE D'UN CAPOT

8745



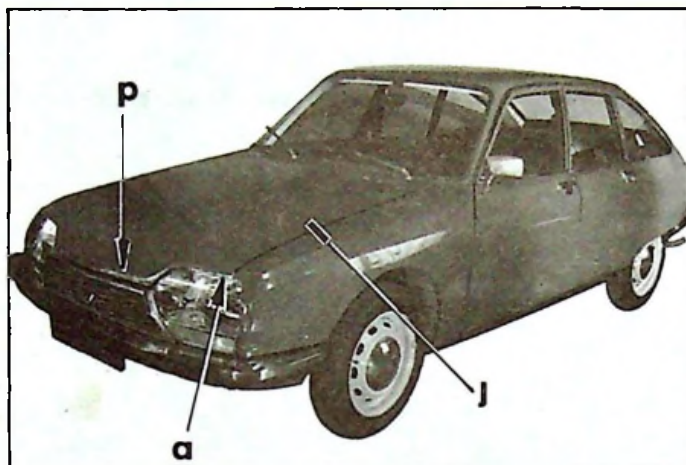
1. Agir sur les vis de fixation (1) du support de charnière pour régler la hauteur du capot par rapport au bord supérieur de l'aile avant.

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.

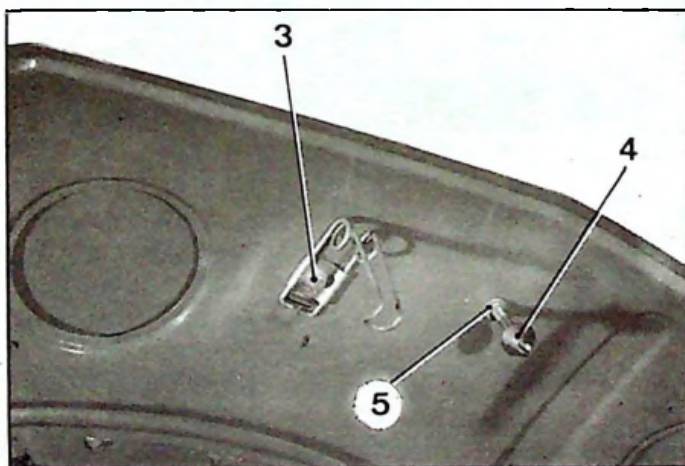
4. Régler l'axe de verrouillage (4) du capot pour que, sous un effort vertical de 12 kg au point P, aucun jeu ne subsiste. Serrer le contre-écrou (5).

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

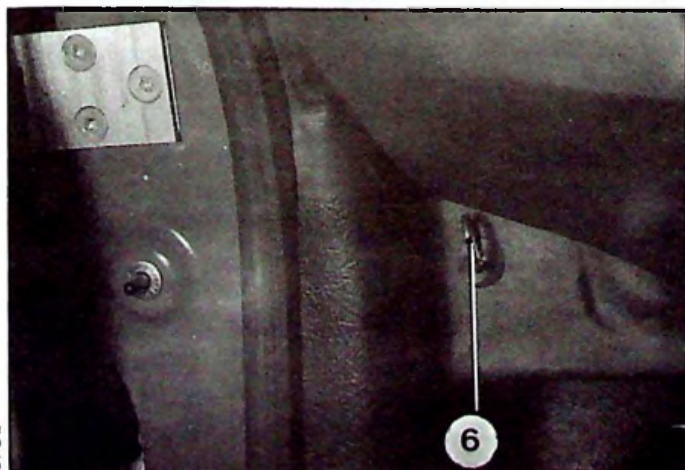
*En tombant d'environ 250 mm, le capot doit être complètement fermé et la serrure revenue à sa position repos.*

Manuel 682-1

8746



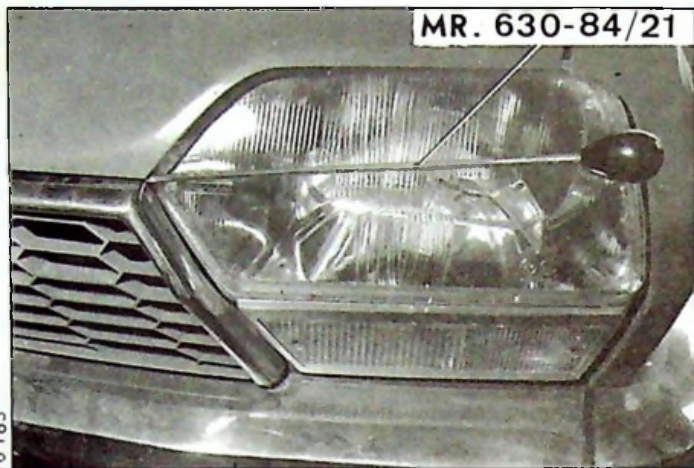
8752





## II. DEVERROUILLAGE D'UN CAPOT

(Dans le cas où la commande est désaccouplée)



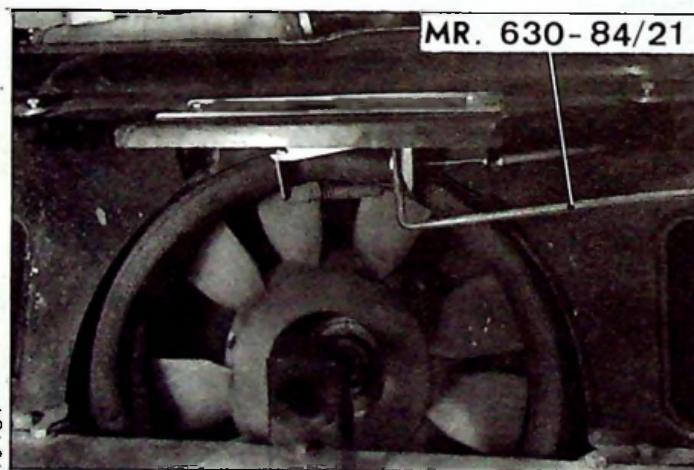
REMARQUE : Il est possible de déverrouiller un capot dont la commande n'est plus accouplée :

- 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 $13,5 \pm 0,2$ volts |
| b) <i>Break</i> $\rightarrow$ 6/1972 ..... | 65 à 75 Watts sous $13,5 \pm 0,2$ volts  |
| $\rightarrow$ 6/1972 .....                 | 85 à 98 Watts sous $13,5 \pm 0,2$ 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> $\rightarrow$ 6/1972 ..... | 4,5 à 5 Ampères sous 12 volts   |
| $\rightarrow$ 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 $\Omega$ |
| b) <i>Break</i> $\rightarrow$ 6/1972 ..... | 2,4 à 2,7 $\Omega$ |
| $\rightarrow$ 6/1972 .....                 | 1,8 à 2,1 $\Omega$ |

### II. REPARATION.

REMARQUE : Les deux réparations ci-dessous peuvent s'effectuer sur une lunette chauffante en place sur le véhicule.

#### 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) Se procurer au Département des Pièces de Rechange :

- 1 Coffret ..... ZC 9 855 128 U

Ce coffret « SECURIGLACE » comprend :

- 1 Flacon de poudre abrasive de nettoyage
- 1 Gelule d'émail conducteur
- 1 Tube d'adhésif
- 1 Tube de durcisseur pour l'adhésif
- 1 Flacon de poudre métallique
- 1 Ruban adhésif épais
- 1 Lampe témoin de détection de coupure
- 1 Ruban adhésif de détection ( Thermopaper )
- 1 Spatule en plastique
- 1 Petit plateau en verre ( préparation des mélanges )

b) Rechercher la coupure :

La résistance étant alimentée normalement :

- Localiser le fil résistant défectueux en collant le ruban adhésif de détection au centre de la lunette arrière ( face interne ) et sur toutes les lignes de résistance, perpendiculairement à celles-ci. Les fils non interrompus « bleussent » le Thermopaper par leur élévation de température.
- Sur le fil coupé, faire glisser les deux pointes du support de la lampe témoin de détection de coupure. Lorsque la lampe s'allume, les pointes se trouvent de part et d'autre de l'interruption de la résistance. De légers déplacements le long du fil déterminent exactement l'importance de la coupure.



**c) Préparer la lunette arrière :**

La résistance n'étant plus sous tension :

Nettoyer la zone d'intervention avec la poudre contenue dans le flacon marqué « Bimpulver ». Répandre celle-ci sur un petit chiffon et frotter. Essuyer ensuite avec un second chiffon propre.

Placer de chaque côté de la résistance une bande de 25 mm de ruban adhésif épais, délimitant la largeur de la réparation. Les bords du ruban doivent être rigoureusement nets pour éviter une coupure dans la réparation.

**d) Effectuer la réparation :**

Première partie :

Vider complètement le contenu d'une gelule d'émail conducteur sur le plateau en verre. Bien lier le contenu à l'aide de la spatule.

Appliquer la pâte obtenue sur l'endroit à réparer, de manière à remplir l'espace entre les deux bandes adhésives. Limiter le dépôt de pâte à la coupure.

Laisser sécher pendant 15 minutes environ à température ambiante.

Deuxième partie :

Préparer, sur le plateau de verre, une noisette de mélange contenant en parts égales le liant et le durcisseur U.H.V.

Ajouter à cette pâte la même quantité de poudre métallique contenue dans le flacon marqué « Métallpulver ». Bien mélanger à l'aide de la spatule.

Appliquer la pâte ainsi obtenue sur le dépôt d'émail conducteur en débordant de part et d'autre de 10 mm. La largeur étant toujours limitée par les bandes adhésives. L'épaisseur sera égalisée avec la spatule, en prenant appui sur le ruban.

Laisser sécher pendant 1 heure 30 minutes à température ambiante avant de retirer les rubans adhésifs. Les écarter parallèlement à la surface de la lunette arrière, pour éviter de soulever le film déposé.

Le temps de séchage peut être réduit en mettant la résistance sous tension pendant 1/2 heure.

REMARQUE : Attendre de 24 à 48 heures avant de procéder au nettoyage de la partie interne de la lunette arrière.

**e) Contrôler la réparation :**

Le contrôle s'effectue à l'aide du ruban adhésif de détection. Procéder comme pour rechercher la coupure.