

MANUEL DE RÉPARATIONS

DS 21 M

DS 19 A ET DS 19 MA

ID 19 A et ID 19 B



Mécanique

1789

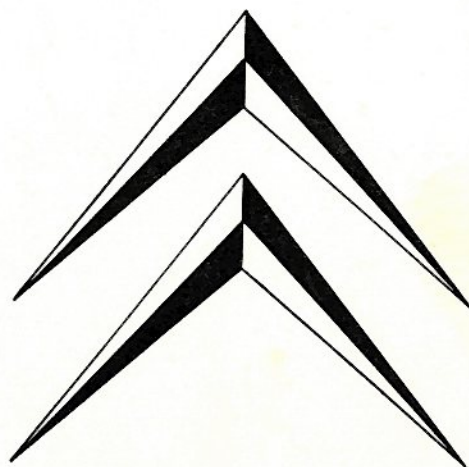
8

1789

1789

1789

1789



DS 19 A

DS 19 A

1789

8

1789

1789

1789

1789

LISTE DES OPÉRATIONS →

CARACTÉRISTIQUES →

MOTEUR →

EMBRAYAGE →

BOITE DES VITESSES →

TRANSMISSION →

SOURCE ET RÉSERVE
DE PRESSION →

ESSIEU AVANT →

ESSIEU ARRIÈRE →

SUSPENSION →

DIRECTION →

FREINS →

ÉLECTRICITÉ →

CARROSSERIE →

1789

8

1789

1789

1789

1789

LISTE DES OPERATIONS FIGURANT AU MANUEL

Voiture DS 19 A

NUMERO de l'opération	OBSERVATIONS	DESIGNATION	NUMERO des paragraphes
CARACTERISTIQUES			
DY. 000		Caractéristiques et réglage	
DY. 00	Voir Op.DX.00	Travaux hydrauliques. Précautions de montage	
DY. 00-636	Voir Op.DX.00-636	Ingrédients	
MOTEUR			
DY. 100-00		Caractéristiques du moteur	
DY. 100-1		Remplacement d'un ensemble moteur-boîte	
DY. 100-2		Déshabillage et habillage d'un ensemble moteur-boîte (pour remplacement du moteur).....	1
		Déshabillage et habillage d'un ensemble moteur-boîte (pour remplacement de la boîte).....	25
DY. 100-3		Remise en état d'un moteur	
		<i>Déposer la culasse</i>	3
		<i>Régler le jeu latéral du vilebrequin</i>	23
		<i>Monter l'arbre à cames</i>	27
		<i>Monter la culasse</i>	33
DY. 111-1	Voir Op.DY.100-1	Remplacement d'un carter inférieur	
DY. 112-0	Voir Op.DX.112-0	Réglage des culbuteurs	
DY. 112-1		Remplacement d'une culasse ou d'un joint	
DY. 112-3	Voir Op.DX.112-3	Remise en état d'une culasse	
DY. 112-4	Voir Op.DX.112-4	Travaux sur culasse	
		Remplacement d'une rampe des culbuteurs d'admission	1
		Remplacement d'une rampe des culbuteurs d'échappement	19
		Remplacement d'une pastille de dessablage.....	31
DY. 120-1		Travaux sur distribution	
		Remplacement d'une chaîne ou des pignons	1
		Remplacement d'un arbre à cames	6
		Remplacement des poussoirs	42
DY. 133-0	Voir Op.DX.133-0	Réglage de la suspension moteur	
DY. 141-1		Remplacement d'un boîtier d'admission	
DY. 142-0	Voir Op.DX.142-0	Réglage des ralentis (réglage de base)	
		Réglage de la garantie de débrayage	1
		Contrôle de la garantie d'embrayage	3
		Réglage du ralenti	4
		Réglage de la vitesse de démarrage	9
		Réglage du ralenti accéléré	11
		Réglage du correcteur de réembrayage	12

LISTE DES OPERATIONS FIGURANT AU MANUEL

Voiture DS 19 A

2

NUMERO de l'opération	OBSERVATIONS	DESIGNATION	NUMERO des paragraphes
DY.142-1	Voir Op.DX.142-1	Remplacement d'un carburateur	
DY.142-3		Remise en état d'un carburateur	
DY.142-4	Voir Op.DX.142-4	Travaux sur commande de carburateur	
		Remplacement d'un correcteur de ralenti	1
		Remplacement d'un relais de commande	8
		Remplacement d'une pédale d'accélérateur	14
DY.171-1		Remplacement d'un filtre à air	
DY.171-3	Voir Op.DX.171-3	Remise en état d'un filtre à air	
DY.173-1	Voir Op.DX.173-1	Remplacement d'une pompe à essence	
DY.173-3	Voir Op.DX.173-3	Travaux sur pompe à essence	
		Remise en état d'une pompe SEV Marchal.....	1
		Contrôle de l'étanchéité	12
DY.174-1	Voir Op.DX.174-1	Remplacement d'un tube d'alimentation	
DY.174-3	Voir Op.DX.174-3	Réparation d'un tube d'alimentation	
DY.175-1	Voir Op.DX.175-1	Travaux sur réservoir	
		Remplacement d'un réservoir	1
		Remplacement d'un filtre	15
		Remplacement d'un rhéostat de jauge	20
		Remplacement d'un tube d'air	29
		Remplacement d'une tubulure de remplissage	39
DY.180-1	Voir Op.DL.180-1	Travaux sur échappement	
		Remplacement d'une tubulure d'échappement	1
		Remplacement d'un pot d'échappement	10
		Remplacement des tubes de sortie	17
DY.211-0		Réglages sur allumeur et bougies	
		Réglage du point d'allumage	1
		Essai au banc d'un allumeur	4
	Voir Op.DX.211-0	Nettoyage et réglage des bougies	12
DY.211-1		Remplacement d'un allumeur	
DY.211-3		Remise en état d'un allumeur	
DY.212-0	Voir Op.DX.212-0	Contrôle d'une bobine	
DY.220-0		Contrôle de la pression d'huile (sur voiture)	
DY.220-1		Travaux sur circulation d'huile	
		Remplacement d'une pompe à huile	1
	Voir Op.DX.220-1	Remplacement d'une cartouche filtrante	
DY.220-3	Voir Op.DX.220-3	Remise en état d'une pompe à huile	

LISTE DES OPERATIONS FIGURANT AU MANUEL

Voiture DS 19 A

NUMERO de l'opération	OBSERVATIONS	DESIGNATION	NUMERO des paragraphes
DY. 231-0	Voir Op.DX.231-0	Réglages sur poulies et courroies	
		Alignement des poulies	1
		Réglage de la tension des courroies	12
DY. 231-1	Voir Op.DX.231-1	Remplacement d'une pompe à eau	
DY. 231-4	Voir Op.DX.231-4	Travaux sur poulie et courroies	
		Remplacement des courroies de pompe à eau	1
		Remplacement des courroies de pompe HP	6
		Remplacement d'une courroie de régulateur	20
		Remplacement d'une poulie de commande	26
		Remplacement d'un roulement d'arbre de commande	34
DY. 232-1	Voir Op.DX.231-4	Travaux sur refroidissement	
		Remplacement d'un radiateur	1
		Remplacement d'un ventilateur	10
		Remplacement d'un régulateur thermostatique	17
		Contrôle d'un régulateur	23
		Remplacement d'un collecteur d'air	25
		EMBRAYAGE	
DY. 312-00		Caractéristiques de l'embrayage	
DY. 312-1		Remplacement d'un embrayage	
DY. 312-3	Voir Op.DX.312-3	Remise en état d'un embrayage	
DY. 314-0	Voir Op.DX.314-0	Contrôles et réglages sur commande de débrayage	
		Réglage de la garantie de débrayage	1
		Contrôle de la garantie d'embrayage	3
		Réglage du début d'embrayage	4
		Réglage du correcteur de réembrayage	6
		Contrôle de l'étanchéité du cylindre de débrayage	7
		Purge d'un régulateur centrifuge	11
DY. 314-1		Travaux sur commande d'embrayage	
		Remplacement d'un correcteur de réembrayage	1
	Voir Op.DX.314-1	Remplacement d'un cylindre de débrayage	1
		Remplacement d'un tube entre régulateur et verrou de réembrayage	8
		Remplacement d'un faisceau entre bloc hydraulique et régulateur	14
		Remplacement d'un faisceau entre bloc hydraulique, correcteur de réembrayage et cylindre de débrayage	21
		Remplacement d'un tube entre bloc hydraulique et verrou d'embrayage	30

LISTE DES OPERATIONS FIGURANT AU MANUEL

NUMERO de l'opération	OBSERVATIONS	DESIGNATION	NUMERO des paragraphes
		Remplacement d'un verrou de réembrayage	37
		Remplacement d'un régulateur centrifuge	53
	Voir Op.DL.314-1	Remplacement d'une fourchette	1
	Voir Op.DL.314-1	Remplacement d'une butée à billes et son support	9
DY.314-3	Voir Op.DX.314-3	Travaux sur organes de commande d'embrayage	
		Remise en état d'un cylindre de débrayage	1
		BOITE DE VITESSES	
DY.330-00		Caractéristiques de la boîte de vitesses	
DY.330-1	Voir Op.DY.100-1	Remplacement d'une boîte de vitesses	
DY.330-2	Voir Op.DY.100-2	Déshabillage et habillage d'une boîte de vitesses	
DY.330-3	Voir Op.DX.330-3	Remise en état d'une boîte de vitesses	
DY.330-4	Voir Op.DX.330-4	Travaux sur arbre de différentiel, disque de frein et palier de différentiel	
		Remplacement d'un arbre de différentiel ou d'un palier.....	1
		Remplacement d'un disque de frein	17
DY.331-1	Voir Op.DX.331-1	Remplacement d'un couvercle de boîte	
DY.331-3	Voir Op.DX.331-3	Remise en état d'un couvercle de boîte	
DY.334-0		Réglages et contrôles sur commande des vitesses	
	Voir Op.DX.334-7 §§ 56 à 62	Contrôle de l'étanchéité des cylindres de commande	
	Voir Op.DX.330-3 § 55	Réglage du verrou d'embrayage	
DY.334-1	Voir Op.DX.334-1	Travaux sur commande de vitesses (remplacements)	
		Remplacement d'un sélecteur	1
		Remplacement d'un bloc hydraulique	12
		Remplacement d'un régulateur de débit	37
DY.334-3	Voir Op.DX.334-3	Travaux sur organes de commande de vitesses (remises en état)	
		Remise en état d'un sélecteur	1
		Remise en état d'un bloc hydraulique	
DY.334-7	Voir Op.DX.334-7	Travaux sur faisceaux	
		Remplacement d'un faisceau de commande de vitesses (5 tubes)	1
		Remplacement d'un faisceau avant de couvercle de boîte	12
		Remplacement d'un faisceau arrière de couvercle de boîte	18

LISTE DES OPERATIONS FIGURANT AU MANUEL

Voiture DS 19 A

NUMERO de l'opération	OBSERVATIONS	DESIGNATION	NUMERO des paragraphes
		Remplacement de cylindres de commande de vitesses	27
		Remplacement des joints toriques des cylindres de commande de vitesses	56
		TRANSMISSION	
DY.372-00		Caractéristiques et réglages ..	
DY.372-1	Voir Op.DX.372-1	Remplacement d'une transmission ou d'un pivot	
		SOURCE ET RESERVE DE PRESSION	
DY.391-00		Caractéristiques et réglages	
DY.391-1	Voir Op.DX.391-1	Remplacement d'une pompe HP	
DY.391-3	Voir Op.DX.391-3	Remise en état d'une pompe HP	
DY.391-4	Voir Op.DX.391-4	Remplacement d'un conjoncteur-disjoncteur	
DY.391-6	Voir Op.DX.391-6	Remise en état d'un conjoncteur-disjoncteur	
DY.391-7	Voir Op.DX.391-7	Remplacement d'un tube de liaison pompe HP conjoncteur	
DY.392-1	Voir Op.DX.392-1	Remplacement d'un accumulateur de frein	
DY.392-3	Voir Op.DX.392-3	Remise en état d'un accumulateur de frein	
DY.393-1	Voir Op.DX.393-1	Travaux sur réservoir	
		Remplacement d'un bloc de répartition	1
		Remplacement d'un filtre	10
		Remplacement d'un réservoir	15
DY.393-3	Voir Op.DX.393-3	Remise en état d'un bloc de répartition	
		ESSIEU AVANT	
DY.410-00		Caractéristiques de l'essieu AV	
DY.410-0	Voir Op.DX.410-0	Réglages sur essieu	
		Réglage du carrossage	1
		Réglage du parallélisme	5
		Réglage du point zéro	7
		Réglage du braquage	11
DY.410-1		Remplacement d'un demi-essieu AV ..	
DY.410-3	Voir Op.DX.410-3	Remise en état d'un demi-essieu AV ..	
DY.413-1	Voir Op.DX.413-1	Travaux sur pivot et roue	
		Remplacement d'une rotule supérieure	1
		Remplacement d'une rotule inférieure	12

LISTE DES OPERATIONS FIGURANT AU MANUEL

Voiture DS 19 A

6

NUMERO de l'opération	OBSERVATIONS	DESIGNATION	NUMERO des paragraphes
		ESSIEU ARRIERE	
DY.420-00		Caractéristiques de l'essieu AR	
DY.420-1		Remplacement d'un demi-essieu AR	
DY.420-3	Voir Op.DX.420-3	Remise en état d'un demi-essieu AR	
DY.420-4	Voir Op.DX.420-4	Travaux sur essieu AR	
		Remplacement d'une fusée ou des roulements de fusée	1
		Remplacement d'une bague d'étanchéité de roulement ou d'une bague d'appui de roulement	9
		SUSPENSION	
DY.433-00		Caractéristiques et réglages	
DY.433-0		Réglages sur suspension	
		Pré-réglage des hauteurs AV	1
		Pré-réglage des hauteurs AR	4
		Réglage des hauteurs	6
		Réglage sur barre anti-roulis	13
DY.433-1	Voir Op.DX.433-1	Travaux sur suspension AV	
		Remplacement d'un bloc pneumatique de suspension ou d'un amortisseur	1
		Remplacement d'un cylindre de suspension	11
		Remplacement d'un correcteur de hauteur	28
DY.433-3	Voir Op.DX.433-3	Travaux sur organes de suspension	
		Remise en état d'un amortisseur	1
		Remise en état d'un cylindre de suspension (avec joint torique).....	9
		Contrôle de l'étanchéité d'un cylindre	21
		Contrôle d'un bloc pneumatique	24
		Remise en état d'un correcteur de hauteur	28
		Purge d'un correcteur de hauteur	39
		Remise en état d'un cylindre de suspension (avec joints téflon).....	44
DY.433-4		Remplacement d'une barre anti-roulis AV	
DY.433-7	Voir Op.DX.433-7	Remplacement d'un faisceau de suspension AV	
DY.433-8	Voir Op.DX.433-8	Remplacement des coussinets de barre anti-roulis	
DY.434-1	Voir Op.DX.434-1	Travaux sur suspension AR	
		Remplacement d'un bloc pneumatique ou d'un amortisseur	1
		Remplacement d'un cylindre de suspension	12
		Remplacement d'un correcteur de hauteur	24
DY.434-4		Remplacement d'une barre anti-roulis AR	

LISTE DES OPERATIONS FIGURANT AU MANUEL

Voiture DS 19 A

NUMERO de l'opération	OBSERVATIONS	DESIGNATION	NUMERO des paragraphes
DY.437-0	Voir Op.DX.437-0	Réglage de la commande manuelle de hauteur	
DY.437-1	Voir Op.DX.437-1	Remplacement d'une commande manuelle de hauteur	
		DIRECTION	
DY.440-00		Caractéristiques de la direction	
DY.440-0	Voir Op.DX.440-0	Réglages sur direction	
		Réglage de la position latérale de la direction	1
		Réglage de la position angulaire	5
		Réglage du parallélisme	9
		Réglage du point zéro	12
		Réglage du braquage	16
		Réglage du croisement des pressions	21
DY.441-1	Voir Op.DX.441-1	Travaux sur volant de direction	
		Remplacement d'un volant	1
		Remplacement d'une came de positionnement en ligne droite	17
		Remplacement d'un support de tube volant	31
DY.442-1	Voir Op.DX.442-1	Travaux sur direction (remplacement)	
		Remplacement d'une direction	1
		Remplacement d'une commande de crémaillère (sans dépose de la direction).....	19
		Remplacement d'un ensemble pignon	39
DY.442-3	Voir Op.DX.442-3	Travaux sur direction (remise en état)	
		Remise en état d'une direction	1
		Remise en état d'une commande de crémaillère	36
		Remise en état d'un pignon de crémaillère et raccord orientable (joints toriques)	48
		Remise en état d'un pignon de crémaillère et raccord orientable (joints téflon).....	54
DY.443-1	Voir Op.DX.443-1	Remplacement d'un relais	
DY.443-3	Voir Op.DX.443-3	Remise en état d'un relais	
		FREINS	
DY.451-00		Caractéristiques et réglages	
DY.451-0	Voir Op.DX.451-0	Réglages sur freins	
		Réglages sur freins à commande hydraulique	
		Réglage de l'étrier de frein à commande hydraulique	1
		Réglages sur freins à commande mécanique	
		Réglage de la garantie entre étriers de freins et disque.....	8
		Réglage du jeu entre plaquette et disque	12

LISTE DES OPERATIONS FIGURANT AU MANUEL

Voiture DS 19 A

8

NUMERO de l'opération	OBSERVATIONS	DESIGNATION	NUMERO des paragraphes
DY.451-1		Réglage de la tension de la gaine	17
		Réglages sur freins AR	
		Centrage des segments de frein	23
		Travaux sur freins AV (remplacements)	
		Remplacement des plaquettes de frein hydraulique	10
	Voir Op.DX.451-1	Remplacement des blocs de freins hydrauliques	1
	Voir Op.DX.330-4 §§ 17 et suivants	Remplacement des disques de frein	
DY. 451-3	Voir Op.DX.451-3	Travaux sur freins AV (remise en état)	
		Remise en état d'un bloc de freinage hydraulique	1
DY.451-4	Voir Op.DX.451-4	Travaux sur freins AR	
		Remplacement d'un tambour de frein	1
		Remplacement des segments	7
		Remplacement d'un plateau	19
		Remplacement d'un cylindre de roue	31
DY.453-0	Voir Op.DX.453-0	Réglages sur commande hydraulique de frein	
		Purge des canalisations de frein	1
		Réglage de la répartition de freinage	13
		Vérifications des mano-contacts	23
		Réglage du contacteur de stop	26
DY.453-1	Voir Op.DX.453-1	Travaux sur commande hydraulique de frein	
		Remplacement d'une commande hydraulique	1
		Remplacement d'un répartiteur	17
		Etanchéité du répartiteur	29
DY.453-3	Voir Op.DX.453-3	Remise en état d'une commande hydraulique de frein	
DY.453-4	Voir Op.DX.453-4	Remplacement d'une canalisation articulée AR	
DY.454-0	Voir Op.DX.454-0	Réglage du frein de sécurité	
DY.454-1	Voir Op.DX.454-1	Travaux sur commande mécanique de frein	
		Remplacement des blocs de freinage mécanique	1
		Remplacement d'une commande	5
		Remplacement du câble de commande	13
		ELECTRICITE	
DY.510-00		Tableau des lampes	
DY.510-1		Montage de l'installation électrique	
DY.520-1	Voir Op.DX.520-1	Travaux sur planche de bord	

LISTE DES OPERATIONS FIGURANT AU MANUEL

Voiture DS 19 A

NUMERO de l'Opération	OBSERVATIONS	DESIGNATION	NUMERO des paragraphes
DY. 532-1		Remplacement d'une dynamo	
DY. 533-1	Voir Op.DL.533-1	Remplacement d'un démarreur	
DY. 540-0		Réglage des phares	1
DY. 560-1	Voir Op.DX.560-1	Travaux sur essuie-glace	
CARROSSERIE - AERATION - CHAUFFAGE.			
DY. 630-0	Voir Op.DX.630-0	Contrôle d'une caisse avec passage au marbre (équipement Célette)	
DY. 630-2	Voir Op.DX.630-2	Mise en place de la caisse sur le marbre (équipement Célette)	
DY. 640-1	Voir Op.DX.640-1	Travaux sur aération et chauffage	1
		Remplacement d'un groupe de chauffage et aération	10
		Remplacement des conduits d'aération	
DY. 642-1		Remplacement d'un robinet de chauffage	
DY. 642-3	Voir Op.DX.642-3	Remise en état d'un robinet de chauffage	
DY. 851-00		Caractéristiques et réglages	
DY. 851-1	Voir Op.DX.851-1	Remplacement d'une aile AV	
DY. 980-00	Voir Op.DX.980-00	Etanchéité de la caisse	
DY. 980-00b	Voir Op. DX.980-00b	Produits pour étanchéité et insonorisation	



LISTE DES OPERATIONS FIGURANT AU MANUEL

Voiture DS 19 A sorties depuis Septembre 1967

NUMERO de l'opération	OBSERVATIONS	DESIGNATION	NUMERO des paragraphes
CARACTERISTIQUES			
DY. 000 a DY. 00 DY. 00-636	Voir Op.DX.00 Voir Op.DX.00-636	Caractéristiques et réglage Travaux hydrauliques. Précautions de montage Ingrédients	
MOTEUR			
DY. 100-00 a DY. 100-1 a DY. 100-2 a		Caractéristiques du moteur Remplacement d'un ensemble moteur-boîte Déshabillage et habillage d'un ensemble moteur-boîte (pour remplacement du moteur).....	1
		Déshabillage et habillage d'un ensemble moteur-boîte (pour remplacement de la boîte).....	25
DY. 100-3		Remise en état d'un moteur..... <i>Déposer la culasse.....</i> <i>Régler le jeu latéral du vilebrequin.....</i> <i>Monter l'arbre à cames.....</i> <i>Monter la culasse.....</i>	3 23 27 33
DY. 111-1 a DY. 112-0 DY. 112-1 a DY. 112-3 a DY. 112-4	Voir Op.DX.111-1 Voir Op.DX.112-0 Voir Op.DX.112-4	Remplacement d'un carter inférieur Réglage des culbuteurs Remplacement d'une culasse ou d'un joint Remise en état d'une culasse Travaux sur culasse	
		Remplacement d'une rempe des culbuteurs d'admission....	1
		Remplacement d'une rampe des culbuteurs d'échappement	19
		Remplacement d'une pastille de dessablage.....	31
DY. 120-1 a		Travaux sur distribution Remplacement d'une chaîne ou des pignons..... Remplacement d'un arbre à cames..... Remplacement des poussoirs.....	1 6 42
DY. 133-0 a DY. 141-1 a DY. 142-0	Voir Op.DX.133-0 a Voir Op.DX.142-0	Réglage de la suspension moteur Remplacement d'un boîtier d'admission Réglage des ralentis (réglage de base) Réglage de la garantie de débrayage..... Contrôle de la garantie d'embrayage..... Réglage du ralenti..... Réglage de la vitesse de démarrage..... Réglage du ralenti accéléré..... Réglage du correcteur de réembrayage.....	1 3 4 9 11 12

LISTE DES OPERATIONS FIGURANT AU MANUEL

Voiture DS 19 A sorties depuis Septembre 1967

2

NUMERO de l'opération	OBSERVATIONS	DESIGNATION	NUMERO des paragraphes
DY. 142-1 a	Voir Op.DX.142-1a	Remplacement d'un carburateur	
DY. 142-3		Remise en état d'un carburateur	
DY. 142-4 a	Voir Op.DX.142-4a	Travaux sur commande de carburateur	
		Remplacement d'un correcteur de ralenti.....	1
		Remplacement d'un relais de commande.....	8
		Remplacement d'une pédale d'accélérateur.....	14
DY. 171-1		Remplacement d'un filtre à air	
DY. 171-3	Voir Op.DX.171-3	Remise en état d'un filtre à air	
DY. 173-1	Voir Op.DX.173-1	Remplacement d'une pompe à essence	
DY. 173-3	Voir Op.DX.173-3	Travaux sur pompe à essence	
		Remise en état d'une pompe SEV Marchal.....	1
		Contrôle de l'étanchéité.....	12
DY. 174-1	Voir Op.DX.174-1	Remplacement d'un tube d'alimentation	
DY. 174-3	Voir Op.DX.174-3	Réparation d'un tube d'alimentation	
DY. 175-1	Voir Op.DX.175-1	Travaux sur réservoir	
		Remplacement d'un réservoir	1
		Remplacement d'un filtre	15
		Remplacement d'un rhéostat de jauge.....	20
		Remplacement d'un tube d'air.....	29
		Remplacement d'une tubulure de remplissage.....	39
DY.180-1	Voir Op.DL.180-1	Travaux sur échappement	
		Remplacement d'une tubulure d'échappement.....	1
		Remplacement d'un pot d'échappement.....	10
		Remplacement des tubes de sortie.....	17
DY. 211-0 a		Réglages sur allumeur et bougies	
		Réglage du point d'allumage.....	1
		Essai au banc d'un allumeur.....	4
	Voir Op.DX.211-0 a	Nettoyage et réglage des bougies.....	12
DY. 211-1 a		Remplacement d'un allumeur	
DY. 211-3		Remise en état d'un allumeur	
DY. 212-0	Voir Op.DX.212-0	Contrôle d'une bobine	
DY. 220-0 a		Contrôle de la pression d'huile '(sur voiture)	
DY. 220-1 a		Travaux sur circulation d'huile	
		Remplacement d'une pompe à huile.....	1
	Voir Op.DX.220 1	Remplacement d'une cartouche filtrante	
DY. 220-3	Voir Op.DX.220-3	Remise en état d'une pompe à huile	

LISTE DES OPERATIONS FIGURANT AU MANUEL

Voiture DS 19 A sorties depuis Septembre 1967

NUMERO de l'opération	OBSERVATIONS	DESIGNATION	NUMERO des paragraphes
DY. 231-0 a	Voir Op.DX.231-0a	Réglages sur poulies et courroies	
		Alignement des poulies	1
		Réglage de la tension des courroies	12
DY. 231-1 a	Voir Op.DX.231-1a	Remplacement d'une pompe à eau	
DY. 231-4 a	Voir Op.DX.231-4a	Travaux sur poulie et courroies	
		Remplacement des courroies de pompe à eau	1
		Remplacement des courroies de pompe HP	6
		Remplacement d'une courroie de régulateur	20
		Remplacement d'une poulie de commande	26
		Remplacement d'un roulement d'arbre de commande	34
DY. 232-1 a	Voir Op.DX.231-4a	Travaux sur refroidissement	
		Remplacement d'un radiateur	1
		Remplacement d'un ventilateur	10
		Remplacement d'un régulateur thermostatique	17
		Contrôle d'un régulateur	23
		Remplacement d'un collecteur d'air	25
		EMBRAYAGE.	
DY. 312-00a		Caractéristiques de l'embrayage	
DY. 312-1 a		Remplacement d'un embrayage (avec dépose de l'ensemble moteur-boîte	
DY. 312-3	Voir Op.DX.312-3	Remise en état d'un embrayage	
DY. 312-4 a	Voir Op.DX.312-4a	Remplacement d'un embrayage (sans dépose de moteur)	
DY. 314-0 a	Voir Op.DX.314-0a	Contrôles et réglages sur commande de débrayage	
		Réglage de la garantie de débrayage	1
		Contrôle de la garantie d'embrayage	3
		Réglage du début d'embrayage	4
		Réglage du correcteur de réembrayage	6
		Contrôle de l'étanchéité du cylindre de débrayage	7
		Purge d'un régulateur centrifuge	11
DY. 314-1 a		Travaux sur commande d'embrayage	
		Remplacement d'un correcteur de réembrayage	1
	Voir Op.DX.314-1a	Remplacement d'un cylindre de débrayage	1
		Remplacement d'un tube entre régulateur et verrou de réembrayage	8
		Remplacement d'un faisceau entre bloc hydraulique et régulateur	14
		Remplacement d'un faisceau entre bloc hydraulique, correcteur de réembrayage et cylindre de débrayage	21

LISTE DES OPERATIONS FIGURANT AU MANUEL

Voiture DS 19 A sorties depuis Septembre 1967

4

NUMERO de l'opération	OBSERVATIONS	DESIGNATION	NUMERO des paragraphes
		Remplacement d'un tube entre bloc hydraulique et verrou d'embrayage	30
		Remplacement d'un verrou de réembrayage	37
		Remplacement d'un régulateur centrifuge	53
	Voir Op.DL.314-1	Remplacement d'une fourchette	1
	Voir Op.DL.314-1	Remplacement d'une butée à billes et son support	9
DY.314-3 a	Voir Op.DX.314-3a	Travaux sur organes de commande d'embrayage	
		Remise en état d'un cylindre de débrayage	1
		BOITE DE VITESSES.	
DY.330-00		Caractéristiques de la boîte de vitesses	
DY.330-1 a	Voir Op.DX.330-1a	Remplacement d'une boîte de vitesses	
DY.330-2 a	Voir Op.DX.330-2a	Déshabillage et habillage d'une boîte de vitesses	
DY.330-3	Voir Op.DX.330-3	Remise en état d'une boîte de vitesses	
DY.330-4 a	Voir Op.DX.330-4a	Travaux sur arbre de différentiel, disque de frein et palier de différentiel	
		Remplacement d'un arbre de différentiel ou d'un palier	1
		Remplacement d'un disque de frein	17
DY.331-1 a	Voir Op.DX.331-1a	Remplacement d'un couvercle de boîte	
DY.331-3	Voir Op.DX.331-3	Remise en état d'un couvercle de boîte	
DY.334-0		Réglages et contrôles sur commande des vitesses	
	Voir Op.DX.334-7a	Contrôle de l'étanchéité des cylindres de commande	
	§§ 56 à 62		
	Voir Op.DX.330-3	Réglage du verrou d'embrayage	
	§ 55		
DY.334-1 a	Voir Op.DX.334-1a	Travaux sur commande de vitesses (remplacements)	
		Remplacement d'un sélecteur	1
		Remplacement d'un bloc hydraulique	12
		Remplacement d'un régulateur de débit	37
DY.334-3	Voir Op.DX.334-3	Travaux sur organes de commande de vitesses (remise en état)	
		Remise en état d'un sélecteur	1
		Remise en état d'un bloc hydraulique	
DY.334-7 a	Voir Op.DX.334-7a	Travaux sur faisceaux	
		Remplacement d'un faisceau de commande de vitesses (5 tubes)	1
		Remplacement d'un faisceau avant de couvercle de boîte	12
		Remplacement d'un faisceau arrière de couvercle de boîte...	18

LISTE DES OPERATIONS FIGURANT AU MANUEL

Voiture DS 19 A sorties depuis Septembre 1967

NUMERO de l'opération	OBSERVATIONS	DESIGNATION	NUMERO des paragraphes
		Remplacement de cylindre de commande de vitesses.....	27
		Remplacement des joints toriques des cylindres de commande de vitesses.....	56
		TRANSMISSION	
DY. 372-00		Caractéristiques et réglages.....	
DY. 372-1	Voir Op.DX.372-1	Remplacement d'une transmission ou d'un pivot.....	
		SOURCE ET RESERVE DE PRESSION	
DY. 391.00		Caractéristiques et réglages.....	
DY. 391-1	Voir Op.DX.391-1	Remplacement d'une pompe HP.....	
DY. 391-3	Voir Op.DX.391-3	Remise en état d'une pompe HP.....	
DY. 391-4	Voir Op.DX.391-4	Remplacement d'un conjoncteur-disjoncteur.....	
DY. 391-6	Voir Op.DX.391-6	Remise en état d'un conjoncteur-disjoncteur.....	
DY. 391-7 a	Voir Op.DX.391-7a	Remplacement d'un tube de liaison pompe HP conjoncteur.....	
DY. 392-1	Voir Op.DX.392-1	Remplacement d'un accumulateur de frein.....	
DY. 392-3	Voir Op.DX.392-3	Remise en état d'un accumulateur de frein.....	
DY. 393-1 a	Voir Op.DX.303-1a	Travaux sur réservoir	
		Remplacement d'un bloc de répartition.....	1
		Remplacement d'un filtre.....	10
		Remplacement d'un réservoir.....	15
DY. 393-3	Voir Op.DX.393-3	Remise en état d'un bloc de répartition.....	
		ESSIEU AVANT	
DY. 410-00		Caractéristiques de l' essieu AV.....	
DY. 410-0 a	Voir Op.DX.410-0a	Réglages sur essieu	
		Réglage du carrossage.....	1
		Réglage du parallélisme.....	5
		Réglage du point zéro.....	7
		Réglage du braquage.....	11
DY. 410-1		Remplacement d'un demi-essieu AV	
DY. 410-3	Voir Op.DX.410-3	Remise en état d'un demi-essieu AV	
DY. 413-1	Voir Op.DX.413-1	Travaux sur pivot et roue	
		Remplacement d'une rotule supérieure.....	1
		Remplacement d'une rotule inférieure.....	12

LISTE DES OPERATIONS FIGURANT AU MANUEL

Voiture DS 19 A sorties depuis Septembre 1967

6

NUMERO de l'opération	OBSERVATIONS	DESIGNATION	NUMERO des paragraphes
		ESSIEU ARRIERE	
DY. 420-00		Caractéristiques de l'essieu AR	
DY. 420-1a		Remplacement d'un demi-essieu AR	
DY. 420-3	Voir Op.DX.420-3	Remise en état d'un demi-essieu AR	
DY. 420-4	Voir Op.DX.420-4	Travaux sur essieu AR	
		Remplacement d'une fusée ou des roulements de fusée.....	1
		Remplacement d'une bague d'étanchéité de roulement ou d'une bague d'appui de roulement.....	9
		SUSPENSION	
DY. 433-00		Caractéristiques et réglages	
DY. 433-0		Réglages sur suspension	
		Pré-réglage des hauteurs AV.....	1
		Pré-réglage des hauteurs AR.....	4
		Réglage des hauteurs.....	6
		Réglage sur barre anti-roulis.....	13
DY. 433-1	Voir Op.DX.433-1	Travaux sur suspension AV	
		Remplacement d'un bloc pneumatique de suspension ou d'un amortisseur.....	1
		Remplacement d'un cylindre de suspension.....	11
		Remplacement d'un correcteur de hauteur.....	28
DY. 433-3	Voir Op.DX.433-3	Travaux sur organes de suspension	
		Remise en état d'un amortisseur.....	1
		Remise en état d'un cylindre de suspension (avec joint torique).....	9
		Contrôle de l'étanchéité d'un cylindre.....	21
		Contrôle d'un bloc pneumatique.....	24
		Remise en état d'un correcteur de hauteur.....	28
		Purge d'un correcteur de hauteur.....	39
		Remise en état d'un cylindre de suspension (avec joints téflon).....	44
DY. 433-4 a		Remplacement d'une barre anti-roulis AV	
DY. 433-7	Voir Op.DX.433-7	Remplacement d'un faisceau de suspension AV	
DY. 433-8	Voir Op.DX.433-8	Remplacement des coussinets de barre anti-roulis	
DY. 434-1a	Voir Op.DX.434-1a	Travaux sur suspension AR	
		Remplacement d'un bloc pneumatique ou d'un amortisseur	1
		Remplacement d'un cylindre de suspension.....	12
		Remplacement d'un correcteur de hauteur.....	24
DY. 434-4		Remplacement d'une barre anti-roulis AR	

LISTE DES OPERATIONS FIGURANT AU MANUEL

Voiture DS 19 A sorties depuis Septembre 1967

NUMERO de l'opération	OBSERVATIONS	DESIGNATION	NUMERO des paragraphes
DY. 437-0	Voir Op.DX.437-0	Réglage de la commande manuelle de hauteur	
DY. 437-1	Voir Op.DX.437-1	Remplacement d'une commande manuelle de hauteur	
		DIRECTION	
DY. 440-00		Caractéristiques de la direction	
DY. 440-0 a	Voir Op.DX.440-0 a	Réglages sur direction	
		Réglage de la position latérale de la direction.....	1
		Réglage de la position angulaire.....	5
		Réglage du parallélisme.....	9
		Réglage du point zéro.	12
		Réglage du braquage.....	16
		Réglage du croisement des pressions.....	21
DY. 441-1 a	Voir Op.DX.441-1 a	Travaux sur volant de direction.	
		Remplacement d'un volant.....	1
		Remplacement d'une came de positionnement en ligne droite	17
		Remplacement d'un support de tube volant.....	31
DY. 442-1 a	Voir Op.DX.442-1 a	Travaux sur direction (remplacement)	
		Remplacement d'une direction.....	1
		Remplacement d'une commande de crémaillère (sans dépose de la direction)	19
		Remplacement d'un ensemble pignon.....	39
DY. 442-3 a	Voir Op.DX.442-3 a	Travaux sur direction (remise en état)	
		Remise en état d'une direction.....	1
		Remise en état d'une commande de crémaillère.....	36
		Remise en état d'un pignon de crémaillère et raccord orientable (joints toriques).....	48
		Remise en état d'un pignon de crémaillère et raccord orientable (joints téflon).....	54
DY. 443-1	Voir Op.DX.443-1	Remplacement d'un relais	
DY. 443-3	Voir Op.DX.443-3	Remise en état d'un relais	
		FREINS	
DY. 451-00		Caractéristiques et réglages	
DY. 451-0 a	Voir Op.DX.451-0a	Réglages sur freins	
		Réglages sur freins à commande hydraulique.....	
		<i>Réglages de l'étrier de frein à commande hydraulique.....</i>	1
		Réglages sur freins à commande mécanique.....	
		<i>Réglage de la garantie entre étriers de freins et disque....</i>	8
		<i>Réglage du jeu entre plaquette et disque.....</i>	12

LISTE DES OPERATIONS FIGURANT AU MANUEL

8

Voiture DS 19 A sorties depuis Septembre 1967

NUMERO de l'opération	OBSERVATIONS	DESIGNATION	NUMERO des paragraphes
		<i>Réglages de la tension de la gaine.....</i>	17
		Réglages sur freins AR	
		<i>Centrage des segments de frein.....</i>	23
DY. 451-1a		Travaux sur freins AV (remplacements)	
		Remplacement des plaquettes de frein hydraulique.....	10
	Voir Op.DX.451-1	Remplacement des blocs de freins hydrauliques.....	1
	Voir Op.DX.330-4a	Remplacement des disques de frein.....	
	§§ 17 et suivants		
DY. 451-3	Voir Op.DX.451-3	Travaux sur freins AV (remise en état)	
		Remise en état d'un bloc de freinage hydraulique.....	1
DY. 451-4	Voir Op.DX.451-4	Travaux sur freins AR	
		Remplacement d'un tambour de frein.....	1
		Remplacement des segments.....	7
		Remplacement d'un plateau.....	19
		Remplacement d'un cylindre de roue.....	31
DY. 453-0a	Voir Op.DX.453-0a	Réglages sur commande hydraulique de frein	
		Purge des canalisations de frein.....	1
		Réglage de la répartition de freinage.....	13
		Vérifications des mano-contacts.....	23
		Réglage du contacteur de stop.....	26
DY. 453-1	Voir Op.DX.453-1	Travaux sur commande hydraulique de frein	
		Remplacement d'une commande hydraulique.....	1
		Remplacement d'un répartiteur.....	17
		Etanchéité du répartiteur.....	29
DY. 453-3	Voir Op.DX.453-3	Remise en état d'une commande hydraulique de frein	
DY. 453-4a	Voir Op.DX.453-4a	Remplacement d'une canalisation articulée AR	
DY. 454-0a	Voir Op.DX.454-0a	Réglage du frein de sécurité	
DY. 454-1a	Voir Op.DX.454-1a	Travaux sur commande mécanique de frein	
		Remplacement des blocs de freinage mécanique.....	1
		Remplacement d'une commande.....	5
		Remplacement du câble de commande.....	13
		ELECTRICITE	
DY. 510-00		Tableau des lampes	
DY. 510-1b		Montage de l'installation électrique	
DY. 520-1 a	Voir Op.DX.520-1a	Travaux sur planche de bord	
DY. 532-00	Voir Op.DX.532-00	Contrôle d'un alternateur sur voiture	

LISTE DES OPERATIONS FIGURANT AU MANUEL

Voiture DS 19 A sorties depuis Septembre 1967

NUMERO de l'opération	OBSERVATIONS	DESIGNATION	NUMERO des paragraphes
DY. 532-1a		Remplacement d'un alternateur	
DY. 532-3a	Voir Op.DX.532-3a	Travaux sur alternateur Remise en état d'un alternateur PARIS-RHONE Remise en état d'un alternateur DUCCELLIER	
DY. 533-1	Voir Op.DL.533-1	Remplacement d'un démarreur à lanceur	
DY. 535-0a	Voir Op.DX.535-0a	Contrôle d'un régulateur de tension sur voiture	
DY. 540-0a		Réglage des phares principaux et secondaires fixes	
	Voir Op.DX.540-0a	Réglage et entretien des phares avec lampes à iode	
DY. 540-1a	Voir Op.DX.540-1a	Remplacement des supports de phares	
DY. 540-4a		Remplacement des phares principaux et secondaires fixes.	
DY. 541-1a	Voir Op.DX.541-1a	Remplacement d'une glace de phares	
DY. 560-1	Voir Op.DX.560-1	Travaux sur essuie-glace.	
CARROSSERIE - AERATION - CHAUFFAGE			
DY. 00 b	Voir Op.DX.00 b	Conseils de réparation	
DY. 615-1a	Voir Op.DX.615-1a	Remplacement d'une plaque de police avant	
DY. 615-2a	Voir Op.DX.615-2a	Déshabillage et habillage d'un pare-chocs avant	
DY. 615-4a	Voir Op.DX.615-4a	Remplacement d'un pare-chocs avant	
DY. 630-0	Voir Op.DX.630-0	Contrôle d'une caisse avec passage au marbre (équipement Célette).	
DY. 630-2	Voir Op.DX.630-2	Mise en place de la caisse sur le marché (équipement Célette)	
DY. 640-1	Voir Op.DX.640-1	Travaux sur aération et chauffage Remplacement d'un groupe de chauffage et aération Remplacement des conduits d'aération	
DY. 642-1	Voir Op.DX.642-1	Remplacement d'un robinet de chauffage	
DY. 642-3	Voir Op.DX.642-3	Remise en état d'un robinet de chauffage	
DY. 741-1a	Voir Op.DX.741-1a	Remplacement d'un unit avant de caisson	
DY. 741-1b	Voir Op.DX.741-1b	Remplacement d'un extension avant	
DY. 800-0a	Voir Op.DX.800-0a	Réglage des éléments	
DY. 805-0a	Voir Op.DX.805-0a	Contrôle d'une caisse sans passage au marbre	
DY. 851-1a		Remplacement d'une aile avant	
DY. 851-2a		Déshabillage d'une aile avant	
DY. 980-00	Voir Op.DX.980-00	Etanchéité de la caisse	
DY. 980-00b	Voir Op.DX.980-00b	Produits pour étanchéité et insonorisation	
DY. 980-2a	Voir Op.DX.980-2a	Préparation d'une caisse et des éléments d'habillage	



LISTE DES OPERATIONS FIGURANT AU MANUEL

Voiture DS 19 A sorties depuis Septembre 1967

NUMERO de l'opération	OBSERVATIONS	DESIGNATION	NUMERO des paragraphes
DY. 532-1a		Remplacement d'un alternateur	
DY. 532-3a	Voir Op.DX.532-3a	Travaux sur alternateur Remise en état d'un alternateur PARIS-RHONE Remise en état d'un alternateur DUCCELLIER	
DY. 533-1	Voir Op.DL.533-1	Remplacement d'un démarreur à lanceur	
DY. 535-0a	Voir Op.DX.535-0a	Contrôle d'un régulateur de tension sur voiture	
DY. 540-0a		Réglage des phares principaux et secondaires fixes	
	Voir Op.DX.540-0a	Réglage et entretien des phares avec lampes à iode	
DY. 540-1a	Voir Op.DX.540-1a	Remplacement des supports de phares	
DY. 540-4a		Remplacement des phares principaux et secondaires fixes.	
DY. 541-1a	Voir Op.DX.541-1a	Remplacement d'une glace de phares	
DY. 560-1	Voir Op.DX.560-1	Travaux sur essuie-glace.	
CARROSSERIE - AERATION - CHAUFFAGE			
DY. 00 b	Voir Op.DX.00 b	Conseils de réparation	
DY. 615-1a	Voir Op.DX.615-1a	Remplacement d'une plaque de police avant	
DY. 615-2a	Voir Op.DX.615-2a	Déshabillage et habillage d'un pare-chocs avant	
DY. 615-4a	Voir Op.DX.615-4a	Remplacement d'un pare-chocs avant	
DY. 630-0	Voir Op.DX.630-0	Contrôle d'une caisse avec passage au marbre (équipement Célette).	
DY. 630-2	Voir Op.DX.630-2	Mise en place de la caisse sur le marché (équipement Célette)	
DY. 640-1	Voir Op.DX.640-1	Travaux sur aération et chauffage Remplacement d'un groupe de chauffage et aération Remplacement des conduits d'aération	
DY. 642-1	Voir Op.DX.642-1	Remplacement d'un robinet de chauffage	
DY. 642-3	Voir Op.DX.642-3	Remise en état d'un robinet de chauffage	
DY. 741-1a	Voir Op.DX.741-1a	Remplacement d'un unit avant de caisson	
DY. 741-1b	Voir Op.DX.741-1b	Remplacement d'un extension avant	
DY. 800-0a	Voir Op.DX.800-0a	Réglage des éléments	
DY. 805-0a	Voir Op.DX.805-0a	Contrôle d'une caisse sans passage au marbre	
DY. 851-1a		Remplacement d'une aile avant	
DY. 851-2a		Déshabillage d'une aile avant	
DY. 980-00	Voir Op.DX.980-00	Etanchéité de la caisse	
DY. 980-00b	Voir Op.DX.980-00b	Produits pour étanchéité et insonorisation	
DY. 980-2a	Voir Op.DX.980-2a	Préparation d'une caisse et des éléments d'habillage	



LISTE DES OPERATIONS FIGURANT AU MANUEL

Véhicules DS 20 sortis depuis Octobre 1968

Les opérations concernant les véhicules sortis depuis Octobre 1968 ne diffèrent de celles concernant les véhicules sortis précédemment que par les opérations suivantes.

NUMERO de l'opération	Observations	DESIGNATION
DY.000b		<p>CARACTERISTIQUES.</p> <p>Caractéristiques et réglages.</p>
DY.100-00b		<p>MOTEUR.</p> <p>Caractéristiques du moteur.</p>
DY.100-1b	Voir Op.DX.100-1a	Remplacement d'un ensemble moteur-boîte
DY.100-2b	Voir Op.DX.100-2a	<p>Déshabillage et habillage d'un ensemble moteur-boîte (pour remplacement du moteur)</p>
		<p>Déshabillage et habillage d'un ensemble moteur-boîte (pour remplacement de la boîte)</p>
DY.112-1b	Voir Op.DX.112-1a	Remplacement d'une culasse ou d'un joint
DY.120-1b	Voir Op.DX.120-1a	Remplacement d'un arbre à cames
DY.141-1b	Voir Op.DX.141-1a	Remplacement d'une tubulure d'admission
DY.142-0b	Voir Op.DX.142-0a	Réglage des ralentis (réglages de base)
DY.142-3b		Remise en état d'un carburateur
DY.211-0b		Réglage sur allumeur et bougies
DY.211-1b	Voir Op.DX.211-1a	Remplacement d'un allumeur
DY.211-3b	Voir Op.DX.211-3	Remise en état d'un allumeur
		<p>EMBRAYAGE.</p>
DY.314-0b	Voir Op.DX.314-0a	Contrôles et réglages sur commande de débrayage
DY.314-1b	Voir Op.DX.314-1a	<p>Travaux sur commande d'embrayage Remplacement d'un correcteur de réembrayage</p>
		<p>SOURCE ET RESERVE DE PRESSION.</p>
DY.391-4b	Voir Op.DX.391-4b	Remplacement d'un conjoncteur disjoncteur (à tiroir pilote)
		ou d'un accumulateur principal
DY.391-6b	Voir Op.DX.391-6b	Remise en état d'un conjoncteur disjoncteur (à tiroir pilote)
		<p>ESSIEU ARRIERE.</p>
DY.420-1b	Voir Op.DX.420-1b	Remplacement d'un demi-essieu arrière
		<p>DIRECTION.</p>
DY.441-1b	Voir Op.DX.441-1b	Travaux sur volant de direction
		Remplacement d'un volant
		Remplacement d'un support de tube de direction
		<p>FREINS.</p>
DY.453-4b	Voir Op.DX.453-4b	Travaux sur circuit de freins
		Remplacement d'un raccord flexible de freins AR

Correctif N° 8 au Manuel 544
Correctif N° 6 au Manuel 547

LISTE DES OPERATIONS FIGURANT AU MANUEL

Véhicules DS 20 sortis depuis Octobre 1968

NUMERO de l'opération	Observations	DESIGNATION
DY.510-1e DY.510-1f DY.510-1g		ELECTRICITE. Montage de l'installation électrique Montage de l'installation électrique (<i>depuis Janvier 1969</i>) Montage de l'installation électrique, D.à D. (Angleterre, Allemagne, Kenya)
DY.611-1b	Voir Op.DX.611-1b	ACCESSOIRES DE SECURITE. Remplacement d'un anti-vol.
DY.642-1b	Voir Op.DX.642-1b	CHAUFFAGE. Travaux sur circuit de chauffage et dégivrage Remplacement d'un robinet coupe-circuit de chauffage.

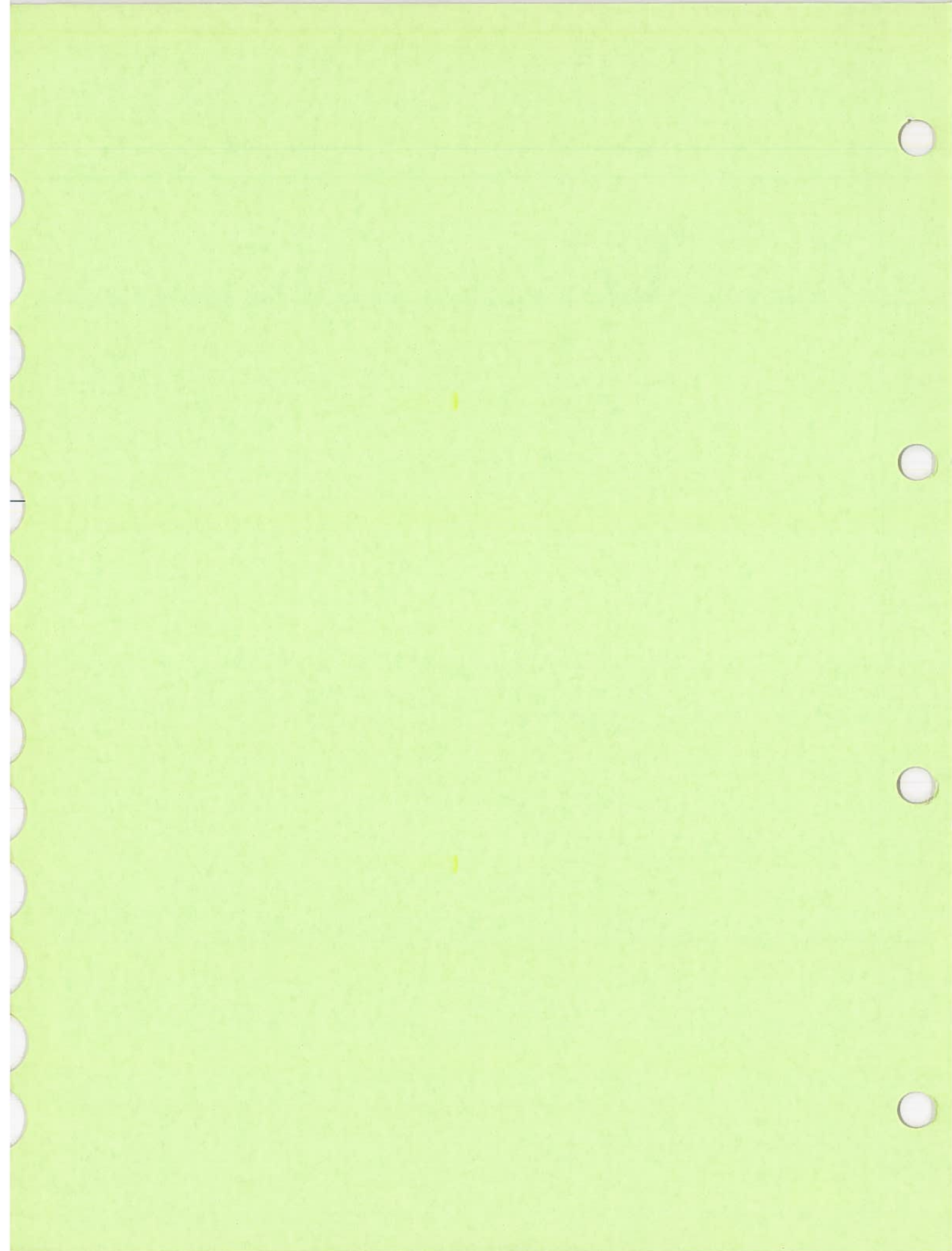
LISTE DES OPÉRATIONS FIGURANT AU MANUEL

Véhicules DS 20 sortis depuis Septembre 1969

Les opérations concernant les véhicules sortis depuis Septembre 1969 ne diffèrent de celles concernant les véhicules sortis précédemment que par les opérations suivantes :

NUMERO de l'Opération	Observations	DESIGNATION
DY. 000 c		CARACTERISTIQUES. Caractéristiques et réglages
DY. 211-0 c DY. 212-0 c	Voir DX. 212-0 c	MOTEUR. Réglage sur allumeur et bougies Contrôle d'une bobine d'allumage
DY. 510-1 h DY. 520-1 c	Voir DX. 510-1 h Voir DX. 520-1 c	ELECTRICITE Montage de l'installation électrique Travaux sur planche de bord

Additif n° 8 au 544
Additif n° 6 au 547



CARACTÉRISTIQUES

OPERATION N° DY.000 : *Caractéristiques et réglages.*

Op. DY. 000 1

I - CARACTERISTIQUES GENERALES :

- Désignation aux mines.....	DS 19 série A	
- Appellation commerciale	DS 19 A	
- Symbole usine	DY	
- Date de sortie	Septembre 1965 - Châssis N° 4.311.000	
- Nombre de places	6	
- Pneus AV.	180 x 380 X AS	1,9 kg/cm ²
- Pneus AR.	155 x 380 X AS	1,9 kg/cm ²
- Roue de secours	155 x 380 X AS	1,9 kg/cm ²

II - COTES GENERALES :

- Empattement	3,125 m	- Garde au sol :
- Voie AV.	1,50 m	- position «basse»
- Voie AR.	1,30 m	- position «route»
- Longueur hors tout	4,838 m	- 1ère position intermédiaire haute
- Largeur hors tout	1,79 m	- 2ème position intermédiaire haute
- Hauteur position «route»	1,47 m	- position haute
- Largeur aux sièges AV.	1,33 m	- Rayon de braquage
- « AR.	1,19 m	- Poids à vide
		- Charge utile
		- Poids total en charge

III - MOTEUR

- Puissance fiscale	11 ch	- Cylindrée	1,985 l
- Nombre de cylindres	4	- Taux de compression	8,75/1
- Alésage	86	- Puissance effective	SAE - 90 cv à 5.250 tr/mn
- Course	85,5		DIN - 84 cv
		- Couple maxi	SAE - 15,2 m.kg à 3.500 tr/mn
			DIN - 14,6 m.kg

Jeu aux culbuteurs : (moteur chaud)

Pratique (voir Op. DX. 112-0).

- Admission	0,20 mm
- Echappement	0,25 mm

Culasse : (voir Op. DY. 112-1) serrage à froid.

1er serrage à 3 m.kg

2ème serrage à $6^{+0,5}_0$ m.kg

Soupapes :

	Angle	φ tête	φ queue	Longueur
Admission 2 N 124-7	120°	47	7,95 $^{+0,015}$	115,47 $^{+0,6}_{-0,25}$
Echappement 2 N 124-8	90°	39 $\pm 0,1$	8,95 $^0_{-0,015}$	104,05 $^{+0,45}_{-0,25}$

Ressorts de soupapes :

	Longueur	Tare en Kg	Longueur	Tare en Kg
Ressort intérieur 2 N 124-9	30,7	7,4 $\pm 0,5$	22	12 ± 1
Ressort extérieur N 124-25	39	28,9 $\pm 1,6$	30,5	60 $\pm 3,2$

Réglages des carburateurs :

Carburateur WEBER 28/36 DDE 2

	Corps primaire	Corps secondaire		Corps primaire	Corps secondaire
Alésage venturi	23	27	Trous de progression	φ = 90	φ = 90
Gicleur principal	120	170		φ = 90	φ = 120
Calibreur d'air d'automaticité	140	140		φ = 120	φ = 170
Tube d'émulsion	F 16	F 16	Flotteur laiton		11 g.
Diffuseur	3,5	3,5	Pointeau		175
Gicleur de ralenti	45	55	Injecteur de pompe de reprise		60
Calibreur d'air de ralenti	185	85	Clapet de pompe à fuite		55

Réglage du volet de départ en position «fermeture» : voir Op. DY. 142-3.

Réglage du ralenti : 550 à 600 tr/mn.

Réglage du ralenti accéléré : 875 à 925 tr/mn.

Allumage :

Ecartements des contacts 0,4 mm

Point d'allumage 12° avant P.M.H.

Avance automatique maxi 10° 25' - mini 8° 40' allumeur à 2.500 tr/mn allumeur

Bougies SEV Marchal 35 B (pour utilisation normale)

SEV Marchal 34 S (pour utilisation «poussée»)

Ecartements des électrodes 0,60 mm

Circulation d'huile :

- Huile SAE 10 W 30
- Contenance moteur : après démontage ou échange de la cartouche filtrante 5 l.
: après vidange 4,5 l
- Entre « mini » et « maxi » 1 l.

Refroidissement :

Capacité du système de refroidissement = 10,6 l

DEMARREURS.

Démarrreur Ducellier 12 volts 6166-A.
Diamètre mini du collecteur après rectification
 $\varnothing = 39,5$ mm.

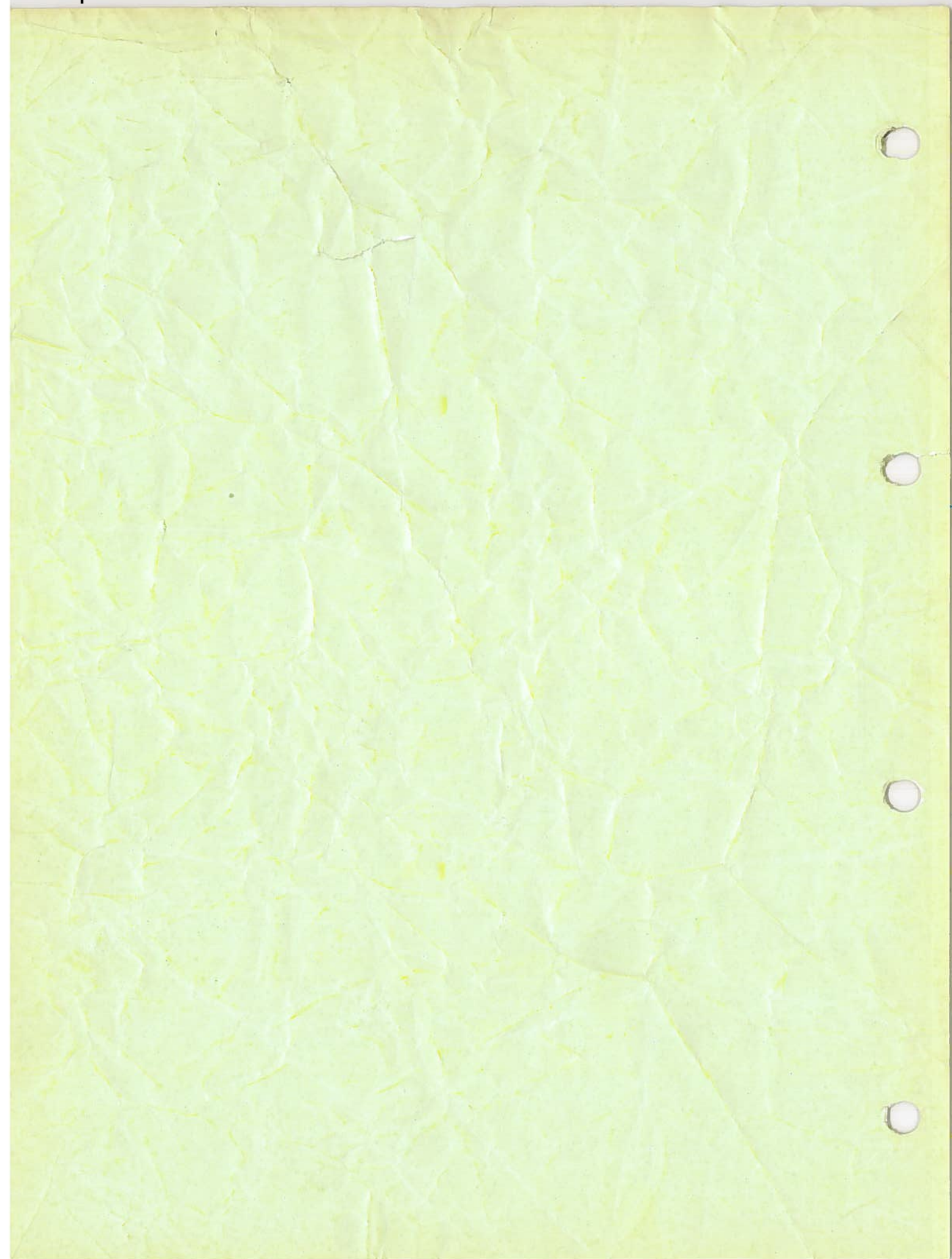
Démarrreur Paris-Rhône 12 volts D 10 B 45.
Diamètre mini du collecteur après rectification
 $\varnothing = 43$ mm.

Essai au banc.

Intensité absorbée : au lancement = 140 à 160 ampères.
à vide = 30 à 50 ampères.

AUTRES ORGANES.

Pour les autres organes de la voiture voir l'Op. DX.000.



CARACTÉRISTIQUES

OPERATION N° DY. 000 a : Caractéristiques et réglages.

Op. DY. 000 a 1

I - CARACTERISTIQUES GENERALES :

• Désignation aux mines	DS 19 série A	
- Appellation commerciale	DS 19 A	
- Symbole usine	DY	
- Date de sortie	Septembre 1967 - Châssis N° 4.323.000	
- Nombre de places	6	
- Pneus AV	180 - 380 X AS	1,9 bar
- Pneus AR	155 - 380 X AS	1,9 bar
• Roue de secours	155 - 380 X AS	1,9 bar

II - COTES GENERALES :

- Empattement	3,125 m
- Voie AV	1,500 m
- Voie AR	1,300 m
- Longueur hors tout	4,874 m
- Largeur hors tout	1,803 m
- Hauteur position « route »	1,470 m
- Largeur aux sièges AV	1,330 m
- Largeur aux sièges AR	1,190 m
- Garde au sol :	
- position « basse »	0,065 m
- position « route »	0,150 m
- 1ère position intermédiaire haute	0,170 m
- 2ème position intermédiaire haute	0,225 m
- position haute	0,250 m

Rayon de braquage 5,500 m

Poids à vide	DS 19 A	DS 19 A Pallas
Modèle mécanique	1 270 kg	1 280 kg
Modèle hydraulique	1 280 kg	1 290 kg

Charge utile	DS 19 A	DS 19 A Pallas
Modèle mécanique	490 kg	480 kg
Modèle hydraulique	480 kg	470 kg

Poids total en charge 1 760 kg

III - MOTEUR.

- Puissance fiscale	11 ch
- Nombre de cylindres	4
- Alésage	86 mm
- Course	85,5 mm

- Cylindrée	1,985 l
- Taux de compression	8,75/1
- Puissance effective	SAE-90 cv à 5.250 tr/mn DIN- 84 cv
- Couple maxi	SAE-15,2 m.kg à 3.500 tr/mn DIN-14,6 m.kg

♦ Jeu aux culbuteurs :

Jeu pratique (voir Op. DX. 112-0)

	moteur chaud	moteur froid
- Admission	0,20 mm	0,15 mm
- Echappement	0,25 mm	0,20 mm

Culasse : (voir Op. DY. 112-1 a) serrage à froid.

1er serrage à 29 mAN (3 m.kg).

2ème serrage à 58 à 64 mAN. ($0^{+0,5}$ m.kg).

Soupapes :

	Angle	ϕ tête (mm)	ϕ queue (mm)	Longueur (mm)
Admission 2N124-7	120°	47	7,95 $^{+0,015}$	115,47 $^{+0,6}_{-0,25}$
Echappement 2N124-8	90°	39 $\pm 0,1$	8,95 $^{-0}_{-0,015}$	104,05 $^{+0,45}_{-0,25}$

Ressorts de soupapes :

	Longueur (mm)	Tare en Kg	Longueur (mm)	Tare en Kg
Ressort intérieur 2N124-9	30,7	7,4 $\pm 0,5$	22	12 ± 1
Ressort extérieur 2N124-25	39	28,9 $\pm 1,6$	30,5	60 $\pm 3,2$

Réglages des carburateurs.

Carburateur WEBER 28/36 DDE 2

	Corps primaire	Corps secondaire		Corps primaire	Corps secondaire
Alésage venturi	23	27	Trous de progression.....	$\phi = 80$	$\phi = 90$
Gicleur principal	120	170		$\phi = 90$	$\phi = 120$
Calibre d'air d'automatisme	140	140		$\phi = 120$	$\phi = 170$
Tube d'émulsion	F 16	F 16	Flotteur laiton		11 g
Diffuseur	3,5	3,5	Pointeau		175
Gicleur de ralenti	45	55	Injecteur de pompe de		
Calibre d'air de ralenti	185	85	reprise		60
			Clapet de pompe à fuite ..		55

Réglage du volet de départ en position « fermeture » : voir Op. DY. 142-3.

Réglage du ralenti : 550 à 600 tr/ mn.

Réglage du ralenti accéléré : 875 à 925 tr/ mn.

Allumage :

Ecartements des contacts	0,45 mm ± 0,05
Point d'allumage	12° avant P.M.H.
Avance automatique	maxi 10° 30' - mini 8° 30' allumeur à 2.500 tr/mn allumeur
Bougies	SEV Marchal 35 B (pour utilisation normale) SEV Marchal 34 S (pour utilisation «poussée»)
Ecartement des électrodes	0,60 mm.

Circulation d'huile :

- Huile SAE 10 W 30
- Contenance moteur : après démontage ou échange de la cartouche filtrante 5 l.
après vidange 4,5 l.
- Entre «mini» et «maxi» 1 l.

Refroidissement :

Capacité du système de refroidissement = 10,6 l.

DEMARREURS.

Démarrreur Ducellier 12 volts 6166-A.
Diamètre mini du collecteur après rectification
 $\phi = 39,5$ mm

Démarrreur Paris-Rhône 12 volts D 10 B 45.
Diamètre mini du collecteur après rectification
 $\phi = 43$ mm

Essai au banc

Intensité absorbée : au lancement = 140 à 160 ampères.
à vide = 30 à 50 ampères.

AUTRES ORGANES.

Pour les autres organes de la voiture voir l'Op. DX. 000 a.



CARACTÉRISTIQUES

OPERATION N° DY. 000b : *Caractéristiques et réglages.*

Op. DY. 000b 1

I - CARACTERISTIQUES GENERALES :

- Désignation aux Mines	DS 19 série A	
- Appellation commerciale	DS 20	
- Symbole usine	DY	
- Date de sortie	Septembre 1968	
- Nombre de places	6	
- Pneus AV	180 HR 380 X AS	1,9 bar
- Pneus AR	155 HR 380 X AS	1,9 bar
- Roue de secours	155 HR 380 X AS	2,1 bars

II - COTES GENERALES.

- Empattement	3,125 m
- Voie AV	1,500 m
- Voie AR	1,300 m
- Longueur hors tout	4,874 m
- Largeur hors tout	1,803 m
- Hauteur position «route»	1,470 m
- Largeur aux sièges AV	1,330 m
- Largeur aux sièges AR	1,190 m
- Garde au sol :	
- position «basse»	0,065 m
- position «route»	0,150 m
- 1ère position intermédiaire haute	0,170 m
- 2ème position intermédiaire haute	0,225 m
- position haute	0,250 m

Rayon de braquage 5,500 m

Poids à vide	DS 19 A	DS 19 Pallas
Modèle mécanique	1 270 kg	1 280 kg
Modèle hydraulique	1 280 kg	1 290 kg

Charge utile	DS 19 A	DS 19 A Pallas
Modèle mécanique	490 kg	480 kg
Modèle hydraulique	480 kg	470 kg

Poids total en charge 1 760 kg

III - MOTEUR.

- Puissance fiscale	11 ch
- Nombre de cylindres	4
- Alésage	86 mm
- Course	85,5 mm

- Cylindrée	1,985 l.
- Taux de compression	8,75/1

- Puissance effective { SAE 103 CV à 6000 tr/mn
DIN 91 CV à 5900 tr/mn

- Couple maxi { SAE 14,9 m.kg à 4000 tr/mn
DIN 14,4 m.kg à 3500 tr/mn

Jeu aux culbuteurs : (moteur chaud)

Pratique (Voir Op. DX. 112-0).

- Admission	0,20 mm
- Echappement	0,25 mm

Correctif N° 5 au 544
Correctif N° 3 au 547

Culasse : (Voir Op. DY. 112-1a) serrage à froid.

1er serrage 30 mAN (3 m.kg)

2ème serrage 60 à 65 mAN ($6 + \begin{smallmatrix} 0,5 \\ 0 \end{smallmatrix}$ m.kg).

Soupapes :

		Angle	∅ tête (mm)	∅ queue (mm)	Longueur (mm)
Admission	DX. 124-7b	120°	49	7,95 + 0,015	116,05 $\begin{smallmatrix} + 0,6 \\ - 0,25 \end{smallmatrix}$
Echappement	DX. 124-8	90°	39 ± 0,1	8,95 $\begin{smallmatrix} 0 \\ - 0,015 \end{smallmatrix}$	104,05 $\begin{smallmatrix} + 0,55 \\ - 0,35 \end{smallmatrix}$

Ressorts de soupapes :

	Longueur (mm)	Tare en Kg	Longueur (mm)	Tare en Kg
Ressort intérieur 2 N 124-9	30,7	7,4 ± 0,5	22	12 ± 1
Ressort extérieur 2 N 124-25	39	28,9 ± 1,6	30,5	60 ± 3,2

Réglages des carburateurs :

Carburateur WEBER 28/36 DLE 2 (DS 20)
28/36 DLE.A 2 (DS 20 M)

	Corps primaire	Corps secondaire		Corps primaire	Corps secondaire
Alésage venturi	20	26	Trous de progression	∅ = 80	∅ = 90
Gicleur principal	110	155		∅ = 90	∅ = 120
Calibre d'air d'automaticité ..	AD	AA		∅ = 120	∅ = 170
Tube d'émulsion	F 16	F 16	Floteur laiton		11 g
Diffuseur	3,5	3,5	Pointeau		175
Gicleur de ralenti (DS 20).....	50	75	Injecteur de pompe de		
Gicleur de ralenti (DS 20 M) ...	50	70	reprise		60
Calibre d'air de ralenti	AD	AA	Clapet de pompe à fuite ..		55

Réglage du volet de départ en position «fermeture» : voir Op. DY. 142-3b.

Réglage du ralenti : 650 ± 25 tr/mn

Réglage du ralenti accéléré : 875 ± 25 tr/mn

Allumage.

◆ Allumeurs	SEV. MARCHAL A 224 DUCELLIER 4254 A	} <i>jusque Mai 1969</i>
	SEV. MARCHAL A 251 DUCELLIER 4291 A	
Ecartements des contacts	0,45 ± 0,05 mm	
Point d'allumage	12° avant P.M.H.	
Avance automatique	maxi 14° 30' à 16° 30' à 2700 tr/mn allumeur	
Bougies	SEV. MARCHAL 35 B	
Ecartement des électrodes	0,60 mm	

Circulation d'huile :

- ◆ Huile : Total Altigrade GT « Spéciale Autoroute » 20 W 40
- Contenance moteur : après démontage ou échange de la cartouche filtrante = 5 litres
après vidange = 4,5 litres
- Entre «mini» et «maxi» = 1 litre

Refroidissement :

Capacité du système de refroidissement = 10,6 litres

IV - ELECTRICITE

Démarrreur :

Démarrreur Paris-Rhône 12 volts D 10 E 49
Diamètre mini du collecteur après rectification
 $\phi = 39,5 \text{ mm}$

Essai au banc :

Intensité absorbée : au lancement = 140 à 160 ampères
à vide = 30 à 50 ampères

AUTRES ORGANES

Pour les autres organes du véhicule voir l'Op. DX. 000 b

Correctif N° 8 au Manuel 544
Correctif N° 6 au Manuel 547



Les caractéristiques des véhicules DS 20 sortis *depuis Septembre 1969* ne diffèrent de celles traitées dans l'Op. DY. 000 b pour les véhicules DS 20 sortis *depuis Octobre 1968* que par les points suivants :

I - CARACTERISTIQUES GENERALES

Désignation aux Mines	DS 20
Appellation commerciale	DS 20
Symbole usine	DY
Date de sortie	Septembre 1969

Nota : La planche de bord est commune à tous les types du modèle D (voir Op. DX. 520-1 c) : Travaux sur planche de bord.

II - ELECTRICITE

Batterie : à gauche

Démarrreur :

Démarrreur DUCELLIER 6201 A

1. Essai sur voiture :

a) Vérifier que la batterie est correctement chargée et mesurer :

Intensité absorbée pignon bloqué 410 ampères

b) Déposer le démarrreur et mesurer :

Intensité absorbée à vide 35 ampères

2. Essai au banc :

a) Puissance maximale 1,25 ch

Couple correspondant à la puissance maximale 4,5 m\N

Intensité absorbé par ce couple 190 ampères

b) Couple moyen à 1150 tr/mn 7 m\N

Intensité absorbée par ce couple 280 ampères

Bobine d'allumage.

Bobine d'allumage avec résistance extérieure

Ducellier 2777 B

SEV. MARCHAL E. 44.910 312

(voir Op. DX. 212-0 c)

Allumeur :

DUCELLIER 4291 B

SEV. MARCHAL A 251

Capacité du condensateur : 0,25 à 0,30 μ F (voir Op. DY. 211-0 c)



POINTS PARTICULIERS**Suspension moteur.**

Hauteur des blocs élastiques sous charge =
 $91 + \frac{2}{0}$ mm (voir Op. DX. 133-0).

Culasse.

Pour dégager la tige de culbuteur du 4ème cylindre, il faut soulever la culasse vers l'AV. La présenter en même temps que la culasse au remontage.

Jeu des culbuteurs (à chaud) :

admission = 0,20 mm

échappement = 0,25 mm

Serrage des vis de culasse (à froid) :

1er serrage = 3 m.kg

Serrage définitif = $6 + \frac{0,5}{0}$ m.kg

Serrage des vis du couvre culbuteurs = 0,75 m.kg

Les sièges de soupapes ne peuvent être remplacés sans un outillage spécial.

Alésage des guides de soupapes :

admission = $8 + \frac{0,015}{-0,010}$ mm.

échappement = $8,99 + \frac{0,015}{-0,010}$ mm.

Largeur des sièges de soupapes = 0,8 à 1,5 mm.

Angle des portées : admission = 120°

échappement = 90°

Tarage des ressorts de soupapes :

Extérieur :

39 mm sous charge de $28,9 \pm 1,6$ kg

30,5 mm sous charge de $60 \pm 3,2$ kg

Intérieur :

30,7 mm sous charge de $7,4 \pm 0,5$ kg

22 mm sous charge de 12 ± 1 kg.

Serrage des écrous de fixation de rampe =

$2,5 \pm 0,3$ m.kg

Bloc cylindres.

Serrage du bouchon de vidange = $3,5 \pm 0,5$ m.kg

Alésage recevant les coussinets $\phi = 68,7 \pm 0,005$ mm

Pistons et segments.

Les axes sont libres dans les bielles.

Les deux traits tracés au crayon électrique en bout d'axe doivent être du côté opposé à la partie saillante venue de fonderie sur un des bossages recevant l'axe.

Au montage sur la bielle, la partie saillante doit être orientée vers le volant moteur, le N° de la bielle côté arbre à cames (voir Op. DX. 100-3 § 13).

Arbre à cames.

Jeu longitudinal = 0,05 à 0,07 mm. (se règle par l'épaisseur de l'étrier de maintien).

Serrage de la vis de l'étrier = $1,7 + \frac{0,2}{-0,3}$ m.kg

Distribution.

Serrage de la vis de fixation du tendeur de chaîne = 1,7 m.kg.

Jeu entre tendeur de chaîne = 0,1 à 0,5 mm.

Serrage des vis du carter de distribution :

$1,7 + \frac{0,1}{-0,3}$ m.kg.

Pompe à huile.

Serrage de la vis pointeau d'arrêt = $0,6 \pm 0,1$ m.kg

Serrage de la vis de patte de pompe =

$3,5 \pm 0,5$ m.kg

Jeu longitudinal de l'axe = 0,4 à 0,5 mm.

Pression (huile S A E 10 W 30 à 60° C).

$0,550$ kg/cm² mini à 500 tr/mn pompe,

$4 + \frac{0,5}{0}$ kg/cm² à 2.000 tr/mn pompe.

Cette mesure exige un outillage spécial.

Vilebrequin.

Jeu diamétral maxi des bielles = 0,06 mm.

Jeu diamétral maxi des coussinets = 0,06 mm.

Portées des paliers : $\phi = 64,04$ ou $63,54$ mm.

Manetons : $\phi = 54$ ou $53,5$ mm.

Jeu latéral = 0,045 à 0,16.

Serrage des écrous de paliers = 10 m.kg.

Serrage des écrous de bielles = $7 + \frac{0,50}{-0,25}$ m.kg

Volant.

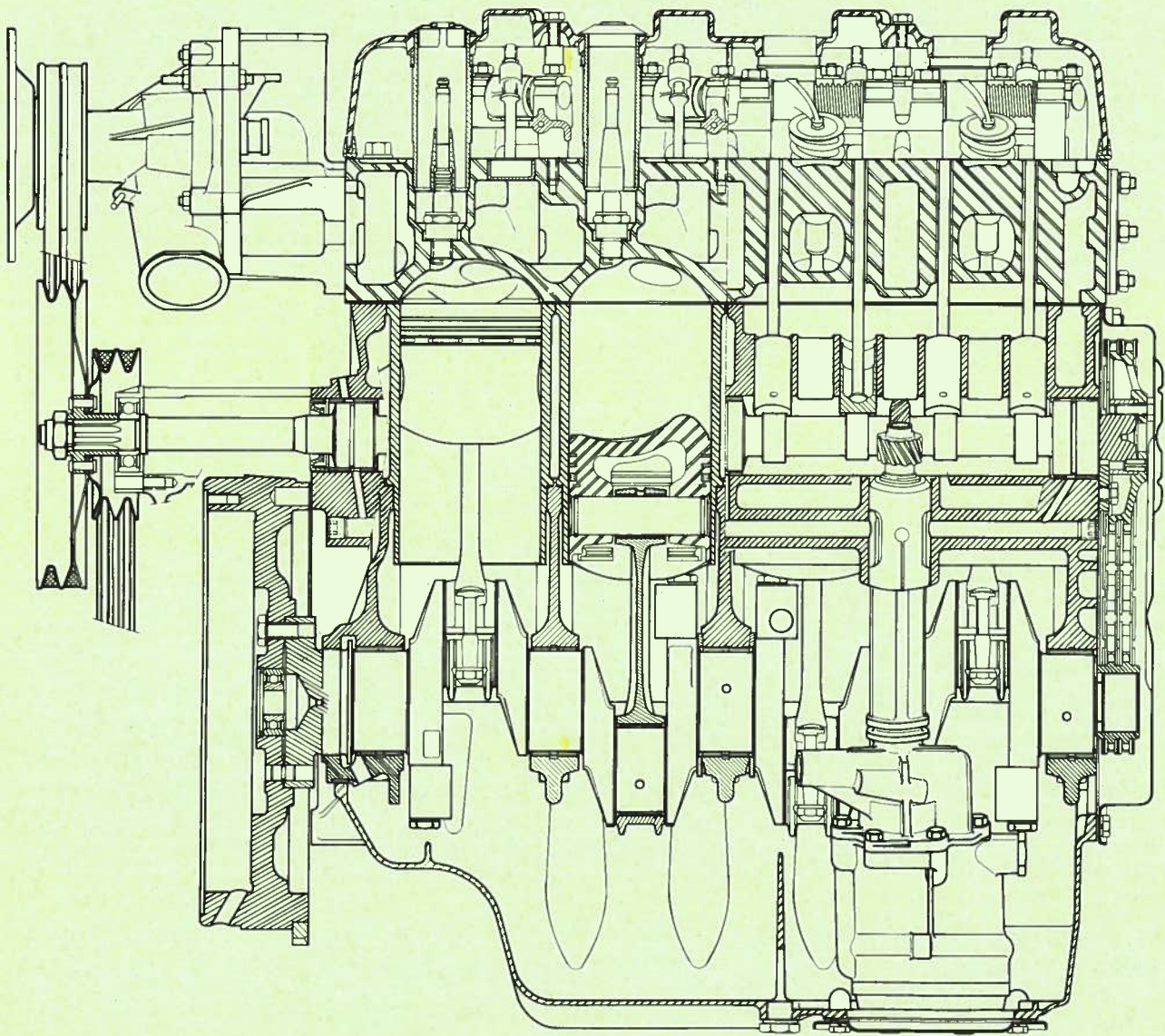
Distance entre face d'appui du carter et face d'appui du disque = $29 + \frac{0,2}{0}$ mm

La rectification ne doit pas dépasser 0,5 mm.

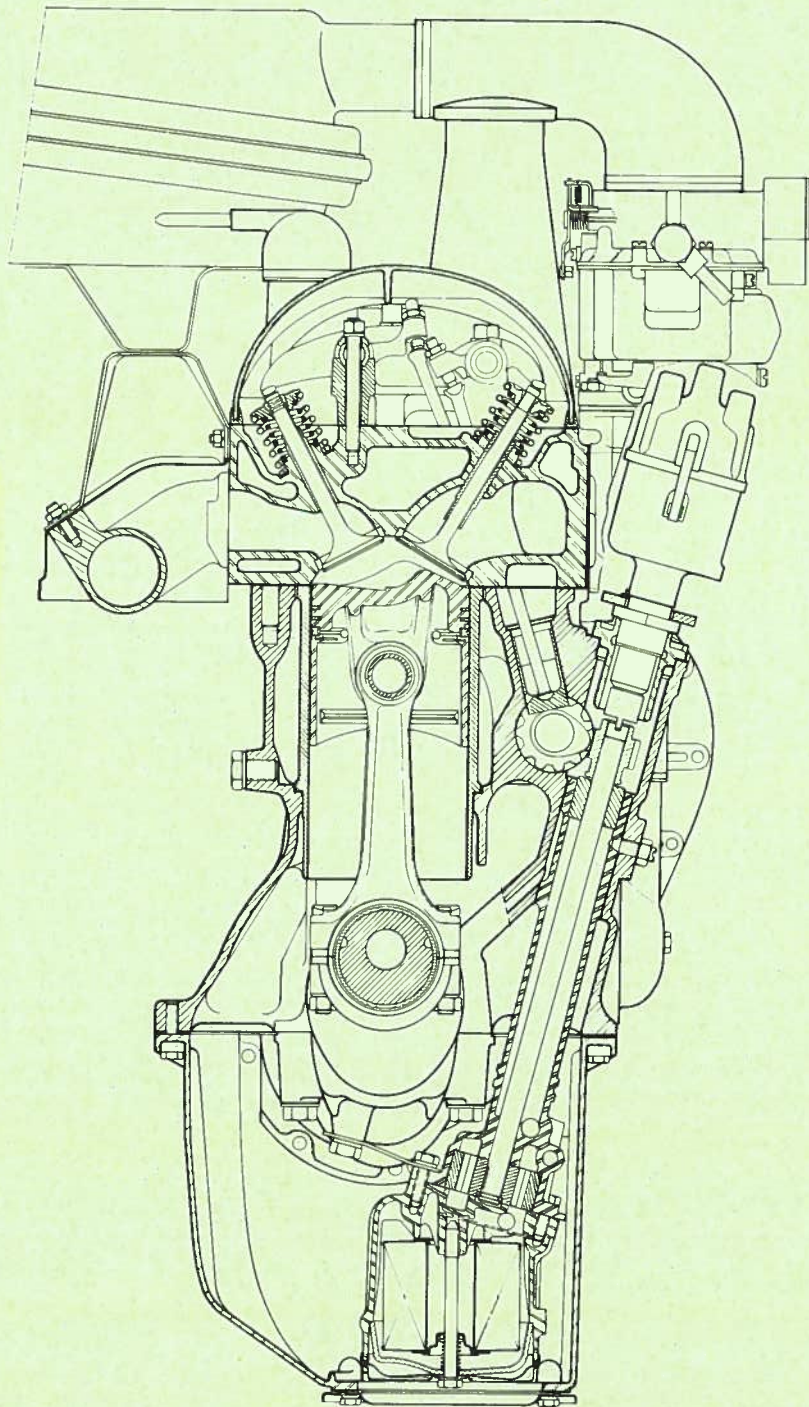
Serrage des vis de fixation = 6,5 à 7 m.kg.

Serrage des vis de l'embrayage = $2,5 + \frac{0,3}{-0,4}$ m.kg.

———— MOTEUR ————
COUPE LONGITUDINALE



_____ MOTEUR _____
COUPE TRANSVERSALE



Bielles.

Il n'est pas possible sans outillage spécial de remplacer les bagues de pied de bielle.

Après mise en place le N° poinçonné sur la bielle doit être du côté de l'arbre à cames.

Serrage des écrous de bielle = $7^{+0,5}_{-0,25}$ m.kg.

Allumeur.

Ecartements des contacts = 0,4 mm.

Ecart angulaire des étincelles (maxi) = 1° 30'.

Courbe d'avance centrifuge (tours allumeur) :

- Décolle entre 0 et 750 tr/mn
- à 1000 tr/mn = 1° 20' à 3° 30'
- à 1500 tr/mn = 3° 40' à 5° 45'
- à 2000 tr/mn = 6° à 8°
- à 2500 tr/mn = 8° 20' à 10° 30'

Tarage des ressorts de languets = :

- Ducellier = 700 à 750 g
- SEV = 850 à 1000 g

Capacité du condensateur = 0,21 à 0,23 μ F.

Point d'allumage : 12° avant PMH.

Ecartement des pointes de bougies = 0,6 mm.

Carburateur : Weber type 28 x 36 DDE 2 (DS 19 A)
28 x 36 DDE A 2 (DS 19MA)

	Corps primaire	Corps secondaire
Alésage venturi	23	27
Gicleur principal	120	170
Calibreur d'air d'automatisme	140	140
Tube d'émulsion	F 16	F 16
Diffuseur	3,5	3,5
Gicleur de ralenti	45	55
Calibreur d'air du ralenti	185	85
Trous de progression	ϕ 80	ϕ 90
	ϕ 90	ϕ 120
	ϕ 120	ϕ 170
Flotteur laiton		11 g.
Pointeau		175
Injecteur de pompe de reprise		60
Clapet de pompe à fuite		55

Réglage du volet de départ : en position fermeture = la distance entre la pointe de la vis de réglage du papillon du corps primaire et le levier doit être de 3,8 mm (voir Op. DY. 142-3).
S'il y a lieu, tordre la tige de liaison pour obtenir cette cote.

POINTS PARTICULIERS

Suspension moteur.

Hauteur des blocs élastiques sous charge =
 $91 + \frac{2}{0}$ mm (voir Op. DX. 133-0 a).

Culasse.

Pour dégager la tige de culbuteur du 4ème cylindre, il faut soulever la culasse vers l'AV. La présenter en même temps que la culasse au remontage.

Jeu des culbuteurs (à chaud).

admission = 0,20 mm

échappement = 0,25 mm

Serrage des vis de culasse (à froid).

1er serrage = 30 mAN (3 m.kg).

Serrage définitif = 60 à 65 mAN ($6 + \frac{0,5}{0}$ m.kg).

Serrage des vis du couvre-culbuteurs = 0,75 m.kg

Les sièges de soupapes ne peuvent être remplacés sans un outillage spécial.

Alésage des guides de soupapes :

admission = $8 + \frac{0,015}{-0,010}$ mm.

échappement = $8,99 + \frac{0,015}{-0,010}$ mm.

Largeur des sièges de soupapes = 0,8 à 1,5 mm

Angle des portées : admission = 120°

échappement = 90°

Tarage des ressorts de soupapes :

Extérieur :

39 mm sous charge de $28,9 \pm 1,6$ kg.

30,5 mm sous charge de $60 \pm 3,2$ kg.

Intérieur :

30,7 mm sous charge de $7,4 \pm 0,5$ kg.

22 mm sous charge de 12 ± 1 kg.

Serrage des écrous de fixation de rampe =

$2,5 \pm 0,3$ m.kg.

Bloc cylindres.

Serrage du bouchon de vidange = 34 ± 5 mAN
 $(3,5 \pm 0,5$ m.kg).

Alésage recevant les coussinets $\phi = 68,7 \pm 0,005$ mm.

Pistons et segments.

Les axes sont libres dans les bielles.

Les deux traits tracés au crayon électrique en bout d'axe doivent être du côté opposé à la partie saillante venue de fonderie sur un des bossages recevant l'axe.

Au montage, sur la bielle, la partie saillante doit être orientée vers le volant moteur, le N° de la bielle côté arbre à cames (voir Op. DX. 100-3 § 13).

Arbre à cames.

Jeu longitudinal = 0,05 à 0,07 mm (se règle par l'épaisseur de l'étrier de maintien).

Serrage de la vis de l'étrier = $16 + \frac{2}{-3}$ mAN
 $(1,7 + \frac{0,2}{-0,3}$ m.kg).

Distribution.

Serrage de la vis de fixation du tendeur de chaîne = 16 mAN (1,7 m.kg).

Jeu entre tendeur de chaîne = 0,1 à 0,5 mm.

Serrage des vis du carter de distribution :

$16 + \frac{2}{-3}$ mAN ($1,7 + \frac{0,2}{-0,3}$ m.kg).

Pompe à huile.

Serrage de la vis pointeau d'arrêt = 6 ± 1 mAN
 $(0,6 \pm 0,1$ m.kg).

Serrage de la vis de patte de pompe = 34 ± 5 mAN
 $(3,5 \pm 0,5$ m.kg).

Jeu longitudinal de l'axe = 0,4 à 0,5 mm.

Pression (huile SAE 10 W 30 à 60° C).

0,550 bars mini à 500 tr/mn pompe,

$4,5 + \frac{0,5}{0}$ bars à 2.000 tr/mn.

Cette mesure exige un outillage spécial et se fait sur la pompe déposée.

Pression d'huile (mesurée sur voiture, voir Op. DY. 220-0) = 3,8 bars mini.

Vilebrequin.

Jeu diamétral maxi des bielles = 0,06 mm.

Jeu diamétral maxi des coussinets = 0,06 mm.

Portées des paliers : $\phi = 64,04$ ou $63,54$ mm

Manetons : $\phi = 54$ ou $53,5$ mm.

Jeu latéral = 0,045 à 0,16.

Serrage des écrous de paliers = 98 mAN (10 m.kg).

Serrage des écrous de bielles = $68 + \frac{5}{-2}$ mAN
 $(7 + \frac{0,5}{-0,25}$ m.kg).

Volant.

Distance entre face d'appui du carter et face d'appui du disque = $29 + \frac{0,2}{0}$ mm.

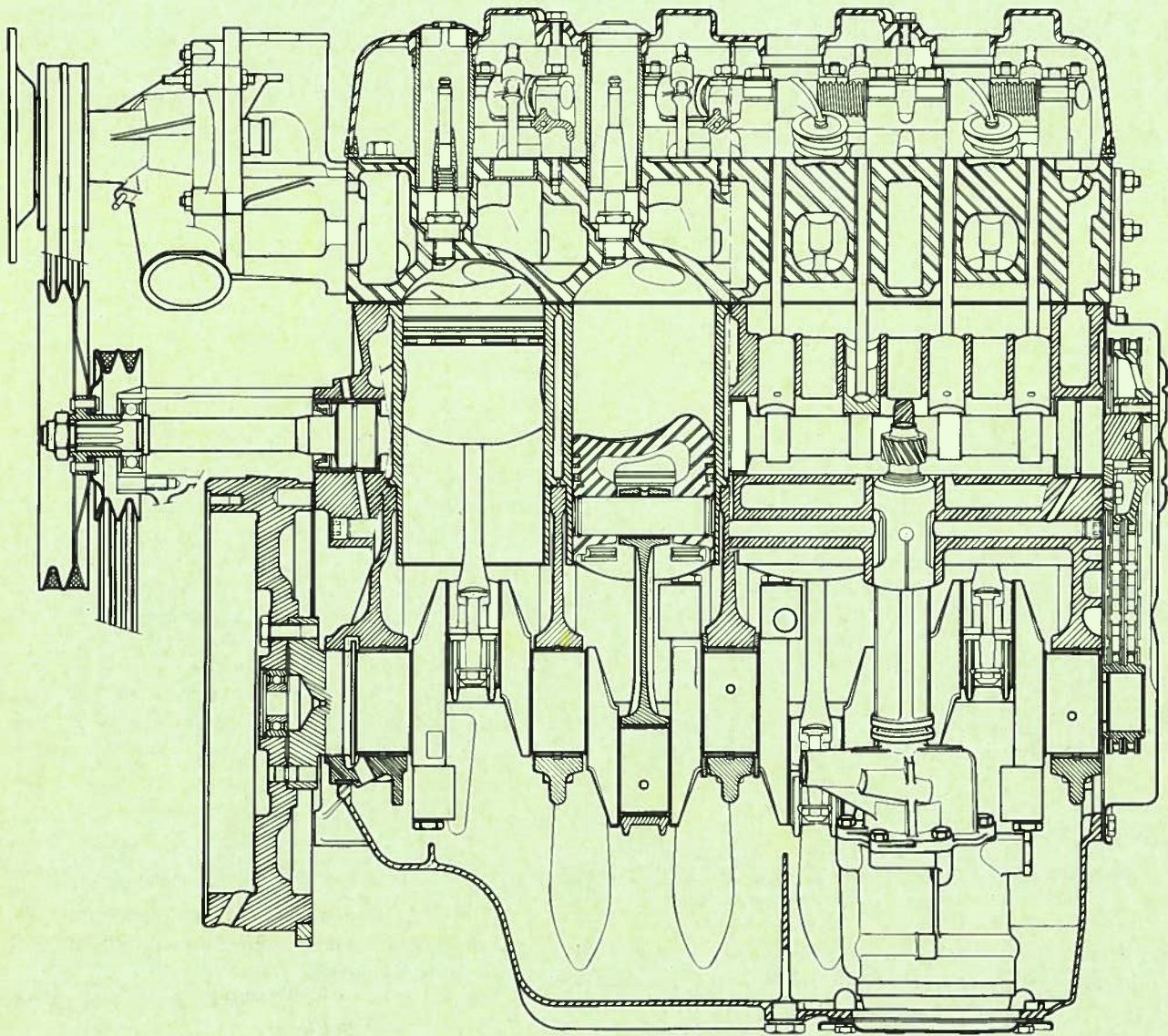
La rectification ne doit pas dépasser 0,5 mm.

Serrage des vis de fixation = 63 à 68 mAN

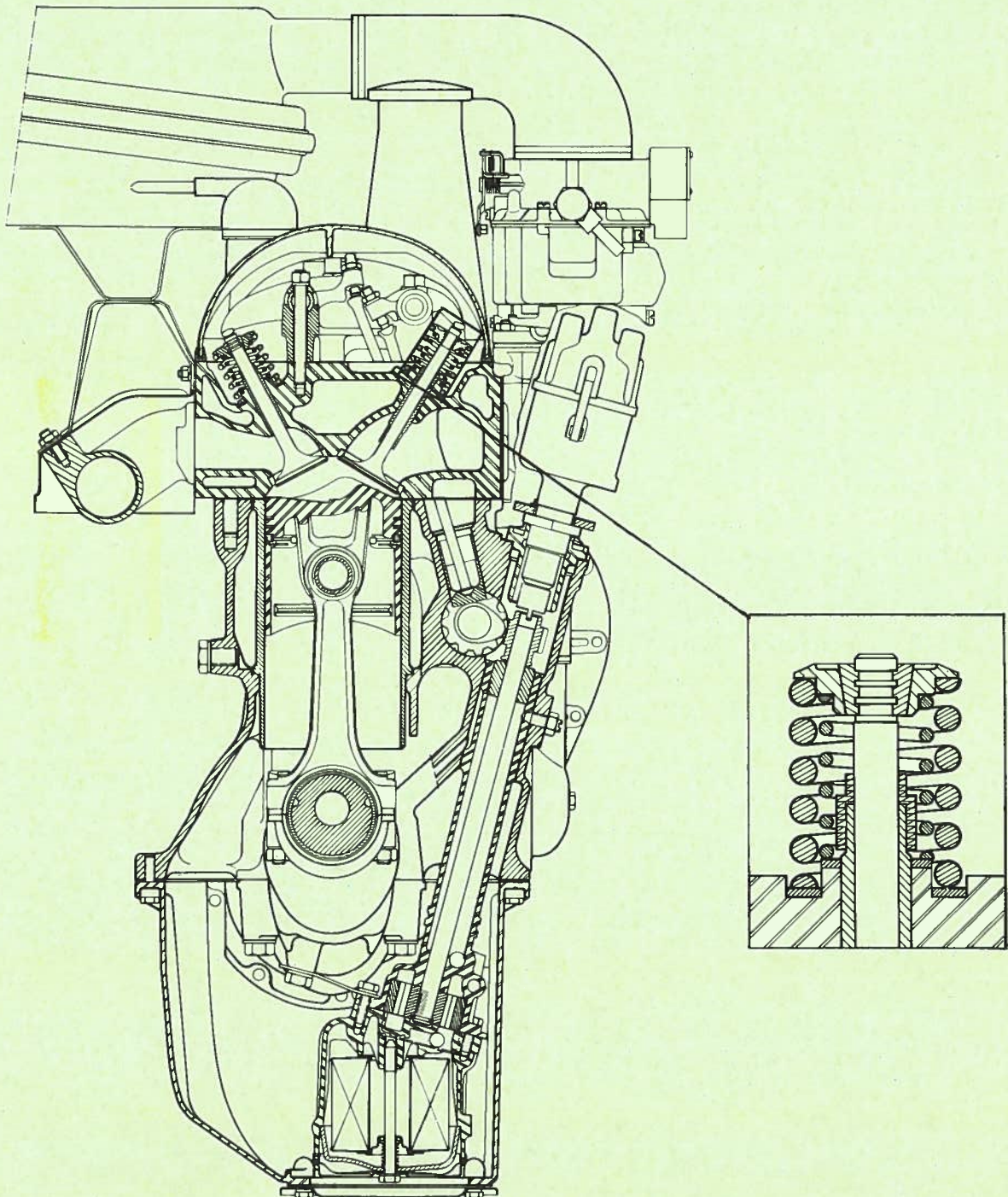
$(6,5$ à 7 m.kg).

Serrage des vis de l'embrayage = $24 + \frac{3}{-4}$ mAN
 $(2,5 + \frac{0,3}{-0,4}$ m.kg).

———— MOTEUR ————
COUPE LONGITUDINALE



_____ MOTEUR _____
COUPE TRANSVERSALE



Bielles.

Il n'est pas possible sans outillage spécial de remplacer les bagues de pied de bielle.

Après mise en place le N° poinçonné sur la bielle doit être du côté de l'arbre à cames.

Serrage des écrous de bielle = $7 \begin{smallmatrix} + 0,5 \\ - 0,25 \end{smallmatrix}$ m.kg.

Allumeur.

Ecartements des contacts = 0,4 mm.

Ecart angulaire des étincelles (maxi) = 1° 30'.

Courbe d'avance centrifuge (tours allumeur) :

Décolle entre 0 et 750 tr/mn

à 1000 tr/mn = 1° 20' à 3° 30'

à 1500 tr/mn = 3° 40' à 5° 45'

à 2000 tr/mn = 6° à 8°

à 2500 tr/mn = 8° 20' à 10° 30'

Tarage des ressorts de linguets = :

Ducellier = 700 à 750 g

SEV = 850 à 1000 g

Capacité du condensateur = 0,21 à 0,23 μ F.

Point d'allumage : 12° avant PMH.

Ecartement des pointes de bougies = 0,6 mm.

Carburateur : Weber type 28×36 DDE 2 (DS 19 A)

28×36 DDE A 2 (DS 19 MA)

	Corps primaire	Corps secondaire
Alésage venturi	23	27
Gicleur principal	120	170
Calibre d'air d'auto- maticité	140	140
Tube d'émulsion	F 16	F 16
Diffuseur	3,5	3,5
Gicleur de ralenti	45	55
Calibre d'air du ralenti	185	85
Trous de progression	φ 80	φ 90
	φ 90	φ 120
	φ 120	φ 170

Flotteur laiton 11 g.

Pointeau 175

Injecteur de pompe de reprise 60

Clapet de pompe à fuite 55

Réglage du volet de départ : en position fermeture = la distance entre la pointe de la vis de réglage du papillon du corps primaire et le levier doit être de 3,8 mm (voir Op. DY. 142-3).

S'il y a lieu, tordre la tige de liaison pour obtenir cette cote.

POINTS PARTICULIERS

Suspension moteur.

Hauteur des blocs élastiques sous charge =
 $91 \pm \frac{2}{0}$ mm (voir Op. DX. 133-0a).

Culasse.

Pour dégager la tige de culbuteur du 4ème cylindre, il faut soulever la culasse vers l'AV. La présenter en même temps que la culasse au remontage.

Jeu des culbuteurs (à chaud).

admission = 0,20 mm

échappement = 0,25 mm

Serrage des vis de culasse (à froid).

1er serrage = 30 mAN (3 m.kg)

Serrage définitif = 60 à 65 mAN ($6 \pm \frac{0,5}{0}$ m.kg)

Serrage des vis du couvre-culbuteurs = 7,5 mAN (0,75 m.kg)

Les sièges de soupapes ne peuvent être remplacés, sans un outillage spécial.

Alésage des guides de soupapes :

admission = $8 \pm \frac{0,015}{0,010}$ mm.

échappement = $8,99 \pm \frac{0,015}{0,010}$ mm.

Largeur des sièges de soupapes = 0,8 à 1,2 mm.

Angle des portées : admission = 120°

échappement = 90°

Tarage des ressorts de soupapes :

Extérieur :

39 mm sous charge de 28,9 ± 1,6 kg

30,5 mm sous charge de 60 ± 3,2 kg

Intérieur :

30,7 mm sous charge de 7,4 ± 0,5 kg

22 mm sous charge de 12 ± 1 kg

Serrage des écrous de fixation de rampe =

22 à 28 mAN (2,5 ± 0,3 m.kg)

Bloc cylindres.

Serrage du bouchon de vidange = 35 à 45 mAN

(4 ± 0,5 m.kg)

Alésage recevant les coussinets $\varnothing = 68,7 \pm 0,005$ mm.

Pistons et segments.

La tête du piston est repérée par une lettre «A».

Les axes sont libres dans les bielles.

La partie saillante venue de fonderie sur un des bossages recevant l'axe, et la flèche sur la tête du piston doivent être orientée vers le volant moteur,

le N° de la bielle côté arbre à cames (voir Op. DX. 100-3 § 13).

Arbre à cames.

Jeu longitudinal = 0,05 à 0,07 mm (se règle par l'épaisseur de l'étrier de maintien).

Serrage de la vis de l'étrier = 15 à 20 mAN (1,5 à 2 m.kg).

Distribution.

Serrage de la vis de fixation du tendeur de chaîne = 9 à 11 mAN (0,9 à 1,1 m.kg)

Jeu entre tendeur de chaîne = 0,1 à 0,5 mm.

Serrage des vis du carter de distribution : 15 à 20 mAN (1,5 à 2 m.kg)

Pompe à huile.

Serrage de la vis pointeau d'arrêt = 6 ± 1 mAN (0,6 ± 0,1 m.kg).

Serrage de la vis de patte de pompe = 35 ± 5 mAN (3,5 ± 0,5 m.kg).

Jeu longitudinal de l'axe = 0,4 à 0,5 mm.

Pression (huile SAE 10 W 30 à 60°C).

0,550 bars mini à 500 tr/mn pompe,

$4,5 \pm \frac{0,5}{0}$ bars à 2.000 tr/mn.

Cette mesure exige un outillage spécial et se fait sur la pompe déposée.

Pression d'huile (mesurée sur voiture, voir Op. DY. 220-0) = 3,8 bars mini.

Vilebrequin.

Jeu diamétral maxi des bielles = 0,06 mm.

Jeu diamétral maxi des coussinets = 0,06 mm.

Portées des paliers : $\varnothing = 64,04$ ou 63,54 mm.

Manetons : $\varnothing = 54$ ou 53,5 mm.

Jeu latéral = 0,045 à 0,16.

Serrage des écrous de paliers = 100 mAN (10 m.kg)

Serrage des écrous de bielles = $70 \pm \frac{5}{-2}$ mAN ($7 \pm \frac{0,5}{-0,25}$ m.kg).

Volant.

Distance entre face d'appui du carter et face d'appui du disque = $29 \pm \frac{0,2}{0}$ mm.

La rectification ne doit pas dépasser 0,5 mm.

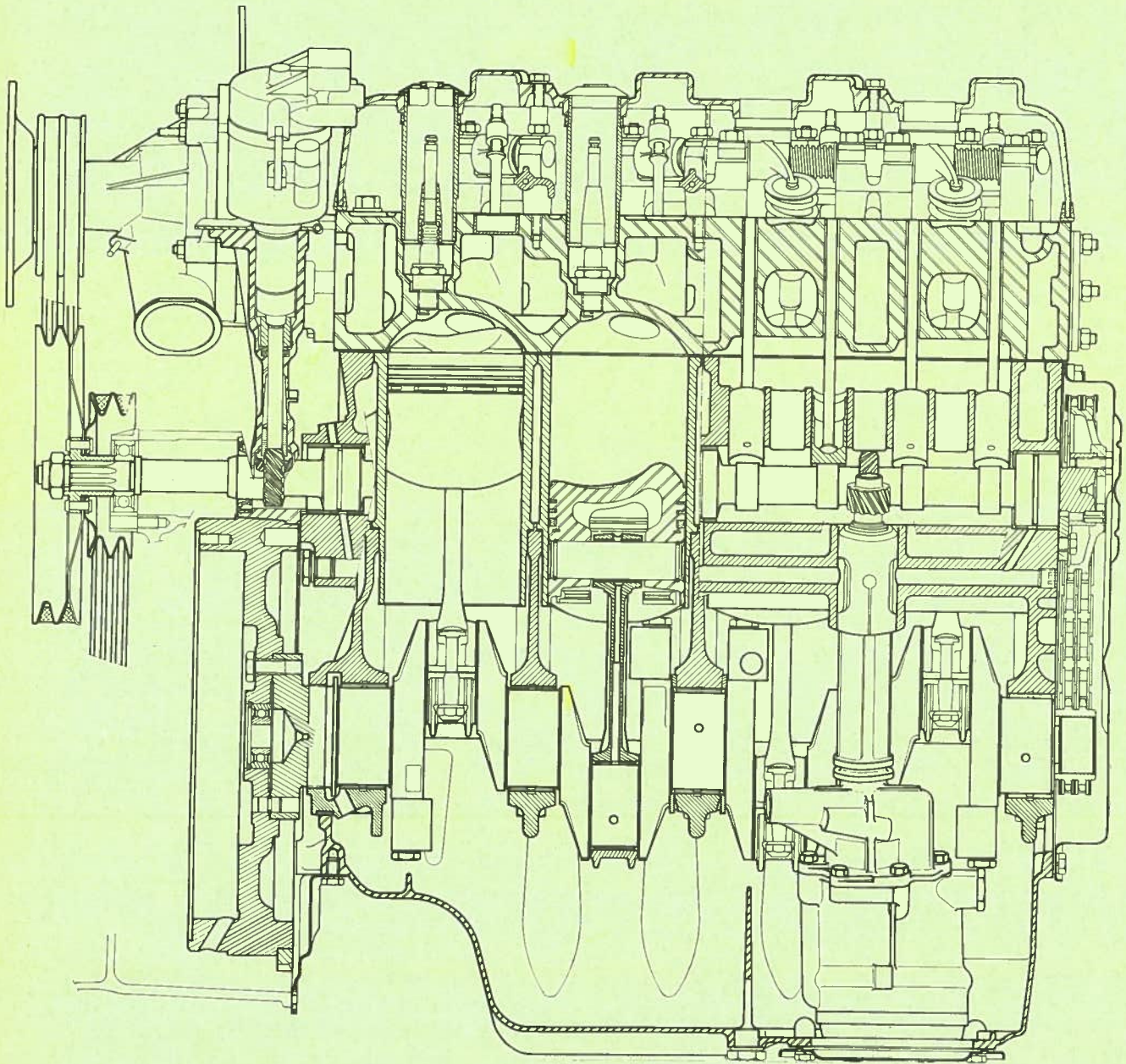
Serrage des vis de fixation = 65 à 70 mAN

(6,5 à 7 m.kg).

Serrage des vis de l'embrayage = $25 \pm \frac{3}{4}$ mAN

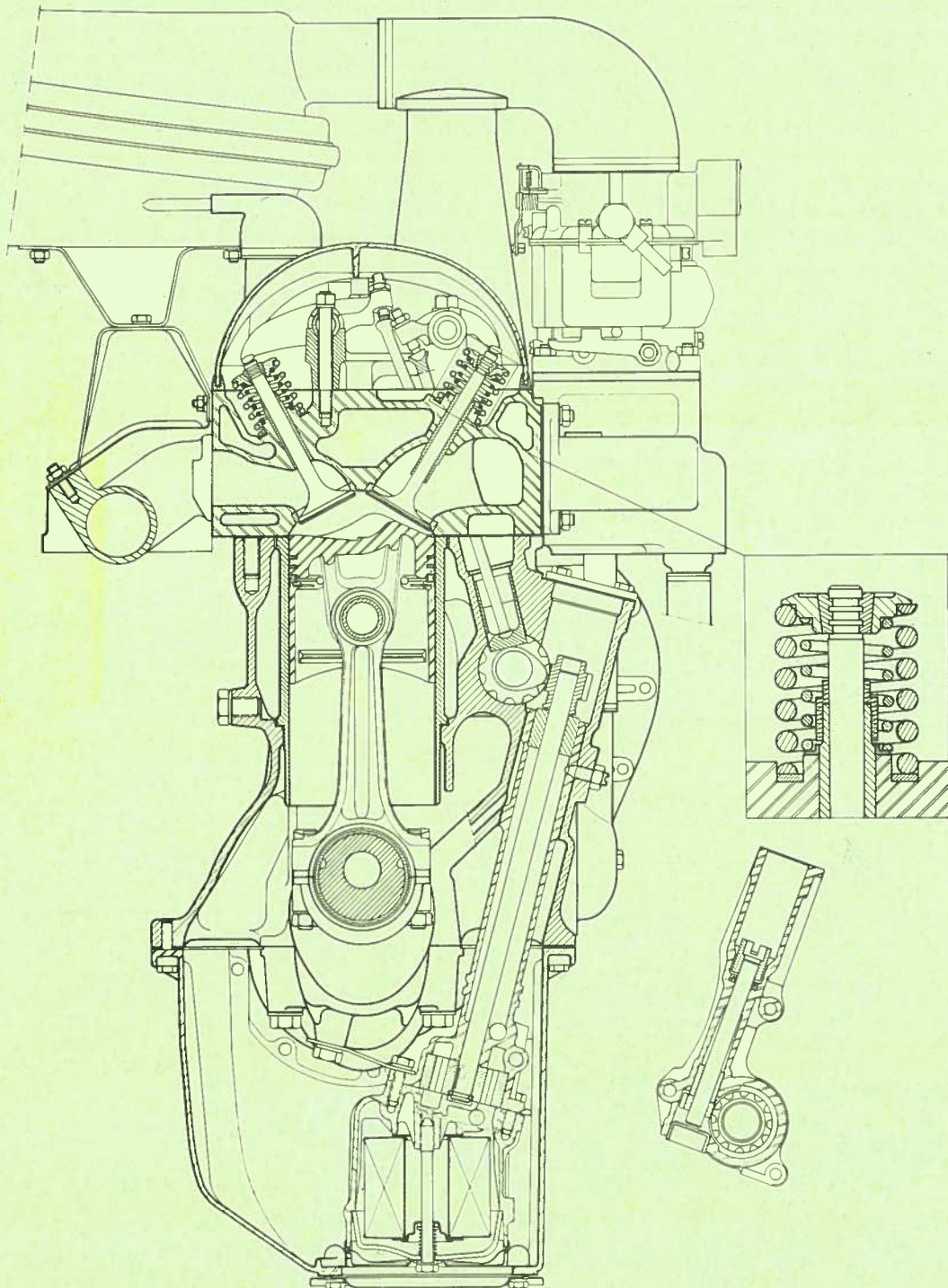
($2,5 \pm \frac{0,3}{0,4}$ m.kg).

———— MOTEUR ————
COUPE LONGITUDINALE



_____ MOTEUR _____
COUPE TRANSVERSALE

X 136



Correctif N° 5 au 544
Correctif N° 3 au 547

Bielles.

Il n'est pas possible sans outillage spécial de remplacer les bagues de pied de bielle.

Après mise en place le N° poinçonné sur la bielle doit être du côté de l'arbre à cames.

Serrage des écrous de bielle =
68 à 75 mAN (7⁺ 0,5
0,25 m.kg)

Allumeur.

Ecartements des contacts = 0,45 ± 0,05 mm
Ecart angulaire des étincelles (maxi) = 1° 30'
Courbe d'avance centrifuge (tours allumeur) :
Décolle entre 150 et 400 tr/mn
à 500 tr/mn = 1° 20' à 4° 10'
à 1000 tr/mn = 3° 50' à 6°
à 1500 tr/mn = 5° 40' à 7° 40'
à 2000 tr/mn = 7° 30' à 9° 30'
à 2500 tr/mn = 9° 15' à 11° 15'
à 2550 tr/mn = 9° 30' à 11° 30' (maxi)

Tarage des ressorts de linguets :

Ducellier = 700 à 750 g
SEV = 850 à 1000 g

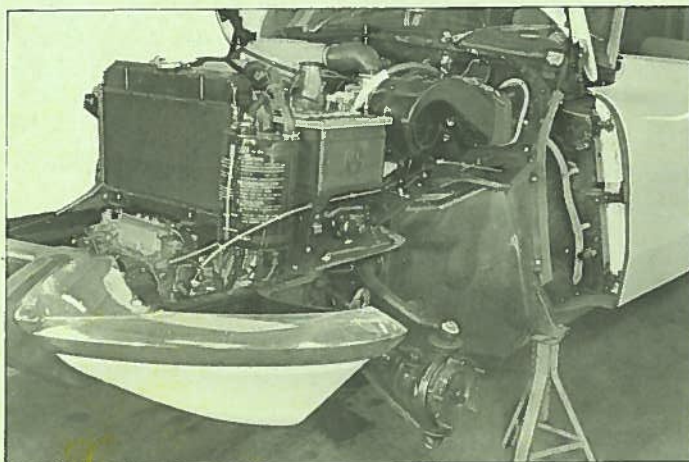
Capacité du condensateur = 0,21 à 0,23 µF.
Point d'allumage : 12° avant PMH.
Ecartement des pointes de bougies = 0,6 mm.

Carburateur : Weber type 28×36 DLE 2 (DS 20)
28×36 DLEA 2 (DS 20 M)

	Corps primaire	Corps secondaire
Alésage venturi	20	26
Gicleur principal	110	155
Calibreur d'air d'auto- maticité	AD	AA
Tube d'émulsion	F 16	F 16
Diffuseur	3,5	3,5
Gicleur de ralenti (DS 20)	50	75
Gicleur de ralenti (DS20M)	50	70
Calibreur d'air du ralenti	AD	AA
Trous de progression	φ = 80 φ = 90 φ = 120	φ = 90 φ = 120 φ = 170
Flotteur laiton		11 g.
Pointeau		175
Injecteur de pompe de reprise		60
Clapet de pompe à fuite		55

Réglage du volet de départ : en position fermeture =
la distance entre la pointe de la vis de réglage
du papillon du corps primaire et le levier doit
être de 3,8 mm (voir Op. DY. 142-3).

S'il y a lieu, tordre la tige de liaison pour obtenir
cette cote.



DEPOSE.

1. Mettre l'AV du véhicule sur cales (support 2505-T).

Maintenir le capot ouvert (butée MR 4158).

2. Déposer :

- la roue de secours
- les ailes AV, l'ensemble conduit de ventilation et traverse d'appui de roue de secours
- les 2 roues AV.

3. Vidanger le radiateur et le bloc moteur (récupérer l'eau qui contient de l'antigel.)

4. Faire tomber la pression dans tous les circuits (Op. DX 00).

5. Déposer la batterie et son bac, placer le cadre de batterie sur le bloc de chauffage.

Déposer le support de batterie.

6. Désaccoupler les tubes de retour placés sur le réservoir hydraulique et le tube d'aspiration de pompe H.P.

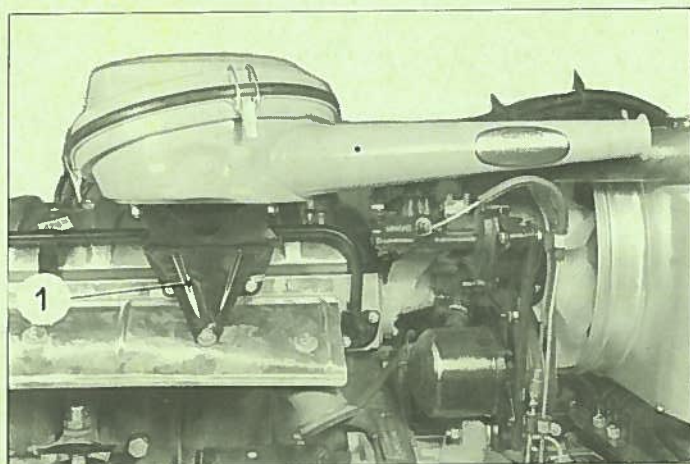
Dégager l'ensemble réservoir et support de batterie et le laisser reposer sur le longeron côté gauche.

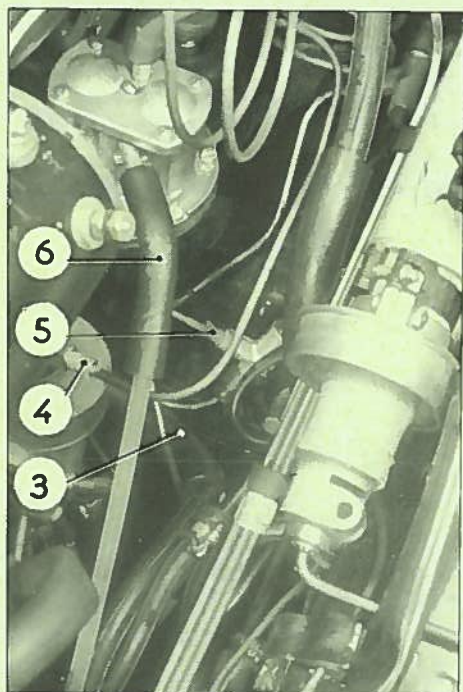
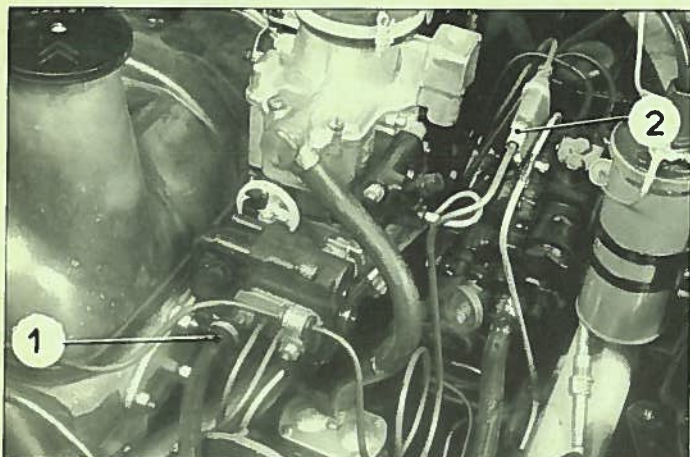
7. Déposer le filtre à air et son support (1).

8. Déposer la direction (voir Op. DX 442-1).

Déconnecter les fils de dynamo, de la dynamo et les fils, de l'allumeur (primaire et secondaire) et de la sonde thermométrique.

9. Déposer le bloc pneumatique AV. G.



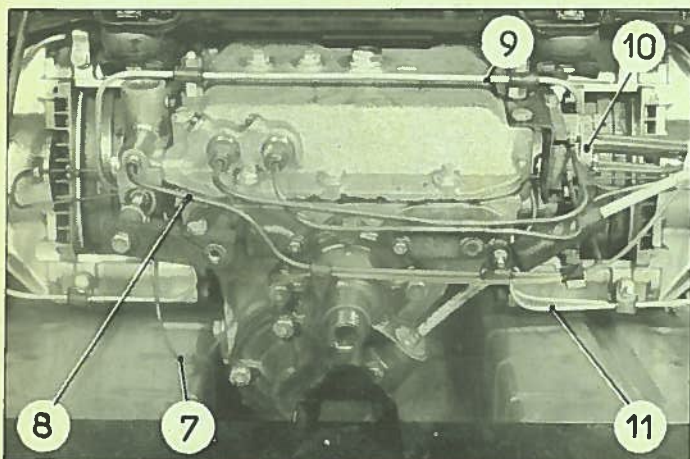


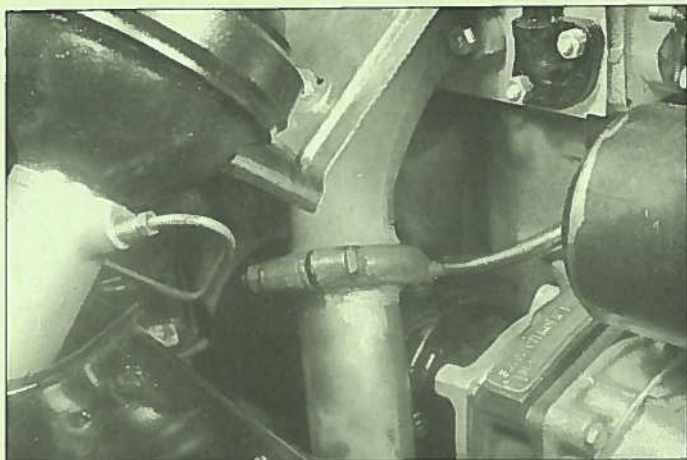
10. Désaccoupler :

- la commande de starter, du carburateur
- le relais de commande d'accélérateur, du carburateur, le dégager du palier AR
- le raccord (2) du faisceau de liaison régulateur centrifuge, du bloc hydraulique
- le raccord (4) du faisceau de correcteur de réembrayage (au-dessus du conjoncteur-disjoncteur)
- le tube de retour (1) du correcteur de réembrayage (3), du conjoncteur
- le tube de sortie du conjoncteur, du raccord 3 voies (5) placé sous le bloc hydraulique
- le tube (6) d'arrivée d'essence, de la pompe à essence
- le tube caoutchouc de chauffage, du bloc de chauffage gauche.

11. Désaccoupler :

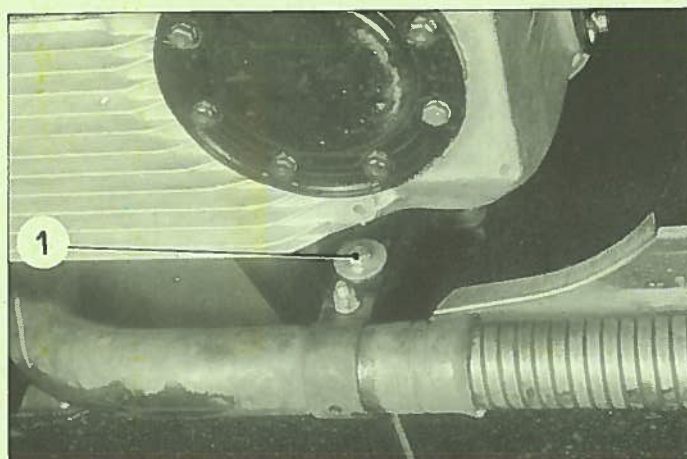
- le faisceau 5 tubes (10), de la boîte de vitesses
- le tube d'alimentation (9), du bloc de frein AV D
- le tube d'alimentation (11), du bloc de frein AV. G.
- le tube nylon (7) de retour, du verrou d'embrayage, déposer les colliers en caoutchouc
- le tube de liaison (8) verrou d'embrayage bloc hydraulique, du verrou
- le câble de compteur, de la prise de mouvement sur B.V.



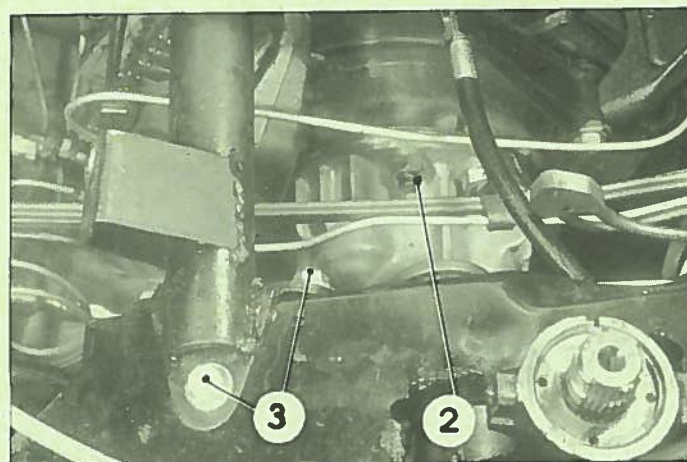


12. Désaccoupler :

- le tube de descente d'échappement, de la tubulure échappement.
- le tube souple d'arrivée de chauffage, du tube de prise d'eau sur culasse.

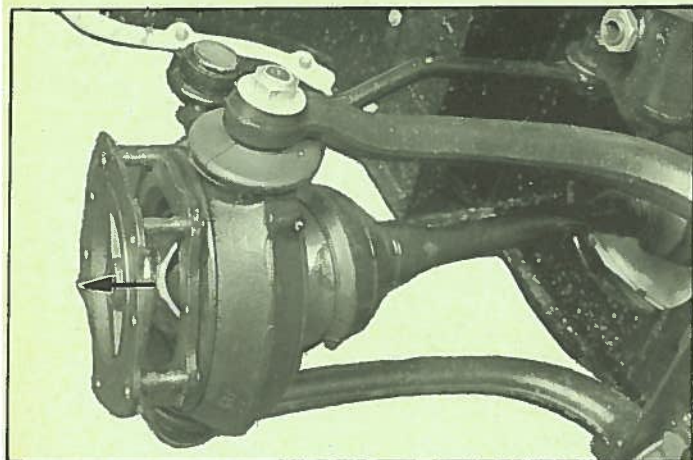


13. Déposer la vis (1) de fixation du collier du tube de sortie sous caisse, sur le moteur.



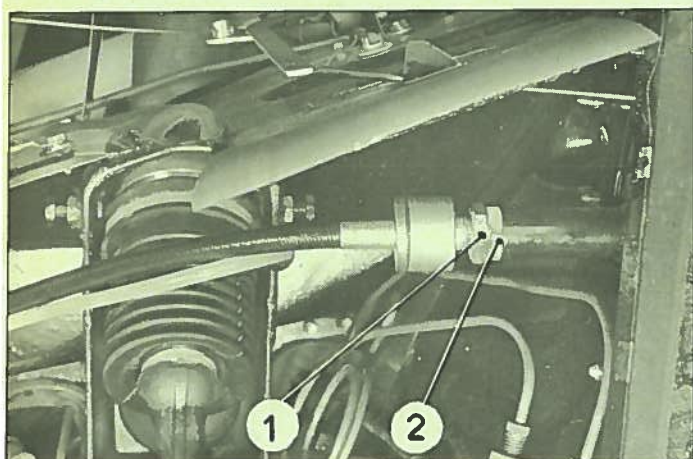
14. Déposer :

- les écrous (2) de fixation des transmissions sur les plateaux des arbres de sortie de boîte de vitesses.
- les vis (3) de fixation de la traverse AV sur longeron (attention : ne pas égarer les cales de réglage pouvant exister entre traverse et longerons).



15. Désaccoupler les transmissions droite et gauche des pivots.

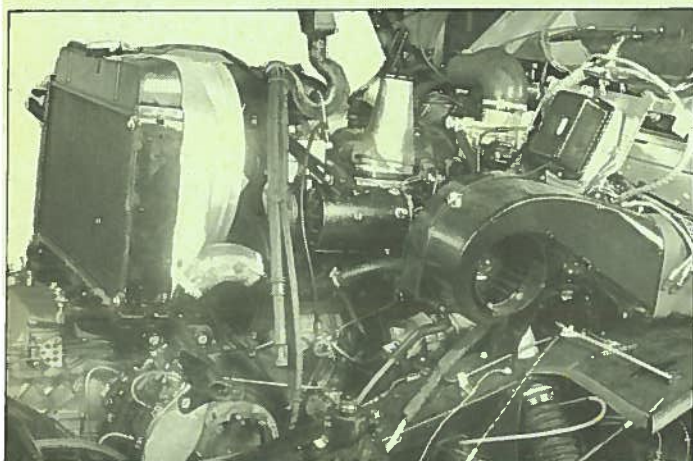
Déposer les deux vis à tête fraisée et dégager au maximum les transmissions des pivots et des goujons sur les plateaux d'arbre de sortie de boîte de vitesses.



16. Déposer le câble de frein mécanique:

Déposer la tôle de protection de mécanisme de suspension AV.G.

Dégager le câble de frein mécanique des leviers de bloc de freinage mécanique après avoir dévissé complètement le contre-écrou (1) et l'écrou (2) de réglage du manchon fileté.

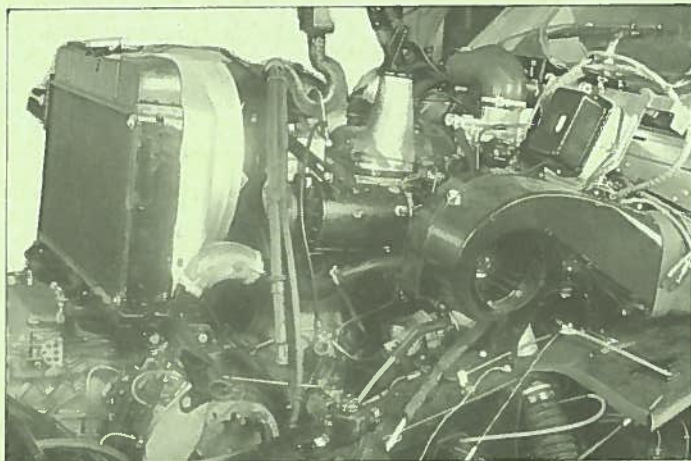


17. Déposer les vis de fixation des blocs élastiques AR sur les supports sur caisse (clé à rotule de 14, longueur 700 mm, 2418-T).

18. Suspending l'ensemble moteur-boîte par la patte d'élinguage et le dégager.

19. Placer l'ensemble sur le support 3083-T.

Placer entre le sol et les disques de frein un tapis caoutchouc ou une feuille de contre-plaqué, pour éviter la détérioration des disques.



POSE.

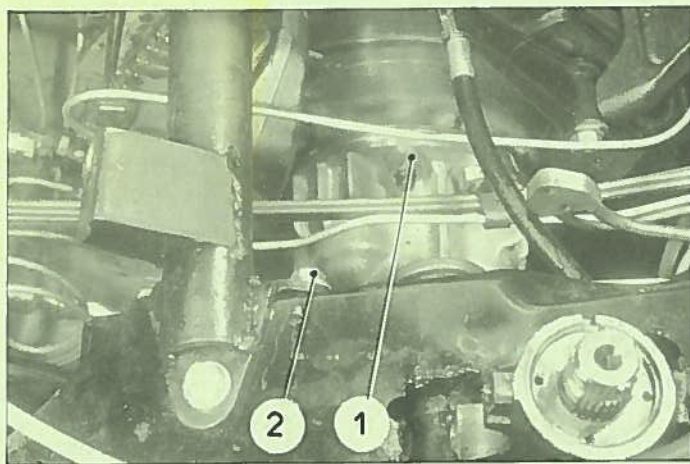
20. Régler les supports AR moteur
(voir Op. DX 133-0).

21. Lever l'ensemble moteur boîte par la patte d'élinguage et le présenter sur le véhicule.

Avant de laisser reposer l'ensemble sur ses appuis, accoupler le tube de retour au conjoncteur-disjoncteur.

Serrer le collier.

Fixer les blocs élastiques sur les supports AR (rondelle éventail et plaquettes d'appui sous tête de vis).



22. Accoupler la traverse AV aux longerons.

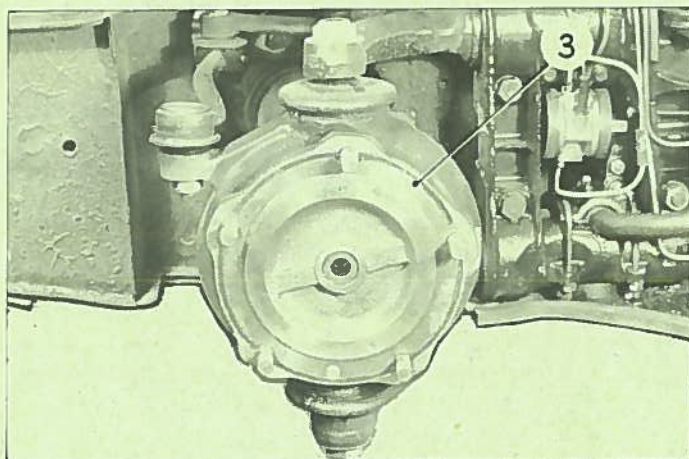
Placer les cales trouvées au démontage entre traverse AV et longerons.

Serrer les vis (2) (rondelles plates et éventail).

Accoupler les transmissions aux plateaux des arbres de sortie de boîte de vitesses.

Serrer les écrous (1) de 8,5 à 11 m.kg (douille 17 et rallonge).

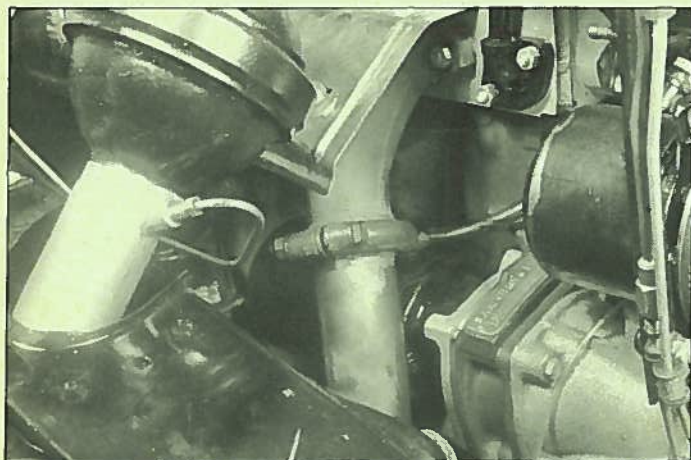
REMARQUE : La différence des cotes entre disque de frein et longeron, de chaque côté, doit être de 80 ± 2 mm.



23. Accoupler les transmissions aux pivots droit et gauche (vis tête fraisée (3))

24. Mettre en place le câble de frein mécanique (voir Op. DX 454-1) et le régler (voir Op. DX 454-0).

Poser la tôle de protection de mécanisme de suspension AV.G.



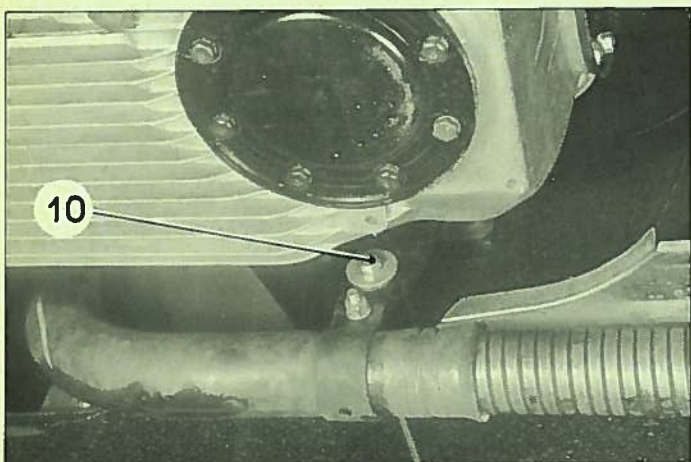
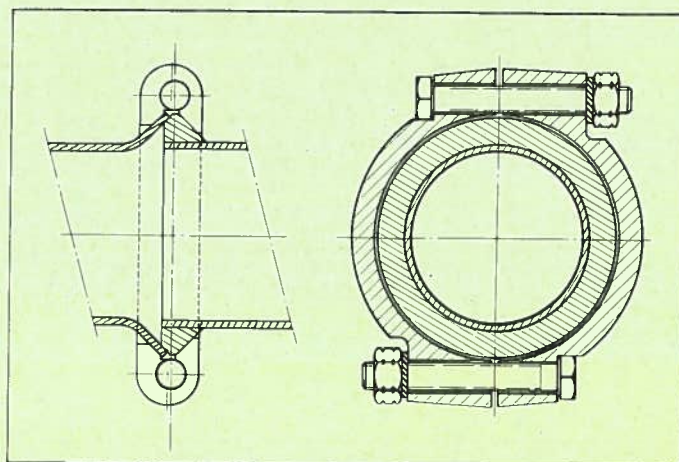
25. Accoupler :

Le tube de descente d'échappement à la tubulure échappement. Un sens d'emmanchement des brides doit être observé. Monter les brides suivant le schéma ci-dessous.

Poser les brides (rondelles grower).

Le tube souple d'arrivée de chauffage, au tube de prise d'eau sur culasse.

Serrer le collier.



26. Fixer le tube au support sous moteur. Serrer la vis (10) (rondelle plate et éventail).

Serrer la vis du collier de fixation du tube de descente d'échappement et du tube annulé.

27. Accoupler :

Le faisceau 5 tubes (3) à la boîte de vitesses (plaquette porte-joints équipée de joints neufs).

Le tube d'alimentation, au bloc de frein AV.D, fixer les pattes (1) et (2) de maintien du tube.

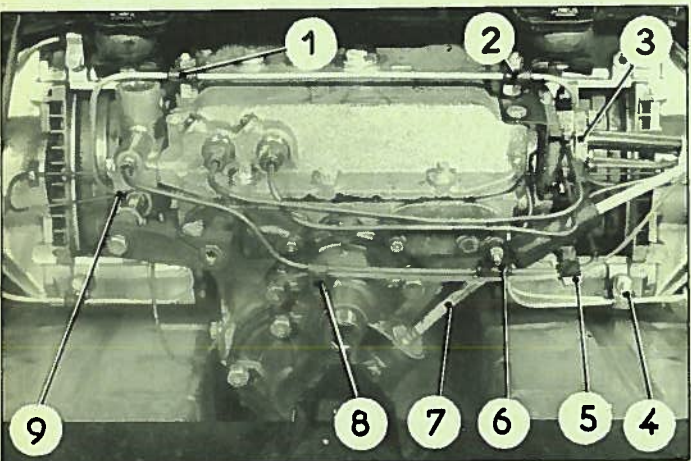
Le tube d'alimentation, au bloc de frein AV.G, fixer la patte (4) de maintien du tube.

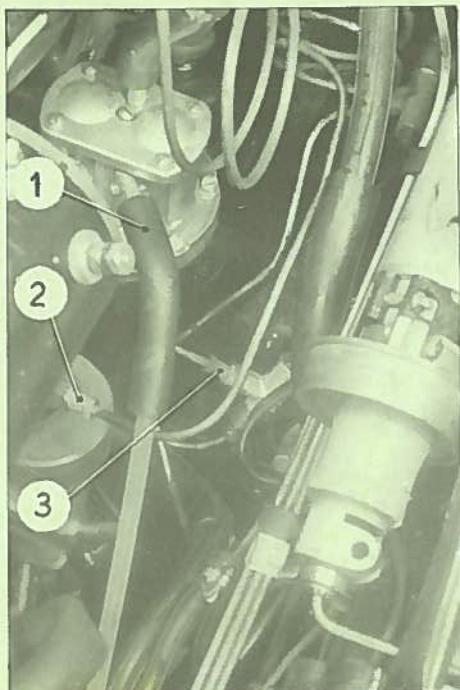
Le tube de liaison verrou d'embrayage bloc hydraulique au verrou (9). Fixer la patte (6) de maintien du tube.

Le tube de retour de fuite, au verrou, serrer les colliers caoutchouc (8 et 5).

Le câble de compteur (7).

28. Maintenir l'ensemble : câble de compteur, faisceau 5 tubes, tubes d'alimentation des freins du verrou d'embrayage et tubes de retour de fuite à l'aide d'un collier caoutchouc.



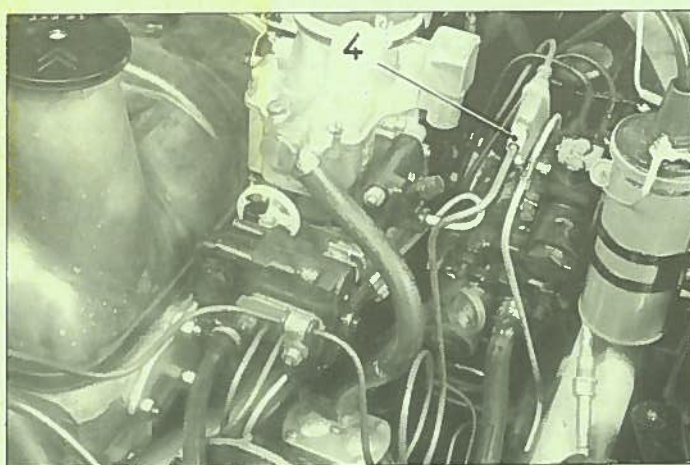


29. Accoupler :

- le tube (1) d'arrivée d'essence, à la pompe.
- le raccord (2) au tube de liaison bloc hydraulique, faisceau de correcteur de réembrayage.
- le tube (4) de liaison entre bloc hydraulique et régulateur centrifuge.
- le tube de sortie (3) du joncteur au raccord 3 voies placé sous le bloc hydraulique.
- la commande de starter au carburateur.

30. Mettre en place le relais de commande d'accélérateur dans le palier AR.

Accoupler le relais au carburateur.



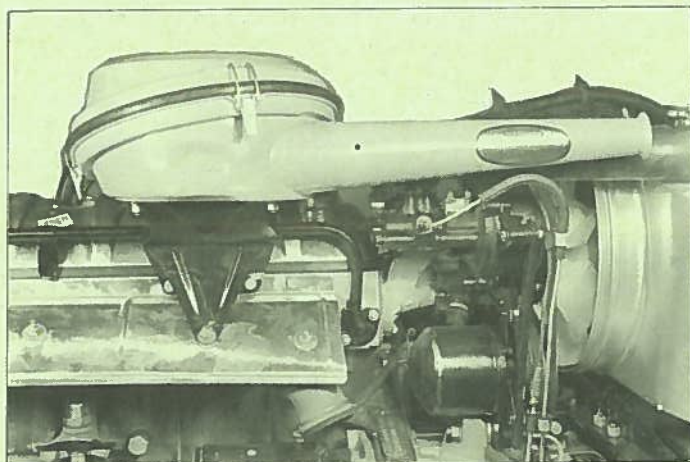
31. Accoupler le tube caoutchouc de chauffage, au bloc de chauffage gauche.

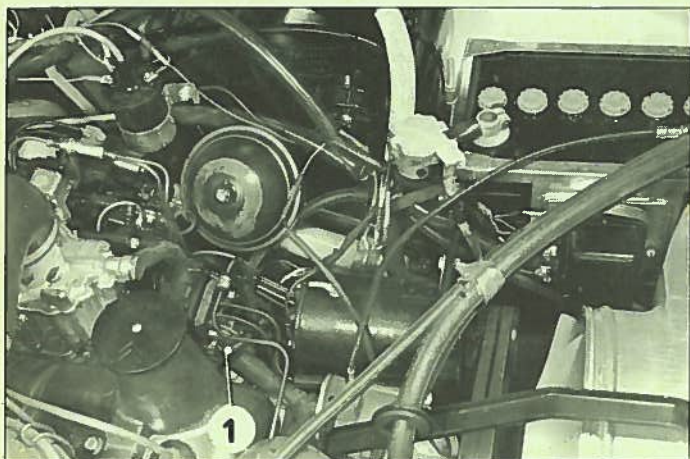
32. Poser le bloc pneumatique AV.G.

33. Poser la direction (voir Op. DX 442-1).

34. Poser le filtre à air .

Mettre en place le raccord caoutchouc entre filtre et couvre-culbuteurs et accoupler le raccord caoutchouc entre carburateur et filtre à air.





35. Poser le support de batterie et le réservoir d'alimentation de pompe.

Accoupler :

- les tubes de retour et le tube d'aspiration de la pompe H.P. au réservoir, serrer les colliers.

36. Accoupler le tube de retour (1) au correcteur de réembrayage, serrer le collier.

37. Poser la batterie et son bac.
- le cadre de batterie.

38. Connecter les fils :
- de dynamo
- de l'allumeur (primaire et secondaire)
- de la sonde thermométrique.

Connecter les câbles aux bornes de la batterie.

39. Monter les roues AV, mettre la voiture au sol.

40. Régler le point d'allumage, si nécessaire (voir Op. DX. 211-0).

41. Faire le plein du radiateur et du bloc moteur.
Ouvrir le robinet de chauffage, mettre le moteur en marche et compléter le niveau si nécessaire après quelques minutes de fonctionnement.

42. Purger les circuits de frein et d'embrayage (voir Op. DX. 453-0).

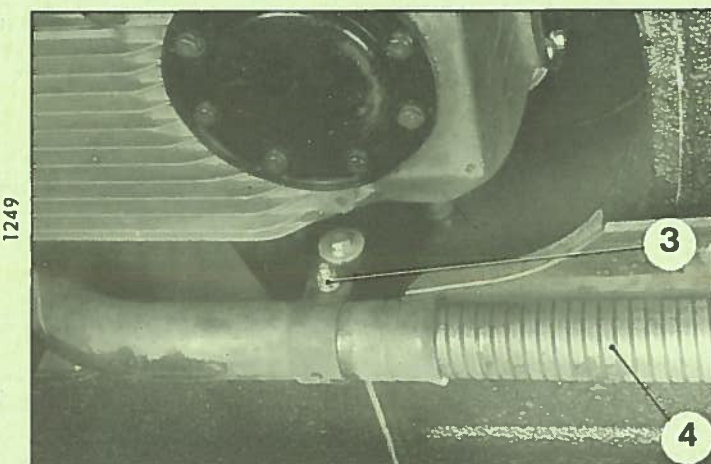
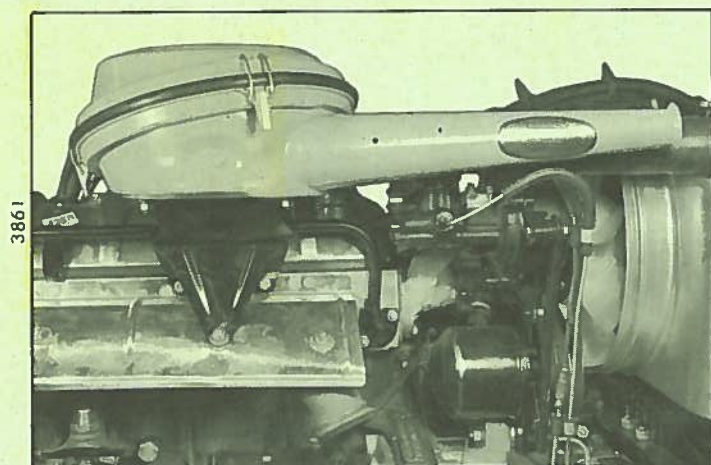
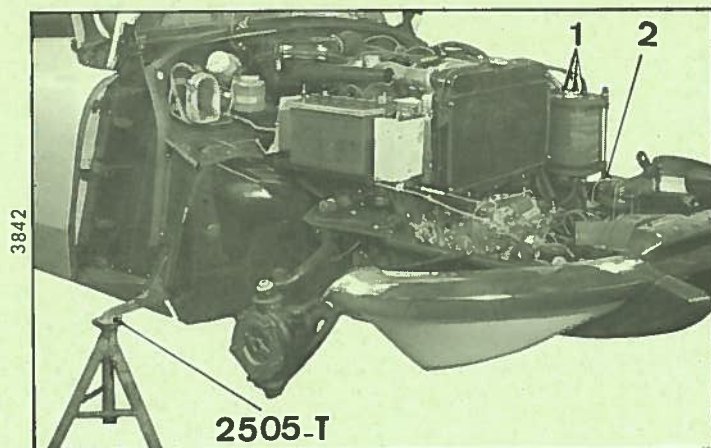
43. Faire appuyer par un aide sur la pédale de frein hydraulique, pour centrer les blocs de freinage.
Serrer les vis de fixation des blocs sur les sorties de boîte de 13 à 14 m.kg.

44. Régler les ralentis (voir Op. DX. 142-0).

45. Monter les ailes, connecter les faisceaux.
Mettre en place les enjoliveurs de roues.

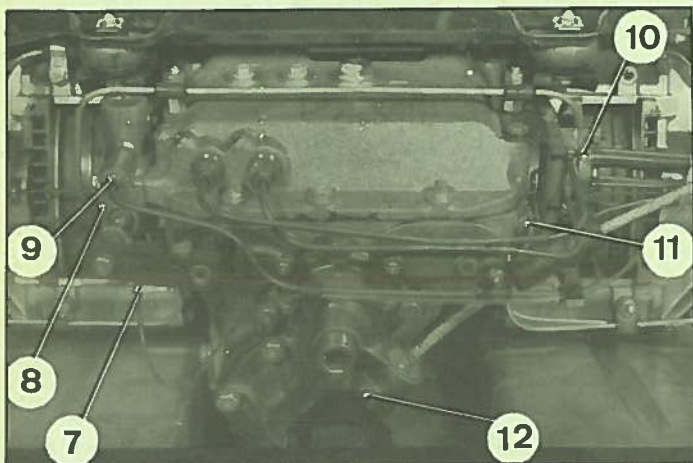
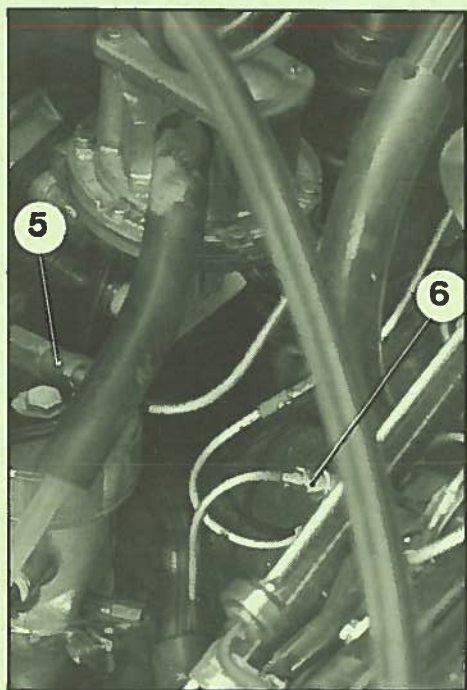
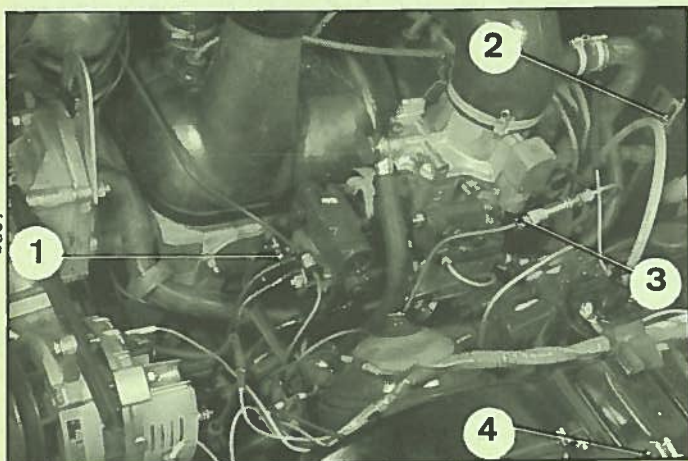
46. Monter le conduit de ventilation du radiateur.
Poser la roue de secours.

REPLACEMENT D'UN ENSEMBLE MOTEUR - BOITE DE VITESSES



DEPOSE.

1. Maintenir le capot levé (butée MR 4158).
Mettre l'AV du véhicule sur cales (support 2505-T)
2. Déposer :
 - la roue de secours,
 - les ailes AV
 - . Phares mobiles voir Op. DX 851-1 a
 - . Phares fixes voir Op. DY.851-1
 - l'ensemble conduit de ventilation et traverse d'appui de roue de secours (*phares mobiles* voir Op. DX.242-1 a).
 - les deux roues AV
3. Vidanger le radiateur et le bloc moteur (Récupérer l'eau qui contient de l'antigel).
4. Faire tomber la pression dans tous les circuits (voir Op. DX.00).
5. Déposer la batterie et son bac.
Déposer le support de batterie.
6. Désaccoupler les tuyaux (1) supérieurs de réservoir.
7. Déposer le réservoir hydraulique et le faire pivoter sur la tige (2).
8. Déposer le filtre à air et son support.
9. Déposer la direction (voir Op. DX.442-1 a)
Déposer les deux blocs pneumatiques de suspension AV.
10. Desserrer les colliers (3) des extrémités du tube annelé (4).
Dégager le tube annelé vers l'AR du véhicule.



11. Déconnecter les fils de l'alternateur, de l'allumeur (primaire et secondaire), de la sonde thermique et du mano-contact d'huile.

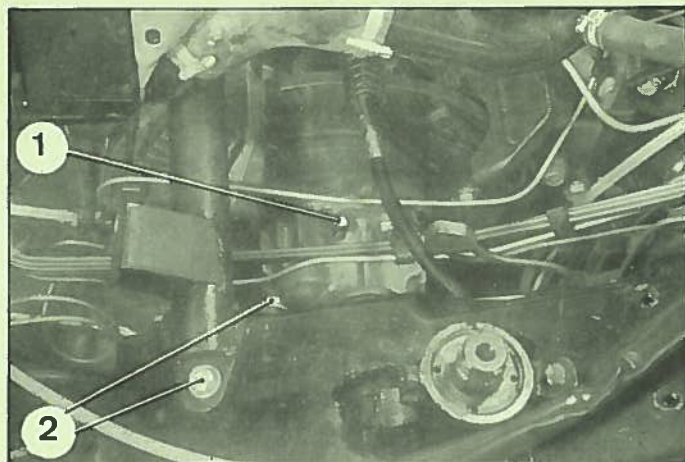
12. Désaccoupler :

- La commande de starter du carburateur,
- Déposer les deux ressorts de rappel et la patte support AR (2) de la tige de commande de l'accélérateur,
- Le raccord (5) du faisceau de correcteur de réembrayage (au-dessus du joncteur-disjoncteur).
- Le tube de retour (1) du correcteur de réembrayage.
- Le tube de sortie du joncteur, du raccord trois voies (6).
- Le raccord (3) du faisceau de liaison régulateur-centrifuge, du bloc hydraulique.
- Le tube d'arrivée d'essence, de la pompe à essence.
- Le tube (4) caoutchouc de chauffage du bloc de chauffage gauche.

13. Désaccoupler :

- Le faisceau (10) de passage des vitesses,
 - Le tube d'alimentation (8) du bloc de frein AV D
 - Le tube d'alimentation (11) du bloc de frein AV G
 - Le tube nylon (7) de retour du verrou de réembrayage déposer les colliers caoutchouc.
 - Le tube de liaison (9) verrou d'embrayage - bloc hydraulique, du verrou.
 - Le câble de compteur. Déposer la vis (12).
- Désaccoupler la durite d'arrivée au robinet de chauffage, du tube de prise d'eau sur culasse.

1486

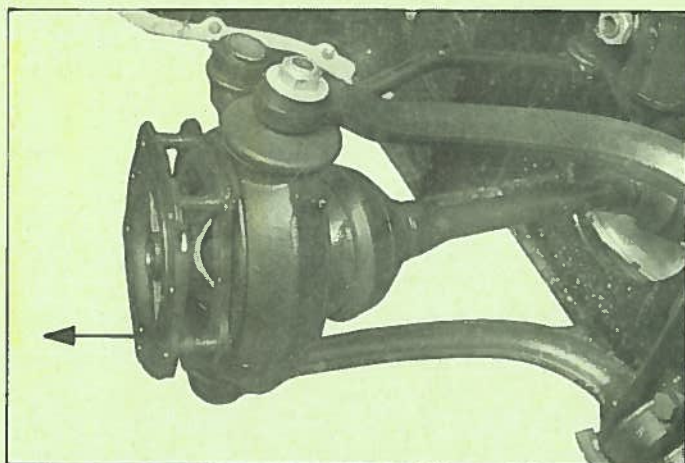


14. Déposer :

Les écrous (1) de fixation des transmissions sur les plateaux des arbres de sortie de boîte de vitesses.

Les vis (2) de fixation de la traverse AV sur longerons (Attention : ne pas égarer les cales de réglage pouvant exister entre traverse et longerons).

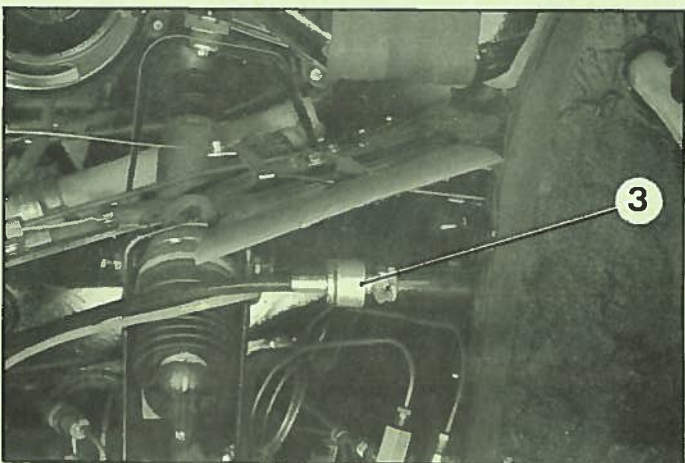
1537



15. Dégager les transmissions des roulements de pivot (vers l'extérieur) pour cela déposer les deux vis à tête fraisée.

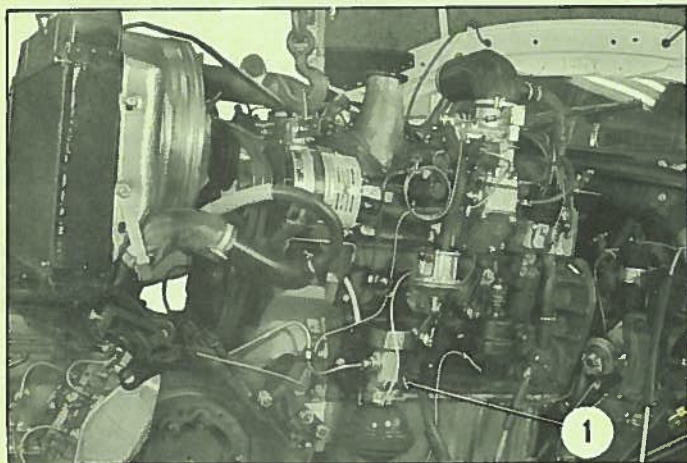
Dégager les tripodes des goujons sur plateaux d'arbres de sortie de boîte de vitesses.

1535



16. Dégager le câble de freins mécanique des leviers des blocs de freinage mécanique après avoir dévissé complètement le contre-écrou et l'écrou de réglage du manchon fileté (3).

17. Déposer les vis de fixation des blocs élastiques AR sur les supports sur caisse.



18. Suspender l'ensemble moteur boîte par la patte d'élingage et le dégager.

Désaccoupler le tube (1) de retour conjointeur-disjoncteur.

19. Placer l'ensemble sur le support moteur 3083-T bis et le support boîte de vitesses MR 3301-260.

POSE.

20. Lever l'ensemble moteur-boîte par la patte d'élingage et le mettre en place.

21. Accoupler le tube (1) de retour au réservoir.

Laisser le moteur reposer sur ses supports.

Placer les cales trouvées entre traverse AV et longerons, serrer les vis (3) (rondelles plate et éventail).

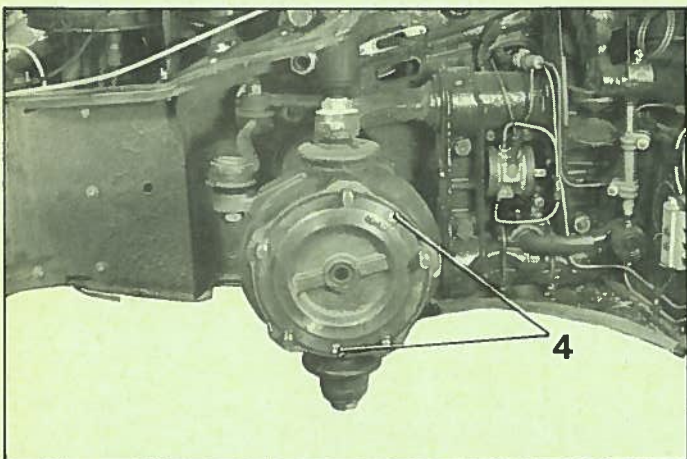
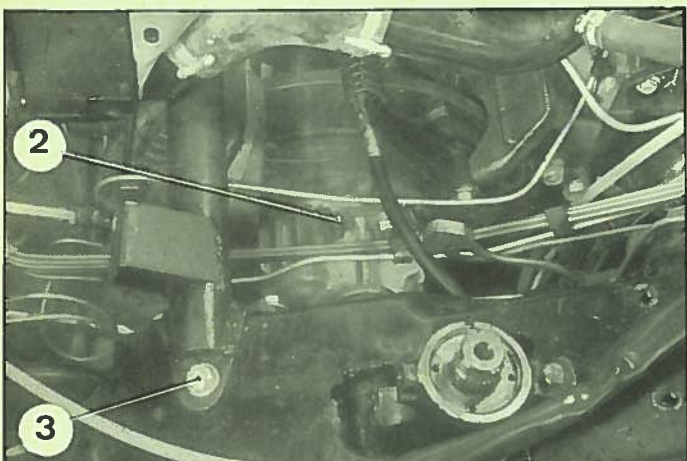
REMARQUE : La distance entre disque et longeron de chaque côté doit être de :
 80 ± 2 mm

Modifier les épaisseurs des cales s'il y a lieu.

Fixer les blocs élastique sur les supports AR (rondelles éventail et plaquette d'appui sous tête de vis).

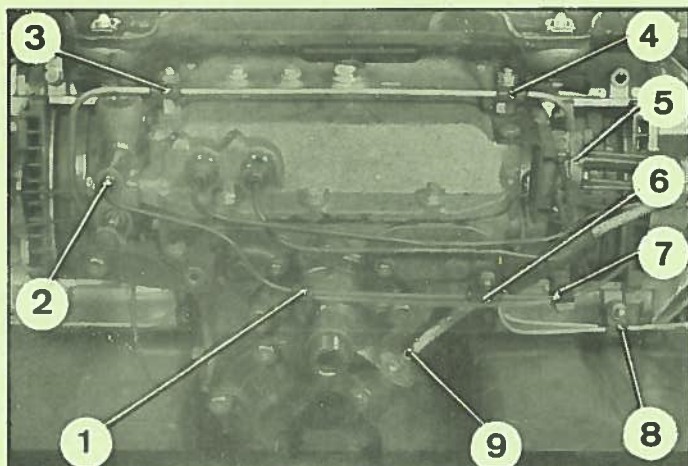
Accoupler les transmissions aux plateaux des arbres de sortie de boîte serrer les écrous (2) de 85 à 110 mAN (8,6 à 11 m.kg).

Accoupler les transmissions aux pivots (vis à tête fraisée (4)).



22. Mettre en place le câble de frein mécanique (Op. DX.454-1) et le régler (Op. DX.454-0)

Poser la tôle de protection du mécanisme de suspension AV.

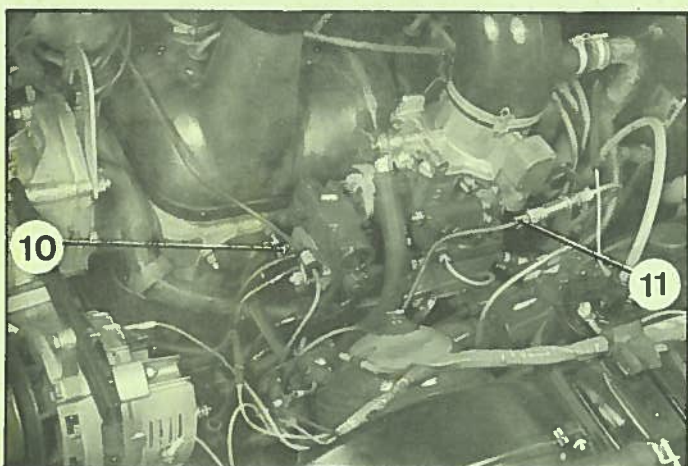


23. Accoupler :

- le faisceau cinq tubes (5) à la boîte de vitesses (plaquette porte-joints neufs)
- le tube d'alimentation du bloc de frein D, fixer les pattes (3) et (4) de maintien du tube.
- le tube d'alimentation du bloc de frein G, fixer la patte (8) de maintien du tube.
- le tube (2) de liaison verrou de réembrayage-bloc hydraulique au verrou fixer la patte (6) de maintien du tube.
- le tube de retour de fuite au verrou, serrer les colliers caoutchouc (1 et 7).
- le câble de compteur (9).

Maintenir l'ensemble :

Câble de compteur, faisceau cinq tubes, tubes d'alimentation des freins, du verrou de réembrayage et tube de retour de fuite à l'aide d'un collier caoutchouc.



24. Accoupler :

- le tube de sortie (14) de joncteur au raccord trois voies.
- le tube (13) d'arrivée d'essence, à la pompe.
- le raccord (12) au tube de liaison bloc hydraulique.
- le tube de liaison (11) entre bloc hydraulique et régulateur centrifuge.
- le tube de retour (10) au correcteur de réembrayage.

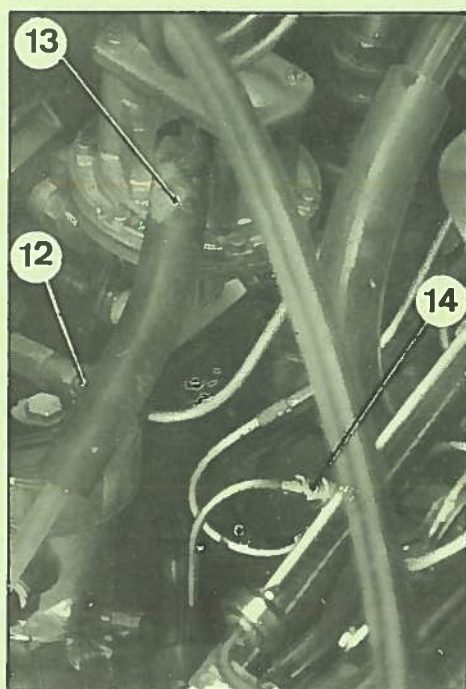
25. Mettre en place le relai de commande d'accélérateur dans le palier AR.

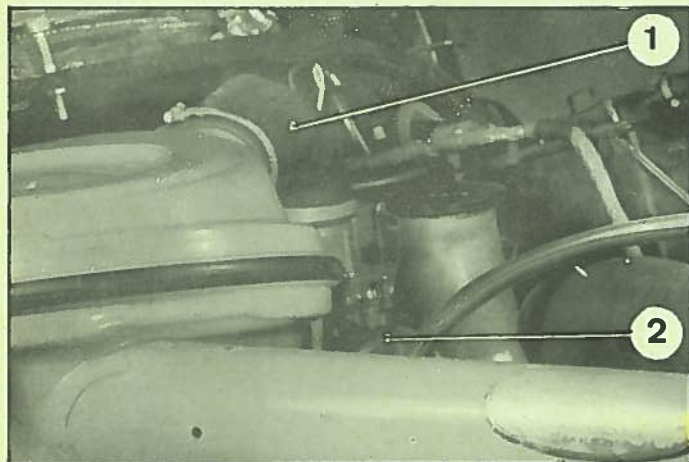
Accoupler la commande de starter, au carburateur.

26. Accoupler le tube caoutchouc de chauffage, au bloc de chauffage.

27. Poser les blocs pneumatiques AV G et D.

28. Poser la direction (voir Op. DX 442-1 a).





29. Poser le filtre à air : mettre en place le raccord (2) caoutchouc entre filtre à air et couvre culbuteurs et accoupler le raccord (1) caoutchouc entre filtre à air et carburateur.

30. Poser le réservoir hydraulique.

Accoupler les tubes de retour et le tube d'aspiration de la pompe HP (Amorcer la pompe) Serrer les colliers.

31. Poser le support de batterie

ATTENTION : Fixer le fil de masse entre la pompe à eau et la fixation AR du support de batterie).

Poser la batterie et son bac.

32. Connecter les fils :

- de l'alternateur
- de l'allumeur (primaire et secondaire)
- de la sonde thermométrique du mano contact d'huile.

Connecter les câbles aux bornes de la batterie.

33. Accoupler le tube annelé au tube d'échappement

Serrer les vis (3) des colliers d'assemblage du tube annelé.

34. Faire le plein d'eau du radiateur et du bloc-moteur. Ouvrir le robinet de chauffage.

Mettre le moteur en route et compléter le niveau si nécessaire après quelques minutes de fonctionnement.

35. Monter les roues AV, mettre la voiture au sol.

36. Faire appuyer par un aide sur la pédale de frein pour centrer les blocs de freinage. Serrer les vis (4) de fixation des blocs sur les sorties de boîte de 130 à 140 mAN (13 à 14 m.kg.)

37. Purger les freins (voir Op. DX 453-0 a).

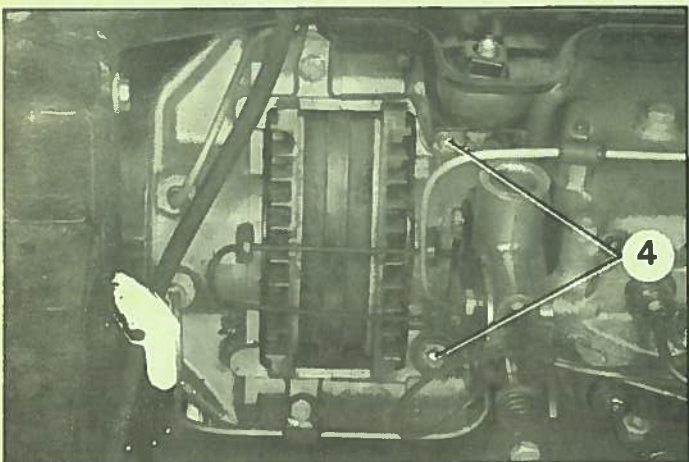
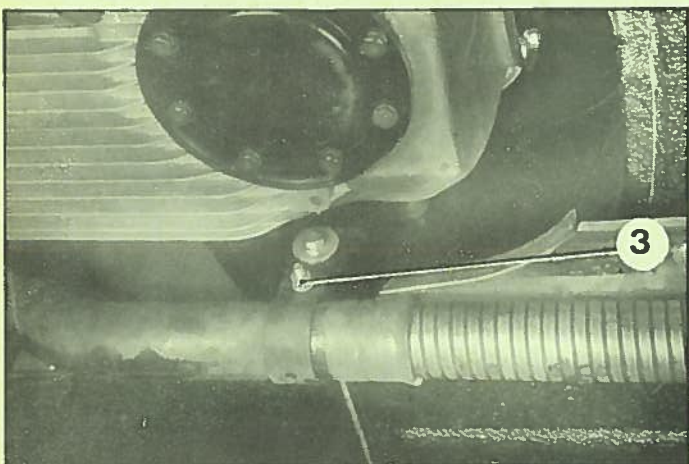
38. Régler le point d'allumage si nécessaire (voir Op DX 211-0 a)

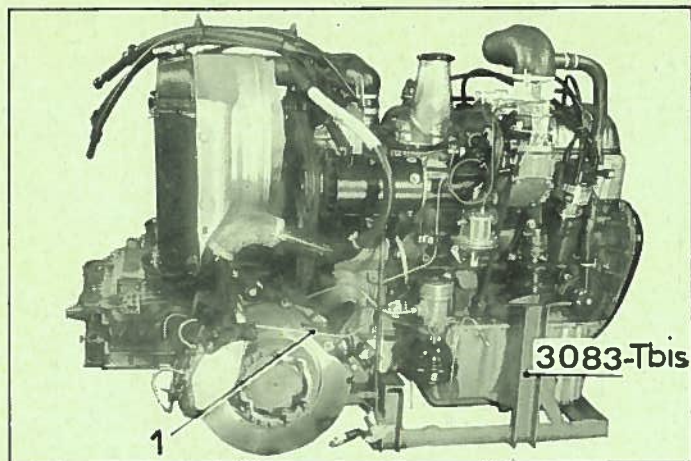
39. Régler les ralentis (voir Op. DX. 142-0).

40. Monter les ailes.

- Phares mobiles, Voir Op. DX. 851-1 a
- Phares fixes, Voir Op. DY. 851-1

41. Monter le conduit de ventilation du radiateur, poser la roue de secours (Voir Op. DX. 242-1 a pour le montage phares mobiles).





DESHABILLAGE POUR REMPLACEMENT D'UN MOTEUR.

DESHABILLAGE.

1. Placer l'ensemble moteur-boîte sur le support 3083-T bis.

2. Désaccoupler :

- le tirant de radiateur du radiateur
- les raccords souples d'aspiration et de refoulement de la pompe à eau.

3. Déposer :

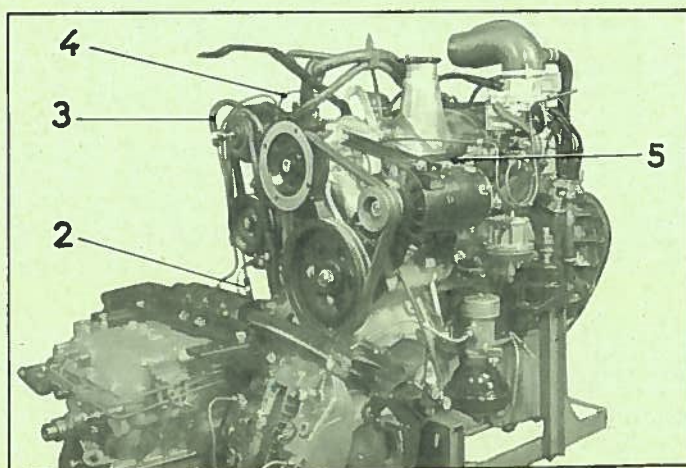
- le radiateur,
- le ventilateur,
- le tube de liaison (1) entre bloc de frein gauche et commande de ralenti accéléré
- le câble de démarreur.

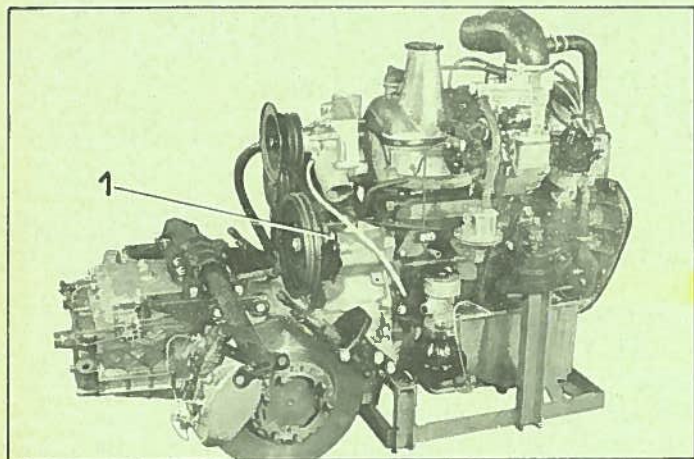
4. Déposer :

- le tirant de radiateur, la patte d'élinguage et le câble de massé,
- les courroies de dynamo,
- la dynamo et le tirant de dynamo,
- le faisceau (4) d'alimentation du régulateur centrifuge et le tube de retour.
- le tube de liaison (3) entre bloc de frein droit et régulateur centrifuge
- le tube de liaison (2) entre verrou d'embrayage et régulateur centrifuge,
- le régulateur centrifuge et le tirant de régulateur (ne pas égarer les cales de réglage d'alignement)
- le tube de liaison entre pompe H.P. et conjoncteur-disjoncteur.

5. Désaccoupler :

- le tube (5) du cylindre de débrayage,
- le tirant de pompe H.P., de la pompe à eau.





6. Déposer la poulie de commande :

Faire sauter au bédane la partie rabattue de l'écrou.
Dégager la poulie, ne pas égarer les rondelles de réglage.

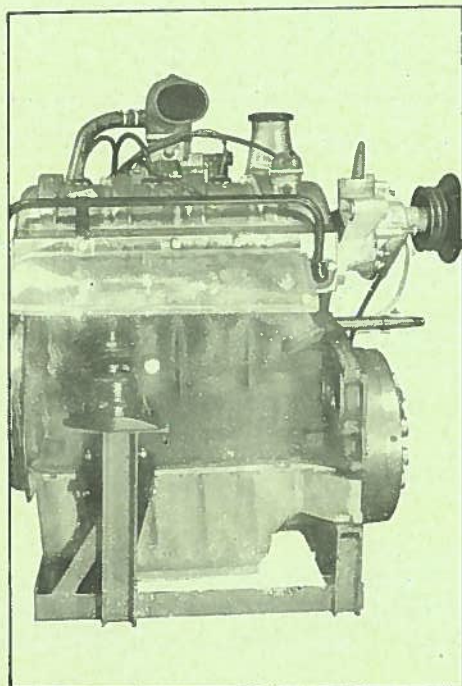
7. Déposer :

- les étriers de freins mécaniques,
- le boîtier (1) de roulement d'arbre de commande (clé 2431 - T),
- les vis de fixation de la boîte sur le moteur (clés 2431 - T et 1677 - T).
- le démarreur.

8. Désaccoupler la boîte de vitesses du moteur.

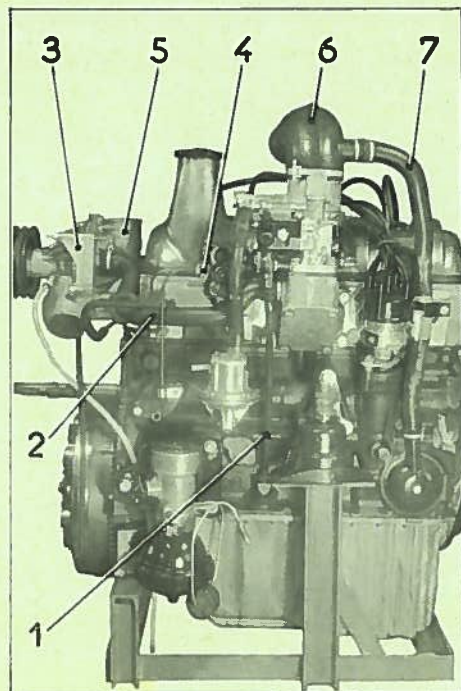
ATTENTION : Il ne faut pas déplacer la boîte en la faisant rouler sur les disques de frein à même le sol. Intercaler un tapis caoutchouc ou une feuille de contreplaqué.

Il est préférable de monter des disques usagés ou de faux disques usinés à $\phi = 350$ mm. Intercaler des rondelles entre les écrous et le disque pour en assurer le serrage.



9. Déposer :

- l'écran des tubulures d'échappement,
- la tubulure d'échappement,
- le tube de chauffage,
- le support du tube de descente d'échappement.



10. Désaccoupler le tube souple (2) de réchauffage du boîtier d'admission.

11. Déposer :

- la pompe à eau (3),
- le couvercle de pompe à eau (5),
- l'ensemble raccord souple (6) de filtre à air et tube souple (7) de liaison filtre à air - reniflard,
- désaccoupler le tube d'arrivée d'essence, du carburateur et déposer :
- la pompe à essence, (dégager la cale isolante et le poussoir),
- l'allumeur et son remboîtement,
- le faisceau (4) de correcteur de réembrayage,
- l'ensemble correcteur de réembrayage et support,
- l'ensemble carburateur et boîtier d'admission. L'ensemble support de joncteur et joncteur-disjoncteur.

Placer le moteur sur un bâti bois et déposer :

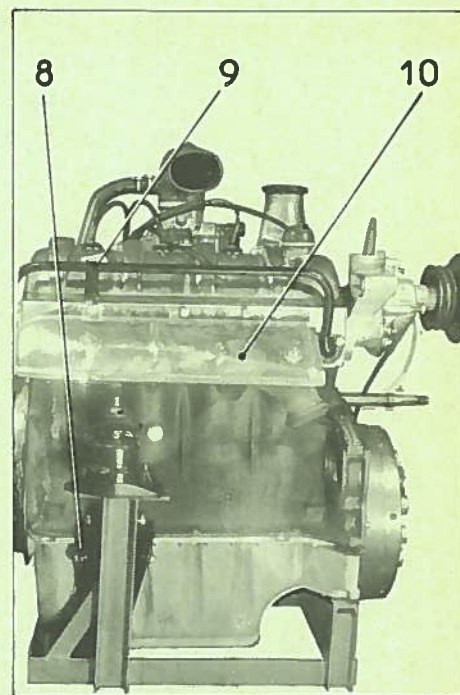
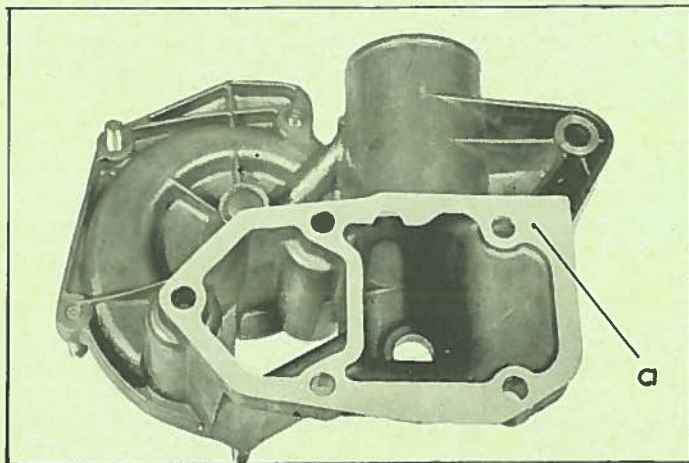
- les bougies (clé 3088-T),
- les ensembles bras et blocs élastiques de suspension moteur,
- la jauge à huile.

12. Vidanger le moteur.

13. Dégager les pieds de centrage de la boîte de vitesses, du moteur.

HABILLAGE

14. Monter les bras support-moteur munis des blocs élastiques.

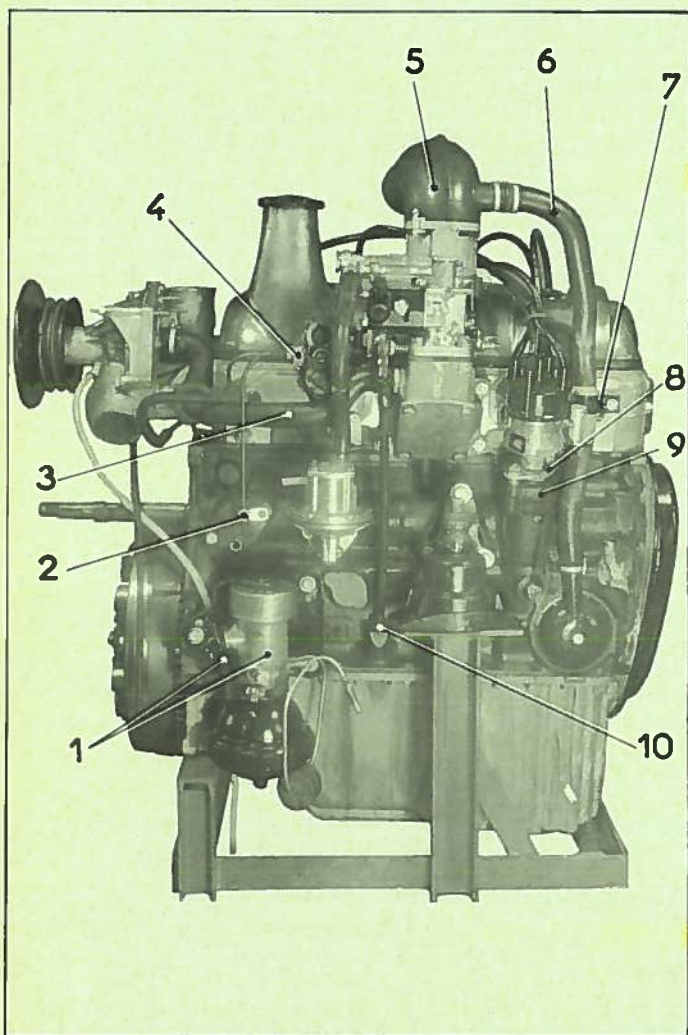


15. Monter :

- le support du tube de descente d'échappement (8).

Placer le moteur sur le support 3083-T et poser :

- la tubulure d'échappement, intercaler les joints (sertissage côté tubulure). Mettre une goutte de « Loctite » grade AA sur le filetage des goujons avant de serrer les écrous.
- le tube de chauffage (9), intercaler le joint,
- l'écran d'échappement (10),
- le couvercle de pompe à eau, intercaler le joint (attention au sens de montage, voir la position du coin « a » du joint),
- la pompe à eau, intercaler le joint.



16. Monter le boîtier d'admission équipé du carburateur, intercaler le joint. Serrer les écrous progressivement (rondelle plate).

17. Monter l'ensemble support et correcteur de réembrayage, intercaler le flector de liaison entre carburateur et correcteur.

Régler l'alignement du correcteur.

(voir Op. DY 314-1).

18. Accoupler le tube souple (3) de réchauffage, au boîtier d'admission, serrer le collier.

Poser le raccord caoutchouc (5) de filtre à air et le tube souple (6) de liaison entre filtre à air et reniflard. Serrer les colliers.

19. Monter la pompe à essence (voir Op. DX 173-1).

Accoupler le tube d'alimentation d'essence au carburateur.

20. Monter l'ensemble support et conjoncteur-disjoncteur (1) (rondelle plate).

21. Monter l'allumeur :

- Mettre en place le remboitage (9), la plaquette (8) de maintien de l'allumeur. Approcher les écrous sans les serrer (rondelles plate et éventail).

- Mettre en place l'allumeur (voir Op. DY 211-1). Placer le fil de masse de l'allumeur derrière le tube (6) et la cosse sur le goujon de fixation de la patte (7). Poser la patte (7). Serrer l'écrou.

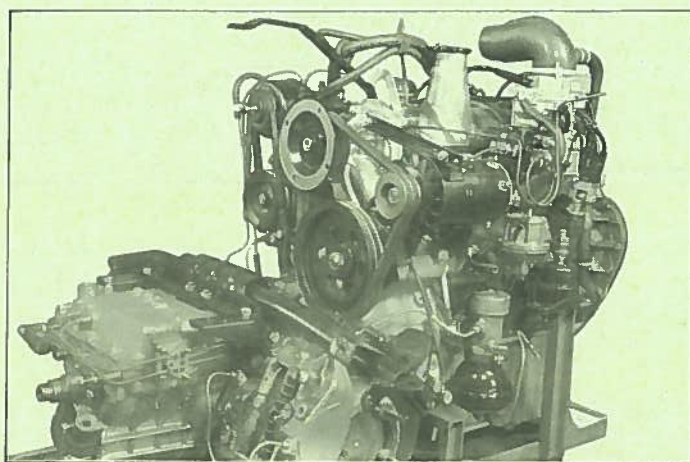
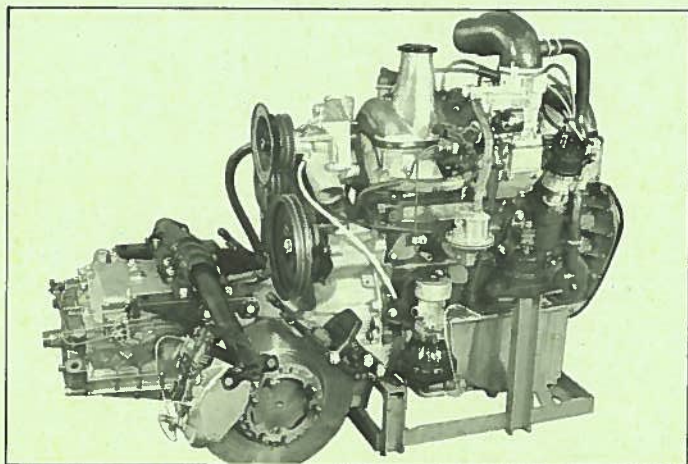
22. Poser :

- les bougies (clé 3088-T),
- le puits de jauge à huile.

Intercaler un joint caoutchouc sous le raccord (10) placer la jauge.

23. Poser le faisceau (4) de correcteur de réembrayage (intercaler la plaquette porte-joints équipée de joints neufs).

Poser la patte de maintien (2) du faisceau sur le moteur.



24. Accoupler la boîte de vitesses au moteur :

Placer les pieds de centrage munis de leurs joncs d'arrêt sur le moteur.

Engager la boîte de vitesses en tournant l'arbre primaire par le relais de dégommage.

Poser le démarreur. Serrer les vis de fixation de la boîte sur le moteur (clé 2431-T).

La boîte de vitesses est fixée au carter inférieur à l'aide de deux vis à méplat (clé 1677-T).

25. Poser le palier de roulement d'arbre de commande (clé 2431-T).

Monter la poulie de commande munie des courroies de pompe HP. (intercaler les rondelles de réglage trouvées au démontage).

26. Vérifier l'alignement de la poulie (voir Op. DX. 231-0). Serrer l'écrou à 7,5 m.kg., rabattre le métal de l'écrou dans la rainure de l'arbre.

27. Accoupler le tube d'alimentation au cylindre de débrayage.

28. Poser le tube de liaison pompe HP. joncteur-disjoncteur. Fixer la patte de maintien du tube sur la rotule d'articulation de la fourchette de débrayage (rondelle éventail).

29. Accoupler le tirant de pompe HP. à la pompe à eau (rondelle éventail et plaquette).

30. Vérifier l'alignement de la pompe HP. (voir Op. DX. 231-0).

31. Tendre les courroies de pompe HP.

32. Monter le régulateur centrifuge (intercaler les cales de réglage trouvées au démontage). Vérifier l'alignement du régulateur (voir Op. DX. 231-0).

Poser la courroie de régulateur, le tirant (rondelle éventail et plaquette).

Tendre la courroie.

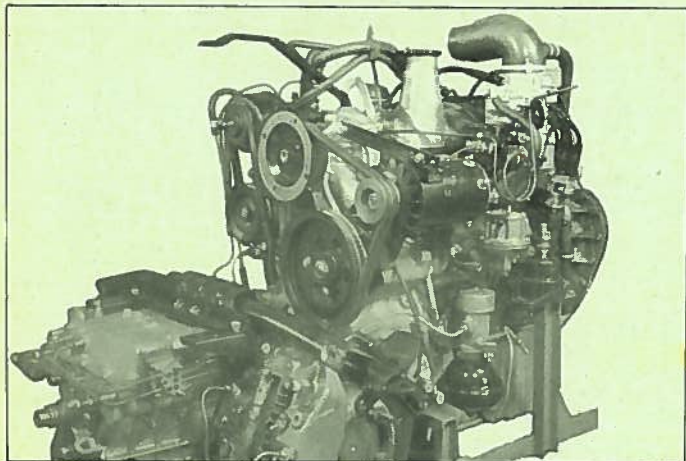
33. Monter les disques de frein.

Il est indispensable que la *voile maximum*, mesuré sur le plus grand diamètre, ne dépasse pas 0,15 mm. Opérer comme indiqué au § 63 même opération.

34. Monter les étriers de freins mécaniques.

Régler la garantie entre étrier et disque de frein (voir Op. DX. 454-1).

Serrer les vis de 10 à 11 m.kg.



35. Poser la dynamo.

Accoupler le tirant de dynamo à la pompe à eau. Vérifier l'alignement de la dynamo (voir Op. DX 231-0).

Poser les courroies de dynamo.

Tendre les courroies.

36. Poser le câble de démarreur.

Serrer l'écrou.

37. Poser le faisceau d'alimentation du régulateur centrifuge, intercaler la plaquette porte-joints équipée de joints neufs. Serrer les écrous. (rondelles éventails).

Accoupler le faisceau au tube du verrou d'embrayage. Poser les pattes de maintien du faisceau, sur le correcteur d'embrayage et sur le tirant de régulateur.

38. Poser le tube de liaison bloc de frein droit, régulateur centrifuge.

Poser les pattes de maintien du tube, sur le bloc de frein droit et sur le tirant de régulateur (rondelles éventails).

39. Poser le tirant de radiateur, le câble de masse et la patte d'élinguage sur la pompe à eau.

40. Poser le tube de liaison, commande de ralenti accélérée, bloc de frein gauche.

Poser les pattes de maintien du tube en (1) et (2).

41. Poser le ventilateur, serrer les vis progressivement.

42. Poser le radiateur, le centrer.

Accoupler le tirant de radiateur, au radiateur.

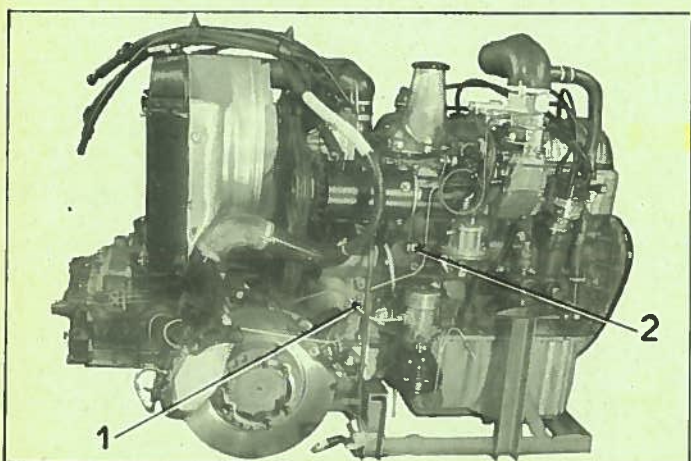
Accoupler les raccords souples d'aspiration et de refoulement à la pompe à eau.

43. Passer le tube d'aspiration de pompe H.P. dans l'oeillet du tirant de radiateur.

44. Maintenir l'ensemble des tubes de retour à l'aide de colliers caoutchouc.

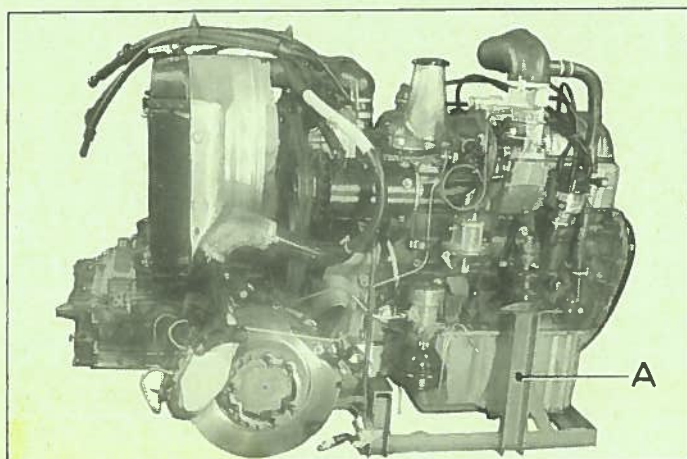
45. Faire le plein d'huile du moteur, 4,5 l. d'huile - SAE 10 W 30.

46. Régler les blocs élastiques de suspension moteur (voir Op. DX 133-0).



DESHABILLAGE ET HABILLAGE (POUR REMPLACEMENT DE LA BOITE DE VITESSES).

Deshabillage.



47. Placer l'ensemble moteur boîte sur le support (A) 3083-T.

Désaccoupler :

- le tirant de radiateur, du radiateur,
- les raccords souples d'aspiration et le refoulement de la pompe à eau.

48. Déposer :

- le radiateur,
- le ventilateur,
- le tube de liaison entre bloc de frein gauche et commande de ralenti accéléré,
- le câble de démarreur.

49. Déposer :

- le tube entre bloc de frein droit et régulateur centrifuge,
- le tube entre régulateur et verrou d'embrayage,
- le tirant de dynamo, la dynamo,
- les plaquettes de frein (1),
- les vis (2) de fixation des blocs de frein hydraulique sur les paliers de sortie de boîte.

50. Désaccoupler la traverse, du bloc de frein droit et dégager le bloc.

Dégager la traverse munie du bloc de frein gauche.

51. Déposer :

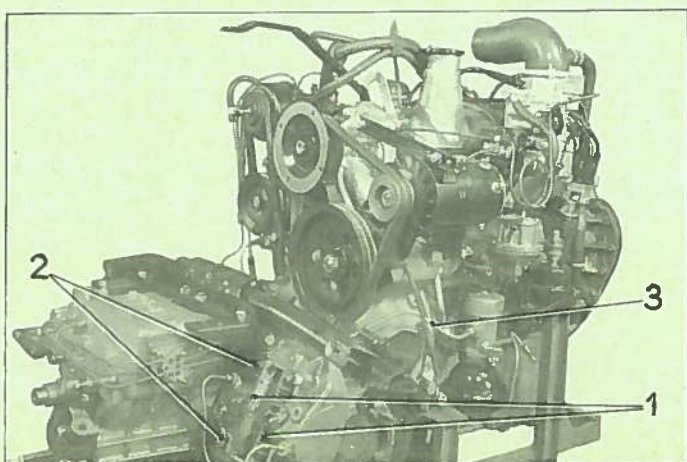
- les étriers de frein mécanique,
- le tube de liaison (3) pompe H.P. conjoncteur-disjoncteur.

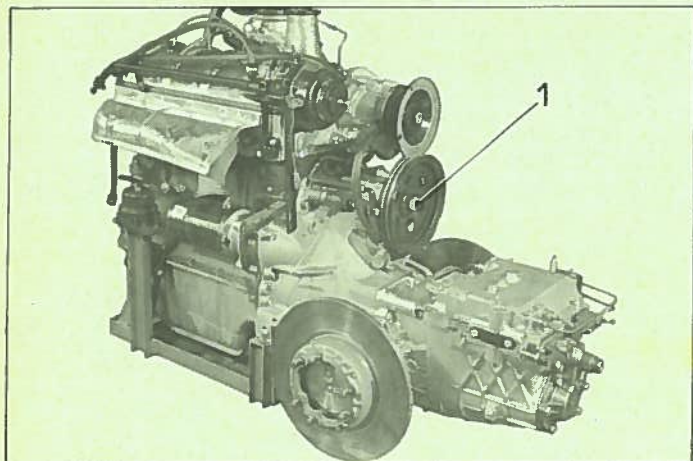
52. Désaccoupler :

- le tirant de régulateur de la pompe H.P.

Déposer :

- la pompe H.P. (ne pas égarer les rondelles de réglage d'alignement).





53. Déposer la poulie de commande.

Faire sauter au bédane la partie rabattue de l'écrou (1).

Déposer :

- les rondelles de réglage d'alignement de la poulie,
- le ressort de rappel du cylindre de débrayage,
- les courroies de pompe H P.,
- les disques de freins.

54. Désaccoupler le tube d'alimentation du cylindre de débrayage.

55. Déposer :

- le boîtier de roulement d'arbre de commande,
- le cylindre de débrayage,
- les vis de fixation de la boîte sur le moteur,
- le démarreur (clés 2431 - T et 1677 - T).

56. Désaccoupler la boîte de vitesses du moteur.

Déposer les vis de fixation de la boîte (clé 2431-T).

57. Dégager la boîte de vitesses.

REMARQUE : Il ne faut pas déplacer la boîte en la faisant rouler sur les disques de frein à même le sol. Intercaler un tapis caoutchouc ou une feuille de contreplaqué.

Il est préférable de monter des disques usagés ou de faux disques usinés à $\phi = 350$ mm. Intercaler des rondelles entre les écrous et le disque pour en assurer le serrage.

HABILLAGE.

58. Poser le verrou d'embrayage muni de son levier de commande (voir Op. D X. 314-1).

59. Accoupler la boîte de vitesses au moteur :

- a) S'assurer que les pieds de centrage de la boîte sont en place dans le carter-cylindre.
- b) Présenter la boîte. Tourner l'arbre primaire par le relais de dégomme en poussant sur la boîte pour faciliter l'introduction des cannelures.
- c) Serrer les vis de fixation de la boîte sur le moteur (clé 2431-T).

La boîte est fixée au carter inférieur à l'aide de deux vis à méplats (clé 1677-T).

d) Fixer le démarreur.

60. Poser :

- le boîtier de roulement d'arbre de commande,
- le cylindre de débrayage (clé 2431-T).

61. Accoupler le tube d'alimentation au cylindre de débrayage.

Mettre en place les courroies de pompe H.P.

Mettre en place la tige de commande du cylindre de débrayage, dans l'alésage de la vis de réglage et du cylindre de débrayage.

Poser le ressort de rappel de la fourchette de débrayage.

62. Poser la poulie de commande :

- Intercaler les rondelles de réglage d'alignement trouvées au démontage.

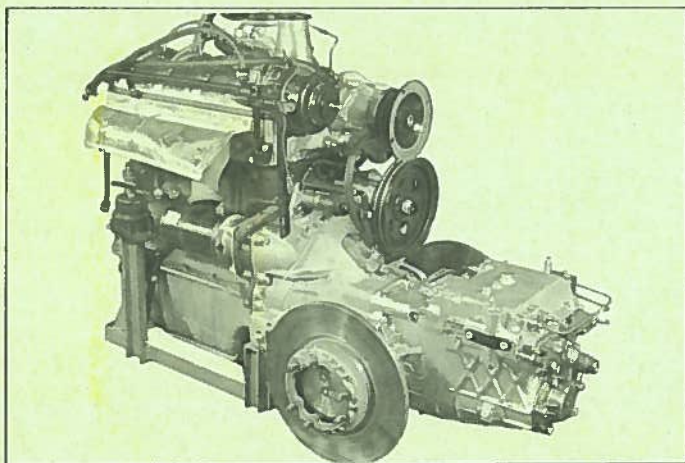
Serrer l'écrou à 7,5 m.kg.

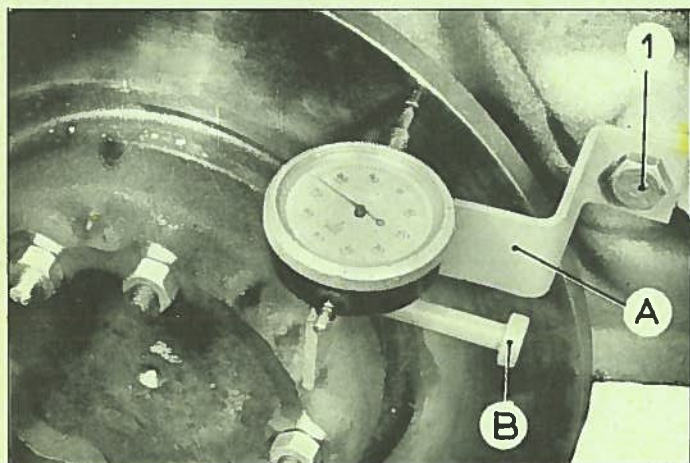
Rabattre le métal de l'écrou dans la rainure de l'arbre.

63. Poser les disques de frein.

Il est indispensable que le voile maximum, mesuré sur le plus grand diamètre, ne dépasse pas 0,15 mm.

- a) Intercaler des rondelles ou des entretoises entre les écrous et le disque pour assurer un serrage énergique de ce dernier sur le plateau de l'arbre de différentiel.





IMPORTANT - S'il existe un repère jaune sur la sortie de B.V. et sur le disque, il faut au montage placer ces 2 repères le plus près possible l'un de l'autre.

b) Fixer le comparateur (2437-T) sur un support (A), (MR 3365-250) à l'aide de la vis (B) (Cette vis fait partie de l'outil 2041-T).

Maintenir le support (A) sur le carter d'embrayage par la vis de fixation supérieure de l'étrier de frein mécanique.

c) Positionner la touche du comparateur sur le plus grand diamètre utilisable de la face du disque. Serrer la vis (1) du support (A).

d) Faire tourner le disque, le voile maxi, lu sur le comparateur ne doit pas dépasser 0,15 mm.

e) Dans le cas contraire, déposer le disque, le remettre en place en le décalant de 1/3 de tour par rapport à la sortie de boîte.

f) Mesurer à nouveau le voile.

S'il est supérieur à 0,15 mm, décaler à nouveau le disque de 1/3 de tour toujours dans le même sens.

g) Si après une nouvelle mesure le voile est toujours supérieur à 0,15 mm, il faut changer le disque.

h) Contrôler le voile du nouveau disque et opérer éventuellement comme indiqué aux alinéas d) à f) ci-dessus.

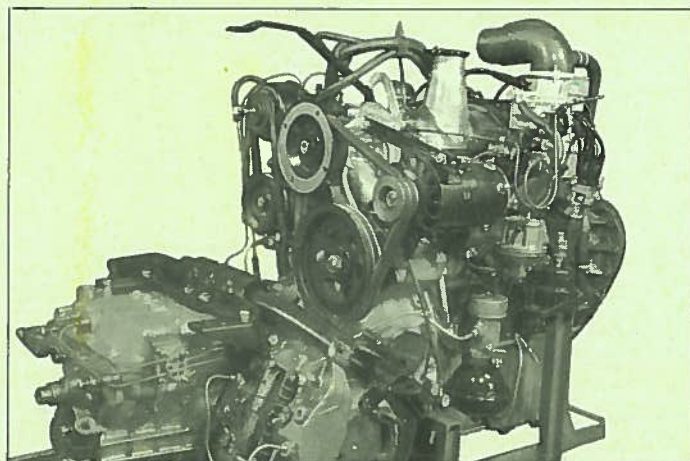
i) Si aux 3 positions possibles le voile du nouveau disque reste supérieur à 0,15 mm, il faut remplacer l'arbre de différentiel (voir Op. DX. 330-4 §§ 7 et suivants).

64. Poser la pompe H.P.

Intercaler les rondelles de réglage trouvées au démontage.

Vérifier l'alignement de la poulie (voir Op. DX. 231-0).

Accoupler le tirant de régulateur à la pompe H.P. (rondelle éventail et plaquette).



65. Poser la dynamo.

Vérifier l'alignement de la poulie (voir Op. DX. 231-0).

66. Poser et tendre les courroies (voir Op. DX.231-0).

67. Poser :

- le tube de liaison pompe H.P. conjoncteur-disjoncteur,
- les étriers de freins mécaniques,
- régler la garantie entre les étriers et les disques de freins (voir Op. DX. 454-1).
- serrer les vis de 10 à 11 m.kg.

68. Mettre en place la traverse munie du bloc de frein gauche, le bloc de frein droit.

Accoupler la traverse au bloc de frein droit (ronnelle plate et éventail).

Poser les vis de fixation des blocs de frein sur les paliers de sortie de boîte. Approcher les vis sans les serrer. (Elles seront bloquées à la pose du moteur, voir Op. D Y. 100-1 § 43).

69. Poser :

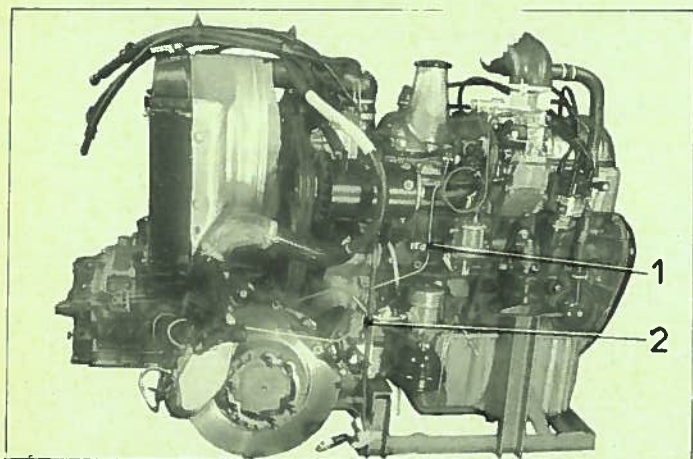
- les plaquettes de frein hydraulique.

Placer :

- les épingles,
- le tube de liaison verrou d'embrayage, régulateur centrifuge,
- le tube de liaison bloc de frein droit, régulateur centrifuge,
- les pattes de maintien des tubes sur le tirant de régulateur et sur le bloc de frein droit (ronnelles éventails).

70. Poser :

- le ventilateur, serrer les vis progressivement de 0,9 à 1 m.kg.
- le tube de liaison bloc de frein gauche, commande de ralenti accéléré,
- les pattes de maintien du tube en (1 et 2),
- le câble de démarreur.



71. Poser le radiateur, le centrer.

Accoupler :

- les raccords souples d'aspiration et de refoulement à la pompe à eau,
- le tirant de radiateur au radiateur.

72. Faire le plein d'huile de la boîte de vitesses (2 l. d'huile SAE 90 EP).

DESHABILLAGE ET HABILLAGE (Pour remplacement d'un moteur)

DESHABILLAGE.

1. Placer l'ensemble moteur-boîte sur le support 3083-T bis et le support de boîte MR. 3301-260.

2. Désaccoupler :

- le tirant de radiateur, du radiateur
- les raccords souples d'aspiration et de refoulement, de la pompe à eau.

3. Déposer :

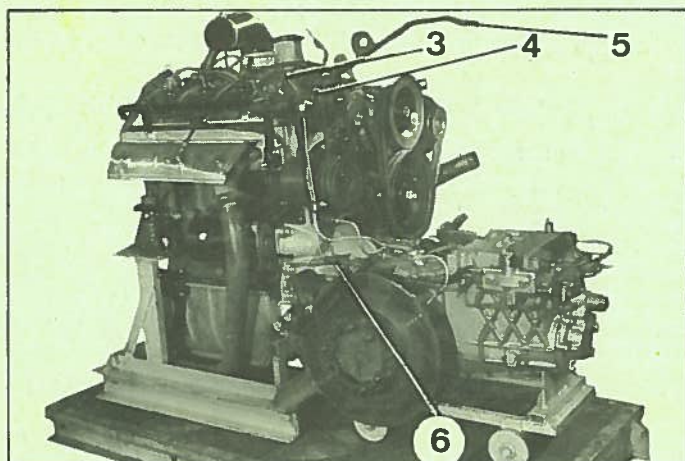
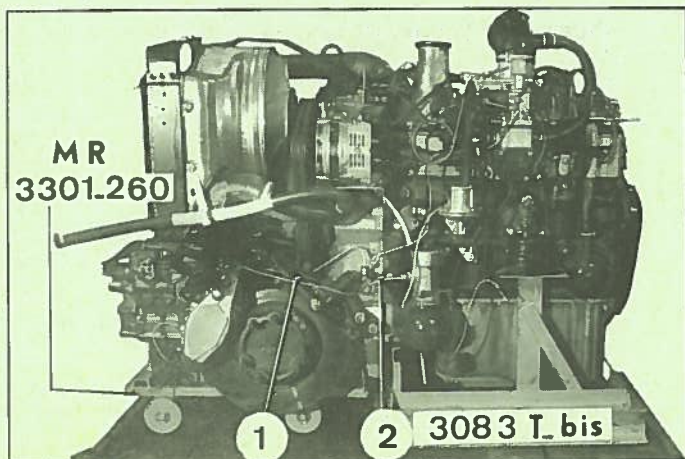
- le radiateur,
- le ventilateur,
- le tube de liaison (1) entre bloc de frein gauche et commande de ralenti accéléré.

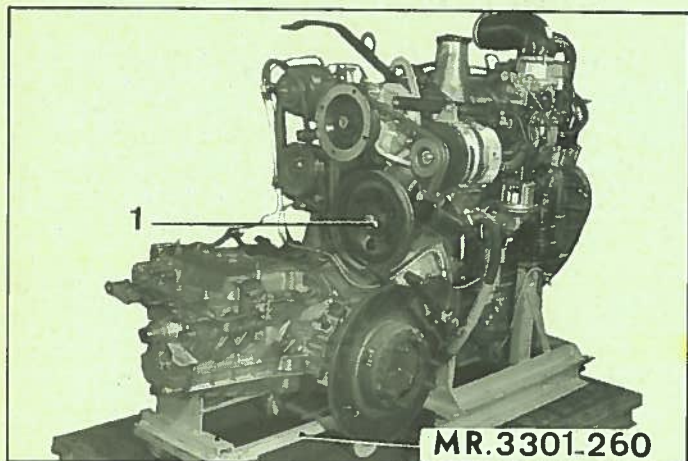
4. Déposer :

- le tirant (5) de radiateur, la patte d'élinguage et les câbles de masse.
- les courroies de l'alternateur.
- l'alternateur et son tirant.
- le faisceau d'alimentation du régulateur centrifuge.
- le tube de liaison (3) entre bloc de frein droit et régulateur centrifuge.
- le tube de liaison (6) entre verrou de réembrayage et régulateur centrifuge.
- le régulateur centrifuge (4) et le tirant de régulateur (ne pas égarer les cales de réglage d'alignement).
- le tube (2) de liaison entre pompe H.P. et conjoncteur-disjoncteur.

5. Désaccoupler :

- le tube du cylindre de débrayage,
- le tirant de pompe H.P., de la pompe à eau.





6. Déposer la poulie de commande :

Faire sauter au bédane la partie rabattue de l'écrou (1).

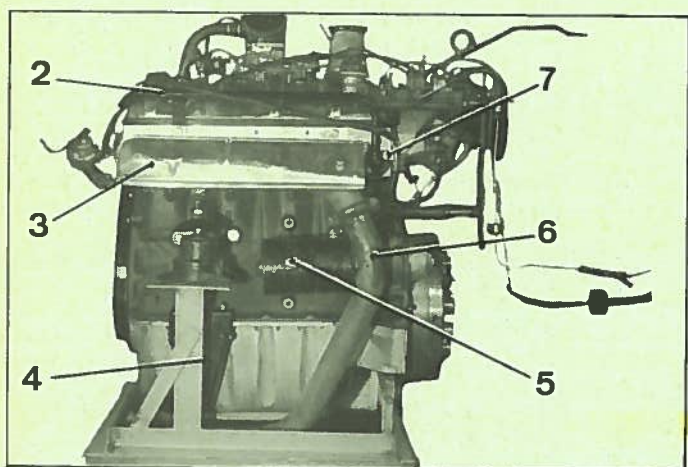
Dégager la poulie, ne pas égarer les rondelles de réglage.

7. Déposer :

- les étriers de freins mécaniques,
- le boîtier de roulement d'extrémité d'arbre à cames,
- les vis de fixation de la boîte sur le moteur.

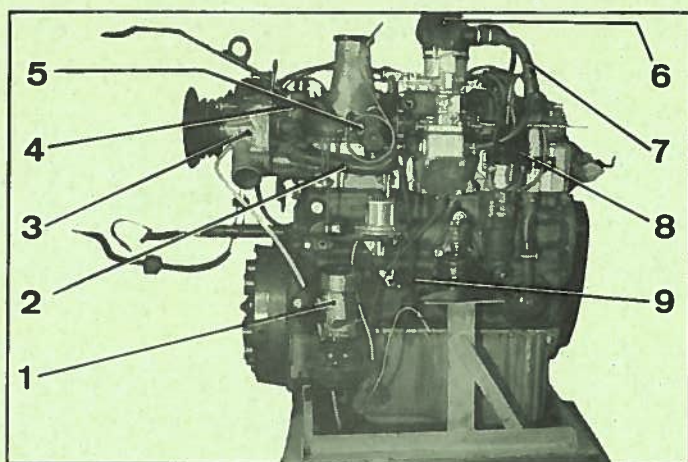
8. Désaccoupler la boîte de vitesses du moteur.

Dégager la boîte de vitesses en la faisant rouler sur le chariot MR 3301-260.



9. Déposer :

- la patte (7) et dégager le câble du démarreur,
- le démarreur (5)
- l'écran (3) des tubulures d'échappement
- la tubulure d'échappement munie du tube (6) de descente.
- le tube (2) de chauffage,
- le support (4) du tube de descente d'échappement.



10. Désaccoupler le tube souple (2) de réchauffage du boîtier d'admission.

11. Déposer :

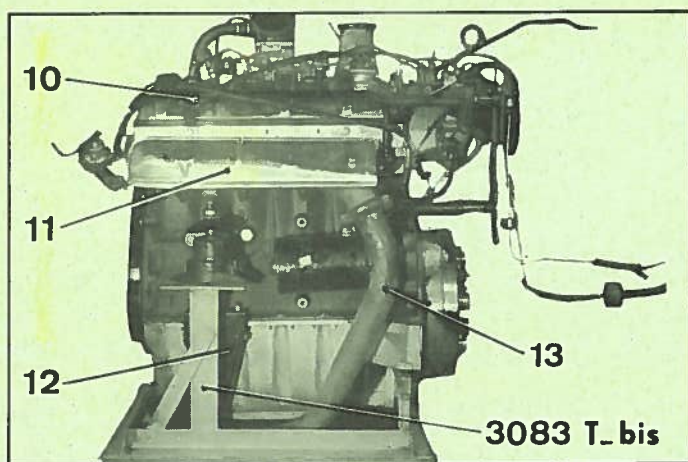
- la pompe à eau (3),
- le couvercle de pompe à eau (4),
- l'ensemble raccord souple (6) de filtre à air et tube souple (7) et (8) de liaison filtre à air - reniflard - boîtier d'admission,
- Désaccoupler le tube d'arrivée d'essence, du carburateur et déposer :
 - la pompe à essence, (dégager la cale isolante et le poussoir),
 - l'allumeur et son remboîtage,
 - le faisceau (5) de correcteur de réembrayage,
 - l'ensemble correcteur de réembrayage et support,
 - l'ensemble carburateur et boîtier d'admission.
- L'ensemble support de joncteur et joncteur-disjoncteur (1).
- Le manoccontact (9) de pression d'huile.

Placer le moteur sur un bâti bois et déposer :

- les bougies (clé 3088-T),
- les ensembles bras et blocs élastiques de suspension moteur,
- la jauge à huile.

12. Vidanger le moteur.

13. Dégager les pieds de centrage de la boîte de vitesse, du moteur.



HABILLAGE.

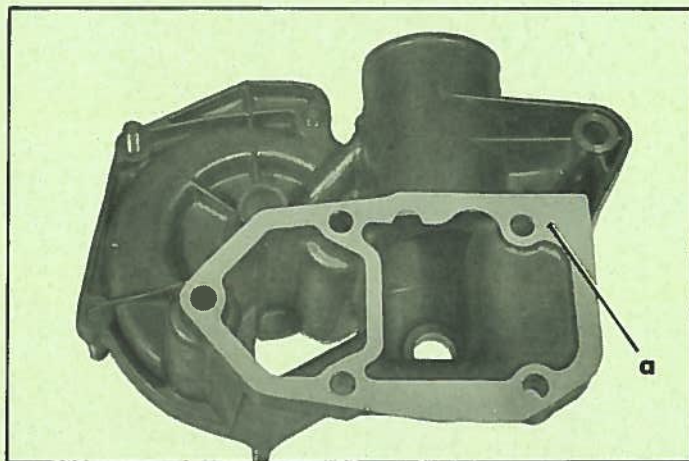
14. Monter les bras support moteur munis des blocs élastiques.

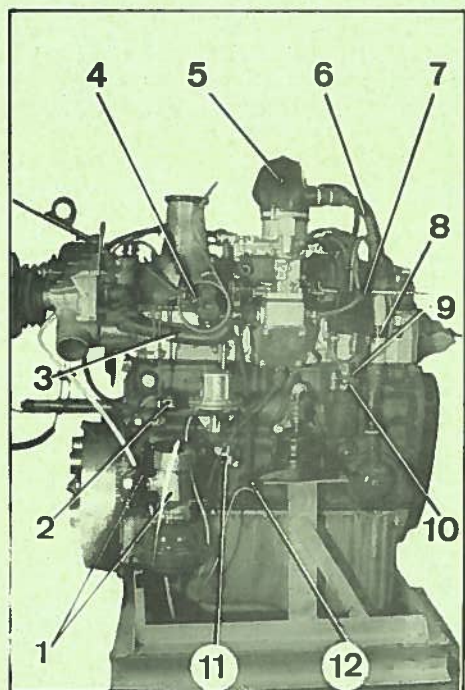
15. Monter :

- le support du tube de descente d'échappement (12).

Placer le moteur sur le support 3083-T bis et poser :

- la tubulure d'échappement munie du tube de descente (13), intercaler les joints (sertissage côté tubulure). Mettre une goutte de « Loctite » grade AA sur le filetage des goujons avant de serrer les écrous.
- le tube de chauffage (10) intercaler le joint,
- l'écran d'échappement (11),
- le couvercle de pompe à eau, intercaler le joint (attention au sens de montage, voir la position du coin « a » du joint),
- la pompe à eau, intercaler le joint.





16. Monter le boîtier d'admission équipé du carburateur, intercaler le joint. Serrer les écrous progressivement (rondelle plate).

17. Monter l'ensemble support et correcteur de réembrayage, intercaler le flector de liaison entre carburateur et correcteur.

Régler l'alignement du correcteur (voir Op. DY 314-1 a).

18. Accoupler le tube souple (3) de réchauffage, au boîtier d'admission, serrer le collier.

Poser le raccord caoutchouc (5) de filtre à air et l'ensemble tubes souples (6) et (7) de liaison entre filtre à air - reniflard et boîtier d'admission Serrer les colliers.

19. Monter la pompe à essence (voir Op. DX 173-1). Accoupler le tube d'alimentation d'essence au carburateur.

20. Monter l'ensemble support et conjoncteur-disjoncteur (1) (rondelle plate).

21. Monter l'allumeur :

- Mettre en place le remboitage (10), la plaquette (9) de maintien de l'allumeur. Approcher les écrous sans les serrer (rondelles plate et éventail).

- Caler l'allumeur (Voir Op. DY. 211-1 a). Poser la patte (8) Serrer l'écrou.

22. Poser :

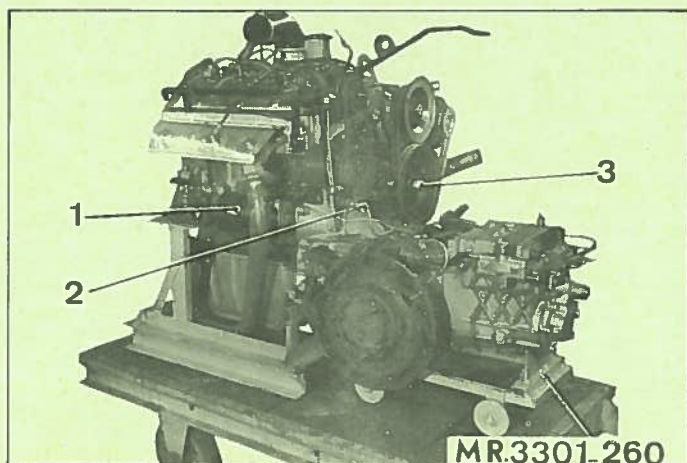
- le mano contact d'huile (11),
- les bougies clé 3088-T,
- le puits de jauge à huile.

Intercaler un joint caoutchouc sous le raccord (12) placer la jauge.

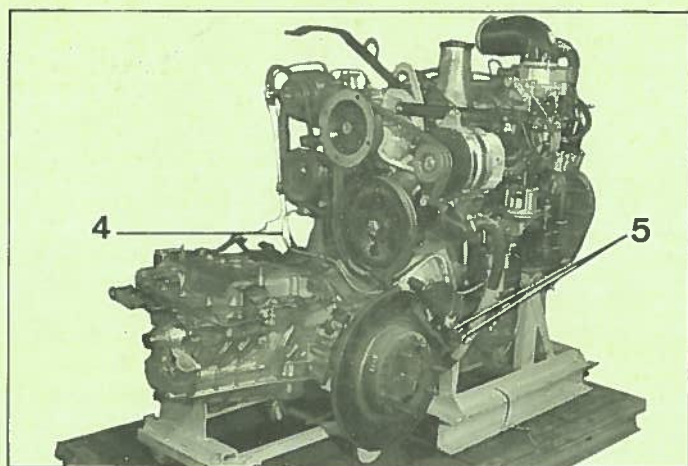
23. Poser le faisceau (4) de correcteur de réembrayage (intercaler la plaquette porte-joints équipée de joints neufs).

Poser la patte de maintien (2) du faisceau sur le moteur.

3867



3868



24. Accoupler la boîte de vitesses au moteur :

Placer les pieds de centrage munis de leurs jons d'arrêt sur le moteur.

Engager la boîte de vitesses en tournant l'arbre primaire par le relais de dégommage.

Faire rouler la boîte sur le support MR. 3301-260

Poser le démarreur (1). Serrer les vis de fixation de la boîte sur le moteur.

La boîte de vitesses est fixée au carter inférieur à l'aide de deux vis à méplat.

25. Poser le palier de roulement d'arbre de commande.

Monter la poulie de commande munie des courroies de pompe HP. (intercaler les rondelles de réglage trouvées au démontage).

26. Vérifier l'alignement de la poulie (voir Op. DX 231-0 a). Serrer l'écrou (3) à 75 mAN (7,5 m.kg) rabattre le métal de l'écrou dans la rainure de l'arbre.

27. Accoupler le tube d'alimentation au cylindre de débrayage.

28. Poser le tube (4) de liaison pompe HP. joncteur-disjoncteur. Fixer la patte de maintien du tube sur la rotule d'articulation de la fourchette de débrayage (rondelle éventail).

29. Accoupler le tirant de pompe HP. à la pompe à eau (rondelle éventail et plaquette).

30. Vérifier l'alignement de la pompe HP. (voir Op. DX.231-0 a).

31. Tendre les courroies de pompe HP.

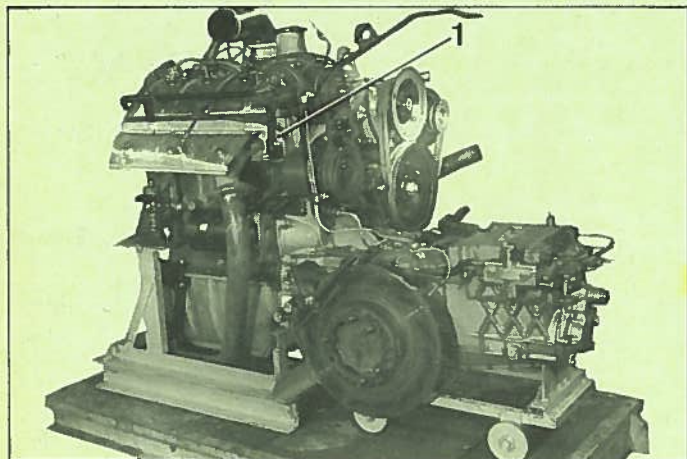
32. Monter le régulateur centrifuge (intercaler les cales de réglage trouvées au démontage). Vérifier l'alignement du régulateur (voir Op. DX.231-0 a).

Poser la courroie de régulateur, le tirant (rondelle éventail et plaquette).

Tendre la courroie.

33. Monter les disques de frein.

Il est indispensable que le voile maximum, mesuré sur le plus grand diamètre, ne dépasse pas 0,15 mm. Opérer comme indiqué au § 63 même opération.



34. Monter les étriers de freins mécaniques.
Régler la garantie entre étrier et disque de frein
(voir Op. DX.454-1 a).

Serrer les vis (5) à 100 mAN (10 m.kg).

35. Poser l'alternateur.

Accoupler le tirant de l'alternateur à la pompe à eau. Vérifier l'alignement de l'alternateur (voir Op. DX.231-0 a).

Poser les courroies de l'alternateur.

Tendre les courroies.

36. Poser le câble de démarreur.

Serrer l'écrou. Poser la patte (1) de maintien sur culasse.

37. Poser le faisceau d'alimentation du régulateur centrifuge, intercaler la plaquette porte-joints équipée de joints neufs. Serrer les écrous. (rondelles éventails).

Accoupler le faisceau au tube du verrou d'embrayage.

Poser les pattes de maintien du faisceau, sur le correcteur de réembrayage et sur le tirant de régulateur.

38. Poser le tube de liaison bloc de frein droit, régulateur centrifuge.

Poser les pattes de maintien du tube, sur le bloc de frein droit et sur le tirant de régulateur (rondelles éventails).

39. Poser le tirant (2) de radiateur, les câbles de masse et la patte d'élingage sur la pompe à eau.

40. Poser le tube de liaison, commande de ralenti accélérée, bloc de frein gauche.

Poser les pattes de maintien du tube en (4) et (5).

41. Poser le ventilateur, serrer les vis progressivement.

42. Poser le radiateur, le centrer.

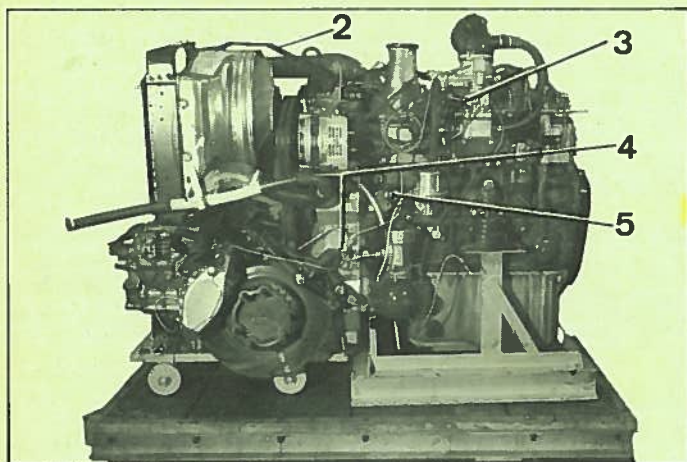
Accoupler le tirant (2) de radiateur, au radiateur.
Accoupler les raccords souples d'aspiration et de refoulement à la pompe à eau.

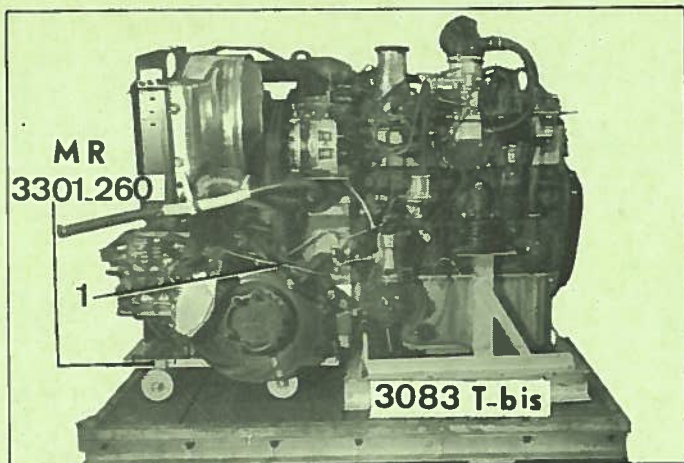
43. Passer le tube d'aspiration de pompe H.P. dans l'œillet du tirant de radiateur.

44. Maintenir l'ensemble des tubes de retour à l'aide de colliers caoutchouc.

45. Faire le plein d'huile du moteur, 4,5 l. d'huile SAE 10 W 30.

46. Régler les blocs élastiques de suspension moteur (voir Op. DX.133-0 a).





DESHABILLAGE ET HABILLAGE

(Pour remplacement de la boîte de vitesses)

DESHABILLAGE.

47. Placer l'ensemble moteur boîte sur le support 3083-T bis et support de boîte MR 3301-260.

Désaccoupler :

- le tirant de radiateur, du radiateur,
- les raccords souples d'aspiration et le refoulement de la pompe à eau.

48. Déposer :

- le radiateur,
- le ventilateur,
- le tube (1) de liaison entre bloc de frein gauche et commande de ralenti accéléré.,
- le câble de démarreur.

49. Déposer :

- le tube entre bloc de frein droit et régulateur centrifuge,
- le tube entre régulateur et verrou d'embrayage,
- le tirant de l'alternateur, l'alternateur,
- les plaquettes de frein (3),
- les vis (2) de fixation des blocs de frein hydraulique sur les paliers de sortie de boîte.

50. Désaccoupler la traverse, du bloc de frein droit et dégager le bloc.

Dégager la traverse munie du bloc de frein gauche.

51. Déposer :

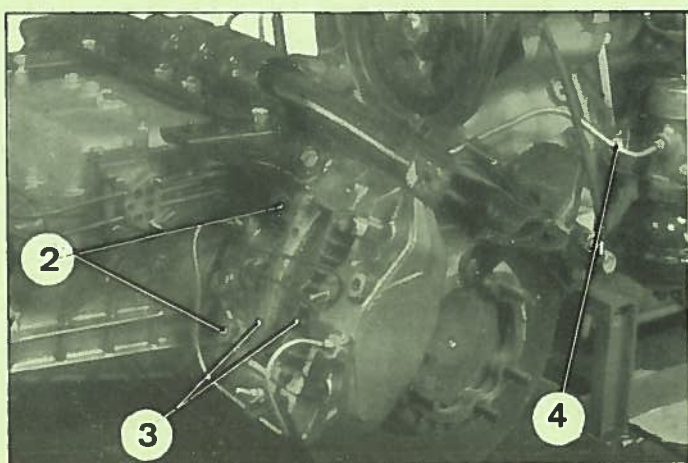
- les étriers de frein mécanique,
- le tube de liaison (4) pompe H.P. conjoncteur-disjoncteur.

52. Désaccoupler :

- le tirant de régulateur.

Déposer :

- la pompe H.P. (ne pas égarer les rondelles de réglage d'alignement).





53. Déposer la poulie de commande..

Faire sauter au bédane la partie rabattue de l'écrou (1).

Déposer :

- les rondelles de réglage d'alignement de la poulie,
- le ressort de rappel du cylindre de débrayage,
- les courroies de pompe H.P.,
- les disques de freins.

54. Désaccoupler le tube d'alimentation du cylindre de débrayage.

55. Déposer :

- le boîtier de roulement d'arbre de commande,
- le cylindre de débrayage,
- les vis de fixation de la boîte sur le moteur,
- le démarreur.

56. Désaccoupler la boîte de vitesses du moteur.

Déposer les vis de fixation de la boîte.

57. Dégager la boîte de vitesses en la faisant rouler sur le support MR 3301-260.

REMARQUE : Si l'on ne possède pas le support MR 3301-260, il ne faut pas déplacer la boîte en la faisant rouler sur les disques de frein à même le sol. Intercaler un tapis caoutchouc ou une feuille de contreplaqué.

Il est préférable de monter des disques usagés ou de faux disques usinés à $\phi = 350$ mm. Intercaler des rondelles entre les écrous et le disque pour en assurer le serrage.

HABILLAGE.

58. Poser le verrou d'embrayage muni de son levier de commande (voir Op. DX.314-1 a).

59. **Accoupler la boîte de vitesses au moteur :**

- a) S'assurer que les pieds de centrage de la boîte sont en place dans le carter-cylindres.
 - b) Présenter la boîte à l'aide du support MR 3301-260. Tourner l'arbre primaire par le relais (2) de dégommage en poussant sur la boîte pour faciliter l'introduction des cannelures.
 - c) Serrer les vis de fixation de la boîte sur le moteur
- La boîte est fixée au carter inférieur à l'aide de deux vis à méplats.
- d) Fixer le démarreur.

60. Poser :

- le boîtier de roulement d'arbre de commande,
- le cylindre de débrayage.

61. Accoupler le tube d'alimentation au cylindre de débrayage.

Mettre en place les courroies de pompe HP.

Mettre en place la tige de commande du cylindre de débrayage, dans l'alésage de la vis de réglage et du cylindre de débrayage.

Poser le ressort de rappel de la fourchette de débrayage.

62. Poser la poulie de commande :

- Intercaler les rondelles de réglage d'alignement trouvées au démontage.

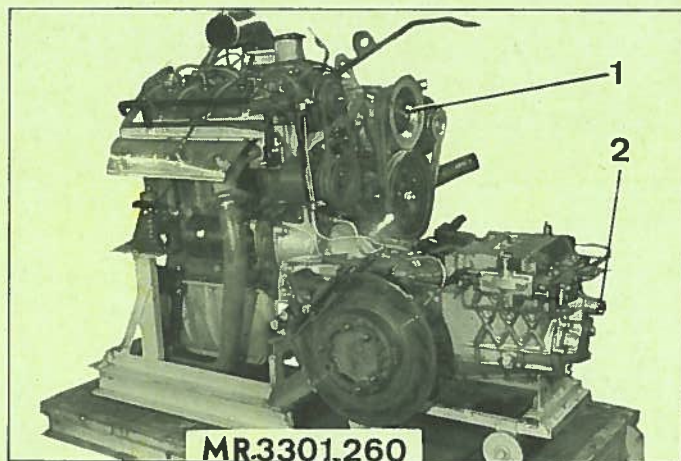
Serrer l'écrou (1) à 75 mAN (7,5 m.kg)

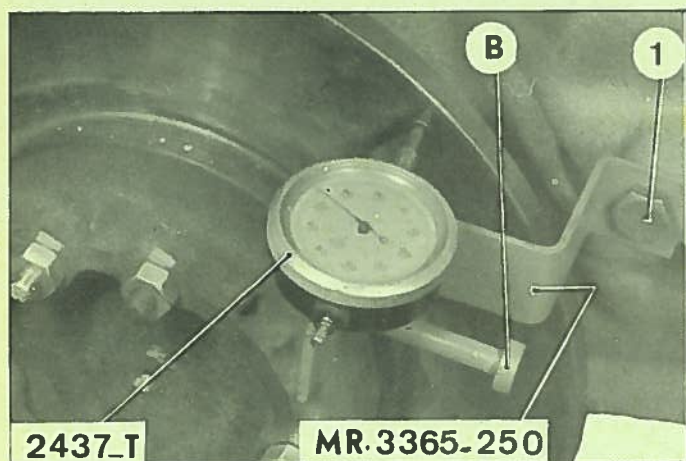
Rabattre le métal de l'écrou (1) dans la rainure de l'arbre.

63. **Poser les disques de frein.**

Il est indispensable que le voile maximum, mesuré sur le plus grand diamètre, ne dépasse pas 0,15 mm.

- a) Intercaler des rondelles ou des entretoises entre les écrous et le disque pour assurer un serrage énergique de ce dernier sur le plateau de l'arbre de différentiel.





IMPORTANT - S'il existe un repère jaune sur la sortie de B.V. et sur le disque, il faut au montage placer ces deux repères le plus près possible l'un de l'autre.

b) Fixer le comparateur (2437-T) sur un support (MR 3365-250) à l'aide de la vis (B) (Cette vis fait partie de l'outil 2041-T).

Maintenir le support sur le carter d'embrayage par la vis de fixation supérieure de l'étrier de frein mécanique.

c) Positionner la touche du comparateur sur le plus grand diamètre utilisable de la face du disque. Serrer la vis (1) du support.

d) Faire tourner le disque, le voile maxi, lu sur le comparateur ne doit pas dépasser 0,15 mm.

e) Dans le cas contraire, déposer le disque, le remettre en place en le décalant de 1/3 de tour par rapport à la sortie de boîte.

f) Mesurer à nouveau le voile.

S'il est supérieur à 0,15 mm, décaler à nouveau le disque de 1/3 de tour toujours dans le même sens.

g) Si après une nouvelle mesure le voile est toujours supérieur à 0,15 mm, il faut changer le disque.

h) Contrôler le voile du nouveau disque et opérer éventuellement comme indiqué aux alinéas d) à f) ci-dessus.

i) Si aux trois positions possibles le voile du nouveau disque reste supérieur à 0,15 mm, il faut remplacer l'arbre de différentiel (voir Op. DX.330-4 §§ 7 et suivants).

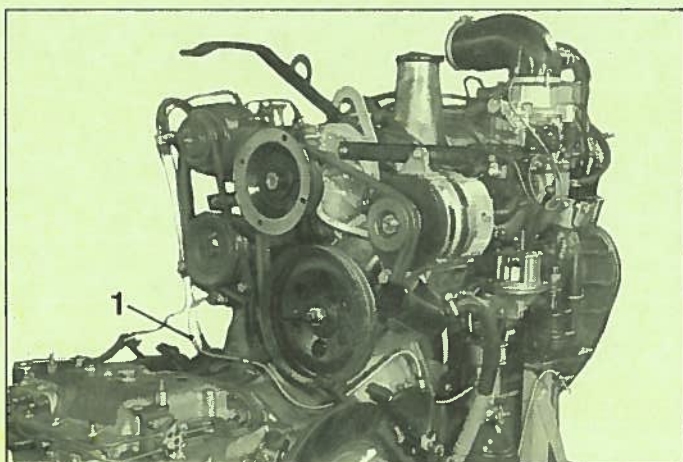
64. Poser la pompe H.P.

Intercaler les rondelles de réglage trouvées au démontage.

Vérifier l'alignement de la poulie (voir Op. DX.231-0 a).

Accoupler le tirant de régulateur à la pompe H.P. (rondelle éventail et plaquette).

3868



65. Poser l'alternateur.

Vérifier l'alignement de la poulie (voir Op. DX.231-0 a).

66. Poser et tendre les courroies (voir Op. DX.231-0 a).

67. Poser :

- le tube de liaison pompe H.P. conjoncteur-disjoncteur,
- les étriers de freins mécaniques,

Régler la garantie entre les étriers et les disques de freins (voir Op. DX.454-1 a).

Serrer les vis (3) 100 à 110 mAN (10 à 11 m.kg).

68. Mettre en place la traverse munie du bloc de frein gauche, le bloc de frein droit.

Accoupler la traverse au bloc de frein droit (rondelette plate et éventail).

Poser les vis (2) de fixation des blocs de frein sur les paliers de sortie de boîte. Approcher les vis (2) sans les serrer. (Elles seront bloquées à la pose du moteur, voir Op. DY.100-1 a § 35).

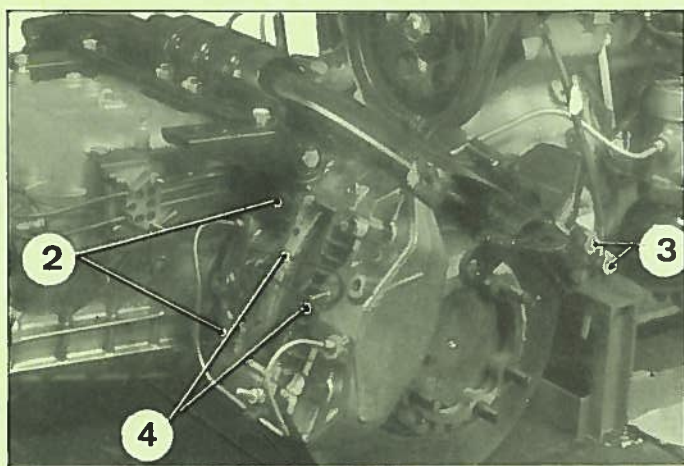
69. Poser :

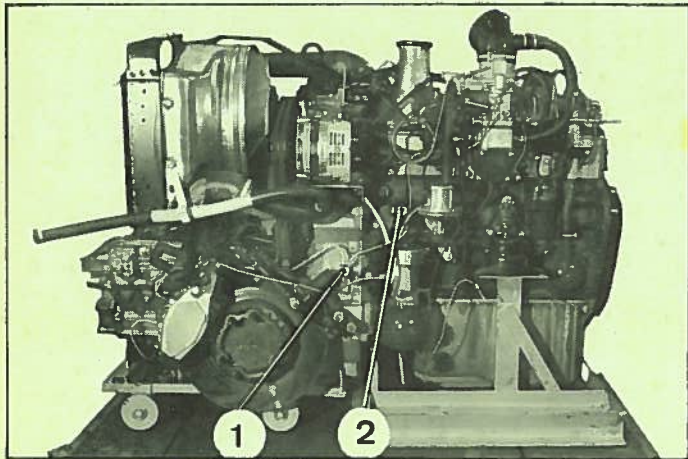
- les plaquettes (4) de frein hydraulique.

Placer :

- les épingles,
- le tube de liaison verrou d'embrayage, régulateur centrifuge,
- le tube de liaison bloc de frein droit, régulateur centrifuge,
- les pattes de maintien des tubes sur le tirant de régulateur et sur le bloc de frein droit (ronnelles éventails).

1456





70. Poser :

- le ventilateur, serrer les vis progressivement de 9 à 10 mAN (0,9 à 1 m.kg).
- le tube de liaison bloc de frein gauche, commande de ralenti accéléré,
- les pattes de maintien du tube en (1 et 2),
- le câble de démarreur.

71. Poser le radiateur, le centrer.

Accoupler :

- les raccords souples d'aspiration et de refoulement à la pompe à eau,
- le tirant de radiateur au radiateur.

72. Faire le plein d'huile de la boîte de vitesses (2 l. d'huile SAE 90 EP).

DEMONTAGE.

1. Vidanger le moteur.

2. Repérer la position du mécanisme d'embrayage sur le volant moteur.

Déposer :

- le mécanisme d'embrayage ,
- le volant moteur.

3. Déposer :

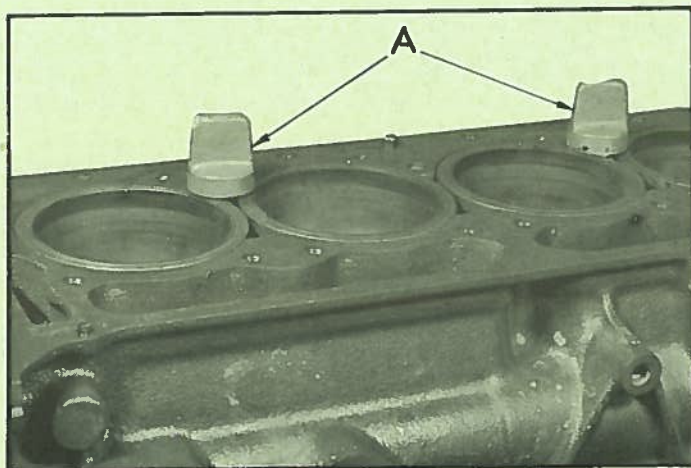
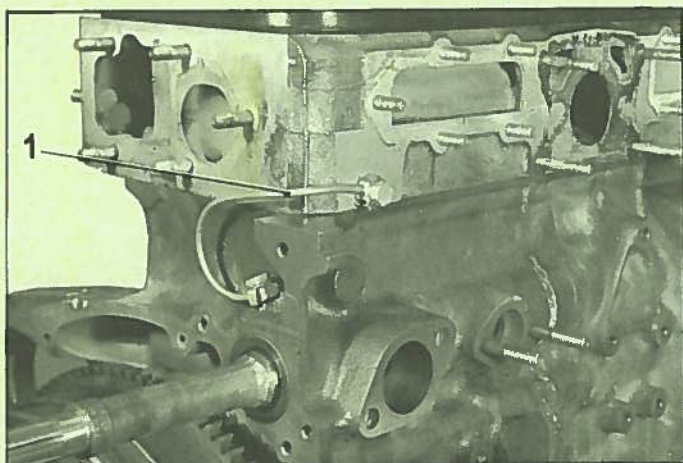
- la pompe à eau et son couvercle (voir Op. DX.231-1),
- le reniflard et son joint.

4. Déposer la culasse.

Déposer :

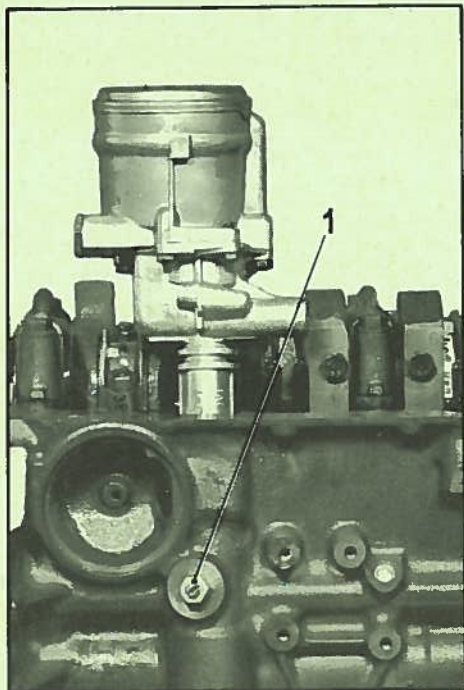
- le tuyau (1) de graissage des rampes de culbuteurs ,
- le couvre- culbuteurs et son joint ,
- les joints d'étanchéité des puits de bougies et les rondelles ,
- les rampes de culbuteurs d'échappement ,
- l'ensemble rampe de culbuteurs d'admission et supports (laisser les vis en place pour éviter la dispersion des pièces) ,
- les vis de fixation de la culasse ,
- les tiges des culbuteurs (repérer leur emplacement) ,
- la culasse et son joint.

REMARQUE. - La culasse étant en aluminium, ne pas déposer les goujons s'ils ne sont pas détériorés.



5. Maintenir les chemises à l'aide des vis (A) de maintien 3074-T.

6. Placer le moteur sur le plan de joint de culasse en appui sur deux cales en bois (épaisseur 50 mm environ).



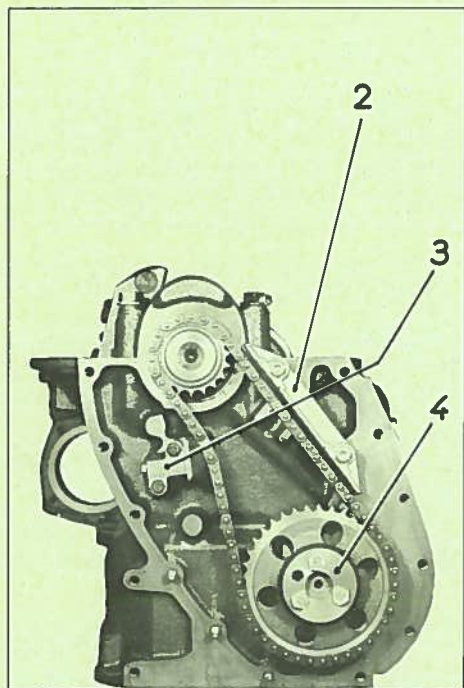
7. Déposer le carter de distribution.

8. Déposer le carter inférieur et la pompe à huile.

Déposer :

- le carter inférieur ,
- la vis (1) pointe de retenue de pompe à huile ,
- la vis de fixation du corps de pompe à huile sur le palier N° 3.

Dégager la pompe à huile de son logement.



9. Déposer l'arbre à cames.

Dégager les poussoirs de leur logement (repérer leur emplacement).

Déposer :

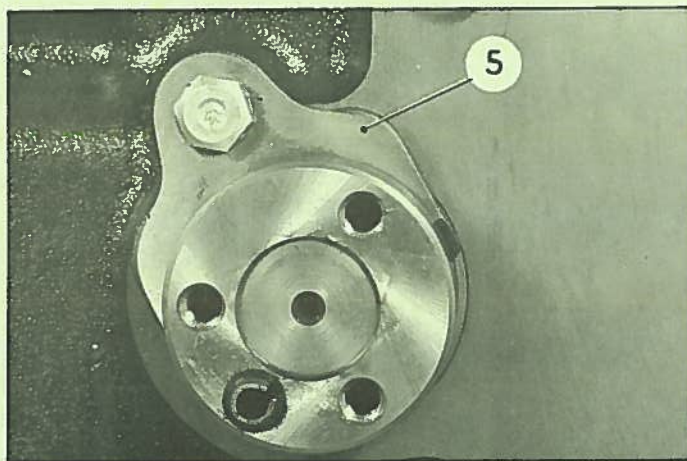
- le guide (2) de chaîne,
- le tendeur (3) de chaîne (attention à la dispersion des pièces).

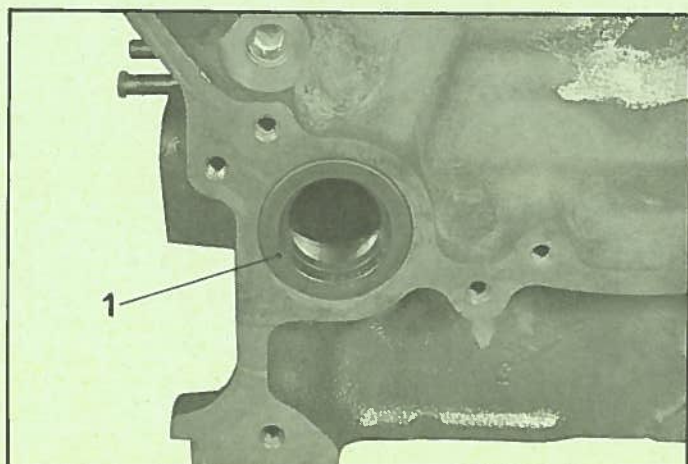
Dégager le pignon (4) d'arbre à cames et la chaîne.

Déposer :

- l'étrier (5) de maintien de l'arbre à cames.

Dégager l'arbre à cames par l'arrière du moteur (côté distribution).





10. Déposer le joint d'étanchéité (1).

11. Coucher le moteur sur le côté (arbre à cames vers le haut).

12. Déposer les ensembles bielles-pistons-chemises.

REMARQUE : Le corps et le chapeau de bielle portent en « a » un nombre (identique sur les deux pièces).

Lorsque les bielles sont montées sur le moteur ce nombre est généralement orienté côté arbre à cames.

Avant démontage, repérer au crayon électrique ou à la rigueur, à la peinture, l'ordre de montage des bielles dans le moteur. Commencer le repérage (bielle n° 1) du côté embrayage.

Il ne faut en aucun cas marquer les bielles à l'aide de coups de pointe ou de chiffres, ce qui pourrait déformer les pièces et provoquer des incidents graves.

Si les coussinets ou les pistons et chemises doivent être réutilisés il faudra impérativement les remettre à la place qu'ils occupaient avant démontage.

Les chemises devront retrouver la même orientation par rapport aux pistons.

a) Déposer :

- les chapeaux de bielles,
- les vis 3074-T de maintien des chemises.

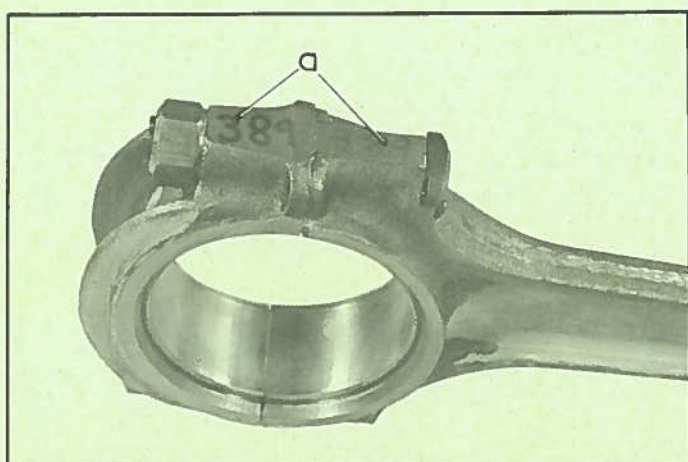
Dégager les ensembles bielles - pistons - chemises et joints d'embase.

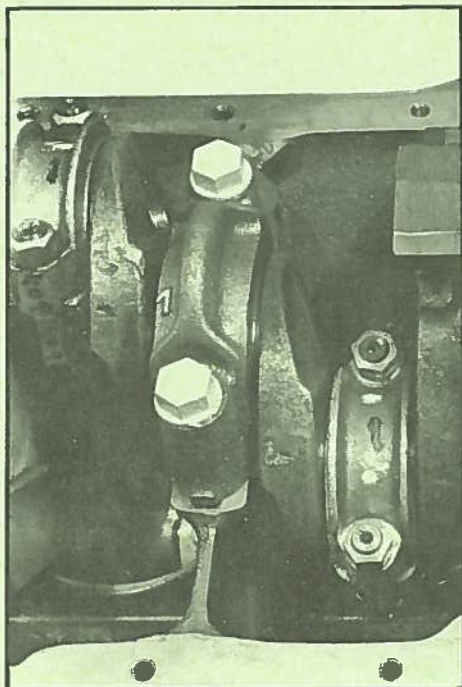
Déposer les coussinets.

b) Déposer les pistons des bielles.

Extraire un des circlips de maintien de l'axe de piston et dégager cet axe à la main.

c) Déposer les segments (à l'aide d'une pince à segments).



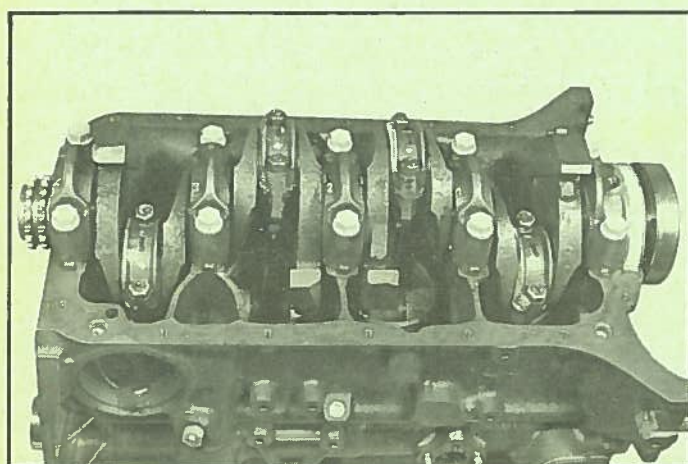


13. Déposer le vilebrequin.

REMARQUE : Les chapeaux des paliers sont repérés par un chiffre sauf le palier côté volant qui n'est pas marqué. Le palier N° 4 se monte côté distribution.

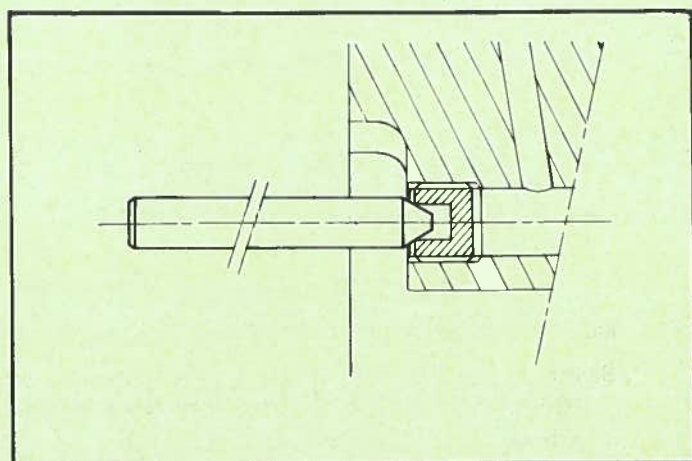
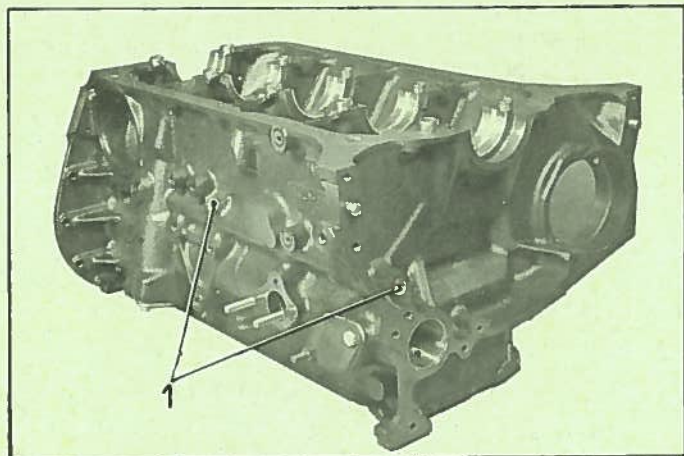
Après mise en place des paliers, les chiffres doivent se trouver côté arbre à cames.

Si les coussinets de ligne d'arbre doivent être réutilisés, les repérer pour les remettre à la place qu'ils occupaient avant démontage.



Déposer :

- les chapeaux de paliers,
- les coussinets et demi-joues latérales du palier central (N° 2),
- le vilebrequin,
- les coussinets supérieurs et les deux autres demi-joues latérales.



PREPARATION DES ORGANES.

14. Préparer la culasse.
(voir Op. DX.112-3).

15. Préparer le bloc cylindres.

- a) Déposer les plaques d'obturation et le bouchon de vidange.
- b) Déposer les trois bouchons de canalisation d'huile.

REMARQUE : Les bouchons aluminium (1) sont actuellement remplacés par des bouchons acier à tête hexagonale dont l'étanchéité sur le carter est assurée par un joint cuivre. Le carter doit porter un lamage à l'emplacement du bouchon, sinon on ne peut monter qu'un bouchon aluminium.

Déposer le bouchon aluminium, pour cela le percer à $\phi = 6$ mm, puis à $\phi = 12$ mm.

Faire sauter les premiers filets des bouchons à l'aide d'une pointe à tracer. Tarauder à 14 mm pas 150, ce qui élimine le reste du bouchon.

Éliminer les copeaux qui seraient éventuellement tombés dans les canalisations de graissage.

c) Nettoyer : le bloc-cylindres et les canalisations d'huile.

d) Vérifier les plans de joints (chemises culasse, carter inférieur et distribution).

e) Mettre en place le bouchon aluminium. Le visser jusqu'à ce qu'il soit noyé dans le logement (1 mm au-dessous du plan de joint).

Sertir le bouchon à l'aide du poinçon MR. 3436-200.

Agir progressivement pour éviter de faire éclater le bloc.

Serrer les bouchons acier (1) munis de leur joint.

f) Poser les plaques d'obturation. Remplacer les joints à chaque démontage.

Serrer le bouchon de vidange du bloc à $3,5 \pm 0,5$ m.kg.

S'assurer de la présence des pieds de centrage sur le bloc.

g) Placer le bloc-cylindres sur le plan de joint de culasse.

Mettre en place les coussinets de ligne d'arbre dans le bloc et dans les chapeaux de paliers, ne pas remonter ces derniers. S'il y a lieu, tenir compte des repères faits au démontage.

16. Préparer le vilebrequin.

Nettoyer le vilebrequin, en particulier les canalisations.

REMARQUE :

1°) On peut à la rigueur améliorer l'état de surface des portées en les « toilant ».

Les jeux maximum à observer sont :

- sur les coussinets : 0,06 mm
- sur les bielles : 0,06 mm.

2°) Le pignon de commande du vilebrequin ne peut être remplacé.

3°) Les vilebrequins peuvent être usinés aux cotes suivantes :

- tourillons : $\phi = 64,04$ mm ou $63,54$ mm.
- manetons : $\phi = 54$ mm ou $53,5$ mm.

4°) Il est possible de remplacer unitairement les coussinets des bielles et du vilebrequin.

IMPORTANT : Si les paliers ont été limés par un réparateur peu consciencieux, il faut remettre au rond les alésages dans le carter.

Placer les chapeaux de paliers (sans les coussinets) sur le carter cylindres et serrer les vis à 10 m.kg.

Comparer les diamètres « a » (comparateur) et « b ». S'assurer qu'ils sont identiques. Dans le cas contraire, reprendre à la fraise ou à la lime les faces d'appui du chapeau.

La différence entre « a » et « b » ne doit pas dépasser 0,01 mm.

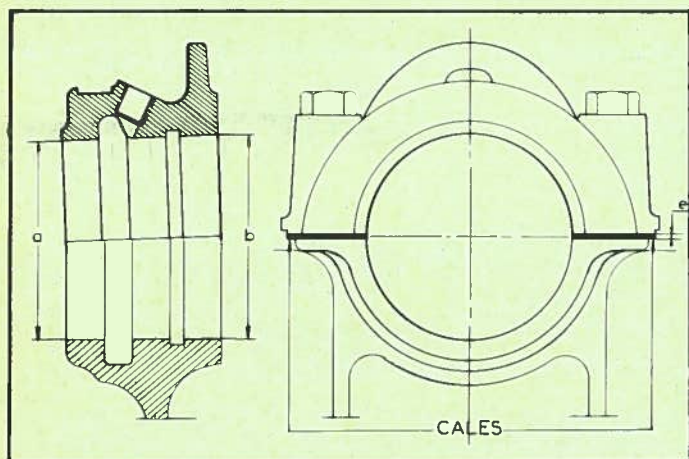
Mesurer de nouveau le diamètre « a » et faire la différence avec la cote d'origine ($68,7 \pm 0,005$ mm).

Cette différence représente l'épaisseur « e » des cales à placer entre le chapeau et le carter

$$e = 68,7 \pm 0,005 \text{ m} - \text{« a »}.$$

Monter les chapeaux avec les cales.

Serrer à 10 m.kg et mesurer la cote « a ». Elle doit être égale à la cote d'origine. sinon retoucher les cales.



17. Préparer les ensembles bielles • pistons • chemises.

1°) Les ensembles chemises et pistons sont vendus appariés. Il en est de même pour les axes et les pistons.

2°) La position de la chemise par rapport au piston est indifférente lorsqu'il s'agit de pièces neuves.

Préparer les bielles.

1°) Bague de pied de bielle.

Il n'est pas possible de remplacer les bagues de pied de bielle. La mise en place se fait après refroidissement de la bague à l'azote et l'alésage nécessite un outil spécial.

2°) Boulons de bielle

Il est conseillé de les remplacer à chaque remise en état du moteur.

Assembler les pistons et les bielles

Huiler l'axe de piston, la bague de pied de bielle et la portée de l'axe dans le piston.

Placer dans l'une des gorges un jonc d'arrêt d'axe.

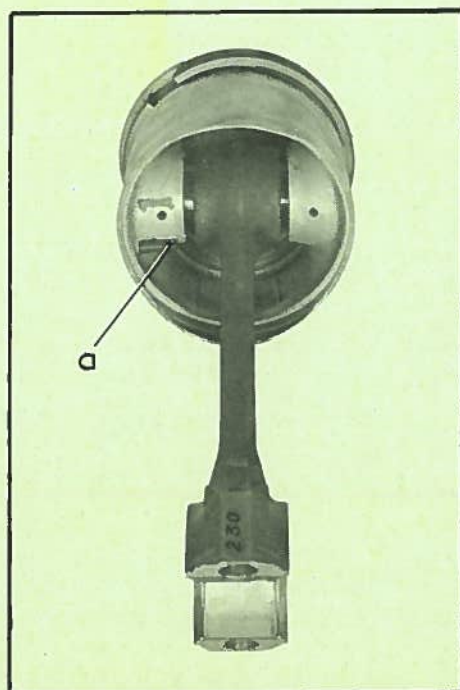
Bien que les axes soient libres dans la bielle et le piston, chauffer les pistons à 60° C environ (dans l'hulle de préférence).

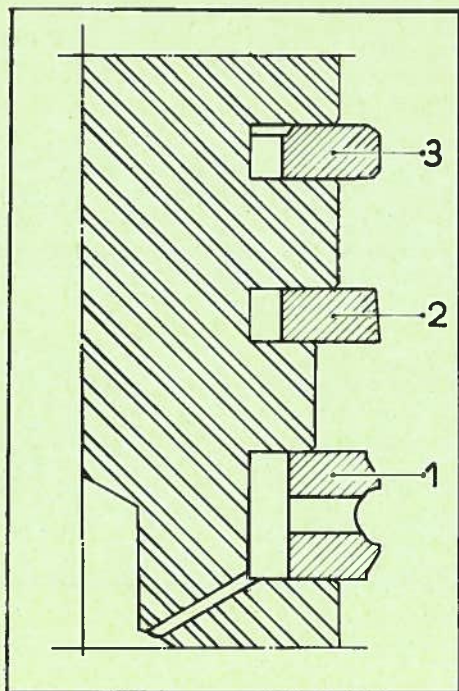
Positionner le piston par rapport à la bielle.

Orienter la partie saillante « a » venue de fonderie, sur un des bossages du piston comme indiqué ci-contre par rapport au numéro de la bielle.

Engager l'axe de piston pour que les deux traits tracés au crayon électrique en bout d'axe se trouvent après montage du côté opposé à la saillie « a ».

Mettre en place le 2ème jonc d'arrêt de l'axe.





18. Monter les segments sur les pistons.

- a) Monter les segments à l'aide d'une pince à segments. L'inscription « TOP » dirigée vers le haut.

Placer dans l'ordre :

- 1°) Le segment refouleur (1) à gorge.

NOTA : Voitures sorties depuis Décembre 1966.

Ce segment est monté avec un expandeur.

- 2°) Le segment racleur (2).

- 3°) Le segment coup de feu (3).

Il est chromé et possède deux petits chanfreins extérieurs.

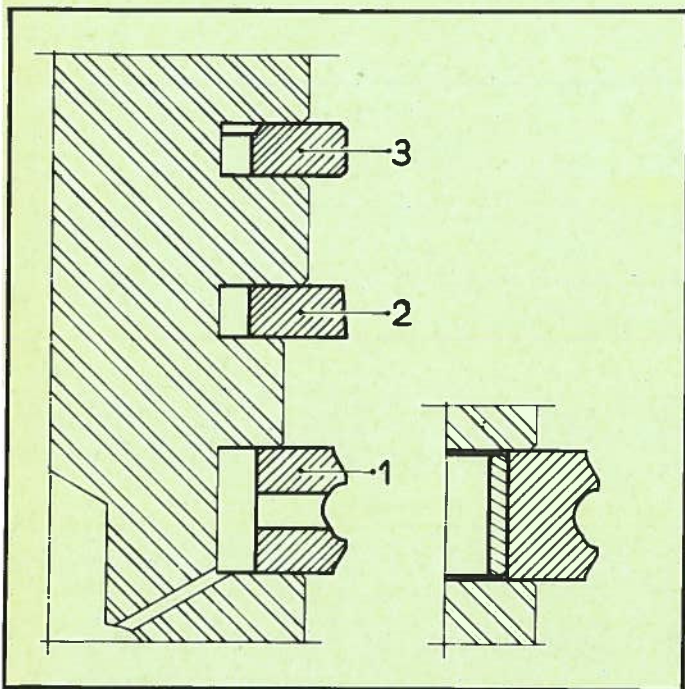
- b) Orienter les fentes des segments.

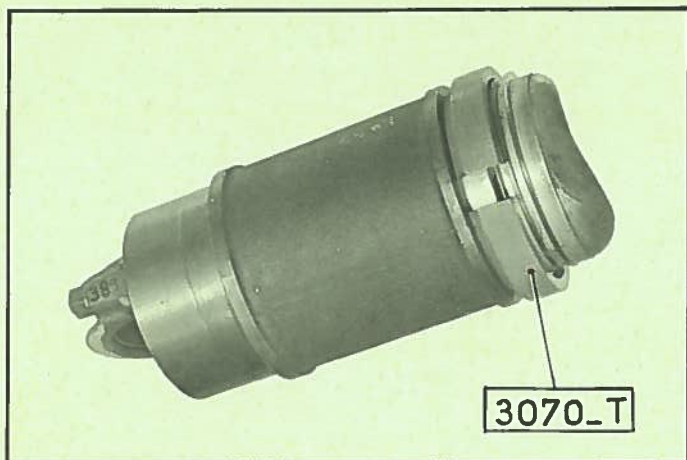
- 1°) Segment coup de feu :

Coupe dirigée vers le numéro de la tête de bielle.

- 2°) Segments racleur et refouleur :

Coupes à 120° de part et d'autre de la coupe du 1er segment.





19. Monter les pistons dans les chemises.

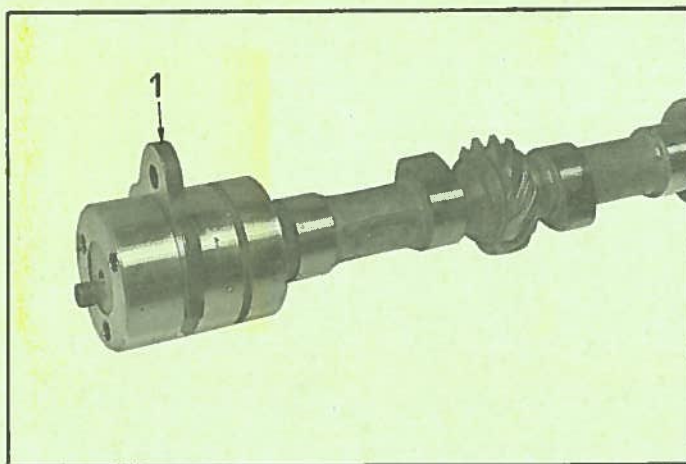
Huiler les pistons et les chemises.

Engager la bague 3070-T sur les segments (commencer la mise en place du côté de la jupe du piston, le chanfrein intérieur de la bague dirigé vers la tête du piston).

Mettre en place les pistons dans les chemises.

ATTENTION : S'il y a lieu, orienter les chemises par rapport aux pistons suivant les repères faits au démontage.

TRES IMPORTANT : L'introduction du *segment refouleur* dans la bague demande un effort important qu'il faut limiter lorsque le segment commence à glisser dans la bague pour éviter de *casser le segment racleur* en le heurtant sur le bord de la bague.



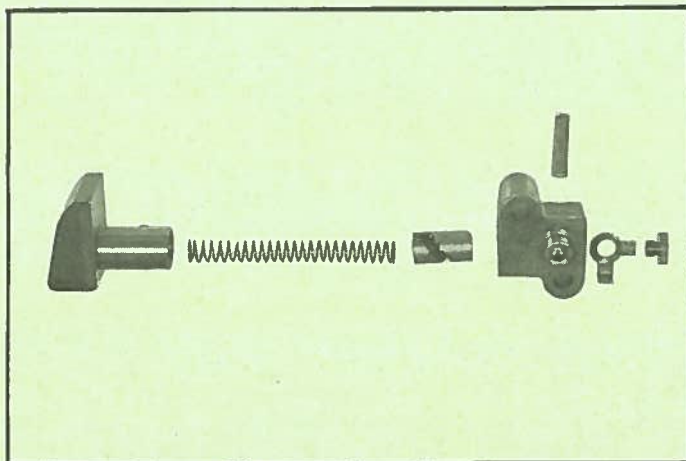
20. Préparer l'arbre à cames.

a) Le jeu longitudinal de l'arbre à cames doit être compris entre 0,05 et 0,07 mm.

Engager l'étrier (1) de maintien dans la gorge de l'arbre.

Relever, à l'aide de cales, le jeu existant. S'il est supérieur à 0,07 mm, choisir parmi les étriers vendus au Service des Pièces détachées, la pièce qui donnera le jeu cherché.

b) S'assurer de la présence du pied de positionnement du pignon sur l'arbre.



21: Préparer la distribution.

a) Contrôler l'état du tendeur et du guide de chaîne.

b) Il est conseillé de remplacer systématiquement la chaîne de distribution.

c) Contrôler la planéité du plan de joint du carter de distribution, au besoin le redresser à l'aide d'un maillet peau de porc.

22. Préparer la carter inférieur.

Déposer la plaque de visite et nettoyer carter et plaque.

23. Préparer le volant d'embrayage.

a) Remplacer la couronne de démarreur.

Chasser la couronne à remplacer avec un matoir.

Chauffer la couronne à mettre en place avec un chalumeau équipé d'un bec de 800 à 1000l., jusqu'à obtenir une température de 200° à 250° C (couleur jaune paille).

Présenter la couronne sur le volant, l'entrée des dents dirigée vers l'AR. du volant, la mettre en place rapidement en s'aidant d'un matoir si nécessaire.

Une cale de 0,05 mm ne doit pas passer entre la couronne et l'embase du volant.

b) Rectifier la face d'appui du disque sur le volant :

1°) Déposer le circlips et le roulement de centrage d'arbre de commande de boîte de vitesses.

2°) S'il y a lieu, retoucher de la même quantité la zone d'appui « a » du disque et la zone d'appui « b » du mécanisme d'embrayage.

La distance entre les deux faces rectifiées doit être de :

$$29 + 0,2 \text{ mm.}$$

La rectification ne doit pas excéder 0,3 à 0,5 mm.

24. Préparer le mécanisme d'embrayage.

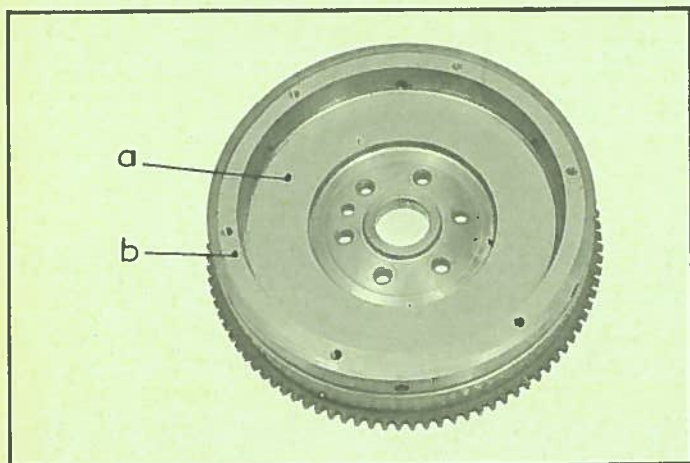
(voir Op. DX. 312-3).

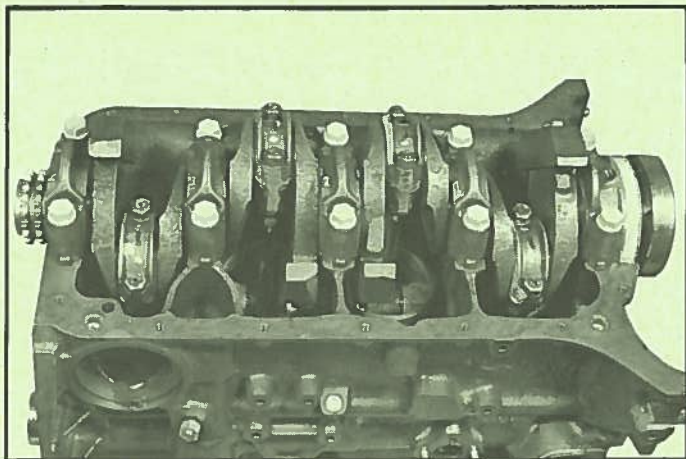
25. Préparer la pompe à eau .

(voir Op. DX. 231-3).

26. Contrôler la pompe à huile.

(voir Op. DX. 220-0).





MONTAGE.

REMARQUES :

- 1°) Les chapeaux de paliers sont repérés par un chiffre sauf le palier côté volant qui n'est pas marqué. Le palier N° 4 se monte côté distribution. Après mise en place des paliers, les chiffres doivent se trouver côté arbre à cames.
- 2°) Si on réutilise les coussinets de ligne d'arbre, les remonter suivant les repères faits au démontage.

27. Régler le jeu latéral du vilebrequin.

REMARQUES :

- 1°) Le jeu latéral se règle au moyen de demi-joues (1 et 2) placées de part et d'autre du palier central.
- 2°) Les demi-joues montées sur le chapeau de palier comportent un ergot de positionnement.
- 3°) Il existe deux classes de joues (marquées I et II sur la face acier).

Joues classe I épaisseur 3,10 à 3,14 mm.

Joues classe II épaisseur 3,14 à 3,18 mm.

Les deux demi-joues placées d'un même côté du palier doivent avoir la même épaisseur.

La joue placée d'un côté du palier peut avoir une épaisseur différente de celle placée de l'autre côté.

4°) Placer les rondelles pour que la face recouverte d'antifriction soit en contact avec le vilebrequin.

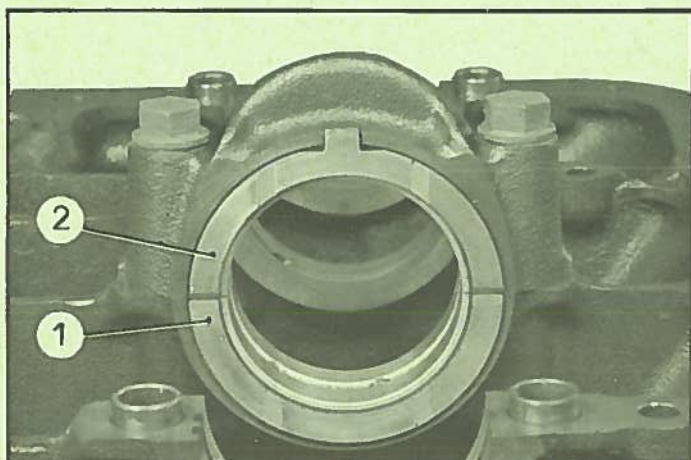
a) Huiler les coussinets. Placer une demi-joue classe I de part et d'autre du palier.

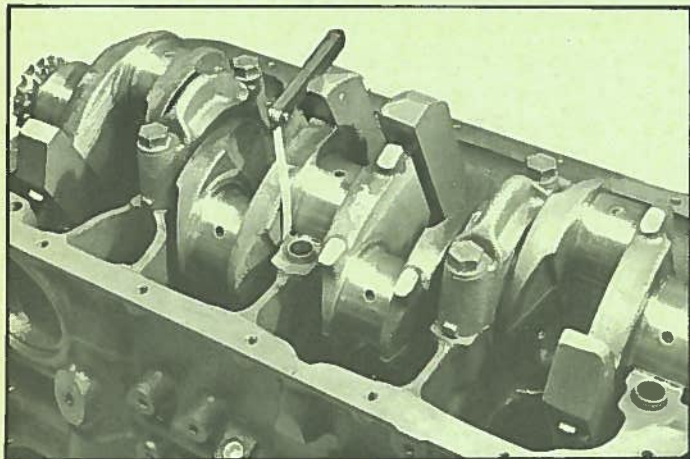
b) Mettre le vilebrequin en place.

Monter les deux paliers intermédiaires (N° 1 et N° 3).

Serrer les vis à 5 m.kg.

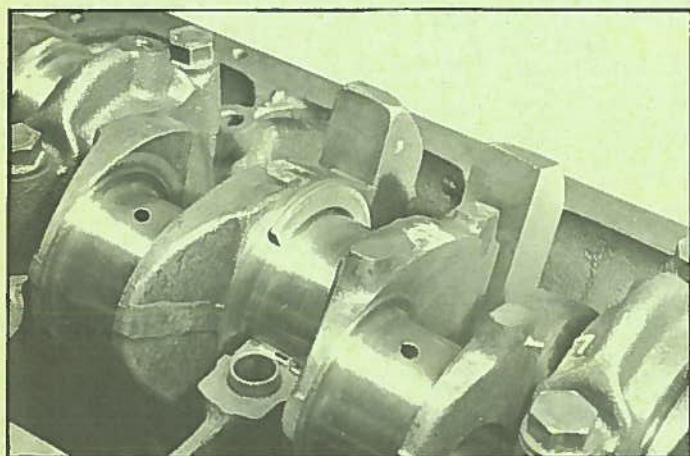
c) Pousser au maximum le vilebrequin vers la distribution en le faisant tourner (maintenir les demi-joues).





- d) A l'aide d'un jeu de cales relever le jeu entre vilebrequin et joue.
Il doit être compris entre 0,045 mm et 0,16 mm.
S'il est supérieur, remplacer les joues d'un côté ou les joues des deux côtés par des joues classe II.

NOTA : Pour les remplacer, faire pivoter les joues autour du tourillon du vilebrequin, sans déposer celui-ci.

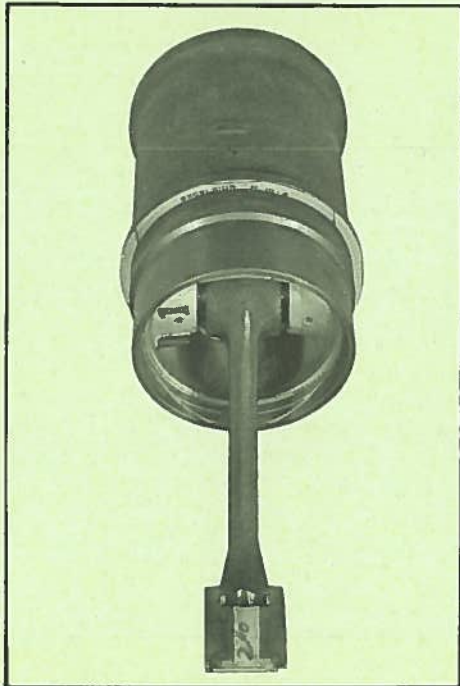


28. Monter le vilebrequin.

- a) Poser le chapeau de palier central, muni des demi-joues de réglage de jeu latéral, et les deux paliers extrêmes. Serrer les vis de fixation à 5 m.kg, puis définitivement à 10 m.kg.

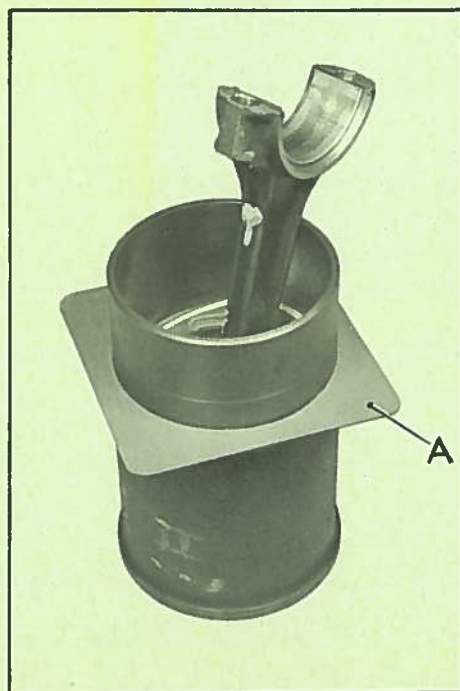
S'assurer qu'il n'y a pas de point dur en tournant le vilebrequin et que le jeu latéral reste inchangé.

- b) Coucher le moteur, l'arbre à cames vers le haut.



29. Monter les ensembles bielles - pistons - chemises.

- a) Présenter le joint sur la chemise, les traces noires délimitant les renforts, parallèle aux faces latérales de la tête de bielle et le renfort (partie rapportée en papier marron) côté chemise.



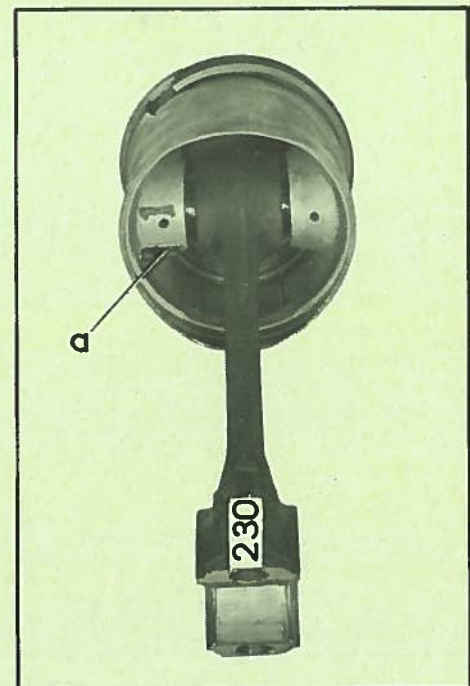
- b) Amener le joint à la main jusqu'au premier épaulement de la chemise.

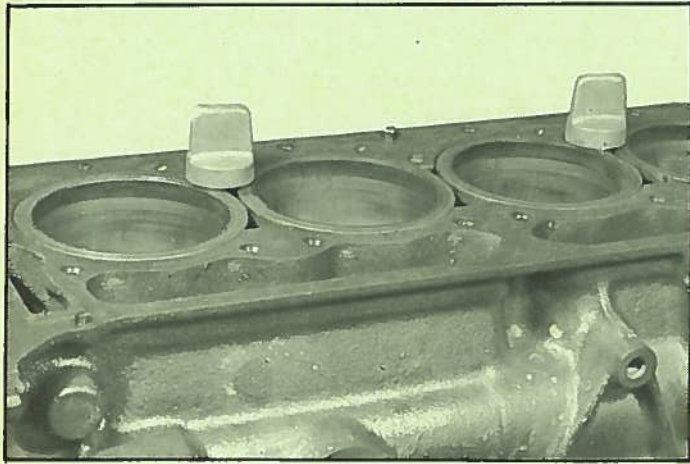
Terminer la mise en place à l'aide de la tôle MR.4134-20 (A).

REMARQUE . Si on réutilise les ensembles bielles-pistons- chemises et coussinets de bielles, les placer suivant les repères faits au démontage.

- c) Par le dessus du bloc, introduire un ensemble bielle - piston - chemise, le piston placé au P.M.H. dans la chemise.

NOTA : La partie saillante « a », venue de fonderie sur un bossage d'axe de piston, doit être orienté vers le volant moteur, le numéro de la bielle côté arbre à cames.





Mettre les coussinets en place, les huiler.

Accoupler la bielle au vilebrequin, monter le chapeau de bielle.

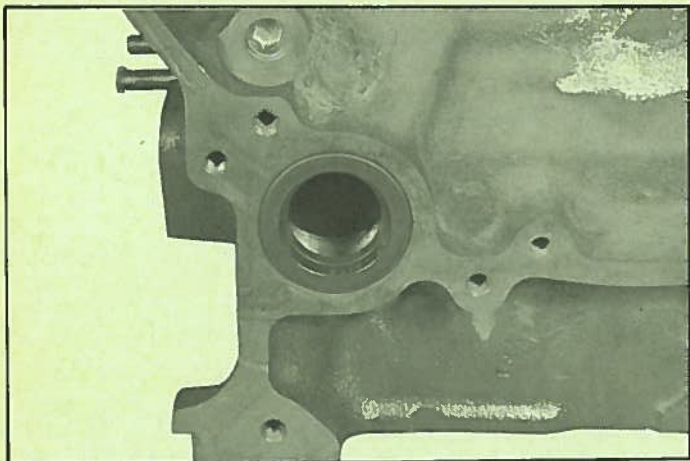
Serrer les écrous modérément.

d) Placer un 2ème ensemble, maintenir les deux chemises à l'aide de la vis 3074-T

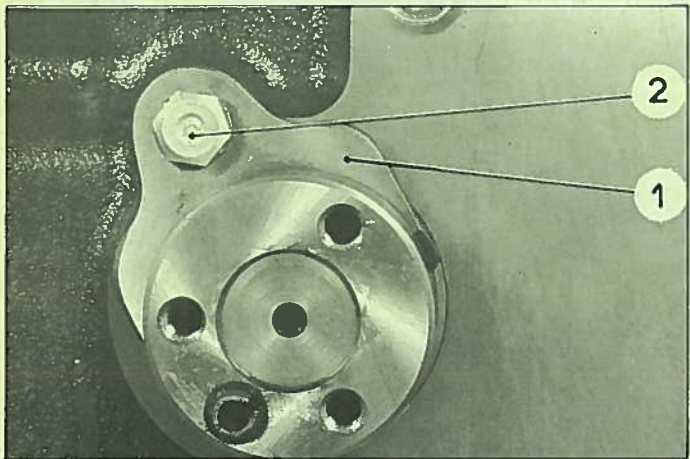
e) Mettre en place successivement les deux autres ensembles.

f) Serrer définitivement les écrous de tête de bielle

à $7 \begin{matrix} +0,50 \\ -0,25 \end{matrix}$ m.kg.



30. Présenter le joint d'étanchéité préalablement huilé, et l'engager pour qu'il affleure le plan de joint carter-moteur-boîte de vitesses, la lèvre orientée vers l'intérieur comme indiqué ci-contre.

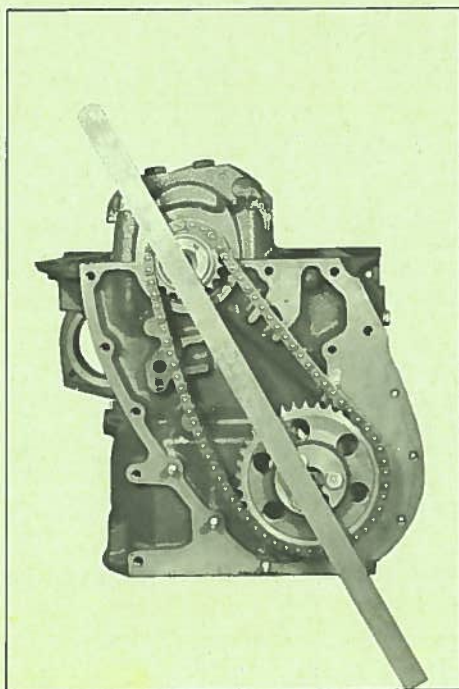


31 . Monter l'arbre à cames.

Engager l'arbre dans le bloc par le côté carter de distribution.

Mettre en place l'étrier (1) de maintien choisi au § 20.

Serrer la vis (2) à $1,7 \begin{matrix} +0,2 \\ -0,3 \end{matrix}$ m.kg (rondelle éventail sous tête).



32. Monter la distribution.

Amener les pistons des cylindres 1 et 4 au voisinage du PMH.

a) Placer la chaîne sur le pignon de vilebrequin puis le pignon d'arbre à cames dans la chaîne.

Positionner les pignons pour que le brin tendu de la chaîne soit opposé au tendeur et qu'un réglet passant par les axes des 2 pignons passe également par le repère (coup de pointeau ou trait de peinture rouge) du pignon d'arbre à cames et par le repère (trait au crayon électrique dans un entre-dents) du pignon de vilebrequin.

NOTA : Le centre du pied de centrage du pignon d'arbre à cames, l'axe du pignon et le repère sont alignés.

Tourner l'arbre à cames jusqu'à ce que le pied de centrage et les trous taraudés soient en regard des trous percés dans le pignon.

Serrer les vis de fixation.

b) Monter le tendeur de chaîne.

Engager :

- le cylindre (3) dans le corps (2) ;
- le ressort (4) dans le cylindre ;
- l'ensemble patin de glissement (a) et plongeur (5) porte-patin dans le corps (le ressort se trouve en partie comprimé)

Par le trou taraudé de la vis-bouchon (8) passer une clé «Allen» de 3.

La faire tourner dans le sens des aiguilles d'une montre pour engager l'ergot du plongeur (5) dans la rampe du cylindre (3).

Amener le porte-patin (a) en butée sur le corps (2).

En continuant à tourner la clé dans le même sens, bloquer le porte-patin (ceci facilite la mise en place du tendeur)

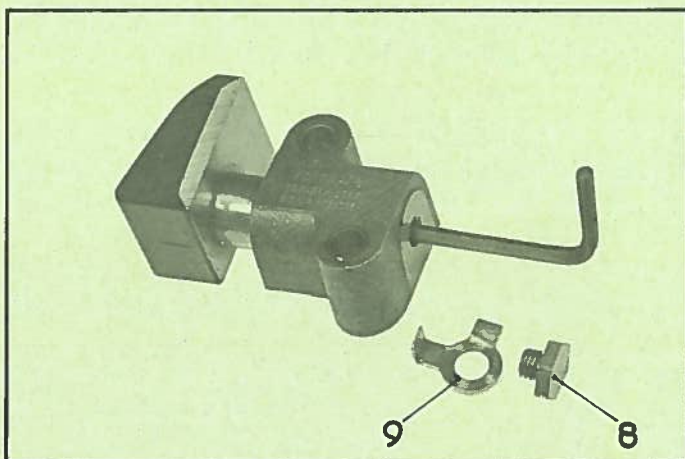
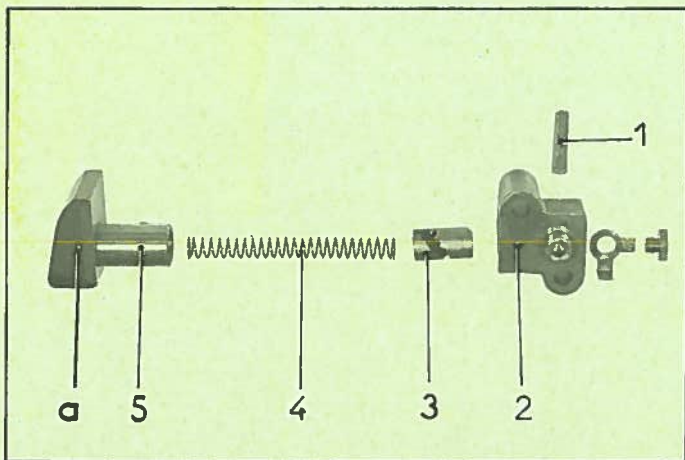
Engager le filtre (1) dans le bloc.

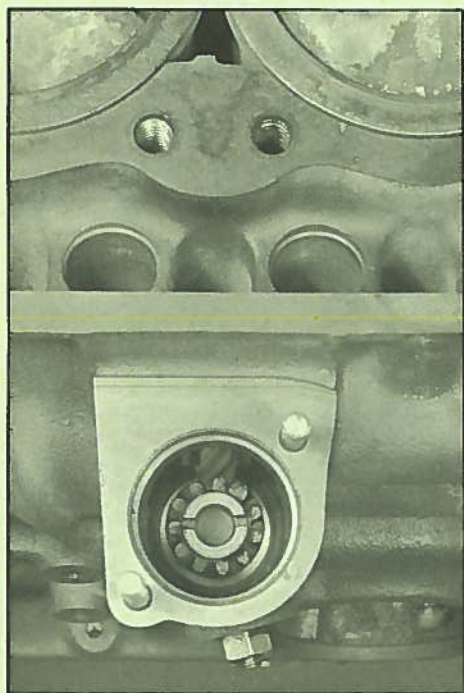
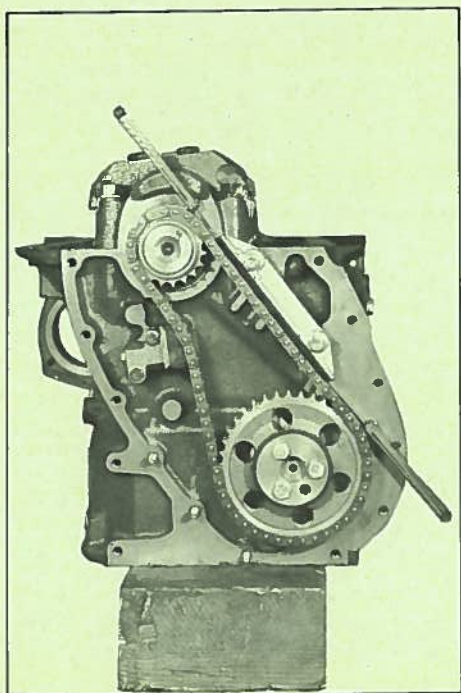
Fixer le tendeur, serrer la vis à 1,7 m.kg.

Débloquer le porte-patin en tournant la clé «Allen» dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et s'assurer que le patin (6) appuie correctement sur la chaîne.

Serrer la vis bouchon (8) en intercalant l'arrêt (9).

Rabattre l'arrêt.





Voitures sorties depuis Octobre 1966.

La vis (1) est modifiée (le diamètre de la vis est diminué au droit de la fente) et le contre-écrou (2) est en Nylstop. Ne pas enduire ces pièces de masti-joint au montage.

Ne jamais utiliser un écrou Nylstop avec une vis ancien modèle.

c) Serrer la vis de fixation de la patte de pompe sur le palier N° 3 à $3,5 \pm 0,5$ m.kg.

c) Monter le guide de chaîne.

Mettre le guide en place, approcher les vis sans les serrer, (rondelles plates sous tête).

Approcher le guide de chaîne en laissant subsister un jeu de 0,1 à 0,5 mm, mesuré avec des cales.

Serrer les vis.

33. Monter la pompe à huile.

a) Placer le piston du 1er cylindre (côté embrayage) au PMH fin de compression, le 4ème cylindre (côté distribution) est alors en fin d'échappement début admission.

Le vérifier de la façon suivante :

- Coucher le moteur sur le côté, arbre à cames vers le haut,
- Mettre en place les deux poussoirs et les tiges des culbuteurs du 4ème cylindre,
- Pour un petit mouvement du piston de ce cylindre de part et d'autre du PMH, les deux tiges de culbuteurs doivent se déplacer alternativement.
- Placer à nouveau le moteur sur le plan de joint de culasse.

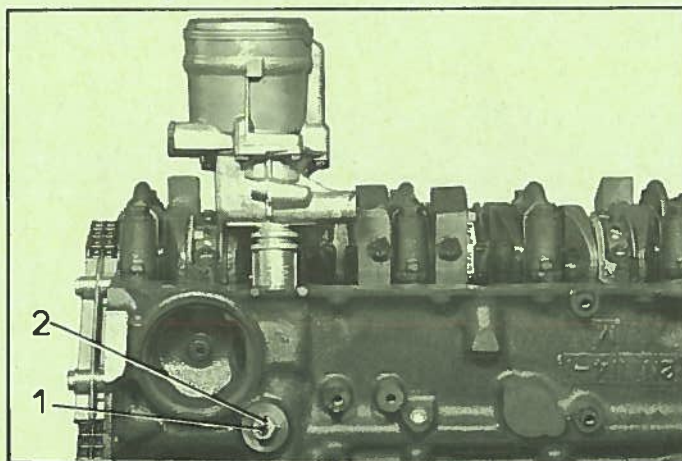
b) Engager la pompe à huile dans son logement de façon qu'après engrènement des pignons l'encoche d'entraînement soit parallèle à l'axe de l'arbre à cames et le petit côté de l'entraîneur dirigé vers le moteur.

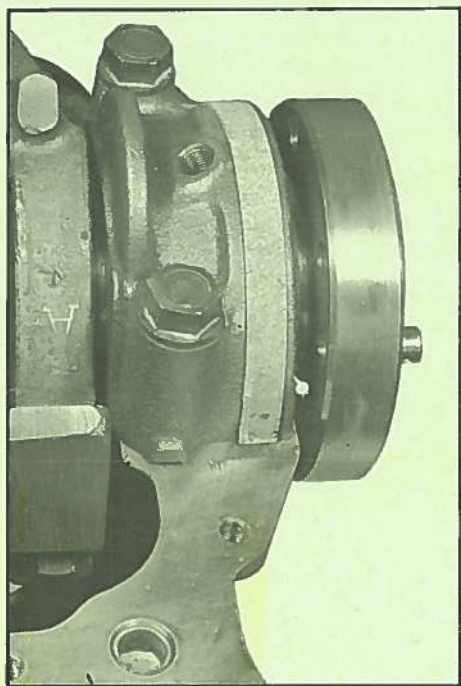
Voitures sorties avant Octobre 1966.

Enduire les filets de la vis pointeau (1) de masti-joint. Serrer la vis à $0,6 \pm 0,1$ m.kg.

Enduire la face, côté carter, du contre-écrou (2) de masti-joint. Serrer le contre-écrou.

Il est conseillé de remplacer la vis et le contre-écrou existants par des pièces nouveau modèles (écrou « Nylstop »).





34. Monter le carter inférieur.

Placer le joint liège dans la gorge du palier côté volant (extrémités enduites d'hermétique).

Enduire d'hermétique les deux faces d'appui du carter sur le bloc.

Présenter le carter.

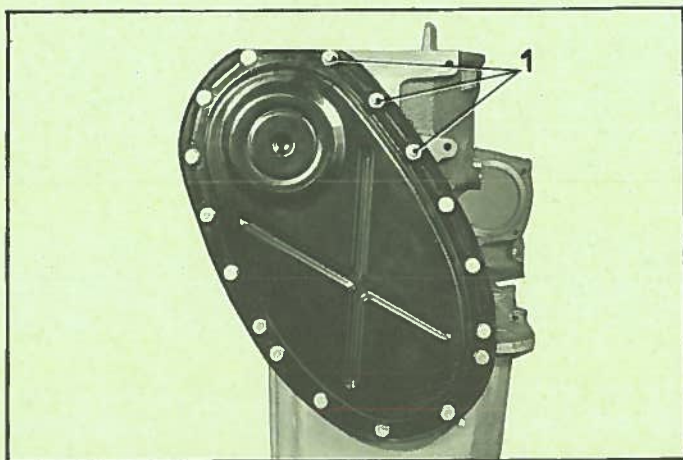
Placer une vis longue sur le côté G du palier N° 5 (côté distribution), deux vis longues sur le côté D du moteur (2ème et 3ème vis en partant du palier N° 5 (côté distribution)).

Serrer toutes les vis à $1,7 \pm 0,2$ m.kg

Mettre de la graisse sur la face du joint carton de la plaque de visite en contact avec le carter, de l'hermétique sur l'autre face.

Monter la plaque, serrer les vis à $1 \pm 0,2$ m.kg.

Serrer le bouchon de vidange (joint neuf) à $3 \pm 0,5$ m.kg.



35. Monter le carter de distribution.

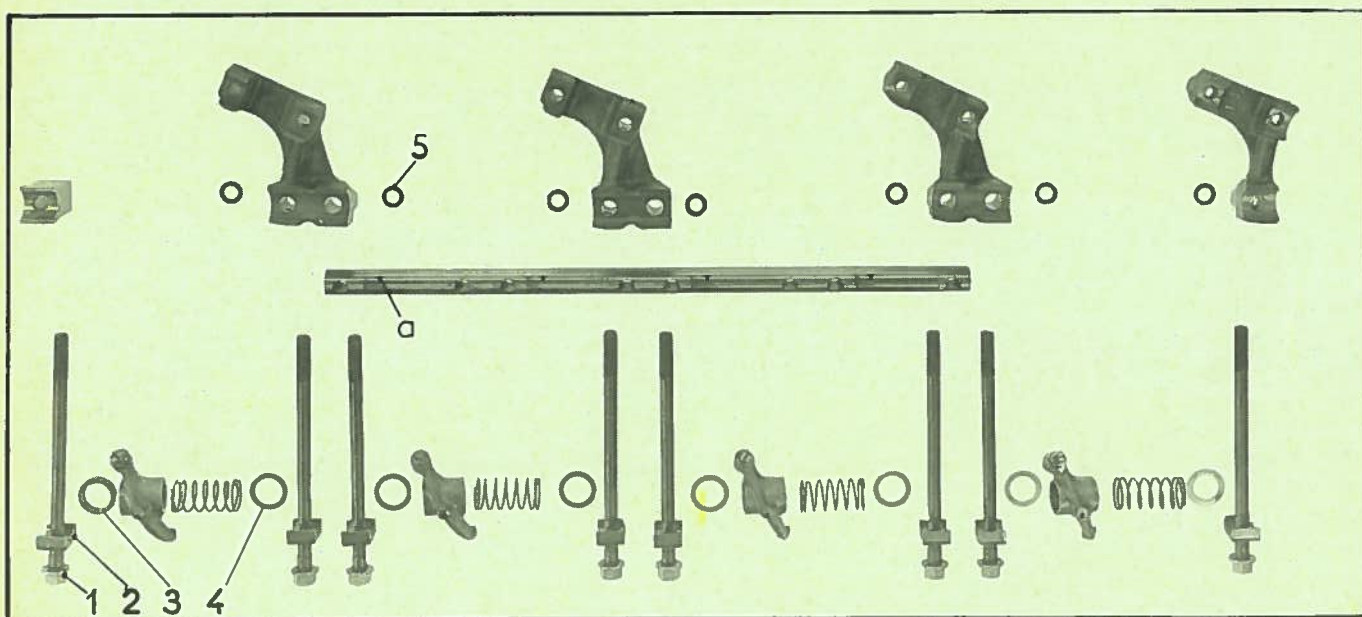
Coller le joint à l'hermétique sur le carter tôle. Enduire l'autre face de graisse.

Fixer le carter par les trois écrous (1) (entretoises sous écrous) et les vis (rondelle plate sous tête).

Serrer à $1,7 \pm 0,1$ m.kg

36. Huiler les poussoirs.

Les mettre en place suivant les repères faits au démontage.



37. Monter la culasse.

a) S'assurer de la présence des pieds de positionnement sur le bloc cylindres.

Mettre le joint de culasse en place.

Poser la culasse sur le bloc.

Placer les tiges de culbuteurs (emplacement repéré au démontage). Les tiges de culbuteurs d'échappement sont les plus longues.

b) Préparer la rampe de culbuteurs d'admission.

Le trou de graissage (a) le plus rapproché d'une extrémité de la rampe, indique l'AV de celle-ci.

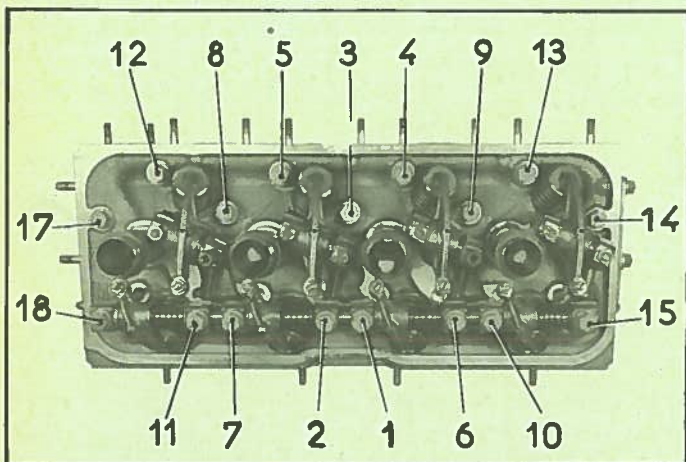
Commencer l'assemblage de ce côté.

Placer sur l'axe (préalablement huilé, les trous de graissage orientés vers le bas et vers les soupapes).

- 1 vis longue (1) munie de son cavalier (2).
- la rondelle épaisse (3).
- 1 culbuteur (voir photo pour orientation).
- 1 ressort.
- 1 rondelle mince (4).
- 1 vis longue.

Continuer le montage dans le même ordre. La rondelle (3) épaisse étant remplacée par une rondelle (4) mince.

Engager les supports de rampes sur les vis longues. Positionner les supports comme indiqué sur la photo.



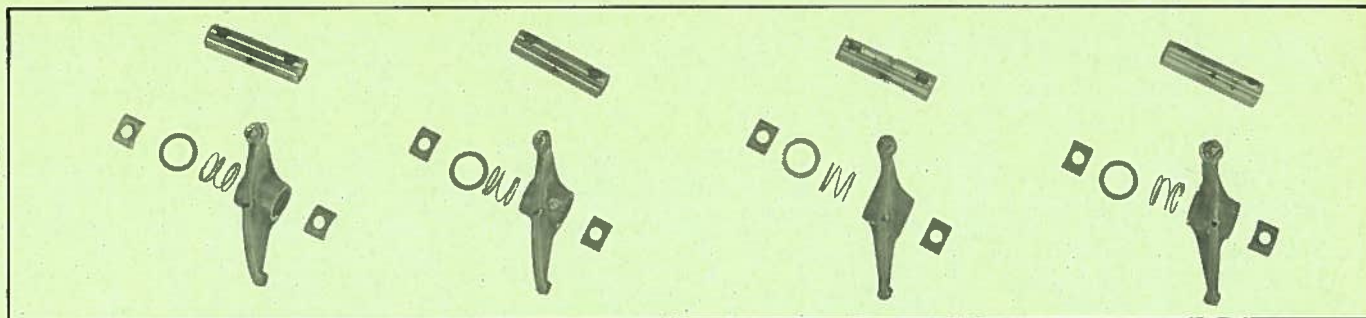
Le support AV comporte un chanfrein qui doit être orienté vers la tige de culbuteur afin de permettre le passage de celle-ci.

Placer un joint torique (5) sur les vis longues, entre les supports de rampe et la culasse (sauf sur la vis AV.).

Placer la rampe assemblée sur la culasse.

c) Serrer les vis de fixation de la culasse et de la rampe d'admission à 4 m.kg dans l'ordre indiqué.

1186



d) Mettre en place les culbuteurs d'échappement.

Placer sur l'axe (les trous de graissage dirigés vers le bas) en commençant par l'AV.

- un culbuteur,
- un ressort,
- une rondelle.

Placer chaque ensemble sur son support.

Monter les cavaliers de maintien de l'axe et des écrous.

NOTA : Les écrous AR. de fixation, des axes de culbuteurs d'échappement des cylindres 1 et 3 sont remplacés par des vis à tête creuse taraudée permettant la fixation des couvre-culbuteurs.

e) Serrer définitivement les vis de la culasse et de la rampe d'admission dans l'ordre indiqué au § 37 c à $6 + 0,5$ m.kg et les écrous de fixation des rampes de culbuteurs d'échappement de 22 à 28 mAN ($2,5 \pm 0,3$ m.kg).

38. Régler les culbuteurs.

- ♦ Le jeu doit être de $0,15$ mm à l'admission
 $0,20$ mm à l'échappement.

Pour la méthode de réglage (voir Op. DX. 112-0).

39. Monter le couvre-culbuteurs.

Mettre en place le joint caoutchouc sur le couvre-culbuteurs.

Poser le couvre-culbuteurs et serrer les vis (rondelle laiton sous tête) à 7 mAN environ ($0,75$ m.kg).

40. Monter le tuyau de graissage de la rampe de culbuteurs.

41. Monter le volant-moteur.

Présenter le volant sur le vilebrequin. Serrer les vis de 65 à 70 mAN ($6,5$ à 7 m.kg).

Monter le roulement neuf dans le volant. Mettre en place le circlips.

42. Monter le mécanisme d'embrayage.

Les faces d'appui du disque sur le volant et sur le plateau étant très propres :

Poser le disque et engager dans le moyeu un arbre de commande de boîte de vitesses ou le mandrin 3106 T, pour assurer le centrage par rapport au roulement du volant.

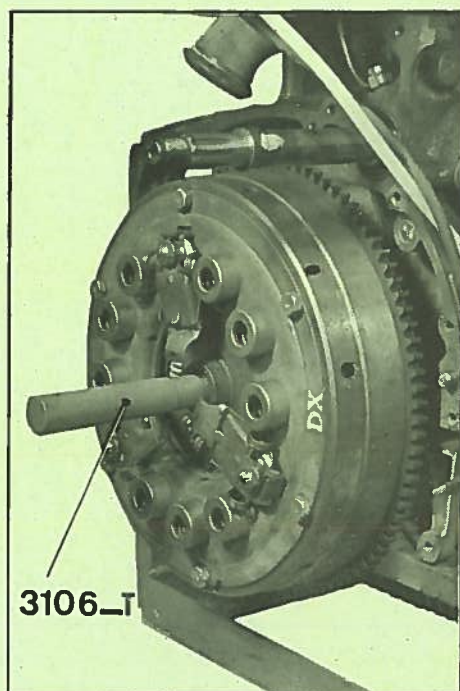
Monter le mécanisme en faisant correspondre les repères faits au démontage. Serrer les vis de 20 à 30 mAN ($2,5 + 0,3$ m.kg) (rondelle éventail sous tête).

S'assurer, au cours du serrage que l'arbre coulisse librement.

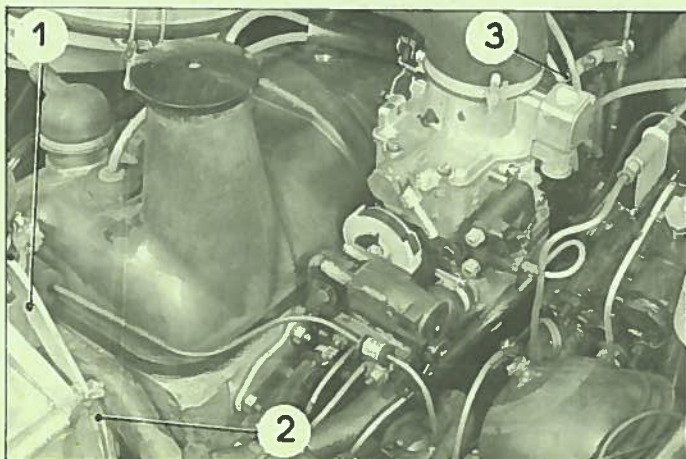
REMARQUE : Si le carter tôle est percé de douze trous et que le volant comporte six trous taraudés il faut fixer le mécanisme de telle sorte que trois des vis se trouvent en face des linguets.

Correctif N° 6 au 527
Correctif N° 1 au 547

1825







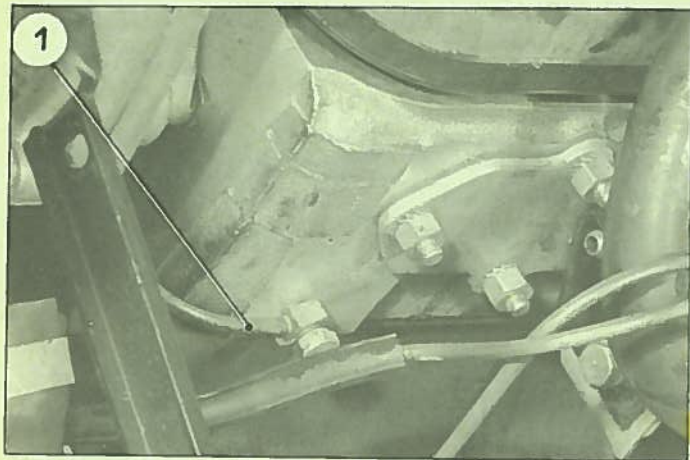
DEPOSE.

1. Déposer le filtre à air (voir Op. DY. 171-1).
2. Vidanger le radiateur et le carter-cylindres. (Récupérer l'eau qui contient de l'antigel).
3. Déconnecter les câbles des bornes de la batterie.
4. Faire tomber la pression dans les circuits. (voir Op. DX. 00).
5. Déposer :
 - les fils de bougies
 - le tirant du radiateur, la patte de levage (1) du moteur, le câble de masse (2)
 - le ventilateur.
6. Désaccoupler
 - la commande (3) d'accélérateur, la tirette de starter, le tube d'arrivée d'essence, du carburateur
 - le faisceau d'alimentation, du régulateur centrifuge
 - le tube d'alimentation, du correcteur de débrayage
 - la durite supérieure de refoulement d'eau
 - le tirant (4) de dynamo, de la pompe à eau.

Dégager les courroies de dynamo-pompe à eau.



7. Déposer
 - l'axe d'articulation du régulateur centrifuge (Ne pas égarer les cales de réglage, pour conserver l'alignement des poulies au remontage).
 - dégager le régulateur centrifuge vers le côté droit.
8. Déconnecter
 - le fil de la sonde thermométrique placé sous le couvercle de la pompe à eau
 - le fil de masse de l'allumeur ; fixé par la patte de maintien du tube reniflard sur un goujon de fixation de la plaque d'obturation arrière.
9. Désaccoupler
 - la durite inférieure d'aspiration d'eau, de la pompe
 - le tube d'écoulement de la pompe à eau



- le tube de graissage de la rampe de culasse (1)
- le tirant de la pompe HP, de la pompe à eau.

10. Déposer :

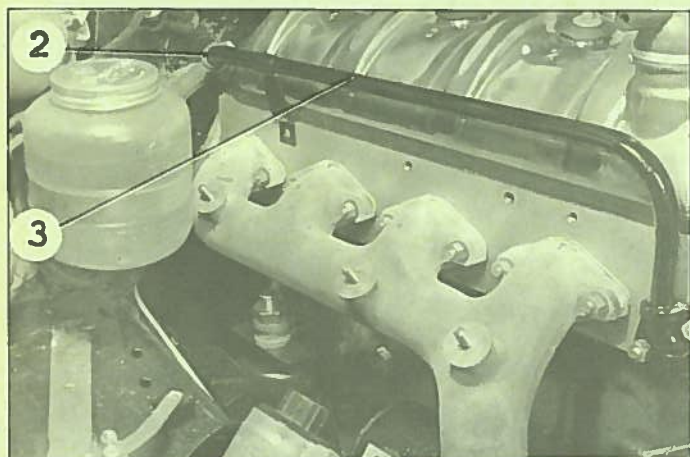
- le bloc pneumatique avant droit
- le support de filtre à air
- l'écran d'échappement.

11. Désaccoupler

- les tubulures d'échappement, de la culasse et du tube d'échappement
- la durite (2) de chauffage du tube (3) de chauffage.

12. Déposer

- les tubulures d'échappement
- la durite de chauffage (2)
- le couvre culasse avec son joint
- les bougies
- les joints caoutchouc et les coupelles d'étanchéité des puits de bougies.



13. Desserrer les vis de la rampe d'échappement.

Desserrer les vis de fixation de la culasse.

Déposer les rampes d'échappement.

Déposer la rampe d'admission.

NOTA : Pour dégager la vis arrière de la rampe d'admission, déposer l'obturateur caoutchouc placé dans la niche moteur, découper le feutre et dégager la vis par ce trou (en « a »).

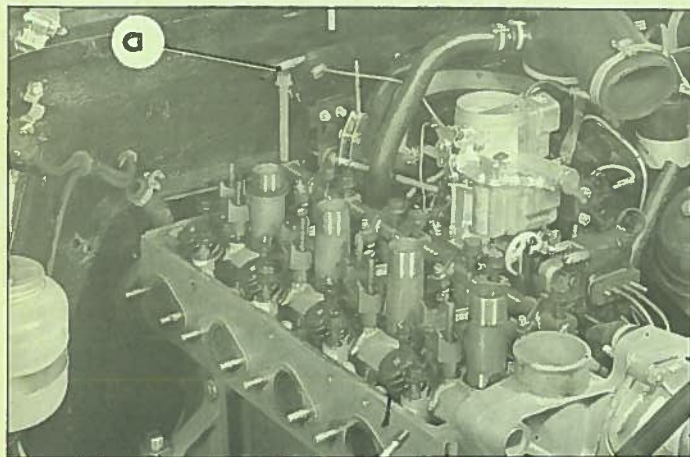
Déposer les tiges de culbuteurs.

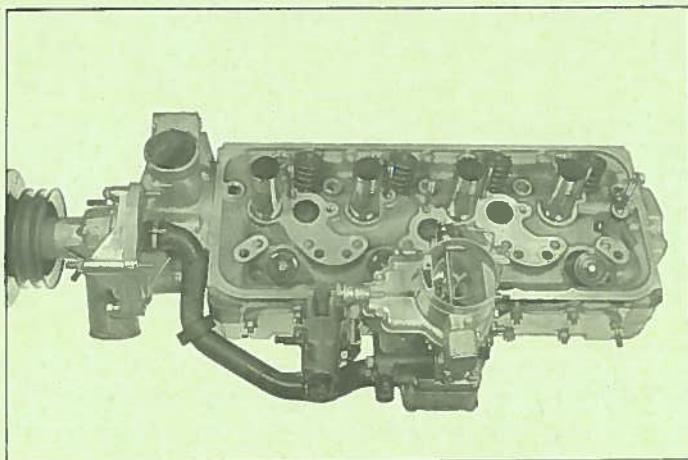
NOTA : Pour dégager la tige de culbuteur d'échappement du 4ème cylindre, soulever légèrement la culasse.

14. Déposer la culasse et le joint de culasse.

(Attention aux pieds de centrage).

Maintenir les chemises à l'aide de 2 vis (vis de maintien 3074-T).





15. Déshabiller la culasse.

Déposer le tube de prise de chauffage et le tube de réchauffage.

Déposer la pompe à eau et le couvercle de pompe à eau.

Désaccoupler le correcteur de réembrayage du carburateur.

Déposer le correcteur de réembrayage.
(voir Op. DY. 314-1),

Déposer l'ensemble boîtier d'admission et carburateur.

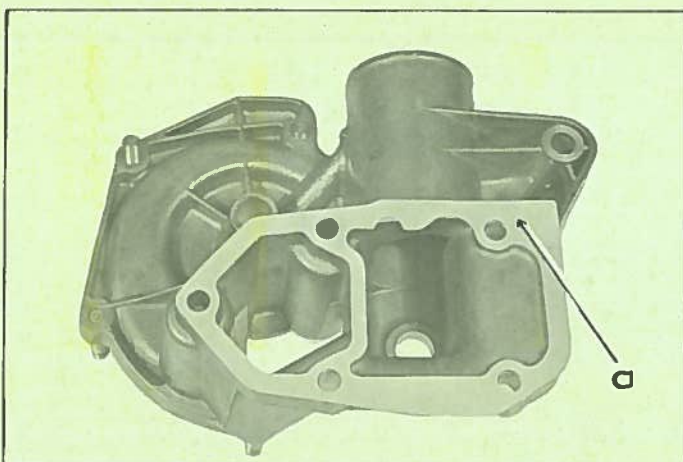
POSE.

16. Habiller la culasse.

Poser :

- le couvercle de pompe à eau, intercaler le joint (Attention, un sens de montage doit être observé, voir la position de l'angle « a » du joint)
- la pompe à eau, intercaler le joint (écrous spéciaux ϕ 8, 12 sur plat)
- l'ensemble boîtier d'admission et carburateur. Intercaler le joint
- le correcteur de réembrayage (voir Op. DY. 314-1).

Accoupler le tube de réchauffage au couvercle de pompe à eau. Serrer le collier.



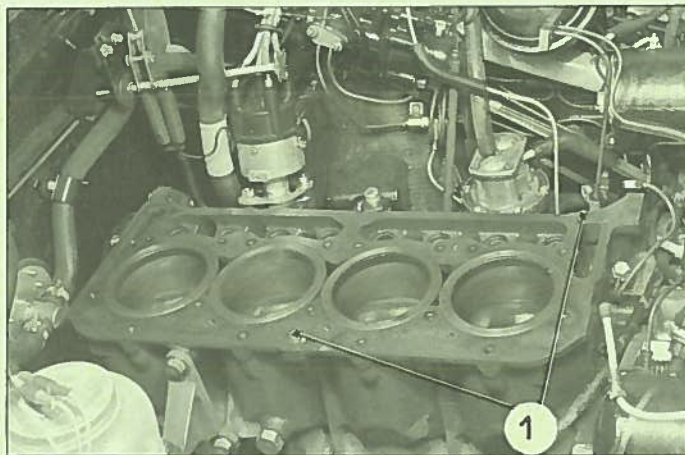
17. Déposer les vis de maintien des chemises (vis 3074-T).

18. Poser la culasse.

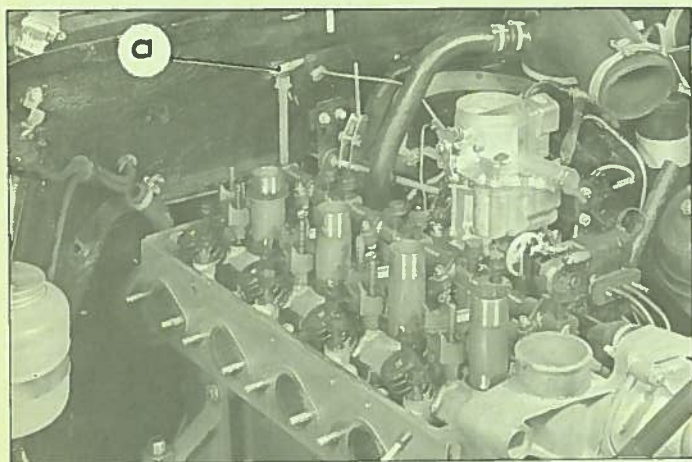
Mettre en place le joint de culasse, le centrer sur les 2 pieds de centrage (1).

Présenter la culasse en même temps que la tige de culbuteur d'échappement du 4ème cylindre.

NOTA : Lorsque la culasse est en place, cette tige ne peut plus être montée.



19. Mettre en place les tiges de culbuteurs (les tiges de culbuteurs échappement sont les plus longues).



20. Mettre en place la rampe de culbuteurs admission équipée des supports de rampe et des vis de fixation de culasse.

NOTA : Pour mettre en place la rampe d'admission, faire passer la tête de la vis arrière par le trou pratiqué dans la niche moteur (en a).

Placer les joints caoutchouc entre les supports de rampe et la culasse, sur les vis de fixation de culasse.

21. Mettre en place les rampes d'échappement, le trou de graissage orienté vers le bas et vers les soupapes. Placer les cavaliers. Serrer les écrous sur les goujons de fixation des rampes d'échappement. (Les vis de fixation du 1er et 3ème cylindre servent également à la fixation du couvre-culasse).

22. Approcher les vis de fixation de culasse, puis les serrer (clé dynamométrique 2471-T).

1er serrage : 3 m.kg

2ème serrage : 6 m.kg

Respecter l'ordre de serrage.

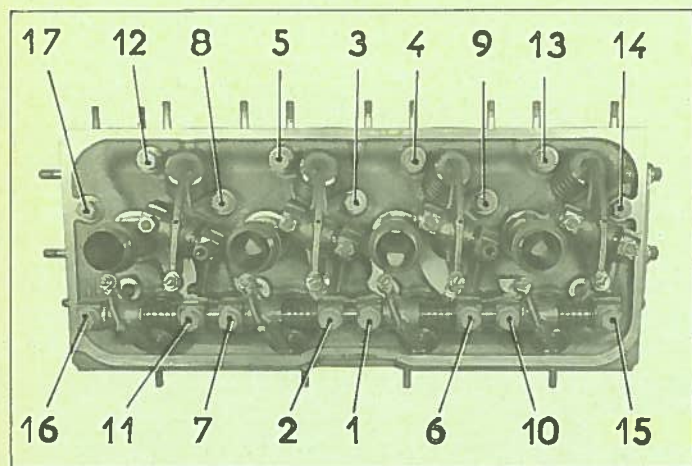
Pendant le serrage, s'assurer que les tiges de culbuteurs sont bien engagées dans les rotules des vis de réglage.

NOTA : Il faut obligatoirement procéder au resserrage de la culasse, moteur froid lorsque la voiture a parcouru 500 km.

Il faut impérativement procéder de la façon suivante :

1° Agir sur les vis une par une.

2° Desserrer franchement chaque vis. Serrer ensuite à 6 m.kg.





23. Monter

- le tube de graissage de culasse (avec un joint double en cuivre (1))
- la patte de maintien du tuyau de reniflard avec le câble de masse de l'allumeur
- la sonde thermométrique
- le tube d'écoulement de la pompe à eau
- le tube d'aspiration de la pompe à eau.

Serrer le collier.

Monter les courroies de la dynamo, et pompe à eau.

Accoupler le tirant dynamo-pompe à eau.

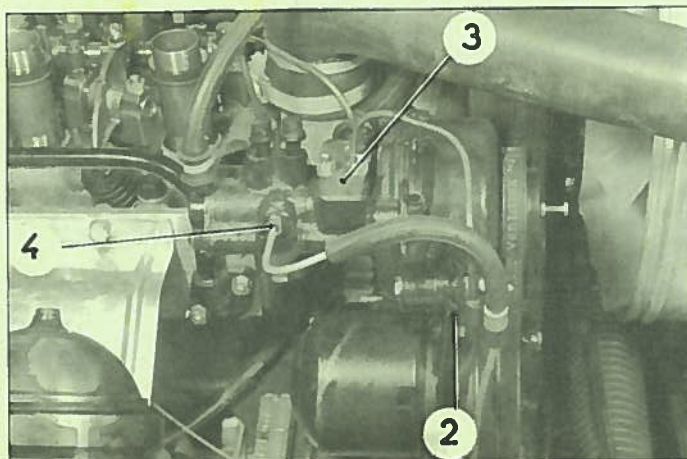
Régler la tension des courroies de dynamo-pompe à eau (voir Op. DX. 231-0).

Monter

- la commande du papillon des gaz, la commande du starter, le tube d'arrivée d'essence au carburateur
- le tirant de la pompe H.P. à la pompe à eau (intercaler cale et rondelle éventail).

24. Monter

- le régulateur centrifuge et son axe d'articulation. Placer les cales de réglage trouvées au cours du démontage
- la courroie de commande du régulateur centrifuge.



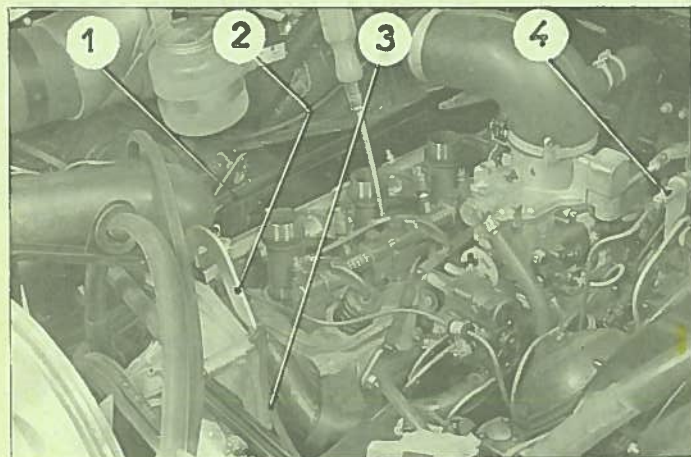
25. Fixer le tirant (2) de pompe H.P. au régulateur centrifuge.

Régler la tension de la courroie de régulateur centrifuge (voir Op. DX. 231-0).

26. Monter le faisceau (3) d'alimentation du régulateur centrifuge.

Fixer le tube (4) d'alimentation du correcteur de débrayage.

NOTA : Il faut remplacer les garnitures caoutchouc d'étanchéité D. 453-82 à chaque intervention.

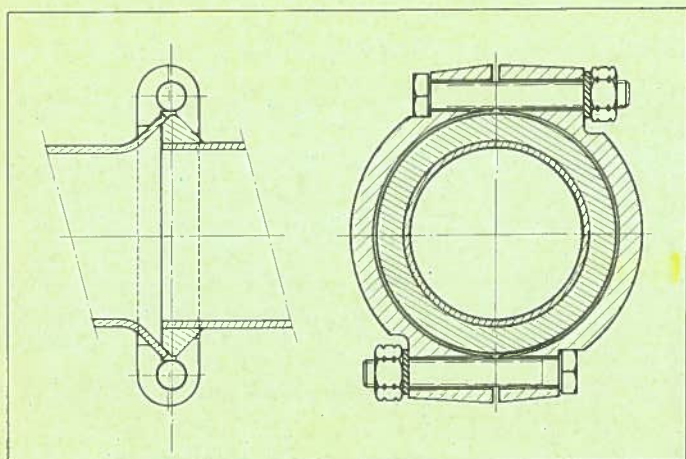


27. Monter

- les tubulures d'échappement sur la culasse, intercaler les joints (rondelles plates et écrous spéciaux $\phi = 8, 12$ sur plat)
- le tube de réchauffage (1)
- l'écran d'échappement
- le ventilateur. (Serrer les vis à 0,9 m.kg)
- le tirant du radiateur
- la patte (2) de levage du moteur, et le câble de masse (3) de batterie.

28. Accoupler

- le tuyau de réchauffage au tube souple. Serrer les colliers.
- le tuyau d'échappement à la tubulure d'échappement. (Attention au sens de montage du collier et des boulons).
- la durite de refoulement d'eau à la pompe à eau
- le tube de liaison régulateur centrifuge-bloc hydraulique à son raccord (4)
- le tube de liaison frein AV gauche et correcteur de ralenti au correcteur.



29. Régler les culbuteurs (voir Op. DY. 112-0).

30. Monter

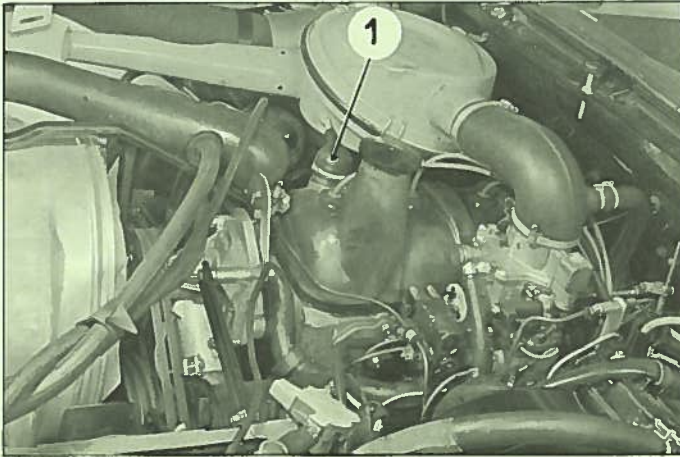
- les coupelles d'étanchéité des puits de bougies et leurs joints caoutchouc.
- Poser le couvre culasse, intercaler le joint.
- Serrer les vis (rondelles de cuivre).

31. Poser les bougies.

Connecter les fils de l'allumeur aux bougies.

32. Poser le support de filtre à air.

Poser le filtre à air. (voir Op. DY. 171-1).



33. Accoupler le filtre à air, au système anti-pollution (1) du couvre culasse.

Accoupler la durite d'air sur filtre à air.

Serrer les colliers.

34. Faire le plein d'eau du radiateur et ouvrir la vanne de commande de chauffage.

35. Connecter les câbles aux bornes de la batterie.

36. Mettre le moteur en marche.

37. Mettre les circuits en pression.

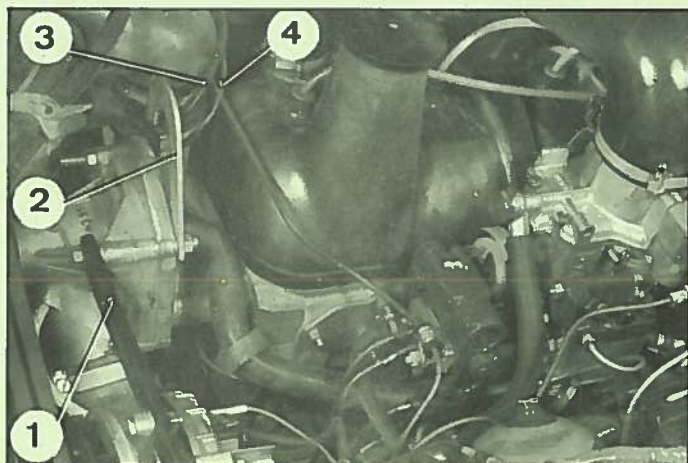
38. Vérifier l'étanchéité des raccords.

39. Purger le régulateur centrifuge et les freins.

40. Régler les ralentis (voir Op. DY. 142-0).



REPLACEMENT D'UNE CULASSE OU D'UN JOINT DE CULASSE.



3842

DEPOSE.

1. Déposer le filtre à air (voir Op. DY.171-1)
2. Vidanger le radiateur et le carter-cylindres. (Récupérer l'eau qui contient de l'antigel).
3. Déconnecter les câbles des bornes de la batterie.
4. Faire tomber la pression dans les circuits. (voir Op. DX. 00)
5. Déposer :
 - les fils de bougies
 - le tirant du radiateur, la patte de levage (2) du moteur, les câbles de masse (3) et (4)
 - le ventilateur.
6. Désaccoupler :
 - la commande (6) d'accélérateur, la tirette de starter, le tube d'arrivée d'essence, du carburateur.
 - le faisceau d'alimentation, du régulateur centrifuge.
 - le tube d'alimentation, du correcteur de réembrayage.
 - la durite supérieure de refoulement d'eau
 - le tirant (1) de l'alternateur, de la pompe à eau.

Dégager les courroies de l'alternateur-pompe à eau.

7. Déposer

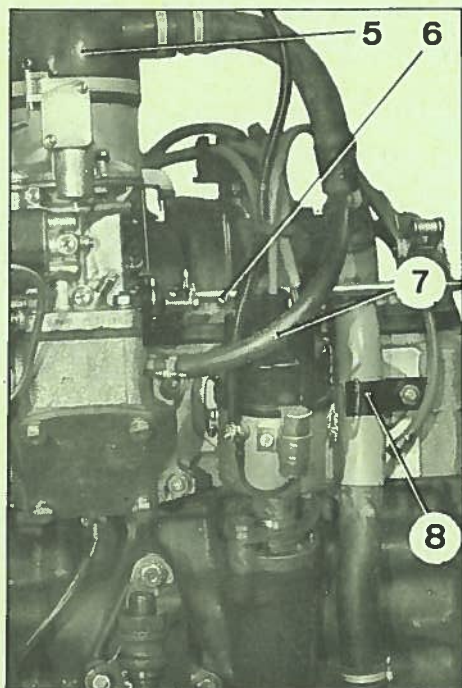
- l'axe d'articulation du régulateur centrifuge (Ne pas égarer les cales de réglage, pour conserver l'alignement des poulies au remontage.)

Dégager le régulateur centrifuge vers le côté droit.

- la patte de maintien (8)

8. Désaccoupler

- le fil de la sonde thermométrique placé sous le couvercle, de la pompe à eau
- les tubes caoutchouc (5) et (7), du carburateur et du boîtier d'admission.
- la durite inférieure d'aspiration d'eau, de la pompe.
- le tube d'écoulement, de la pompe à eau.



3865



- le tube de graissage de la rampe de culasse (1)
- le tirant de la pompe HP, de la pompe à eau

9. Déposer :

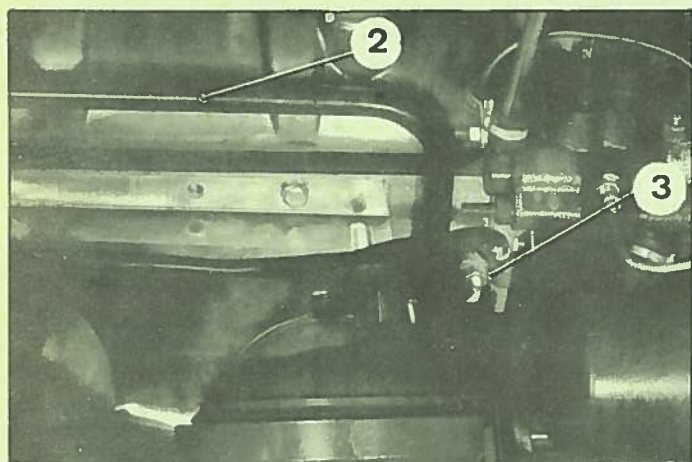
- le bloc pneumatique avant droit
- le support de filtre à air
- l'écran d'échappement

10. Désaccoupler

- la tubulure d'échappement de la culasse et du tube de descente.
- la durite de chauffage du tube (2)

11. Déposer.

- les tubulures d'échappement
- le tube (2) de chauffage
- le couvre culasse avec son joint
- les bougies
- les joints caoutchouc et les coupelles d'étanchéité des puits de bougies.
- la patte (3) de maintien du câble de démarreur.



12. Déposer les vis des rampes d'échappement

Desserrer les vis de fixation de la culasse

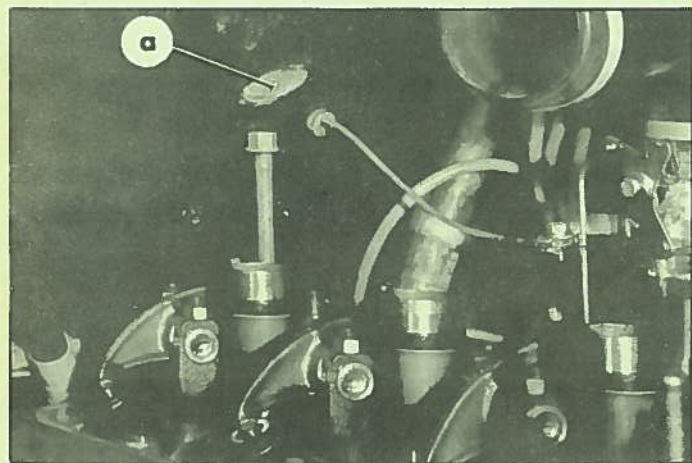
Déposer les rampes d'échappement

Déposer la rampe d'admission

NOTA : Pour dégager la vis arrière de la rampe d'admission, déposer l'obturateur caoutchouc placé dans la niche moteur, découper le feutre et dégager la vis par ce trou (en « a »)

Déposer les tiges de culbuteurs.

NOTA ; Pour dégager la tige de culbuteur d'échappement du 4ème cylindre, soulever légèrement la culasse.

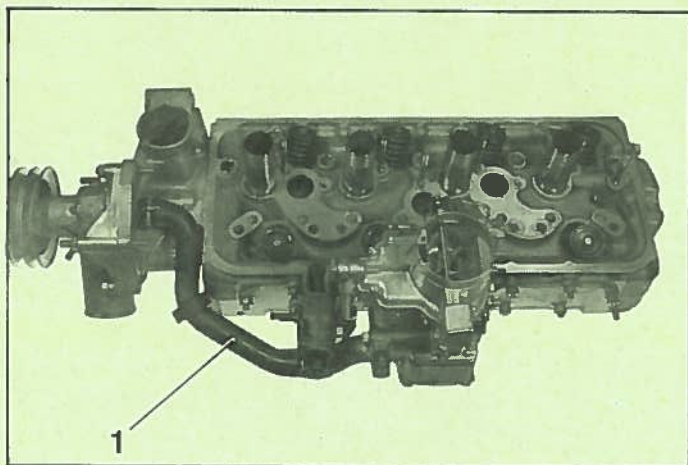


13. Déposer la culasse et le joint de culasse.

(Attention aux pieds de centrage)

Maintenir les chemises à l'aide de deux vis (vis de maintien 3074-T)

2210



14. Déshabiller la culasse.

Désaccoupler le tube (1) de réchauffage, de la pompe à eau.

Déposer la pompe à eau et le couvercle de pompe à eau.

Désaccoupler le correcteur de réembrayage, du carburateur.

Déposer le correcteur de réembrayage.
(voir Op. DY.314-1 a)

Déposer l'ensemble boîtier d'admission et carburateur.

POSE.

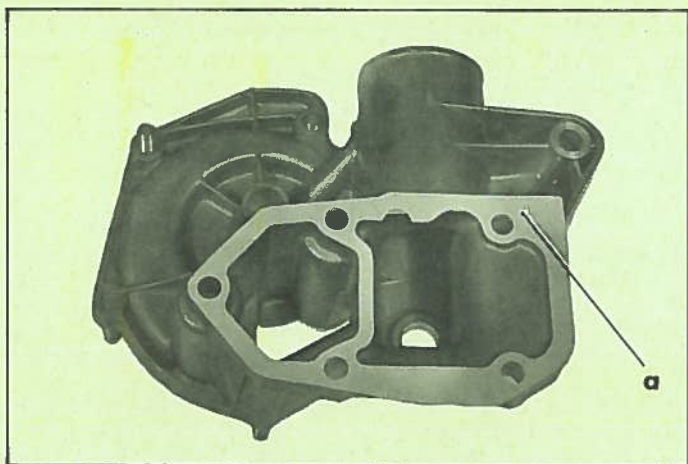
15. Habiller la culasse.

Poser :

- le couvercle de pompe à eau, intercaler le joint (Attention, un sens de montage doit être observé, voir la position de l'angle « a » du joint)
- la pompe à eau, intercaler le joint (écrous spéciaux ϕ 8, 12 sur plat)
- l'ensemble boîtier d'admission et carburateur. Intercaler le joint.
- le correcteur de réembrayage (voir Op.DY.314-1)

Accoupler le tube (1) de réchauffage au couvercle de pompe à eau. Serrer le collier.

1976



16. Déposer les vis de maintien des chemises (vis 3074-T)

17. Poser la culasse.

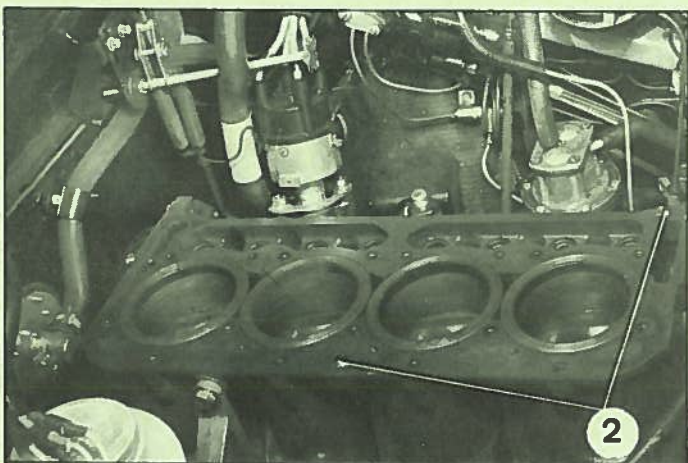
Mettre en place le joint de culasse, le centrer sur les deux pieds de centrage (2)

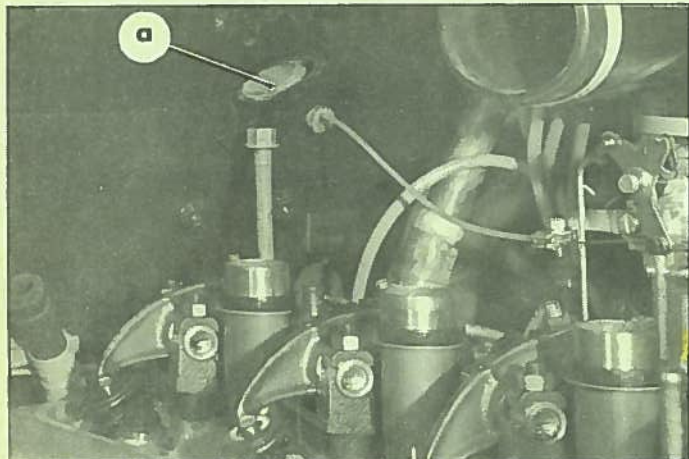
Présenter la culasse en même temps que la tige de culbuteur d'échappement du 4ème cylindre.

NOTA : Lorsque la culasse est en place, cette tige ne peut plus être montée.

18. Mettre en place les tiges de culbuteurs (les tiges de culbuteurs échappement sont les plus longues).

2169





19. Mettre en place la rampe de culbuteurs admission équipée des supports de rampe et des vis de fixation de culasse.

NOTA : Pour mettre en place la rampe d'admission, faire passer la tête de la vis arrière par le trou pratiqué dans la niche moteur (en a).

Placer les joints caoutchouc entre les supports de rampe et la culasse, sur les vis de fixation de culasse.

20. Mettre en place les rampes d'échappement, le trou de graissage orienté vers le bas et vers les soupapes. Placer les cavaliers. Serrer les écrous sur les goujons de fixation des rampes d'échappement.
(Les vis de fixation du 1er et 3ème cylindre servent également à la fixation du couvre-culasse).

21. Approcher les vis de fixation de culasse, puis les serrer (clé dynamométrique 2471-T)

- 1er serrage : 30 mAN = 3 m.kg
- 2ème serrage : 60 mAN = 6 m.kg

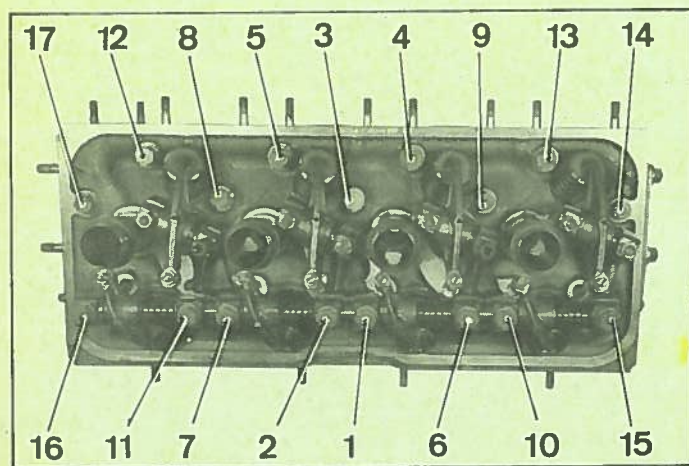
Respecter l'ordre de serrage.

Pendant le serrage, s'assurer que les tiges de culbuteurs sont bien engagées dans les rotules des vis de réglage.

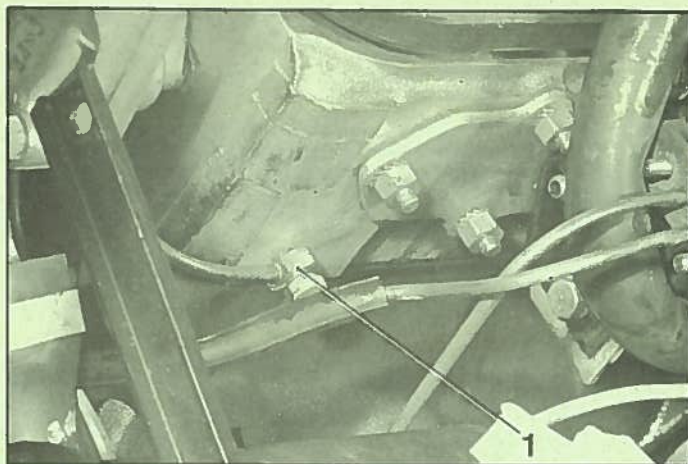
NOTA : Il faut obligatoirement procéder au resserrage de la culasse, moteur froid lorsque la voiture a parcouru 1.000 km.

Il faut impérativement procéder de la façon suivante:

- 1° Agir sur les vis une par une.
- 2° Desserrer franchement chaque vis. Serrer ensuite 60 mAN (6 m.kg)



2167



22. Monter

- le tube de graissage de culasse (avec un joint double cuivre (1))
- la patte de maintien
- la sonde thermométrique
- le tube d'écoulement de la pompe à eau
- le tube d'aspiration de la pompe à eau

Serrer le collier.

Monter les courroies de l'alternateur et pompe à eau.

Accoupler le tirant de l'alternateur

- le tube (3) au boîtier d'admission.

Régler la tension des courroies de l'alternateur (voir Op. DX.231-0 a)

Monter :

- la commande (2) du papillon des gaz, la commande du starter, le tube d'arrivée d'essence au carburateur.
- le tirant de la pompe H.P. à la pompe à eau (intercaler cale et rondelle éventail)

23. Monter.

- le régulateur centrifuge et son axe d'articulation
Placer les cales de réglage trouvées au cours du démontage
- la courroie de commande du régulateur centrifuge.

24. Fixer le tirant de pompe H.P. au régulateur centrifuge.

Régler la tension de la courroie de régulateur centrifuge (voir Op. DX.231-0 a).

25. Monter le faisceau (5) d'alimentation du régulateur centrifuge.

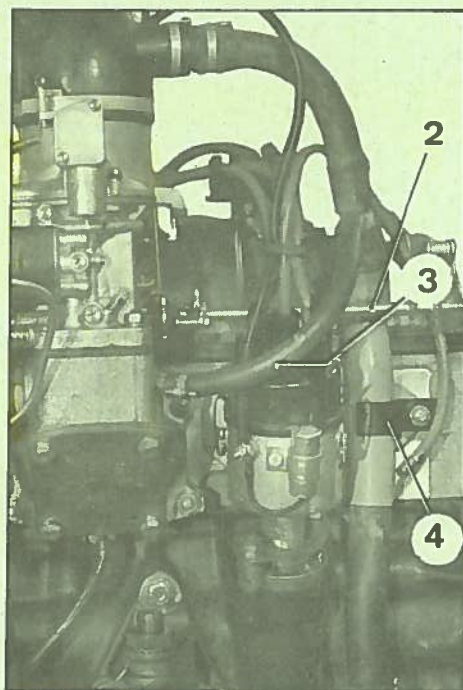
Fixer le tube (6) d'alimentation du correcteur de débrayage.

NOTA : Il faut remplacer les garnitures caoutchouc d'étanchéité D. 453-82 à chaque intervention.

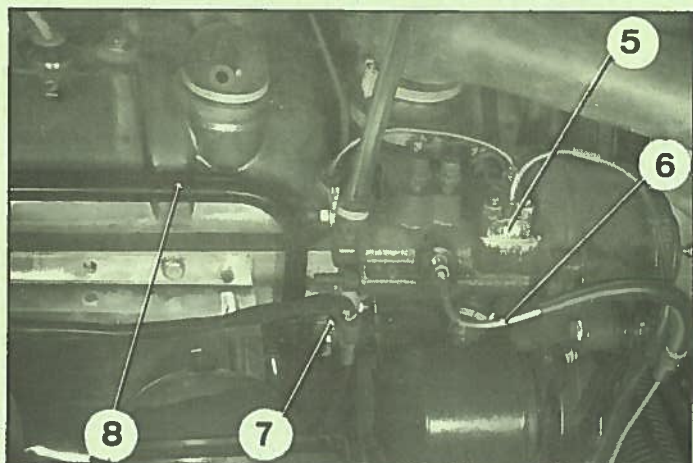
26. Monter le tube (8) de prise de chauffage

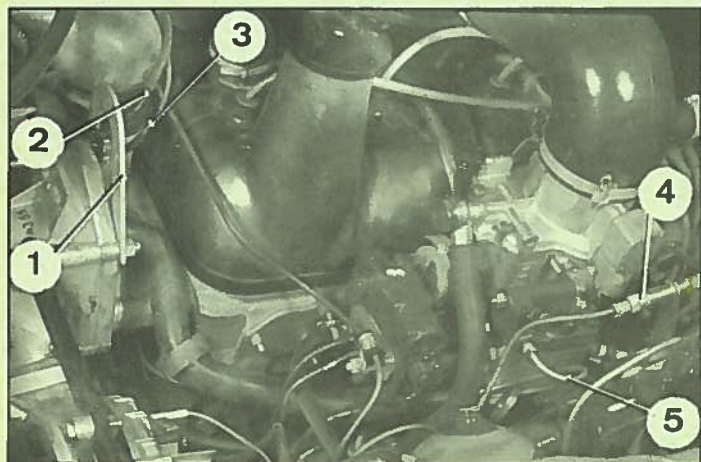
- la patte (7) de maintien du câble de démarreur.

3865



3844





27. Monter.

- les tubulures d'échappement sur la culasse, intercaler les joints (rondelles plates et écrous spéciaux $\phi = 8, 12$ sur plat).
- l'écran d'échappement
- le ventilateur (Serrer les vis à 8,8 mAN 0,9 m.kg)
- le tirant du radiateur
- la patte (1) de levage du moteur, et les câbles de masse (3) et (2)

28. Accoupler.

- le tuyau de réchauffage au tube souple. Serrer le collier .
- le tube de descente d'échappement à la tubulure d'échappement. (Attention au sens de montage du collier et des boulons).
- la durite de refoulement d'eau à la pompe à eau.
- le tube de liaison régulateur centrifuge-bloc hydraulique à son raccord (4)
- le tube (5) de liaison frein AV gauche et correcteur de ralenti, au correcteur.

29. Régler les culbuteurs (voir Op. DY.112-0)

30. Monter.

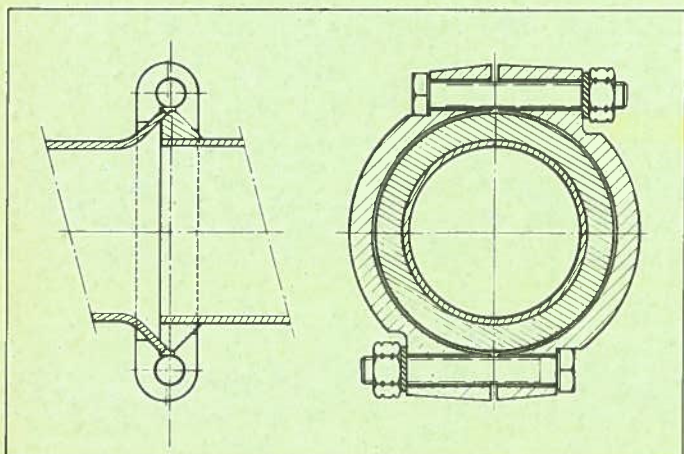
- les coupelles d'étanchéité des puits de bougies et leurs joints caoutchouc.
- Poser le couvre-culasse, intercaler le joint.
- Serrer les vis (rondelles de cuivre)

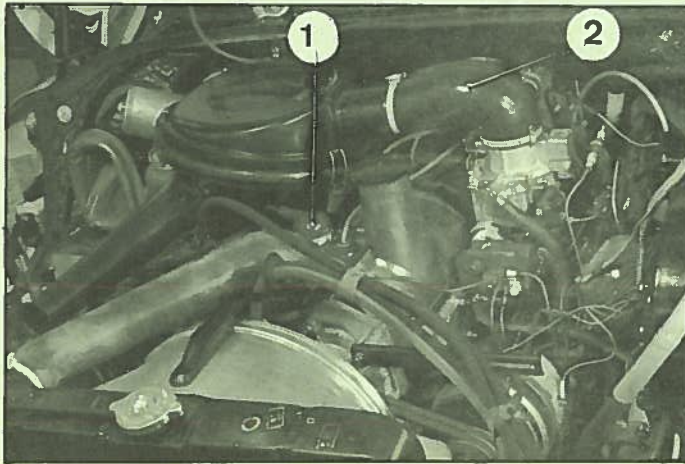
31. Poser les bougies.

Connecter les fils de l'allumeur aux bougies.

32. Poser le support de filtre à air.

Poser le filtre à air. (voir Op. DY. 171-1)





33. Accoupler le filtre à air, au système anti-pollution (1) du couvre-culasse.

Accoupler la durite (2) sur filtre à air.

Serrer les colliers.

34. Faire le plein d'eau du radiateur et ouvrir la vanne de commande de chauffage.

35. Connecter les câbles aux bornes de la batterie.

36. Mettre le moteur en marche.

37. Mettre les circuits en pression.

38. Vérifier l'étanchéité des raccords.

39. Purger le régulateur centrifuge et les freins.

40. Régler les ralentis (voir Op. DY. 142-0)

3840



REMISE EN ETAT D'UNE CULASSE.

DEMONTAGE.

1. Déshabiller la culasse.

a) Déposer :

- le collecteur d'échappement et ses joints,
- l'écran de collecteur d'échappement,
- le tuyau de chauffage sur culasse,
- le boîtier d'admission et son joint,
- les bougies,
- la pompe à eau et son couvercle,
- les rampes d'échappement,
- la rampe d'admission et ses supports.

b) Déshabiller les rampes des culbuteurs d'admission.

2. Démontez les soupapes

Utiliser le compresseur de ressorts 3084 T et le montage 3077 T. Maintenir les soupapes à l'aide du support MR 4156-40

Extraire :

- les clavettes (6),
- la coupelle supérieure (1)
- les ressorts (3),
- les rondelles (2) d'appui des ressorts,
- le joint (4) d'étanchéité,
- la soupape. (1)

REMARQUES : La culasse étant en aluminium on ne peut remplacer les sièges de soupape sans un outillage spécial.

Eviter de démonter les goujons.

Pour remplacer les puits de bougies, demander le MR. 112-6,

3. Remplacer les guides de soupapes.

- Extraire le ou les guides défectueux en utilisant l'outillage 3079-T.

- Monter le guide en utilisant une douille (D).

Le Service des pièces détachées vend des guides ayant trois diamètres extérieurs différents.

Le remplacement ne peut se faire que par un guide de même diamètre.

- Enduire de suif la vis (C) et les faces d'appui de la rondelle (B).

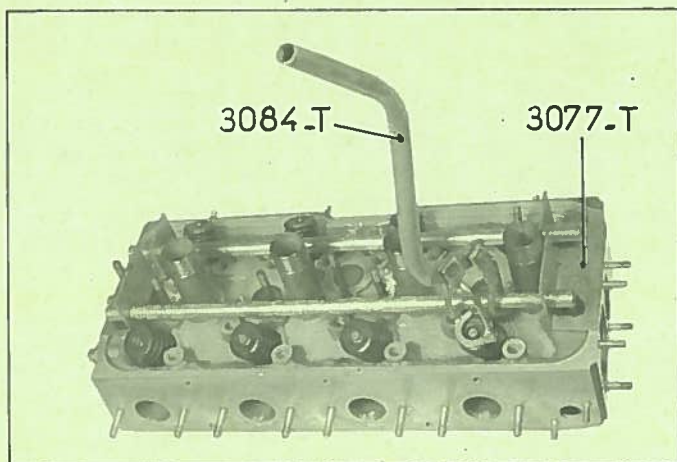
- Serrer l'écrou (A) jusqu'à ce que la partie épaulée de la douille plaque sur la face du siège de soupape.

- Aléser les guides des soupapes d'échappement (alésoir 1642-T) à $\phi = 8,99^{+0,015}_{-0,010}$ mm

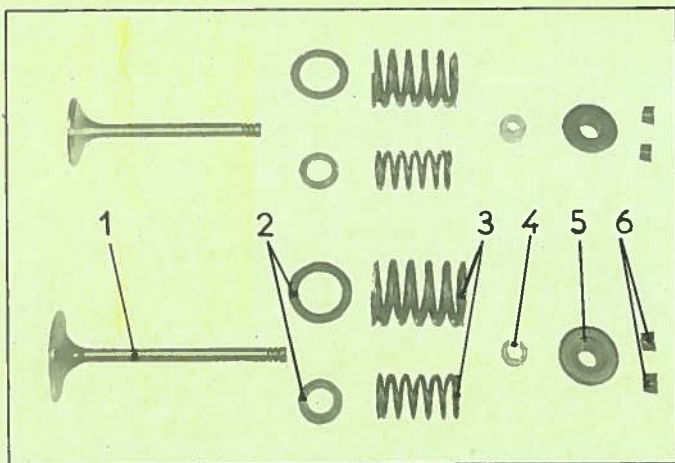
- Aléser les guides des soupapes d'admission (Alésoir 3080-T) à $\phi = 8^{+0,015}_{-0,010}$ mm.

- Contrôler l'alésage à l'aide d'un tampon mini-maxi ou à défaut avec la queue d'une soupape neuve.

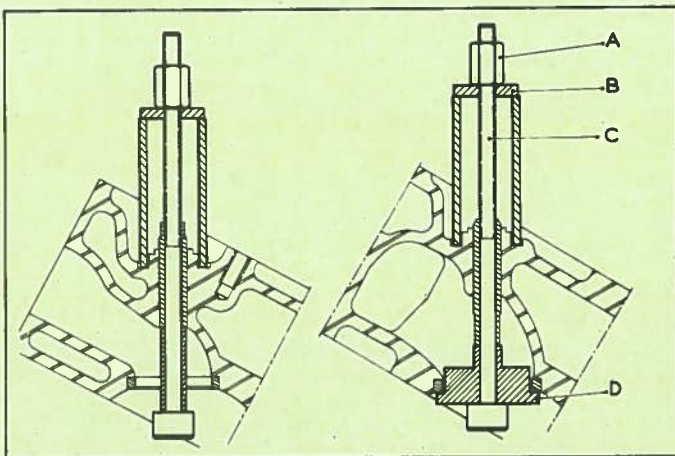
3512

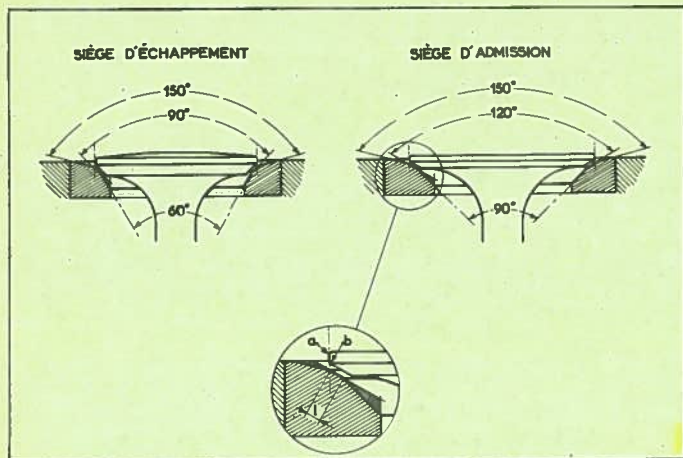


3517



X 10





4. Rectifier les sièges de soupapes et les soupapes

Utiliser une rectifieuse pour soupapes.

Angle de la portée des soupapes : admission 120°
échappement 90°

Faire un rayon de 0,5 mm environ sur les angles des têtes de soupapes en « a » et « b »

La largeur « l » du siège doit être comprise entre 0,8 et 1,2 mm

Utiliser les meules suivantes.

Sièges d'admission.

Pour la portée : meule biconique 120°	3046 T
Pour le dégagement supérieur : meule biconique 150°	3047 T
Pour le dégagement inférieur : meule biconique 90°	3047 T

Siège d'échappement.

Pour la portée : meule biconique 90	1627 T
Pour le dégagement supérieur : meule biconique 150°	1627 T
Pour le dégagement inférieur : meule monoconique 60°	1633 T

Il faut que le grand diamètre de la portée soit égal au plus grand diamètre de la soupape.

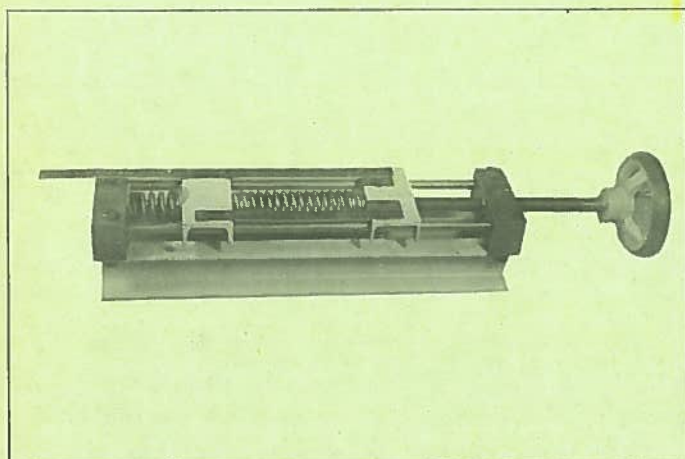
Roder les soupapes, à l'aide du rode soupapes 1615-T.

Nettoyer soigneusement la culasse afin d'éliminer toute trace d'émeri dans les chapelles et les passages de gaz.

MONTAGE.

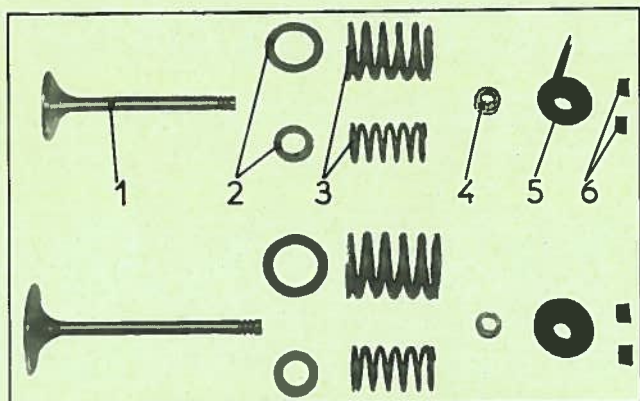
5. Tarer les ressorts

Utiliser l'appareil 2420-T



	Longueur	Charge
Ressorts extérieurs	39 mm	28,9 ± 1,6 kg
	30,5 mm	60 ± 3,2 kg

	Longueur	Charge
Ressorts intérieurs	30,7 mm	7,4 ± 0,5 kg
	22 mm	12 ± 1 kg



6. Monter les soupapes.

Mettre en place :

- la soupape (1)
- les rondelles d'appui des ressorts (2)
- les joints d'étanchéité (4).

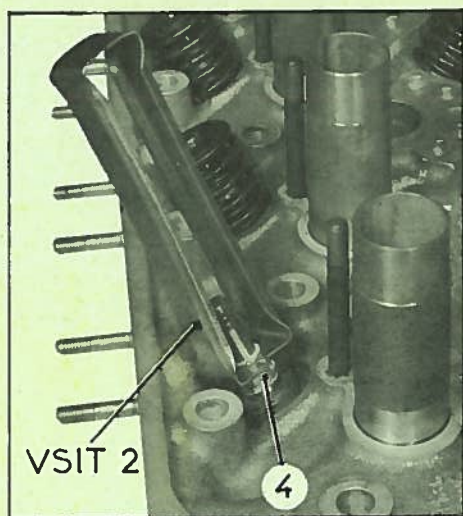
NOTA : Pour monter les joints d'étanchéité, utiliser le capuchon de montage en plastique vendu avec chaque joint et l'outil VSIT 2 (Référence Floquet)

Pour faciliter le montage enduire de graisse le joint et le capuchon de montage.

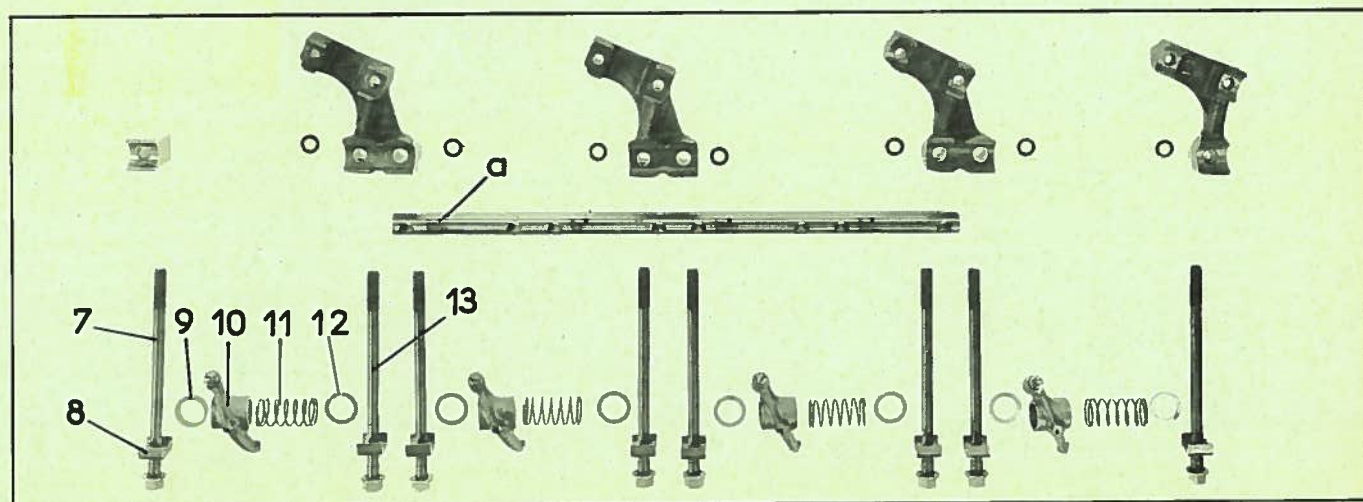
Lorsqu'un joint est usagé ou mal monté, il faut le changer. On ne réutilisera jamais un joint qui vient d'être déposé.

- les ressorts (3)
- la coupelle supérieure (5)
- les clavettes (6)

Utiliser le montage 3077-T et le compresseur de ressorts 3084-T Maintenir les soupapes à l'aide du support MR 4156-40



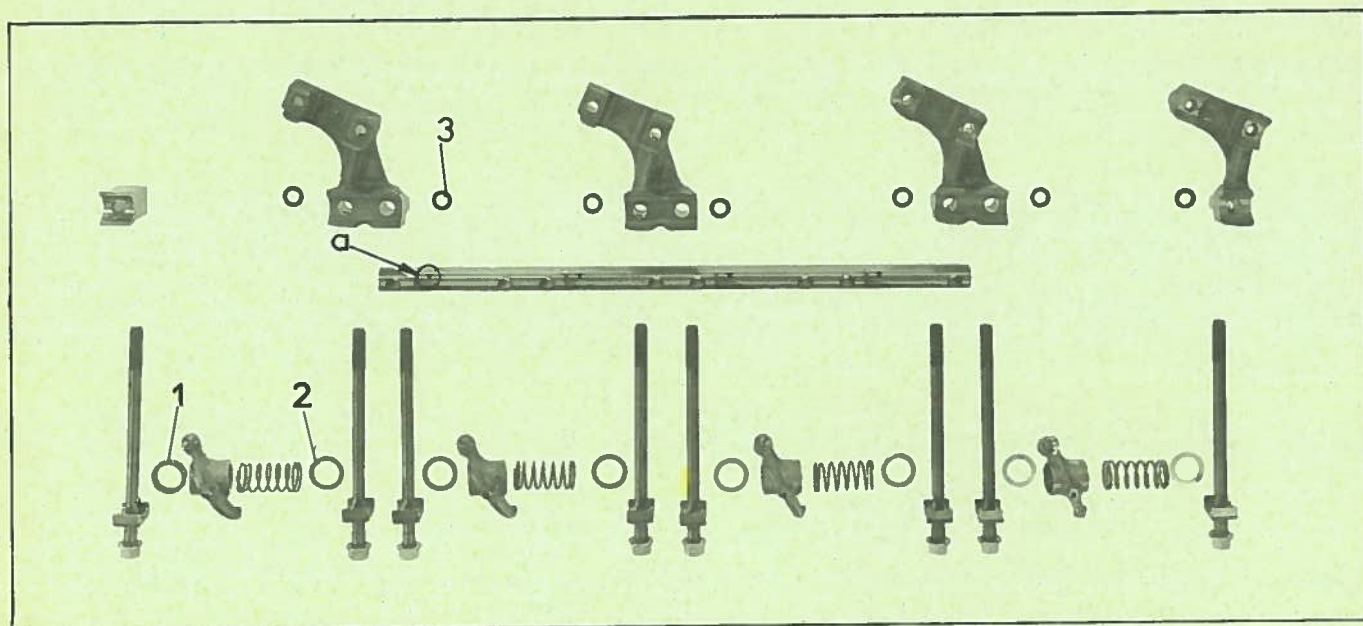
7. Habiller la rampe de culbuteurs d'admission



Le trou de graissage (a) le plus rapproché d'une extrémité de la rampe indique l'avant de celle-ci Commencer l'assemblage de ce côté.

Placer sur l'axe, préalablement huilé, les trous de graissage orientés vers le bas et vers les soupapes.

- 1 vis longue (7) munie de son cavalier (8)
- la rondelle épaisse (9)
- 1 culbuteur (10) (Voir photo pour orientation)
- 1 ressort (11)
- 1 rondelle mince (12)
- 1 vis longue (13)



Continuer le montage dans le même ordre (la rondelle épaisse (1) étant remplacée par une rondelle mince (2) pour les autres cylindres).

Engager les supports de rampe sur les vis longues
Positionner les supports comme l'indique la figure.
Le support AV comporte un chanfrein qui doit être orienté vers la tige de culbuteur afin de permettre le passage de celle-ci.

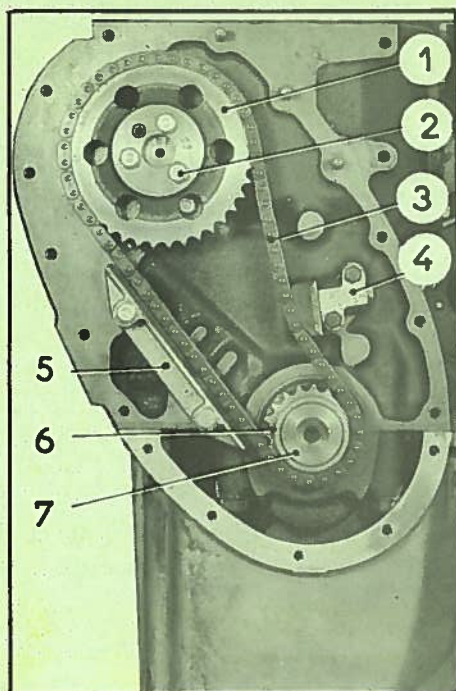
Placer un joint torique (3) sur les vis longues entre les supports de rampe et la culasse, sauf sur la vis avant.

8. Habiller la culasse.

Poser :

- le couvercle de pompe à eau, et la pompe à eau (joints enduits d'hermetic)
- le boîtier d'admission (joint enduit d'hermetic)
- le tuyau de chauffage sur culasse (joint enduit d'hermetic)
- l'écran de collecteur d'échappement.
- le collecteur d'échappement (joints métallo-plastiques.
- les bougies (clé 3088-T).

NOTA : Les rampes de culbuteurs d'admission et d'échappement seront montées après pose de la culasse et mise en place des tiges de culbuteurs.



REPLACEMENT D'UNE CHAÎNE OU DES PIGNONS.

DEPOSE.

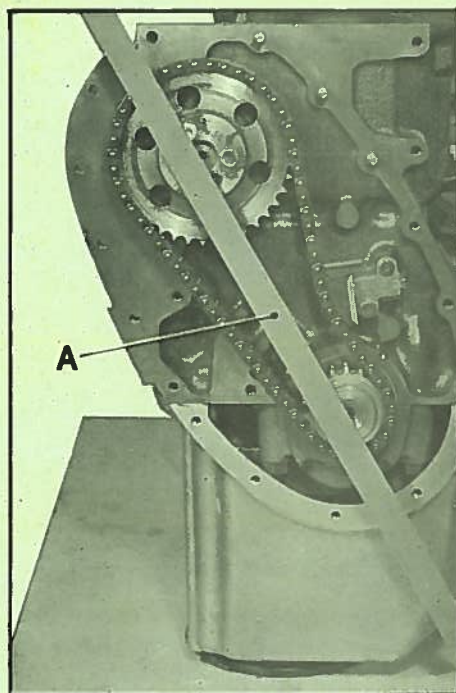
1. Déposer l'ensemble moteur-boîte de vitesses (voir Op. DY. 100-1).
2. Déposer :
 - le carter de distribution,
 - le guide (5) de chaîne,
 - le tendeur (4) de chaîne (attention à la dispersion des pièces),
 - les vis (2) de fixation du pignon d'arbre à cames.

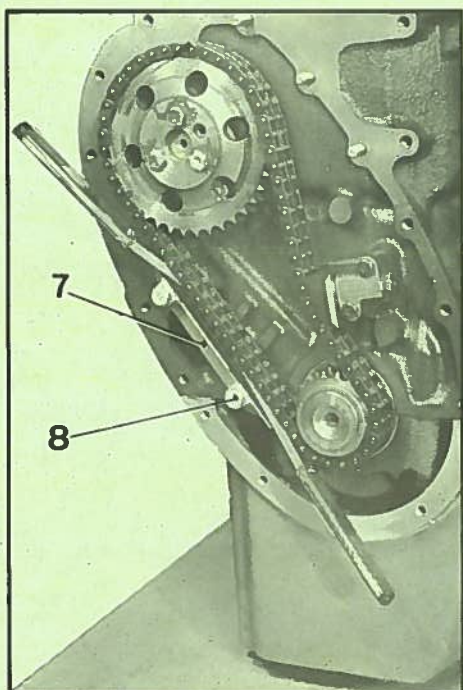
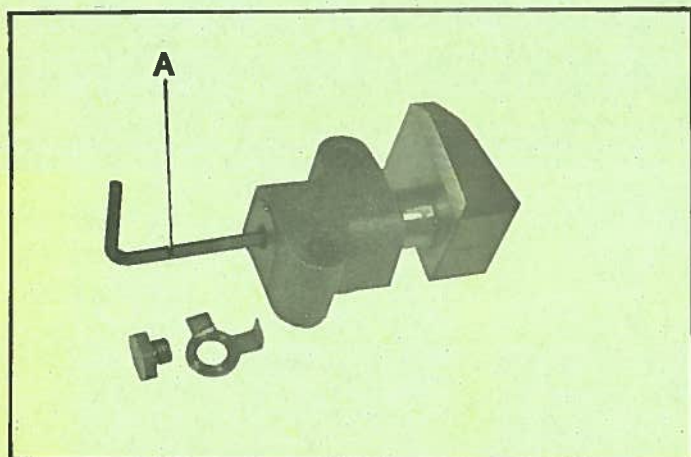
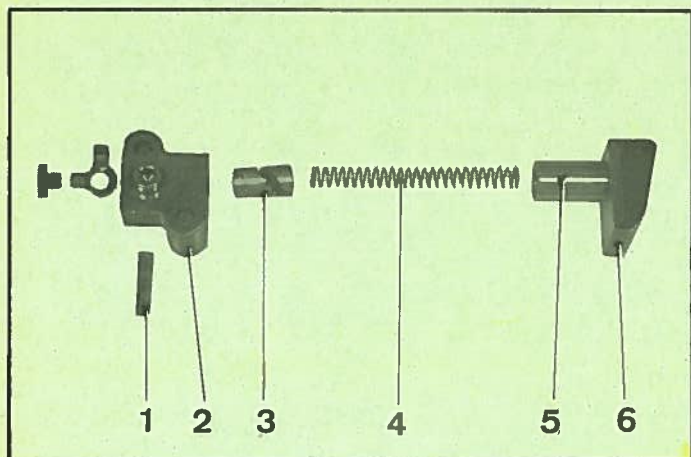
Dégager le pignon (1) et la chaîne (3) de distribution.

REMARQUE : Le pignon (6) étant emmanché dur sur le vilebrequin (7) son remplacement ne peut être effectué que dans un atelier spécialisé. (Il n'y a pas de clavette de positionnement pour ce pignon).

POSE.

3. Amener les pistons des cylindres 1 et 4 au voisinage du P.M.H.
 - a) Placer la chaîne sur le pignon de vilebrequin, puis le pignon d'arbre à cames dans la chaîne. Positionner les pignons pour que le brin tendu de la chaîne soit opposé au tendeur, et qu'un régllet (A) passant par les axes des deux pignons passe également par le repère (coup de pointeau sur une dent) du pignon d'arbre à cames et par le repère (trait de crayon électrique dans un entre-dents) du pignon de vilebrequin. Les repères doivent être orientés l'un vers l'autre. Tourner l'arbre à cames jusqu'à ce que le pied de centrage et les trous taraudés soient en regard des trous percés dans le pignon. Serrer les vis de fixation.





b) Monter le tendeur de chaîne.

Engager :

- le cylindre (3) dans le corps (2),
- le ressort (4) dans le cylindre,
- l'ensemble patin « a » de glissement et plongeur (5) porte-patin dans le corps (le ressort se trouve, en partie, comprimé).

Par le trou taraudé de la vis bouchon, passer une clé « Allen » de 3 (A).

La faire tourner dans le sens des aiguilles d'une montre pour engager l'ergot du plongeur (5) dans la rampe du cylindre (3).

Le porte-patin « a » doit venir en butée sur le corps (2)

En continuant de tourner la clé dans le même sens, ♦ bloquer le porte-patin par l'ergot, ce qui facilite le montage.

Engager le filtre (1) dans le bloc, fixer le tendeur sur le bloc. Serrer la vis à 17 mAN (1,7 m.kg)

Débloquer le porte-patin en tournant la clé « Allen » ♦ dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et s'assurer que le patin « a » appuie correctement sur la chaîne.

Serrer la vis bouchon en intercalant l'arrêt.

Rabattre l'arrêt.

c) Monter le guide de chaîne.

Mettre le guide (7) en place, approcher les vis (8) sans les serrer (rondelles plates sous tête).

Approcher le guide de chaîne en laissant subsister un jeu de 0,1 à 0,5 mm.

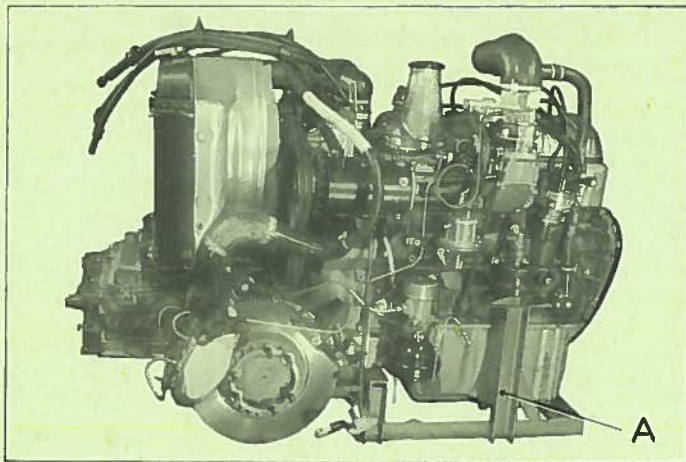
Mesurer avec un jeu de cales.

Serrer les vis.

4. Monter le carter de distribution.

Intercaler le joint liège. Serrer les écrous (entretoise sous écrou) et les vis (rondelle plate) à 17 mAN (1,7 m.kg).

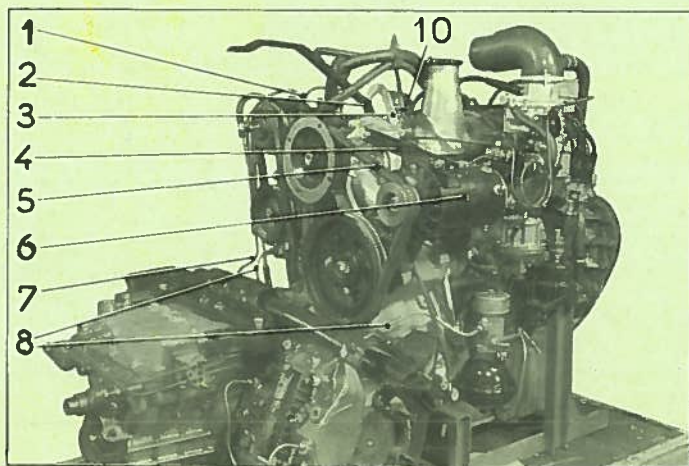
5. Poser l'ensemble moteur-boîte de vitesses sur la voiture (Voir Op. DY. 100-1).

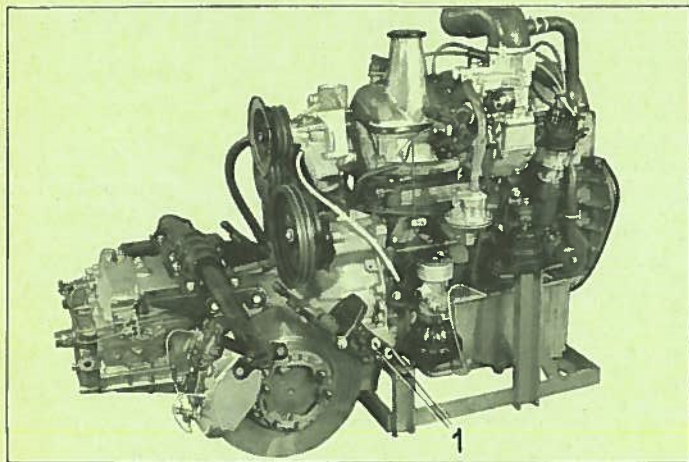


REPLACEMENT D'UN ARBRE A CAMES.

Dépose.

6. Déposer l'ensemble moteur boîte de vitesses (voir Op. DY. 100-1).
7. Vidanger l'huile du moteur.
8. Placer l'ensemble moteur boîte sur le support 3083-T (A).
9. Désaccoupler :
 - le tirant de radiateur, du radiateur,
 - les raccords souples d'aspiration et de refoulement, de la pompe à eau,
 - le radiateur.
10. Déposer :
 - le tirant (2) de radiateur,
 - la patte d'élinguage (3),
 - le câble de masse,
 - le tirant (4) de dynamo,
 - les courroies (5) de dynamo,
 - la dynamo (6),
 - le faisceau (1) de régulateur centrifuge - le tube caoutchouc de retour,
 - le tube (7) de liaison bloc de frein droit correcteur de débrayage,
 - le tirant de régulateur,
 - le régulateur (10) (ne pas égarer les cales de réglage d'alignement),
 - le tube (8) de liaison pompe H.P. conjoncteur-disjoncteur.
11. Déconnecter le fil, de la sonde thermométrique.





12. Désaccoupler :

- le tuyau d'arrivée du cylindre de débrayage et le tirant de la pompe HP de la pompe à eau.

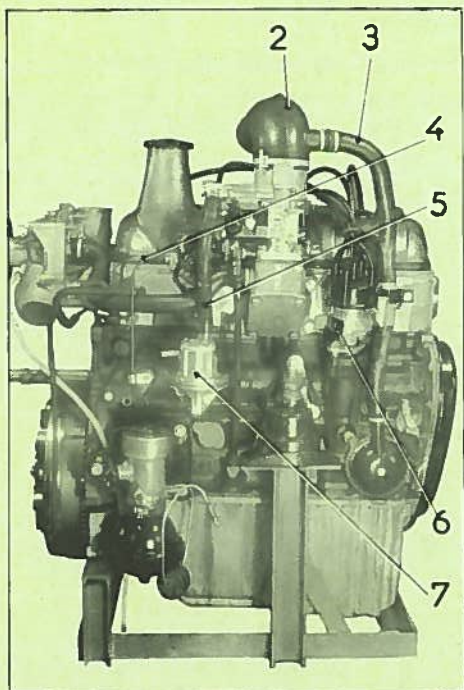
13. Déposer la poulie de commande (faire sauter au bédane la partie rabattue du métal de l'écrou).

Dégager la poulie, ne pas égarer les rondelles de réglage.

14. Déposer :

- les étriers de frein mécanique pour cela, déposer les 2 vis (1)
- le boîtier de roulement d'arbre de commande
- les vis de fixation de la boîte de vitesses sur le moteur (clés 2431-T et 1677-T).

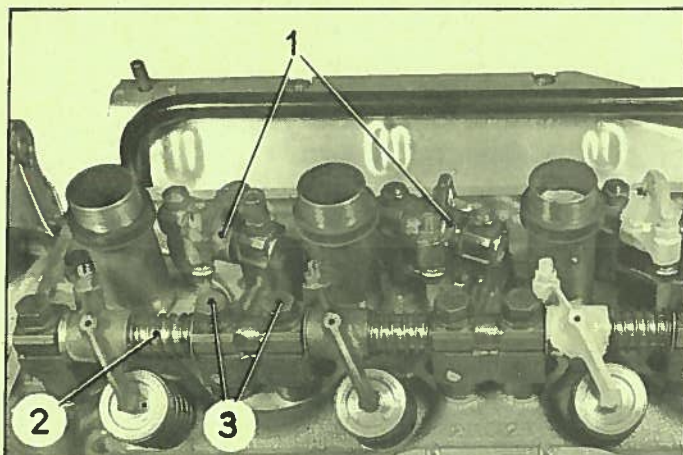
15. Dégager la boîte de vitesses du moteur.



16. Déposer :

- le raccord caoutchouc (2) de filtre à air et le tube (3) souple entre filtre à air et reniflard,
- le tube (5) d'alimentation pompe à essence carburateur
- la pompe (7) à essence
- la cale isolante,
- le poussoir
- l'allumeur (6)
- le faisceau (4) de correcteur de réembrayage.

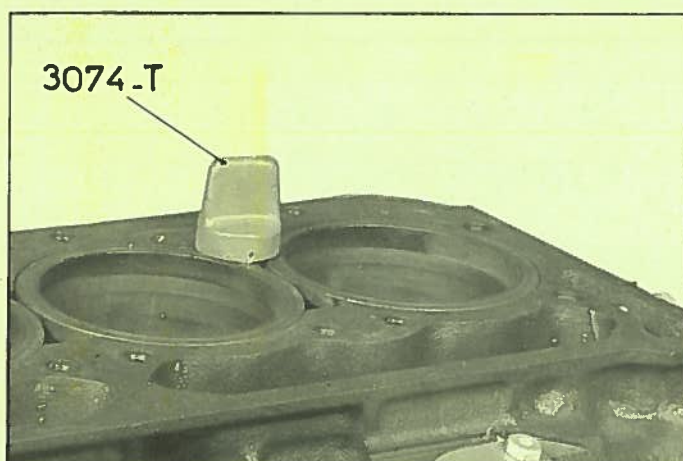
Désaccoupler le tube de graissage des rampes de culbuteurs.



17. Déposer la culasse.

- a) Déposer le couvre culasse et son joint.
- b) Déposer les rampes (1) d'échappement.
- c) Desserrer complètement les vis (3) de fixation de la culasse.
- d) Déposer la rampe (2) d'admission.
- e) Dégager les tiges de culbuteurs.
(Repérer leur emplacement).

Dégager la culasse, le joint de culasse (attention aux pieds de centrage).

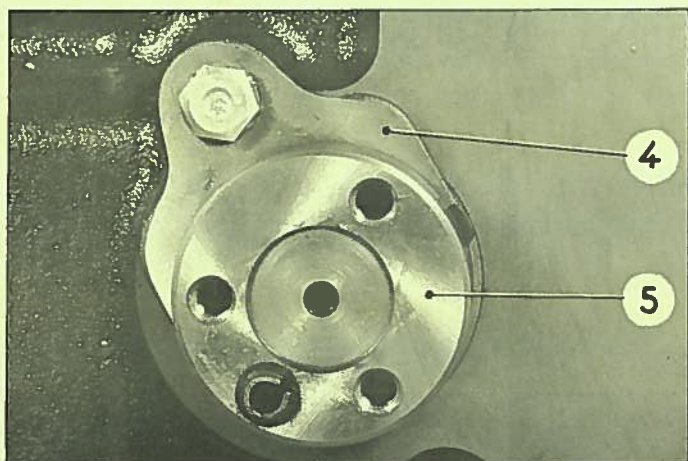


18. Maintenir les chemises à l'aide de deux vis (vis 3074-T).

19. Dégager les poussoirs de leur logement si nécessaire utiliser l'extracteur MR. 3670 (repérer l'emplacement des poussoirs).

20. Déposer :

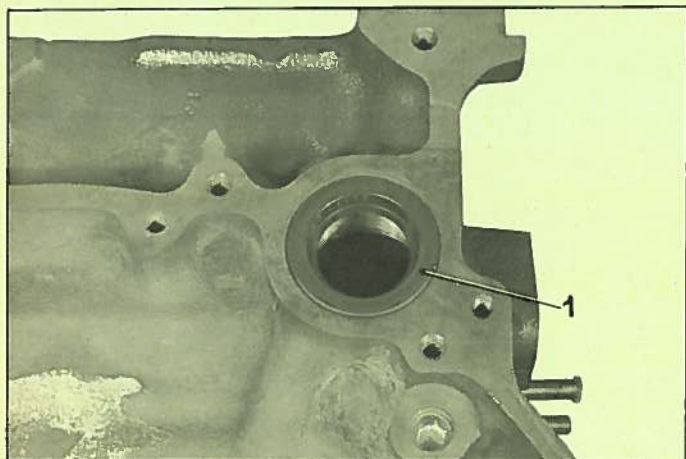
- le carter de distribution,
- le support de descente du tube d'échappement,
- le carter inférieur,
- la pompe à huile,
- l'ensemble chaîne et pignons de distribution (même Op. §§ 1 à 5).



21. Déposer l'arbre à cames.

Déposer l'étrier (4) de maintien de l'arbre à cames.

Dégager l'arbre à cames (5) par l'arrière du moteur (côté distribution).



POSE .

REMARQUE : Remplacer à chaque démontage les joints d'étanchéité.

22. Présenter le joint (1) d'étanchéité préalablement huilé, l'engager pour qu'il affleure le plan de joint carter-moteur boîte de vitesses.

23. Préparer l'arbre à cames.

a) Le jeu latéral de l'arbre à cames doit être compris entre 0,05 et 0,09 mm.

Engager l'étrier (2) de maintien dans la gorge de l'arbre.

Relever, à l'aide de cales, le jeu existant, s'il est supérieur à 0,09 mm, choisir parmi les étriers vendus au Service des pièces détachées, la pièce qui donnera le jeu cherché.

b) S'assurer de la présence du pied de positionnement du pignon sur l'arbre.

24. Monter l'arbre à cames.

Huiler les portées.

Engager l'arbre dans le carter en le guidant, pour éviter de détériorer les portées.

Mettre en place l'étrier de maintien.

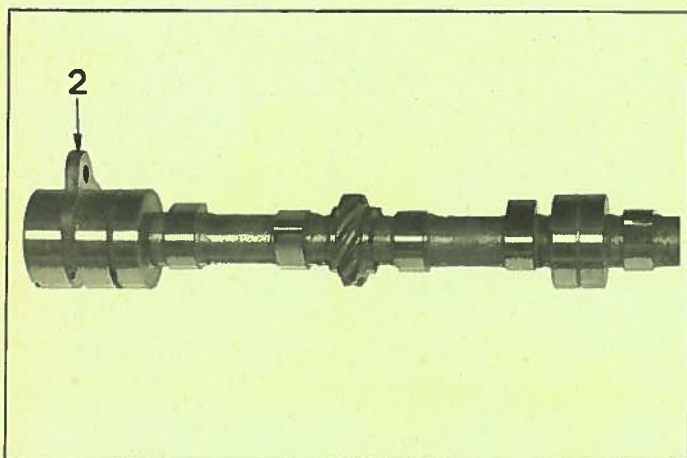
Serrer la vis de fixation (rondelle éventail sous tête) de 18,63 à 13,73 m \wedge N (1,7 $\begin{matrix} + 0,2 \\ - 0,3 \end{matrix}$ m.kg).

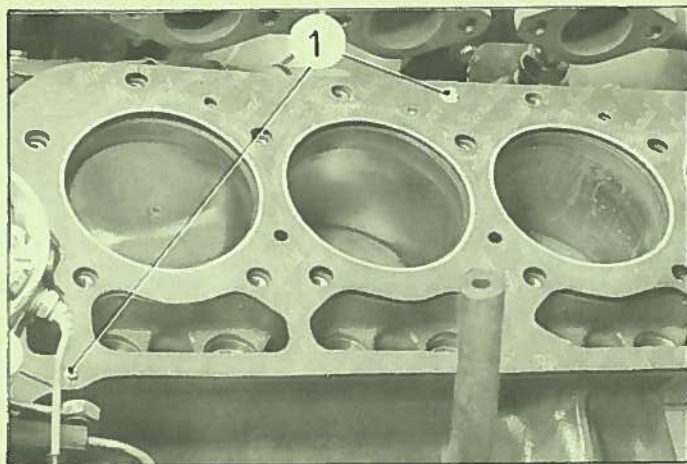
25. Monter la pompe à huile, le carter inférieur (voir Op. DY. 100-3 §§ 33-34).

26. Monter la distribution (voir Op. DY. 120-1 §§ 3 et 4).

27. Monter l'allumeur (voir Op. DY. 211-0 §§ b. c.)

28. Engager les poussoirs (préalablement huilés) suivant les repères faits au démontage.





29. Déposer les vis de maintien des chemises (vis 3074-T).

30. Poser la culasse.

S'assurer de la présence des pieds (1) de positionnement sur le bloc-cylindres.

Mettre en place le joint de culasse, et la culasse sur le bloc.

31. Placer les tiges de culbuteurs suivant les repères faits au démontage. Les tiges de culbuteurs d'échappement sont les plus longues.

32. Placer les joints toriques entre les supports de rampe d'admission et la culasse, sur les vis longues (sauf sur la vis avant)

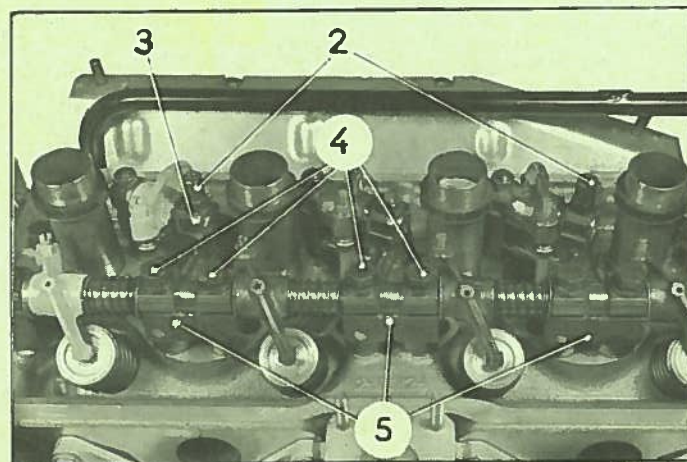
Mettre en place la rampe de culbuteurs d'admission équipée des supports (5) de rampe et des vis (4) de fixation de la culasse.

Placer les vis de fixation de la culasse côté échappement.

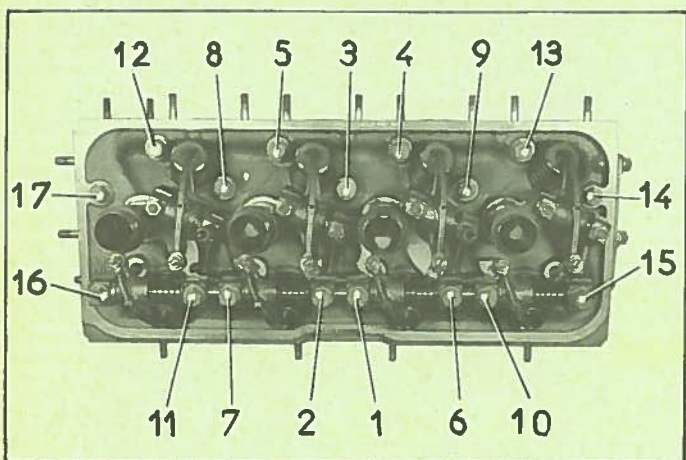
Serrer les vis de fixation de la culasse à 4 m.kg.

Mettre en place les rampes d'échappement, le trou de graissage orienté vers le bas et vers la soupape. Placer les cavaliers (3).

Serrer les écrous de fixation des rampes d'échappement à $2,5 \pm 0,3$ m.kg.



NOTA : les écrous (2) arrière de fixation de la rampe du 1^{er} et 3^{ème} cylindres sont remplacés par des vis à tête creuse taraudées, qui servent également à la fixation du couvre-culasse.



33. Serrer les vis de fixation de la culasse. Observer l'ordre de serrage.

Utiliser la clé dynamométrique 2471-T.

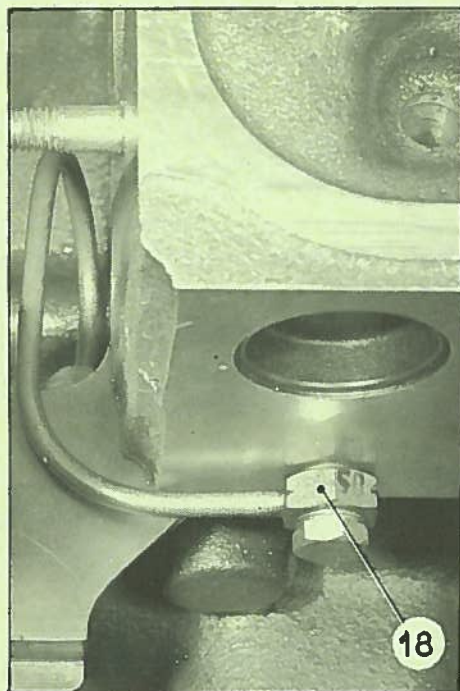
1^{er} serrage : 39,24 mAN (4 m.kg)

2^{ème} serrage : 58,86 mAN (6 m.kg).

Pendant le serrage, s'assurer que les tiges de culbuteurs sont en place dans les rotules des vis de réglage.

34. Accoupler le tuyau (18) de graissage des rampes de culbuteurs.

Intercaler le joint double.



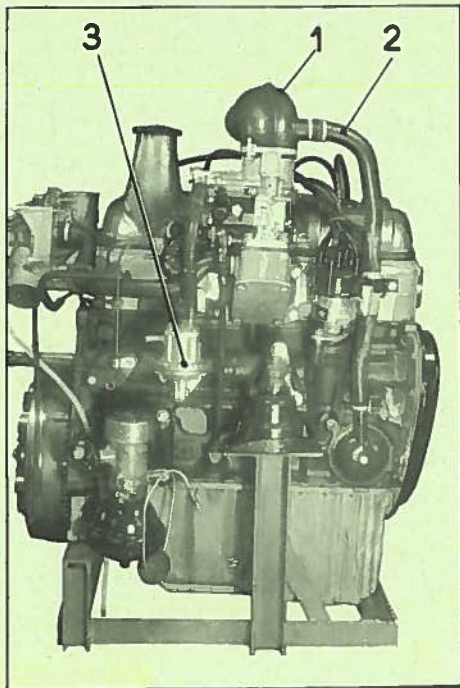
35. Régler les culbuteurs.

(voir Op. DX. 112-0).

36. Monter le couvre-culasse.

a) Mettre en place le joint sur le couvre-culasse.

b) Poser le couvre-culasse et serrer les vis (rondelle laiton sous tête) à 7,35 mAN (0,75 m.kg).



37. Monter le raccord caoutchouc (1) de filtre à air et le tube (2) souple entre le filtre à air et reniflard.

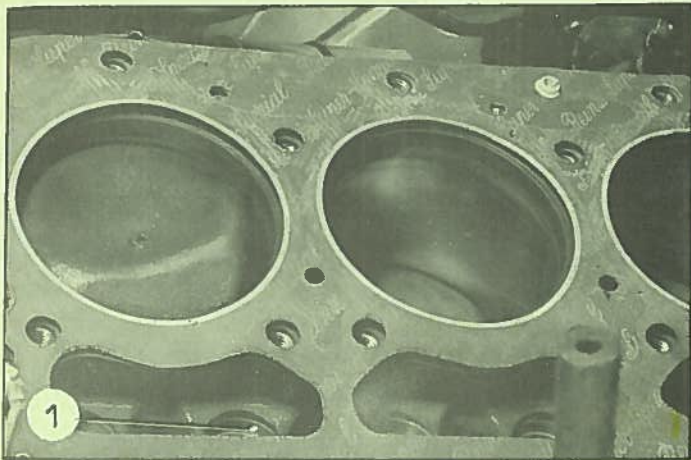
38. Monter la pompe à essence.
(voir Op. DY. 173-1).

39. Monter :

- le tuyau d'alimentation pompe à essence carburateur,
- le faisceau de correcteur de réembrayage, intercaler la plaquette porte-joints.

40. Accoupler la boîte de vitesses au moteur.
(voir Op. DY. 100-2).

41. Poser l'ensemble moteur boîte de vitesses sur la voiture.
(voir Op. DY. 100-1).



REPLACEMENT DES POUSSOIRS.

DEPOSE.

42. Vidanger le circuit de refroidissement (radiateur et carter-cylindre). Récupérer le liquide qui contient de l'antigel.

43. Déposer la culasse.
(voir Op. DY. 112-1).

44. Dégager les poussoirs de leur logement.
Si nécessaire utiliser un extracteur (extracteur MR. 3670).

POSE.

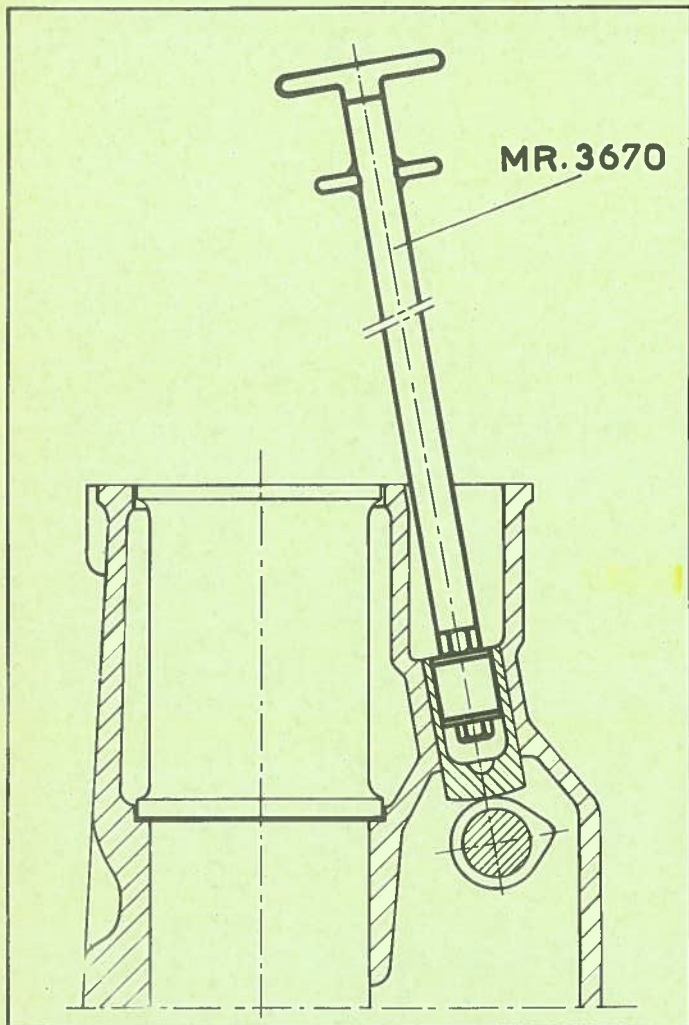
45. Mettre en place les poussoirs (1) préalablement huilés.

46. Poser la culasse (voir Op. DY. 112-1).

47. Faire le plein du radiateur, la vanne de chauffage étant ouverte,

Vérifier l'étanchéité des raccords (huile-eau).

48. Régler les ralents (voir Op. DY. 142-0).



REPLACEMENT D'UNE CHAÎNE OU DES PIGNONS

DEPOSE.

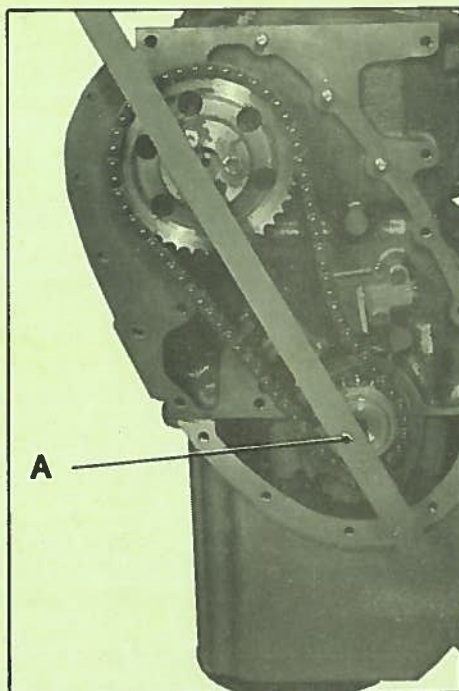
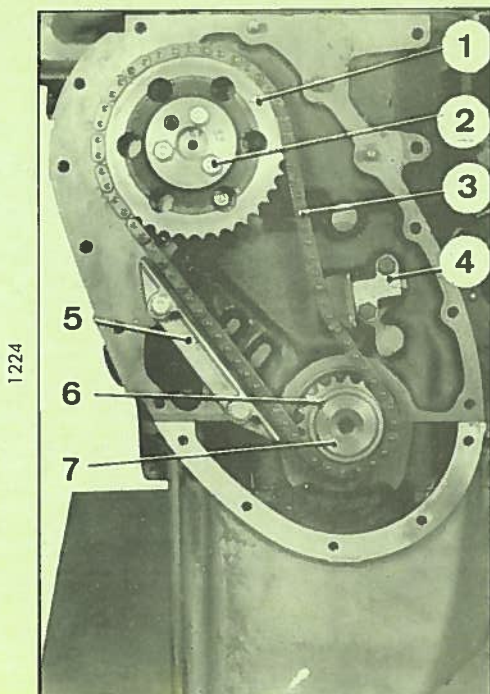
1. Déposer l'ensemble moteur-boîte de vitesses (voir Op. DY. 100-1a).
2. Déposer :
 - le carter de distribution,
 - le guide (5) de chaîne,
 - le tendeur (4) de chaîne (attention à la dispersion des pièces),
 - les vis (2) de fixation du pignon d'arbre à cames.

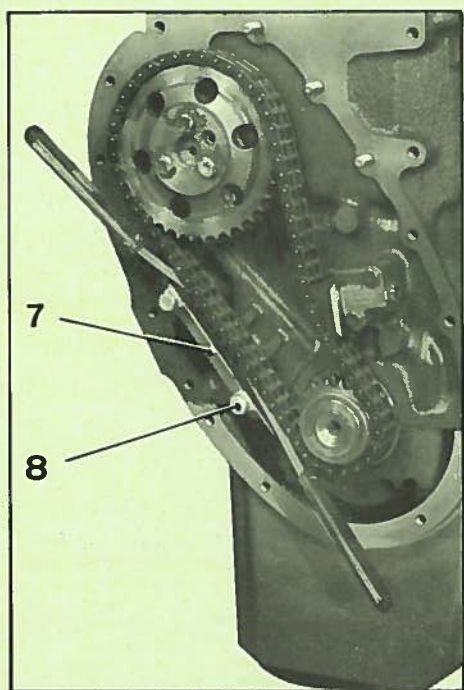
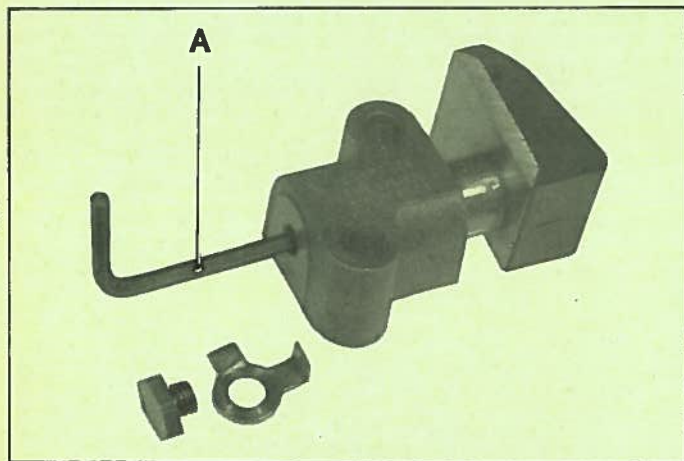
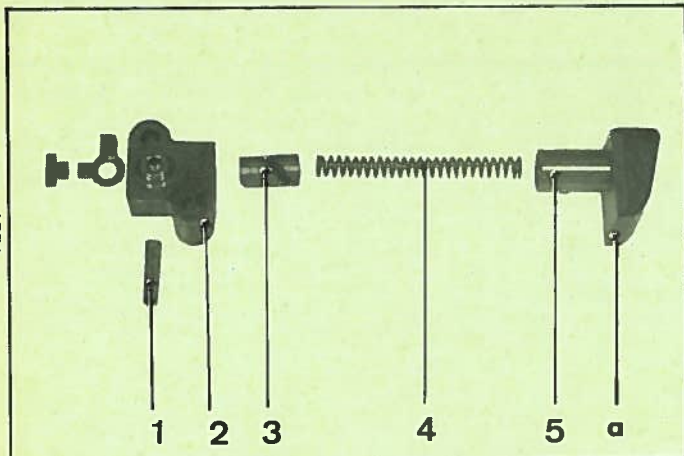
Dégager le pignon (1) et la chaîne (3) de distribution.

REMARQUE : Le pignon (6) étant emmanché dur sur le vilebrequin (7) son remplacement ne peut être effectué que dans un atelier spécialisé. (Il n'y a pas de clavette de positionnement pour ce pignon).

POSE.

3. Amener les pistons des cylindres (1) et (4) au voisinage du P.M.H.
 - a) Placer la chaîne sur le pignon de vilebrequin, puis le pignon d'arbre à cames dans la chaîne. Positionner les pignons pour que le brin tendu de la chaîne soit opposé au tendeur, et qu'un réglet (A) passant par les axes des deux pignons passe également par le repère (coup de pointeau sur une dent) du pignon d'arbre à cames et par le repère (trait de crayon électrique dans un entre-dents) du pignon de vilebrequin. Les repères doivent être orientés l'un vers l'autre. Tourner l'arbre à cames jusqu'à ce que le pied de centrage et les trous taraudés soient en regard des trous percés dans le pignon. Serrer les vis de fixation.





b) Monter le tendeur de chaîne.

Engager :

- le cylindre (3) dans le corps (2),
- le ressort (4) dans le cylindre,
- l'ensemble patin (a) de glissement et plongeur (5) porte-patin dans le corps (le ressort se trouve en partie comprimé).

Par le trou taraudé de la vis bouchon, passer une clé « Allen » de 3 (A).

La faire tourner dans le sens des aiguilles d'une montre pour engager l'ergot du plongeur (5) dans la rampe du cylindre (3).

Le porte-patin (6) doit venir en butée sur le corps (2).

En continuant de tourner la clé dans le même sens, bloquer le porte-patin par l'ergot ce qui facilite le montage.

Engager le filtre (1) dans le bloc, fixer le tendeur sur le bloc.

Serrer la vis à 17 mAN (1,7 m.kg).

Débloquer le porte-patin en tournant la clé « Allen » dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et s'assurer que le patin « a » appuie correctement sur la chaîne.

Serrer la vis bouchon en intercalant l'arrêttoir.

Rabattre l'arrêttoir.

c) Monter le guide de chaîne.

Mettre le guide (7) en place, approcher les vis (8) sans les serrer (rondelles plates sous tête).

Approcher le guide de chaîne en laissant subsister un jeu de 0,1 à 0,5 mm.

Mesurer avec un jeu de cales.

Serrer les vis.

4. Monter le carter de distribution.

Intercaler le joint liège. Serrer les écrous (entretoise sous écrou) et les vis (rondelle plate) à 17 mAN (1,7 m.kg).

5. Poser l'ensemble moteur-boîte de vitesses sur la voiture (Voir Op. DY. 100-1 a).

REPLACEMENT D'UN ARBRE A CAMES

DEPOSE.

6. Déposer l'ensemble moteur-boîte de vitesses
(Voir Op. DY. 100-1 a).

7. Vidanger l'huile du moteur.

8. Placer l'ensemble moteur- boîte sur le support
3083-T.bis.

9. Désaccoupler :

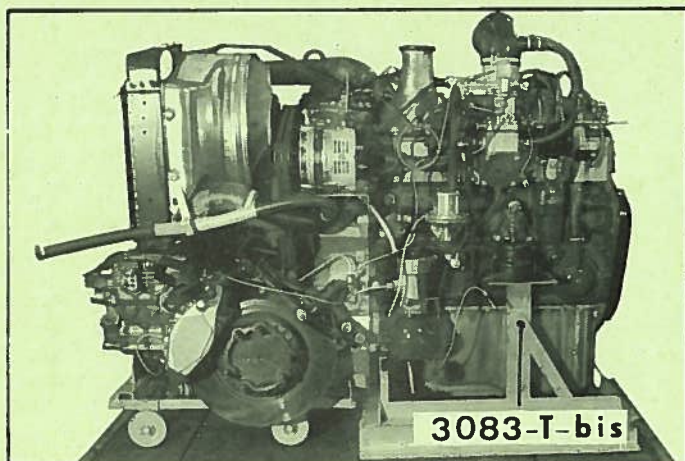
- le tirant de radiateur, du radiateur,
- les raccords souples d'aspiration et de refoulement, de la pompe à eau,
- le radiateur.

10. Déposer :

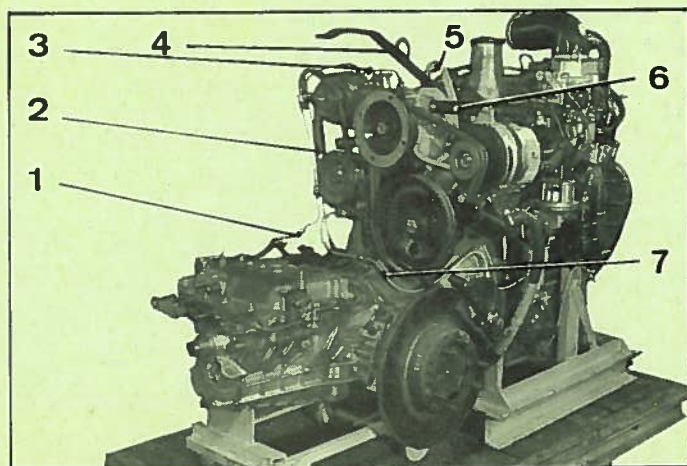
- le tirant (4) de radiateur,
- la patte (5) d'élinguage,
- le câble de masse,
- le tirant (6) de l'alternateur,
- les courroies de l'alternateur,
- l'alternateur,
- le faisceau (3) de régulateur centrifuge, le tube caoutchouc de retour,
- le tube (1) de liaison bloc de frein droit correcteur de débrayage,
- le tirant (2) de régulateur,
- le régulateur (ne pas égarer les cales de réglage d'alignement),
- le tube (7) de liaison pompe HP. conjoncteur-disjoncteur.

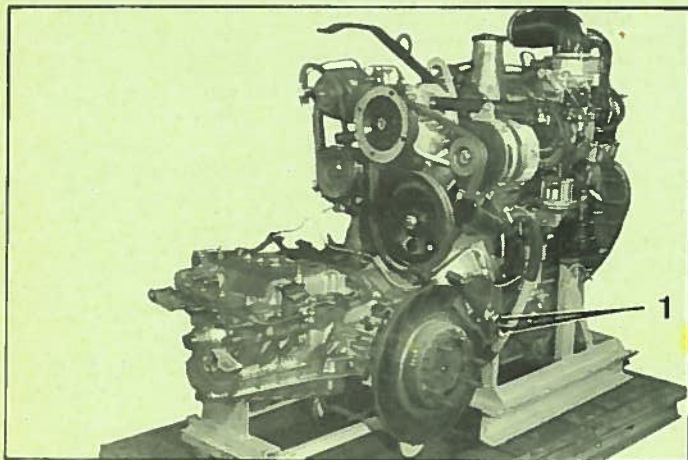
11. Déconnecter, le fil de la sonde thermométrique.

3864



3868





12. Désaccoupler :

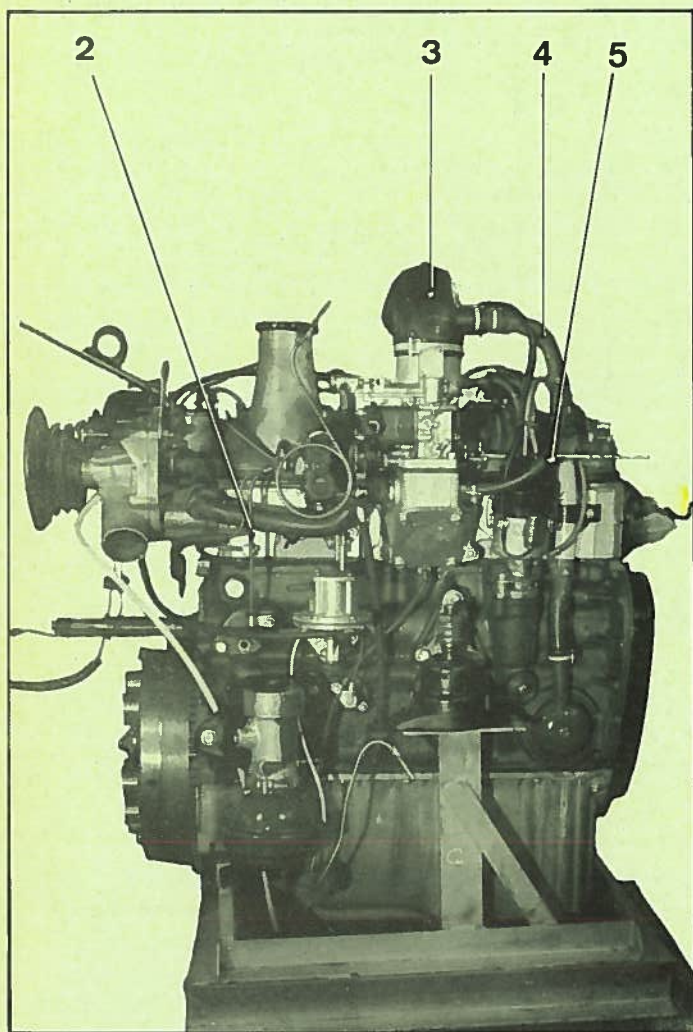
- le tuyau d'arrivée du cylindre de débrayage et le tirant de la pompe HP de la pompe à eau.

13. Déposer la poulie de commande (faire sauter au bédane la partie rabattue du métal de l'écrou).

Dégager la poulie, ne pas égarer les rondelles de réglage.

14. Déposer :

- les étriers de frein mécanique pour cela, déposer les deux vis (1),
- le boîtier de roulement d'arbre de commande,
- les vis de fixation de la boîte de vitesses sur le moteur.

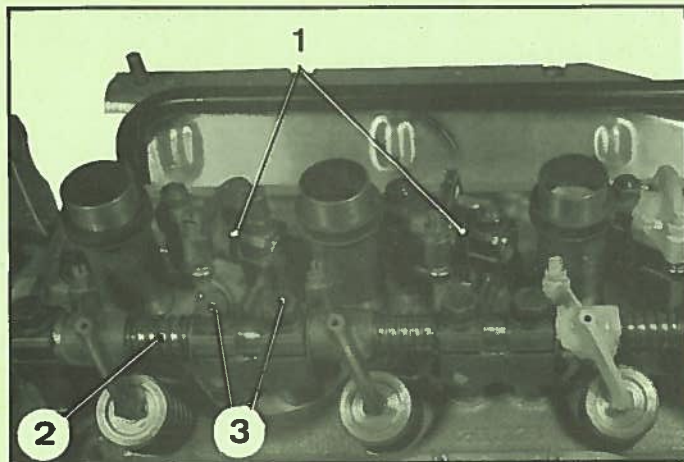


15. Dégager la boîte de vitesses du moteur.

16. Déposer :

- le raccord caoutchouc (3) de filtre à air, le tube souple (4) entre filtre à air et reniflard, et le tube (5) entre le boîtier d'admission et le reniflard,
- le tube d'alimentation pompe-à essence-carburateur,
- la pompe à essence,
- la cale isolante,
- le poussoir,
- l'allumeur,
- le faisceau (2) de correcteur de réembrayage.

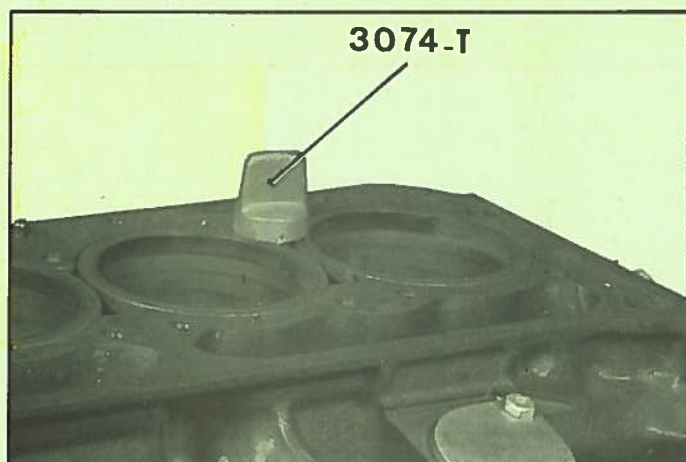
Désaccoupler le tube de graissage des rampes de culbuteurs.



17. Déposer la culasse.

- a) Déposer le couvre-culasse et son joint.
- b) Déposer les rampes (1) d'échappement.
- c) Desserrer complètement les vis (3) de fixation de la culasse.
- d) Déposer la rampe (2) d'admission.
- e) Dégager les tige's de culbuteurs.
(Repérer leur emplacement).

Dégager la culasse, le joint de culasse (attention aux pieds de centrage).

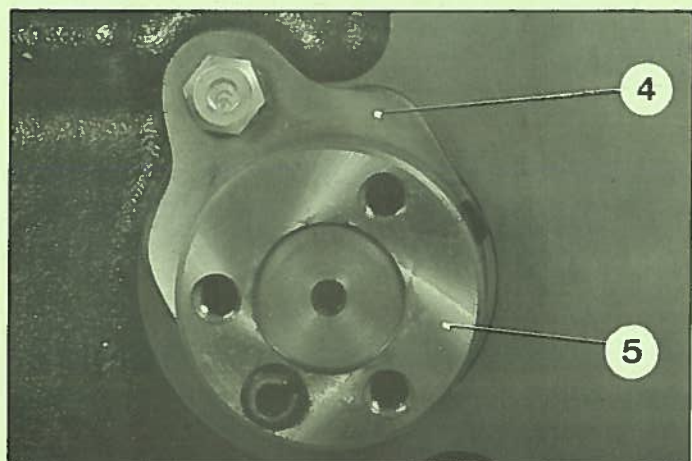


18. Maintenir les chemises à l'aide de deux vis (vis 3074-T).

19. Dégager les poussoirs de leur logement. Si nécessaire, utiliser l'extracteur 1608-T (repérer l'emplacement des poussoirs).

20. Déposer :

- le carter de distribution,
- le support de descente du tube d'échappement,
- le carter inférieur,
- la pompe à huile,
- l'ensemble chaîne et pignon de distribution (même Op. §§ 1 à 5).



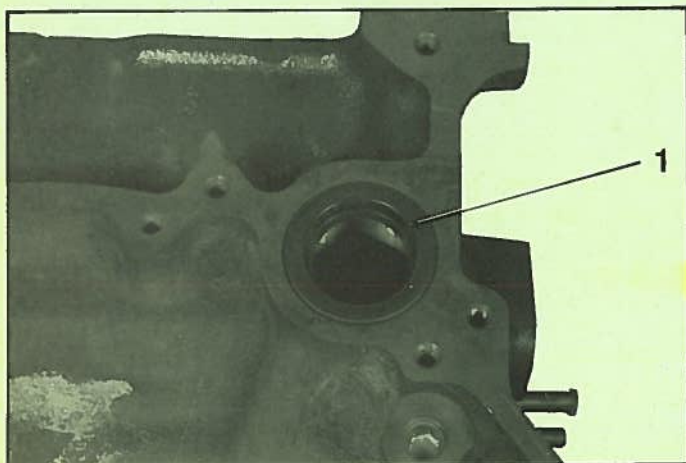
21. Déposer l'arbre à cames.

Déposer l'étrier (4) de maintien de l'arbre à cames.

Dégager l'arbre à cames (5) par l'arrière du moteur (côté distribution).

POSE.

REMARQUE : Remplacer à chaque démontage les joints d'étanchéité.



22. Présenter le joint (1) d'étanchéité préalablement huilé, l'engager pour qu'il affleure le plan de joint carter-moteur boîte de vitesses.

23. Préparer l'arbre à cames.

a) Le jeu latéral de l'arbre à cames doit être compris entre 0,05 et 0,09 mm.

Engager l'étrier (2) de maintien dans la gorge de l'arbre.

Relever, à l'aide de cales, le jeu existant. S'il est supérieur à 0,09 mm, choisir parmi les étriers vendus au Services des pièces détachées, la pièce qui donnera le jeu cherché.

b) S'assurer de la présence du pied de positionnement du pignon sur l'arbre.

24. Monter l'arbre à cames.

Huiler les portées.

Engager l'arbre dans le carter en le guidant, pour éviter de détériorer les portées.

Mettre en place l'étrier de maintien.(attention au centrage).

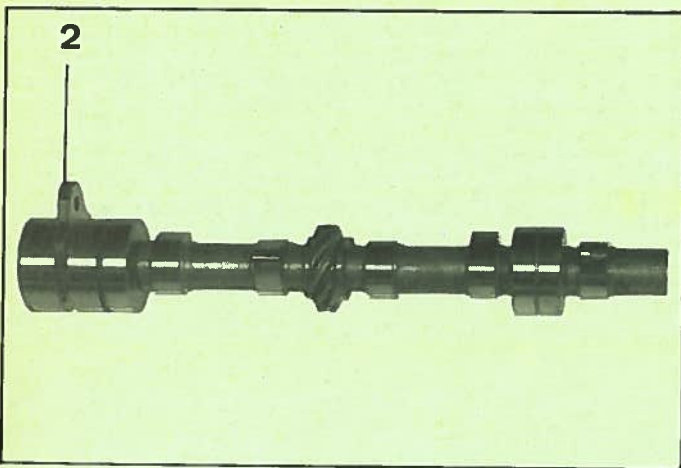
Serrer la vis de fixation (rondelle éventail sous tête) de 14 à 19 mAN (1,4 à 1,9 m.kg).

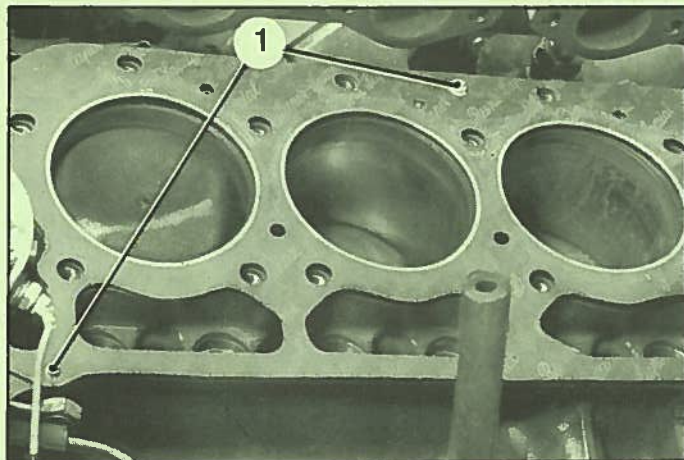
25. Monter la pompe à huile, le carter inférieur (voir Op. DY. 100-3 §§ 27-28).

26. Monter la distribution (Voir Op. DY. 120-1 a §§ 3 et 4).

27. Monter l'allumeur (Voir Op. DY. 211-0 a §§ b.c).

28. Engager les poussoirs (préalablement huilés) suivant les repères faits au démontage.





29. Déposer les vis de maintien de chemises (vis 3074-T).

30. Poser la culasse.

S'assurer de la présence des pieds (1) de positionnement sur le bloc-cylindres.

Mettre en place le joint de culasse, et la culasse sur le bloc.

31. Placer les tiges de culbuteurs suivant les repères faits au démontage. Les tiges de culbuteurs d'échappement sont les plus longues.

32. Mettre en place la rampe de culbuteurs d'admission équipée des supports (5) de rampe et des vis (4) de fixation de la culasse.

Placer les joints toriques entre les supports de rampe d'admission et la culasse, sur les vis longues (sauf sur la vis avant).

Placer les vis de fixation de la culasse côté échappement.

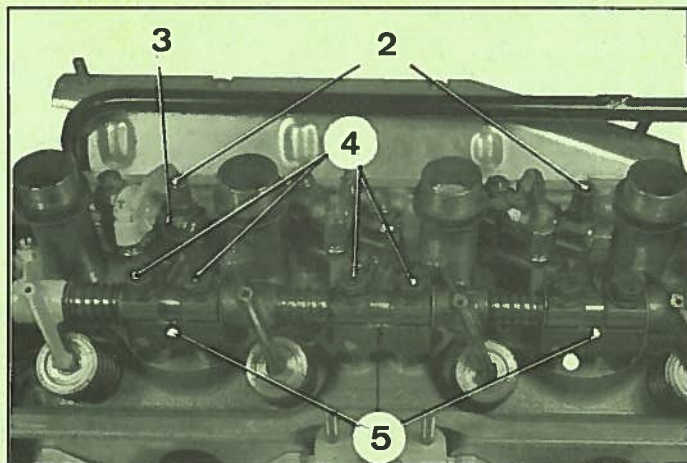
Serrer les vis de fixation de la culasse à 40 mAN (4 m.kg).

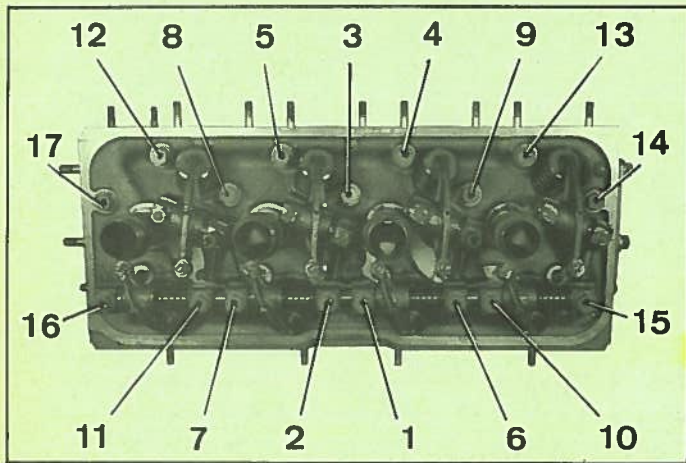
Mettre en place les rampes d'échappement, le trou de graissage orienté vers le bas et vers la soupape.

Placer les cavaliers (3).

Serrer les écrous de fixation des rampes d'échappement de 22 à 27 mAN (2,5 ± 0,3 m.kg).

NOTA : les écrous arrière (2) de fixation de la rampe des 1er et 3ème cylindres sont remplacés par des vis à tête creuse taraudées, qui servent également à la fixation du couvre-culasse.





33. Serrer les vis de fixation de la culasse. Observer l'ordre de serrage.

Utiliser la clé dynamométrique 2471-T.

1er serrage : 40 m Λ N (4 m.kg)

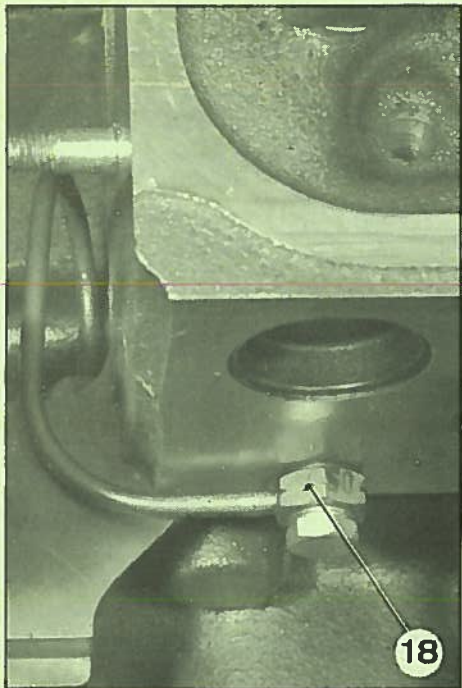
2ème serrage : 60 m Λ N (6 m.kg).

Pendant le serrage, s'assurer que les tiges de culbuteurs sont en place dans les rotules des vis de réglage.

34. Accoupler le tuyau (18) de graissage des rampes de culbuteurs.

Intercaler le joint double.

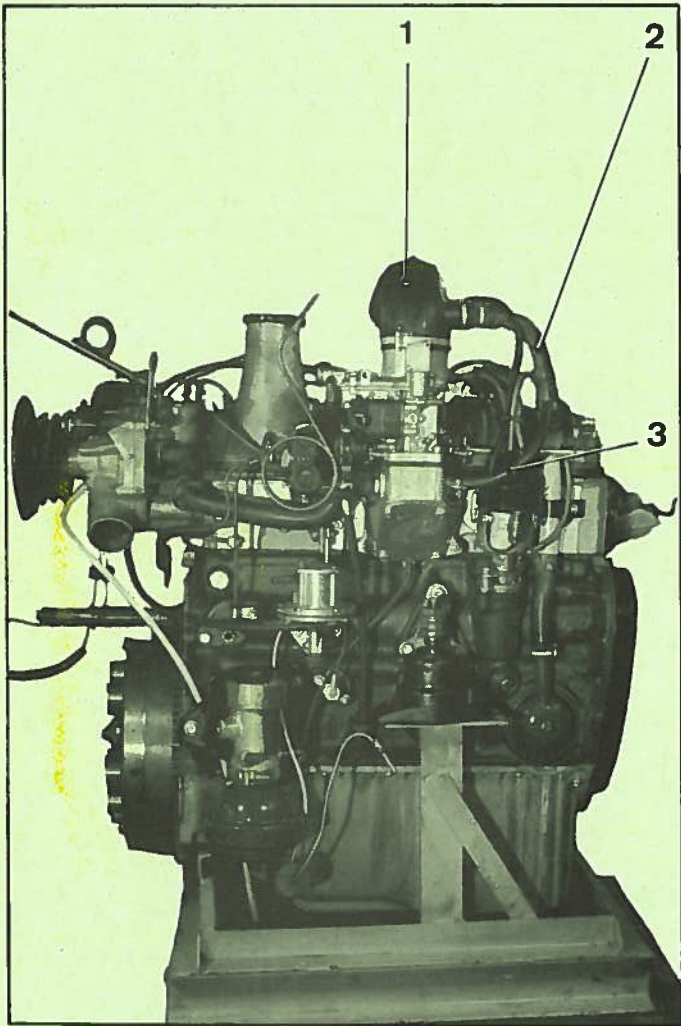
35. Régler les culbuteurs.
(Voir Op. DX. 112-0).



36. Monter le couvre-culasse.

a) Mettre en place le joint sur le couvre-culasse.

b) Poser le couvre-culasse et serrer les vis (rondelle laiton sous tête) à 7,5 m Λ N (0,75 m.kg).



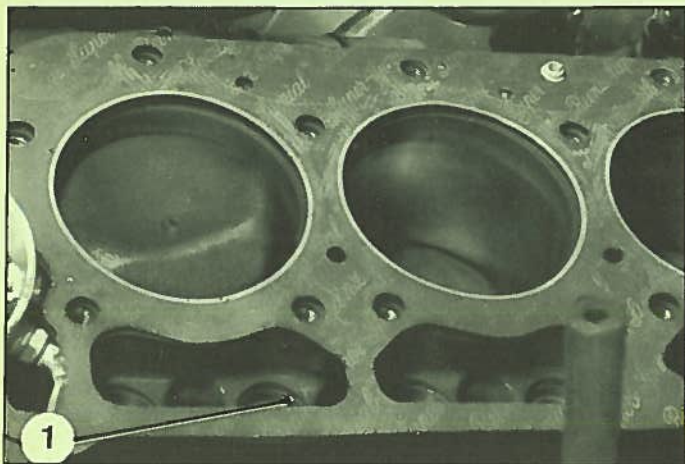
37. Monter le raccord caoutchouc (1) de filtre à air, le tube souple (2) entre le filtre à air et reniflard et le tube souple (3) entre le reniflard et le boîtier d'admission.

38. Monter la pompe à essence.
(Voir Op. DY. 173-1).

39. Monter :
- le tuyau d'alimentation pompe à essence-carburateur,
- le faisceau de correcteur de réembrayage; intercaler la plaquette porte-joints.

40. Accoupler la boîte de vitesses au moteur.
(Voir Op. DY. 100-2 a).

41. Poser l'ensemble moteur- boîte de vitesses sur la voiture.
(Voir Op. DY. 100-1 a).



REPLACEMENT DES POUSSOIRS

DEPOSE.

42. Vidanger le circuit de refroidissement (radiateur et carter-cylindre). Récupérer le liquide qui contient de l'antigel.

43. Déposer la culasse.
(Voir Op. DY. 112-1 a).

44. Dégager les poussoirs de leur logement.
Si nécessaire, utiliser un extracteur (extracteur 1608-T)

POSE.

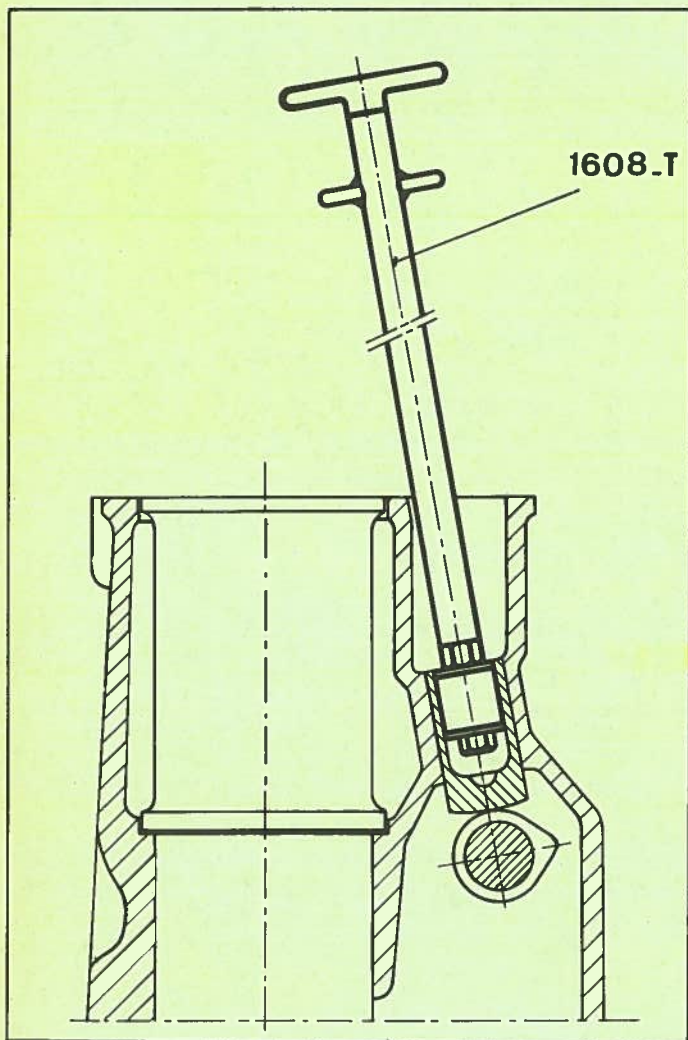
45. Mettre en place les poussoirs (1) préalablement huilés.

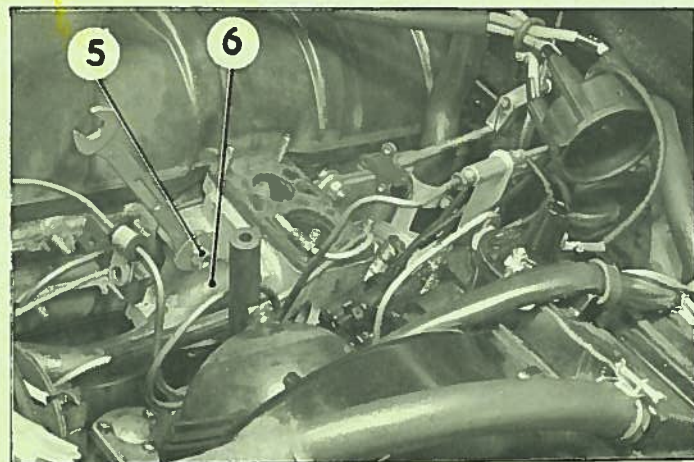
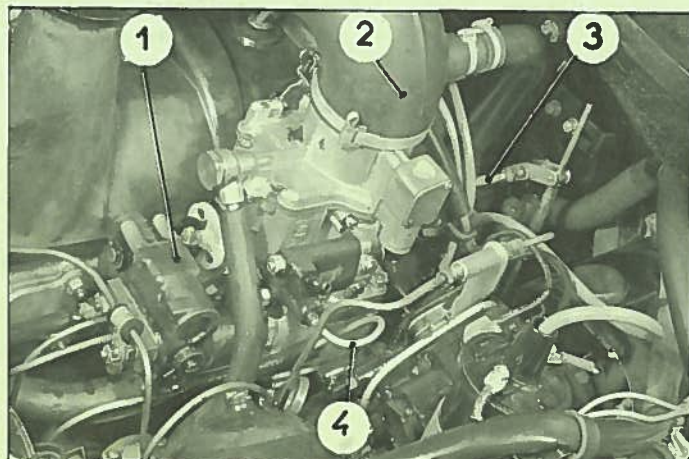
46. Poser la culasse (Voir Op. DY. 112-1 a).

47. Faire le plein du radiateur, la vanne de chauffage étant ouverte.

Vérifier l'étanchéité des raccords (huile-eau).

48. Régler les ralentis (Voir Op. DX. 142-0 a).





DEPOSE.

1. Vidanger l'eau du radiateur et du carter-cylindre. (conserver le liquide qui contient de l'antigel).
2. Mettre la voiture en position « basse ».
3. Déconnecter la borne négative, de la batterie.
4. Désaccoupler le carburateur :
 - du correcteur de réembrayage (1)
 - du raccord caoutchouc (2)
 - des commandes d'accélérateur (3) et de starter.Désaccoupler le correcteur de ralenti du tube (4) venant du frein AV.G.
5. Déposer le carburateur
 - la tête d'allumeur
 - la sphère de suspension AV. gauche.
6. Déposer les 4 écrous de fixation
 - les 4 goujons (5) de la tubulure.
7. Désaccoupler la durite (6) de réchauffage du boîtier d'admission.
8. Déposer le boîtier.
9. Déposer le joint.

POSE.

10. Poser le joint.
11. Poser le boîtier.
12. Poser les 4 goujons (5) de fixation. Les serrer. Serrer les 4 écrous de fixation.
13. Accoupler la durite (6) de réchauffage.
14. Poser :
 - la sphère de suspension AV gauche
 - la tête d'allumeur.

15. Poser le carburateur (voir Op. DX. 142-1).

16. Faire le plein du radiateur.

Pendant cette opération, ouvrir le robinet de chauffage, et purger le circuit d'eau.

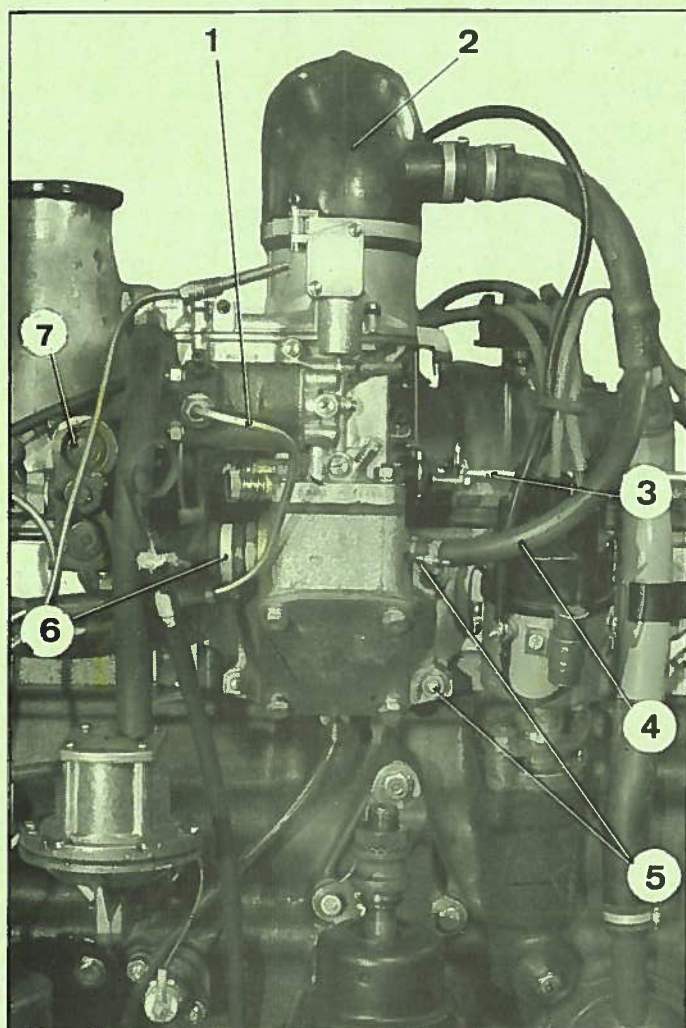
17. Connecter la borne négative de la batterie.

18. Régler les ralentis.

(voir Op. DX. 142-0).

19. Purger les freins (voir Op. DX. 453-0).

REPLACEMENT D'UN BOÎTIER D'ADMISSION



DEPOSE.

1. Vidanger l'eau du radiateur et du carter-cylindres (conserver le liquide qui contient de l'antigel).
2. Mettre la voiture en position « basse ».
3. Déconnecter la borne négative, de la batterie.
4. Désaccoupler le carburateur :
 - du correcteur (7) de réembrayage,
 - du raccord caoutchouc (2),
 - des commandes d'accélérateur (3) et de starter.Désaccoupler le correcteur de ralenti du tube (1) venant du frein AV. G.

5. Déposer le carburateur, la tête d'allumeur, la sphère de suspension AV. gauche.

6. Déposer les quatre écrous de fixation, les quatre goujons (5) de la tubulure.

7. Désaccoupler la durite (6) de réchauffage du boîtier d'admission.

Désaccoupler le tube caoutchouc (4) du boîtier d'admission.

8. Déposer le boîtier.

9. Déposer le joint.

POSE.

10. Poser le joint.

11. Poser le boîtier.

12. Poser les quatre goujons (5) de fixation. Les serrer. Serrer les quatre écrous de fixation.

13. Accoupler la durite (6) de réchauffage. Accoupler le tube caoutchouc (4) au boîtier d'admission.

14. Poser :
 - la sphère de suspension AV gauche.
 - la tête d'allumeur.

15. Poser le carburateur (voir Op. DX. 142-1 a).

16. Faire le plein du radiateur.

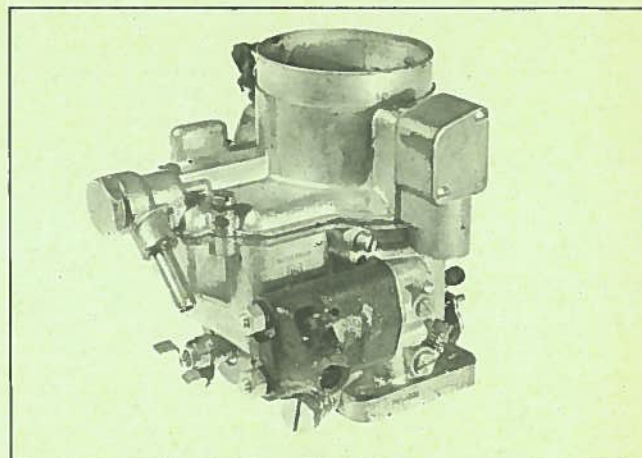
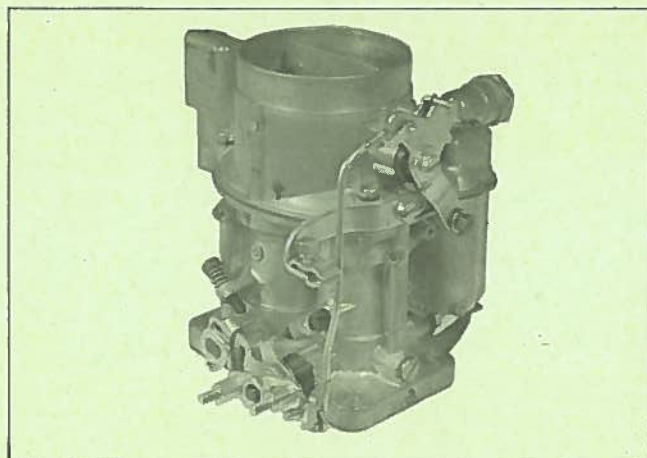
Pendant cette opération, ouvrir le robinet de chauffage et purger le circuit d'eau.

17: Connecter la borne négative de la batterie.

18. Régler les ralentis.

(Voir Op. DX. 142-0).

19. Purger les freins (Voir Op. DX. 453-0 a).



REGLAGES

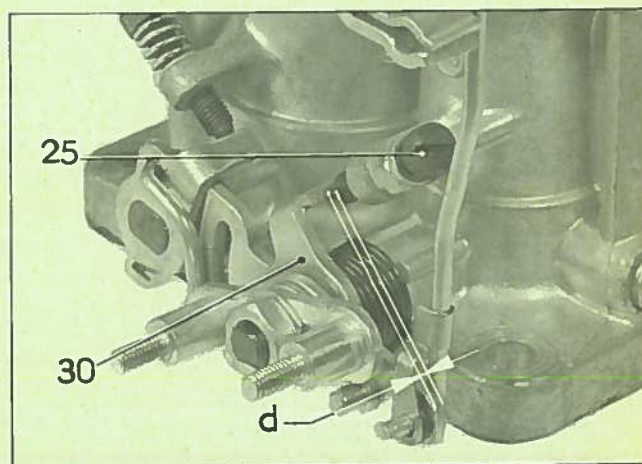
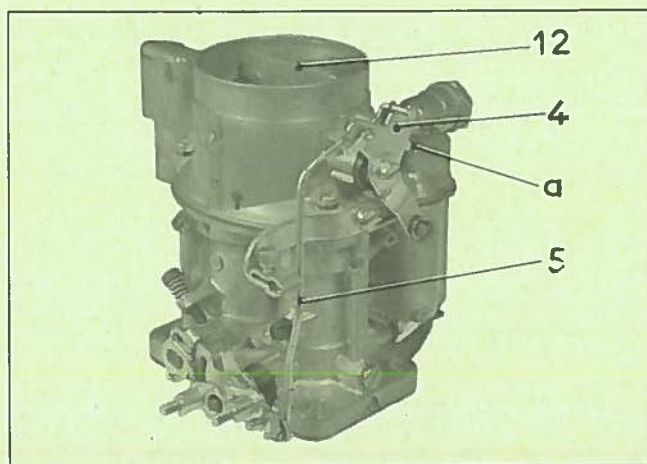
Carburateur WEBER 28/36 DDE2 et 28/36 DDEA2

	Corps Primaire	Corps Secondaire		Corps Primaire	Corps Secondaire
Alésage venturi	23	27	Trous de progression	80	90
Gicleur principal	120	170		90	120
Calibreur d'air d'automatisme	140	140		120	170
Tube d'émulsion	FI6	FI6	Flotteur laiton		11 g
Diffuseur	3,5	3,5	Pointeau		175
Gicleur de ralenti	45	55	Injecteur de pompe de reprise		60
Calibreur d'air de ralenti	185	85	Clapet de pompe à fuite		55

Réglage du volet de départ en position «fermeture».

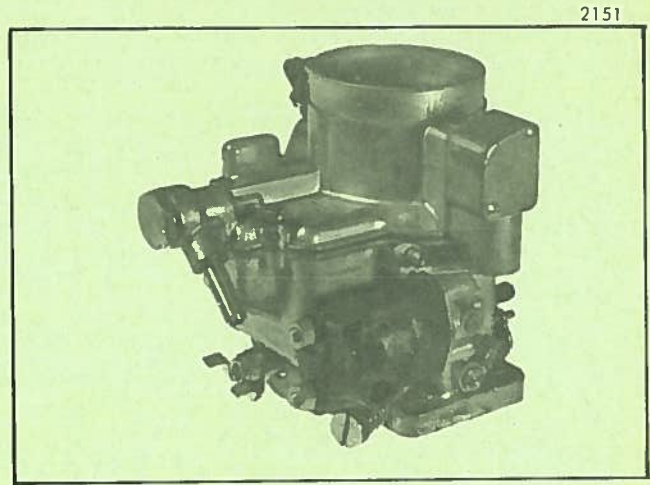
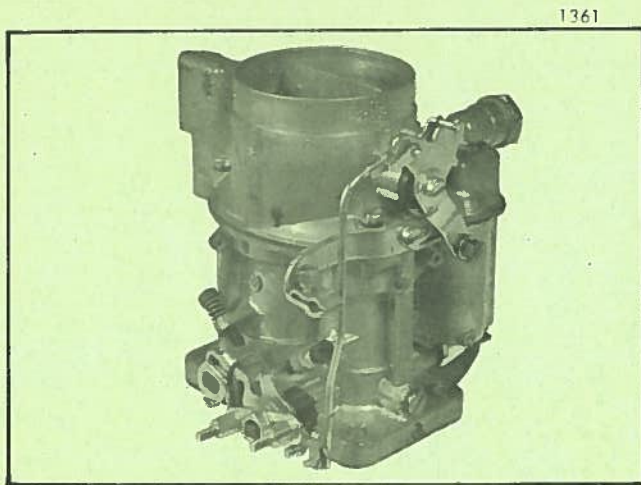
1°/ Mesurer la distance «d» entre la pointe de la vis (25) de réglage de fermeture du papillon du corps primaire (au ralenti) et le levier (30). Cette cote doit être d = 3,8 mm.

2°/ Tordre s'il y a lieu la tige de liaison (5) pour obtenir cette cote.



DEMONTAGE et MONTAGE : voir Op. DX. 142-3, pages 2 et suivantes.





REGLAGES

Carburateur WEBER 28/36 DLE 2 (DS 20) et 28/36 DLE A 2 (DS 20 M).

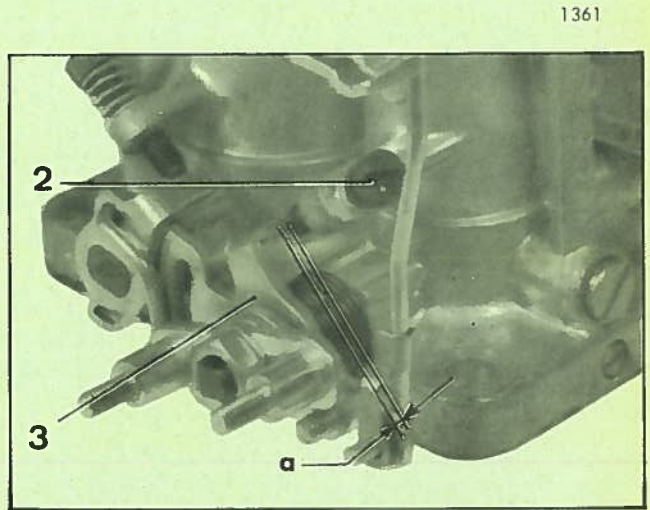
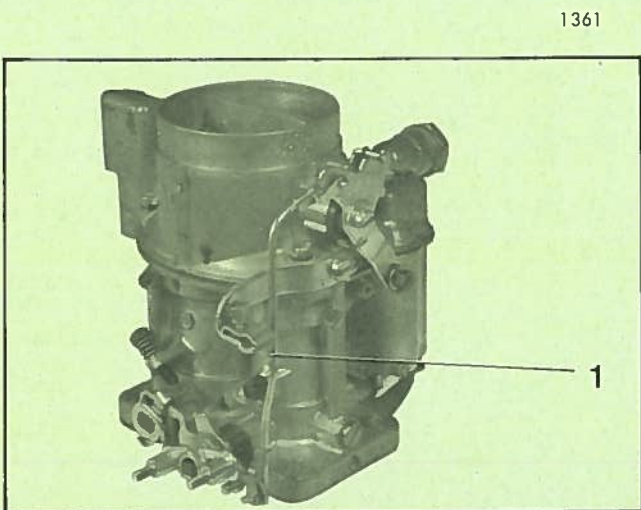
	Corps Primaire	Corps Secondaire
Alésage venturi	20	26
Gicleur principal	110	155
Calibreur d'air d'automatisme	AD	AA
Tube d'émulsion	F 16	F 16
Diffuseur	3,5	3,5
Gicleur de ralenti (DS 20)	50	75
Gicleur de ralenti (DS 20 M)	50	70
Calibreur d'air de ralenti	AD	AA

	Corps Primaire	Corps Secondaire
Trous de progression	80	90
	90	120
	120	170
Flotteur laiton	11 g	
Pointeau	175	
Injecteur de pompe de reprise	60	
Clapet de pompe à fuite	55	

Réglage du volet de départ en position «fermeture».

1° / Mesurer la distance «a» entre la pointe de la vis (2) de réglage de fermeture de papillon du corps primaire (au ralenti) et le levier (3). Cette cote doit être «a» = 3,8 mm.

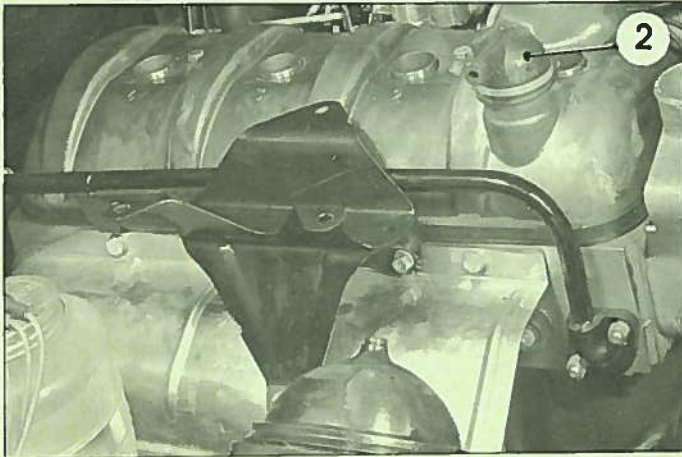
2° / Tordre, s'il y a lieu, la tige de liaison (1) pour obtenir cette cote.



DEMONTAGE ET MONTAGE : Voir Op. DX.142-3, pages 2 et suivantes.

Correctif N° 5 au 544
Correctif N° 3 au 547



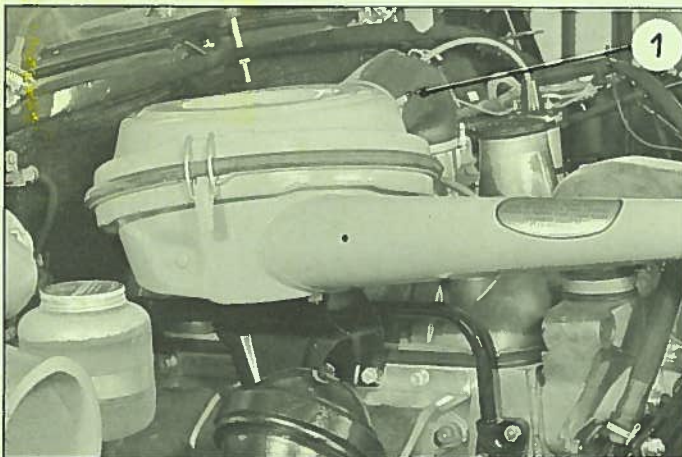


DEPOSE.

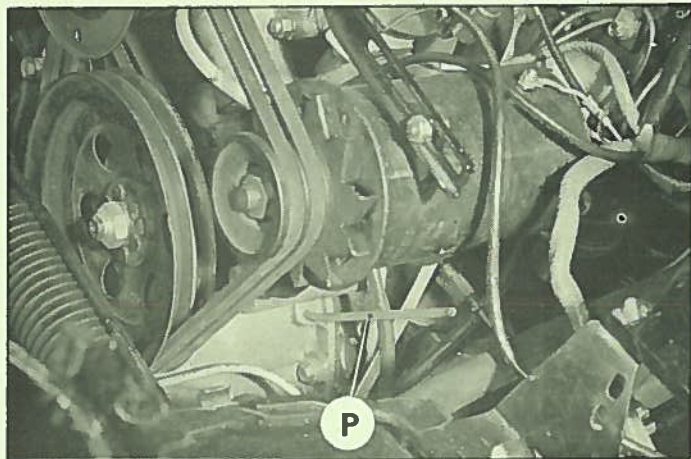
1. Déposer le collier de fixation du raccord souple (1).
2. Désaccoupler le raccord souple (1) du filtre à air.
Désaccoupler le raccord souple (2) entre couvercle et filtre, du filtre à air.
3. Déposer les 3 écrous de fixation du filtre à air sur son support.
4. Déposer le filtre à air.

POSE.

5. Poser le filtre à air sur son support.
6. Accoupler le raccord souple (2) au filtre.
7. Fixer le filtre sur son support (3 écrous).
8. Accoupler le raccord souple (1) sur le filtre.
9. Serrer le collier.



1284



REGLAGE DU POINT D'ALLUMAGE.

1. Déposer la tête d'allumeur et s'assurer que l'écartement des grains de contact est de $0,45 \pm 0,05$ mm sinon le régler.

2. Rechercher le point d'allumage sur moteur.

- ◆ a) Faire tomber la pression dans le cylindre de débrayage. Pour cela, verrouiller la commande manuelle d'embrayage.
- b) Amener le premier cylindre en fin de compression. Introduire une pige (P) de $\phi = 6$ mm dans le trou prévu dans le carter d'embrayage (situé sous la dynamo).

Tourner lentement le moteur jusqu'à ce que la tige pénètre dans le trou du volant. À ce moment le moteur est au point d'allumage (1er cylindre) soit 12° avant le P.M.H.

c) Retirer la pige.

3. Régler l'allumeur.

Brancher une lampe témoin entre la borne de connexion du condensateur et la masse. Mettre le contact.

Desserrer les deux écrous (1) de serrage de la bride (2) de l'allumeur.

Tourner lentement le corps de l'allumeur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. S'arrêter au moment où la lampe s'allume, ce qui correspond au décolllement des grains de contact.

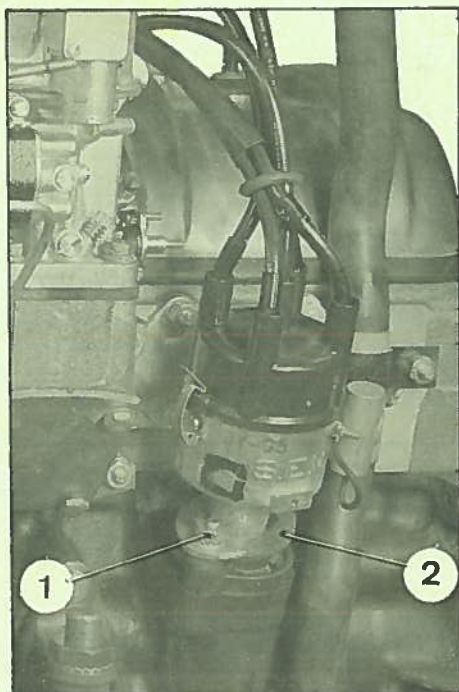
Serrer les deux écrous (1) de serrage de la bride (2) de l'allumeur.

Couper le contact.

- ◆ Mettre la commande manuelle d'embrayage en position «route».

Correctif n° 8 au 544
Correctif n° 6 au 547

1461



Courbe d'avance des allumeurs : DUCELLIER 4169-A
SEV - MARCHAL A 158

X 56



ESSAI AU BANC D'UN ALLUMEUR

4. Vérifier l'état des grains de contact et régler leur écartement.

5. Mettre l'allumeur en place sur le banc et connecter le négatif de la bobine du banc à la borne primaire de l'allumeur.

6. Contrôler l'isolement du circuit secondaire.

Régler l'écartement des éclateurs à 15 mm.

Connecter le secondaire de la bobine au plot central de l'allumeur et les fils de bougies aux éclateurs.

Faire tourner l'allumeur à 1000 tr/mn pendant 15 minutes.

Il ne doit pas y avoir de « ratés » aux éclateurs.

7. Contrôler le groupement des étincelles.

L'écart angulaire ne doit pas excéder 1° 30' à toutes les vitesses (vitesse maxi de l'allumeur 2000 tr/mn).

A chaque point d'ouverture la variation maxi des positions des étincelles ne doit pas dépasser 1° 30'

8. Contrôler les angles de fermeture des linguets.

Allumeur DUCELLIER 57 ± 2°
Allumeur SEV - MARCHAL 59 ± 2°

9. Contrôler le réglage de la courbe d'avance automatique :

La courbe doit être inscrite entre les courbes mini et maxi.

NOTA : a) Il est possible de modifier la tension des ressorts des masses en pliant la patte d'attache des ressorts.

b) S'il se produit des spots lumineux en dehors des quatre positions normales il y a affolement du linguet. Vérifier la force nécessaire au décollement des linguets.

Allumeur DUCELLIER 700 à 850 g
Allumeur SEV - MARCHAL : 850 à 1000 g

10. Contrôler l'isolement du circuit primaire.

Amener l'allumeur démuné de son condensateur à une température de 60° C les grains de contact étant décollés, appliquer une tension alternative de 110 V entre la borne isolée (positive) et la masse, en interposant une lampe en série. Maintenir cette tension pendant 1 mn. La lampe ne doit pas s'allumer, sinon l'isolement est défectueux.

11. Contrôler le condensateur

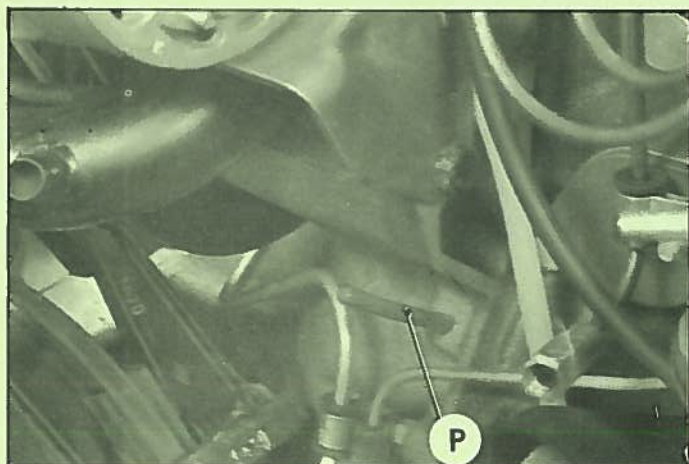
a) Contrôle de l'isolement.

Appliquer une tension alternative de 110 v. entre le fil de sortie du condensateur et l'enveloppe pendant 1 mn. Interposer une lampe en série dans le circuit. Si la lampe s'allume, l'isolement est défectueux.

c) Contrôle de la capacité.

Utiliser un capacimètre. La capacité doit être comprise entre 0,21 et 0,23 µF.

3387



REGLAGE DU POINT D'ALLUMAGE.

1. Déposer la tête d'allumeur et s'assurer que l'écartement des grains de contact est de $0,45 \pm 0,05$ mm sinon le régler.

2. Rechercher le point d'allumage sur moteur.

♦ a) Faire tomber la pression dans le cylindre de débrayage.

Pour cela, verrouiller la commande manuelle d'embrayage.

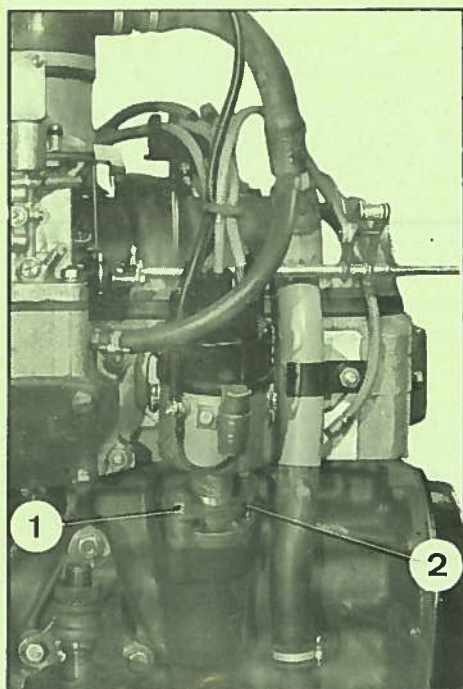
b) Amener le premier cylindre en fin de compression. Introduire une pige (P) de $\phi = 6$ mm dans le trou prévu dans le carter d'embrayage (situé sous l'alternateur).

Tourner lentement le moteur jusqu'à ce que la tige pénètre dans le trou du volant. A ce moment le moteur est au point d'allumage (1er cylindre) soit 12° avant le P.M.H.

c) Retirer la pige.

Correctif n° 8 au 544
Correctif n° 6 au 547

3865



3. Régler l'allumeur.

Brancher une lampe témoin entre la borne de connexion du condensateur et la masse. Mettre le contact.

Desserrer les deux écrous (1) de serrage de la bride (2) de l'allumeur.

Tourner lentement le corps de l'allumeur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. S'arrêter au moment où la lampe s'allume, ce qui correspond au décolllement des grains de contact.

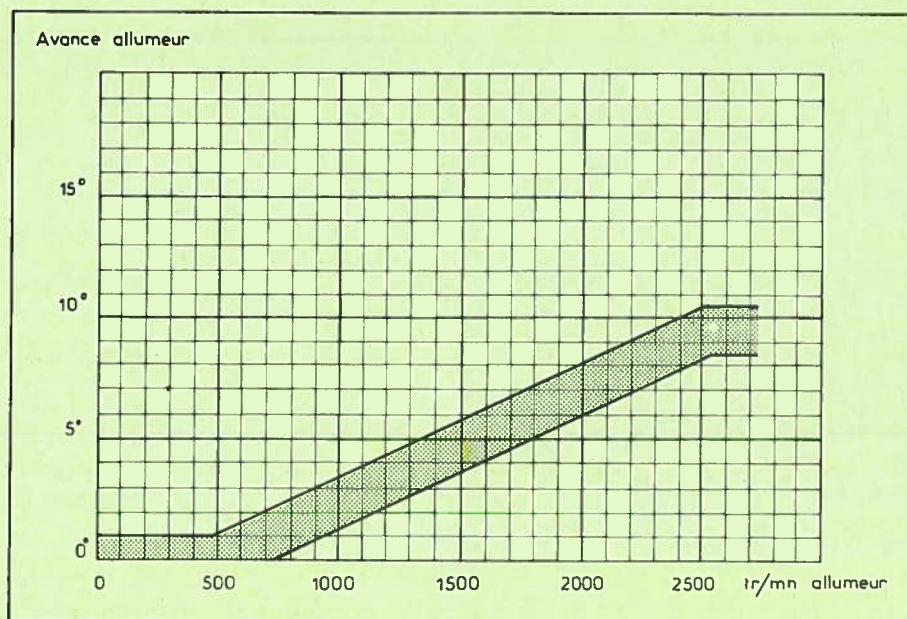
Serrer les deux écrous (1) de fixation de la bride (2) de l'allumeur.

Couper le contact.

♦ Mettre la commande manuelle d'embrayage en position « route ».

Courbe d'avance des allumeurs : DUCELLIER 4169-A
SEV - MARCHAL A 158

X 56



ESSAI AU BANC D'UN ALLUMEUR

4. Vérifier l'état des grains de contact et régler leur écartement

5. Mettre l'allumeur en place sur le banc et connecter le négatif de la bobine du banc à la borne primaire de l'allumeur.

6. Contrôler l'isolement du circuit secondaire.

Régler l'écartement des éclateurs à 15 mm.

Connecter le secondaire de la bobine au plot central de l'allumeur et les fils de bougies aux éclateurs.

Faire tourner l'allumeur à 1000 tr/mn pendant 15 minutes.

Il ne doit pas y avoir de « ratés » aux éclateurs.

7. Contrôler le groupement des étincelles.

L'écart angulaire ne doit pas excéder $1^{\circ} 30'$ à toutes les vitesses (vitesse maxi de l'allumeur 2000 tr/mn)

A chaque point d'ouverture la variation maxi des positions des étincelles ne doit pas dépasser $1^{\circ} 30'$

8. Contrôler les angles de fermeture des linguets.

Allumeur DUCELLIER $57 \pm 2^{\circ}$

Allumeur SEV-MARCHAL $59 \pm 2^{\circ}$

9. Contrôler le réglage de la courbe d'avance automatique :

La courbe doit être inscrite entre les courbes mini et maxi.

NOTA : a) Il est possible de modifier la tension des ressorts des masses en pliant la patte d'attache des ressorts.

b) S'il se produit des spots lumineux en dehors des quatre positions normales il y a affolement du linguet. Vérifier la force nécessaire au décollement des linguets.

Allumeur DUCELLIER : 700 à 850 g

Allumeur SEV-MARCHAL : 850 à 1000 g

10. Contrôler l'isolement du circuit primaire.

Amener l'allumeur démuné de son condensateur à une température de 60°C les grains de contact étant décollés, appliquer une tension alternative de 110 V entre la borne isolée (positive) et la masse, en interposant une lampe en série. Maintenir cette tension pendant 1 mn. La lampe ne doit pas s'allumer, sinon l'isolement est défectueux.

11. Contrôler le condensateur.

a) Contrôle de l'isolement.

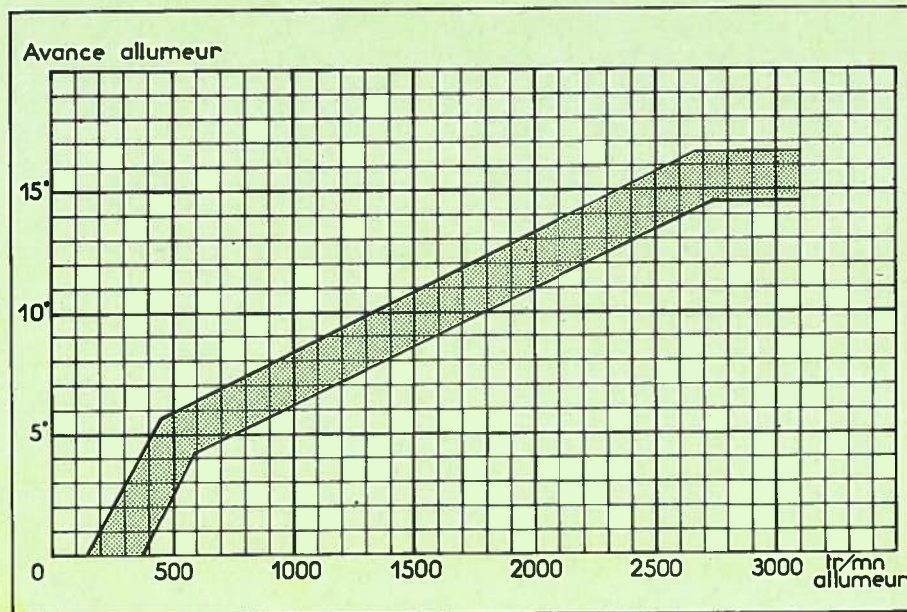
Appliquer une tension alternative de 110 V entre le fil de sortie du condensateur et l'enveloppe pendant 1 mn. Interposer une lampe en série dans le circuit. Si la lampe s'allume, l'isolement est défectueux.

b) Contrôle de la capacité.

Utiliser un capacimètre. La capacité doit être comprise entre 0.21 et 0.23 μF .

Courbe d'avance centrifuge des allumeurs SEV Marchal A 224 ♦
DUCELLIER 4254 A

X 131



ESSAI AU BANC D'UN ALLUMEUR

Additif N° 8 au 544
Additif N° 6 au 547

- Vérifier l'état des grains de contact et régler leur écartement.
- Mettre l'allumeur en place sur le banc et connecter le négatif de la bobine du banc à la borne primaire de l'allumeur.
- Contrôler l'isolement du circuit secondaire.**
Régler l'écartement des éclateurs à 15 mm.
Connecter le secondaire de la bobine au plot central de l'allumeur et les fils de bougies aux éclateurs.
Faire tourner l'allumeur à 1000 tr/mn pendant 15 minutes.
Il ne doit pas y avoir de « raté » aux éclateurs.
- Contrôler le groupement des étincelles.**
L'écart angulaire ne doit pas excéder 1° 30' à toutes les vitesses (vitesse maxi de l'allumeur 2000 tr/mn).
A chaque point d'ouverture la variation maxi des positions des étincelles ne doit pas dépasser 1° 30'
- Contrôler les angles de fermeture des languets.**
Allumeur DUCELLIER 57 ± 2°
Allumeur SEV-MARCHAL 59 ± 2°
- Contrôler le réglage de la courbe d'avance automatique :**
la courbe doit être inscrite entre les courbes mini et maxi.

NOTA : a) il est possible de modifier la tension des ressorts des masses en pliant la patte d'attache des ressorts.
b) s'il se produit des spots lumineux en dehors des quatre positions normales il y a affolement du languet. Vérifier la force nécessaire au décollement des languets.

Allumeur DUCELLIER : 700 à 850 g.
Allumeur SEV-MARCHAL : 850 à 1000 g.

7. Contrôler l'isolement du circuit primaire.

Amener l'allumeur démunie de son condensateur à une température de 60° C, les grains de contact étant décollés, appliquer une tension alternative de 110 v. entre la borne isolée (positive) et la masse, en interposant une lampe en série. Maintenir cette tension pendant 1 mn. La lampe ne doit pas s'allumer, sinon l'isolement est défectueux.

8. Contrôler le condensateur :

a) Contrôle de l'isolement.

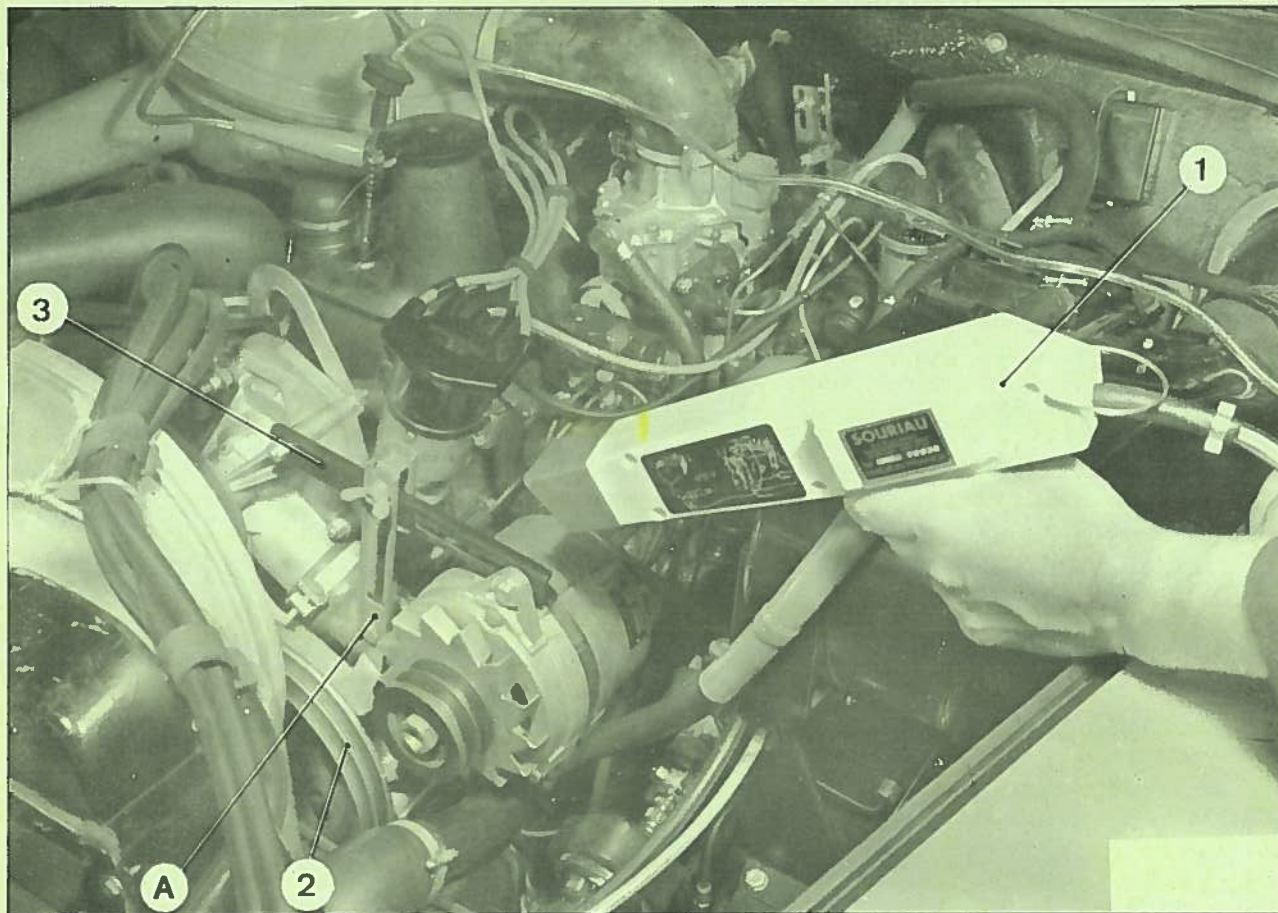
Appliquer une tension alternative de 110 v entre le fil de sortie du condensateur et l'enveloppe pendant 1 mn. Interposer une lampe en série dans le circuit. Si la lampe s'allume, l'isolement est défectueux.

b) Contrôle de la capacité.

Utiliser un capacimètre. La capacité doit être comprise entre 0,21 et 0,23 µF.

REGLAGE DU POINT D'ALLUMAGE
(à l'aide d'une lampe stroboscopique)

4511

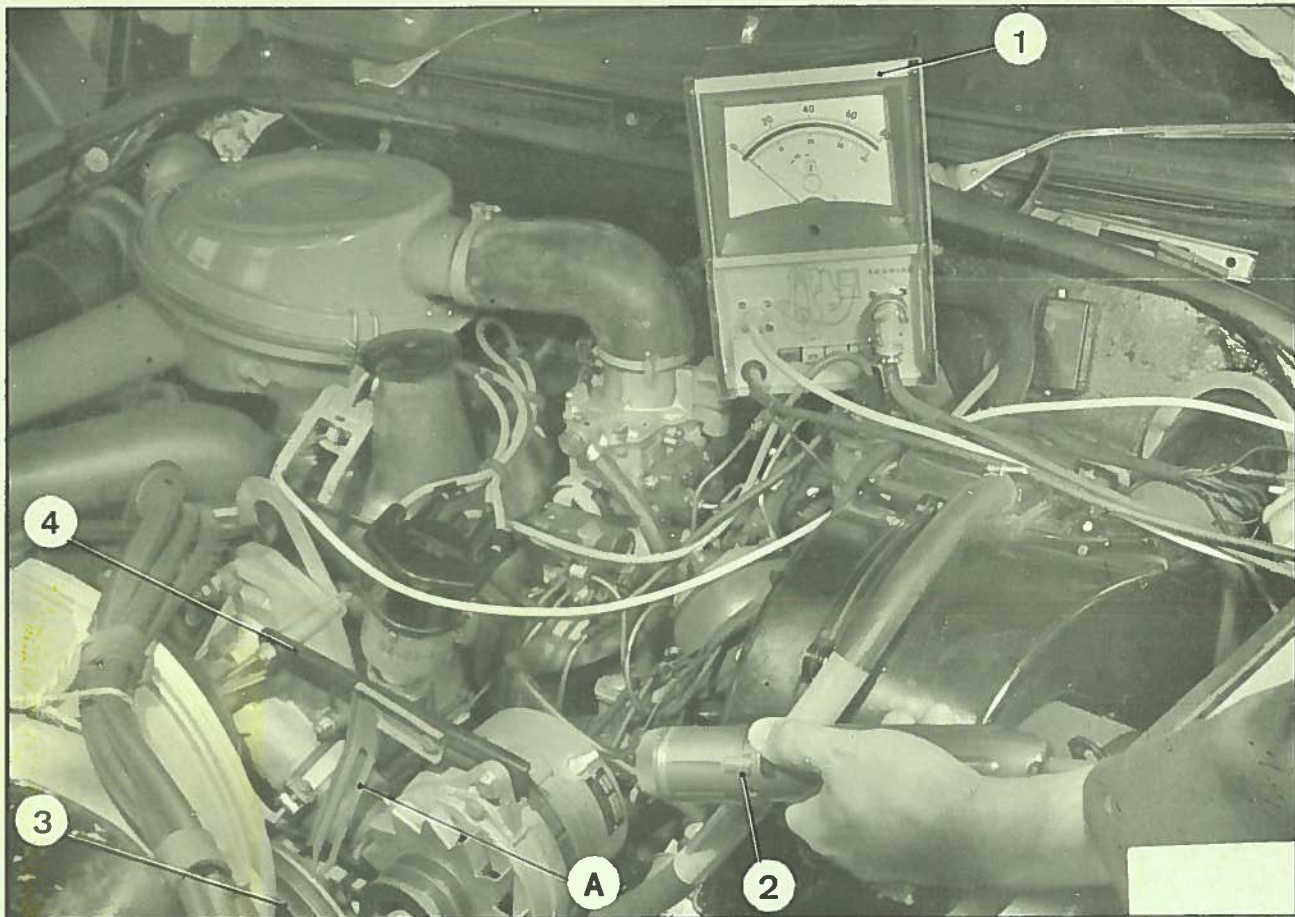


REMARQUE : Sur les véhicules sortis depuis Octobre 1968, l'allumeur doit être calé moteur tournant à 2000 tr/mn. L'avance à l'allumage doit être de 24° (degrés vilebrequin par rapport au PMH).

1. Si l'allumeur a été déposé, le préréglé pour que le moteur puisse tourner (Voir Op. DX 211-0 α).
2. Connecter le compte-tours.
3. Fixer le support du secteur gradué A (outil 3078-T ou MR. 630-72/6) sur le tirant (3) d'alternateur, de façon que le secteur affleure le bord de la poulie de commande (2) (chaque division du secteur représente 2° allumeur).
4. Le moteur étant au point d'allumage, tracer un trait fin à la peinture blanche sur la poulie de commande (2) en regard du repère «O» du secteur.
Retirer la pige de calage.
5. Connecter la lampe stroboscopique à la source de courant alimentant l'appareil et sur le circuit d'allumage du premier cylindre.
6. Eclairer le repère à l'aide de la lampe stroboscopique. Le repère semble se déplacer quand le régime moteur augmente.
Lorsque le moteur tourne à 2000 ± 50 tr/mn, le repère doit être en face de la troisième division (6° allumeur).
7. Si cette condition n'est pas réalisée, desserrer la vis du collier de l'allumeur et tourner celui-ci pour amener le repère en regard de la bonne graduation (l'angle d'avance à l'allumage augmente en tournant l'allumeur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre).
8. Serrer la vis du collier d'allumeur à 3 mAN (0,3 m.kg).
9. Couper le contact.
10. Déposer la lampe stroboscopique, le support A et le compte-tours.

REGLAGE DU POINT D'ALLUMAGE
(à l'aide d'une lampe stroboscopique avec déphaseur)

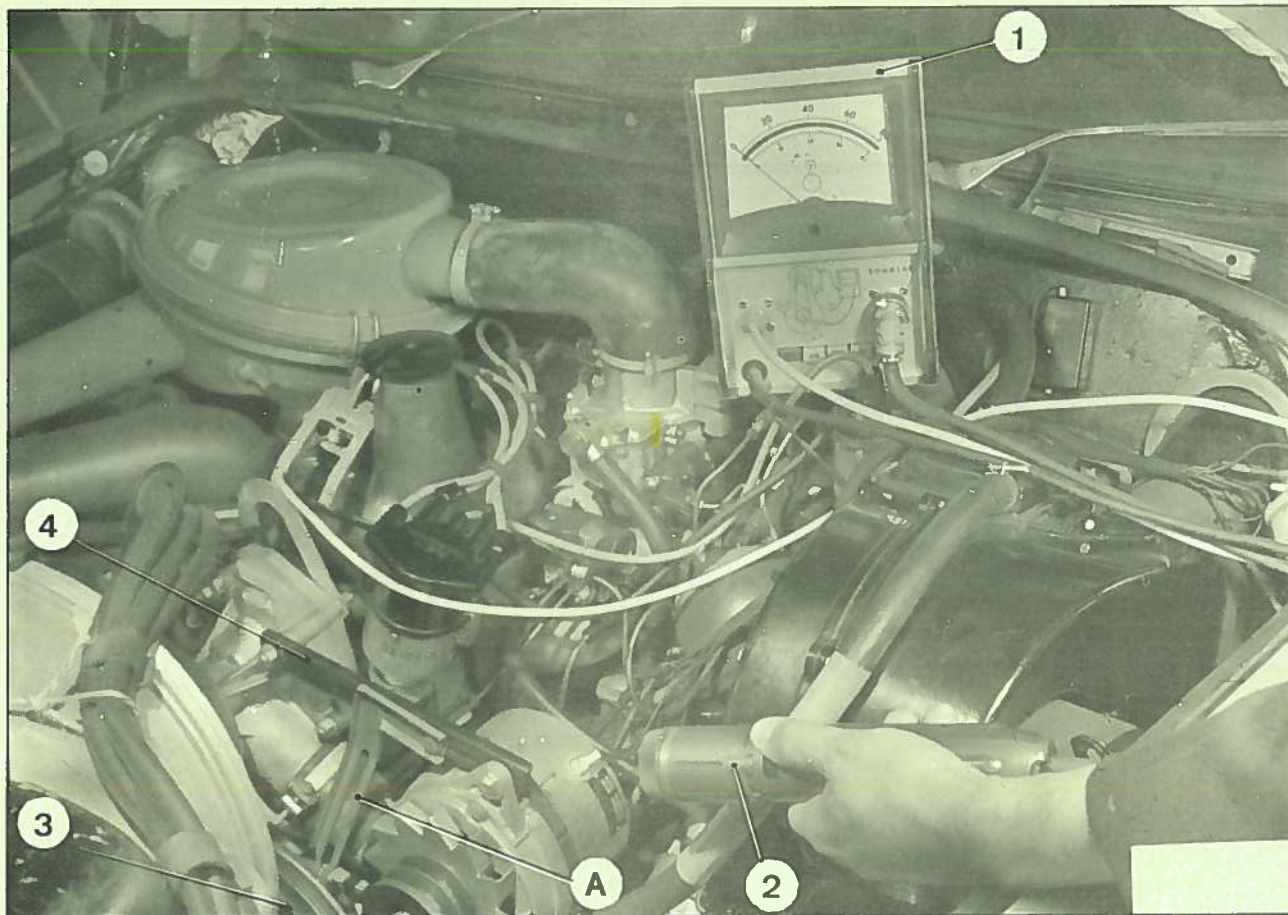
4512



Additif N° 8 au 544
Additif N° 6 au 547

REMARQUE : Sur les véhicules sortis depuis Octobre 1968, l'allumeur doit être calé moteur tournant à 2000 tr/mn. L'avance à l'allumage est alors de 24° (degrés vilebrequin par rapport au PMH).

11. Si l'allumeur a été déposé, le pré régler pour que le moteur puisse tourner (voir Op. DX. 211- 0 α).
12. Connecter le compte-tours.
13. Fixer le support de l'index A (MR. 630-72/6 ou 3078-T) sur le tirant (4) d'alternateur, de façon que l'index affleure le bord de la poulie de commande (3).
14. Le moteur étant au point d'allumage, tracer un trait fin à la peinture blanche sur la poulie de commande (3) en regard du trait repère de l'index.
Retirer la pige de calage.
15. Connecter l'appareil à la source de courant et sur le circuit d'allumage du premier cylindre. Régler le déphaseur (1) à « zéro ».
16. Faire tourner le moteur à 2000 ± 50 tr/mn.
17. Eclairer les repères à l'aide de la lampe stroboscopique (2).
18. En agissant sur la commande du déphaseur, amener le repère de la poulie de commande (3) en regard du trait repère fixe de l'index A. Le moteur tournant à 2000 ± 50 tr/mn lire sur le cadran du déphaseur la graduation indiquée par l'aiguille, ce qui correspond à l'angle d'avance à l'allumage. Si le réglage est correct, il faut lire 6° allumeur.



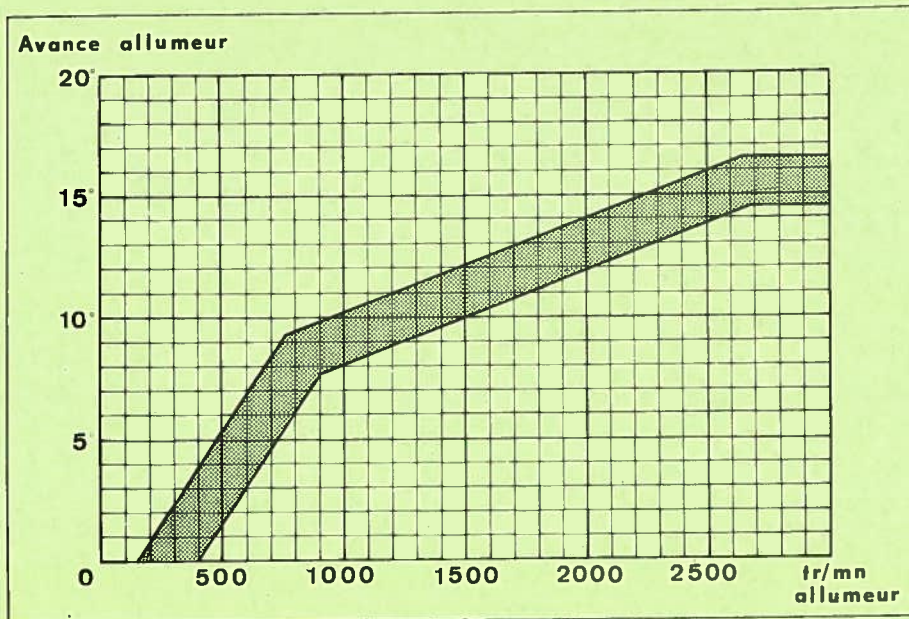
19. Si le chiffre lu est différent, desserrer la vis du collier de l'allumeur, et tourner celui-ci pour amener le repère de la poulie de commande (3) en regard du trait repère de l'index A (l'angle d'avance à l'allumage augmente en tournant l'allumeur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre).

20. Serrer la vis du collier d'allumeur à 3 mAN (0,3 m.kg)

21. Couper le contact.

22. Déposer la lampe stroboscopique et le déphaseur, le support de l'index et le compte-tours.

SEV-MARCHAL A 251
Courbe d'avance centrifuge des allumeurs
DUCELLIER 4291 A



D. 211-66

ESSAI AU BANC D'UN ALLUMEUR

1. Vérifier l'état des grains de contact et régler leur écartement.
2. Mettre l'allumeur en place sur le banc et connecter le négatif de la bobine du banc à la borne primaire de l'allumeur.
3. Contrôler l'isolement du circuit secondaire.

Régler l'écartement des éclateurs à 7 mm.
Connecter le secondaire de la bobine au plot central de l'allumeur et les fils de bougies aux éclateurs.
Faire tourner l'allumeur à 1 000 tr/mn pendant quinze minutes.
Il ne doit pas y avoir de « raté » aux éclateurs.

4. Contrôler le groupement des étincelles.

L'écart angulaire ne doit pas excéder 1° 30' à toutes les vitesses (vitesse maxi de l'allumeur 2 000 tr/mn).
A chaque point d'ouverture la variation maxi des positions des étincelles ne doit pas dépasser 1° 30'.

5. Contrôler les angles de fermeture des linguets.

Allumeur DUCELLIER : $57 \pm 2^\circ$
Allumeur SEV-MARCHAL : $59 \pm 2^\circ$

6. Contrôler le réglage de la courbe d'avance automatique.

La courbe doit être inscrite entre les courbes mini et maxi.

NOTA : a) Il est possible de modifier la tension des ressorts des masses en pliant la patte d'attache des ressorts.

b) S'il se produit des spots lumineux en dehors des quatre positions normales il y a affolement du linguet. Vérifier la force nécessaire au décollement des grains de contact.

Allumeur DUCELLIER : 390 à 550 g.
Allumeur SEV MARCHAL : 450 à 550 g.

7. Contrôler l'isolement du circuit primaire.

Amener l'allumeur démuné de son condensateur à une température de 60° C. Les grains de contact étant décollés, appliquer une tension alternative de 110 V. entre la borne isolée (positive) et la masse, en interposant une lampe en série. Maintenir cette tension pendant 1 mn. La lampe ne doit pas s'allumer, sinon l'isolement est défectueux.

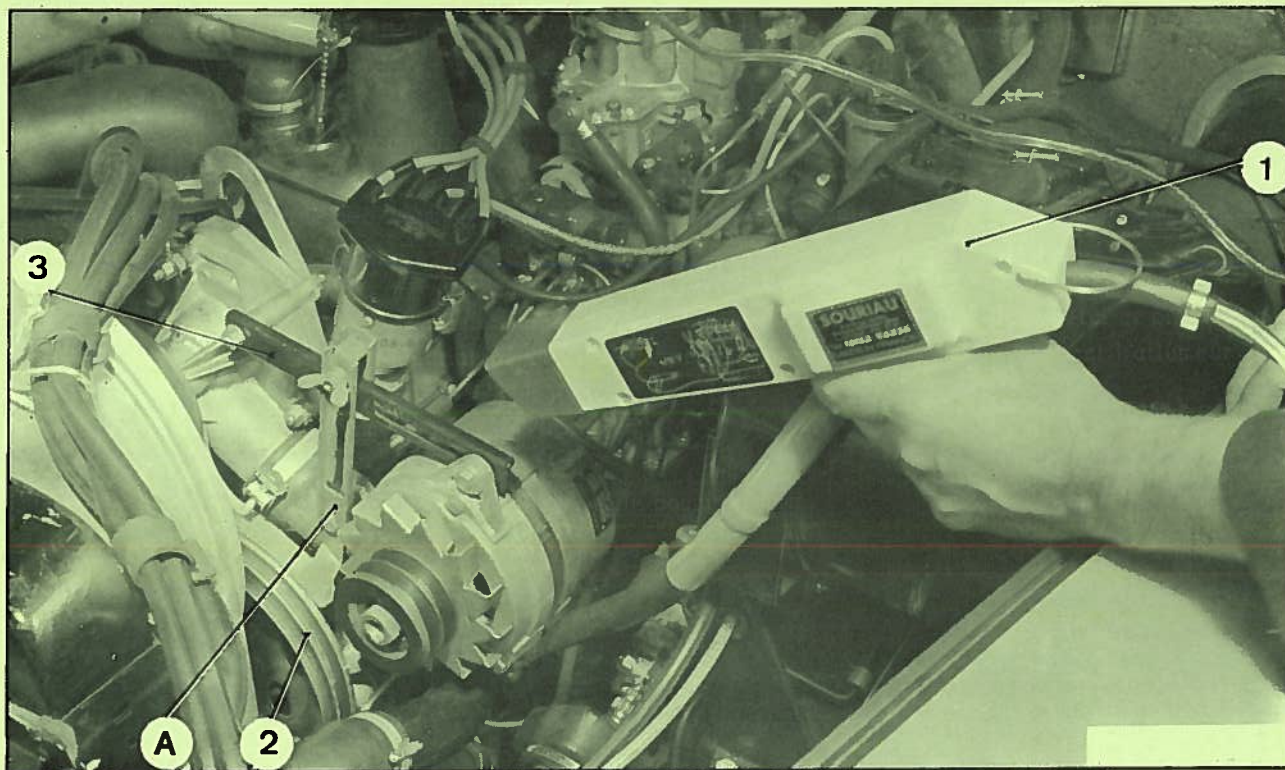
8. Contrôler le condensateur.

a) Contrôle de l'isolement,
Appliquer une tension alternative de 110 V. entre le fil de sortie du condensateur et l'enveloppe pendant 1 mn. Interposer une lampe en série dans le circuit. Si la lampe s'allume, l'isolement est défectueux.

b) Contrôle de la capacité.
Utiliser un capacimètre. La capacité doit être comprise entre 0,18 et 0,27 μF .

REGLAGE DU POINT D'ALLUMAGE (à l'aide d'une lampe stroboscopique)

4511



REMARQUE : Sur les véhicules sortis de Mai 1969 à Septembre 1969, l'allumeur doit être calé moteur tournant à 2 000 tr/mn.

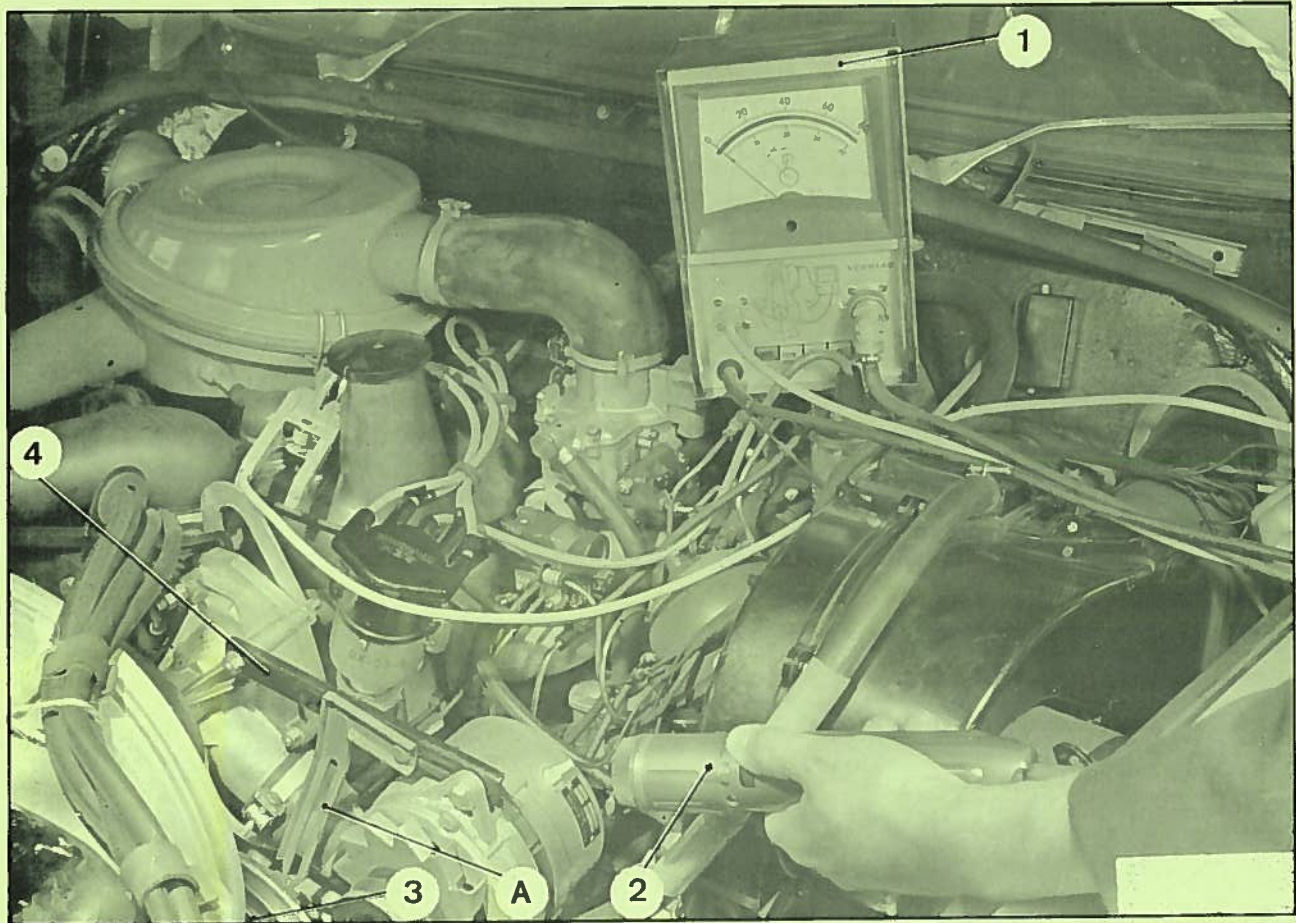
L'avance à l'allumage doit être de 28° (degrés vilebrequin par rapport au PMH).

1. Si l'allumeur a été déposé, le pré régler pour que le moteur puisse tourner (Voir Op. DX. 211-0 a).
2. Connecter le compte-tours.
3. Fixer le support du secteur gradué A (outil 3078-T ou MR. 630-72/6) sur le tirant (3) d'alternateur, de façon que le secteur affleure le bord de la poulie de commande (2) (chaque division du secteur représente 2° allumeur).
4. Le moteur étant au point d'allumage, tracer un trait fin à la peinture blanche sur la poulie de commande (2) en regard du repère «O» du secteur.
Retirer la pige de calage.
5. Connecter la lampe stroboscopique à la source de courant alimentant l'appareil et sur le circuit d'allumage du premier cylindre.
6. Eclairer le repère à l'aide de la lampe stroboscopique. Le repère semble se déplacer quand le régime moteur augmente.
Lorsque le moteur tourne à $2\ 000 \pm 50$ tr/mn, le repère doit être en face de la quatrième division (8° allumeur)
7. Si cette condition n'est pas réalisée, desserrer la vis du collier de l'allumeur et tourner celui-ci pour amener le repère en regard de la bonne graduation (l'angle d'avance à l'allumage augmente en tournant l'allumeur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre).
8. Serrer la vis du collier d'allumeur à $3\text{ m} \setminus \text{N}$ (0,3 m.kg).
9. Couper le contact.
10. Déposer la lampe stroboscopique, le support A et le compte-tours.

REGLAGE DU POINT D'ALLUMAGE

(à l'aide d'une lampe stroboscopique avec déphaseur)

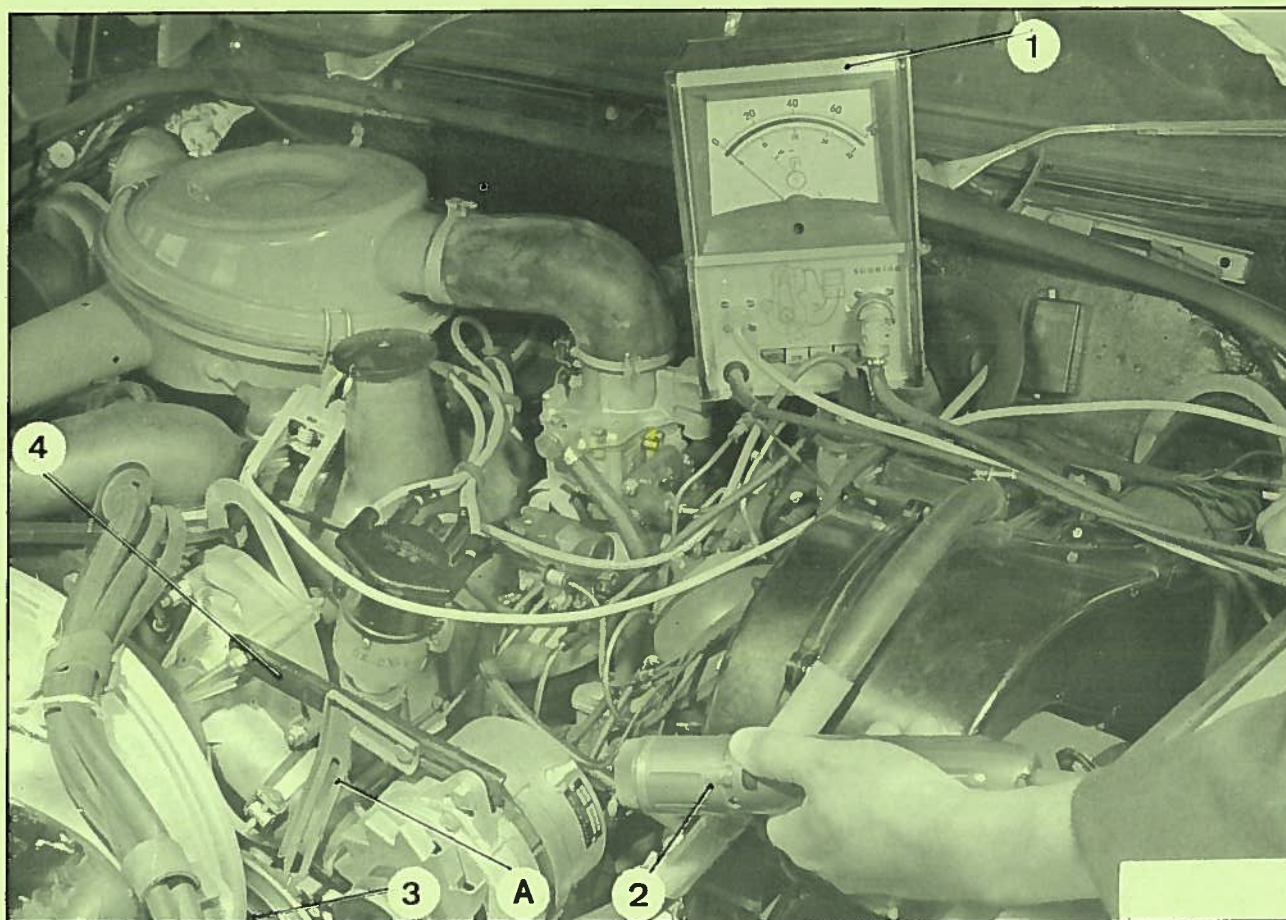
4512



REMARQUE : Sur les véhicules sortis de Mai 1969 à Septembre 1969, l'allumeur doit être calé moteur tournant à 2 000 tr/mn.

L'avance à l'allumage est alors de 28° (degrés vilebrequin par rapport au PMH).

11. Si l'allumeur a été déposé, le pré régler pour que le moteur puisse tourner (voir Op. DX. 211-0 a).
12. Connecter le compte-tours.
13. Fixer le support de l'index A (MR. 630-72/6 ou 3078-T) sur le tirant (4) d'alternateur, de façon que l'index affleure le bord de la poulie de commande (3).
14. Le moteur étant au point d'allumage, tracer un trait fin à la peinture blanche sur la poulie de commande (3) en regard du trait repère de l'index.
Retirer la pîge de calage.
15. Connecter l'appareil à la source de courant et sur le circuit d'allumage du premier cylindre. Régler le déphaseur (1) à «zéro».
16. Faire tourner le moteur à $2\ 000 \pm 50$ tr/mn.
17. Eclairer les repères à l'aide de la lampe stroboscopique (2).
18. En agissant sur la commande du déphaseur, amener le repère de la poulie de commande (3) en regard du trait repère fixe de l'index A. Le moteur tournant à $2\ 000 \pm 50$ tr/mn lire sur le cadran du déphaseur la graduation indiquée par l'aiguille, ce qui correspond à l'angle d'avance à l'allumage. Si le réglage est correct, il faut lire 8° allumeur.



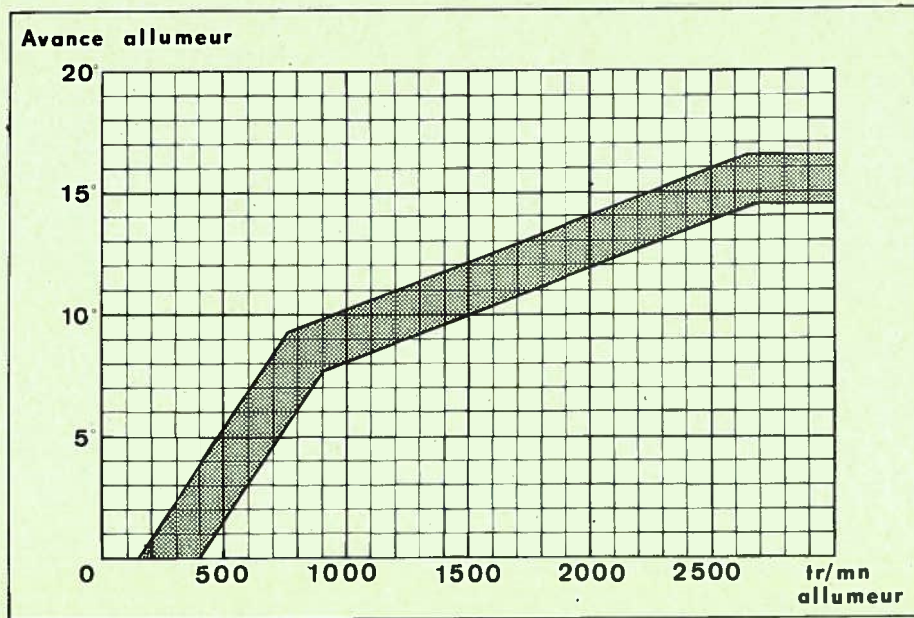
19. Si le chiffre lu est différent, desserrer la vis du collier de l'allumeur, et tourner celui-ci pour amener le repère de la poulie de commande (3) en regard du trait repère de l'index A (l'angle d'avance à l'allumage augmente en tournant l'allumeur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre).

20. Serrer la vis du collier d'allumeur à $3 \text{ m}^{\wedge} \text{N}$ ($0.3 \text{ m}^{\wedge} \text{kg}$).

21. Couper le contact.

22. Déposer la lampe stroboscopique et le déphaseur, le support de l'index et le compte-tours.

Courbe d'avance centrifuge des allumeurs S E V. MARCHAL A 251
DUCELLIER 4291 B



ESSAI AU BANC D'UN ALLUMEUR

Additif N° 8 au 544
Additif N° 6 au 547

- Vérifier l'état des grains de contact et régler leur écartement.
- Mettre l'allumeur en place sur le banc et connecter le négatif de la bobine, du banc à la borne primaire de l'allumeur.
- Contrôler l'isolement du circuit secondaire.**
Régler l'écartement des éclateurs à 7 mm.
Connecter le secondaire de la bobine au plot central de l'allumeur et les fils de bougies aux éclateurs.
Faire tourner l'allumeur à 1000 tr/mn pendant quinze minutes.
Il ne doit pas y avoir de «raté» aux éclateurs.
- Contrôler le groupement des étincelles.**
L'écart angulaire ne doit pas excéder 1° 30' à toutes les vitesses (vitesse maxi de l'allumeur 2000 tr/mn).
A chaque point d'ouverture la variation maxi des positions des étincelles ne doit pas dépasser 1° 30'
- Contrôler les angles de fermeture des languets.**
Allumeur DUCELLIER : 57 ± 2°
Allumeur SEV-MARCHAL : 59 ± 2°
- Contrôler le réglage de la courbe d'avance automatique :**
La courbe doit être inscrite entre les courbes mini et maxi.

NOTA : a) Il est possible de modifier la tension des ressorts des masses en pliant la patte d'attache des ressorts.

b) S'il se produit des spots lumineux en dehors des quatre positions normales il y a affolement du languet. Vérifier la force nécessaire au décollage des grains de contact.

Allumeur DUCELLIER : 390 à 550 g

Allumeur SEV-MARCHAL : 450 à 550 g

7. Contrôler l'isolement du circuit primaire.

Amener l'allumeur démunie de son condensateur à une température de 60°C. Les grains de contact étant décollés, appliquer une tension alternative de 110 V. entre la borne isolée (positive) et la masse, en interposant une lampe en série. Maintenir cette tension pendant 1 mn. La lampe ne doit pas s'allumer, sinon l'isolement est défectueux.

8. Contrôler le condensateur :

Nota : Le condensateur est spécifique au montage de la bobine d'allumage avec résistance extérieure.

a) Contrôle de l'isolement

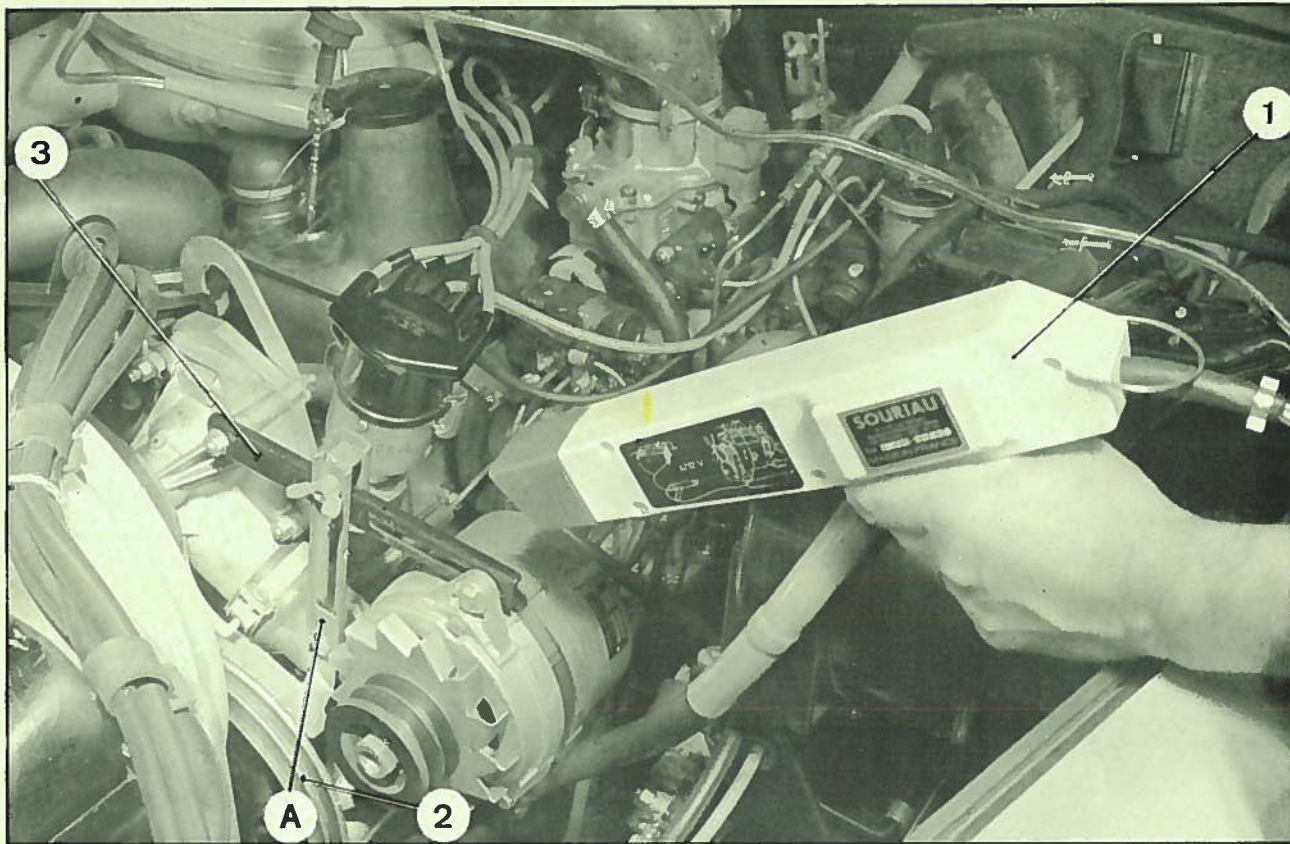
Appliquer une tension alternative de 110 V. entre le fil de sortie du condensateur et l'enveloppe, pendant 1 mn. Interposer une lampe en série dans le circuit. Si la lampe s'allume, l'isolement est défectueux.

b) Contrôle de la capacité.

Utiliser un capacimètre. La capacité doit être comprise entre 0,25 et 0,30 µF.

REGLAGE DU POINT D'ALLUMAGE.
(à l'aide d'une lampe stroboscopique)

4511

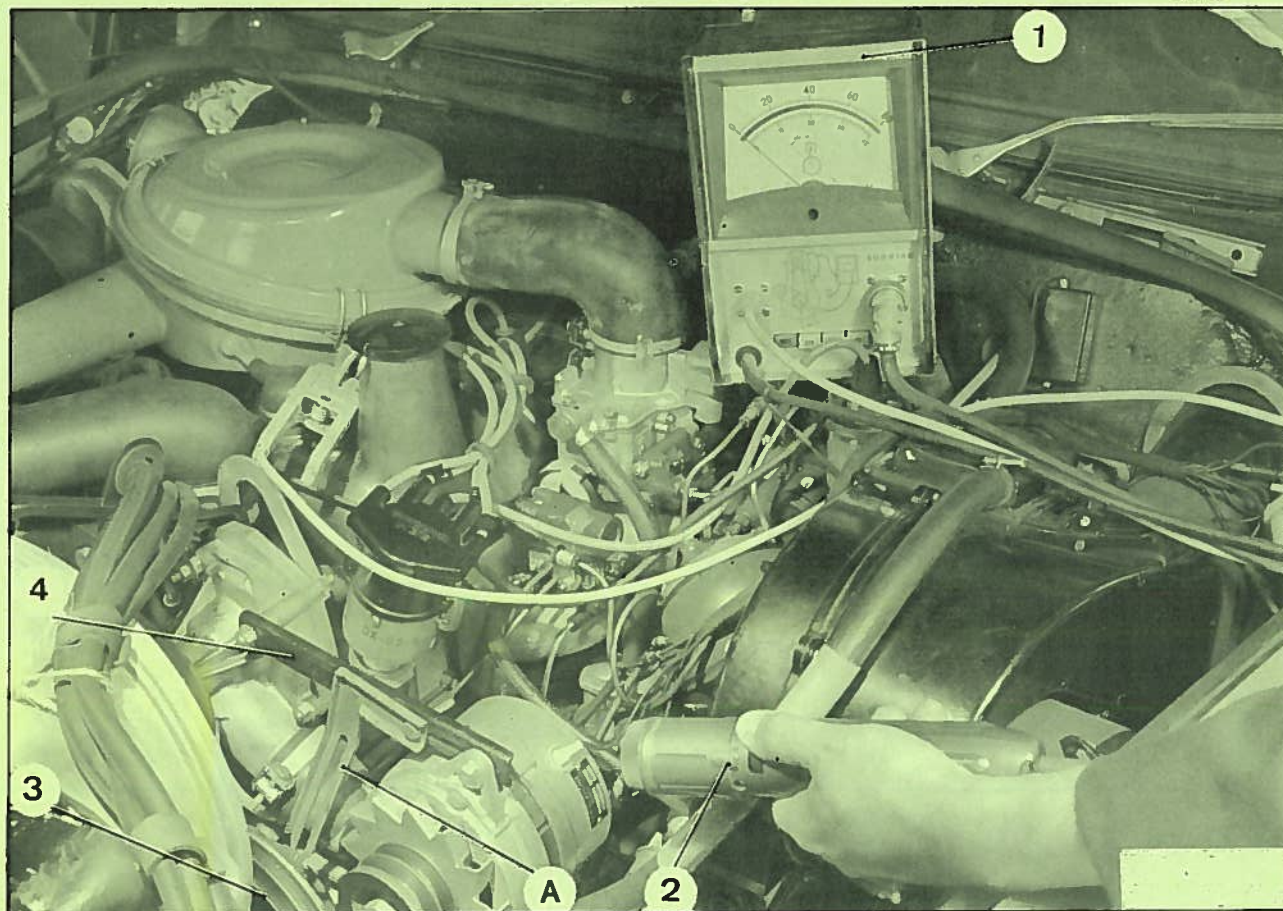


REMARQUE : Sur les véhicules sortis depuis Septembre 1969, l'allumeur doit être calé moteur tournant à 2000 tr/mn. L'avance à l'allumage doit être de 28° (degrés vilebrequin par rapport au PMH).

1. Si l'allumeur a été déposé, le pré régler pour que le moteur puisse tourner (voir Op. DX. 211-0 a).
2. Connecter le compte-tours.
3. Fixer le support du secteur gradué A (outil 3078-T ou MR. 630-72/6) sur le tirant (3) d'alternateur, de façon que le secteur affleure le bord de la poulie de commande (2) (chaque division du secteur représente 2° allumeur).
4. Le moteur étant au point d'allumage, tracer un trait fin à la peinture blanche sur la poulie de commande (2) en regard du repère «O» du secteur.
Retirer la pîge de calage.
5. Connecter la lampe stroboscopique à la source de courant alimentant l'appareil et sur le circuit d'allumage du premier cylindre.
6. Eclairer le repère à l'aide de la lampe stroboscopique. Le repère semble se déplacer quand le régime moteur augmente.
Lorsque le moteur tourne à 2000 ± 50 tr/mn, le repère doit être en face de la quatrième division (8° allumeur).
7. Si cette condition n'est pas réalisée, desserrer la vis du collier de l'allumeur et tourner celui-ci pour amener le repère en regard de la bonne graduation (l'angle d'avance à l'allumage augmente en tournant l'allumeur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre).
8. Serrer la vis du collier d'allumeur à 3 mAN (0,3 m.kg)
9. Couper le contact.
10. Déposer la lampe stroboscopique, le support A et le compte-tours.

REGLAGE DU POINT D'ALLUMAGE (à l'aide d'une lampe stroboscopique avec déphaseur)

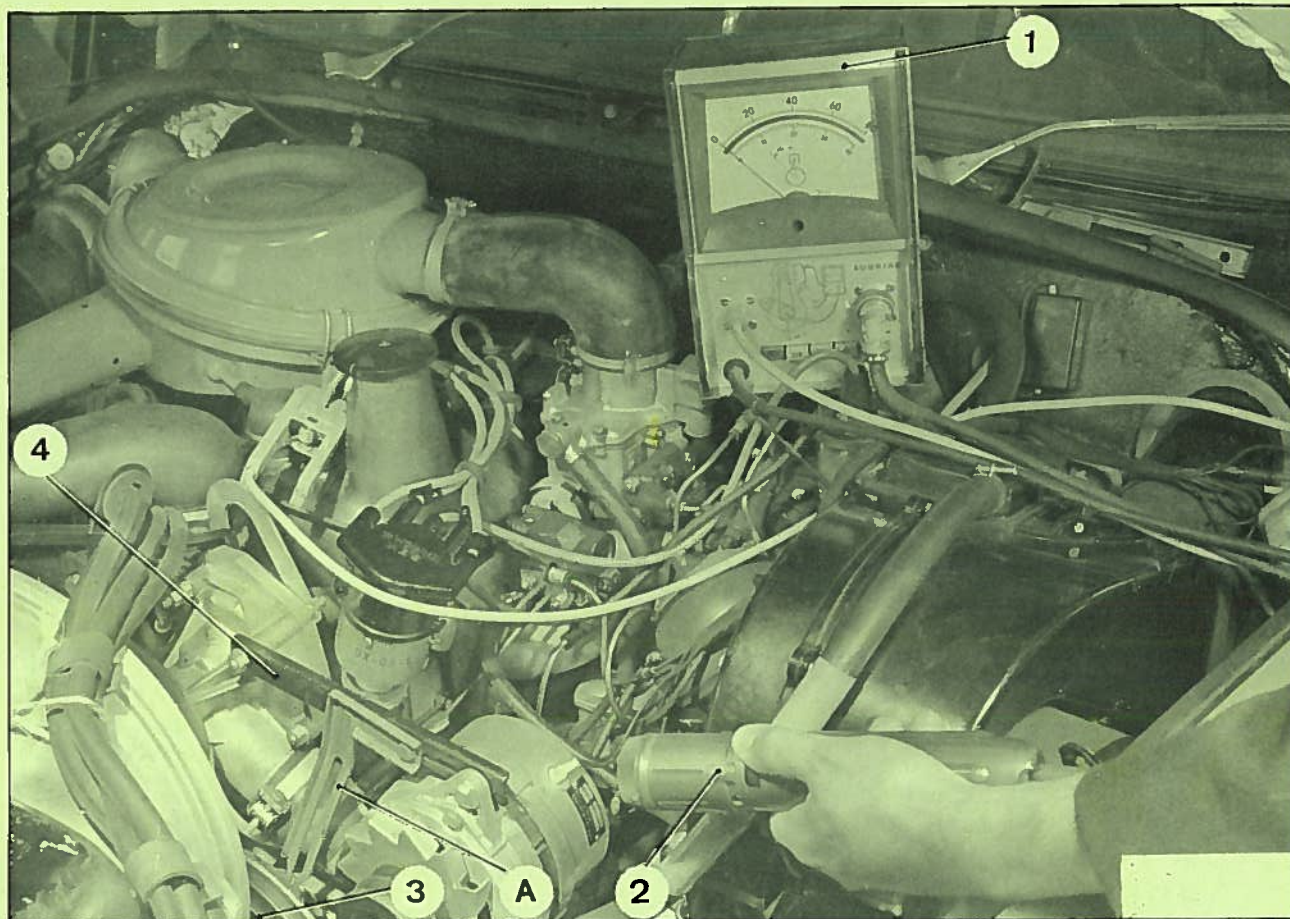
4512



Additif N° 8 au 544
Additif N° 6 au 547

REMARQUE : Sur les véhicules sortis depuis Septembre 1969, l'allumeur doit être calé moteur tournant à 2000 tr/mn. L'avance à l'allumage est alors de 28° (degrés vilebrequin par rapport au PMH).

11. Si l'allumeur a été déposé, le préréglé pour que le moteur puisse tourner (voir Op. DX. 211-0 a).
12. Connecter le compte-tours.
13. Fixer le support de l'index A (MR. 630-72/6 ou 3078-T) sur le tirant (4) d'alternateur, de façon que l'index affleure le bord de la poulie de commande (3).
14. Le moteur étant au point d'allumage, tracer un trait fin à la peinture blanche sur la poulie de commande (3) en regard du trait repère de l'index.
Retirer la pige de calage.
15. Connecter l'appareil à la source de courant et sur le circuit d'allumage du premier cylindre. Régler le déphaseur (1) à « zéro ».
16. Faire tourner le moteur à 2000 ± 50 tr/mn.
17. Eclairer les repères à l'aide de la lampe stroboscopique (2).
18. En agissant sur la commande du déphaseur, amener le repère de la poulie de commande (3) en regard du trait repère fixe de l'index A. Le moteur tournant à 2000 ± 50 tr/mn, lire sur la cadran du déphaseur la graduation indiquée par l'aiguille, ce qui correspond à l'angle d'avance à l'allumage. Si le réglage est correct, il faut lire 8° allumeur.

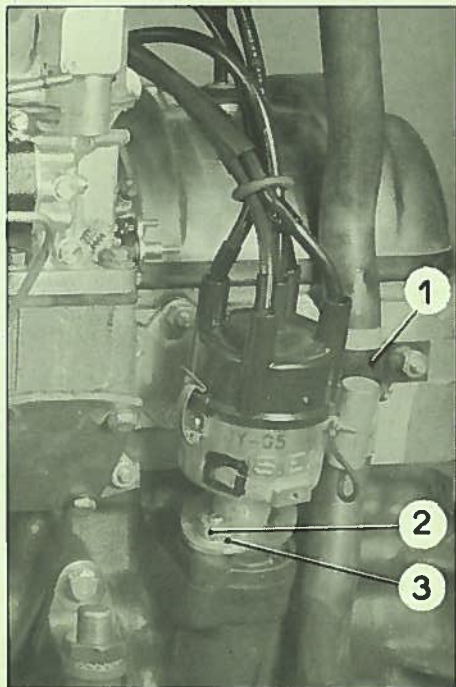


19. Si le chiffre lu est différent, desserrer la vis du collier de l'allumeur, et tourner celui-ci pour amener le repère de la poulie de commande (3) en regard du trait repère de l'index A (l'angle d'avance à l'allumage augmente en tournant l'allumeur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre).

20. Serrer la vis du collier d'allumeur à 3 mAN (0,3 m.kg).

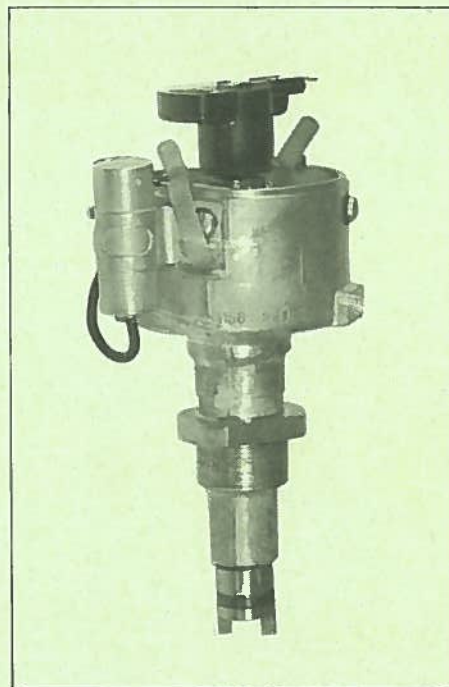
21. Couper le contact.

22. Déposer la lampe stroboscopique et le déphaseur, le support de l'index et le compte-tours.



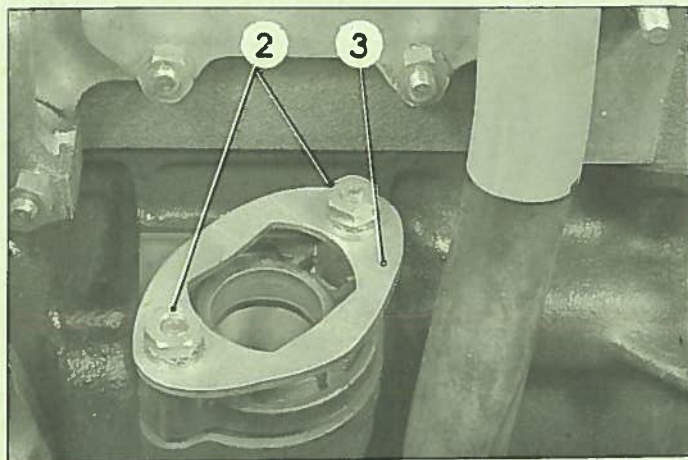
DEPOSE.

1. Maintenir le capot ouvert (étrier MR 4158).
2. Déconnecter :
 - les fils, des bougies et de la bobine
 - le fil primaire, de l'allumeur.
3. Déposer la patte (1), dégager le fil de masse de l'allumeur.
4. Desserrer de quelques tours les 2 écrous de serrage (2) de la plaquette (3) (utiliser une clé extra courte à oeil de 12 ou la clé pour carburateur (3081-T).
5. Tourner l'allumeur dans le sens des aiguilles d'une montre (1/3 de tour environ) pour le déverrouiller de la plaquette (3).
Dégager l'allumeur.



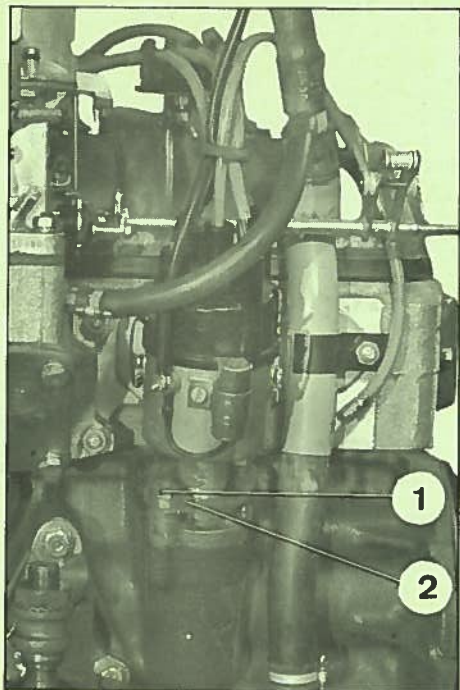
POSE.

6. Enlever la tête de l'allumeur. Mettre l'allumeur en place dans le reboitage. Faire correspondre les méplats de l'allumeur avec ceux de la plaquette (3) en tournant le rotor pour s'assurer que le tour-nevis de l'arbre de l'allumeur est bien engagé dans celui de l'arbre de commande.
7. Verrouiller l'allumeur sous la plaquette (3) en le faisant tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (environ 1/3 de tour). Le condensateur doit être dirigé vers l'AR du moteur.
8. Mettre en place la cosse du fil de masse sous la patte (1), serrer l'écrou (rondelle éventail).



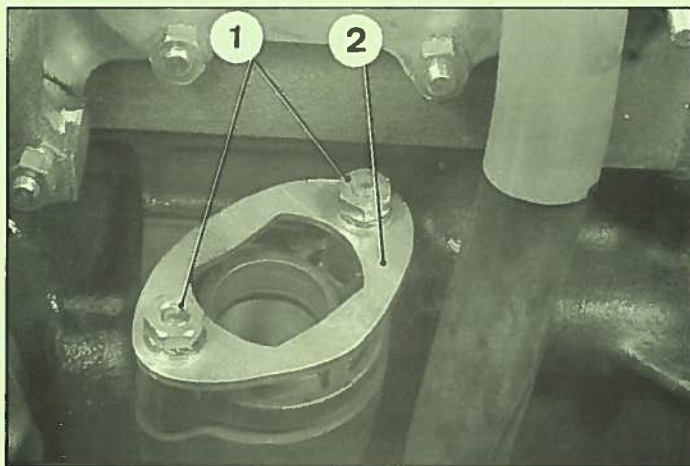
9. Connecter :
 - les fils, aux bougies et à la bobine
 - le fil primaire à l'allumeur.
10. Régler le point d'allumage.
(voir Op. DY 211-0)
11. Serrer les 2 écrous (2) de la plaquette sous l'allumeur.
(clé extra courte à oeil de 12 ou clé 3081-T.)

REPLACEMENT D'UN ALLUMEUR



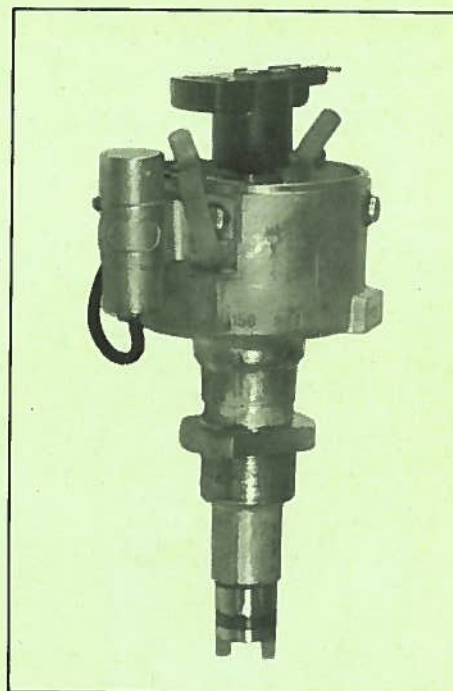
POSE.

5. Enlever la tête de l'allumeur. Mettre l'allumeur en place dans le reboitage. Faire correspondre les méplats de l'allumeur avec ceux de la plaquette (2) en tournant le rotor pour s'assurer que le tournevis de l'arbre de l'allumeur est bien engagé dans celui de l'arbre de commande
6. Verrouiller l'allumeur sous la plaquette (2) en faisant tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (environ 1/3 de tour). Le condensateur doit être dirigé vers l'AR du moteur.



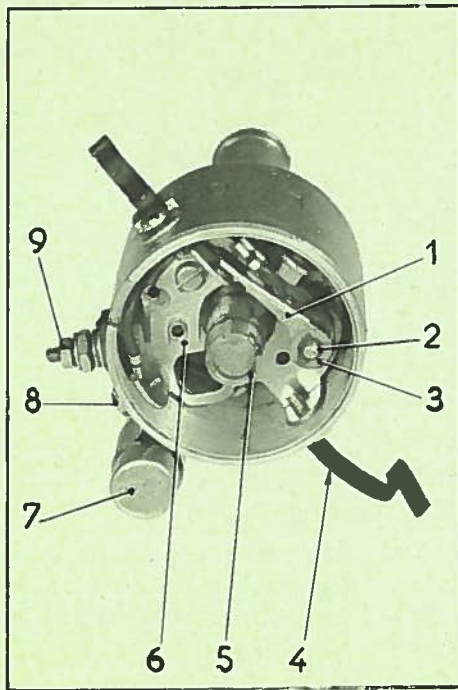
DEPOSE.

1. Maintenir le capot ouvert (étrier MR. 4158).
 2. Déconnecter :
 - les fils, des bougies et de la bobine,
 - le fil primaire, de l'allumeur.
 3. Desserrer de quelques tours les deux écrous de serrage (1) de la plaquette (2).
 4. Tourner l'allumeur dans le sens des aiguilles d'une montre (1/3 de tour environ) pour le déverrouiller de la plaquette (2).
- Dégager l'allumeur.



7. Connecter :
 - les fils, aux bougies et à la bobine,
 - le fil primaire à l'allumeur.
8. Régler le point d'allumage.
(Voir Op. DY. 211-0a).
9. Serrer les deux écrous (1) de la plaquette sous l'allumeur.





DEMONTAGE.

1. Déposer la tête de distributeur et les fils.

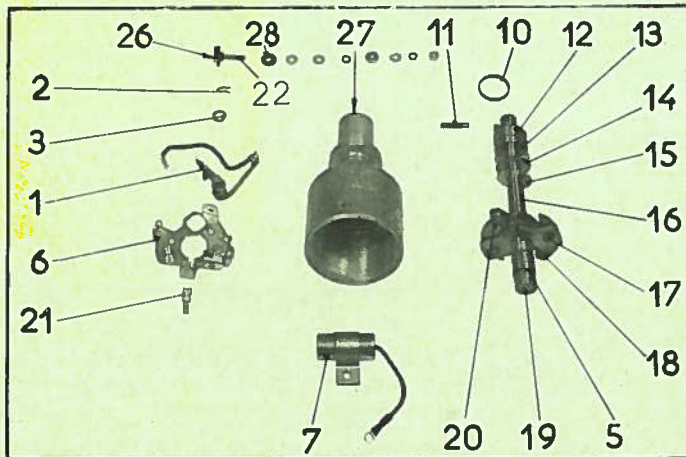
Déposer le doigt d'allumeur.

2. Déposer le condensateur

- dévisser l'écrou (9) et sortir les rondelles acier et grower
- déposer la vis (8) qui tient le condensateur sur le corps et fixe le plateau porte-contact.

3. Déposer les pattes (4) de fixation de la tête d'allumeur.

- déposer le circlips (2) et la rondelle (3) du contact mobile.
- dégager la borne primaire (22) munie de son canon isolant.
- dégager le plateau porte-contact (6), en maintenant en retrait le frotteur (21) de cames.
- déposer le contact mobile (1).

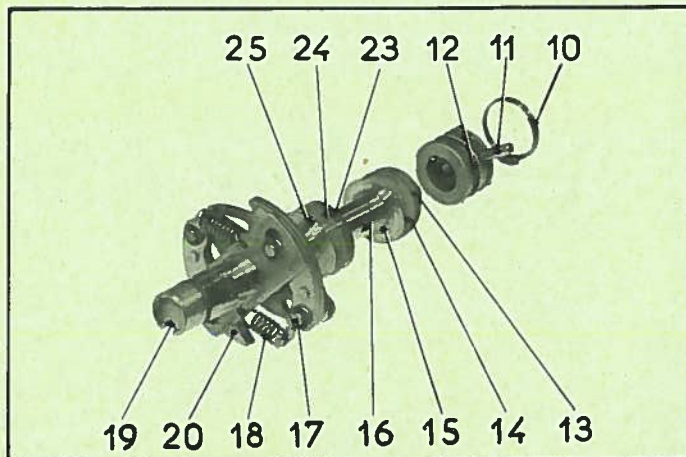


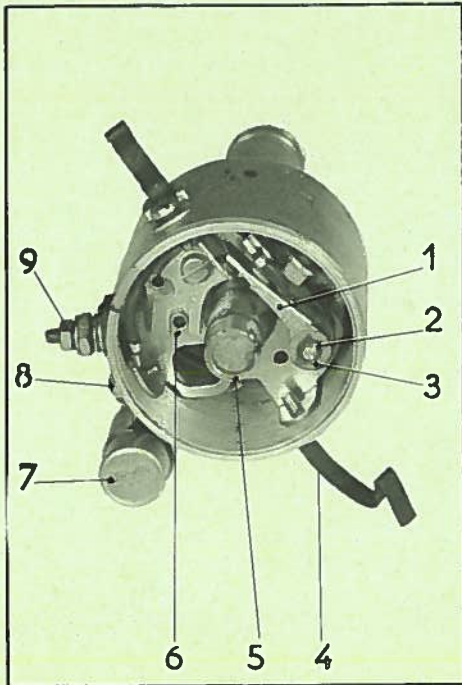
4. Déposer le ressort (10) formant turbine de rejet d'huile.

- chasser la goupille (11) du tournevis d'entraînement (12)
- déposer le tournevis d'entraînement (12), la rondelle acier (13), la rondelle celoron (14) et la rondelle (15).

5. Sortir l'arbre de commande (16) du corps de l'allumeur

- dégager la rondelle acier (23) la rondelle celoron (24) et la rondelle acier (25).
- dégager les circlips (17), décrocher les ressorts (18), le feutre (19) imbibé d'huile.
- déposer la vis limitatrice de jeu axial de came située en dessous du feutre (19).





- déposer la came (5) et les masselottes (20) d'avance automatique.

6. Nettoyer les pièces.

MONTAGE.

7. Préparer l'arbre de commande.

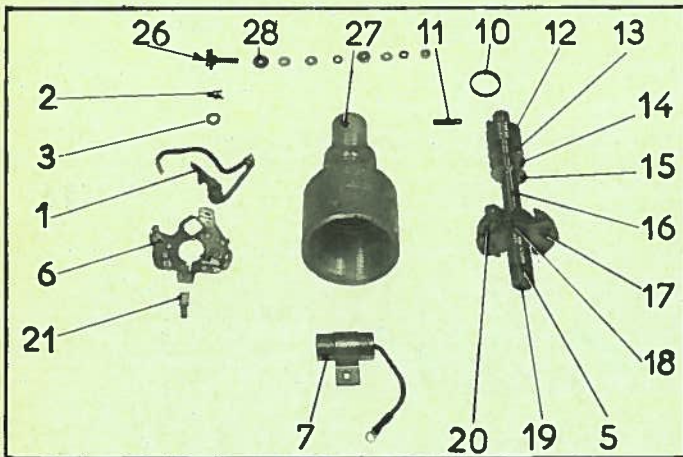
Si les masselottes présentent un jeu anormal sur leur axe les remplacer.

Vérifier l'état des fentes haricots sur l'embase des cames si elles sont matées les remplacer.

Mettre en place les masselottes (20) en huilant légèrement leurs axes.

Engager la came (5) sur l'arbre (16). Monter la vis limitatrice de jeu (rondelle plate et rondelle éventail). Accrocher les ressorts (18) et monter les circlips (17). Mettre en place le feutre (19) imbibé d'huile.

Placer la rondelle acier (25), la rondelle céloron (24) et la rondelle acier (23) sur l'arbre de commande.

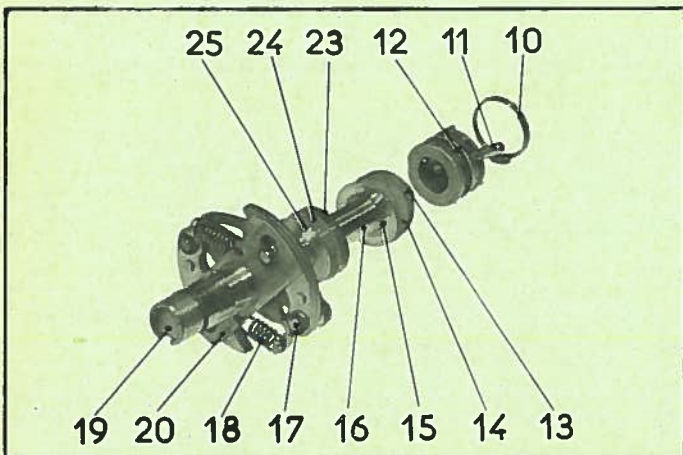


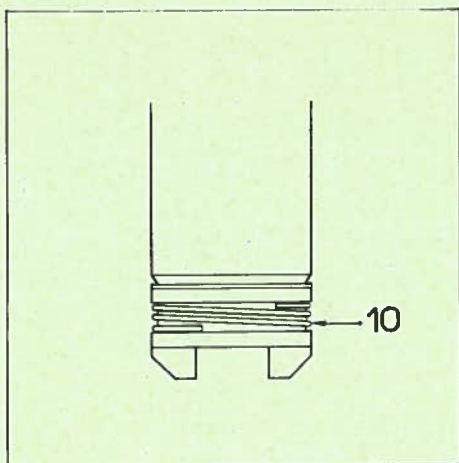
8. Huiler l'arbre (16) et l'engager dans le corps.

Engager sur l'extrémité de l'arbre de commande (16) la rondelle acier (15) la rondelle céloron (14) et la rondelle acier (13).

Mettre en place provisoirement le tournevis (12) et la goupille (11) et vérifier que l'arbre tourne librement sans jeu latéral sinon modifier le nombre de rondelles de réglage (13).

Engager le tournevis sur l'arbre de commande en orientant la partie la moins excentrée du côté de l'encoche recevant le doigt de distributeur sur la came (5).





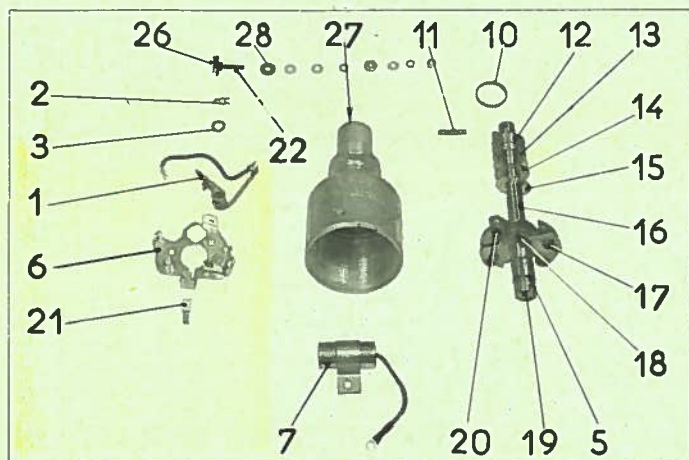
Mettre en place le ressort (10) formant turbine de rejet d'huile en s'assurant que le pas d'enroulement est à gauche.

REMARQUE :

Si le pas du ressort est inverse il se produira des remontées d'huile.

9. Mettre en place le plateau (6) en guidant le frotteur (21). S'assurer que le frotteur de cames est bien en place dans le plateau après montage.

Fixer les pattes d'attache (4) de la tête d'allumeur sur le plateau (6) et le condensateur (7) (rondelle éventail, bride du condensateur, rondelle grower).



10. Engager le canon isolant (26) sur la borne primaire (22).

Mettre en place le contact mobile (1) en comprimant son ressort.

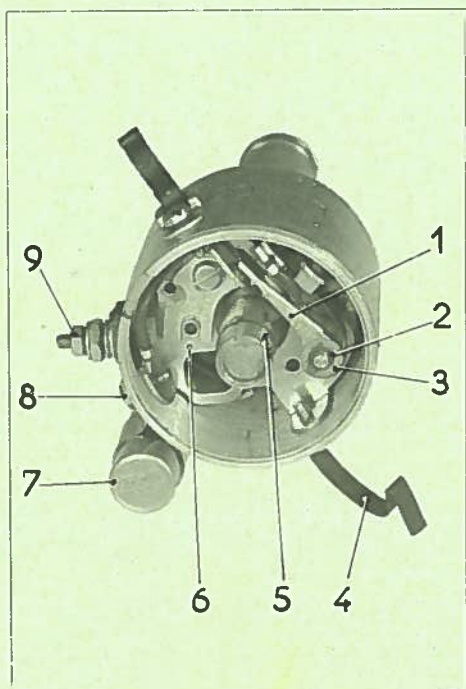
Engager la borne primaire dans le corps (27).

Placer la rondelle isolante (3) et le circlips (2).

Placer la rondelle isolante (28) la rondelle acier.

Brancher le condensateur (7).

Placer la rondelle acier et grower et serrer l'écrou.



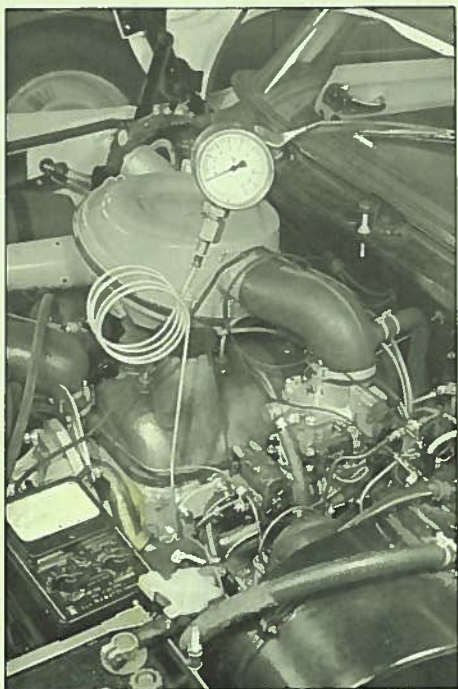
11. Régler l'écartement des contacts à $0,45 \pm 0,05$ mm

12. Monter le doigt de distributeur.

13. Monter la tête de distributeur avec les fils.

REMARQUES : 1°) Lors de la révision d'un allumeur il est recommandé de nettoyer à l'aide d'une toile abrasive fine l'extrémité du rotor et l'intérieur des plots de la tête du distributeur afin de supprimer les oxydes qui gênent le passage du courant secondaire.

2°) Il faut changer les contacts s'ils présentent un défaut à la surface des grains.



CONTROLE.

1. Faire chauffer le moteur pour amener l'huile à une température de 60° C environ.

Arrêter le moteur.

2. Déposer la vis de graissage de culasse.

Monter le tube de prise de pression du manomètre à l'aide du raccord MR. 3705.

3. Brancher un compte-tours à la bobine, puis faire tourner le moteur à 2.000 tr/mn (compte-tours électrique 2436- T).

Lire la pression indiquée au manomètre. Elle doit être de 3,8 kg/cm².

4. Arrêter le moteur et mettre en place la vis de graissage munie de son joint cuivre.

NOTA : Si la pression est incorrecte, il faut déposer la pompe à huile (voir Op. D Y. 220- 1) et en faire la remise en état (voir Op. D X. 220- 3).

CONTROLE DE LA PRESSION D'HUILE.

CONTROLE.

1. Faire chauffer le moteur pour amener l'huile à une température de 60° C environ.

Arrêter le moteur.

2. Déposer la vis de graissage de culasse.

Monter le tube de prise de pression du manomètre en (a) à l'aide du raccord MR.3705.

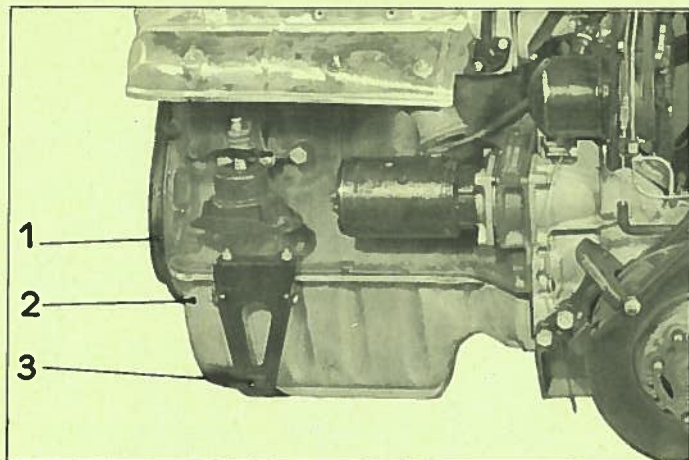
3. Brancher un compte-tours à la bobine, puis faire tourner le moteur à 2000 tr/mn (compte-tours électrique 2436-T).

Lire la pression indiquée au manomètre. Elle doit être de 3,8 bars.

4. Arrêter le moteur et mettre en place la vis de graissage munie de son joint cuivre.

NOTA : Si la pression est incorrecte, il faut déposer la pompe à huile (voir Op. DY.220-1 a) et en faire la remise en état (voir Op. DX.220-3).





DEPOSE.

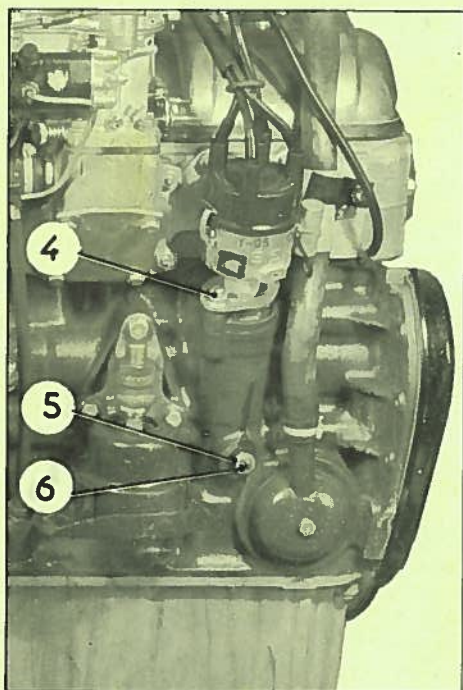
1. Déposer l'ensemble moteur boîte de vitesses (voir Op. DY. 100-1).

Laisser l'ensemble moteur boîte de vitesses suspendu au palan.

Vidanger l'huile moteur.

2. Déposer :

- le carter (1) de distribution,
- le support (3) du tube de descente d'échappement,
- le carter inférieur (2).



3. Déposer l'allumeur.

a) Desserrer les écrous (4) de fixation de la bride.

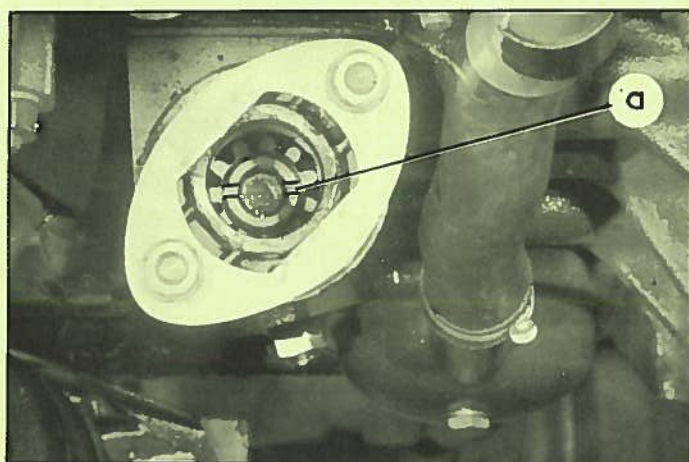
b) Faire tourner l'allumeur d'environ 90° sur lui-même et le dégager.

4. Déposer la pompe à huile.

Desserrer le contre-écrou (5) et déposer la vis (6) de fixation de la pompe à huile.

Desserrer la vis de fixation de la patte de pompe à huile sur le palier n° 3.

Dégager la pompe.



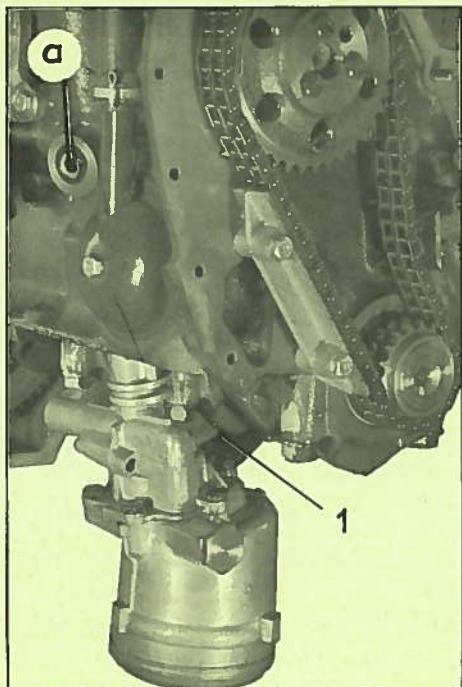
POSE.

5. Poser la pompe à huile.

Placer le 1^{er} piston au P.M.H. fin de compression.

Engager la pompe à huile.

REMARQUE : Après engrènement des pignons l'encoche (a) d'entraînement doit être parallèle à l'axe de l'arbre à cames, et le petit côté de l'entraînement côté moteur.



Faire correspondre le trou conique du corps de la pompe avec le trou taraudé (a) recevant la vis pointeau de fixation de la pompe à huile.

Voitures sorties avant Octobre 1966.

Serrer la vis pointeau de 4,90 à 6,86 mAN (0,6 ± 0,1 m.kg.) après l'avoir enduite de masti joint HD 37.

Serrer le contre-écrou (enduire la surface portante de l'écrou de masti joint HD 37.).

Il est conseillé de remplacer la vis et le contre écrou existants par des pièces nouveau modèle (écrou "Nylstop")

Voitures sorties depuis Octobre 1966.

La vis (1) est modifiée (le diamètre de la vis est diminué au droit de la fente) et le contre écrou est un "Nylstop" . Dans ce cas ne pas enduire les pièces de mastijoint au montage. (Ne jamais monter d'écrou "Nylstop" sur les anciennes vis). Serrer la vis de fixation de la patte (1) de la pompe à huile sur le palier N° 3 de 29,43 à 39,24 mAN (3,5 ± 0,5 m.kg.).

6. Monter le carter inférieur.

a) Placer le joint liège (2) dans la gorge du palier côté volant.

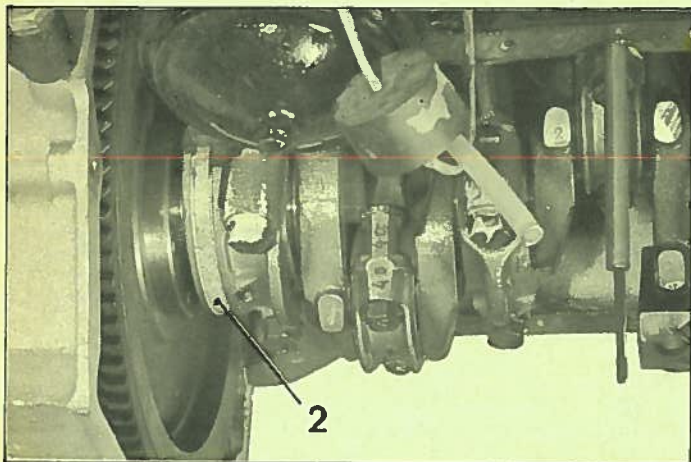
Enduire de masti-joint HD 37 les 2 faces d'appui du carter sur le bloc.

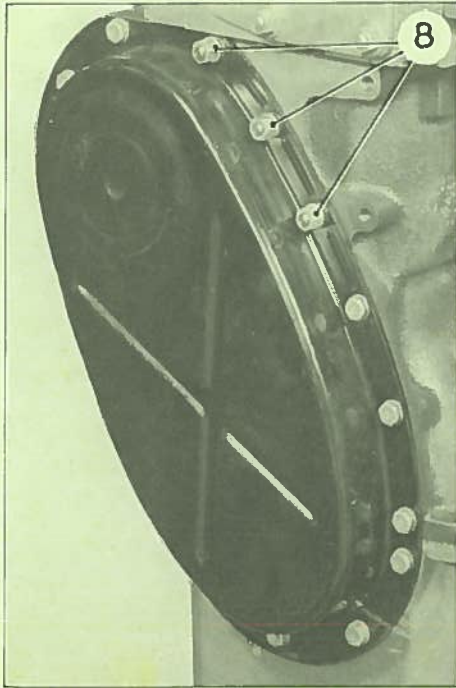
b) Présenter le carter.

Placer le support du tube de descente d'échappement côté D moteur.

Placer les vis de fixation du carter (2 vis longues avec rondelles éventail sous tête, à la fixation du tube de descente d'échappement et une à l'AR gauche au bossage le plus haut du carter).

Serrer toutes les vis de 29,43 à 34,33 mAN ($3 \begin{smallmatrix} +0,5 \\ 0 \end{smallmatrix}$ m.kg.) et les écrous de fixation du support du tube de descente d'échappement.





7. Monter le carter de distribution.

Intercaler le joint liège.

Fixer le carter par 3 écrous (8) (entretoise sous écrou) et les vis (rondelle plate sous tête). Serrer les vis et écrous de 17,65 à 13,73 m \wedge N ($1,7^{+0,1}_{-0,3}$ m.kg).

8. Monter l'allumeur.

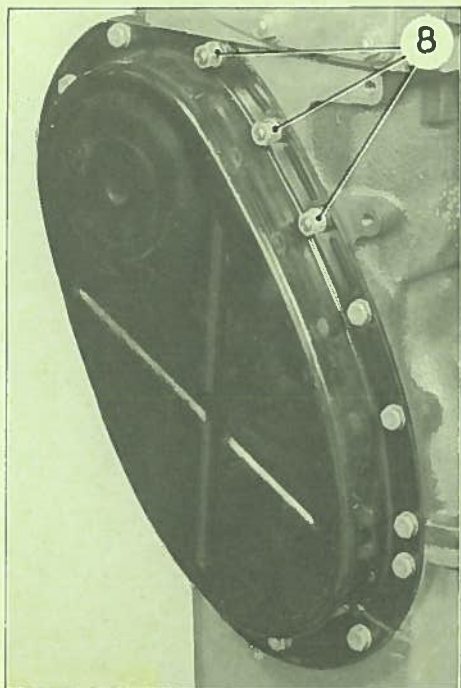
(Voir Op. DY. 211-1).

9. Faire le plein d'huile du moteur (5 litres d'huile SAE 10 W 30).

10. Poser l'ensemble moteur boîte de vitesses

(Voir Op. DY. 100-1).





7. Monter le carter de distribution.

Intercaler le joint liège.

Fixer le carter par 3 écrous (8) (entretoise sous écrou) et les vis (rondelle plate sous tête). Serrer les vis et écrous de 17,65 à 13,73 m \wedge N ($1,7^{+0,1}_{-0,3}$ m.kg).

8. Monter l'allumeur.

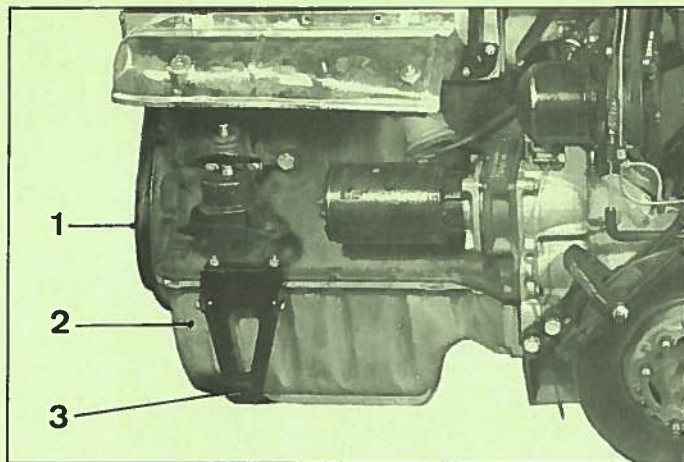
(Voir Op. DY. 211-1).

9. Faire le plein d'huile du moteur (5 litres d'huile SAE 10 W 30).

10. Poser l'ensemble moteur boîte de vitesses

(Voir Op. DY. 100-1).

REPLACEMENT D'UNE POMPE A HUILE.



DEPOSE.

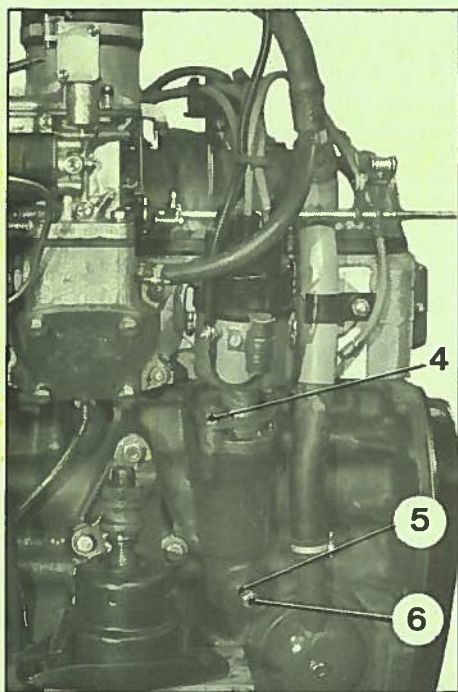
1. Déposer l'ensemble moteur boîte de vitesses (voir Op. DY. 100-1a).

Laisser l'ensemble moteur boîte de vitesses suspendu au palan.

Vidanger l'huile moteur.

2. Déposer :

- le carter (1) de distribution,
- le tube de descente d'échappement,
- le support (3) du tube de descente d'échappement,
- le carter inférieur (2).



3. Déposer l'allumeur.

- a) Desserrer les écrous (4) de fixation de la bride.
- b) Faire tourner l'allumeur d'environ 90° sur lui-même et le dégager.

4. Déposer la pompe à huile.

Desserrer le contre-écrou (5) et déposer la vis (6) de fixation de la pompe à huile.

Desserrer la vis de fixation de la patte de pompe à huile sur le palier n° 3.

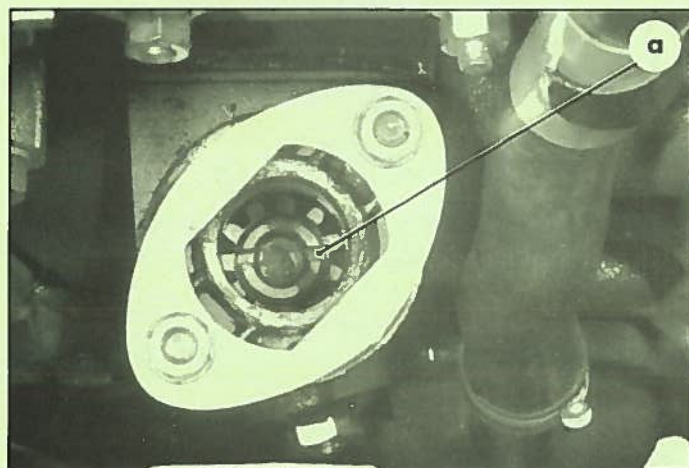
Dégager la pompe.

POSE.

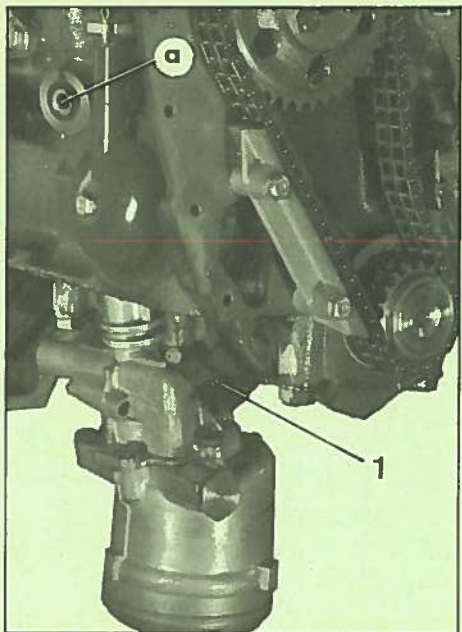
5. Poser la pompe à huile.

Positionner le 1er piston au P.M.H. fin de compression.

Engager la pompe à huile.



REMARQUE : Après engrènement des pignons l'encoche (a) d'entraînement doit être parallèle à l'axe de l'arbre à cames, et le petit côté de l'entraînement côté moteur.



Faire correspondre le trou conique du corps de la pompe avec le trou taraudé (a) recevant la vis pointeau de fixation de la pompe à huile.
Serrer la vis pointeau de 5 à 7 mAN ($0,6 \pm 0,1$ m.kg) après l'avoir enduite de Masti-joint HD 37.
Serrer le contre-écrou.

Serrer la vis de fixation de la patte (1) de la pompe à huile sur le palier N° 3 de 30 à 40 mAN ($3,5 \pm 0,5$ m.kg).

6. Monter le carter inférieur.

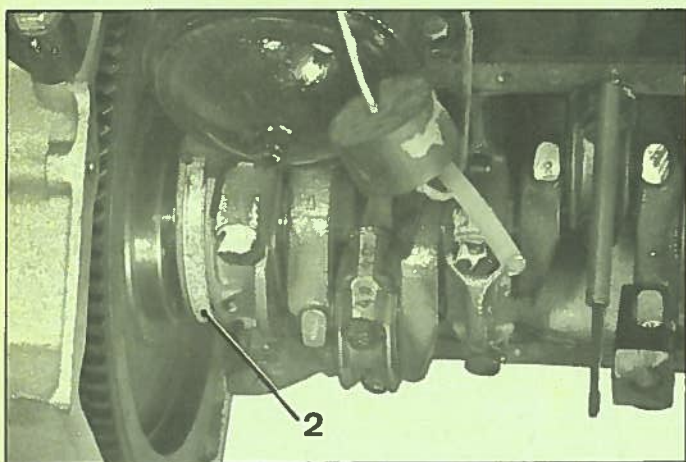
a) Placer le joint liège (2) dans la gorge du palier côté volant.

Enduire de Masti-joint HD 37 les deux faces d'appui du carter sur le bloc.

b) Présenter le carter.

Placer le support du tube de descente d'échappement côté D moteur.

Placer les vis de fixation du carter (deux vis longues avec rondelles éventail sous tête, à la fixation du tube de descente d'échappement et une à l'AR gauche au bossage le plus haut du carter).
Serrer toutes les vis de 30 à 35 mAN ($3 + \frac{0,5}{0}$ m.kg) et les écrous de fixation du support du tube de descente d'échappement.



7. Monter le carter de distribution.

Intercaler le joint liège.

Fixer le carter par trois écrous (3) (entretoise sous écrou) et les vis (rondelle plate sous tête). Serrer les vis et écrous de 14 à 18 mAN ($1,7 \pm \frac{0,1}{0,3}$ m.kg)

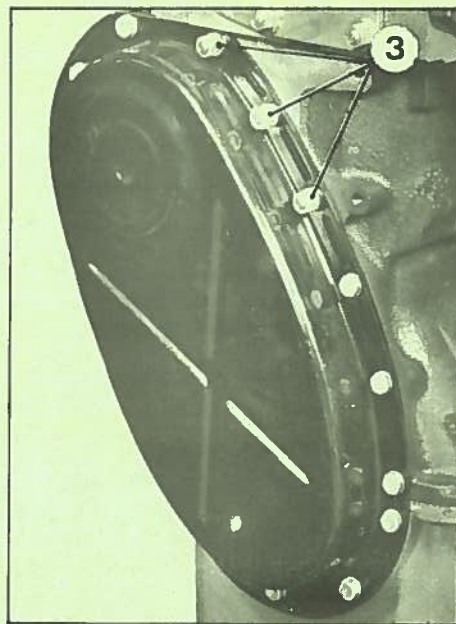
8. Monter l'allumeur.

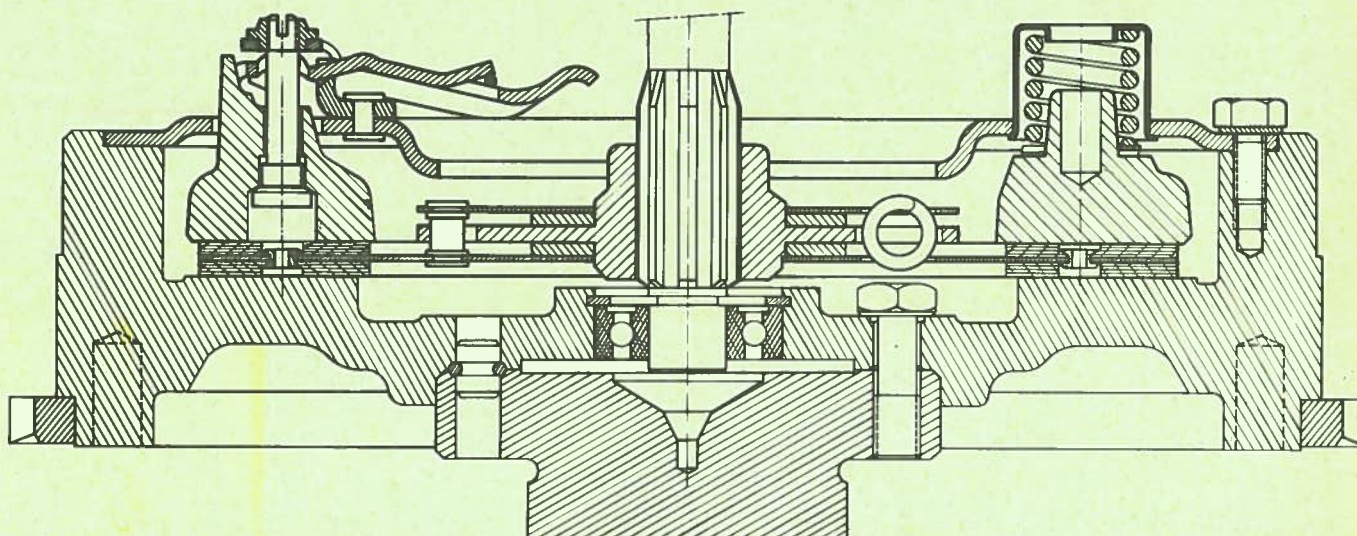
(Voir Op. DY. 211-1a).

9. Faire le plein d'huile du moteur (cinq litres d'huile SAE 10 W 30).

10. Poser l'ensemble moteur boîte de vitesses.

(voir Op. DY. 100-1a).





POINTS PARTICULIERS

Réglage de la vitesse de démarrage 700 à 750 tr/mn.

Serrage des vis de fixation du mécanisme

sur le volant = $2,5 \begin{smallmatrix} + 0,3 \\ - 0,4 \end{smallmatrix}$ m kg.

Après rectification : distance entre face d'appui du disque et face d'appui du mécanisme sur le volant moteur = $29 \begin{smallmatrix} + 0,2 \\ 0 \end{smallmatrix}$ mm.

Depuis Septembre 1966 :

Le plateau d'embrayage est modifié, l'appui des ressorts est oblique.

Ressorts :

Voitures sorties avant Septembre 1966.

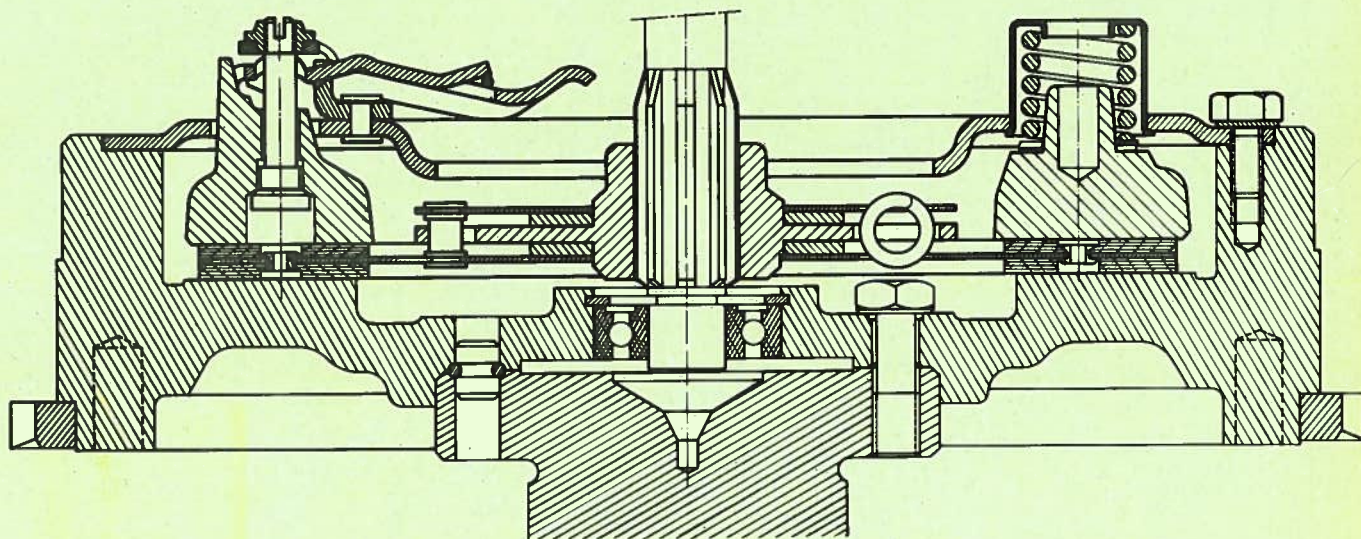
Repère	Longueur	Charge
lie de vin	27,3 mm	$60,75 \begin{smallmatrix} + 2,5 \\ 0 \end{smallmatrix}$ kg.
vert normand	27,3 mm	$40 \begin{smallmatrix} + 2 \\ 0 \end{smallmatrix}$ kg.

Voitures sorties depuis Septembre 1966.

Repère	Longueur	Charge
rose	31 mm	$52 \begin{smallmatrix} + 4 \\ 0 \end{smallmatrix}$ kg.

Le réglage des linguets ne peut se faire que sur un montage.





X 14

Correctif N° 3 au 544
Correctif N° 1 au 547

POINTS PARTICULIERS

Réglage de la vitesse de démarrage 700 à 750 tr/ mn.

Serrage des vis de fixation du mécanisme sur le volant = 21 à 28 mAN (2,5 + 0,3 m.kg) - 0,4

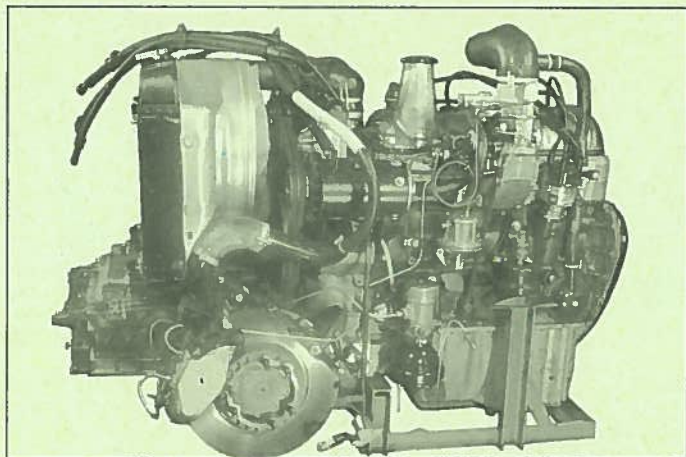
Après rectification : distance entre face d'appui du disque et face d'appui du mécanisme sur le volant moteur = 29 +0,2 / 0 mm

Ressorts :

Repère	Longueur	Charge
rose	31 mm	59 + 4 / 0 kg

Le réglage des languets ne peut se faire que sur un montage.





DEPOSE.

1. Déposer l'ensemble moteur-boîte de vitesses (voir Op. DY. 100-1).
2. Désaccoupler la boîte du moteur (voir Op. DY. 100-2).
3. Déposer l'embrayage. Repérer par un coup de pointeau la position du plateau d'embrayage sur le volant moteur.

Déposer les vis de fixation du mécanisme.

Dégager :

- le mécanisme d'embrayage
- le disque.

POSE.

4. S'assurer que les faces d'appui du disque sur le mécanisme et sur le volant sont propres, sans rayures ni criques.

5. Poser le disque, le centrer à l'aide d'un mandrin (mandrin 3106-T) (A). A défaut utiliser un arbre de commande usagé.

6. Monter l'embrayage en faisant correspondre les repères faits au démontage.

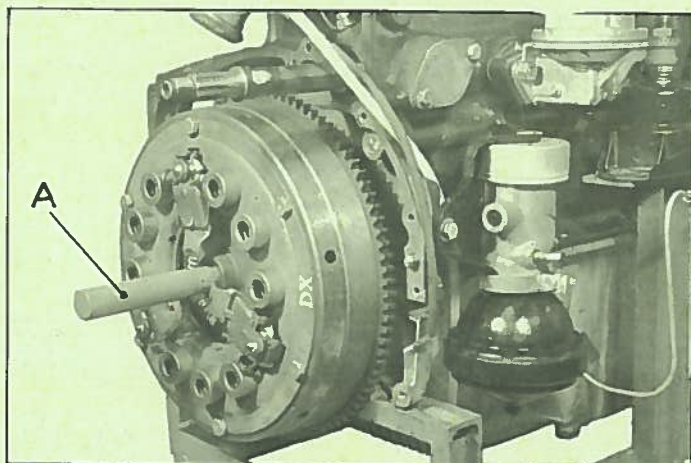
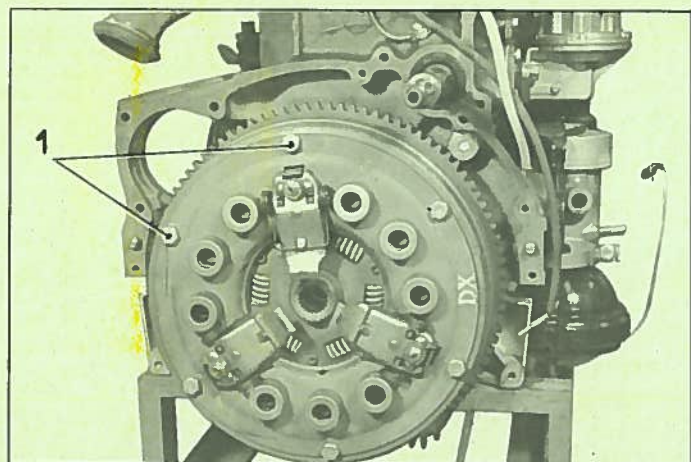
Serrer les vis (1) à $2,5 \begin{smallmatrix} +0,3 \\ -0,4 \end{smallmatrix}$ m.kg (rondelles grower).

S'assurer au cours du montage que le mandrin coulisse librement indiquant un centrage correct du disque.

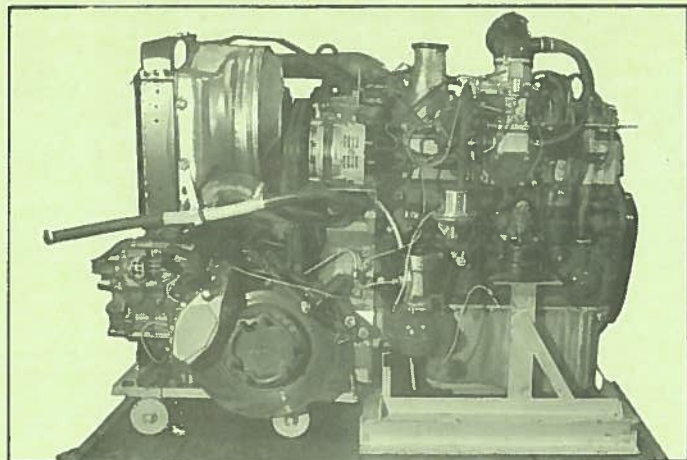
REMARQUE : Si le carter tôle est percé de 12 trous et que le volant comporte 6 trous taraudés il faut fixer le mécanisme de telle sorte que 3 vis (1) se trouvent en face des languets.

7. Accoupler la boîte de vitesses au moteur (voir Op. DY. 100-2).

8. Poser l'ensemble moteur-boîte de vitesses. (voir Op. DY. 100-1).







REPLACEMENT D'UN EMBRAYAGE.

(avec dépose de l'ensemble moteur-boîte).

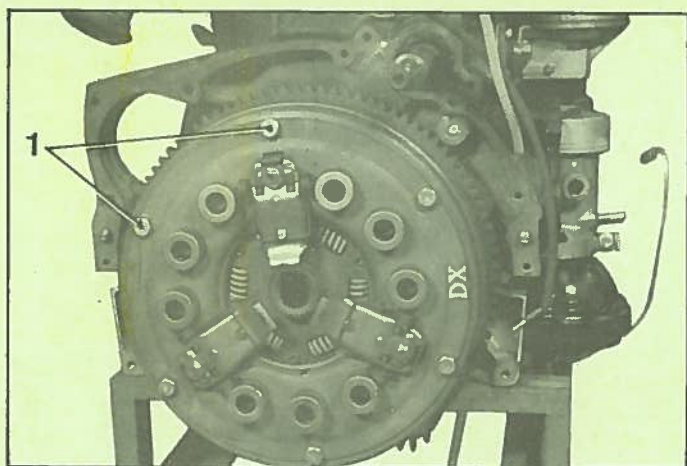
DEPOSE.

1. Déposer l'ensemble moteur-boîte de vitesses (voir Op. DY. 100-1a).
2. Désaccoupler la boîte du moteur (voir Op. DY. 100-2a).
3. Déposer l'embrayage. Repérer par un coup de pointeau la position du plateau d'embrayage sur le volant moteur.

Déposer les vis de fixation du mécanisme.

Dégager :

- le mécanisme d'embrayage
- le disque.



POSE.

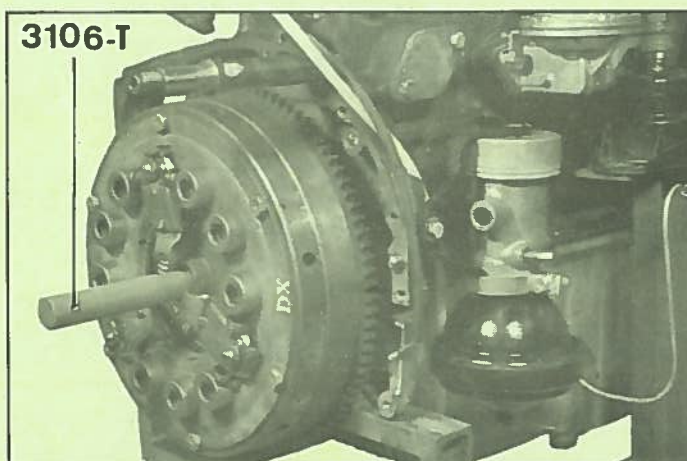
4. S'assurer que les faces d'appui du disque sur le mécanisme et sur le volant sont propres, sans rayures ni criques.
5. Poser le disque, le centrer à l'aide d'un mandrin 3106-T. A défaut utiliser un arbre de commande usagé.

6. Monter l'embrayage en faisant correspondre les repères faits au démontage.

Serrer les vis (1) de 20 à 30 mAN ($2,5 + 0,3$ - $0,4$ m.kg) (rondelles grower).

S'assurer au cours du montage que le mandrin coulisse librement indiquant un centrage correct du disque.

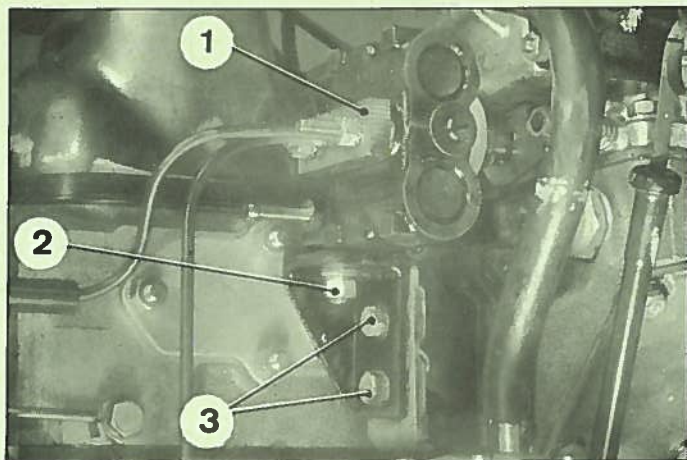
REMARQUE : Si le carter tôle est percé de douze trous et que le volant comporte six trous taraudés il faut fixer le mécanisme de telle sorte que trois vis (1) se trouvent en face des languets.



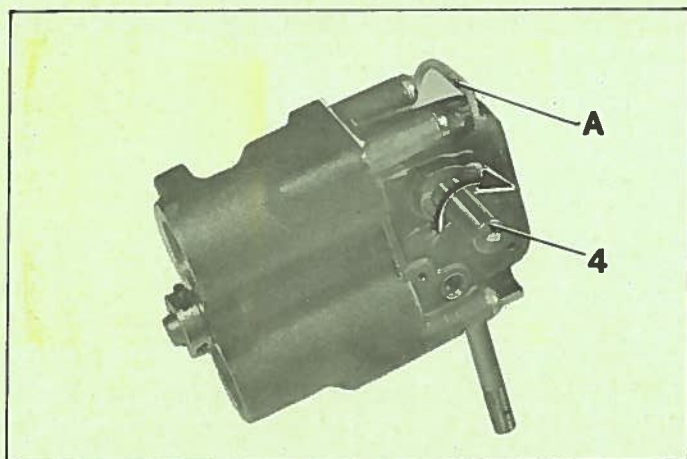
7. Accoupler la boîte de vitesses au moteur (voir Op. DY. 100-2a).

8. Poser l'ensemble moteur-boîte de vitesses (voir Op. DY. 100-1a).

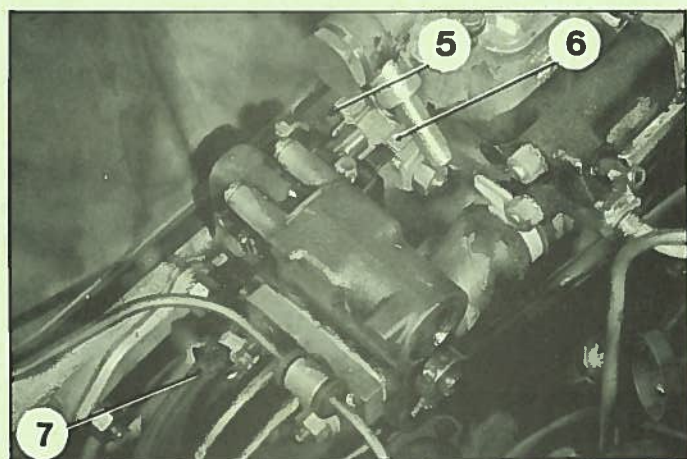
1458



1534



2123



REPLACEMENT D'UN CORRECTEUR DE REEMBAYAGE.

DEPOSE.

1. Faire tomber la pression (voir Op. DX. 00).
Déposer le bloc pneumatique AV. G.
2. Désaccoupler :
 - la bride raccord (1), dégager la patte de maintien du tube venant du régulateur et la plaquette joint.
 - le tube (7) de retour au réservoir
 - la durite d'essence du carburateur,
 - desserrer le levier (5) de commande, le dégager vers le correcteur.
3. Déposer l'écrou (2) de fixation du correcteur, Déposer le correcteur, ne pas égarer le flector.

POSE.

NOTA : Le correcteur est vendu par le Service des pièces détachées avec une pige (A), qui le cale à sa position de fonctionnement. Eviter de retirer la pige pour ne pas décaler, sinon procéder comme suit :

4. Caler le correcteur.

Enlever le bouchon d'obturation de l'orifice de calage. Engager la pige (A) dans cet orifice. Tourner l'axe (4) du correcteur dans le sens de la flèche jusqu'au moment où l'on sent une résistance élastique d'un ressort; passer cette résistance pour venir en butée. Revenir alors en arrière de 30° environ de façon à enfoncer complètement la pige (A)

NOTA : Lorsque l'axe est en butée, il est également possible d'introduire la pige (A), mais à cette position le correcteur est mal réglé.

5. Aligner le correcteur.

Poser le correcteur, muni de son levier (5) de commande non serré.

Il faut que les axes du correcteur et du carburateur soient dans le prolongement l'un de l'autre. Pour réaliser cette condition, il y a deux réglages :

a) Réglage en hauteur.

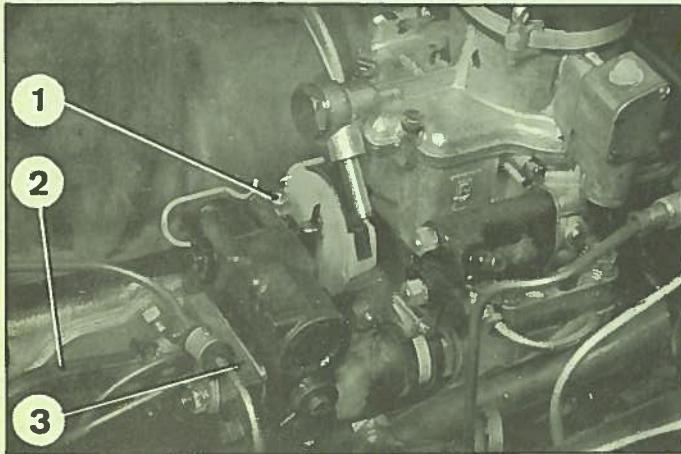
Tourner l'axe du carburateur pour amener les palettes du levier (6) de commande dans un plan horizontal.

Faire la même opération sur le correcteur en tournant le levier sur l'axe.

Desserrer les vis (3) et déplacer l'ensemble correcteur et support pour que les palettes des leviers soient dans un même plan. Serrer les vis (3).

b) Réglage transversal.

Tourner l'axe du carburateur et le levier (5) de commande du correcteur pour que les palettes soient verticales. Desserrer l'écrou (2) et déplacer le correcteur perpendiculairement au moteur pour que les palettes des leviers soient dans un même plan. Serrer l'écrou (2)



6. Poser le flector.

Déposer le carburateur (voir Op. DX. 142-1)

Reculer au maximum le levier de commande de correcteur d'embrayage vers le correcteur et engager le flector sur le levier de commande du correcteur.

Poser le carburateur (voir Op. DX. 142-1) et engager le flector sur le levier de commande du carburateur.

7. Accoupler :

- la bride raccord (3), intercaler la plaquette joint,
- le tube (2) de retour au réservoir,
- le tube d'arrivée d'essence au carburateur.

8. Mettre la commande d'accélérateur en position « ralenti ».

Engager le levier de commande de correcteur dans le flector de façon à laisser au flector un jeu latéral de 0,5 mm. Serrer le collier (1) du levier de commande.

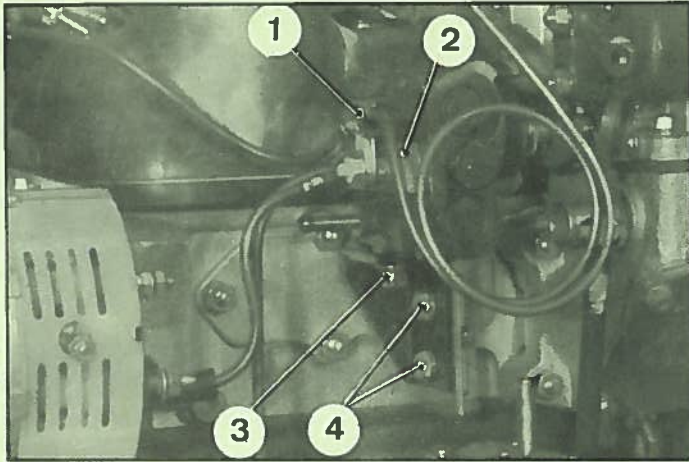
Retirer la pige (A), et replacer le bouchon d'obturation.

NOTA : Amener le papillon du carburateur en position ouverture « maxi permise » par la commande d'accélérateur. Maintenir l'axe du correcteur à cette position. En lâchant la commande d'accélérateur, le papillon du carburateur doit revenir à sa position « ralenti ». Sinon revoir l'alignement de l'ensemble carburateur correcteur.

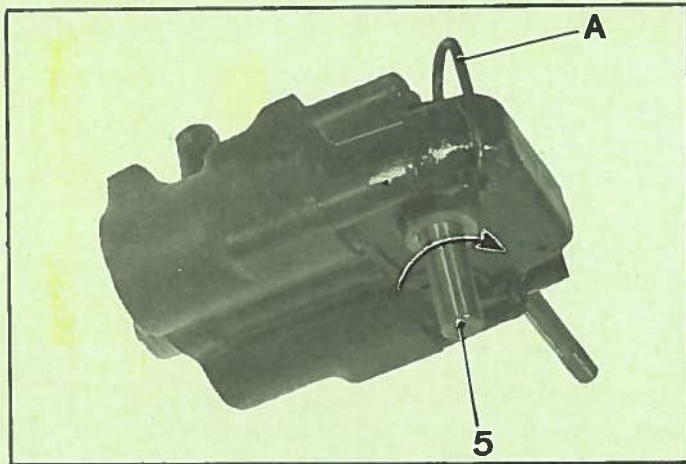
9. Poser le bloc pneumatique AV. G.

Mettre en marche.

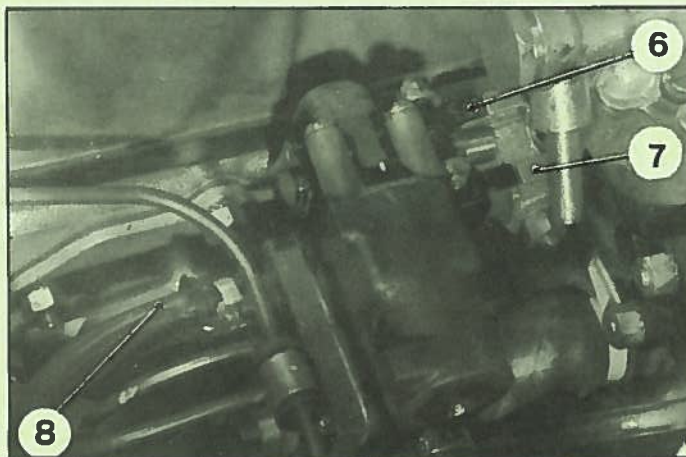
Mettre les circuits sous pression et s'assurer de l'étanchéité des raccords.



3866



3481



2123

REPLACEMENT D'UN CORRECTEUR DE REEM-BRAYAGE.

DEPOSE.

1. Faire tomber la pression (voir Op. DX. 00).
Déposer le bloc pneumatique AV. G.

2. Désaccoupler :

- la bride raccord (2), dégager la patte (1) de maintien du tube venant du régulateur et la plaquette joint,
- le tube (8) de retour au réservoir,
- la durite d'essence du carburateur,
- Desserrer le levier de commande (6), le dégager vers le correcteur.

3. Déposer l'écrou de fixation (3) du correcteur.
Déposer le correcteur, ne pas égarer le flector.

POSE.

NOTA : Le correcteur est vendu par le Service des pièces détachées avec une pige « A », qui le cale à sa position de fonctionnement. Eviter de retirer la pige pour ne pas décaler, sinon procéder comme suit :

4. Caler le correcteur.

Enlever le bouchon d'obturation de l'orifice de calage.

Engager la pige « A » dans cet orifice. Tourner l'axe (5) du correcteur dans le sens de la flèche jusqu'au moment où l'on sent une résistance élastique d'un ressort, passer cette résistance pour venir en butée. Revenir alors en arrière de 30° environ de façon à enfoncer complètement la pige « A ».

NOTA : Lorsque l'axe est en butée, il est également possible d'introduire la pige « A », mais à cette position le correcteur est mal réglé.

5. Aligner le correcteur.

Poser le correcteur, muni de son levier de commande (6) non serré.

Il faut que les axes du correcteur et du carburateur soient dans le prolongement l'un de l'autre. Pour réaliser cette condition, il y a deux réglages :

a) Réglage en hauteur.

Tourner l'axe du carburateur pour amener les palettes du levier de commande (7) dans un plan horizontal.

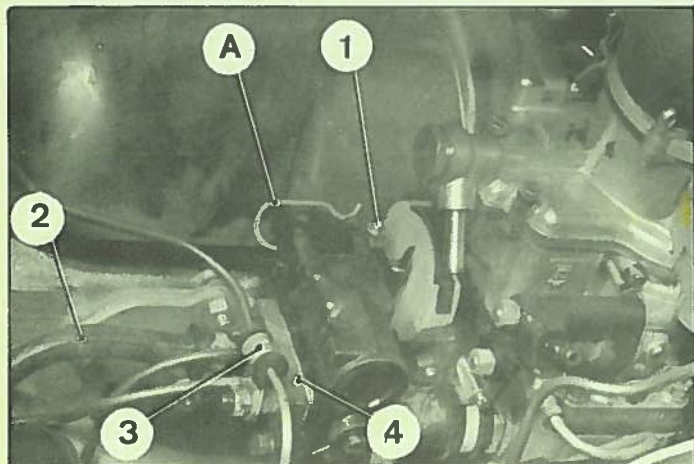
Faire la même opération sur le correcteur en tournant le levier sur l'axe.

Desserrer les vis (4) et déplacer l'ensemble correcteur et support pour que les palettes des leviers soient dans un même plan. Serrer les vis (4).

b) Réglage transversal.

Tourner l'axe du carburateur et le levier de commande (6) du correcteur pour que les palettes soient verticales. Desserrer l'écrou (3) et déplacer le correcteur perpendiculairement au moteur pour que les palettes des leviers soient dans un même plan.

Serrer l'écrou (3).



6. Poser le flector.

Déposer le carburateur (voir Op. DX. 142-1 a).

Reculer au maximum le levier de commande de correcteur d'embrayage vers le correcteur et engager le flector sur le levier de commande du correcteur.

Poser le carburateur (voir Op. DX. 142-1 a) et engager le flector sur le levier de commande du carburateur.

7. Accoupler :

- la bride raccord (4), intercaler la plaquette joint,
- la patte de maintien (3),
- le tube de retour (2) au réservoir,
- le tube d'arrivée d'essence au carburateur.

8. Mettre la commande d'accélérateur en position « ralenti ».

Engager le levier de commande de correcteur dans le flector de façon à laisser au flector un jeu latéral de 0,5 mm. Serrer le collier (1) du levier de commande.

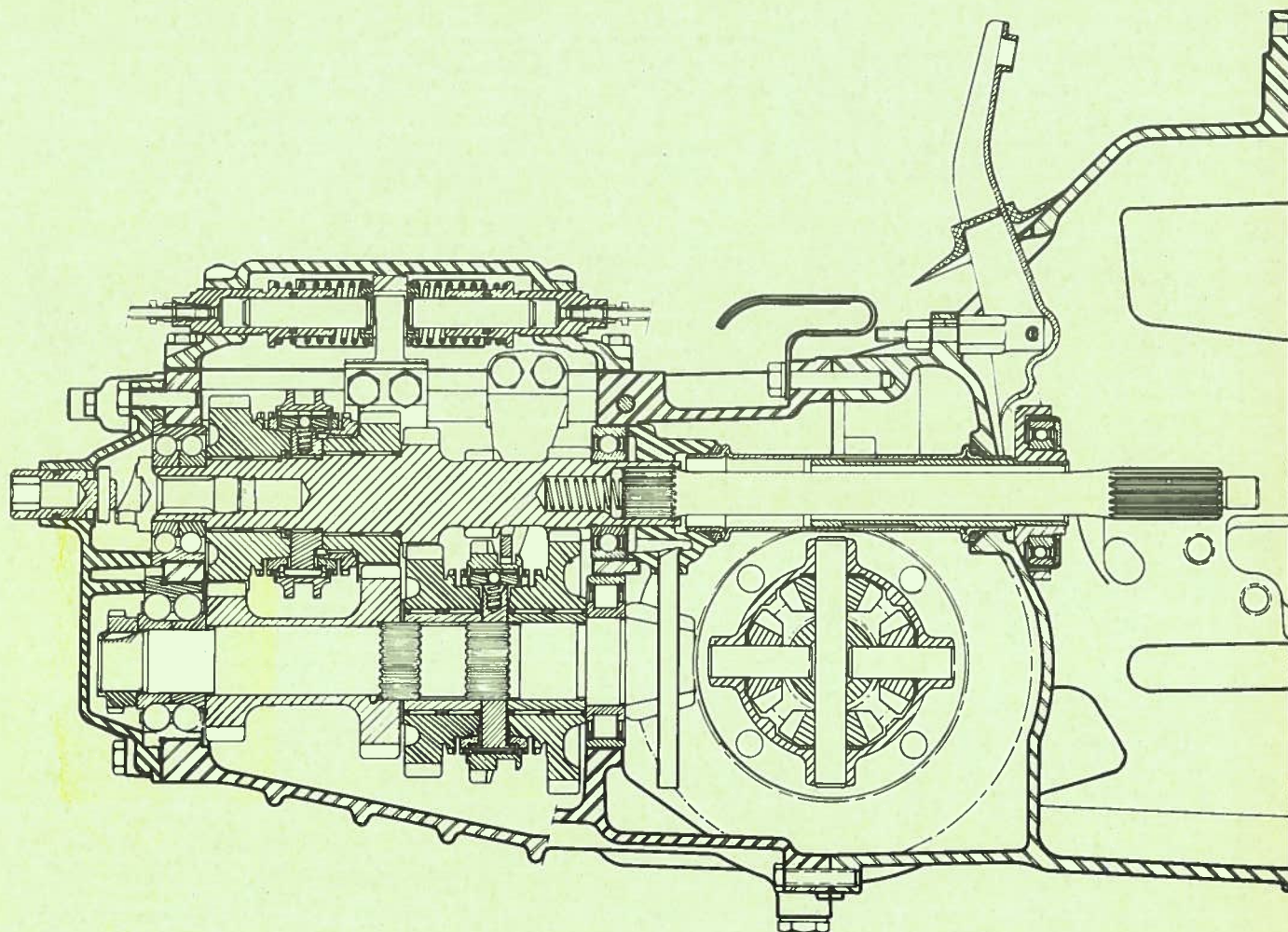
Retirer la pige « A » et replacer le bouchon d'obturation.

NOTA : Amener le papillon du carburateur en position ouverture « maxi permise » par la commande d'accélérateur. Maintenir l'axe du correcteur à cette position. En lâchant la commande d'accélérateur, le papillon du carburateur doit revenir à sa position « ralenti ». Sinon revoir l'alignement de l'ensemble carburateur correcteur.

9. Poser le bloc pneumatique AV. G.

Mettre le moteur en marche.

Mettre les circuits sous pression et s'assurer de l'étanchéité des raccords.



POINTS PARTICULIERS

REMARQUE IMPORTANTE : Le remplacement de la boîte de vitesses ne peut se faire qu'en déposant l'ensemble moteur-boîte (voir Op. D Y. 100-1 et D Y. 100-2).

Carter d'embrayage.

Distance entre vis guide de butée et plan de joint carter = 94 à 95 mm.

Arbre primaire.

Jeu du synchroniseur $j = 0,10$ maxi.

Serrage de l'écrou : 15 à 17 m.kg.
(soit 147 à 166,6 mAN).

Pignon de prise directe

Serrage de l'écrou : 20 à 22 m.kg.
(soit 196 à 215,6 mAN).

Fourchettes et doigts de commande.

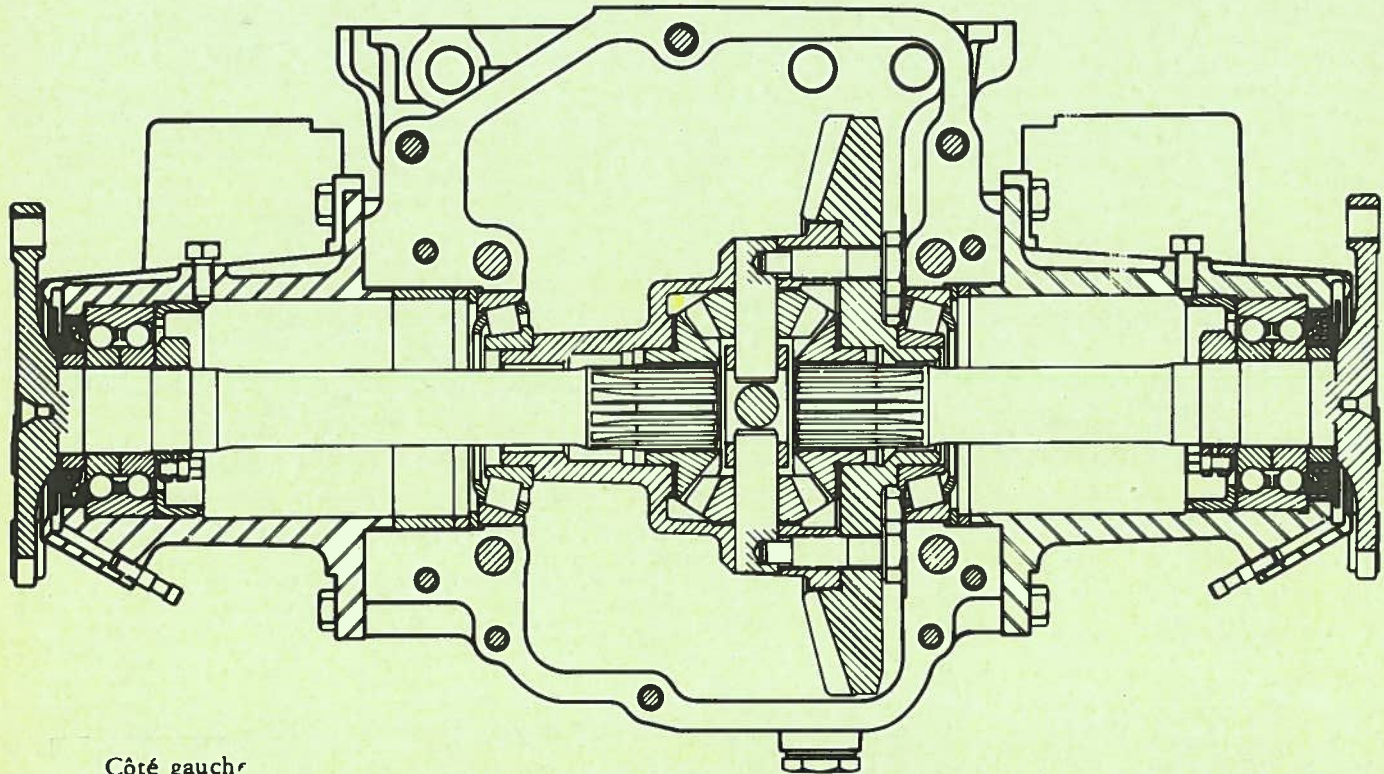
Serrage des vis : 4 m.kg. (soit 39,24 mAN).

Réglage de la course des vitesses (sauf M. AR.).

Jeu entre baladeur et pignon fou:
 $j = 0,4$ à $0,6$ mm.

Verrou de réembrayage.

Garantie entre bride et tête de vis de fixation du chapeau = 1,7 mm. mini, 1ère vitesse passée.



Côté gauche

Côté droit

POINTS PARTICULIERS

Différentiel.

Jeu latéral planétaire $j = 0,1$ mm maxi, au point de jeu mini.

Serrage des vis de couronne 11,7 à 13 m.kg. (soit 114,77 à 127,53 mAN).

Arbre différentiel.

Serrage de l'écrou (cage extérieure) : 10 m.kg. (soit 98 mAN).

Serrage de l'écrou de roulement (cage intérieure) : 15 m.kg. (soit 147 mAN).

Couple conique.

Observer la distance conique gravée sur le pignon d'attaque. Jeu entre dents couronne et pignon

$j = 0,16$ à $0,24$ mm.

OPERATION N° DY. 372-00 : *Caractéristiques et réglages.*

Op. DY. 372-00 1

◆ Les travaux de remplacements et remises en état des organes de la transmission s'exécutent comme sur les voitures DS 21 (Suivre les indications des gammes DX correspondantes).

Correctif N° 6 au 527
Correctif N° 1 au 547



SOURCE ET RÉSERVE DE PRESSION

OPERATION N° D Y. 391 - 00 : *Caractéristiques et réglages.*

Op. D Y. 391 - 00 1

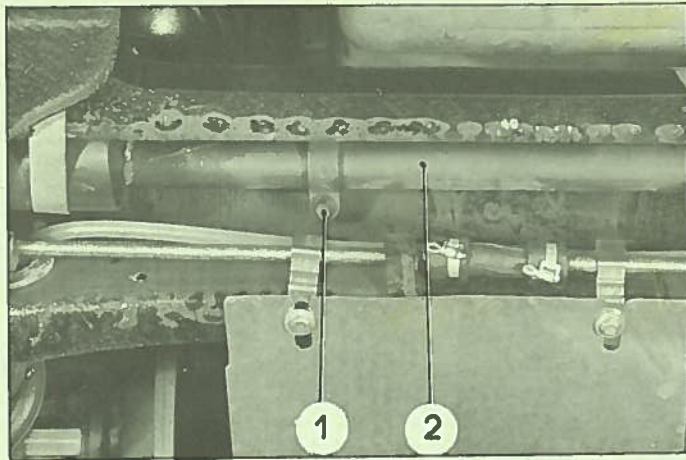
Les caractéristiques des appareils utilisés sur ce véhicule sont les mêmes que celles décrites à l'op. D X. 391 - 00.



OPERATION N° DY. 410-00 : *Caractéristiques et réglages.*

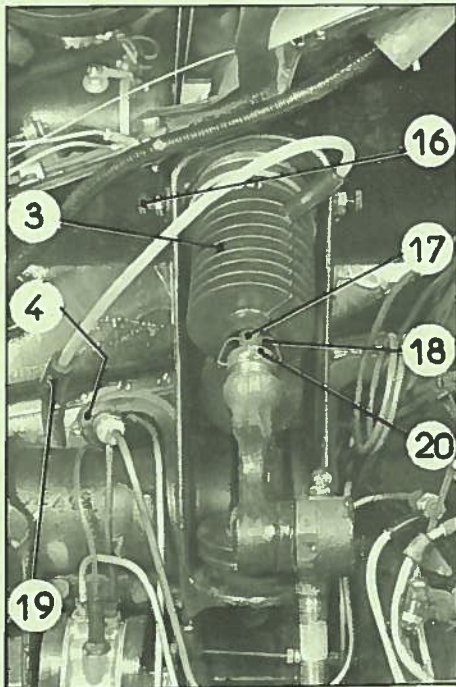
Op. DY. 410-00 1

Les caractéristiques des éléments constituant l'essieu avant de ce véhicule sont les mêmes que celles décrites à l'Opération DX. 410-00.



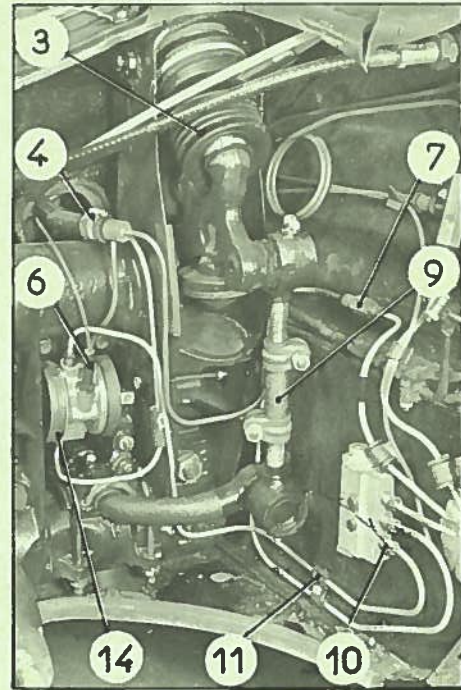
5. Déposer :
- les tôles de protection du mécanisme de suspension ;
 - la tôle inférieure de protection du côté du demi-essieu à déposer.
6. Desserrer la vis (1) du collier de commande du correcteur de hauteur, sur la barre anti-roulis (2).
7. Repérer à la peinture la position du manchon (9) desserrer les vis des colliers, puis déposer les deux manchons.

NOTA : Le manchon gauche est fileté à gauche à une extrémité et à droite à l'autre extrémité. Le manchon droit est fileté à droite à ses deux extrémités.



DEPOSE.

1. Desserrer les écrous de roues avant. Mettre la voiture sur cales (support 2505-T). Déposer les roues avant.
2. Déposer la roue de secours, la barre d'appui de roue de secours, les ailes avant.
3. Faire tomber la pression (voir Op. DX. 00).
4. Déposer la transmission du côté du demi-essieu à déposer (voir Op. DX. 372-1).

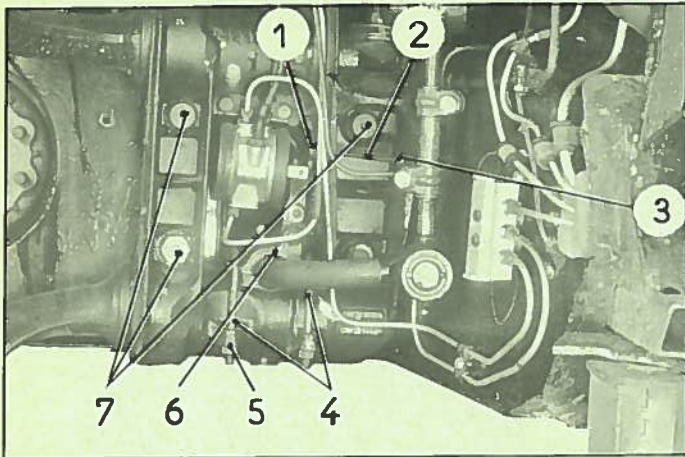


8. Désaccoupler les raccords (14) (10) et (7), le retour de fuite (6) ainsi que le tube de retour (4).
9. Desserrer la vis (11) déposer le correcteur de hauteur.
10. Déposer le cylindre de suspension :
 - Déposer le bloc pneumatique et son entretoise ;
 - Désaccoupler le raccord du tube d'alimentation du cylindre.
 - Désaccoupler le cache-poussière (3) du levier de commande.
 - Déposer l'épingle (18) ;
 - Baisser le bras au maximum pour dégager la tige (17).

NOTA : Il faut que les axes des trous de passage de l'épingle dans la tige et dans le levier soient parallèles pour pouvoir dégager la tige du levier.

- Desserrer les contre-écrous et les vis (16).
- Déposer le cylindre de suspension après avoir désaccouplé le raccord caoutchouc (19) de retour de fuite.

Sur les véhicules sortis depuis Janvier 1967, le logement (20) d'appui de la bille est amovible. Le déposer en dégageant la goupille de fixation.

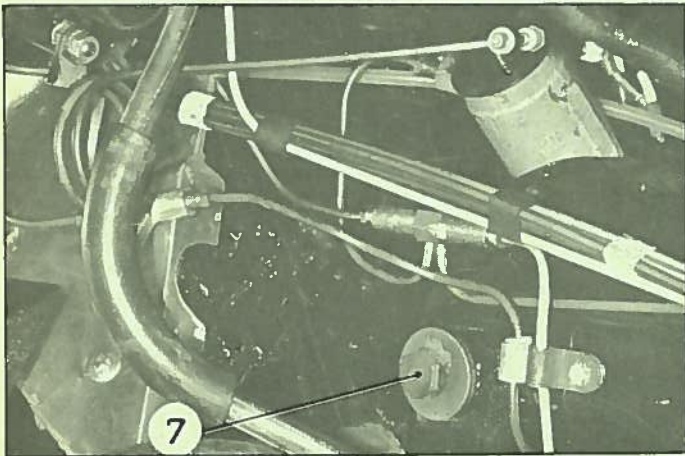


11. Déposer la tige (2) de commande des hauteurs.

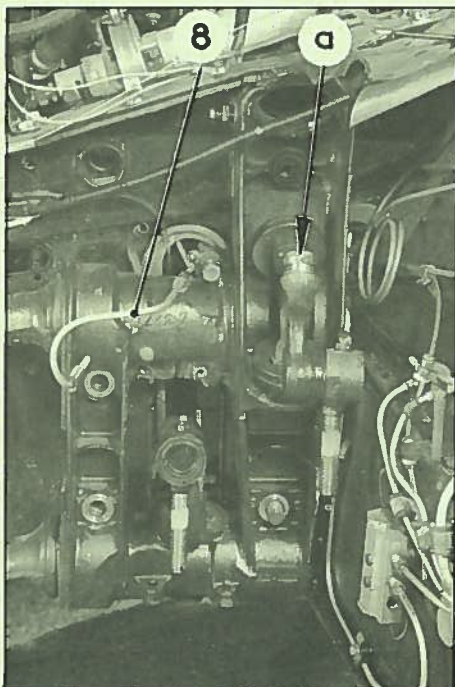
- Mettre la commande manuelle en position haute, desserrer le contre-écrou et déposer l'écrou (1) ;
- Desserrer le contre-écrou (3) et déposer la tige (2).

12. Déposer le palier de barre anti-roulis :

- Déposer les écrous (5) et les étriers (4) ;
- Déposer le palier (6).



13. Déposer les 5 vis (7).

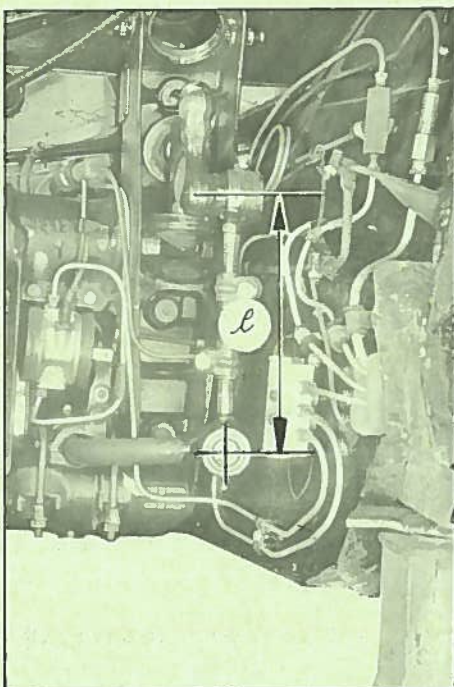
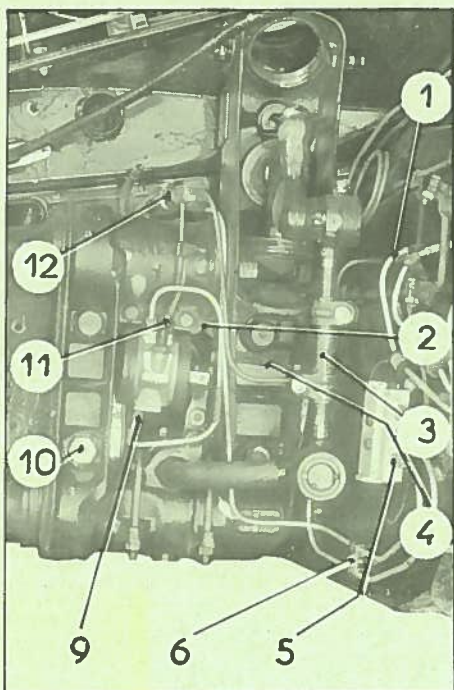


14. Déformer le tube (8) pour permettre le passage du demi-essieu.

15. Orienter la barre anti-roulis (comme l'indique la photo ci-contre). La faire pivoter d'un quart de tour vers le haut.

16. Déposer le demi-essieu.

NOTA : Ne pas égarer la bille d'appui de tige de piston située dans le logement (a) du levier, ou (voitures sorties depuis Janvier 1967) dans le support amovible. S'assurer que la bille n'est pas écaillée, sinon la remplacer. Vérifier également l'appui de la tige de poussée.



POSE.

17. Poser le demi-essieu, s'assurer que les pieds de centrage sont engagés dans les alésages de l'unit AV.

18. Serrer les vis (10) de 7 à 9 m.kg.

19. Poser et régler la barre anti-roulis (voir Op. D Y. 433-0).

20. Poser la tige (4) de commande des hauteurs ainsi que l'écrou et le contre-écrou (2).

21. Poser le correcteur de hauteur, puis accoupler les raccords (5) (1) et (9) ainsi que le retour de fuite (11) et le tube (12) de retour au réservoir.

Serrer la vis (6) de la patte de fixation.

22. Accoupler la barre anti-roulis aux leviers de suspension. :

a) Visser de quelques filets, le manchon gauche (3) sur l'embout de la rotule du levier de suspension, puis sur celui de la rotule de barre.

b) Visser le manchon droit sur l'embout fileté de la rotule de barre jusqu'à 5 mm environ de la fin du filetage.

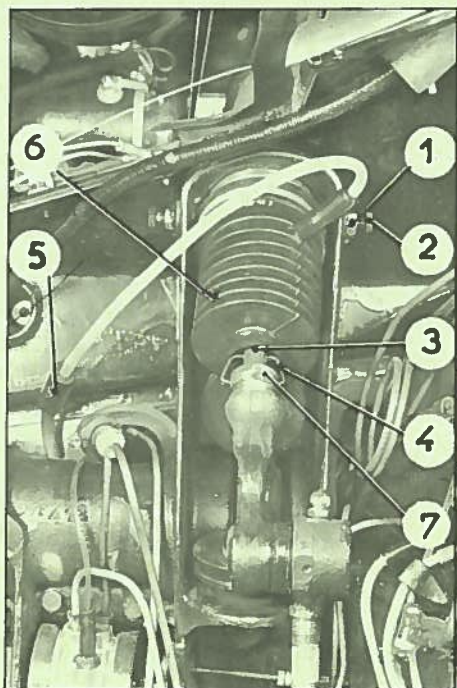
c) Visser le manchon gauche jusqu'aux repères faits au démontage, ou s'il y a eu remplacement de pièces jusqu'à l'obtention d'une cote $l = 198$ mm (entre les axes de rotule de barre et du levier) côté droit.

Accoupler le manchon droit en le vissant de telle sorte qu'il y ait le même nombre de filets en prise sur l'embout de la rotule du levier et sur celui de la rotule de barre.

d) Régler le manchon côté gauche pour obtenir une cote $l = 199$ mm de ce côté.

e) Serrer les vis des colliers de serrage des manchons droit et gauche.

23. Faire le pré-réglage des hauteurs (voir Op. D Y. 433-0).



24. Monter le cylindre de suspension :

- Engager le cylindre dans son logement, puis serrer les vis (2) modérément ;
- Bloquer les contre-écrous (1) ;
- Engager la tige (3) de piston dans son logement ,

Sur les véhicules sortis depuis Janvier 1967.

Engager le logement amovible (7) de bille dans le bras d'essieu. Aligner les trous de passage de la goupille. Goupiller.

- Placer la bille préalablement graissée dans son logement ,
- Engager la tige (3) de piston dans la cuvette d'appui de la bille
- Monter l'épingle (4) ,
- Monter le cache-poussières (6) ,
- Mettre en place la bague caoutchouc sur le pare-poussières. Poser un collier Ligarex (pince 2483-T).
Accoupler le raccord caoutchouc (5) de retour de fuite.

25. Accoupler le tube d'alimentation, au cylindre.

26. Poser le bloc pneumatique et son entretoise (côté gauche).

27. Poser la transmission (voir Op. DX. 372-1).

28. Poser les roues avant, puis mettre la voiture au sol
Mettre les circuits en pression et s'assurer qu'il n'y a pas de fuite.

29. Purger les freins (voir Op. DX. 453-0).

30. Régler les hauteurs (voir Op. DX. 433-0).
- Vérifier l'étanchéité des raccords et le niveau de liquide dans le réservoir.

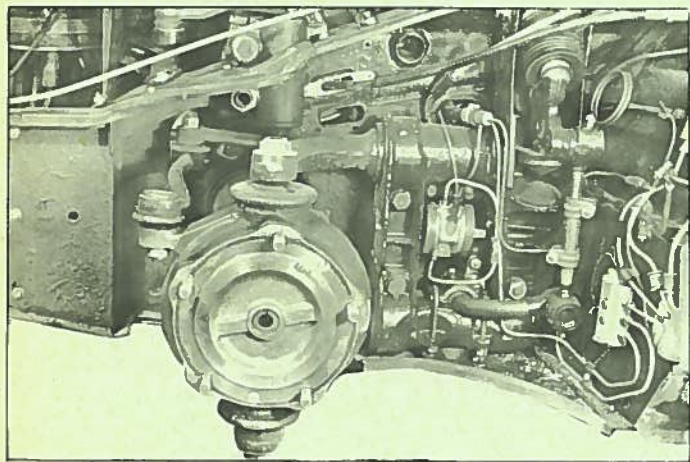
31. Régler la commande manuelle de hauteur (voir Op. DX. 437-0).

32. Régler le parallélisme et le braquage (voir Op. DX. 410-0).

33. Poser les tôles inférieures et latérales de protection du mécanisme de suspension.

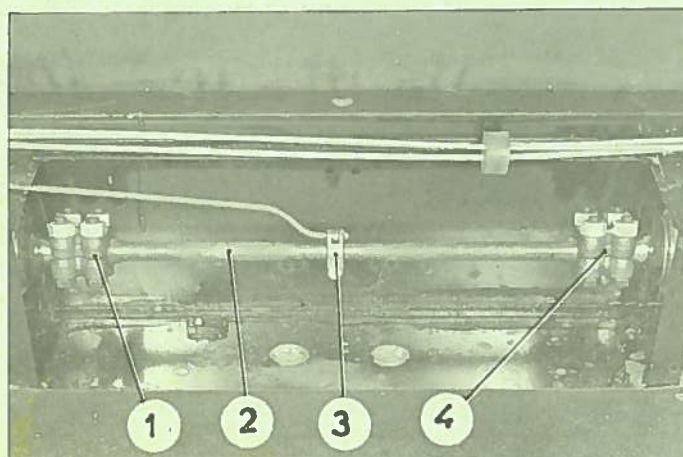
34. Poser les ailes avant
- la barre d'appui de roue de secours ,
- la roue de secours.

35. Régler la came de point zéro (voir Op. DX. 410-0).



Les caractéristiques des éléments constituant l'essieu arrière de ce véhicule sont les mêmes que celles décrites à l'Opération D X. 420-00.





DEPOSE.

1. Mettre la voiture sur cales.

Faire tomber la pression.

Mettre le levier de commande manuelle de hauteur en position basse.

2. Déposer :

- l'aile arrière du côté du travail à exécuter,
- la roue,
- la tôle supérieure de protection de raccord tournant,
- la tôle inférieure de protection de raccord tournant,
- la tôle de fermeture de traverse arrière (dans le coffre).

3. Désaccoupler :

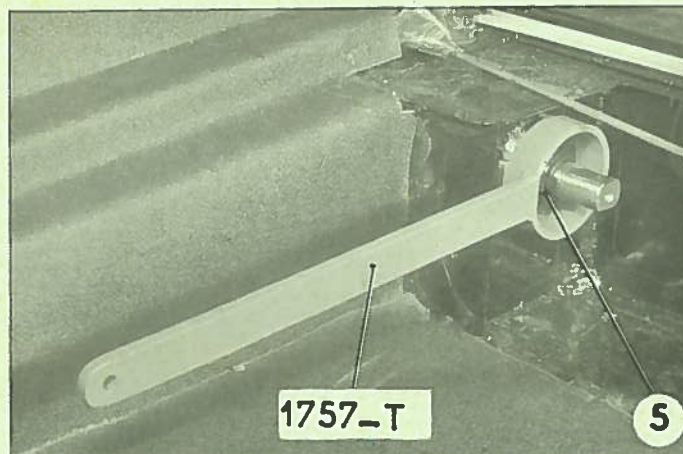
- la bride (3) de commande de correcteur de hauteur,

NOTA : Repérer la position angulaire de la bride sur la barre anti-roulis (2).

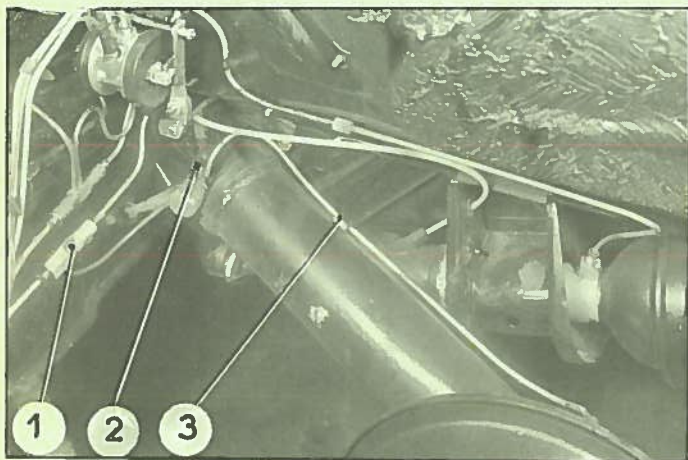
Déposer les brides d'accouplement (1 et 4) de la barre anti-roulis (2).

4. Dégager la barre anti-roulis (2).

5. Faire sauter au bédane le métal de l'écrou à créneaux (5) rabattu dans le longeron.



Déposer l'écrou (5). Utiliser une clé 1757-T.



6. Déposer le faisceau de frein :

- déposer la vis de purge du cylindre de roue,
- désaccoupler le tube d'alimentation du cylindre de roue,
- relever la patte (3),
- désaccoupler le raccord trois voies (1) du tube d'alimentation et du tube de frein droit pour le côté gauche. Desserrer le contre-écrou et déposer la vis (2). Dégager le raccord tournant.

REMARQUE : Pour déposer le demi-essieu droit, il faut aussi déposer l'aile AR. G., la roue et la tôle supérieure de protection, et dégager les tubes des bagues dans la traverse AR. pour pouvoir dégager le faisceau du raccord tournant droit.

7. Désaccoupler la tige du piston :

Déposer :

- l'épingle (6),
- le collier (5).

Dégager le pare-poussière (7) vers l'arrière.

Appuyer sur le bras pour dégager la tige (8) vers l'arrière.

NOTA : La tige (8) ne se dégage que lorsque les trous de passage de l'épingle de liaison dans la tige et dans le support sont parallèles.

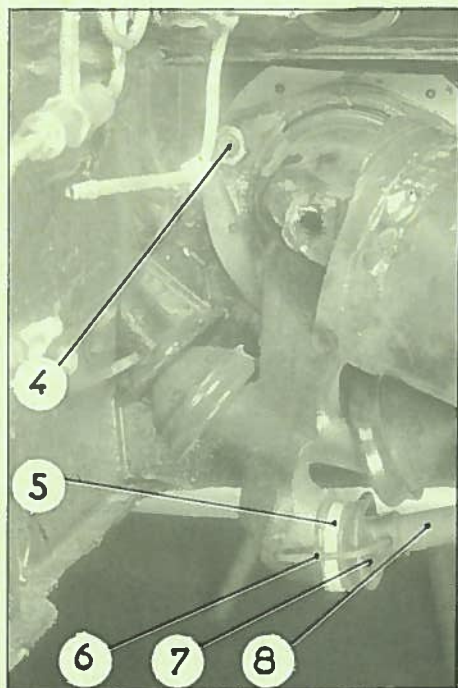
8. Déposer les 3 écrous (4) de fixation du boîtier de roulement sur le longeron.

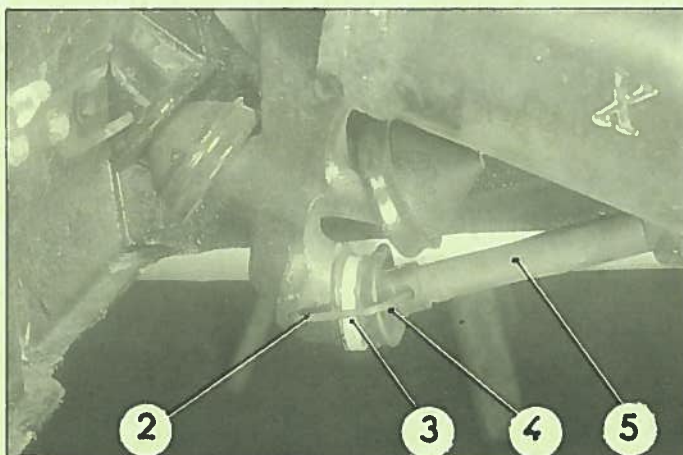
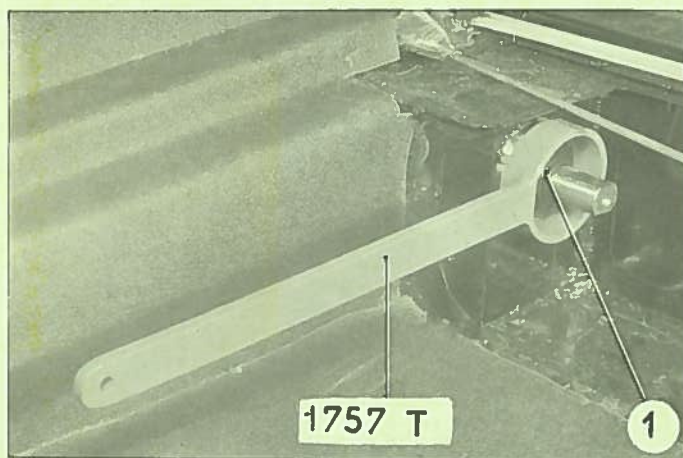
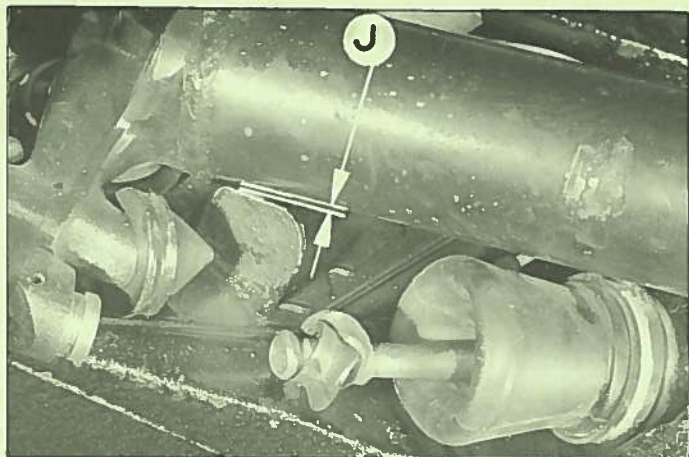
Dégager le bras ; si besoin est, frapper avec un maillet sur l'extrémité de l'axe d'articulation.

9. Chasser les vis de fixation du boîtier (seulement si elles sont détériorées ; ne pas les égarer dans le longeron).

10. Nettoyer à l'essence pour dégager la bille d'appui de tige de poussée du support de butée.

NOTA : S'assurer qu'elle n'est pas écaillée, sinon la changer et vérifier l'appui de la tige de poussée.





POSE.

11. Mettre en place au marteau les vis de fixation du boîtier de roulement dans le longeron.

12. Engager le bras dans son logement.

Visser provisoirement l'écrou à créneaux *la collerette la plus mince du côté du longeron.*

Poser et serrer les 3 écrous épaulés de fixation du boîtier de roulements. (Ne pas interposer de rondelle).

13. Vérifier qu'il y a au moins 0,5 mm de jeu entre le bras et la butée tôle sur châssis en « J ». Pour faciliter la mesure, déposer la butée AV de débattement et si nécessaire retoucher à la lime la butée tôle sur la caisse.

14. Serrer énergiquement l'écrou à créneaux (1) avec une clé 1757-T.

Rabattre en un point le métal de l'écrou dans une des rainures du longeron.

15. Monter la tige de piston.

Placer la bille préalablement graissée dans son logement.

Engager la tige (5) dans la cuvette d'appui de la bille, le bras étant en position basse maxi (il faut que les trous de passage de l'épingle dans la tige et dans la cuvette d'appui soient parallèles).

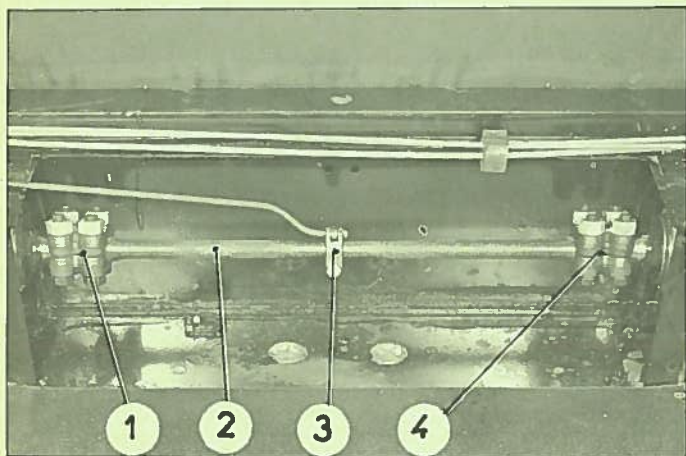
Engager :

- le pare-poussières (4) sur la cuvette d'appui,
- la bague élastique sur le pare-poussières.

Poser l'épingle (2), la boucle la plus longue dans la cuvette d'appui de la bille, et rabattre cette extrémité.

Poser un collier (3) ligarex (pince 2483-T).

REMARQUE : Avant de poser l'épingle de liaison, pour s'assurer que la tige est bien en place, lever le bras. La tige ne doit plus pouvoir sortir de la cuvette d'appui de la bille.



16. Poser la barre anti-roulis (2) répartir les jeux également de chaque côté.

NOTA : Poser la barre dans sa position primitive de façon à faire correspondre les repères faits au démontage.

Serrer les vis des brides (1 et 4) à 5 m.kg.

17. Poser la bride (3) de la tige de commande de correcteur de hauteur. Faire correspondre les repères.

NOTA : Si la barre anti-roulis ou la tige de commande de correcteur de hauteur a été changée, procéder au pré-réglage des hauteurs (voir Op. DX. 433-0).

18. Poser la canalisation de freins.

- Engager le tourillon du raccord tournant dans l'alésage de l'axe du bras. S'assurer que la patte (6) d'immobilisation en rotation est dans son logement.
- Serrer modérément la vis d'arrêt (7). Serrer le contre-écrou.
- Engager le tube sous la patte (8) et la rabattre.
- Accoupler le tube au cylindre de roue et poser la vis de purge.
- Dégauchir et accoupler les tubes d'alimentation de freins au raccord trois voies (5).

NOTA : Il ne faut pas que le raccord tournant travaille en contrainte sinon il risque de gripper.



19. Monter les roues.

Mettre les circuits en pression.

S'assurer qu'il n'y a pas de fuite,

Mettre le véhicule à terre.

20. Purger les freins.
(voir Op. DX. 453-0).

21. Régler les hauteurs.
(voir Op. DY. 433-0).

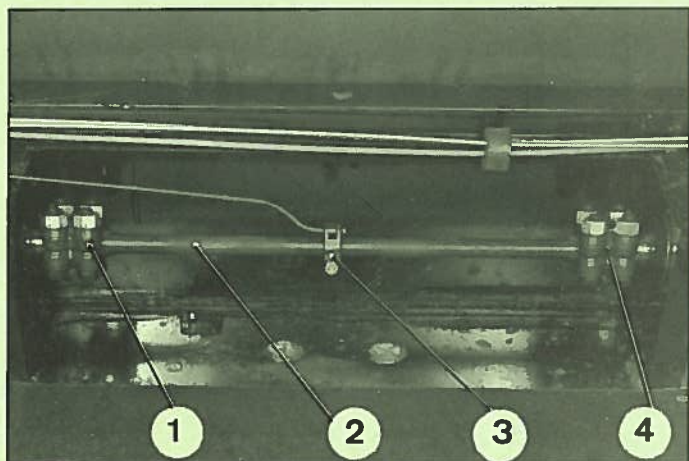
22. Monter :

- la tôle de fermeture de traverse arrière (pour le côté droit, poser les bagues de maintien des tubes),
- les tôles de protection du correcteur de hauteur
- l'aile.



REPLACEMENT D'UN DEMI - ESSIEU ARRIERE

REMARQUE : Si la voiture est équipée de la commande dynamique de phares (Voir Op. DX. 420-1 a).



DEPOSE.

1. Mettre la voiture sur cales.

Faire tomber la pression.

Mettre le levier de commande manuelle de hauteur en position basse.

2. Déposer :

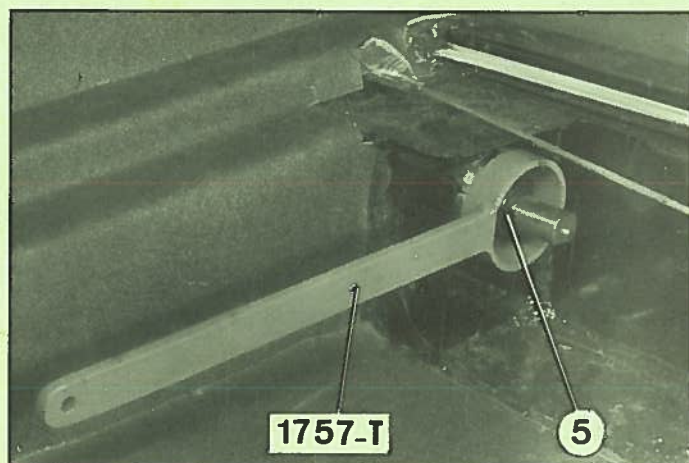
- l'aile arrière du côté du travail à exécuter,
- la roue,
- la tôle supérieure de protection de raccord tournant,
- la tôle inférieure de protection de raccord tournant,
- la tôle de fermeture de traverse arrière (dans le coffre).

3. Désaccoupler :

- la bride (3) de commande de correcteur de hauteur,

NOTA : Repérer la position angulaire de la bride sur la barre anti-roulis (2).

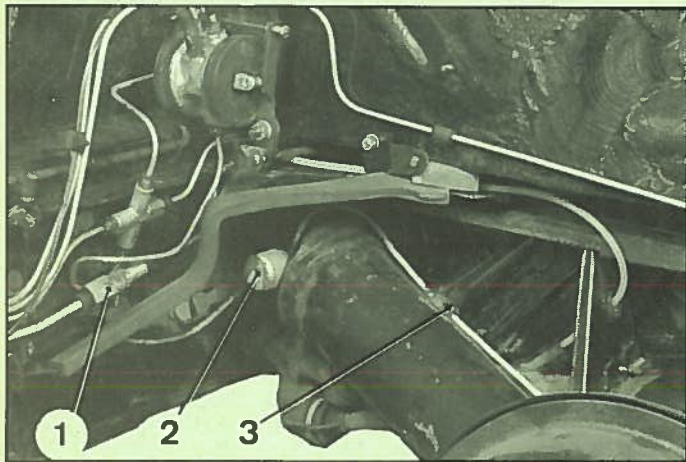
Déposer les brides (1 et 4) d'accouplement de la barre anti-roulis (2).



4. Dégager la barre anti-roulis (2).

5. Faire sauter au bédane le métal de l'écrou à créneaux (5), rabattu dans le longeron.

Déposer l'écrou (5). Utiliser une clé 1757-T.



6. Déposer le faisceau de frein :

- Déposer la vis de purge du cylindre de roue,
- Désaccoupler le tube d'alimentation du cylindre de roue,
- Relever la patte (3)
- Désaccoupler le raccord trois voies (1) du tube d'alimentation et du tube de frein droit pour le côté gauche. Desserrer le contre-écrou et déposer la vis (2). Dégager le raccord tournant.

REMARQUE : Pour déposer le demi-essieu droit, il faut aussi déposer l'aile AR. G., la roue et la tôle supérieure de protection, et dégager les tubes des bagues dans la traverse AR. pour pouvoir dégager le faisceau du raccord tournant droit.

7. Désaccoupler la tige du piston :

Déposer :

- l'épingle (6),
- le collier (5).

Dégager le pare-poussières (7) vers l'arrière.

Appuyer sur le bras pour dégager la tige (8) vers l'arrière.

Déposer le support de butée amovible, du bras.

NOTA : La tige (8) ne se dégage que lorsque les trous de passage de l'épingle de liaison dans la tige et dans le support sont parallèles..



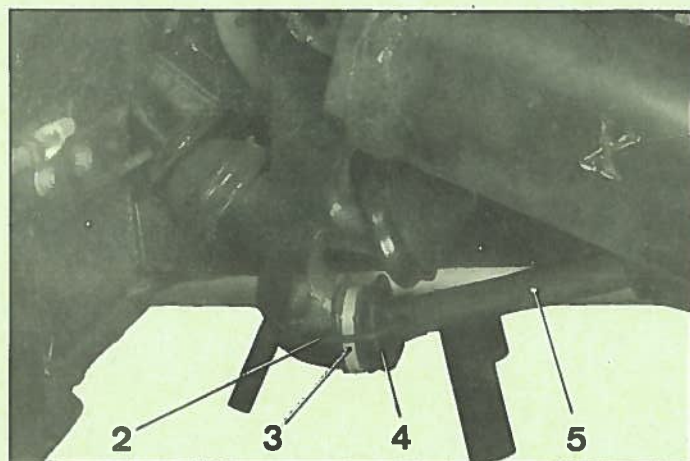
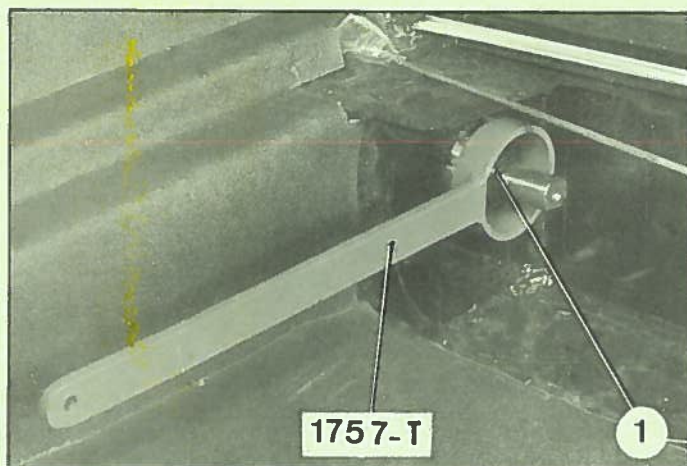
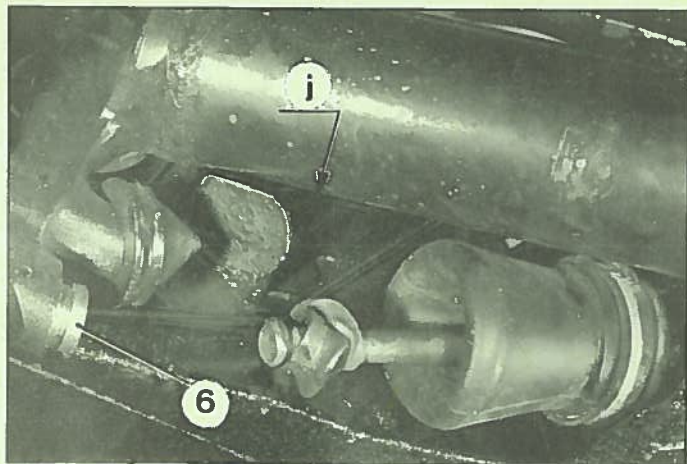
8. Déposer les trois écrous (4) de fixation du boîtier de roulement sur le longeron.

Dégager le bras; si besoin est, frapper avec un maillet sur l'extrémité de l'axe d'articulation.

9. Chasser les vis de fixation du boîtier (seulement si elles sont détériorées; ne pas les égarer dans le longeron).

10. Nettoyer à l'essence pour dégager la bille d'appui de tige de poussée du support de butée.

NOTA : S'assurer qu'elle n'est pas écaillée, sinon la changer et vérifier l'appui de la tige de poussée.



POSE.

11. Mettre en place au marteau les vis de fixation du boîtier de roulement dans le longeron.

12. Engager le bras dans son logement.

Visser provisoirement l'écrou à créneaux la *colle-rette la plus mince du côté du longeron.*

Poser et serrer les trois écrous épaulés de fixation du boîtier de roulements. (Ne pas interposer de rondelle).

13. Vérifier qu'il y a au moins 0,5 mm de jeu entre le bras et la butée tôle sur châssis en « j ». Pour faciliter la mesure, déposer la butée AV de débattement et si nécessaire, retoucher à la lime la butée tôle sur la caisse.

14. Serrer énergiquement l'écrou à créneaux (1) avec une clé 1757-T.

Rabattre en un point le métal de l'écrou dans une des rainures du longeron.

15. Monter la tige de piston.

Engager le support (6) de butée dans le bras d'essieu. Aligner les trous de passage de l'épingle.

Placer la bille préalablement graissée dans son logement.

Engager la tige (5) dans la cuvette d'appui de la bille, le bras étant en position basse maxi (il faut que les trous de passage de l'épingle dans la tige et dans la cuvette d'appui soient parallèles).

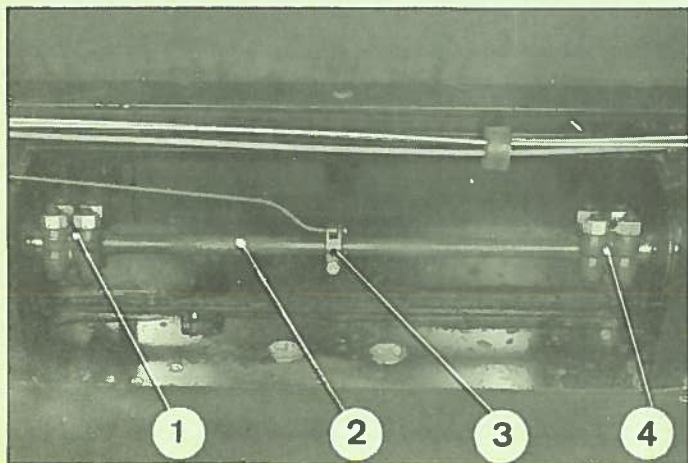
Engager :

- le pare-poussières (4) sur la cuvette d'appui,
- la bague élastique sur le pare-poussières.

Poser l'épingle (2), la boucle la plus longue dans la cuvette d'appui de la bille, et rabattre cette extrémité.

Poser un collier (3) Ligarex (pince 2483-T).

REMARQUE : Avant de poser l'épingle de liaison, pour s'assurer que la tige est bien en place, lever le bras, La tige ne doit plus pouvoir sortir de la cuvette d'appui de la bille.



16. Poser la barre anti-roulis (2) répartir les jeux également de chaque côté.

NOTA : Poser la barre dans sa position primitive de façon à faire correspondre les repères faits au démontage.

Serrer les vis des brides (1 et 4) à 49 mAN (5 m.kg)

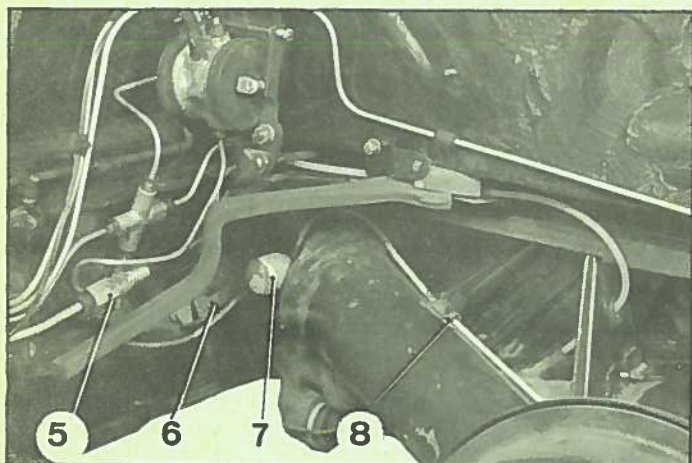
17. Poser la bride (3) de la tige de commande de correcteur de hauteur. Faire correspondre les repères.

NOTA : Si la barre anti-roulis ou la tige de commande de correcteur de hauteur a été changée, procéder au pré-réglage des hauteurs (Voir Op. DY. 433-0).

18. Poser la canalisation de freins.

- Engager le tourillon du raccord tournant dans l'alésage de l'axe du bras. S'assurer que la patte (6) d'immobilisation en rotation est dans son logement.
- Serrer modérément la vis (7) d'arrêt. Serrer le contre-écrou.
- Engager le tube sous la patte (8) et la rabattre.
- Accoupler le tube au cylindre de roue et poser la vis de purge.
- Dégauchir et accoupler les tubes d'alimentation de freins au raccord trois voies (5).

NOTA : Il ne faut pas que le raccord tournant travaille en contrainte sinon il risque de gripper.



19. Monter les roues.

Mettre les circuits en pression.
S'assurer qu'il n'y a pas de fuite,
Mettre le véhicule à terre.

20. Purger les freins.
(Voir Op. DX. 453-0 a).

21. Régler les hauteurs.
(Voir Op. DY. 433-0).

22. Monter :

- la tôle de fermeture de traverse arrière (pour le côté droit, poser les bagues de maintien des tubes),
- les tôles de protection du correcteur de hauteur,
- l'aile.

PRE-REGLAGE DES HAUTEURS :

A l'avant , utiliser les jauges MR. 1401-30,

A l'arrière, placer les deux bras pour avoir une distance = 35 mm entre le bord supérieur de la coupelle et la butée caoutchouc (Voir Op. DX. 433-0 § 4).

REGLAGE DES HAUTEURS :

Véhicules sortis avant Octobre 1968 :

Les pneus AV (180 × 380 XAS) et AR (155 × 380 XAS) doivent être gonflés à 1,9 bar.

Les pneus AR (180 × 380 XAS) doivent être gonflés à 1,7 bar.

A l'avant : hauteur entre dessous de barre anti-roulis et plan d'appui des roues = 232 à 238 mm

A l'arrière : hauteur mesurée comme ci-dessus , pneus 155 × 380 XAS = 335 à 345 mm

pneus 180 × 380 XAS = 355 à 365 mm

Véhicules sortis depuis Octobre 1968 :

Les pneus AV (180 HR 380 XAS) et AR (155 HR 380 XAS) doivent être gonflés à 1,9 bar

Les pneus AR (180 HR 380 XAS) doivent être gonflés à 1,8 bar

A l'avant : hauteur entre dessous de barre anti-roulis et plan d'appui des roues = 232 à 238 mm

A l'arrière : hauteur mesurée comme ci-dessus pneus 155 HR 380 XAS = 335 à 345 mm

pneus 180 HR 380 XAS = 355 à 365 mm

Après réglage, la différence de carrossage des roues AV, mesurée avec l'appareil 2315-T, ne doit pas dépasser 1 mm.

REGLAGE DES BIELLETTES DE COMMANDE MANUELLE DE HAUTEUR :

(Voir Op.DX. 433-0 § 12).

REGLAGE DE LA BARRE ANTI-ROULIS :

Distance entre butée et face intérieure du bossage de fixation de rotule sur le côté droit = 110 ± 0,5 mm

Jeu entre butée gauche et coussinet inférieur lorsque la butée droite est en appui sur

le coussinet droit = 0,5 à 1 mm

Jeu diamétral des paliers (Voir Op.DX. 433-0 § 15).

Serrage des écrous des étriers de paliers = 12 m\N (1,2 m.kg)

Couple de rotation de la barre-anti-roulis = 4 à 6 kg. appliqués en bout de la rotule.

BLOCS PNEUMATIQUES :

Pression de gonflage : Berlines Avant 59 ^{+ 2}/₋₁₅ kg Arrière 26 ^{+ 2}/₋₁₀ kg

Familiales et Breaks Avant 59 ^{+ 2}/₋₁₅ kg Arrière 37 ^{+ 2}/₋₁₀ kg

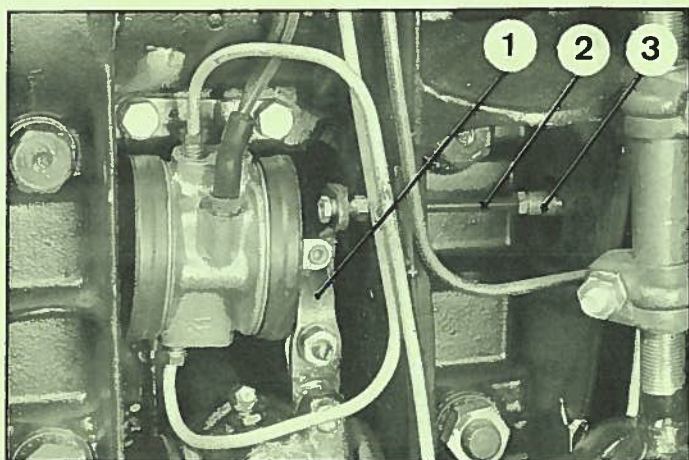
Serrage de l'entretoise AV gauche = 50 m\N (5 m.kg)

Serrage de la vis de fixation de cylindre de suspension = à la main

Serrage des contre écrous correspondants = 19 m\N (1,9 m.kg)

Serrage des amortisseurs (clé dynamométrique) = 15 à 17 m\N (1,6 ± 1 m.kg)

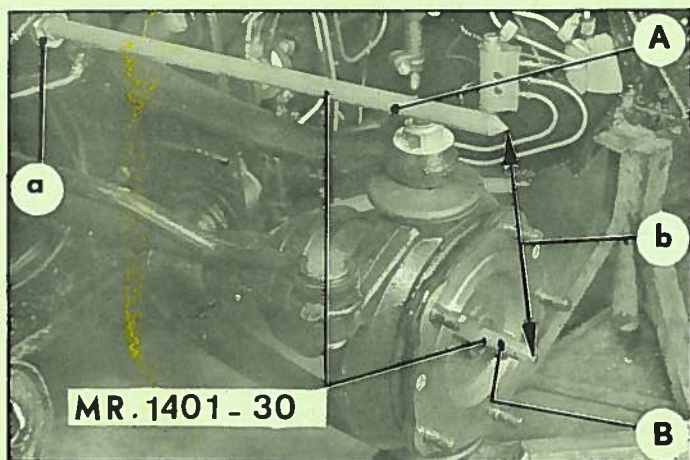
Additif N° 4 au 544
Additif N° 2 au 547



PRE-REGLAGE DES HAUTEURS AVANT.

1. Accoupler la tige (2) de commande de hauteur à la biellette (1) et à la chape (3) sur tige de commande de correcteur (le levier de commande manuelle étant placé en position basse).
2. Mettre le levier de commande manuelle à la position haute. S'assurer que le tiroir est en pleine admission (le vérifier en essayant de le déplacer vers l'AV. à l'aide d'un tournevis prenant appui sur la nervure du support de bras).

REMARQUE : Ne jamais prendre appui sur le correcteur ce qui entraînerait la coupure de la coupelle caoutchouc.

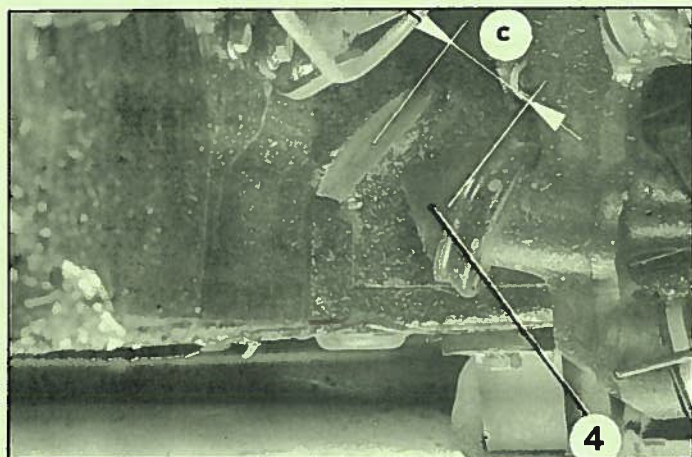


3. Mettre en place les jauges MR. 1401-30. La jauge la plus courte (B) dans le moyeu de roue; la plus longue (A) dans l'alésage «a» du relais de direction.

A l'aide de deux crics (un sous chaque bras inférieur) lever l'ensemble des bras pour amener la jauge la plus courte à une cote «b» = 185 mm de la jauge du relais.

S'assurer qu'il existe un jeu de 1 mm environ entre le fond du levier de commande et la rotule du correcteur; sinon déplacer la tige de commande. Serrer le collier de la tige de commande sur la barre anti-roulis (clé 1677-T).

Déposer les jauges MR. 1401-30.



PRE-REGLAGE DES HAUTEURS ARRIERE.

4. Placer les deux bras de façon à obtenir une cote «c» = 35 mm entre le bord supérieur de la coupelle de la butée de caoutchouc (4) et la face d'appui sur la butée tôle.
5. Placer le correcteur en pleine admission par la tige de commande. Serrer la bride (clé 1677-T pour les vis à méplats).

REGLAGE DES HAUTEURS.

Pour faire cette opération, il faut que le véhicule soit vide en ordre de marche.

Mettre le levier de commande de hauteur en position «route».

6. Contrôler la pression des pneus :

Avant Octobre 1968 :

à l'AV 180 × 380 XAS = 1,9 bar

à l'AR 155 × 380 XAS = 1,9 bar

où 180 × 380 XAS = 1,7 bar

7. Placer le véhicule sur un élévateur ou sur une fosse.

Laisser le moteur tourner au ralenti. Desserrer le frein de sécurité. Ne pas caler les roues.

8. Régler les hauteurs AV :

Desserrer légèrement la vis de la bride (1) de fixation de la tige de commande de correcteur de hauteur. Tourner la bride (1) dans le sens convenable pour obtenir une hauteur moyenne de 235 ± 3 mm du dessous de la barre anti-roulis au plan d'appui des roues. Procéder par fractions de tour. En tournant la bride (1) vers l'AV on augmente la hauteur du véhicule et on la diminue en tournant la bride vers l'AR.

Resserrer la vis de la bride (1) (clé .1677-T).

9. Vérifier les hauteurs AV :

a) Placer une règle en appui sur les bords de l'élévateur ou de la fosse, à l'aplomb et parallèlement à la barre anti-roulis. La face inférieure de cette règle doit être exactement dans le plan d'appui des roues.

b) Soulever le véhicule à la main par le pare-chocs AV.

Lâcher le véhicule lorsque le poids devient trop important.

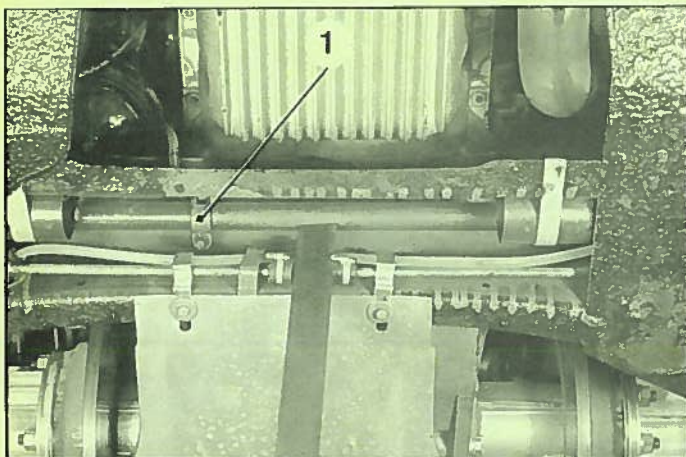
Le véhicule descend puis remonte et se stabilise. A ce moment relever la cote entre le dessous de la barre anti-roulis, aux deux extrémités et le plan d'appui des roues. Ces deux cotes ne doivent pas avoir un écart de plus de 3 mm. Faire la moyenne des deux cotes relevées, soit par exemple : 236 mm.

Depuis Octobre 1968 :

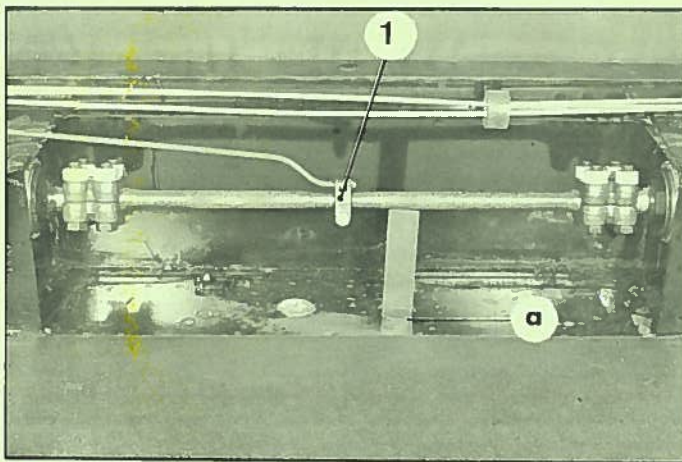
à l'AV 180 HR 380 - XAS = 1,9 bar

à l'AR 155 HR 380 - XAS = 1,9 bar

où 180 HR 380 - XAS = 1,8 bar



Correctif N° 4 au 544
Correctif N° 2 au 547



- c) Baisser le véhicule en appuyant sur le pare-chocs AV.

Lâcher le véhicule lorsque l'on sent une résistance importante.

Le véhicule monte puis descend et se stabilise. Relever les cotes entre le dessous de la barre anti-roulis aux deux extrémités et le plan d'appui des roues. Faire la moyenne des cotes relevées : soit par exemple : 232 mm.

- Faire la moyenne des nombres trouvés aux alinéas b et c : soit dans l'exemple choisi :

$$\frac{236 + 232}{2} = 234 \text{ mm}$$

Cette moyenne doit être comprise entre 232 et 238 mm. Sinon recommencer les opérations mentionnées au § 8.

10. Régler les hauteurs AR :

Opérer comme pour le réglage des hauteurs AV (voir § 8) après avoir déposé la tôle de protection de commande de correcteur (à l'intérieur du coffre AR).

Agir sur la bride (1).

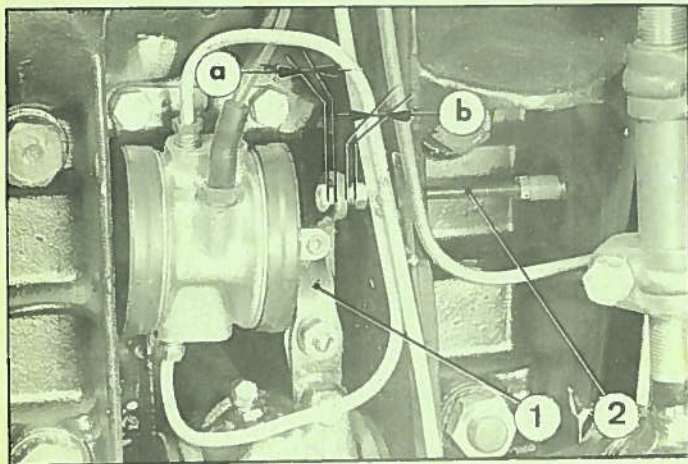
La hauteur à obtenir est de $335 + \begin{matrix} 10 \\ 0 \end{matrix}$ mm du dessous de la barre anti-roulis au sol.

Dans le cas où le véhicule est équipé de pneus AR 180 x 380 XAS ou 180 HR 380 XAS, la hauteur AR doit être de :

$$355 + \begin{matrix} 10 \\ 0 \end{matrix} \text{ mm}$$

11. Vérifier les hauteurs AR :

- a) Placer la règle en appui sur les bords de l'élevateur ou de la fosse à l'aplomb et parallèlement à la barre anti-roulis.
- b) Dégager le bouchon caoutchouc du plancher en « a »
- c) Soulever le véhicule à la main par le pare-chocs AR.
Lâcher le véhicule lorsque son poids devient trop important.
Le véhicule descend puis remonte et se stabilise. A ce moment relever la cote entre le dessous de la barre anti-roulis et le plan d'appui des roues (introduire le régllet par le trou du plancher, l'extrémité du régllet en appui sur la barre anti-roulis) soit par exemple : 347 mm.
- d) Baisser le véhicule en appuyant sur le pare-chocs AR.
Lâcher le véhicule lorsque l'on sent une résistance importante.
Le véhicule monte, puis redescend et se stabilise.



- e) Relever la cote entre le dessous de la barre anti-roulis et le plan d'appui des roues, soit par exemple 342 mm. Faire la moyenne des cotes : soit par exemple :

$$\frac{347 + 342}{2} = 344,5 \text{ mm}$$

Cette cote doit être comprise entre 335 et 345 mm, sinon recommencer les opérations mentionnées au § 10.

Dans le cas où le véhicule est équipé de pneus AR 180 × 380 XAS ou 180 HR 380 XAS, la hauteur AR doit être comprise entre 355 et 365 mm.

- f) Mettre en place le bouchon caoutchouc et la tôle de protection de commande de correcteur.

Vérifier à nouveau les hauteurs AV et les régler si nécessaire.

Contrôler le carrossage des roues AV. La différence de carrossage des deux roues ne doit pas dépasser 1 mm (Voir Op.DX. 410-0 § 2).

12. Régler les biellettes de la commande manuelle de hauteur.

Mettre la commande à la position «route».

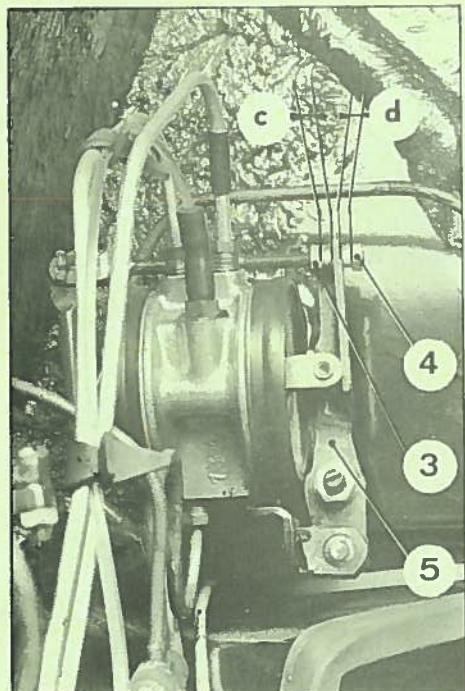
- a) A l'avant, s'assurer qu'il existe un jeu «a» le correcteur étant à fond de course admission (levier (1) poussé vers l'AV) et un jeu «b» le correcteur étant à fond de course échappement (levier (1) poussé vers l'AR). (jeu mesuré entre le levier (1) et l'écrou).

Si nécessaire agir sur la tige (2).

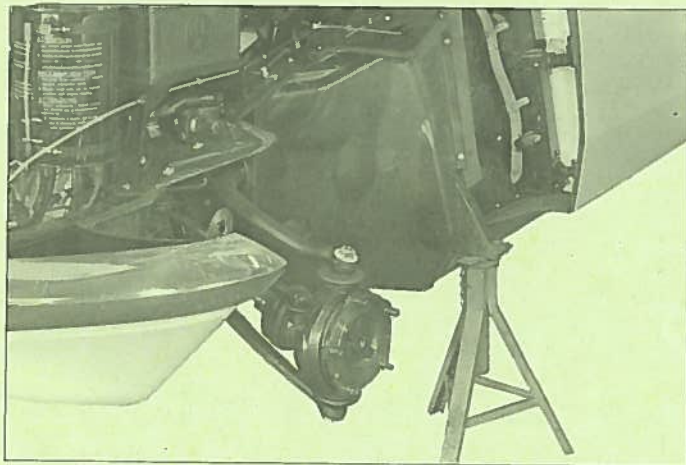
- b) A l'arrière, s'assurer qu'il existe un jeu «c» le correcteur étant à fond de course admission (levier (5) poussé vers l'AV) et un jeu «d», le correcteur étant à fond de course échappement (levier (5) poussé vers l'AR), (jeu mesuré entre le levier (5) et l'écrou).

Si nécessaire agir sur les écrous (3) et (4).

- c) Vérifier le fonctionnement de la commande manuelle de hauteur. S'assurer notamment que les leviers de commande ne viennent pas toucher la coque. Sinon régler la position des paliers de commande.

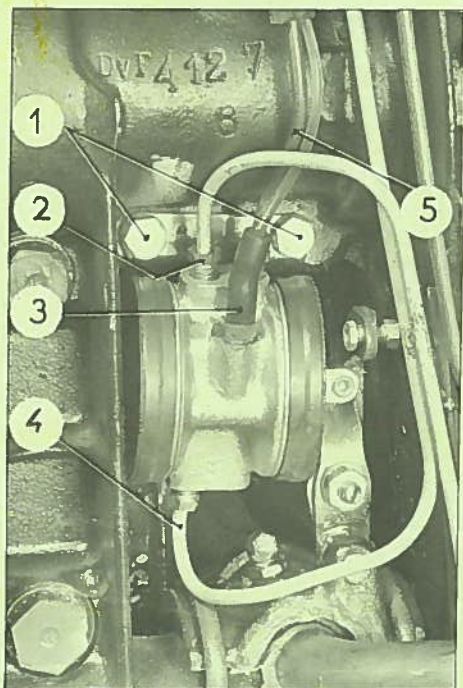


REMARQUES : Dans le cas où il serait impossible de régler les hauteurs en agissant sur les tiges de commande, procéder au pré-réglage des hauteurs (voir §§ 1 à 3 même opération) pour l'AV, et (§§ 4 à 5 même opération) pour l'AR.

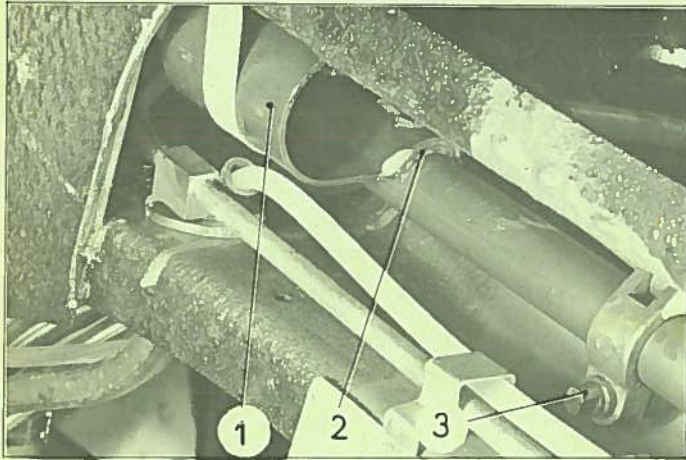


DEPOSE.

1. Desserrer les écrous des roues avant.
Mettre l'avant de la voiture sur cales et déposer les roues.
2. Faire tomber la pression.
Desserrer la vis du conjointeur-disjoncteur de 1/3 de tour environ.
Mettre la commande manuelle en position «basse».
3. Déposer :
 - les ailes avant (voir Op. D.Y. 851- 1),
 - les tôles de protection latérales et inférieures de mécanisme de suspension.

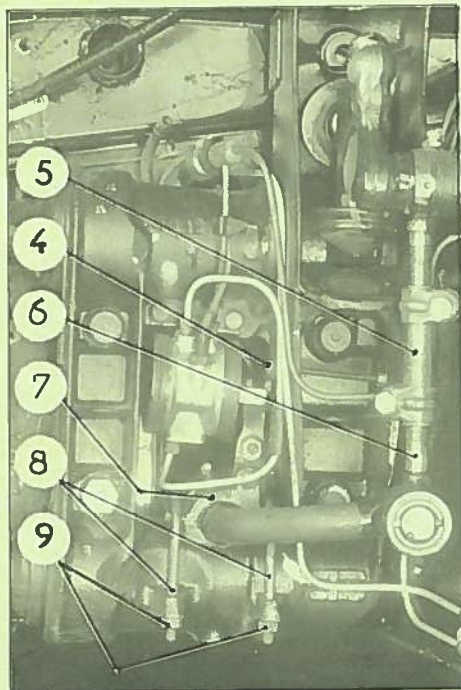


4. Déposer le correcteur de hauteur.
Désaccoupler les raccords sur le correcteur.
Déposer :
 - a) le tube (3) de retour de fuite.
 - b) le tube (4) d'alimentation des cylindres de suspension.
 - c) le tube (5) d'échappement.
 - d) le tube (2) d'alimentation.
- Obturer les orifices du correcteur et des tubes, au fur et à mesure que l'on désaccouple ceux-ci.
- e) déposer les vis (1) de fixation du support de correcteur de hauteur sur le 1/2 essieu.
- Dégager l'ensemble correcteur et support.



5. Déposer les ressorts anti-bruits (1) et leurs coussinets (2).

6. Desserrer la vis (3) du collier de la tige de commande du correcteur de hauteur (clé 1677-T).



7. Déposer l'écrou canon (4).

Déposer les manchons (5),

a) à droite, visser le manchon sur le levier (6) de suspension,

b) à gauche, déposer le manchon (pas à droite et à gauche).

8. Déposer les paliers de barre.

Déposer les écrous (9).

Dégager :

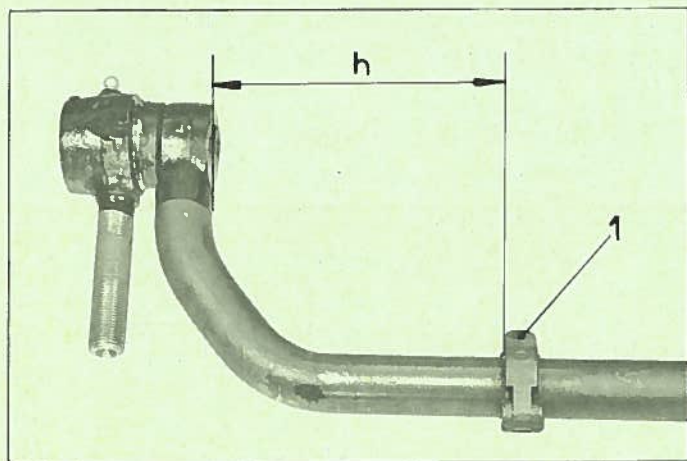
- les brides (8),
- les paliers (7) de la barre anti-roulis,
- les cales de réglage,
- les coussinets.

9. Déposer la barre anti-roulis par la gauche de la voiture.

10. Déshabiller la barre anti-roulis.

Déposer :

- la tige de commande du correcteur de hauteur,
- les colliers de butée latérale de barre.



POSE.

11. Préparer la barre.

Poser les colliers (1) de butée latérale de barre.

Positionner le collier droit pour obtenir une cote $h = 110 \pm 0,5$ mm entre la face intérieure du bossage de fixation de la rotule et la face extérieure de la butée.

Poser la tige de commande du correcteur de hauteur, sans serrer le collier.

12. Engager la barre ainsi équipée par le côté gauche de la voiture.

13. Régler le jeu latéral de la barre.

La barre étant poussée vers la droite, la butée droite en appui sur le coussinet du palier, placer la butée gauche pour obtenir un jeu entre celle-ci et le coussinet de palier gauche de 0,5 mm (voir Op. D Y. 433-0 § 14).

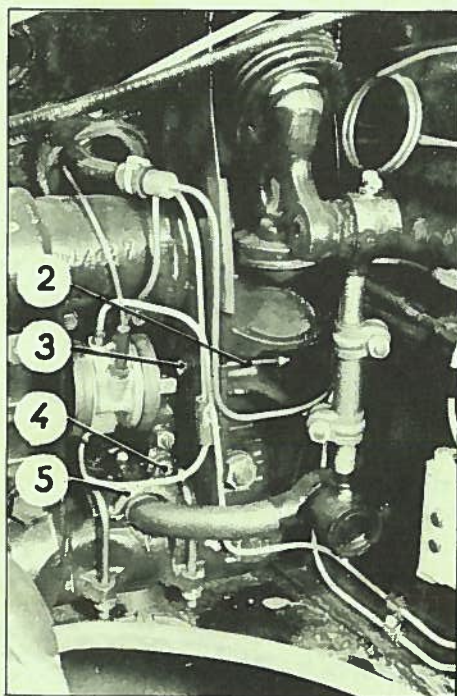
14. Régler et monter les paliers (voir Op. D Y. 433-0 § 15).

15. Engager l'extrémité de la tige (4) de commande de hauteur dans le trou du chapeau (5) de palier. Accoupler la tige (2) au levier. Poser l'écrou canon (3).

16. Monter le correcteur de hauteur (voir Op. D Y. 433-1 §§ 28 et suivants).

17. Accoupler la barre anti-roulis au levier de suspension (voir Op. D Y. 410-1 § 22).

18. Monter les ressorts anti-bruits munis de leurs coussinets, préalablement graissés.



19. Faire le pré-réglage des hauteurs
(voir Op. D Y. 433-0).

20. Monter les tôles inférieures et latérales de protection du mécanisme.

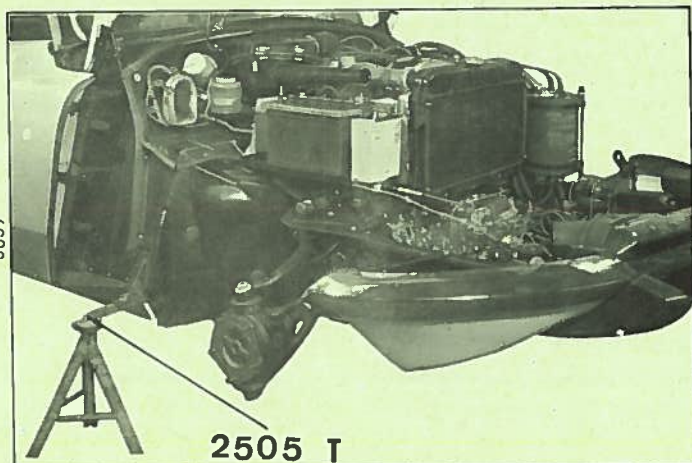
Monter les roues avant, les ailes
(voir Op. D Y. 851-1).

21. Mettre la voiture au sol.

Serrer les écrous de fixation des roues.

22. Régler les hauteurs
(voir Op. D Y. 433-0).

REPLACEMENT D'UNE BARRE ANTI-ROULIS AVANT



DEPOSE.

1. Desserrer les écrous des roues avant.

Mettre l'avant de la voiture sur cales (support 2505-T) et déposer les roues AV.

2. Faire tomber la pression.

Desserrer la vis du conjoncteur-disjoncteur de 1/3 de tour environ.

Mettre la commande manuelle en position « basse ».

3. Déposer :

- les ailes avant,

(Pour les voitures possédant les phares mobiles, voir Op. DX. 851-1 a).

- les tôles de protection latérales et inférieures de mécanisme de suspension.

4. Déposer le correcteur de hauteur.

Désaccoupler les raccords sur le correcteur.

Déposer :

a) le tube (3) de retour de fuite.

b) le tube (4) d'alimentation des cylindres de suspension.

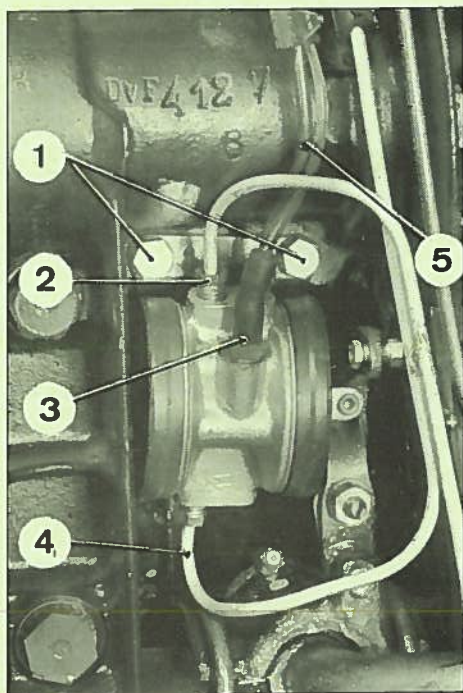
c) le tube (5) d'échappement.

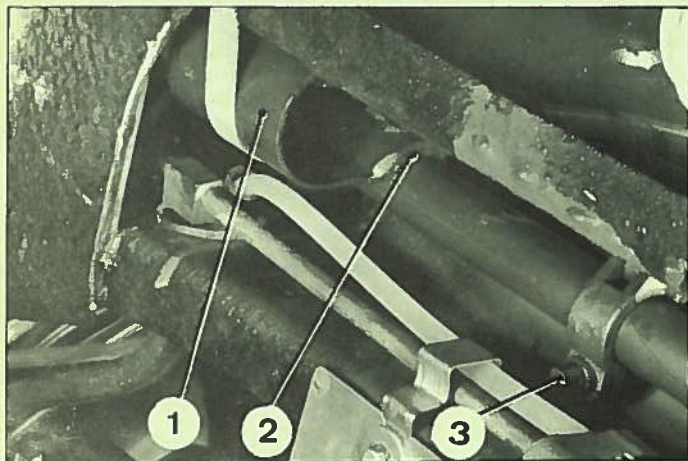
d) le tube (2) d'alimentation.

Obturer les orifices du correcteur et des tubes, au fur et à mesure que l'on désaccouple ceux-ci.

e) Déposer les vis (1) de fixation du support de correcteur de hauteur sur le 1/2 essieu.

Dégager l'ensemble correcteur et support.





5. Déposer les ressorts anti-bruits (1) et leurs coussinets (2).

6. Desserrer la vis (3) du collier de la tige de commande du correcteur de hauteur (clé 1677-T).

7. Déposer l'écrou canon (4).

Déposer les manchons (5),

a) à droite, visser le manchon sur le levier (6) de suspension.

b) à gauche, déposer le manchon (pas à droite et à gauche).

8. Déposer les paliers de barre.

Déposer les écrous (9).

Dégager :

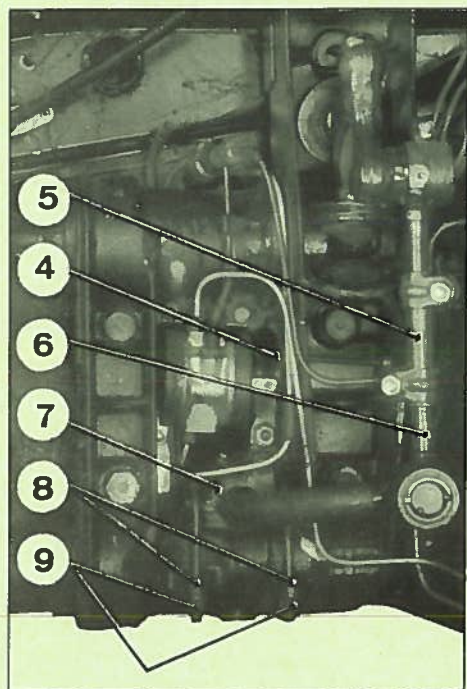
- les brides (8),
- les paliers (7) de la barre anti-roulis,
- les cales de réglage,
- les coussinets.

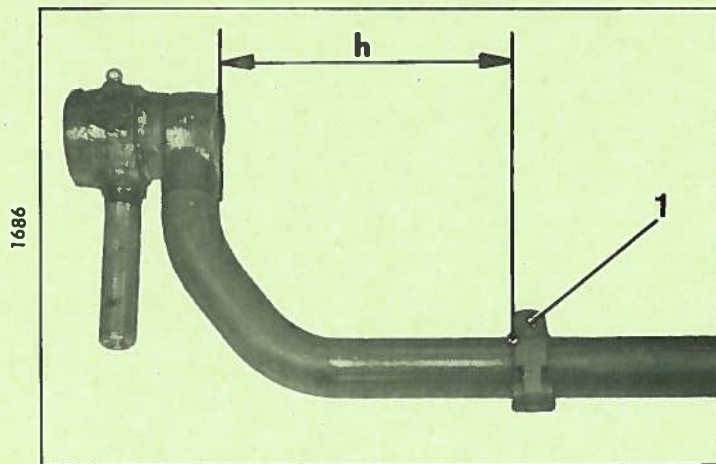
9. Déposer la barre anti-roulis par la gauche de la voiture.

10. Déshabiller la barre anti-roulis.

Déposer :

- la tige de commande du correcteur de hauteur,
- les colliers de butée latérale de barre.





POSE.

11. Préparer la barre.

Poser les colliers (1) de butée latérale de barre.

Positionner le collier droit pour obtenir une cote $h = 110 \pm 0,5$ mm entre la face intérieure du bossage de fixation de la rotule et la face extérieure de la butée.

Poser la tige de commande du correcteur de hauteur, sans serrer le collier.

12. Engager la barre ainsi équipée par le côté gauche de la voiture.

13. Régler le jeu latéral de la barre.

La barre étant poussée vers la droite, la butée droite en appui sur le coussinet du palier, placer la butée gauche pour obtenir un jeu entre celle-ci et le coussinet de palier gauche de 0,5 mm (voir Op. DY.433-0 § 14).

14. Régler et monter les paliers (voir Op. DY.433-0 § 15).

15. Engager l'extrémité de la tige (4) de commande de hauteur dans le trou du chapeau (5) de palier. Accoupler la tige (2) au levier.

Poser l'écrou canon (3).

16. Monter le correcteur de hauteur (voir Op. DY. 433-1 §§ 28 et suivants).

17. Accoupler la barre anti-roulis au levier de suspension (voir Op. DY.410-1 § 22).

18. Monter les ressorts anti-bruits munis de leurs coussinets, préalablement graissés.

19. Faire le pré-réglage des hauteurs (voir Op. DY. 433-0).

20. Monter les tôles inférieures et latérales de protection du mécanisme.

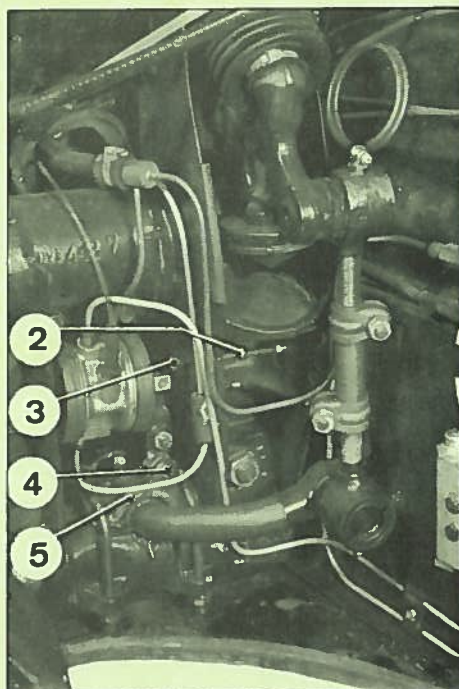
Monter les roues avant, les ailes.

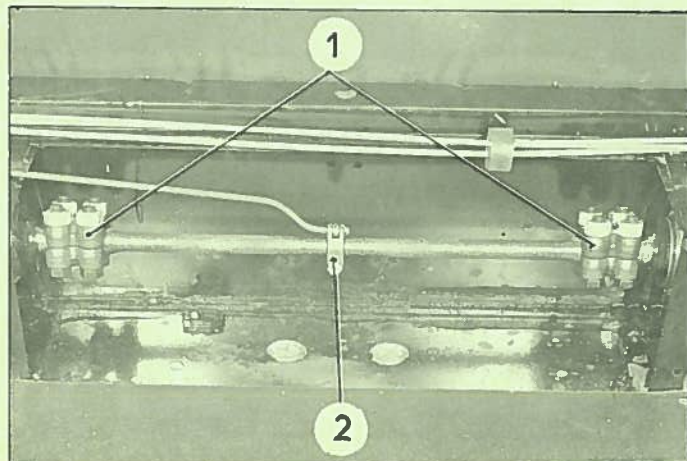
Pour les voitures possédant des phares mobiles voir Op. DY. 851-1a.

21. Mettre la voiture au sol.

Serrer les écrous de fixation des roues.

22. Régler les hauteurs.(Voir Op. DY. 433-0).





DEPOSE.

1. Mettre la voiture sur cales, faire tomber la pression (voir Op. D X. 00).
2. Déposer l'aile et l'écran de protection du mécanisme de suspension, côté AR. G. (partie supérieure).
3. Déposer l'écran de protection de commande du correcteur (à l'intérieur du coffre arrière).
4. Désaccoupler la bride (2) de la tige de commande du correcteur.
5. Désaccoupler les brides (1) d'accouplement de la barre anti-roulis aux axes d'articulation des bras.

Dégager la barre.

POSE.

6. Monter la barre anti-roulis.

Poser les brides (1) d'accouplement de la barre anti-roulis aux axes d'articulation des bras d'essieu.

Répartir le jeu de la barre anti-roulis de chaque côté. Centrer les brides (1).

Serrer les écrous en diagonale à 103 mAN (10,5 m.kg.).

7. Accoupler la bride (2) de la tige de commande de correcteur.

8. Faire le pré-réglage des hauteurs (voir Op. D Y. 433-0).

9. Régler les hauteurs (voir Op. D Y. 433-0).

10. Mettre en place l'écran de protection du mécanisme de suspension (partie supérieure). Serrer les vis et les écrous.

Monter l'aile arrière gauche.

11. Mettre en place l'écran de protection de commande de correcteur (à l'intérieur du coffre arrière).

OPERATION N° D Y. 440-00 : *Caractéristiques et réglages.*

Op. D Y. 440-00 1

Les caractéristiques et réglages de la direction sont les mêmes que ceux de la voiture DS 21, voir l'Opération DX. 440-00.

OPERATION N° D Y. 451-00 : *Caractéristiques et réglages.*

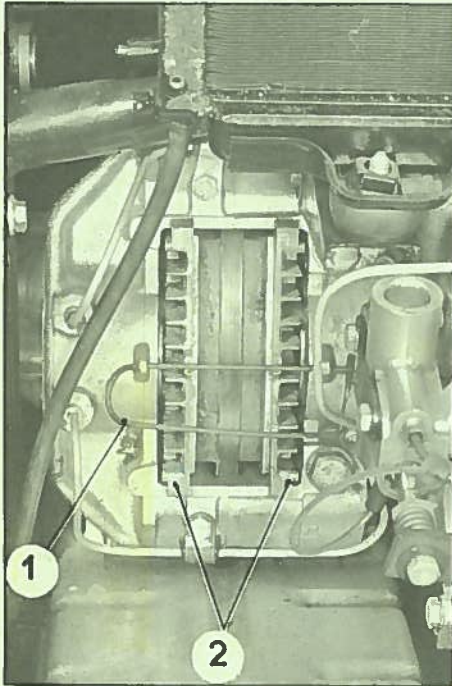
Op. D Y. 451-00 1

Les travaux de réglages, remplacement et remise en état des organes de freinage, s'exécutent comme sur les voitures DS 21. Suivre les indications des gammes DX, correspondantes.

REPLACEMENT DES PLAQUETTES DE FREIN HYDRAULIQUE.

Dépose.

1. Déposer la roue de secours,
- le conduit d'air du radiateur et la traverse support de roue de secours.
2. Déposer l'agrafe (1).
3. Déposer les plaquettes (2) en les dégageant par l'avant.
4. Nettoyer soigneusement la partie des pistons exposée à la poussière.



Pose.

5. En prenant appui sur le disque, repousser les pistons dans leur cylindre à l'aide d'un morceau de bois.

Mettre en place les plaquettes (2).

6. Poser l'agrafe (1).
7. Poser l'ensemble conduit d'air traverse,
- la roue de secours.

REPLACEMENT DES PLAQUETTES DE FREIN HYDRAULIQUE.

DEPOSE.

1. Déposer la roue de secours,
- le conduit d'air du radiateur et la traverse support de roue de secours.

Voitures équipées de phares mobiles (Voir Op. DX. 242-1 a).

2. Déposer l'agrafe (1).

3. Déposer les plaquettes (2) en les dégageant vers l'avant.

4. Nettoyer soigneusement la partie des pistons exposée à la poussière.

POSE.

5. Pousser les pistons dans leur cylindre à l'aide de la pince à écarter 3571-T (*Il ne faut pas prendre appui sur le disque*).

Mettre en place les plaquettes (2)

6. Poser l'agrafe (1).

7. Desserrer les vis (3) de fixation des étriers de frein hydraulique sur les sorties de boîte de vitesses.

Faire appuyer par un aide sur la pédale de frein hydraulique.

Serrer les vis (3) de fixation des blocs de 127 à 137 mAN (13 à 14 m.kg)

8. Poser :

- l'ensemble conduit d'air-traverse
- *Voitures équipées de phares mobiles (Voir Op. DX. 242-1 a).*
- la roue de secours.

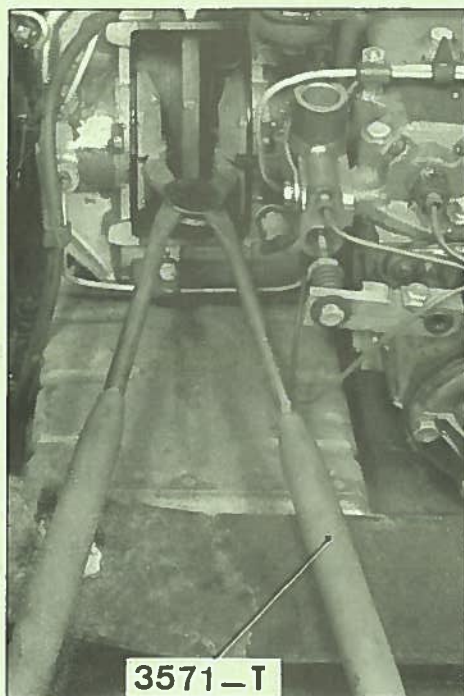
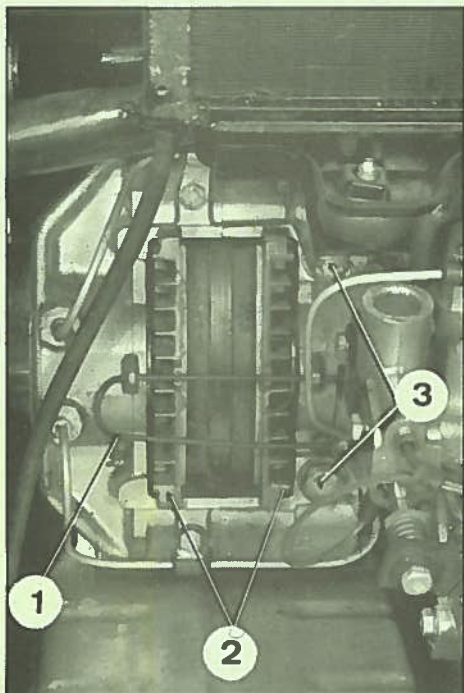
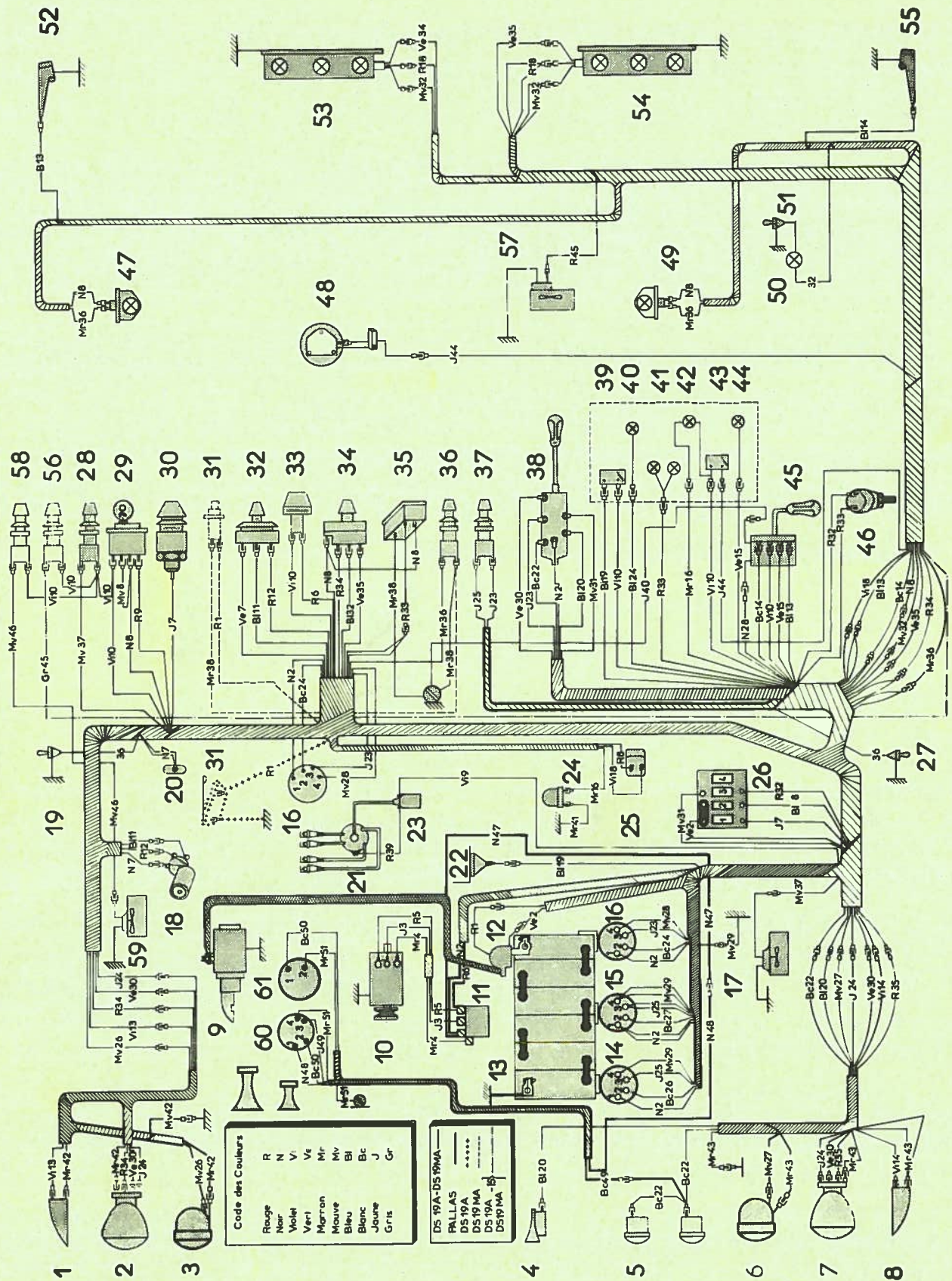


TABLEAU DES LAMPES

Désignation	Quantité	Type de lampes
Phare-Code	2	Code Européen P 45 t 41 (sélective jaune) 12 v. 45/40 w.
Clignotants AV. Clignotants AR. Feu de stop	6	B.A. - 15 s - 1 plot - 12 v. - 15 w. (Gros ballon) <i>Sur voitures Pallas</i> - 1 plot - 12 v. 7 w (Gros ballon)
Lanternes AR. Eclairage plaque de police Lampes de secours	6	B.A. - 15 s - 1 plot - 12 v. - 4 w. Philips Hollande 12.821
Feux de stationnement AV.	2	B.A. - 9 s - 12 v. - 4 w. - tube ϕ 10
Plafonniers AV. (sur PALLAS)	2	B.A. - 15 s - 12 v. - 15 w. (Gros ballon)
Plafonniers AV. AR.	4	Navette - 12 v. - 7 w.
Eclairage tableau Voyant de frein Voyant usure de frein	4	B.A. 9 s - 12 v. - 2 w. tube ϕ 8,8 maxi (NORMA 1529)
Voyant de charge Eclairage montre	2	B.A. 9 s - 12 v. - 1,5 w.
Voyant clignotant Voyant phares	2	B.A. 9 s - 24 v. - 3 w.
Eclairage coffre	1	Navette - 12 v. - 4 w.
Phare à iode (Option)	2	Lampe à vapeur d'iode 12 v. - 55 w. (NORMA 112)

ÉLECTRICITÉ

SCHEMA D'ÉLECTRIFICATION



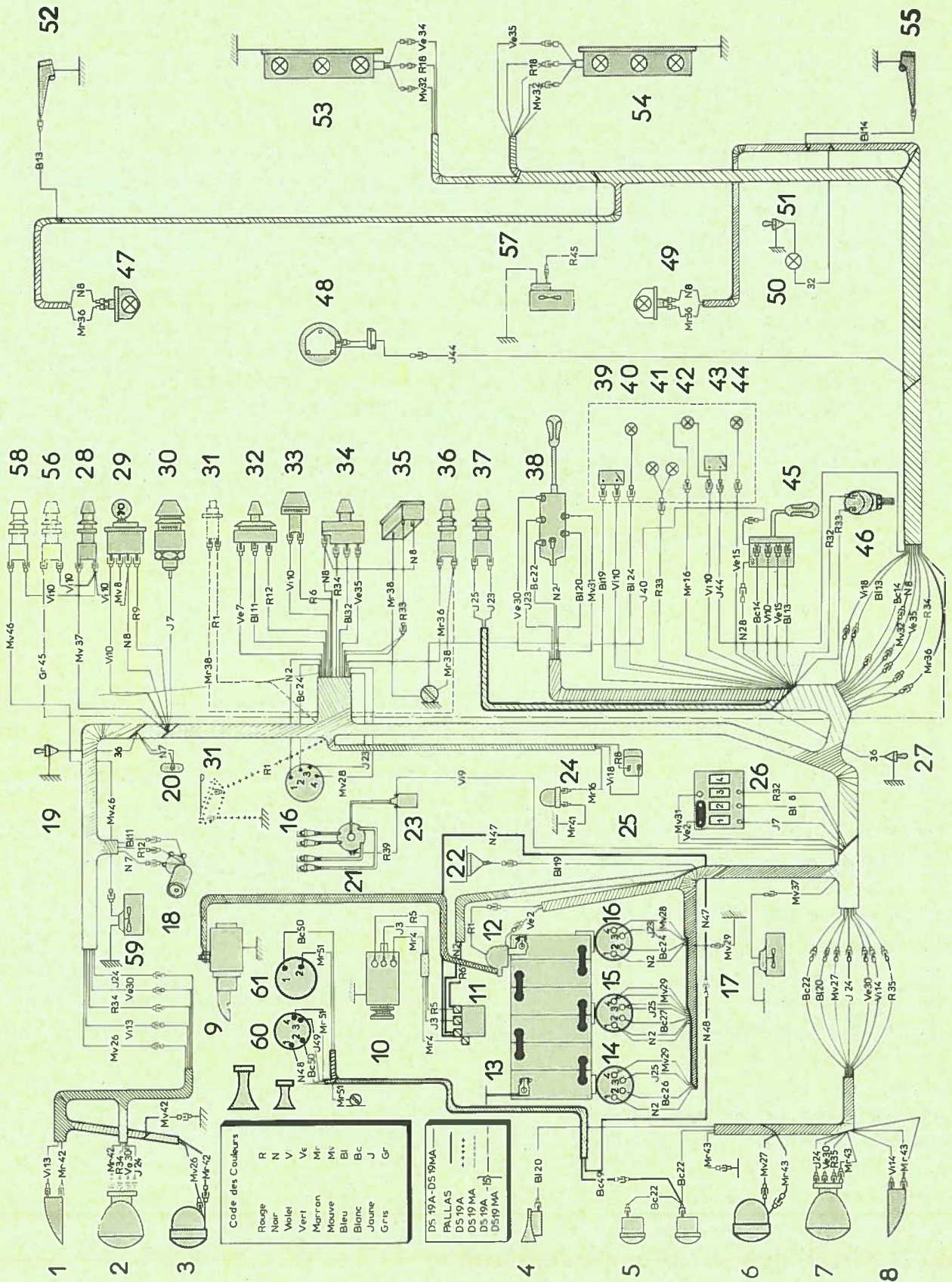
REPERE DES PIECES

- | | | |
|---|---|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Feu indicateur de direction AV. droit 2. Phare avant droit 3. Phare à iode AV. droit 4. Avertisseur de ville 5. Avertisseurs de route 6. Phare à iode AV. gauche 7. Phare AV. gauche 8. Feu indicateur de direction AV. gauche 9. Démarreur 10. Dynamo 11. Régulateur 12. Relais de démarreur 13. Batterie 14. Relais «SANOR» du phare à iode AV. droit 15. Relais «SANOR» du phare à iode AV. gauche 16. Relais «SANOR» de l'avertisseur optique 17. Soufflerie de chauffage AV. 18. Moteur d'essuie-glace 19. Interrupteur de portière AV. droit 20. Borne d'accessoires 21. Allumeur 22. Sonde thermométrique 23. Bobine d'allumage 24. Mano-contact de frein 25. Interrupteur de stop 26. Boîte à fusibles 27. Interrupteur de portière AV. gauche 28. Interrupteur de chauffage AV. 29. Interrupteur d'allumage 30. Allume-cigares 31. Interrupteur de relais-démarreur 32. Commutateur d'essuie-glace 33. Voyant de charge 34. Commutateur des feux de stationnement 35. Montre électrique | <ol style="list-style-type: none"> 36. Interrupteur des plafonniers 37. Interrupteur des phares à iode 38. Commutateur d'éclairage et d'avertisseurs 39. Thermomètre 40. Lampe témoin de phares 41. Lampe d'éclairage du tableau de bord 42. Lampe témoin du mano-contact des freins 43. Indicateur d'essence 44. Lampe témoin des feux indicateurs de direction 45. Commutateur des feux indicateurs de direction avec interrupteur de l'avertisseur optique 46. Rhéostat des lampes d'éclairage tableau de bord et montre 47. Plafonnier AV. droit 48. Rhéostat de puits de jauge 49. Plafonnier avant gauche 50. Lampe d'éclairage de coffre 51. Interrupteur de lampe d'éclairage de coffre 52. Feu indicateur de direction arrière droit 53. Feu d'éclairage de plaque de police - lanterne et stop AR. droit 54. Feu d'éclairage de plaque de police - lanterne et stop AR. gauche 55. Feu indicateur de direction arrière gauche 56. Interrupteur de chauffage AR (chauffage - 15°) 57. Soufflerie de chauffage AR (chauffage - 15°) 58. Interrupteur de pulseur d'air frais 59. Pulseur d'air frais 60. Relais déviateur «SANOR» de l'avertisseur 61. Compresseur | <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 3em; margin-right: 10px;">}</div> <div style="text-align: center;"> <p>en
option</p> </div> </div> |
|---|---|---|

NOTA - Sur les véhicules DS 19 Pallas le relais d'avertisseur optique qui est situé sur l'auvent (dans le cas de la DS 19) se trouve sur le bac de batterie avec les relais de phares à iode.

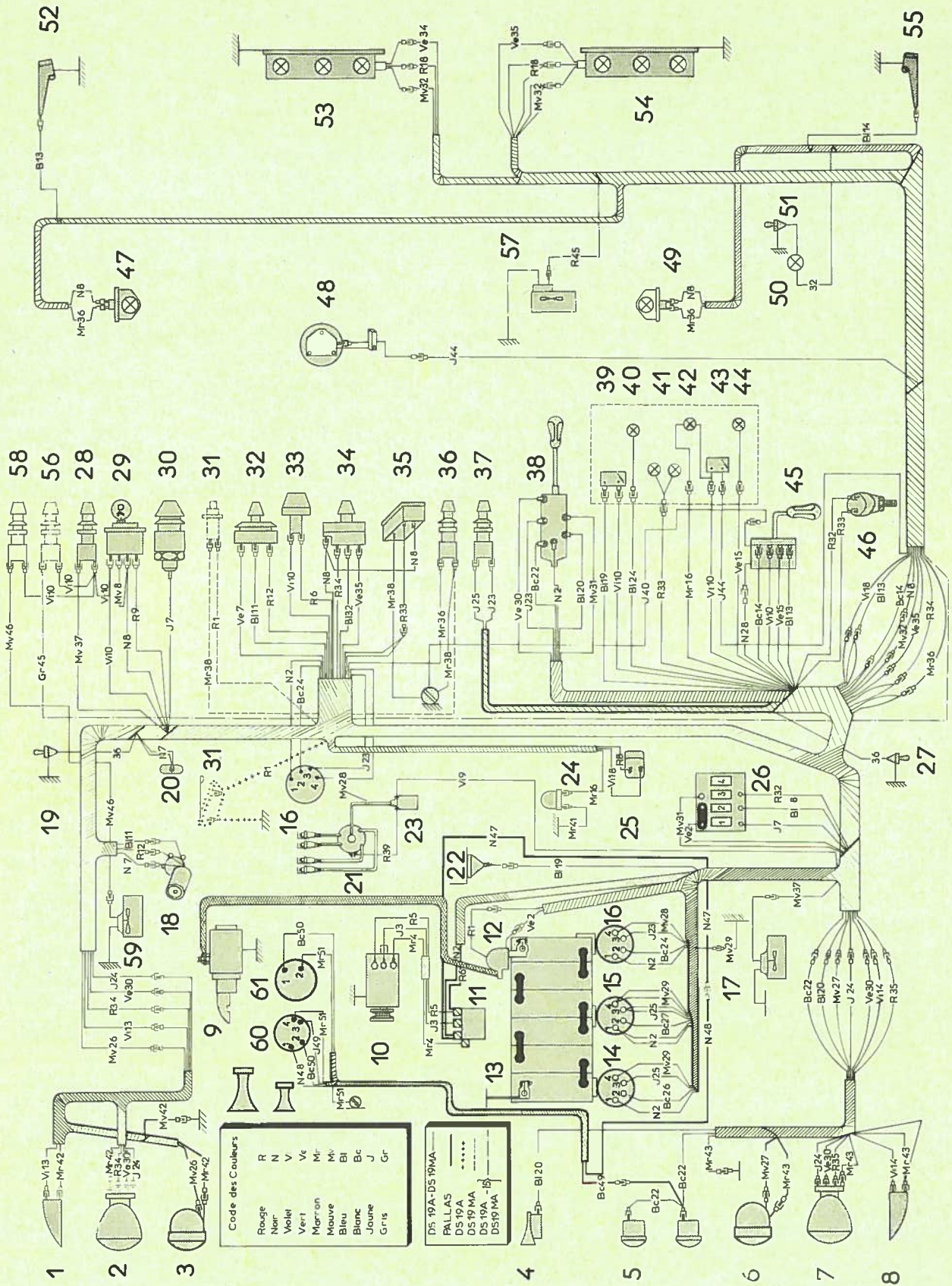
Sur les breaks, il n'y a pas d'avertisseur optique.

SCHEMA D'ÉLECTRIFICATION



Faisceau	N° du fil	Couleur des Embouts	Nomenclature des fils
Faisceau avant	1	Rouge Rouge	Relais de démarreur (12) à interrupteur de relais de démarreur (31)
Faisceau avant	2	Vert Noir Vert Noir Noir Noir	Relais de démarreur (12) à borne BAT du régulateur (11) à boîte fusibles (26) (fusible n° 1 et 2) à commutateur d'éclairage et d'avertisseurs (38) à relais de phare à iode avant droit (14) à relais de phare à iode avant gauche (15) à relais de l'avertisseur optique (16)
Faisceau dynamo	3	Jaune Jaune	Dynamo (10) à borne «EXC» du régulateur (11)
Faisceau dynamo	4	Marron Marron	Dynamo (10) à masse de régulateur (11)
Faisceau dynamo	5	Rouge Rouge	Dynamo (10) à borne «DYN» du régulateur (11)
Faisceau avant	6	Rouge Rouge	Borne «DYN» du régulateur (11) à voyant de charge (33)
Faisceau avant	7	Jaune Vert Noir Noir Jaune	Boîte à fusibles (26) (fusible n° 1) à interrupteur d'essuie-glace (32) à borne accessoires (20) à moteur d'essuie-glace (18) (arrêt automatique) à allume-cigares (30)
Faisceau avant	8	Bleu Noir Rouge Noir Noir Noir et Mauve	Boîte à fusibles (26) (fusible n° 2) à jonction arrière à interrupteur de stop (25) à commutateur des feux de stationnement (34) à montre (35) à interrupteur d'allumage (29)
Faisceau avant	9	Rouge Violet	Interrupteur d'allumage (29) à bobine d'allumage (23)
Faisceau avant	10	Violet Violet Violet Violet Violet Violet Violet	Interrupteur d'allumage (29) à interrupteur de chauffage (28) à indicateur d'essence (43) à lampe témoin du mano-contact (42) à voyant de charge (33) à commutateur des feux indicateurs de direction (45) à thermomètre (39) à interrupteur (56) de chauffage AR (froid - 15°)
Faisceau avant	11	Bleu Bleu	Interrupteur d'essuie-glace (32) à moteur d'essuie-glace (18)
Faisceau avant	12	Rouge Rouge	Interrupteur d'essuie-glace (32) à moteur d'essuie-glace (18)
Faisceau avant	13	Bleu Violet Bleu	Commutateur des feux indicateurs de direction (45) à jonction avant droite à jonction arrière

SCHEMA D'ÉLECTRIFICATION



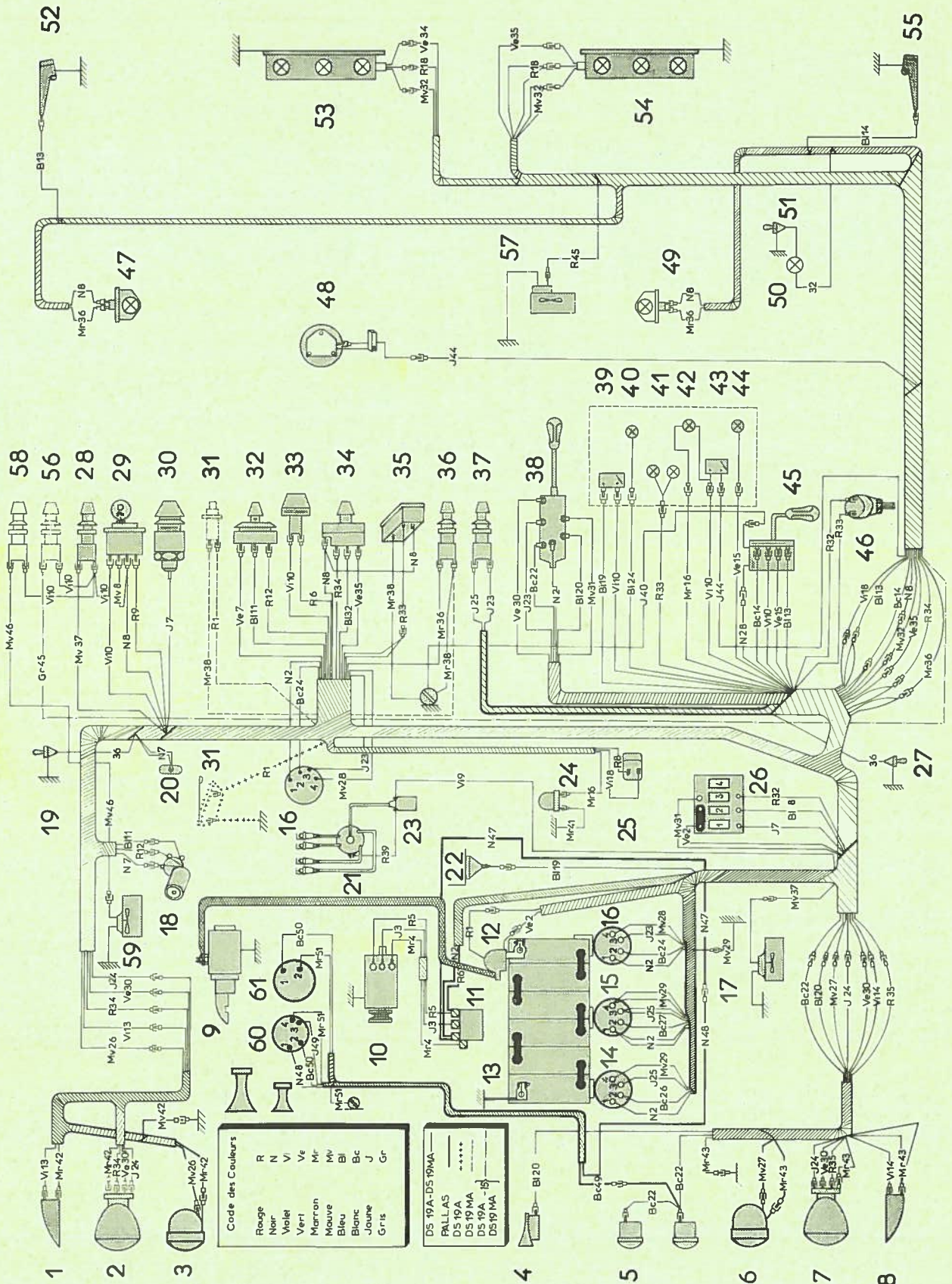
Code des Couleurs

R	N	Ve
Rouge	Noir	Violet
V	Ve	Vert
M	M	Marron
M	M	Mauve
B	B	Bleu
B	B	Blanc
J	J	Jaune
Gr	Gr	Gris

- DS 19A-DS19MA
 PALLAS
 DS19A
 DS19MA
 DS19MA

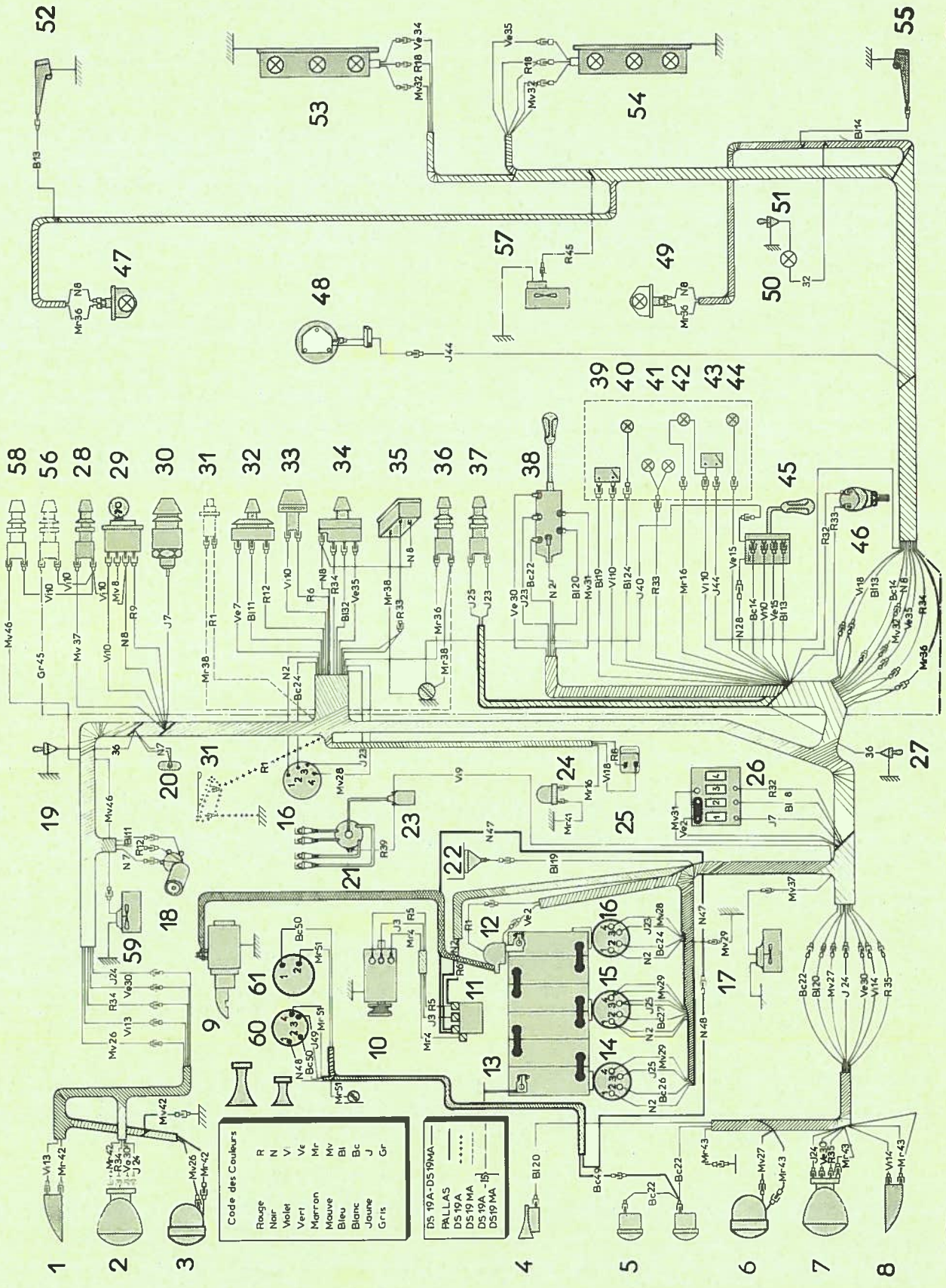
Faisceau	N° du fil	Couleur des Embouts	Nomenclature des fils
Faisceau avant	14	Blanc Violet Blanc	Commutateur des feux indicateurs de direction (45) à jonction avant gauche à jonction arrière
Faisceau avant	15	Vert Vert	Commutateur des feux indicateurs de direction (45) à voyant de feux indicateurs de direction (44)
Faisceau avant	16	Marron Marron	Voyant (42) du mano-contact de freins à mano-contact (24) du bloc hydraulique de freins
Faisceau avant	18	Violet Violet	Interrupteur de stop (25) à jonction arrière
Faisceau avant	19	Bleu Bleu	Thermomètre (39) à fil d'alimentation de la sonde thermométrique
Faisceau avant	20	Bleu Bleu	Commutateur d'éclairage et d'avertisseurs (38) à jonction AV. G.
Faisceau avant	22	Blanc Blanc	Commutateur d'éclairage et d'avertisseurs (38) à jonction AV. G.
Faisceau avant	23	Jaune Jaune Jaune	Commutateur d'éclairage et d'avertisseurs (38) à interrupteur des phares à iodes (37) (sur Pallas) à relais d'avertisseur optique (16) (borne 3)
Faisceau avant	24	Blanc Jaune Jaune Bleu	Relais de l'avertisseur optique (16) (borne 2) à jonction avant gauche à jonction avant droite à lampe témoin des phares (40)
Faisceau avant	25	Jaune Jaune Jaune	Interrupteur (37) des phares à iodes à relais (14) du phare à iode avant droit (3) (borne 3) à relais (15) du phare à iode avant gauche (6) (borne 3)
Faisceau avant	26	Blanc Mauve	Relais (14) du phare à iode avant droit (borne 2) à jonction avant droit
Faisceau avant	27	Blanc Mauve	Relais (15) du phare à iode avant gauche (borne 2) à jonction avant gauche
Faisceau avant	28	Mauve Noir	Relais (17) de l'avertisseur optique (borne 4) à interrupteur du commutateur des feux indicateurs de direction (45)
Faisceau avant	29	Mauve Mauve Mauve	Masse à relais (14) du phare à iode avant droit (borne 4) à relais (15) du phare à iode avant gauche (borne 4)
Faisceau avant	30	Vert Vert Vert	Commutateur d'éclairage et d'avertisseurs (38) à jonction avant droite à jonction avant gauche
Faisceau avant	31	Mauve Mauve	Commutateur d'éclairage et d'avertisseurs à boîte à fusibles (26) (fusible n° 3)
Faisceau avant	32	Rouge Mauve Rouge Bleu	Boîtes à fusibles (26) (fusible n° 3) à jonction arrière à rhéostat (46) d'éclairage du tableau de bord à commutateur (34) des feux de stationnement

SCHEMA D'ÉLECTRIFICATION



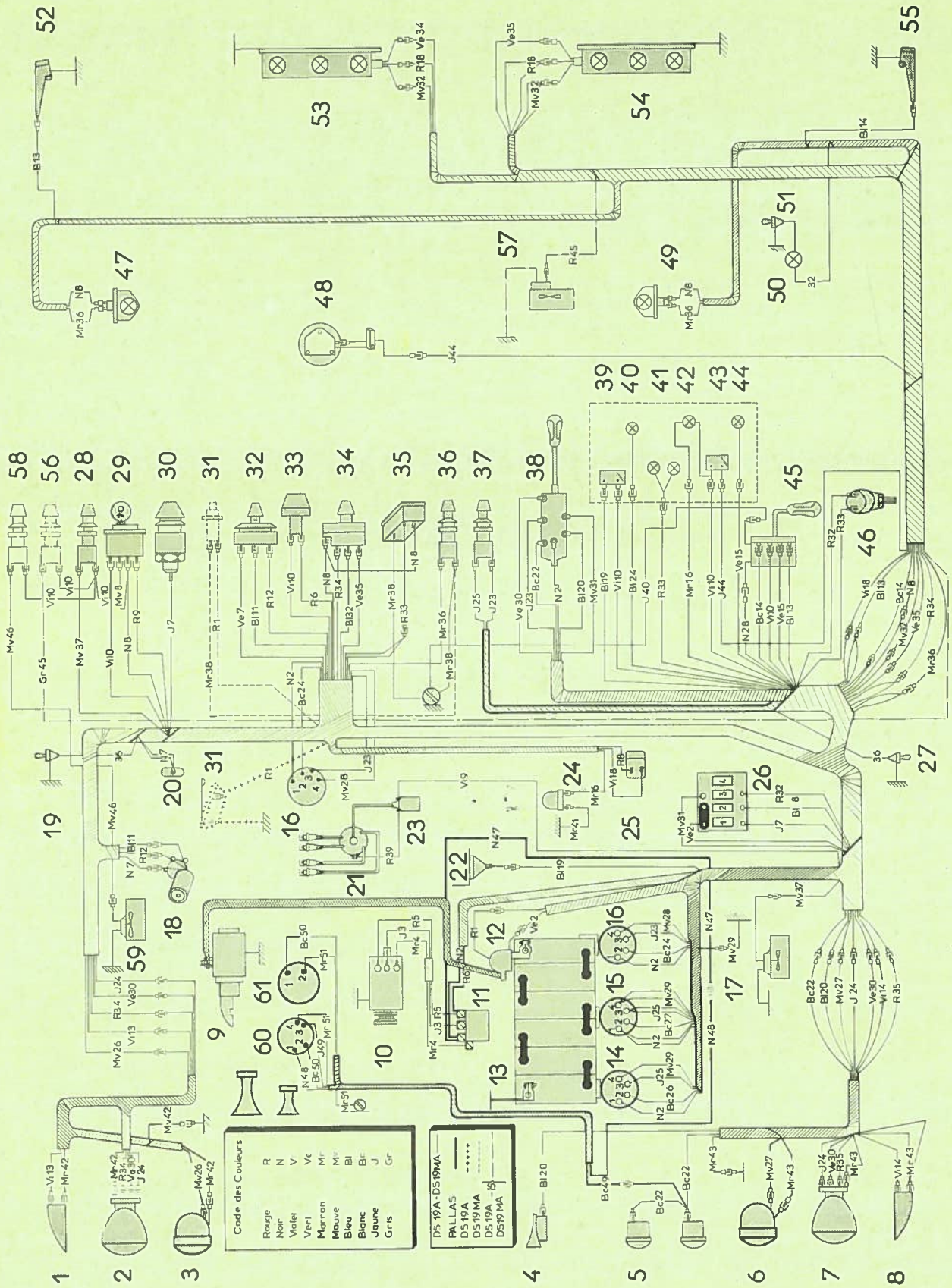
Faisceau	N° du fil	Couleur des Embouts	Nomenclature des fils
Faisceau avant	33	Rouge Rouge Rouge	Rhéostat (46) d'éclairage du tableau de bord à lampes d'éclairage du tableau de bord (41) à éclairage de la montre (35)
Faisceau avant	34	Rouge Rouge Rouge	Commutateur des feux de stationnement (34) à jonction avant droite à jonction arrière
Faisceau avant	35	Vert Rouge Vert	Commutateur des feux de stationnement (34) à jonction avant gauche à jonction arrière
Faisceau avant	36	Marron Marron	Interrupteur de plafonnier (36) à jonction arrière à interrupteur (19) de portière droite à interrupteur (27) de portière gauche
Faisceau avant	37	Mauve Mauve	Interrupteur (28) de chauffage avant à moteur du groupe de chauffage (17)
Fil volant	38	Marron Marron Marron	Masse à interrupteur (31) de relais de démarreur à interrupteur (36) de plafonnier à montre (35)
Fil volant	39	Rouge Rouge	Bobine d'allumage (23) à allumeur (21)
Fil volant	40	Jaune Jaune	Masse à interrupteur (45) du commutateur des feux indicateurs de direction
Fil volant	41	Marron	Masse à mano-contact de frein (24)
Faisceau AV. D.	13	Violet Violet	Jonction avant droite à feu indicateur de direction droit (1)
Faisceau AV. D.	24	Jaune Jaune	Jonction avant droite à phare avant droit (2) (feu de route)
Faisceau AV. D.	26	Mauve Mauve	Jonction avant droite à phare à iode droit (3)
Faisceau AV. D.	30	Vert Vert	Jonction avant droite à phare avant droit (2) (feu de croisement)
Faisceau AV. D.	34	Rouge Rouge	Jonction avant droite à phare avant droit (2) (veilleuse - feu de stationnement)
Faisceau AV. D.	42	Marron Marron Marron	Masse à feu indicateur de direction avant droit (1) à phare avant droit (2) à phare à iode droit (3)
Faisceau AV. G.	14	Violet Violet	Jonction avant gauche à feu indicateur de direction avant gauche (8)

SCHEMA D'ÉLECTRIFICATION



Faisceau	N° du fil	Couleur des Embouts	Nomenclature des fils
Faisceau AV. G	20	Bleu Bleu	Jonction avant gauche à avertisseur ville (4)
Faisceau AV. G	22	Blanc Blanc	Jonction avant gauche à avertisseurs route (5)
Faisceau AV. G	24	Jaune Jaune	Jonction avant gauche à phare avant gauche (7) (feu de route)
Faisceau AV. G	27	Mauve Mauve	Jonction avant gauche à phare à iode avant gauche (6)
Faisceau AV. G	30	Vert Vert	Jonction avant gauche à phare avant gauche (7) (feu de croisement)
Faisceau AV. G	35	Rouge Rouge	Jonction avant gauche à phare avant gauche (7) (veilleuse - feu de stationnement)
Fil volant	43		Masse à feu indicateur de direction avant gauche (8) à phare avant gauche (7) à phare à iode avant gauche (6)
Faisceau arrière	8	Noir Noir	Jonction arrière à lampes plafonniers AV. D. (47) et AV. G. (49)
Faisceau arrière	13	Bleu Bleu	Jonction arrière à feu indicateur de direction AR droit (52)
Faisceau arrière	14	Blanc Bleu	Jonction arrière à feu indicateur de direction AR gauche (55)
Faisceau arrière	18	Violet Rouge Rouge	Jonction arrière à feu de stop AR droit (53) à feu de stop AR gauche (54)
Faisceau arrière	32	Mauve Mauve Mauve	Jonction arrière à feu d'éclairage droit (53) de la plaque de police à feu d'éclairage gauche (54) de la plaque de police à lampe d'éclairage (50) de coffre
Faisceau arrière	34	Rouge Vert	Jonction arrière à feu de stationnement (ou lanterne) arrière droit (53)
Faisceau arrière	35	Vert Vert	Jonction arrière à feu de stationnement (ou lanterne) arrière gauche (54)
Faisceau arrière	36	Marron Marron	Jonction arrière à lampes de plafonniers AV. D. (47) et AV. G. (49)
Faisceau arrière	44	Jaune Jaune	Indicateur d'essence à rhéostat de jauge à essence (48)
Faisceau arrière	45	Gris Rouge	Interrupteur (56) de chauffage AR (-15° C) à moteur de soufflerie de chauffage AR (57) (-15° C)

SCHÉMA D'ÉLECTRIFICATION



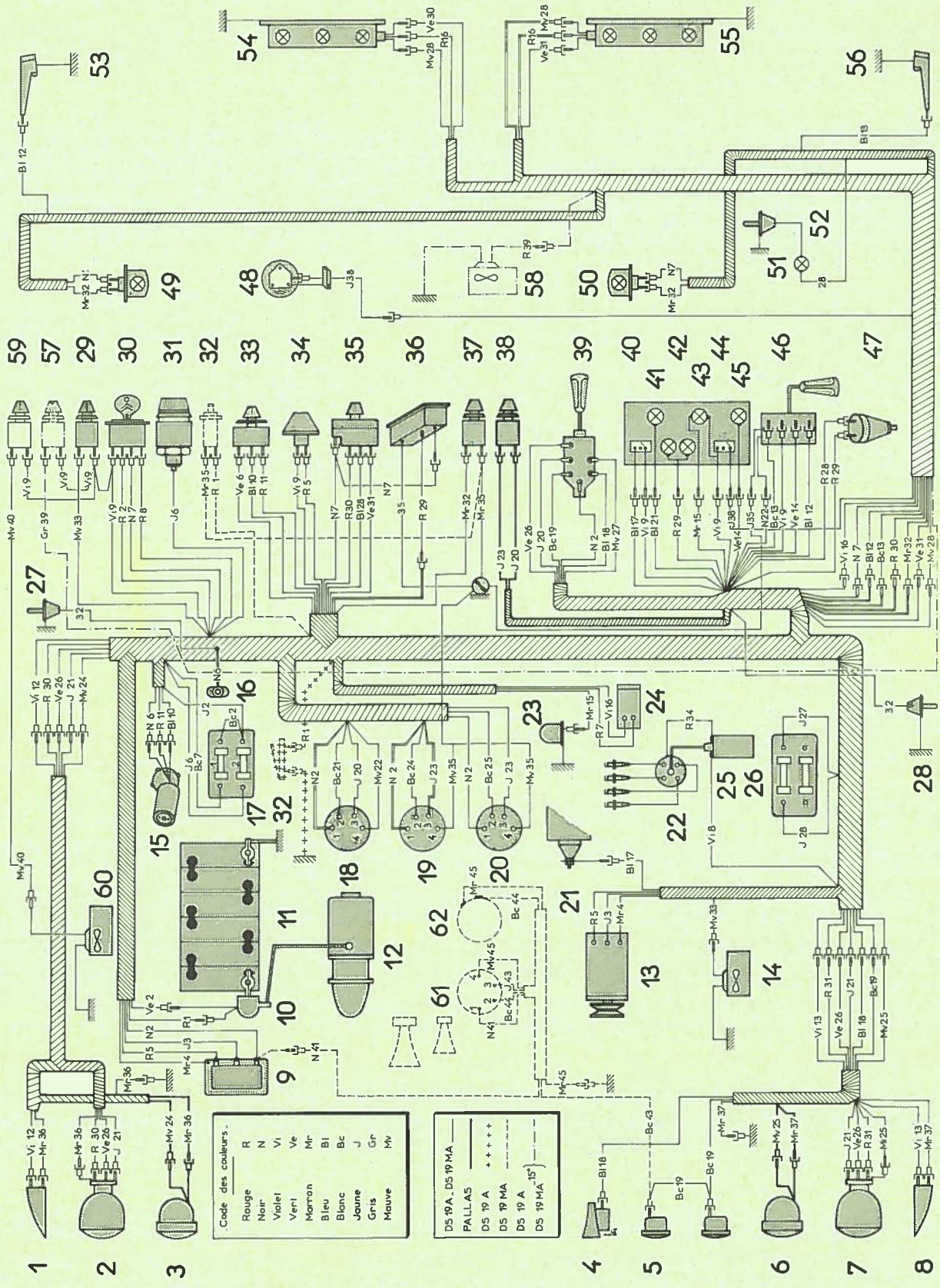
Faisceau	N° du fil	Couleur des Embouts	Nomenclature des fils
			OPTION -
			1°/ Sur demande, il est monté un pulseur d'air frais (59).
		Violet	Une sauterelle Vi 10 alimente l'interrupteur (58)
		Mauve	Un fil volant Mv 46 alimente le pulseur d'air frais (59)
Fil volant	47	Noir Noir	2°/ Sur demande, il est monté deux avertisseurs à compresseur. Régulateur (11) borne BAT à jonction sur le faisceau d'avertisseur à compresseur
Faisceau avertisseur à compresseur	48	Noir Noir	Jonction sur le fil volant d'alimentation à borne (1) du relais déviateur «SANOR» (60)
Faisceau avertisseur à compresseur	49	Jaune Blanc	Borne (3) du relais déviateur «SANOR» (60) à avertisseur route (5)
Faisceau avertisseur à compresseur	50	Blanc Blanc	Borne (2) du relais déviateur «SANOR» (60) à compresseur (61)
Faisceau avertisseur à compresseur	51	Mauve Marron Marron	Borne (4) du relais déviateur «SANOR» (60) à compresseur (61) à masse-châssis



REPERE DES PIECES

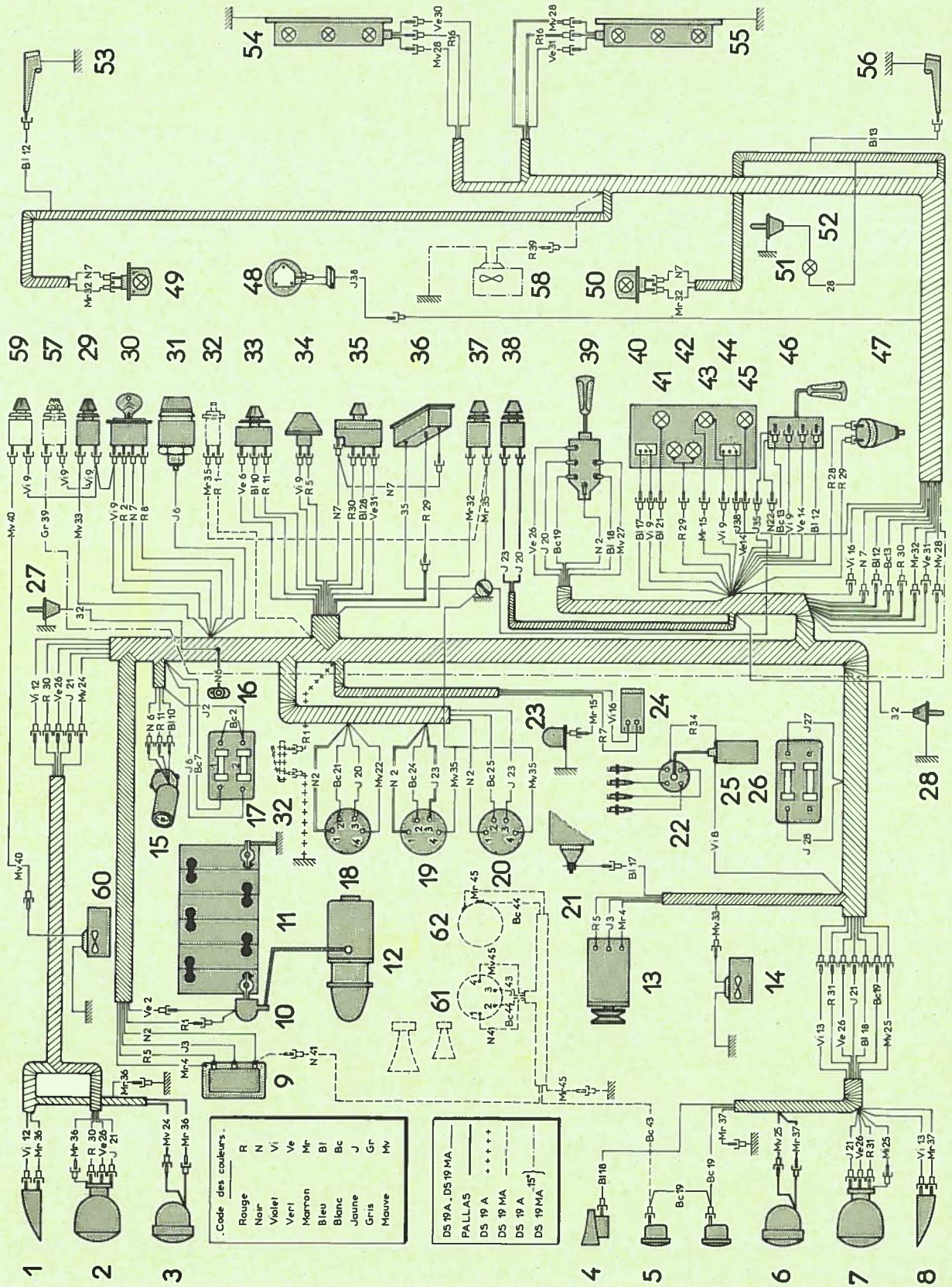
- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 1. Feu indicateur de direction avant droit 2. Phare avant droit 3. Phare à iode avant droit (Option) 4. Avertisseur de ville 5. Avertisseurs de route 6. Phare à iode avant gauche (Option) 7. Phare avant gauche 8. Feu indicateur de direction avant gauche 9. Régulateur 10. Relais de démarreur 11. Batterie 12. Démarreur 13. Dynamo 14. Soufflerie de chauffage avant 15. Moteur d'essuie-glace 16. Borne accessoire 17. Boîte à fusibles droite 18. Relais SANOR d'avertisseur optique 19. Relais SANOR du phare à iode droit 20. Relais SANOR du phare à iode gauche 21. Sonde thermométrique 22. Allumeur 23. Mano-contact de freins 24. Interrupteur de stop 25. Bobine d'allumage 26. Boîte à fusibles gauche 27. Interrupteur de portière avant droit 28. Interrupteur de portière avant gauche 29. Interrupteur de chauffage avant 30. Interrupteur d'allumage 31. Allume-cigare 32. Interrupteur de relais de démarreur 33. Commutateur d'essuie-glace 34. Voyant de charge 35. Inverseur des feux de stationnement | <ul style="list-style-type: none"> 36. Montre électrique 37. Interrupteur de plafonniers 38. Interrupteur des phares à iode (Option) 39. Commutateur d'éclairage et d'avertissement 40. Thermomètre d'eau 41. Lampe témoin de phares 42. Lampes d'éclairage du tableau de bord 43. Lampe témoin du mano-contact des freins 44. Indicateur d'essence 45. Lampe témoin des feux indicateurs de direction 46. Commutateur des feux indicateurs de direction et interrupteur d'avertisseur optique 47. Rhéostat des lampes d'éclairage du tableau de bord et de montre 48. Rhéostat du puits de jauge 49. Plafonnier droit 50. Plafonnier gauche 51. Lampe d'éclairage de coffre 52. Interrupteur de lampe d'éclairage de coffre 53. Feu indicateur de direction arrière droit 54. Feux d'éclairage de plaque de police, lanterne et stop arrière droit 55. Feux d'éclairage de plaque de police, lanterne et stop arrière gauche 56. Feu indicateur de direction arrière gauche 57. Interrupteur de chauffage arrière (chauffage - 15° C) Option 58. Soufflerie de chauffage arrière (chauffage - 15° C) 59. Interrupteur de pulseur d'air frais Option 60. Pulseur d'air frais 61. Relais SANOR du compresseur d'avertisseurs Option 62. Compresseur des avertisseurs |
|---|--|

SCHEMA D'ÉLECTRIFICATION



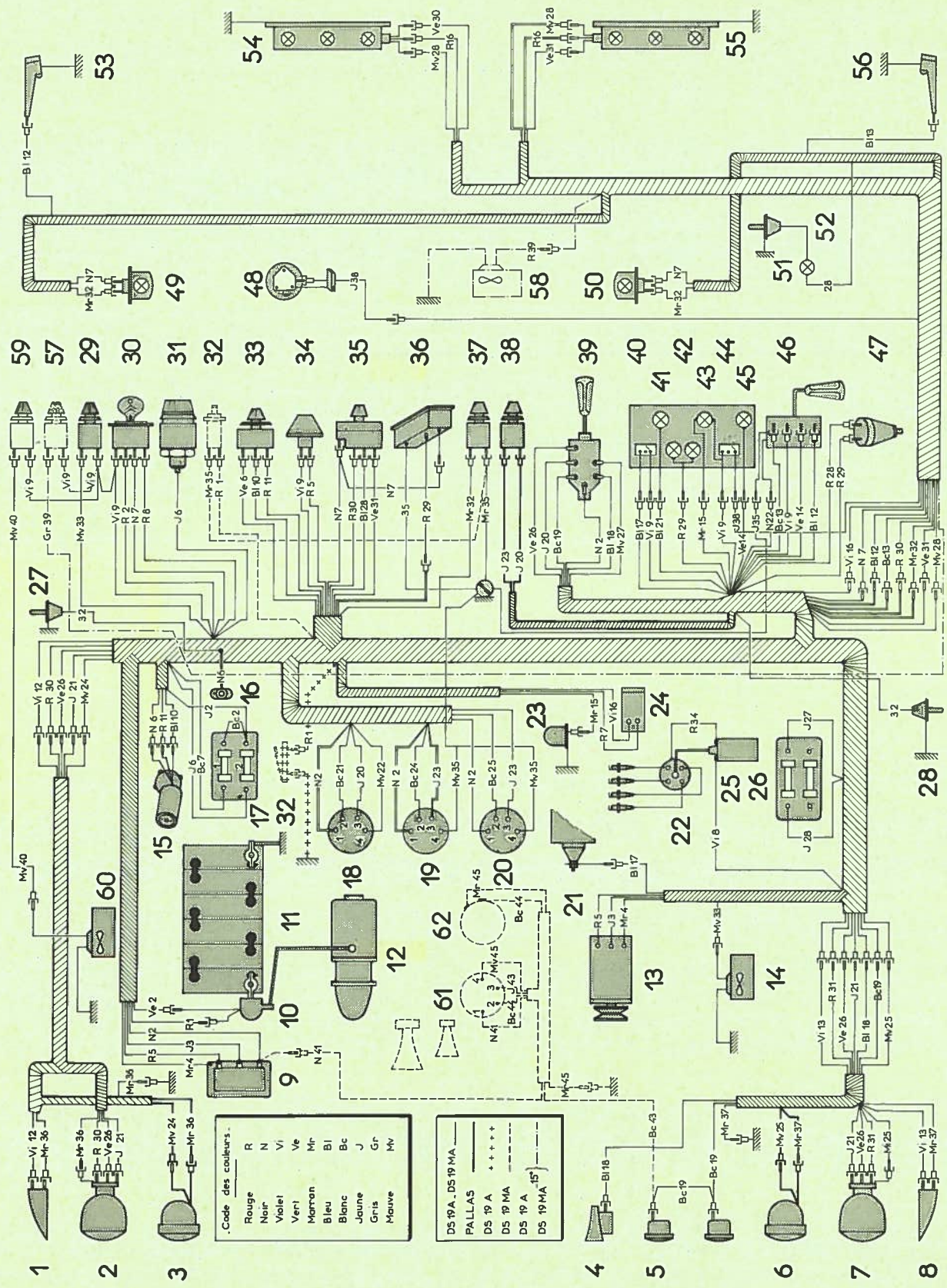
Faisceau	N° du fil	Couleur des embouts	Nomenclature des fils
Avant	1	Rouge Rouge	Relais de démarreur (10) à interrupteur (32) de relais de démarreur
Avant	2	Vert Noir Jaune Blanc Noir Noir Noir Noir Rouge	Relais de démarreur (10) à borne «BAT» du régulateur (9) à boîte à fusibles droite (17) (fusible n° 2) à boîte à fusibles droite (17) (fusible n° 1) à commutateur d'éclairage et d'avertissement (39) à relais SANOR d'avertisseur optique (18) (borne 1) à relais SANOR du phare à iode droit (19) (borne 1) à relais SANOR du phare à iode gauche (20) (borne 1) à interrupteur d'allumage (30) (repère mauve)
Avant	3	Jaune Jaune	Dynamo (13) à régulateur (9)
Avant	4	Marron Marron	Régulateur (9) à masse dynamo (13)
Avant	5	Rouge Rouge Rouge	Dynamo à régulateur (9) à voyant de charge (34)
Avant	6	Jaune Noir Noir Jaune Vert	Boîte à fusibles droite (17) (fusible n° 2) à moteur d'essuie-glace (15) (arrêt automatique) à borne accessoires (16) à allume-cigare (31) à interrupteur (33) d'essuie-glace
Avant	7	Blanc Noir Rouge Noir Noir Noir	Boîte à fusibles droit (17) (fusible n° 1) à jonction arrière à interrupteur de stop (24) à commutateur (35) des feux de stationnement à montre (36) à interrupteur d'allumage (30)
Avant	8	Rouge Violet	Interrupteur d'allumage (30) (repère rouge) à bobine d'allumage
Avant	9	Violet Violet Violet	Interrupteur d'allumage (30) à interrupteur (29) de chauffage AV à indicateur d'essence (44) à lampe témoin (43) des freins

SCHEMA D'ÉLECTRIFICATION



Faisceau	N° du fil	Couleur des embouts	Nomenclature des fils
		Violet Violet Violet Violet	à voyant de charge (34) à commutateur (46) des feux indicateurs de direction à thermomètre (40) à interrupteur (57) de chauffage AR (chauffage - 15°C)
Avant	10	Bleu Bleu	Commutateur (33) d'essuie-glace à moteur (15) d'essuie-glace
Avant	11	Rouge Rouge	Commutateur (33) d'essuie-glace à moteur (15) d'essuie-glace
Avant	12	Bleu Violet Bleu	Commutateur (46) des feux indicateurs de direction à jonction avant droite à jonction arrière
Avant	13	Blanc Violet Blanc	Commutateur (46) des feux indicateurs de direction à jonction avant gauche à jonction arrière
Avant	14	Vert Vert	Commutateur (46) des feux indicateurs de direction à voyant (45) des feux indicateurs de direction
Avant	15	Marron Marron	Voyant (43) des freins à mano-contact (23)
Avant	16	Violet Violet	Interrupteur de stop (24) à jonction arrière
Avant	17	Bleu Bleu	Thermomètre (40) à fil d'alimentation de la sonde thermométrique (21)
Avant	18	Bleu Bleu	Commutateur d'éclairage et d'avertissement (39) à jonction avant gauche
Avant	19	Blanc Blanc	Commutateur d'éclairage et d'avertissement (39) à jonction avant gauche
Avant	20	Jaune Jaune Jaune	Commutateur d'éclairage et d'avertissement (39) à interrupteur (38) des phares à iode (sur Pallas) à relais (18) d'avertisseur optique (borne 3)
Avant	21	Blanc Jaune Jaune Bleu	Relais (18) d'avertisseur optique (borne 2) à jonction avant gauche à jonction avant droite à lampe témoin (41) des phares

SCHEMA D'ÉLECTRIFICATION



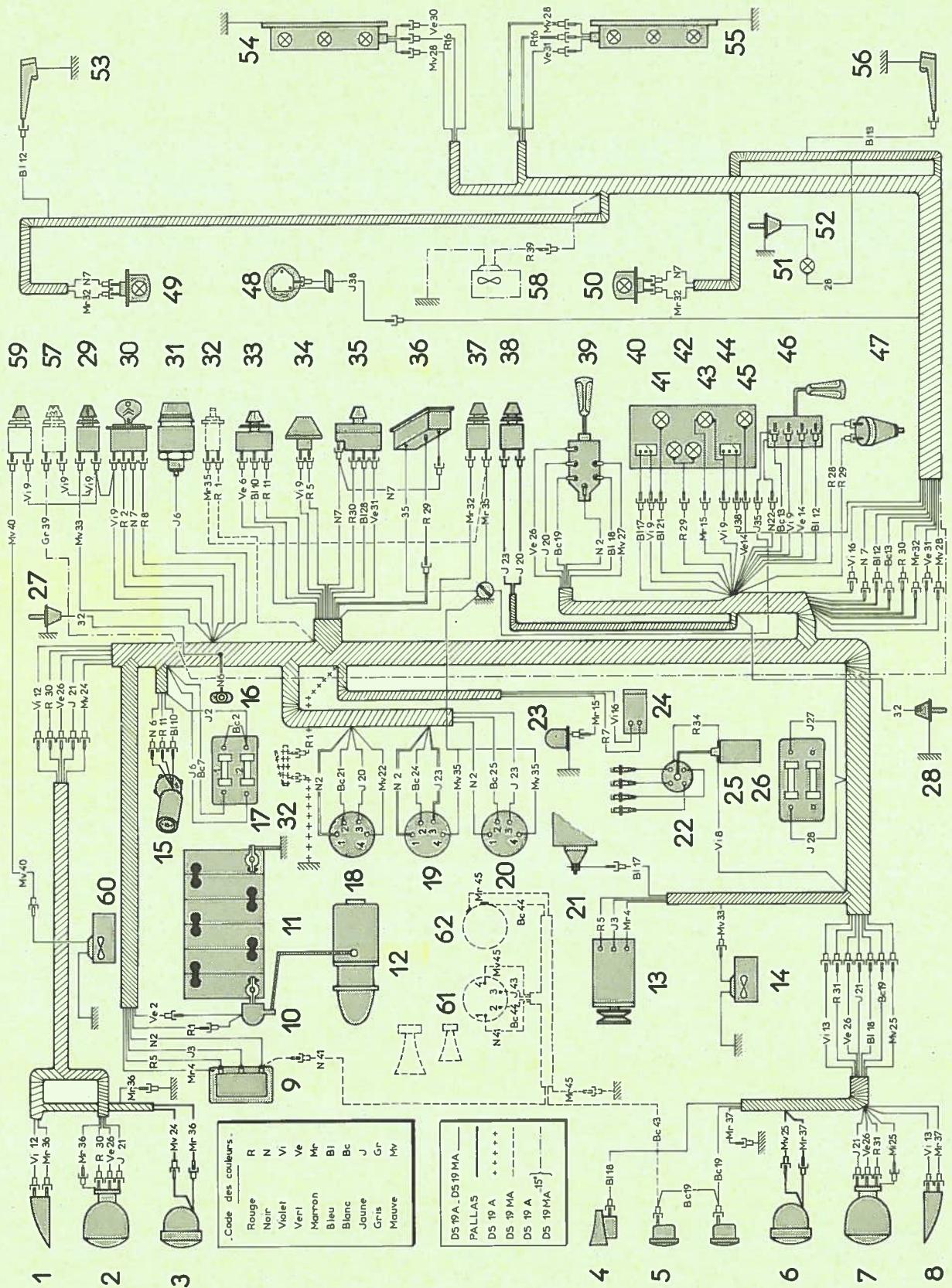
Code des couleurs.

R	Rouge
N	Noir
Vi	Violet
Ve	Vert
Mr	Marron
Bl	Bleu
Bc	Blanc
J	Jaune
Gr	Gris
Mv	Mauve

DS 19 A - DS 19 MA —
 PALLAS
 DS 19 A + + + + +
 DS 19 MA — — — — —
 DS 19 A — — — — —
 DS 19 MA — — — — —

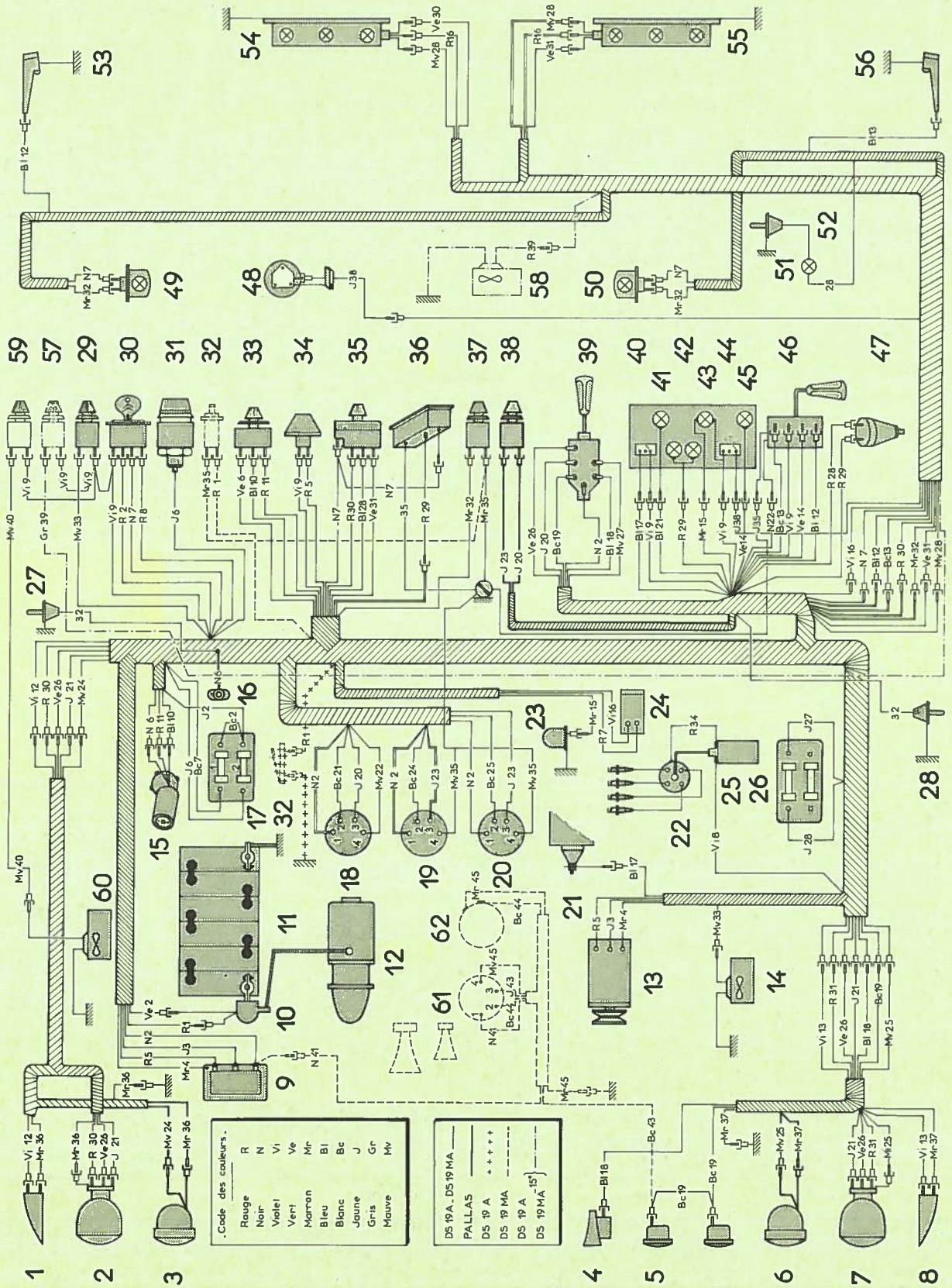
Faisceau	N° du fil	Couleur des embouts	Nomenclature des fils
Avant	22	Mauve Noir	Relais (18) d'avertisseur optique (borne 4) à interrupteur du commutateur des feux indicateur de direction (46)
Avant	23	Jaune Jaune Jaune	Interrupteur (38) des phares à iode à relais (19) de phare à iode droit (borne 3) à relais (20) du phare à iode gauche (borne 3)
Avant	24	Blanc Mauve	Relais (19) du phare à iode droit (borne 2) à jonction avant droite
Avant	25	Blanc Mauve	Relais (20) du phare à iode gauche (borne 2) à jonction avant gauche
Avant	26	Vert Vert Vert	Commutateur (39) d'éclairage et d'avertissement à jonction avant droite à jonction avant gauche
Avant	27	Mauve Jaune	Commutateur (39) d'éclairage et d'avertissement à boîte à fusible gauche (26)
Avant	28	Jaune Mauve Rouge Bleu	Boîte à fusible gauche (26) à jonction arrière à rhéostat (47) d'éclairage du tableau de bord et montre à inverseur (35) des feux de stationnement
Avant	29	Rouge Rouge Rouge	Rhéostat (47) d'éclairage du tableau de bord et montre à lampe (42) d'éclairage du tableau de bord à lampe d'éclairage de la montre (36)
Avant	30	Rouge Rouge Rouge	Inverseur (35) des feux de stationnement à jonction avant droite à jonction arrière
Avant	31	Vert Rouge Vert	Inverseur (35) des feux de stationnement à jonction avant gauche à jonction arrière
Avant	32	Marron Marron	Interrupteur (37) des plafonniers à jonction arrière à interrupteur (27) de portière avant droite à interrupteur (28) de portière avant gauche

SCHEMA D'ÉLECTRIFICATION



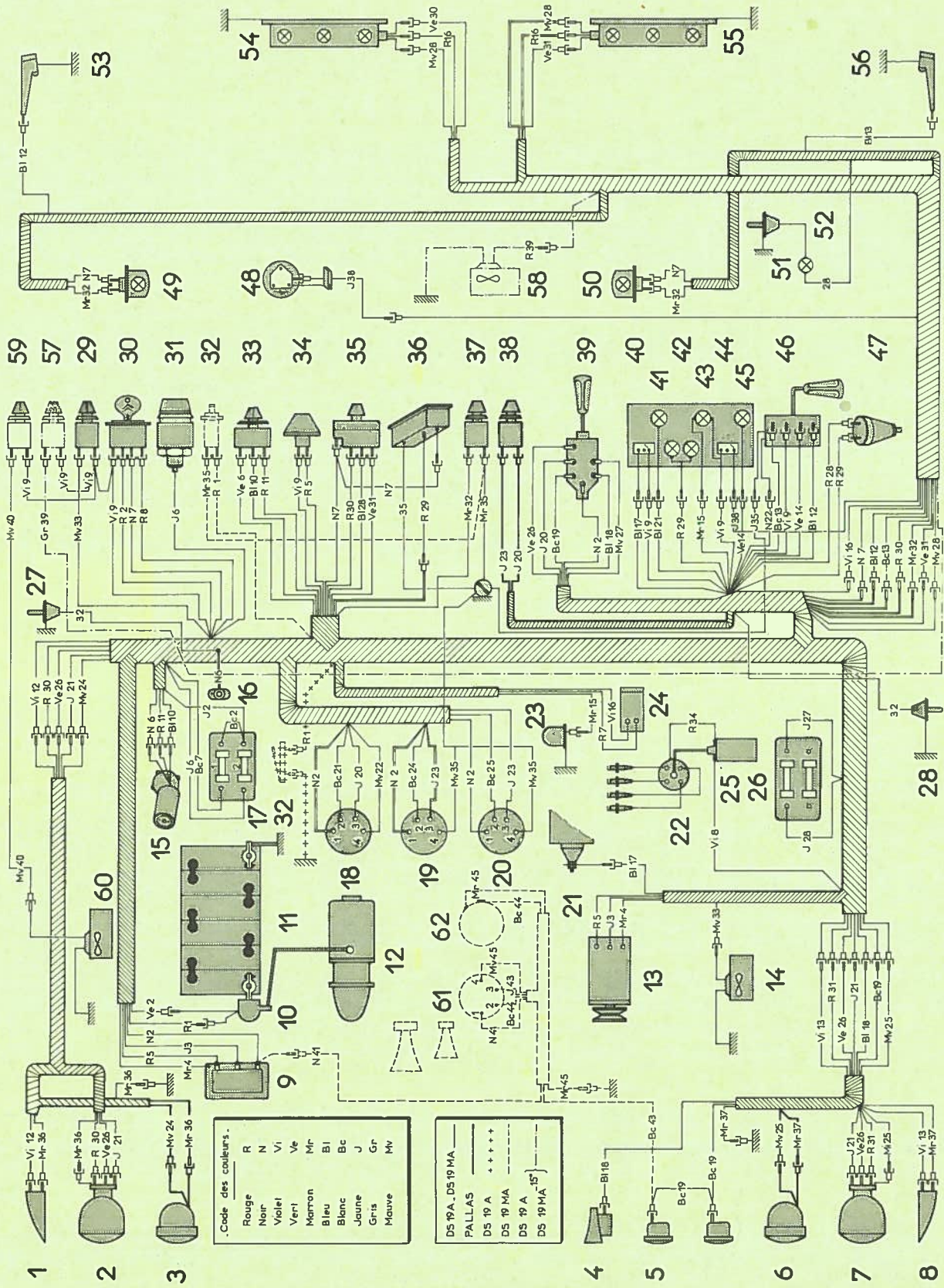
Faisceau	N° du fil	Couleur des embouts	Nomenclature des fils
Avant	33	Mauve Mauve	Interrupteur (29) de chauffage AV à moteur de la soufflante (14)
Fil volant	34	Rouge Rouge	Bobine d'allumage (25) à allumeur (22)
Fil volant	35	Marron Marron Marron Mauve Mauve Jaune	Masse à montre (36) à interrupteur de plafonniers (37) à interrupteur (32) du relais de démarreur à relais (19) du phare à iode droit (borne 4) à relais (20) du phare à iode gauche (borne 4) à interrupteur du commutateur des feux indicateurs de direction (46)
Avant droit	12	Violet Violet	Jonction avant droite à feu indicateur de direction droit (1)
Avant droit	21	Jaune Jaune	Jonction avant droite à phare avant droit (2) (feu de route)
Avant droit	24	Mauve Mauve	Jonction avant droite à phare à iode droit (3)
Avant droit	26	Vert Vert	Jonction avant droite à phare avant droit (2) (feu de croisement)
Avant droit	30	Rouge Rouge	Jonction avant droite à phare avant droit (2) (veilleuse - feux de stationnement)
Avant droit	36	Marron Marron Marron Marron	Masse à feu indicateur (1) de direction droit à phare (2) avant droit à phare à iode
Avant gauche	13	Violet Violet	Jonction avant droite à feu indicateur de direction gauche (8)
Avant gauche	18	Bleu Bleu	Jonction avant droite à avertisseur de ville (4)
Avant gauche	19	Blanc Blanc	Jonction avant droite à avertisseurs de route (5)

SCHEMA D'ÉLECTRIFICATION



Faisceau	N° du fil	Couleur des embouts	Nomenclature des fils
Avant gauche	21	Jaune Jaune	Jonction avant droite à phare avant gauche (7) (feu de route)
Avant gauche	25	Mauve Mauve	Jonction avant droite à phare à iode gauche (6)
Avant gauche	26	Vert Vert	Jonction avant droite à phare avant gauche (7) (feu de croisement)
Avant gauche	31	Rouge Rouge	Jonction avant droite à phare avant gauche (7) (veilleuse - feu de stationnement)
Avant gauche	37	Marron Marron Marron Marron	Masse à feu indicateur de direction gauche (8) à phare avant gauche (7) à phare à iode (6)
Arrière	7	Noir Noir	Jonction arrière à lampes plafonniers droit (49) et gauche (50)
Arrière	12	Bleu Bleu	Jonction arrière à feu indicateur de direction arrière droit (53)
Arrière	13	Blanc Bleu	Jonction arrière à feu indicateur de direction arrière gauche (56)
Arrière	16	Violet Rouge Rouge	Jonction arrière à feu de stop arrière droit (54) à feu de stop arrière gauche (55)
Arrière	28	Mauve Mauve Mauve	Jonction arrière à feu d'éclairage droit (54) de la plaque de police à feu d'éclairage gauche (55) de la plaque de police à lampe d'éclairage (51) de coffre
Arrière	30	Rouge Vert	Jonction arrière à feu de stationnement (ou lanterne) arrière droit (54)
Arrière	31	Vert Vert	Jonction arrière à feu de stationnement (ou lanterne) arrière gauche (55)
Arrière	32	Marron Marron	Jonction arrière à lampes de plafonniers droit (49) et gauche (50)
Arrière	38	Jaune Jaune	Indicateur d'essence (44) à rhéostat de jauge à essence (48)

SCHEMA D'ÉLECTRIFICATION



Code des couleurs.

Rouge	R
Noir	N
Violet	Vi
Vert	Ve
Marron	Mr
Bleu	Bl
Blanc	Bc
Jaune	J
Gris	Gr
Mauve	Mv

- DS 19 A - DS 19 MA
 PALLAS
 DS 19 A
 +++
 DS 19 MA
 DS 19 A
 DS 19 MA - 15'

Faisceau	N° du fil	Couleur des Embouts	Nomenclature des fils
Arrière	39	Gris Rouge	Interrupteur (57) de chauffage arrière (- 15° C) à moteur de soufflerie (58) de chauffage arrière (- 15° C)
	40	Violet Mauve	OPTION 1°) Sur demande, il est monté un pulseur d'air frais (60), une sauterelle Vi 9 alimente l'interrupteur (59) un fil volant Mv 40 alimente le pulseur d'air frais (60)
Fil volant	41	Noir Noir	2°) Sur demande, il est monté deux avertisseurs à compresseur Régulateur (9) (borne BAT) à jonction sur le faisceau d'avertisseur à compresseur
Faisceau avertisseur à compresseur	41	Noir Noir	Jonction sur fil volant d'alimentation à borne (1) du relais déviateur «SANOR» (61)
Faisceau avertisseur à compresseur	43	Jaune Blanc	Relais déviateur «SANOR» (61) (borne 3) à avertisseur route (5)
Faisceau avertisseur à compresseur	44	Blanc Blanc	Relais déviateur «SANOR» (61) (borne 2) à compresseur (62)
Faisceau avertisseur à compresseur	45	Mauve Marron Marron	Relais déviateur «SANOR» (61) (borne 4) à compresseur (62) à masse



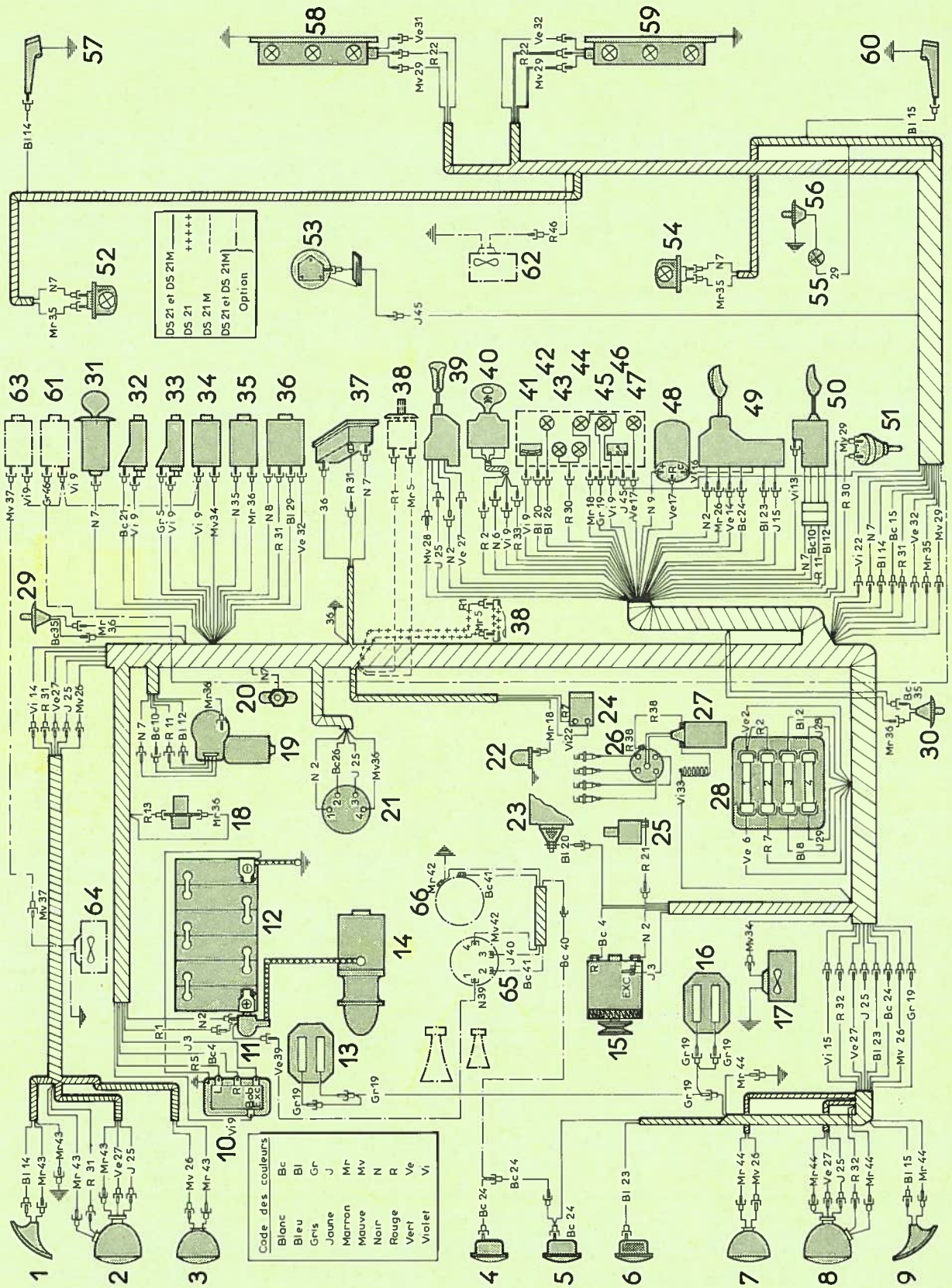
REPERE DES PIECES

1. Feu indicateur de direction avant droit
2. Phare avant droit
3. Phare secondaire à iode droit
4. Avertisseur de route droit
5. Avertisseur de route gauche
6. Premier avertisseur de route
7. Phare secondaire à iode gauche
8. Phare avant gauche
9. Feu indicateur de direction avant gauche
10. Régulateur relais
11. Relais de démarreur
12. Batterie
13. Bloc de frein droit
14. Démarreur
15. Alternateur
16. Bloc de frein gauche
17. Soufflerie de chauffage avant
18. Pompe de lave-glace
19. Moteur d'essuie-glace
20. Borne d'accessoires
21. Relais des phares secondaires
22. Mano-contact de frein
23. Sonde thermométrique
24. Interrupteur de stop
25. Mano-contact d'huile moteur
26. Allumeur
27. Bobine d'allumage
28. Boîte de fusibles.
29. Interrupteur de portière avant droite
30. Interrupteur de portière avant gauche
31. Allume cigare
32. Voyant de pression d'huile moteur
33. Voyant de charge
34. Interrupteur de chauffage avant
35. Interrupteur des plafonniers
36. Inverseur des feux de stationnement
37. Montre
38. Interrupteur de relais de démarreur
39. Commutateur d'éclairage
40. Interrupteur d'allumage avec anti-vol
41. Thermomètre d'eau
42. Lampe témoin des phares
43. Lampes d'éclairage du tableau de bord
44. Lampe témoin du mano-contact des freins
45. Lampe témoin d'usure des plaquettes de freins AV
46. Indicateur d'essence
47. Lampe témoin des feux indicateurs de direction
48. Centrale clignotante
49. Commutateur des feux indicateurs de direction avec interrupteurs d'avertisseurs optique et sonore
50. Commutateur d'essuie-glace et de lave-glace
51. Rhéostat des lampes d'éclairage de tableau de bord et de la montre
52. Plafonnier droit
53. Rhéostat du puits de jauge à essence
54. Plafonnier gauche
55. Lampe d'éclairage de coffre
56. Interrupteur d'éclairage de coffre
57. Feu indicateur de direction arrière droit
58. Feux d'éclairage de la plaque de police, lanterne et stop arrière droit
59. Feux d'éclairage de direction arrière gauche lanterne et stop arrière gauche
60. Feu indicateur de direction arrière gauche

OPTIONS.

61. Interrupteur de chauffage arrière (FR - 15° C)
62. Soufflerie de chauffage arrière (FR - 15° C)
63. Interrupteur d'air pulsé
64. Soufflerie d'air pulsé
65. Relais de compresseur d'avertisseur
66. Compresseur des avertisseurs.

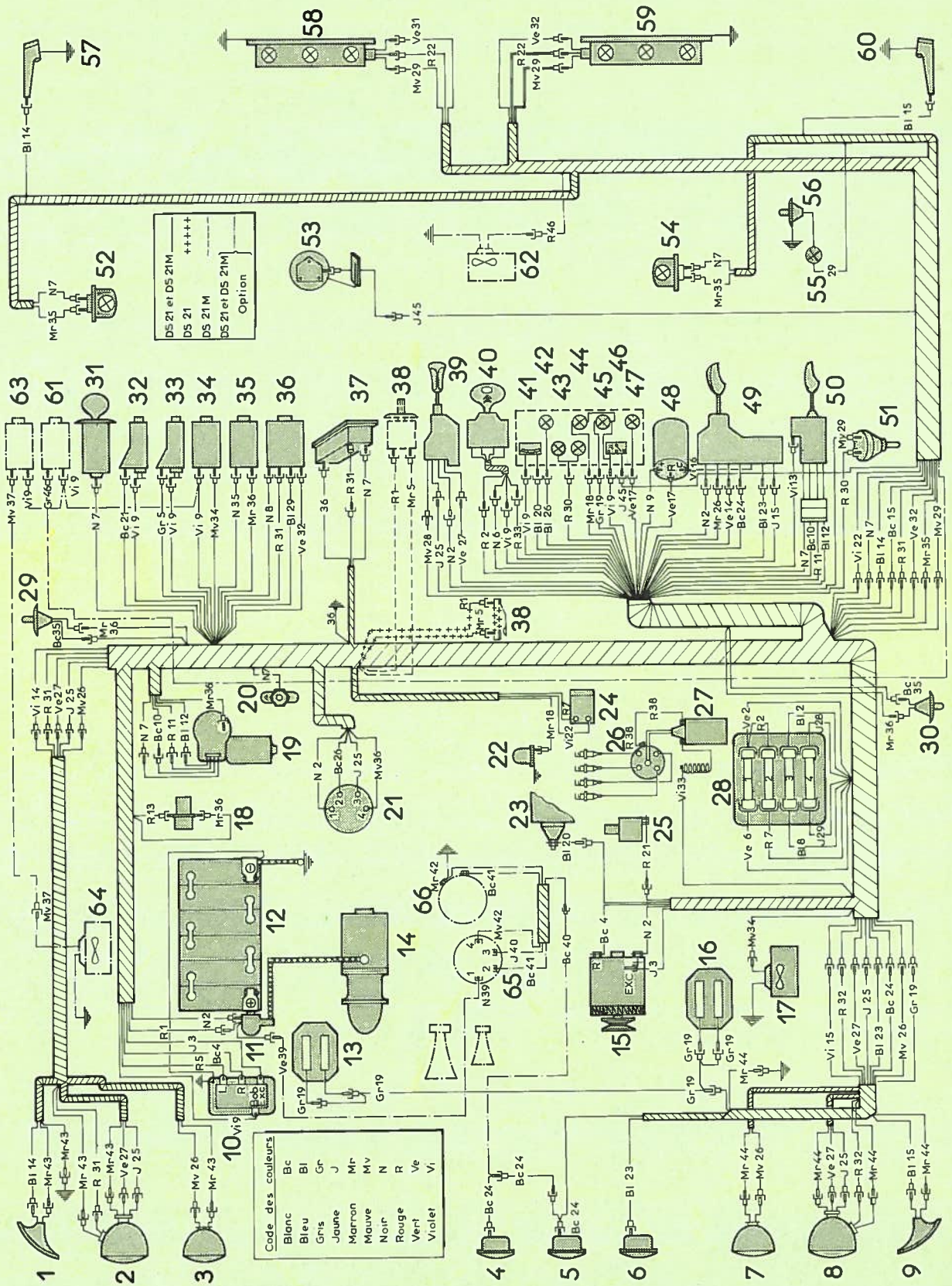
SCHEMA D'ELECTRIFICATION



Faisceau	N° du fil	Couleur des embouts	Nomenclature des fils
Avant	1	Rouge Rouge	Relais de démarreur (11) à interrupteur (38) de relais de démarreur
Avant	2	Noir Noir Vert Rouge Bleu Rouge Noir Noir Noir	Relais de démarreur (11) (borne indéchable) à borne « + » de l'alternateur (15) à boîte à fusibles (28) (fusible n° 1) à boîte à fusibles (28) (fusible n° 2) à boîte à fusibles (28) (fusible n° 3) à interrupteur d'allumage (40) à commutateur d'éclairage (39) à relais (21) des phares secondaires à interrupteur (49) des avertisseurs sonore et optique
Avant	3	Jaune Jaune	Alternateur (15) (borne «EXC») à régulateur relais (10) (borne «EXC»)
Avant	4	Blanc Blanc	Alternateur (15) (borne R) à régulateur relais (10) (borne R)
Avant	5	Rouge Gris Marron	Régulateur Relais (10) (borne L) à voyant de charge (33) à interrupteur (38) du relais de démarreur
Avant	6	Vert Noir	Boîte à fusibles (28) (fusible n° 1) à interrupteur d'allumage (40)
Avant	7	Rouge Noir Noir Noir Noir Noir Rouge	Boîte à fusibles (28) (fusible n° 2) à moteur (19) d'essuie-glace à allume-cigare (31) à borne accessoire (20) à commutateur (50) d'essuie-glace à jonction arrière à montre (37) à interrupteur de stop (24)
Avant	8	Bleu Noir	Boîte à fusibles (28) (fusible n° 3) à inverseur (36) des feux de stationnement
Avant	9	Violet Violet Violet Violet Violet Violet Violet Noir Violet Violet	Interrupteur d'allumage (40) à régulateur relais (10) (borne BOB) à voyant (32) de pression d'huile moteur à voyant (33) de charge à interrupteur (34) de chauffage avant à thermomètre (41) à indicateur d'essence (46) à lampe témoin (45) d'usure des plaquettes de frein avant à lampe témoin (44) du mano-contact des freins à centrale clignotante (48) « borne + » à interrupteur (61) de chauffage arrière (FR - 15° C) à interrupteur (63) du pulseur d'air frais

Additif N° 2 au 547
Additif N° 4 au 544

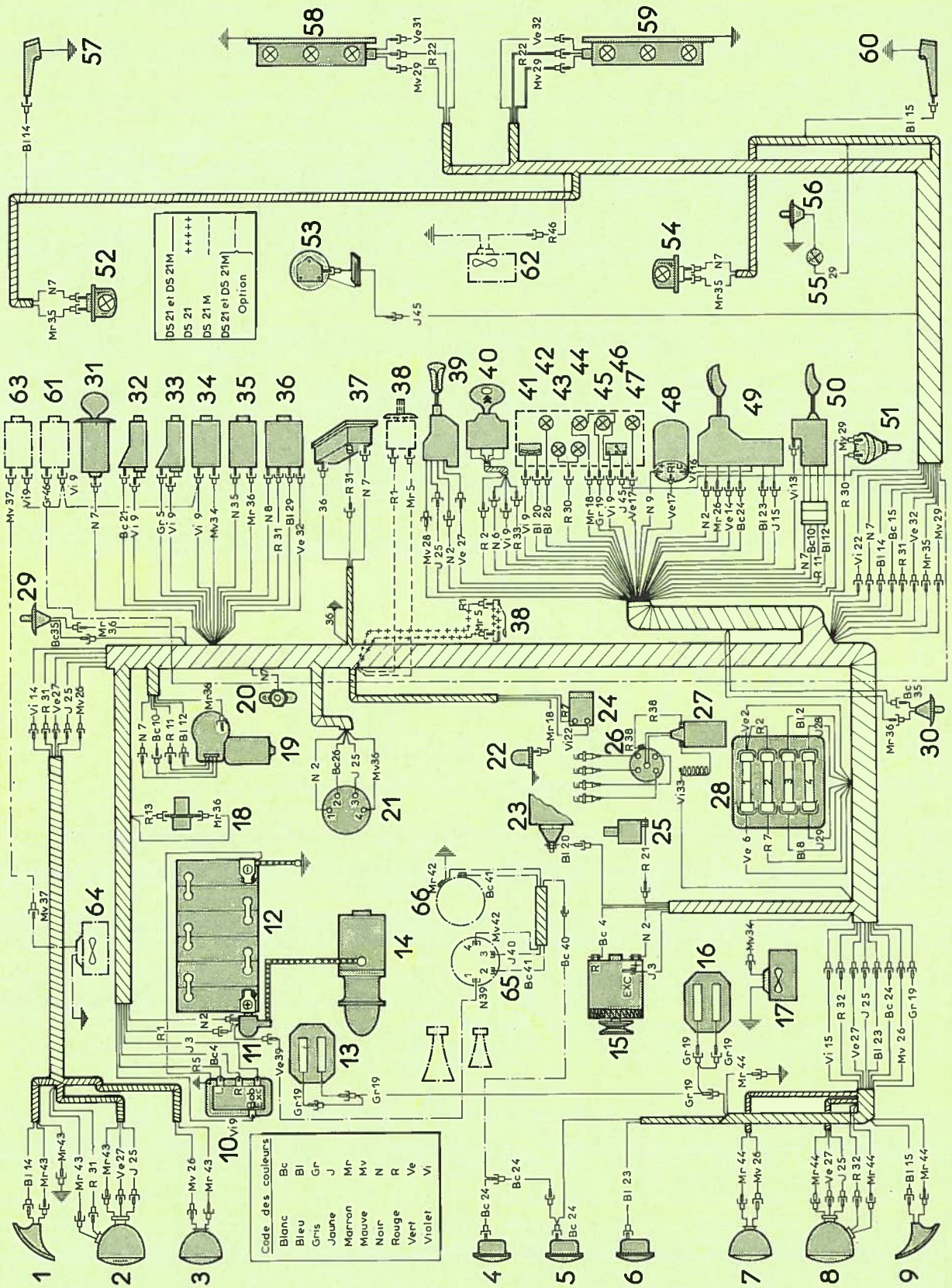
SCHEMA D'ELECTRIFICATION



Faisceau	N° du fil	Couleur des embouts	Nomenclature des fils
Avant	10	Blanc Blanc	Commutateur (50) d'essuie-glace à moteur d'essuie-glace (19)
Avant	11	Rouge Rouge	Commutateur (50) d'essuie-glace à moteur d'essuie-glace (19)
Avant	12	Bleu Bleu	Commutateur (50) d'essuie-glace à moteur d'essuie-glace (19)
Avant	13	Violet Rouge	Interrupteur (50) de lave-glace à pompe (18) de lave-glace
Avant	14	Vert Violet Bleu	Commutateur (49) des feux indicateurs de direction à jonction aile avant droite à jonction arrière
Avant	15	Jaune Violet Blanc	Commutateur (49) des feux indicateurs de direction à jonction aile avant gauche à jonction arrière
Commutateur des feux indicateurs de direction	16	Violet	Centrale clignotante (48) (borne c) à commutateur (49) des feux indicateurs de direction
Avant	17	Vert Vert	Centrale clignotante (48) (borne R) à voyant (47) des feux indicateurs de direction
Avant	18	Marron Marron	Voyant (44) du mano-contact des freins à mano-contact (22) des freins
Avant	19	Gris Gris	Voyant (45) d'usure des plaquettes de frein avant à jonction aile avant gauche
Avant	20	Bleu Bleu	Thermomètre (41) à fil d'alimentation de la sonde thermométrique (23)
Avant	21	Blanc Rouge	Voyant (32) de pression d'huile moteur à fil d'alimentation du mano-contact (25) d'huile moteur
Avant	22	Violet Violet	Interrupteur de stop (24) à jonction arrière
Avant	23	Bleu Bleu	Commutateur (49) d'avertisseurs sonores à jonction aile avant gauche
Avant	24	Blanc Blanc	Commutateur (49) d'avertisseurs sonores à jonction aile avant gauche

Additif N° 2 au 547
Additif N° 4 au 544

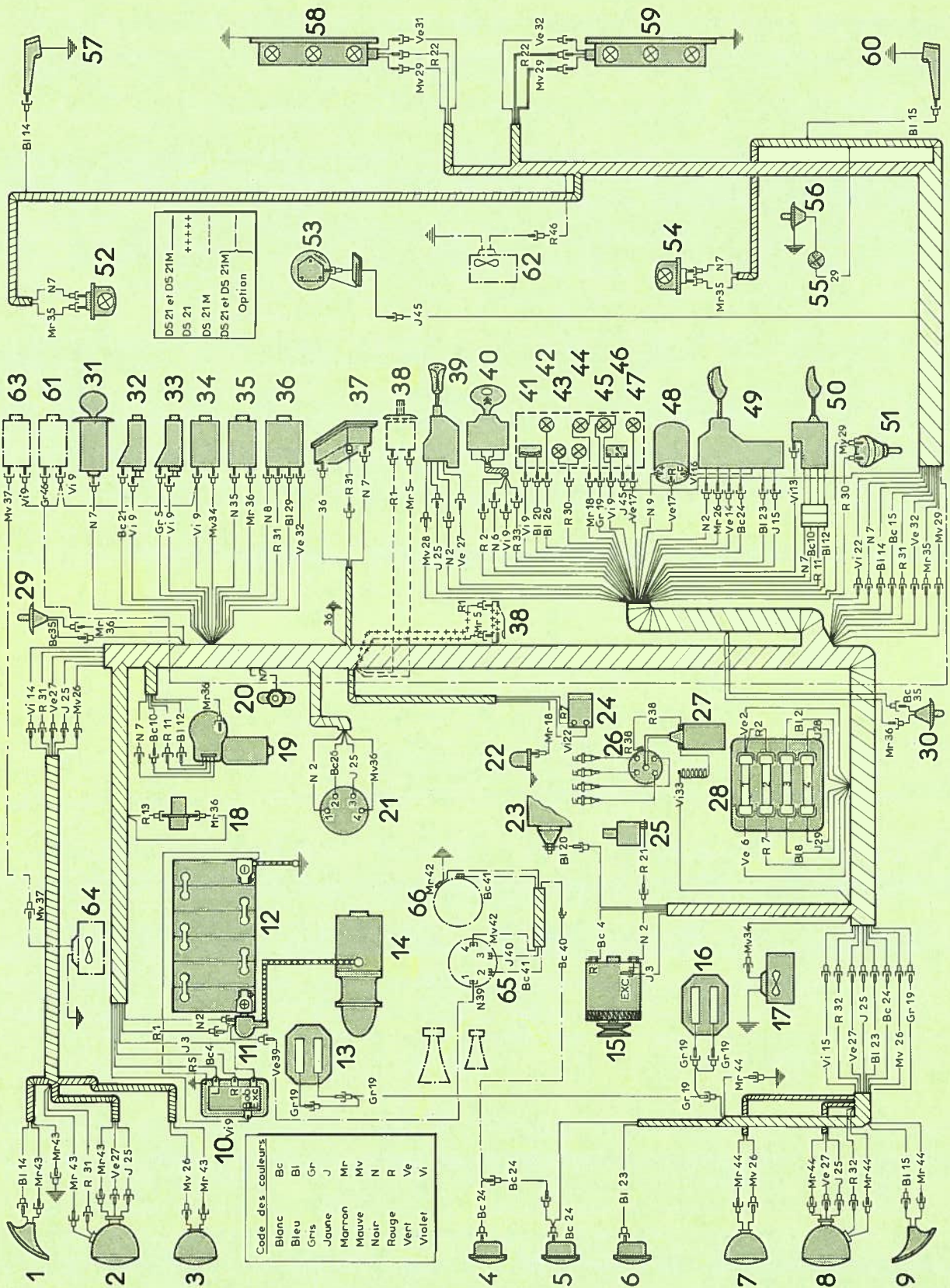
SCHEMA D'ÉLECTRIFICATION



Faisceau	N° du fil	Couleur des embouts	Nomenclature des fils
Avant	25	Jaune Jaune Jaune Jaune	Commutateur (39) d'éclairage à relais (21) des phares secondaires (borne 3) à jonction aile avant droite à jonction aile avant gauche
Avant	26	Blanc Marron Mauve Mauve Bleu	Relais (21) des phares secondaires (borne 2) à interrupteur (49) de l'avertisseur optique à jonction aile avant droite à jonction aile avant gauche à voyant (42) des phares
Avant	27	Vert Vert Vert	Commutateur d'éclairage (39) à jonction aile avant droite à jonction aile avant gauche
Avant	28	Mauve Jaune	Commutateur d'éclairage (39) à boîte à fusibles (28) (fusible n° 4)
Avant	29	Jaune Mauve Mauve Bleu	Boîte à fusibles (28) (fusible n° 4) à jonction arrière à rhéostat (51) d'éclairage du tableau de bord et de montre à inverseur (36) des feux de stationnement
Avant	30	Rouge Rouge Rouge	Rhéostat (51) d'éclairage du tableau de bord et de montre à lampes d'éclairage (43) du tableau de bord à éclairage de la montre (37)
Avant	31	Rouge Rouge Rouge	Inverseur (36) des feux de stationnement à jonction aile avant droite à jonction arrière
Avant	32	Vert Rouge Vert	Inverseur (36) des feux de stationnement à jonction aile avant gauche à jonction arrière
Avant	33	Rouge Violet	Interrupteur (40) d'allumage à bobine d'allumage (27)
Avant	34	Mauve Mauve	Interrupteur (34) de chauffage avant à moteur de la soufflante (17)
Avant	35	Marron Noir Blanc Blanc	Jonction arrière à interrupteur (35) des plafonniers à interrupteur (29) de portière avant droite à interrupteur (30) de portière avant gauche

Additif N° 2 au 547
Additif N° 4 au 544

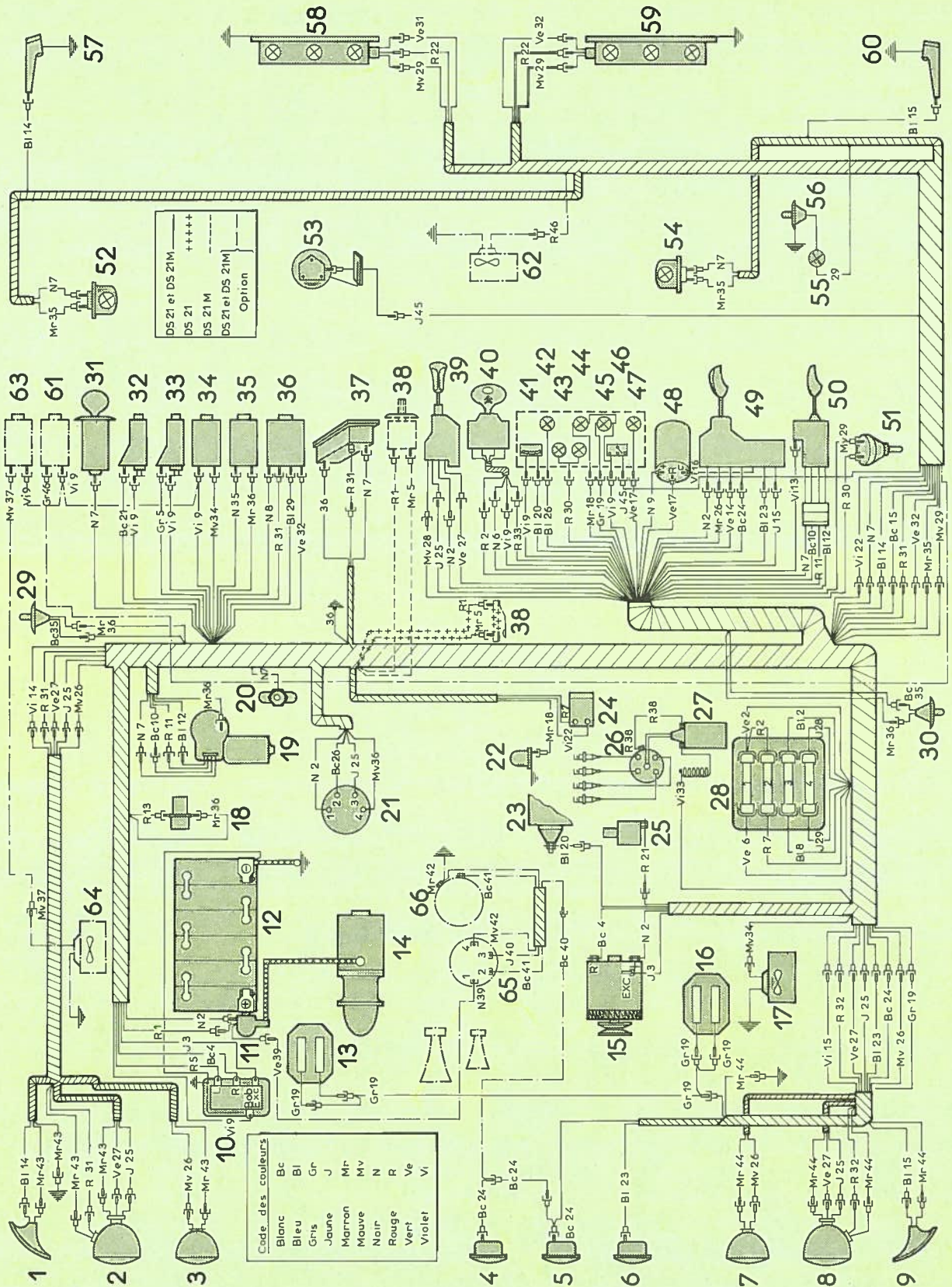
SCHÉMA D'ÉLECTRIFICATION



Faisceau	N° du fil	Couleur des embouts	Nomenclature des fils
Avant	36	Marron Marron Marron Marron Marron Marron Mauve	Masse commune à pompe de lave-glace (18) à moteur (19) d'essuie-glace à interrupteur (29) de portière avant droite à interrupteur (30) de portière avant gauche à interrupteur (35) des plafonniers à montre (37) à relais (21) des phares secondaires (borne 4)
Fil volant	37	Mauve Mauve	Interrupteur (63) du pulseur d'air frais à moteur de la soufflante (64)
Fil volant	38	Rouge Rouge	Bobine d'allumage (27) à allumeur (26)
Fil volant	39	Vert Noir	Relais (11) de démarreur à relais (65) du compresseur d'avertisseur (borne 1)
Faisceau d'avertisseur à compresseur	40	Blanc Blanc Jaune	Avertisseur de route droit (4) à fil de liaison à relais (65) (borne 3)
Faisceau d'avertisseur à compresseur	41	Blanc Blanc	Relais (65) (borne 2) à compresseur (66)
Faisceau d'avertisseur à compresseur	42	Mauve Marron	Relais (65) (borne 4) à compresseur (66) à masse
Avant droit	14	Violet Bleu	Jonction avant droit à feu indicateur (1) de direction droit
Avant droit	25	Jaune Jaune	Jonction avant droite à phare (2) avant droit (feu de route)
Avant droit	26	Mauve Mauve	Jonction avant droite à phare secondaire droit (3)
Avant droit	27	Vert Vert	Jonction avant droite à phare (2) avant droit (feu de croisement)
Avant droit	31	Rouge Rouge	Jonction avant droite à phare (2) avant droit (veilleuse - feu de stationnement)
Avant droit	43	Marron Marron Marron Marron Marron	Masse à feu indicateur (1) de direction avant droit à phare (2) avant droit (veilleuse) à phare (2) avant droit (feux de route et de croisement) à phare secondaire droit (3)

Additif N° 2 au 547
Additif N° 4 au 544

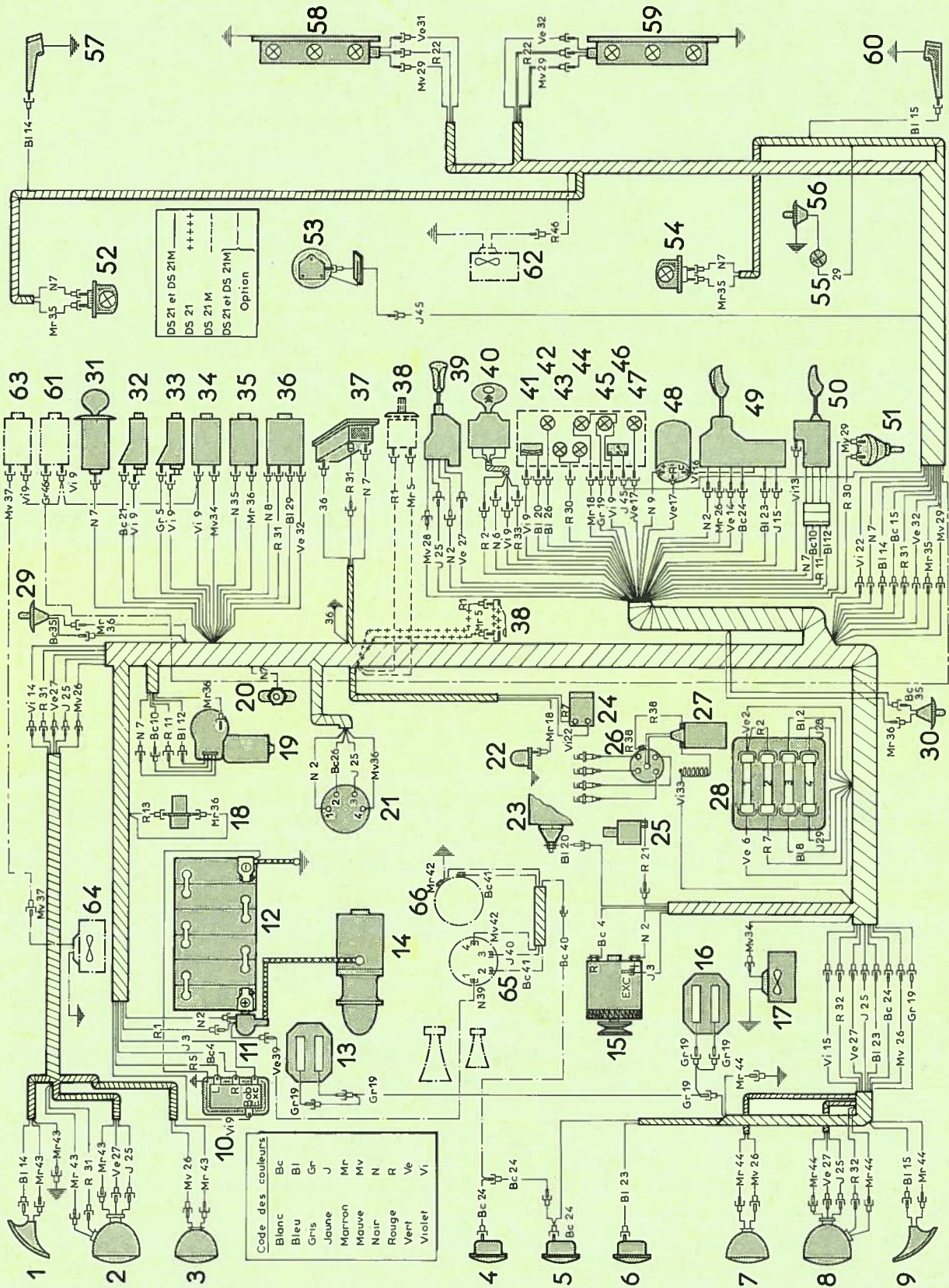
SCHEMA D'ELECTRIFICATION



Faisceau	N° du fil	Couleur des embouts	Nomenclature des fils
Avant gauche	15	Violet Bleu	Jonction avant gauche à feu indicateur (9) de direction avant gauche
Avant gauche	19	Gris Gris	Jonction avant gauche à faisceau des plaquettes de freins avant (13) et (16)
Avant gauche	23	Bleu Bleu	Jonction avant gauche à premier avertisseur (6) de route
Avant gauche	24	Blanc Blanc	Jonction avant gauche à deuxièmes avertisseurs (4) et (5) de route
Avant gauche	25	Jaune Jaune	Jonction avant gauche à phare (8) avant gauche (feu de route)
Avant gauche	26	Mauve Mauve	Jonction avant gauche à phare secondaire gauche (7)
Avant gauche	27	Vert Vert	Jonction avant gauche à phare (8) avant gauche (feu de croisement)
Avant gauche	32	Rouge Rouge	Jonction avant gauche à phare (8) avant gauche (veilleuse - feu de stationnement)
Avant gauche	44	Marron Marron Marron Marron Marron	Masse à feu indicateur (9) de direction avant gauche à phare (8) avant gauche (veilleuse) à phare (8) avant gauche (feux de route et de croisement) à phare (7) secondaire gauche
Fil volant	19	Gris Gris	Bloc de frein (13) avant droit à bloc de frein (16) avant gauche
Arrière	7	Noir Noir	Jonction arrière à lampes des plafonniers droit (52) et gauche (54)
Arrière	14	Bleu Bleu	Jonction arrière à feu (57) indicateur de direction arrière droit
Arrière	15	Blanc Bleu	Jonction arrière à feu (60) indicateur de direction arrière gauche
Arrière	22	Violet Rouge Rouge	Jonction arrière à feu (58) de stop arrière droit à feu (59) de stop arrière gauche
Arrière	29	Mauve Mauve Mauve	Jonction arrière à feu (58) d'éclairage droit de la plaque de police à feu (52) d'éclairage gauche de la plaque de police à lampe (55) d'éclairage du coffre

Additif N° 2 au 5+7
Additif N° 4 au 5+4

SCHEMA D'ELECTRIFICATION



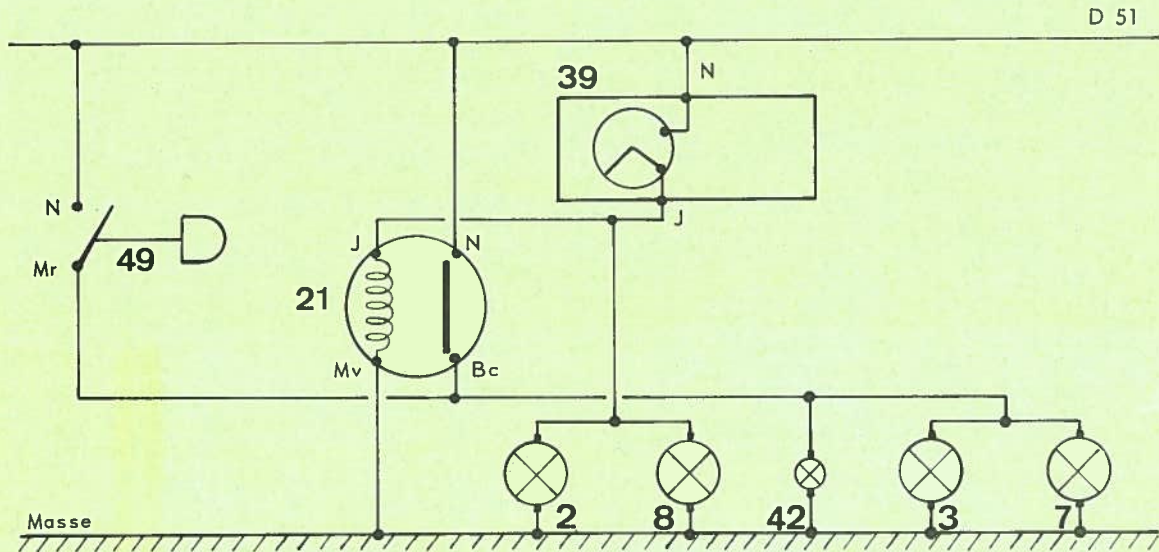
Faisceau	N° du fil	Couleur des embouts	Nomenclature des fils
Arrière	31	Rouge Vert	Jonction arrière à feu (58) de stationnement (ou lanterne) arrière droit
Arrière	32	Vert Vert	Jonction arrière à feu (59) de stationnement (ou lanterne) arrière gauche
Arrière	35	Marron Marron	Jonction arrière à lampes des plafonniers droit (52) et gauche (54)
Arrière	45	Jaune Jaune	Indicateur (46) d'essence à rhéostat (53) de jauge à essence
Arrière	46	Gris Rouge	Interrupteur (61) de chauffage AR (FR - 15° C) à moteur de la soufflante (62) de chauffage AR (FR - 15° C)

Additif N° 2 au 547
Additif N° 4 au 544

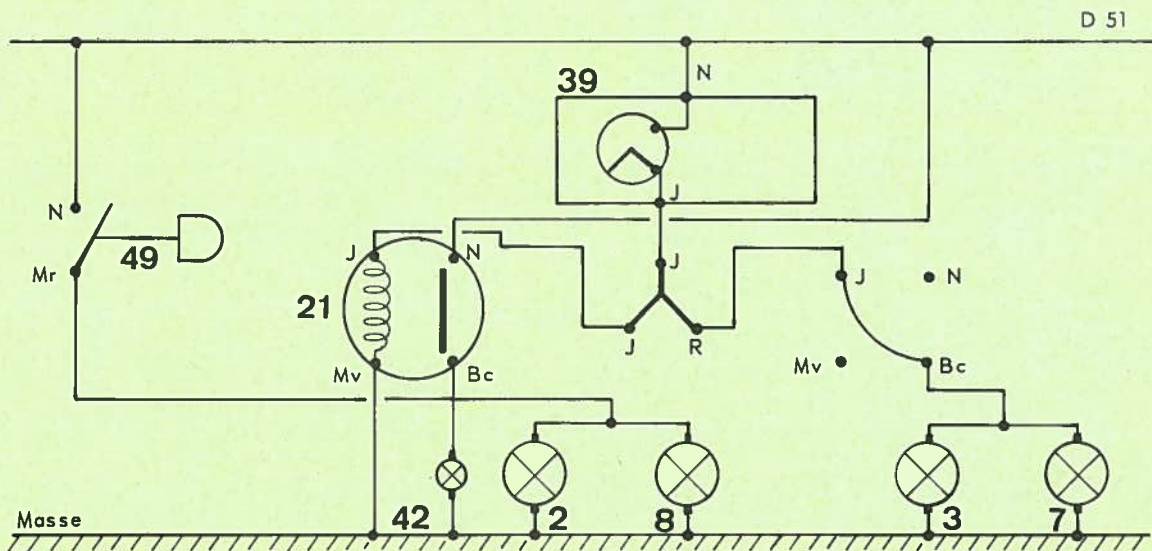
SCHEMA DE PRINCIPE

du circuit de phares principaux et secondaires fixes (non à iode)

1) Véhicules sortis depuis Octobre 1968 jusque Janvier 1969.
(voir schéma DY 510-1e)



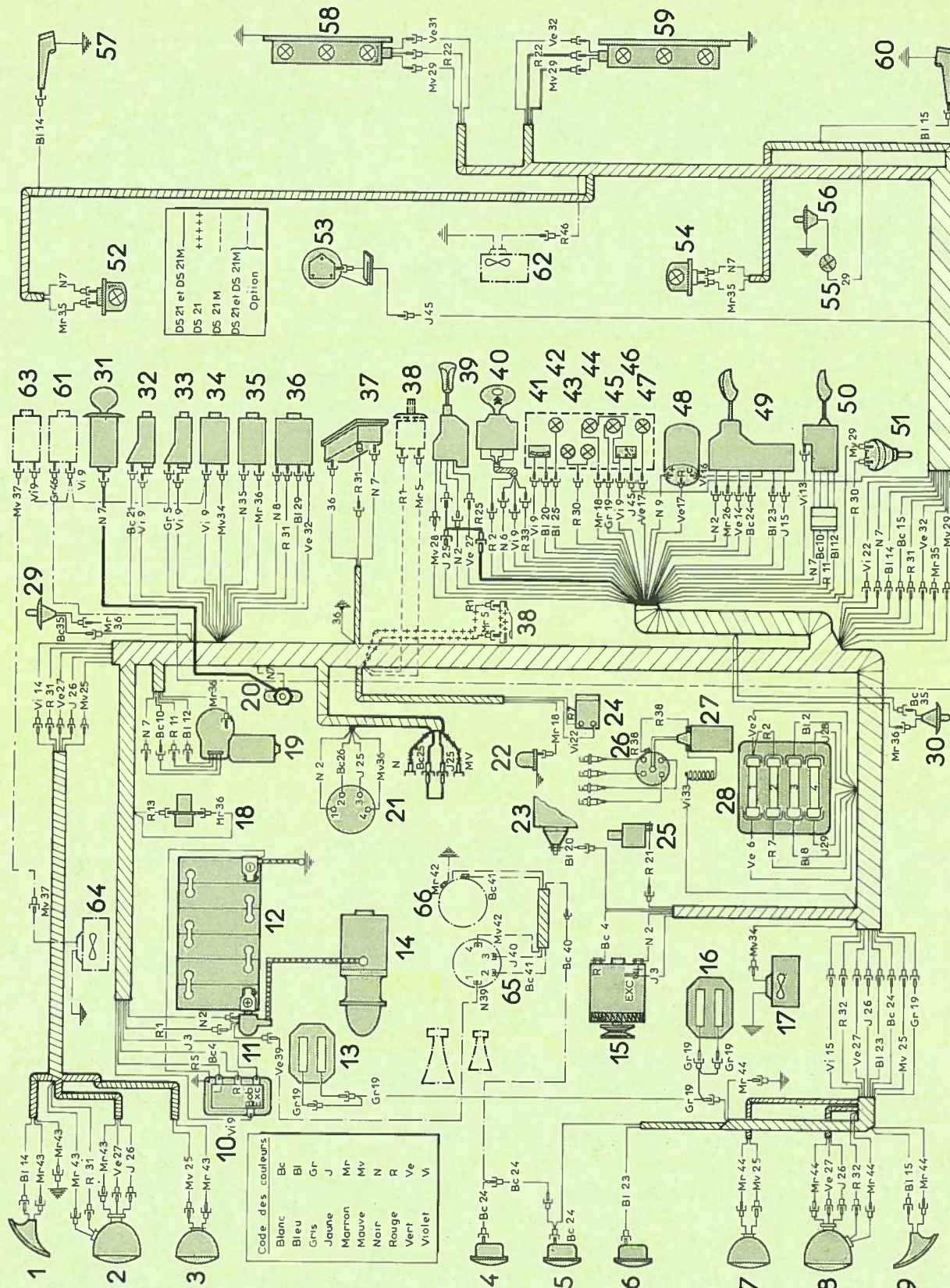
2) Véhicules sortis depuis Janvier 1969.
(voir schéma DY 510-1f)



Additif N° 4 au 547
Additif N° 6 au 544

SCHEMA D'ÉLECTRIFICATION

D 51-57



Depuis Janvier 1969, les véhicules équipés de phares secondaires fixes sont montés avec la même cablerie avant que ceux possédant des phares secondaires à iode.

Le montage de l'installation électrique diffère des modèles précédents par les points suivants :

1°/ Montage d'un fil volant (repère N 7) pour alimenter l'allume-cigare.

2°/ Utilisation du relais (21) pour commander les phares principaux (2 et 8) au lieu des phares secondaires (3 et 7).

Le schéma de montage est modifié (fils dessinés en traits forts sur la planche ci-contre).

a) Adjonction d'un fil (repère R 25) relié par un raccord Y à la sortie du commutateur (39) recevant le fil (repère J 25).

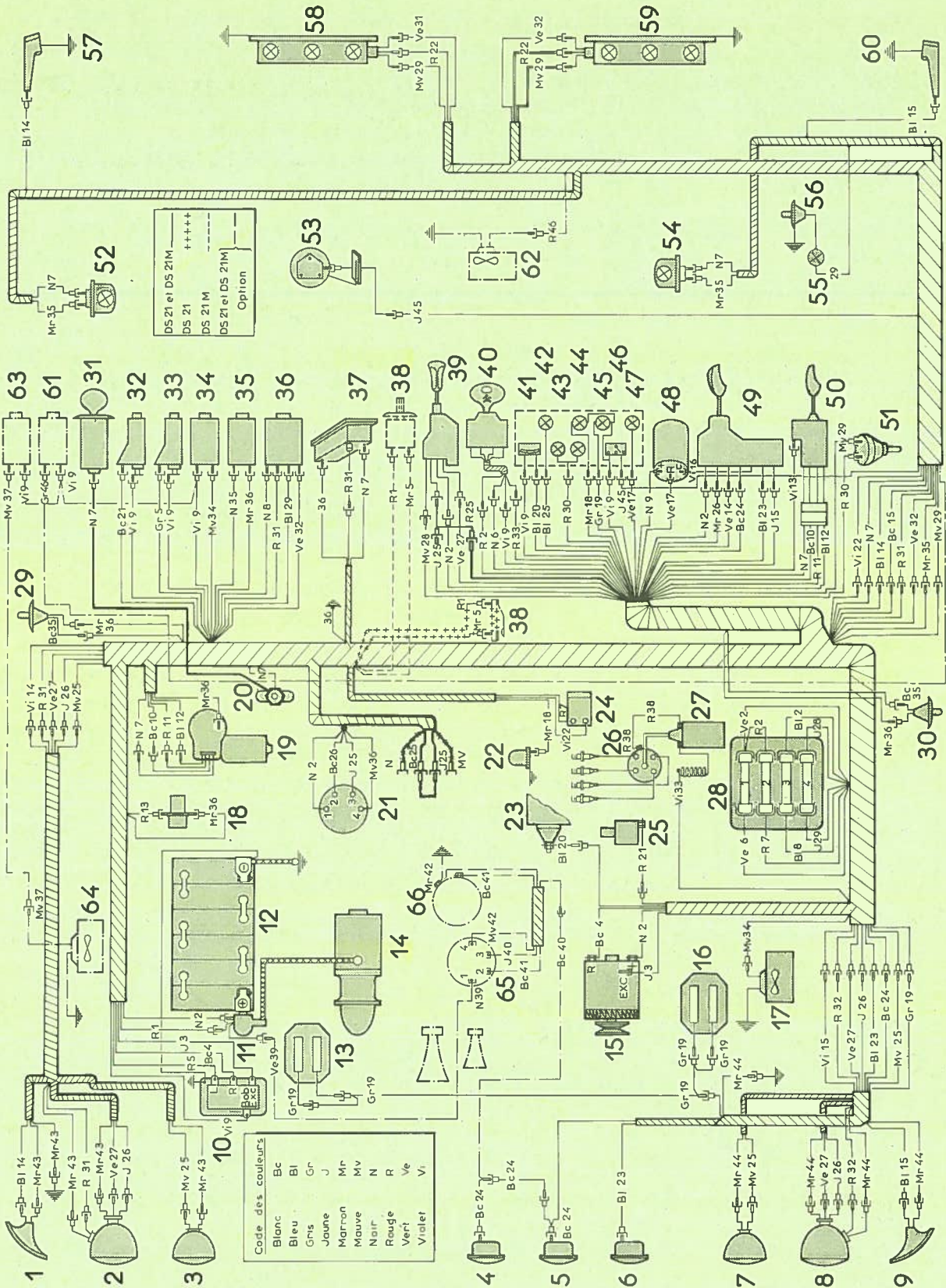
b) Connection des fils prévus pour l'alimentation du deuxième relais utilisés pour les phares à iode.

- Les fils (repérés N et Mv) ne sont pas utilisés.

ATTENTION : Le fil (repère N) est relié à la borne positive de la batterie, il est isolé soigneusement pour éviter un court-circuit.

- Les fils (repérés Bc et J) sont reliés entre eux (ces fils sont repérés Bc 25 et J 25 sur le schéma).

SCHEMA D'ELECTRIFICATION



La gamme de montage DY. 510-1f ne diffère de la gamme précédente DY. 510e que par les points suivants figurant à la page 7 de cette gamme.

Faisceau	N° du fil	Couleur des embouts	Nomenclature des fils
Avant	25	Jaune et Rouge	Commutateur (39) d'éclairage Commutateur (39) d'éclairage
		Jaune	à relais (21) des phares principaux (borne 3)
		Jaune Blanc	reliés, à la sortie côté relais
		Bleu	à voyant (42) des phares
		Mauve	à jonction aile avant droite
Avant	26	Mauve	à jonction aile avant gauche
		Blanc	Relais (21) des phares principaux (borne 2)
		Marron	à interrupteur (49) de l'avertisseur optique
		Jaune	à jonction aile avant droite
Avant droit	25	Jaune	à jonction aile avant gauche
		Mauve	Jonction avant droite
Avant droit	26	Mauve	à phare secondaire droit (3)
		Jaune	Jonction avant droite
Avant gauche	25	Jaune	à phare (2) avant droit (feu de route)
		Mauve	Jonction avant gauche
Avant gauche	26	Mauve	à phare secondaire gauche (7)
		Jaune	Jonction avant gauche
Avant gauche	26	Jaune	à phare (8) avant gauche (feu de route)
		Jaune	

Additif N° 4 au 547
Additif N° 6 au 544

REPERE DES PIECES

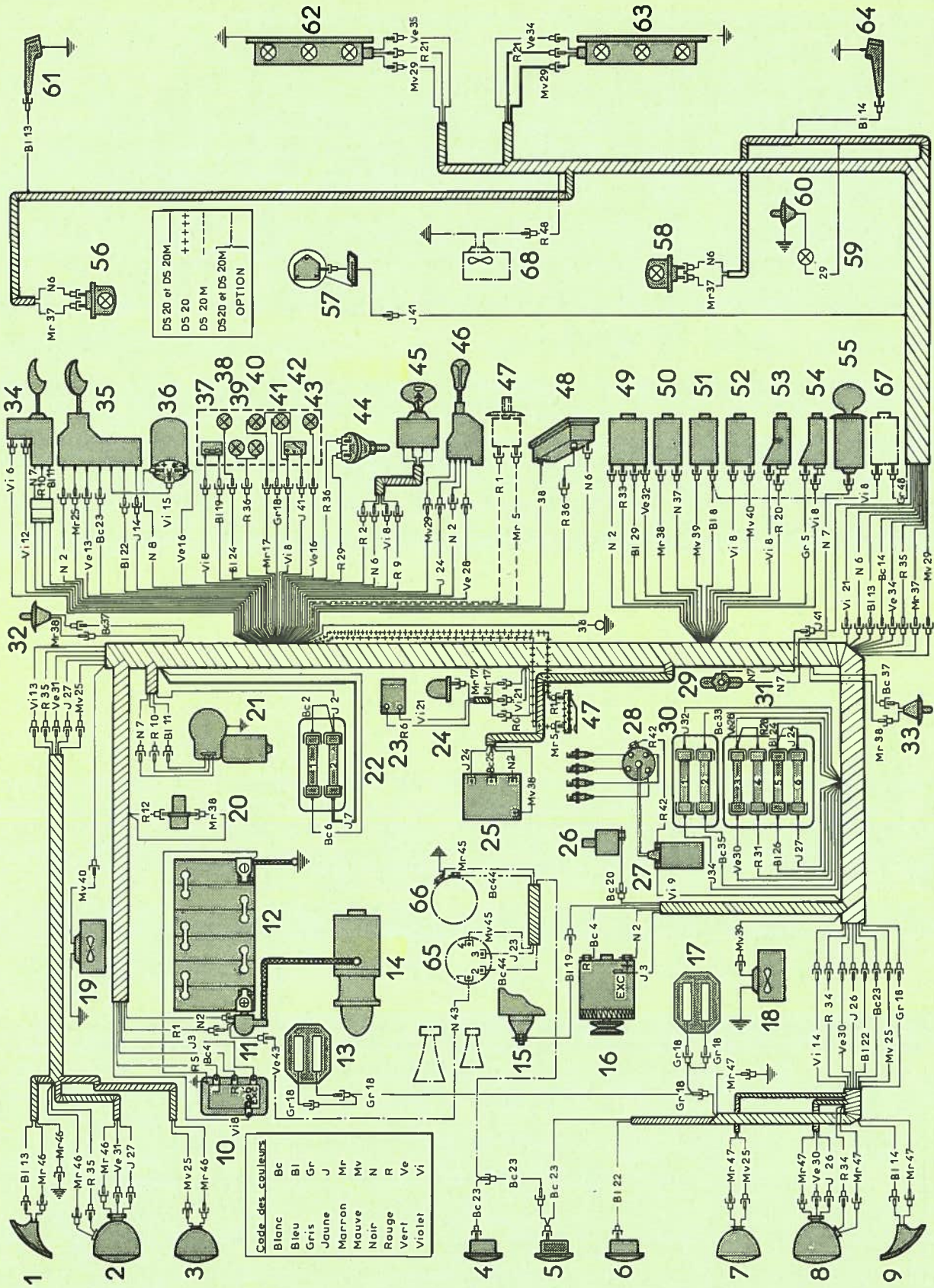
- 1 - Feu indicateur de direction avant droit
 - 2 - Phare avant droit
 - 3 - Phare secondaire droit
 - 4 - Avertisseur de route droit
 - 5 - Avertisseur de route gauche
 - 6 - Premier avertisseur de route
 - 7 - Phare secondaire gauche
 - 8 - Phare avant gauche
 - 9 - Feu indicateur de direction avant gauche
 - 10 - Régulateur relais
 - 11 - Relais de démarreur
 - 12 - Batterie
 - 13 - Bloc de frein droit
 - 14 - Démarreur
 - 15 - Sonde thermométrique
 - 16 - Alternateur
 - 17 - Bloc de frein gauche
 - 18 - Soufflerie de chauffage avant
 - 19 - Soufflerie d'air pulsé
 - 20 - Pompe de lave-glace
 - 21 - Moteur d'essuie-glace
 - 22 - Boîte à fusibles droite
 - 23 - Interrupteur de stop
 - 24 - Mano-contact de frein
 - 25 - Relais de phares secondaires
 - 26 - Mano-contact d'huile moteur
 - 27 - Bobine d'allumage
 - 28 - Allumeur
 - 29 - Borne d'accessoires
 - 30 - Boîte à fusibles gauche (2 fusibles)
 - 31 - Boîte à fusibles gauche (4 fusibles)
 - 32 - Interrupteur de portière avant droite
 - 33 - Interrupteur de portière avant gauche
 - 34 - Commutateur d'essuie-glace et de lave-glace
 - 35 - Commutateur des feux indicateurs de direction avec interrupteur d'avertisseurs optique et sonore
 - 36 - Centrale clignotante
 - 37 - Thermomètre d'eau
 - 38 - Lampe témoin des phares
 - 39 - Lampes d'éclairage du tableau de bord
 - 40 - Lampe témoin du mano-contact des freins
 - 41 - Lampe témoin d'usure des plaquettes de freins AV
 - 42 - Indicateur d'essence
 - 43 - Lampe témoin des feux indicateurs de direction
 - 44 - Rhéostat des lampes d'éclairage du tableau de bord et de la montre
 - 45 - Interrupteur d'allumage avec anti-vol
 - 46 - Commutateur d'éclairage
 - 47 - Interrupteur de relais de démarreur
 - 48 - Montre
 - 49 - Inverseur des feux de stationnement
 - 50 - Interrupteur des plafonniers
 - 51 - Interrupteur de chauffage avant
 - 52 - Interrupteur d'air pulsé
 - 53 - Voyant de pression d'huile moteur
 - 54 - Voyant de charge
 - 55 - Allume cigare
 - 56 - Plafonnier droit
 - 57 - Rhéostat du puits de jauge à essence
 - 58 - Plafonnier gauche
 - 59 - Lampe d'éclairage de coffre
 - 60 - Interrupteur d'éclairage de coffre
 - 61 - Feu indicateur de direction arrière droit
 - 62 - Feu d'éclairage de plaque de police, lanterne et stop arrière droit
 - 63 - Feu d'éclairage de plaque de police, lanterne et stop arrière gauche
 - 64 - Feu indicateur de direction arrière gauche
- OPTIONS :
- 65 - Relais de compresseur d'avertisseur
 - 66 - Compresseur des avertisseurs
 - 67 - Interrupteur de chauffage arrière (Fr - 15)
 - 68 - Soufflerie de chauffage arrière (Fr - 15)

Faisceau	N° du fil	Couleur des embouts	Nomenclature des fils
Avant	1	Rouge Rouge	Relais de démarreur (11) à interrupteur (47) de relais de démarreur
Avant	2	Noir Noir Noir Noir Noir Rouge Blanc Jaune Noir	Relais de démarreur (11) (borne indécrochable) à borne «+» de l'alternateur (16) à inverseur (49) des feux de stationnement à relais (25) des phares secondaires à commutateur d'éclairage (46) à interrupteur d'allumage (45) à boîte à fusibles (22) (fusible n° 1) à boîte à fusibles (22) (fusible n° 2) à interrupteur (35) d'avertisseurs optique et sonore
Avant	3	Jaune Jaune	Alternateur (16) (borne «EXC») à régulateur relais (10) (borne «EXC»)
Avant	4	Blanc Blanc	Alternateur (16) (borne «R») à régulateur relais (10) (borne «R»)
Avant	5	Rouge Gris Marron	Régulateur relais (10) (borne «L») à voyant de charge (54) à interrupteur (47) de relais de démarreur
Avant	6	Blanc Noir Rouge Noir Noir Violet	Boîte à fusibles (22) (fusible n° 1) à interrupteur d'allumage (45) à interrupteur de stop (23) à jonction arrière à montre (48) à commutateur (34) d'essuie-glace et de lave-glace
Avant	7	Jaune Noir Noir Noir	Boîte à fusibles (22) (fusible n° 2) à commutateur (34) d'essuie-glace et de lave-glace à moteur d'essuie-glace (21) (arrêt automatique) à borne d'accessoires (29)
Avant	8	Violet Violet Bleu Violet Violet Violet Noir Violet Violet Violet	Interrupteur d'allumage (45) à régulateur relais (10) (borne «BOB») à interrupteur (51) de chauffage avant à interrupteur (52) d'air pulsé à voyant de charge (54) à voyant de pression d'huile (53) à centrale clignotante (36) (borne «+») à thermomètre (37) à indicateur d'essence (42) à lampe témoin (41) d'usure des plaquettes de freins AV à lampe témoin (40) du mano-contact de freins à interrupteur (67) de chauffage arrière (- 15° C)

Additif n° 6 au 544
Additif n° 4 au 547

SCHEMA D'ELECTRIFICATION

51-55



Code des couleurs

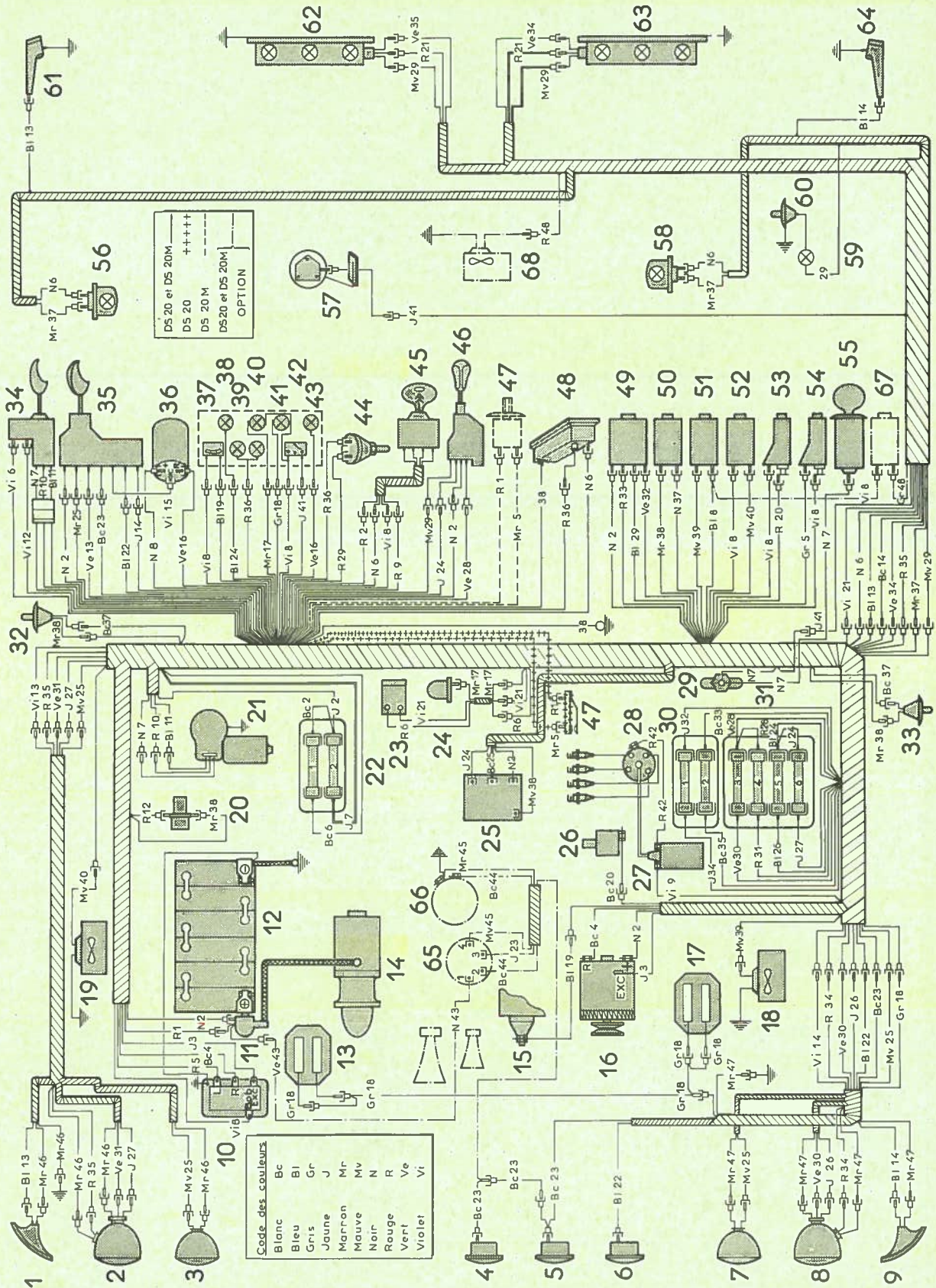
Bc	Bianc
Bl	Bleu
Gr	Gris
J	Jaune
Mr	Marron
Mv	Mauve
N	Noir
R	Rouge
Ve	Vert
Vi	Violet

DS 20 et DS 20M	++++
DS 20	---
DS 20 M	---
DS 20 et DS 20M	---
OPTION	---

Faisceau	N° du fil	Couleur des embouts	Nomenclature des fils
Avant	9	Rouge Violet	Interrupteur d'allumage (45) à bobine d'allumage (27)
Avant	10	Rouge Rouge	Commutateur (34) d'essuie-glace à moteur d'essuie-glace (21)
Avant	11	Bleu Bleu	Commutateur (34) d'essuie-glace à moteur d'essuie-glace (21)
Avant	12	Violet Rouge	Interrupteur (34) de lave-glace à pompe (20) de lave-glace
Avant	13	Vert Violet Bleu	Commutateur (35) des feux indicateurs de direction à jonction aile avant droite à jonction arrière
Avant	14	Jaune Violet Blanc	Commutateur (35) des feux indicateurs de direction à jonction aile avant gauche à jonction arrière
Commutateur des feux indicateurs de direction	15	Violet	Centrale clignotante (36) (borne «C») à commutateur (35) des feux indicateurs de direction
Avant	16	Vert Vert	Centrale clignotante (36) (borne «R») à voyant (43) des feux indicateurs de direction
Avant	17	Marron Marron	Voyant (40) du mano-contact de freins à mano-contact de frein (24)
Avant	18	Gris Gris	Voyant (41) d'usure des plaquettes de frein AV à jonction aile avant gauche
Avant	19	Bleu Bleu	Thermomètre (37) à fil d'alimentation de la sonde thermométrique (15)
Avant	20	Rouge Blanc	Voyant (53) de pression d'huile moteur à fil d'alimentation du mano-contact (26) d'huile moteur
Avant	21	Violet Violet	Interrupteur de stop (23) à jonction arrière
Avant	22	Bleu Bleu	Commutateur (35) d'avertisseurs sonores à jonction aile avant gauche
Avant	23	Blanc Blanc	Commutateur (35) d'avertisseurs sonores à jonction aile avant gauche

Additif n° 6 au 544
Additif n° 4 au 547

SCHEMA D'ELECTRIFICATION



Code des couleurs

Bc	Blanc
Bl	Bleu
Gr	Cris
J	Jaune
Mr	Marron
Mv	Mauve
N	Noir
R	Rouge
Ve	Vert
Vi	Violet

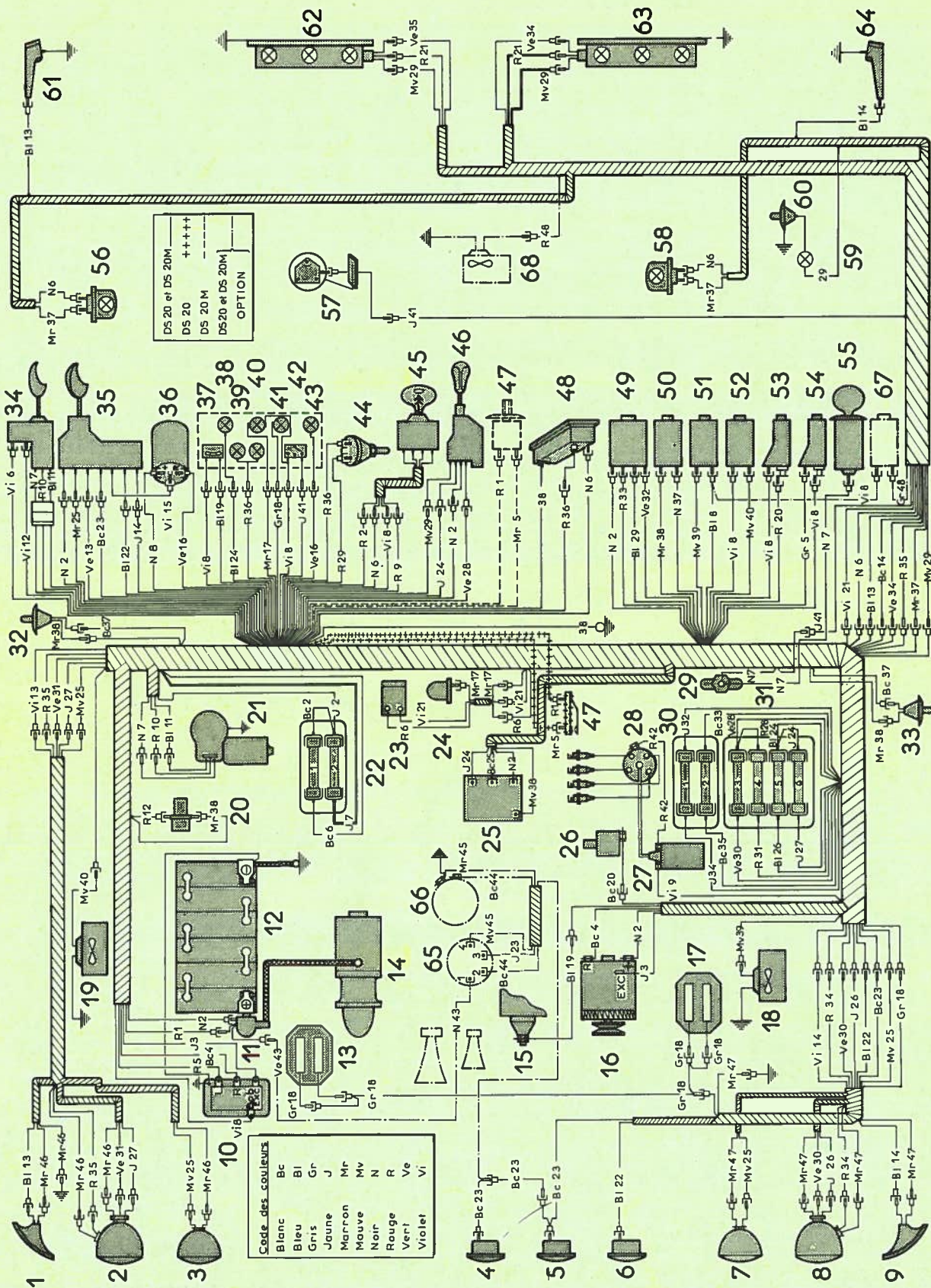
DS 20 et DS 20M

+++++	DS 20
----	DS 20M
----	DS 20 et DS 20M
----	OPTION

Additif n° 6 au 544
Additif n° 4 au 547

Faisceau	N° du fil	Couleur des embouts	Nomenclature des fils
Avant	24	Jaune Jaune Bleu Bleu Jaune	Commutateur d'éclairage (46) à relais (25) des phares secondaires à voyant (38) des phares à boîte à fusibles (31) (fusible n° 5) à boîte à fusibles (31) (fusible n° 6)
Avant	25	Blanc Mauve Mauve Marron	Relais (25) des phares secondaires à jonction aile avant gauche à jonction aile avant droite à commutateur (35) d'avertisseur optique
Avant	26	Bleu Jaune	Boîte à fusibles (31) (fusible n° 5) à jonction aile avant gauche
Avant	27	Jaune Jaune	Boîte à fusibles (31) (fusible n° 6) à jonction aile avant droite
Avant	28	Vert Vert Rouge	Commutateur d'éclairage (46) à boîte à fusibles (31) (fusibles n° 3) à boîte à fusibles (31) (fusible n° 4)
Avant	29	Mauve Mauve Bleu Rouge	Commutateur d'éclairage (46) à jonction arrière à inverseur (49) des feux de stationnement à rhéostat (44) d'éclairage du tableau de bord
Avant	30	Vert Vert	Boîte à fusibles (31) (fusible n° 3) à jonction aile avant gauche
Avant	31	Rouge Vert	Boîte à fusibles (31) (fusible n° 4) à jonction aile avant droite
Avant	32	Vert Jaune	Inverseur (49) des feux de stationnement à boîte à fusibles (30) (fusible n° 1)
Avant	33	Rouge Blanc	Inverseur (49) des feux de stationnement à boîte à fusibles (30) (fusible n° 2)
Avant	34	Jaune Rouge Vert	Boîte à fusibles (30) (fusible n° 1) à jonction aile avant gauche à jonction arrière
Avant	35	Blanc Rouge Rouge	Boîte à fusibles (30) (fusible n° 2) à jonction aile avant droite à jonction arrière
Avant	36	Rouge Rouge Rouge	Rhéostat (44) d'éclairage du tableau de bord à montre (48) (éclairage) à lampes d'éclairage (39) du tableau de bord

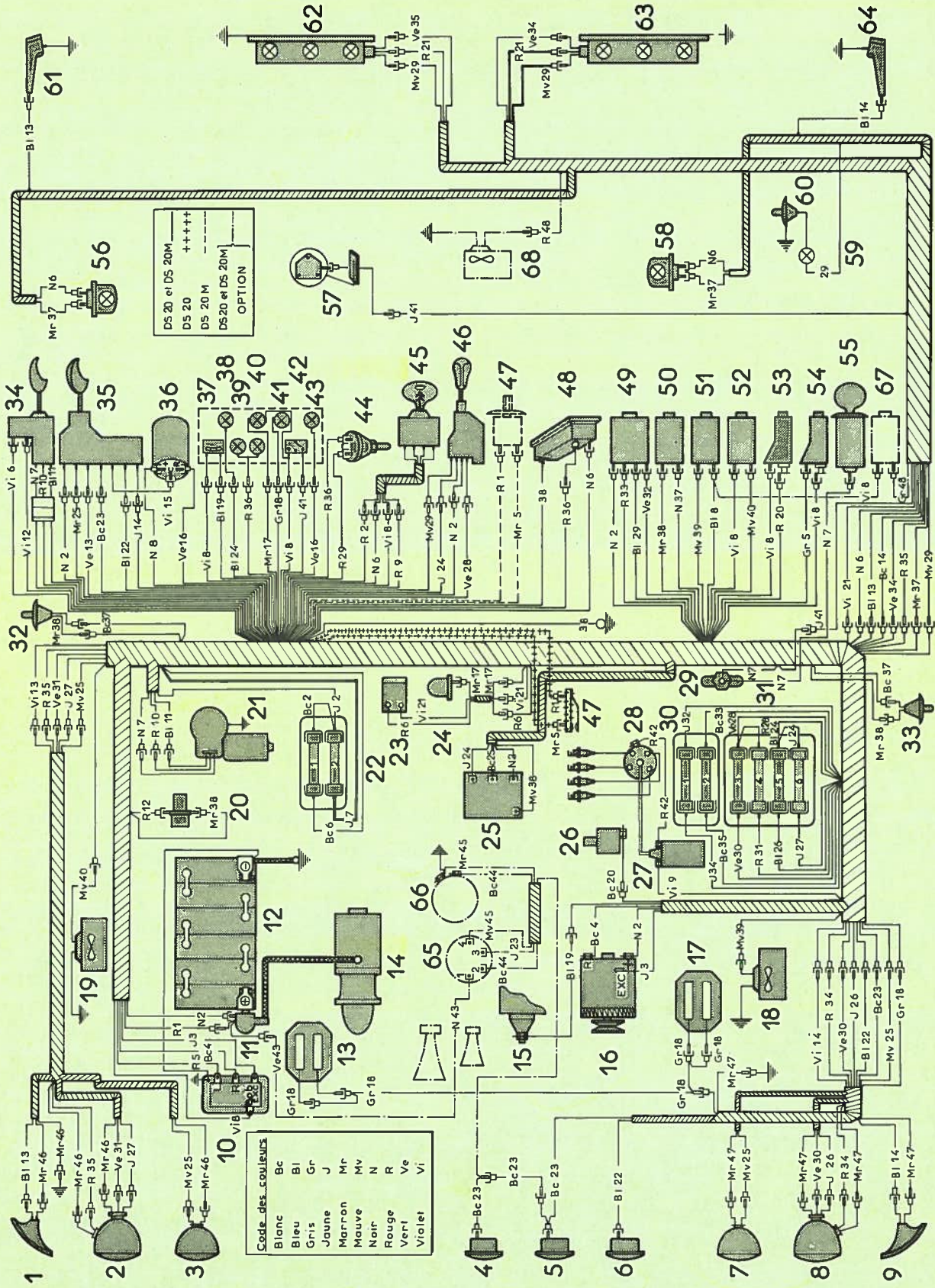
SCHEMA D'ELECTRIFICATION



Faisceau	N° du fil	Couleur des embouts	Nomenclature des fils
Avant	37	Marron Noir Blanc Blanc	Jonction arrière à interrupteur (50) des plafonniers à interrupteur (32) de portière avant droite à interrupteur (33) de portière avant gauche
Avant	38	Marron Marron Marron Marron Mauve	Masse commune (sur tablette d'auvent) à pompe (20) de lave-glace à interrupteur (32) de portière avant droite à interrupteur (33) de portière avant gauche à interrupteur (50) des plafonniers à montre (48) à relais (25) des phares secondaires
Avant	39	Mauve Mauve	Interrupteur (51) de chauffage avant à soufflerie (18) de chauffage avant
Avant	40	Mauve Mauve	Interrupteur (52) d'air pulsé à soufflerie (19) d'air pulsé
Avant	41	Jaune Jaune	Indicateur d'essence (42) à jonction faisceau arrière
Fil volant	7	Noir Noir	Borne d'accessoires (29) à allume cigare (55)
Fil volant	42	Rouge Rouge	Bobine d'allumage (27) à allumeur (28)
Fil volant	43	Vert Noir	Relais (11) de démarreur à relais (65) de compresseur d'avertisseurs (borne 1)
Faisceau d'avertisseur à compresseur	23	Blanc Blanc Jaune	Avertisseur de route droit (4) à fil de liaison à relais (65) de compresseur d'avertisseurs (borne 3)
	44	Blanc Blanc	Relais (65) de compresseur d'avertisseurs (borne 2) à compresseur (66)
	45	Mauve Marron	Relais (65) de compresseur d'avertisseurs (borne 4) à compresseur (66) à masse
Avant droit	13	Violet Bleu	Jonction aile avant droite à feu indicateur (1) de direction avant droit
Avant droit	25	Mauve Mauve	Jonction aile avant droite à phare secondaire droit (3)

Additif n° 6 au 544
Additif n° 4 au 547

SCHEMA D'ELECTRIFICATION

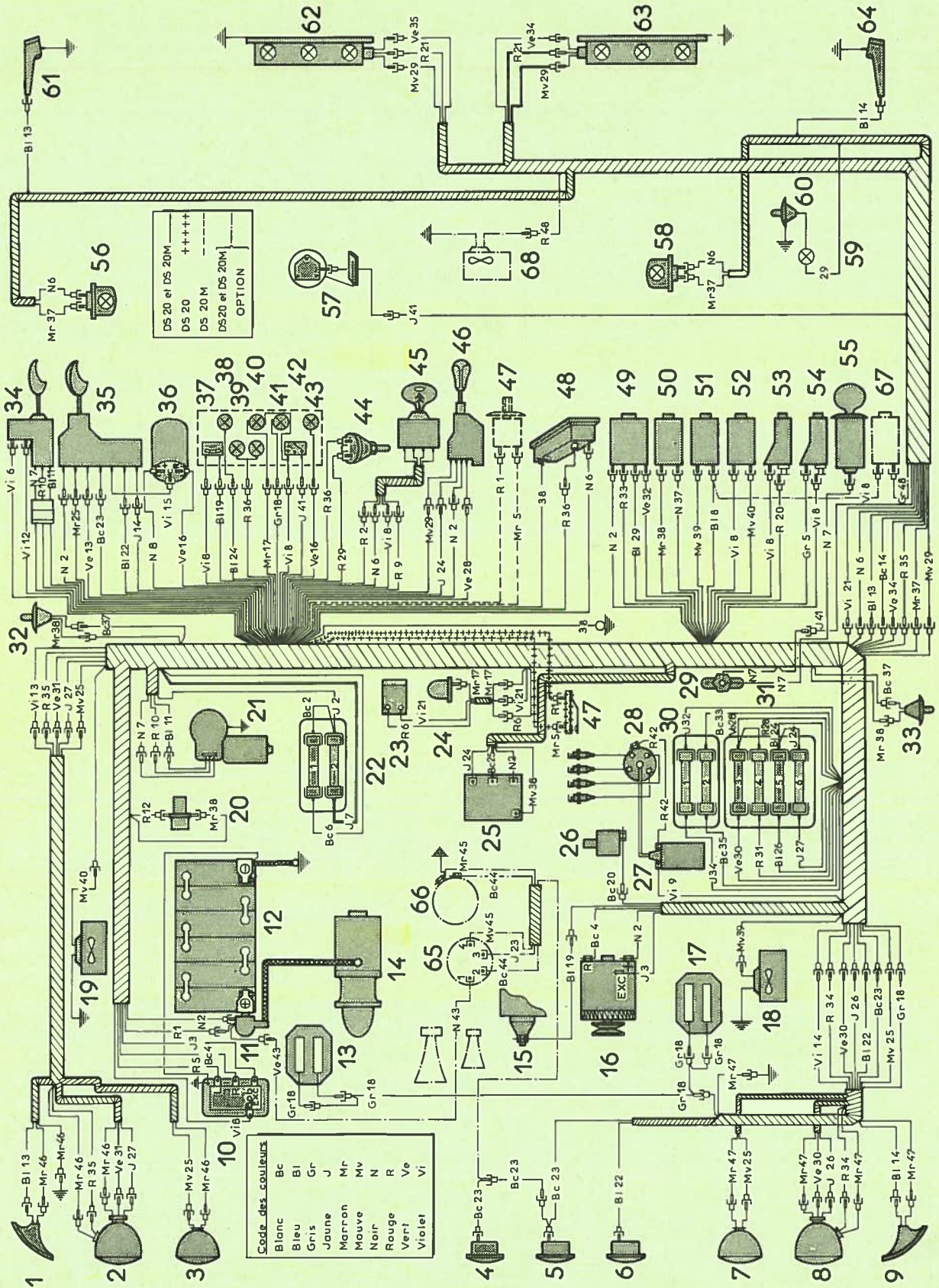


Faisceau	N° du fil	Couleur des embouts	Nomenclature des fils
Avant droit	27	Jaune Jaune	Jonction aile avant droite à phare avant droit (2) (feu de route)
Avant droit	31	Vert Vert	Jonction aile avant droite à phare avant droit (2) (feu de croisement)
Avant droit	35	Rouge Rouge	Jonction aile avant droite à phare avant droit (2) (veilleuse - feu de stationnement)
Avant droit	46	Marron Marron Marron Marron Marron	Masse à feu indicateur (1) de direction avant droit à phare avant droit (2) (lampe veilleuse) à phare avant droit (2) (lampe feu de route et croisement) à phare secondaire droit (3)
Avant gauche	14	Violet Bleu	Jonction aile avant gauche à feu indicateur (9) de direction avant gauche
Avant gauche	18	Gris Gris	Jonction aile avant gauche à faisceau des plaquettes de frein avant (13) et (17)
Avant gauche	22	Bleu Bleu	Jonction aile avant gauche à premier avertisseur de route (6)
Avant gauche	23	Blanc Blanc	Jonction aile avant gauche à avertisseurs de route (4) et (5)
Avant gauche	25	Mauve Mauve	Jonction aile avant gauche à phare secondaire gauche (7)
Avant gauche	26	Jaune Jaune	Jonction aile avant gauche à phare avant gauche (8) (feu de route)
Avant gauche	30	Vert Vert	Jonction aile avant gauche à phare avant gauche (8) (feu de croisement)
Avant gauche	34	Rouge Rouge	Jonction aile avant gauche à phare avant gauche (8) (veilleuse - feu de stationnement)
Avant gauche	47	Marron Marron Marron Marron Marron	Masse à feu indicateur (9) de direction avant gauche à phare avant gauche (8) (lampe veilleuse) à phare avant gauche (8) (lampe feux de route et de croisement) à phare secondaire gauche
Fil volant	18	Gris Gris	Bloc de frein avant gauche (17) à bloc de frein avant droit (13)

Additif n° 6 au 544
Additif n° 4 au 547

SCHEMA D'ELECTRIFICATION

51-55

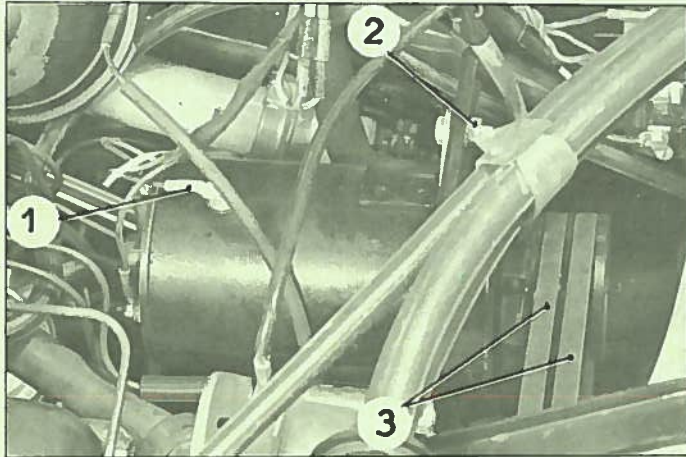


Faisceau	N° du fil	Couleur des embouts	Nomenclature des fils
Arrière	6	Noir Noir	Jonction arrière à lampes des plafonniers gauche (58) et droit (56)
Arrière	13	Bleu Bleu	Jonction arrière à feu indicateur de direction (61) arrière droit
Arrière	14	Blanc Bleu	Jonction arrière à feu indicateur de direction (64) arrière gauche
Arrière	21	Violet Rouge	Jonction arrière à feu de stop arrière droit (62) et arrière droit (63)
Arrière	29	Mauve Mauve Mauve	Jonction arrière à feu d'éclairage droit (62) de la plaque de police à feu d'éclairage gauche (63) de la plaque de police à lampe d'éclairage (59) du coffre
Arrière	34	Vert Vert	Jonction arrière à feu de stationnement ou lanterne (63) arrière gauche
Arrière	35	Rouge Vert	Jonction arrière à feu de stationnement ou lanterne (62) arrière droit
Arrière	37	Marron Marron	Jonction arrière à lampes de plafonnier droit (56) et gauche (58)
Arrière	41	Jaune Jaune	Faisceau avant à rhéostat (57) de jauge à essence
Arrière	48	Gris	Interrupteur (67) de chauffage arrière à soufflerie (68) de chauffage arrière (Fr - 15)

Additif n° 6 au 544
Additif n° 4 au 547

REMARQUE :

Les modèles ID TT et IDF TT phares secondaires non à iode ne diffèrent des modèles DS 20 et DS 20 M phares secondaires non à iode que par la suppression de l'allume-cigare et du témoin d'usure des plaquettes de freins avant.

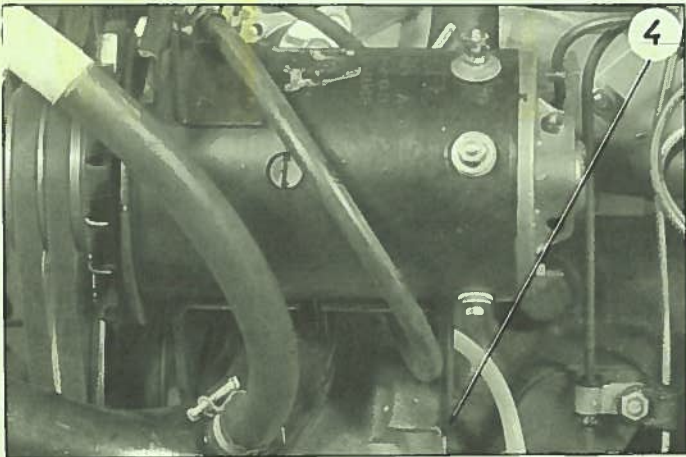


DEPOSE.

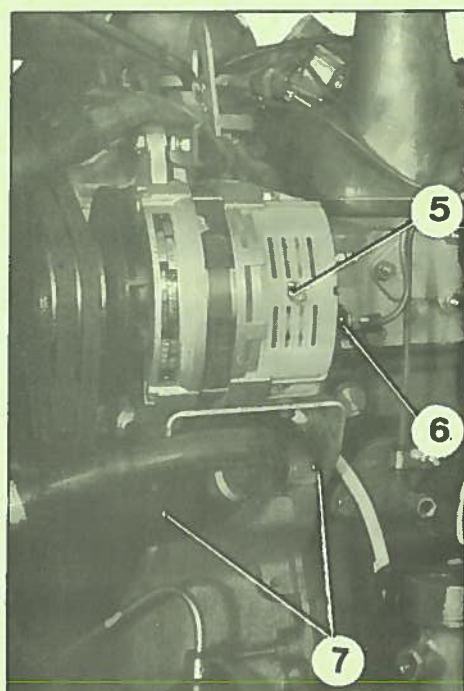
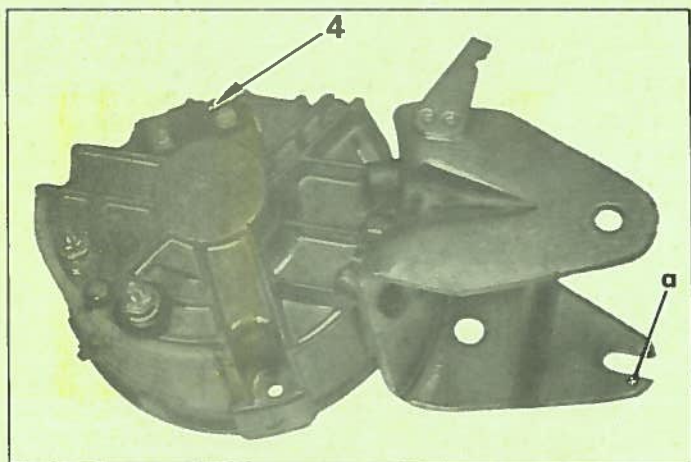
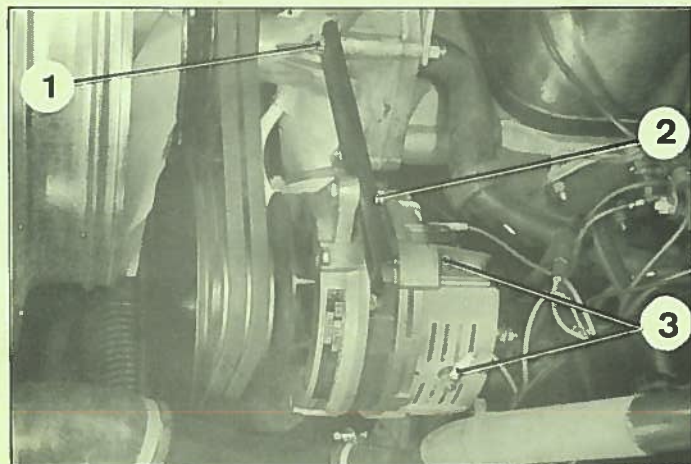
1. Déconnecter les cosses, de la batterie.
2. Mettre le levier de commande de hauteur à la position basse.
3. Déposer le bloc pneumatique AV gauche.
4. Déconnecter les fils (1) de la dynamo. Desserrer l'écrou (2) du tendeur de dynamo. Faire basculer le tendeur vers le moteur.
5. Desserrer les 2 vis (4) de fixation de la dynamo de quelques tours. Basculer la dynamo vers le moteur. Dégager les courroies (3) de la poulie. Déposer les vis (4) de fixation. Dégager la dynamo.

POSE.

6. Mettre la dynamo en place. Poser les vis (4) de fixation. Intercaler une rondelle grower et une rondelle plate sous tête. Approcher les vis de fixation. Régler la poulie de la dynamo (voir Op. DX. 231-0 § 5). Basculer la dynamo vers le moteur. Mettre en place les courroies (3) sur la poulie. Accoupler le tendeur de dynamo. Tendre les courroies (voir Op. DX. 231-0 §§ 16 et 17). Bloquer l'écrou (2) du tendeur. Serrer les vis (4) de fixation.
7. Accoupler les fils (1) de la dynamo.
8. Mettre en place le bloc pneumatique AV gauche.
9. Connecter les bornes à la batterie.
10. Mettre le moteur en marche et placer le levier de commande de hauteur en position « route ».



REPLACEMENT D'UN ALTERNATEUR



DEPOSE.

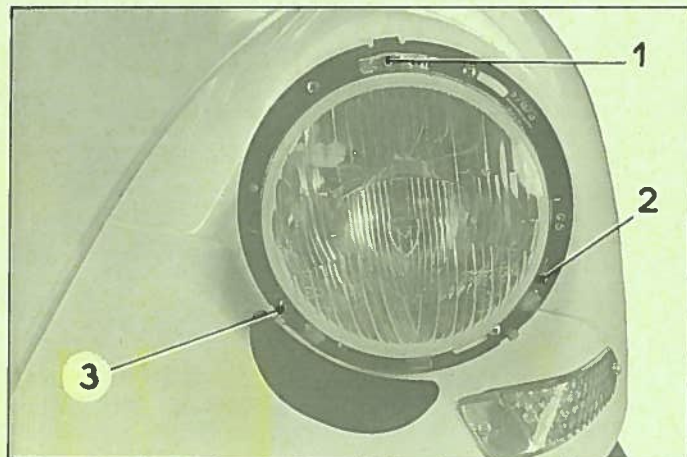
1. Déconnecter le câble de la borne négative de la batterie.
2. Déconnecter les fils (3) de l'alternateur.
3. Desserrer l'écrou (1) du tendeur.
4. Déposer le boulon (2) du tendeur de l'alternateur. Faire basculer le tendeur vers le moteur.
5. Desserrer les 2 vis (7) de fixation de l'alternateur de quelques tours. Basculer l'alternateur vers le moteur.
6. Dégager les courroies de la poulie.
7. Déposer la vis (7) de fixation AR. La partie avant possède une boutonnière « a » ouverte. Dégager l'alternateur.

POSE.

8. Mettre en place l'alternateur sur le carter d'embrayage en engageant la boutonnière « a » entre le carter d'embrayage et la rondelle plate de la vis de fixation (7) AV.
9. Visser la vis (7) de la fixation AR (rondelle éventail) sans la bloquer.
10. Régler la poulie de l'alternateur (voir Op. DX 231-0 a § 5).
11. Basculer l'alternateur vers le moteur. Mettre en place les courroies sur la poulie.
12. Accoupler le tendeur de l'alternateur. Tendre les courroies (Op. DX 231-0 a §§ 16 et 17). Bloquer les écrous (1) et (2) du tendeur.
13. Serrer les vis (7) de fixation AV et AR.
14. Connecter les fils (3) de l'alternateur.
 - Fil (repère jaune) à la borne « EXC » (4)
 - Fil (repère noir) à la borne « + » (6)
 - Fil (repère blanc) à la borne (5)
15. Connecter le câble de la borne négative de la batterie.

REMARQUES IMPORTANTES.

- 1°/ S'assurer que la voiture est en ordre de marche, hauteurs réglées, pneus gonflés correctement.
- 2°/ Mettre le levier de commande manuelle de hauteur en position «route» et laisser le moteur tourner au ralenti pendant le réglage.
- 3°/ Utiliser un appareil genre «Réglolux» ou «Régloscope».
- 4°/ S'assurer que la voiture et l'appareil de réglage sont sur un même plan.

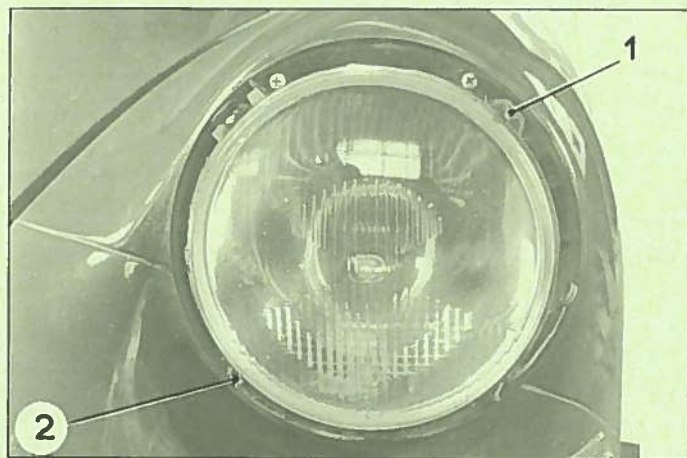


REGLAGE D'UN PHARE SEV MARCHAL.

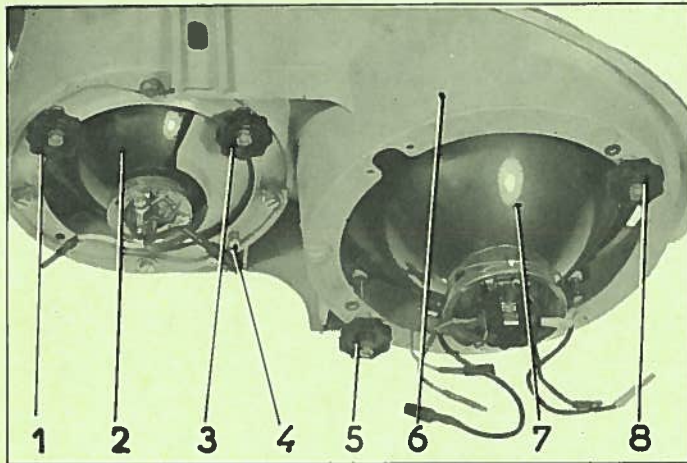
1. Pour régler le faisceau horizontalement, agir sur les vis inférieures (2) et (3).
2. Pour régler le faisceau verticalement, agir sur la vis supérieure (1).

REGLAGE D'UN PHARE CIBIE.

3. Pour régler le faisceau horizontalement, agir sur la vis inférieure (2).
4. Pour régler le faisceau verticalement, agir sur la vis supérieure (1).



NOTA : Faire un réglage en hauteur le plus précis possible. Placer la coupure code sur le trait supérieur de la zone de réglage admise sur les appareils.



REGLAGES DES PHARES PRINCIPAUX ET DES PHARES SECONDAIRES FIXES.

1. S'assurer : (voir § 6)

- que la tôle d'habillage et la tôle de fermeture de la tôle d'habillage sont bien fixées,
- que l'aile est bien fixée,
- que le support (6) des blocs optiques est fixé sans jeu dans l'aile.

2. REMARQUE IMPORTANTE :

S'assurer que la voiture est en ordre de marche, hauteurs réglées, pneus gonflés correctement.

Mettre le levier de commande manuelle de hauteur en position «route».

Mettre le circuit sous pression et laisser tourner le moteur au ralenti pendant le réglage.

3. Régler les phares (7) principaux fixes.

Utiliser un appareil genre «Réglolux» ou «Régloscope».

S'assurer que la voiture et l'appareil de réglage sont sur un même plan.

Lever le capot pour accéder aux vis de réglage à l'intérieur de l'aile.

- Pour régler le faisceau horizontalement agir sur la vis inférieure (5).
- Pour régler le faisceau verticalement agir sur la vis supérieure (8).

La ligne de coupure du feu de croisement doit coïncider avec celle de l'écran de l'appareil «code Européen» (réglage sans tolérance).

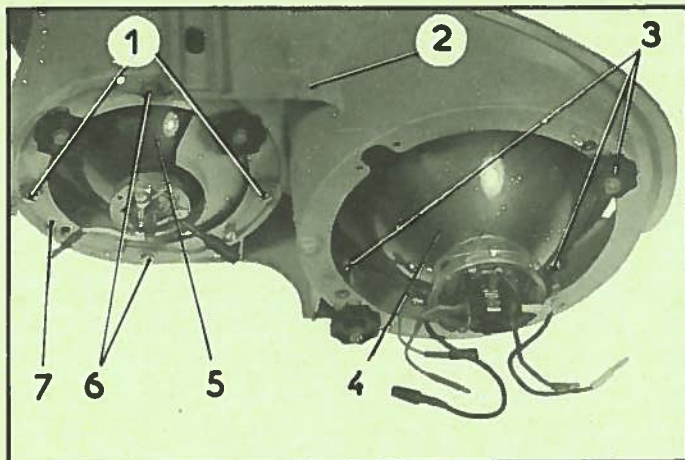
4. Régler les phares (2) secondaires fixes.

Utiliser un appareil genre «Réglolux» ou «Régloscope».

S'assurer que la voiture et l'appareil de réglage sont sur un même plan.

Lever le capot pour accéder aux vis de réglage à l'intérieur de l'aile.

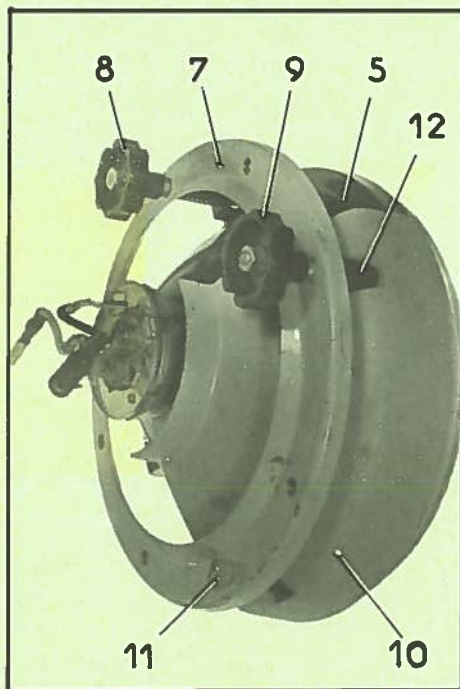
- Pour régler le faisceau verticalement agir sur la vis (3) jusqu'à ce que la tache lumineuse de l'éclairage route soit sur l'axe horizontal de la mire de l'écran.
- Pour régler le faisceau horizontalement, agir sur la vis (1) jusqu'à ce que la tache lumineuse de l'éclairage route soit centrée sur la mire de l'écran de l'appareil.



REPLACEMENT DES PHARES PRINCIPAUX ET DES PHARES SECONDAIRES FIXES.

DEPOSE

1. Déposer le support (2) des phares, des ailes (voir Op. DX. 540-1 a).



2. Tirer sur le bloc optique (4) pour le dégager des trois vis (3) de réglage du phare.

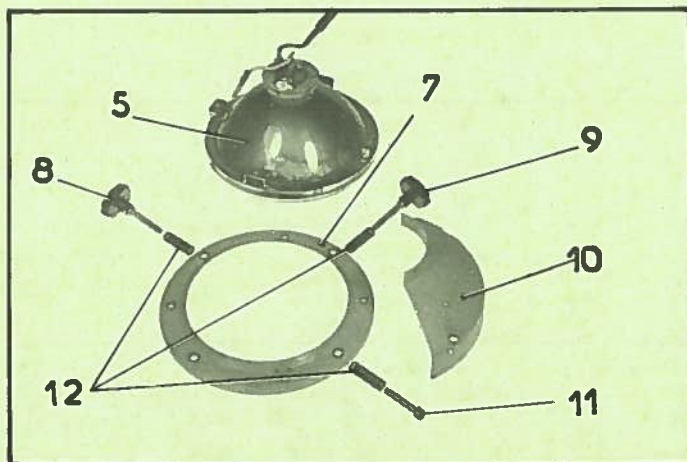
3. Déposer le bloc optique (5) secondaire.

Déposer l'ensemble bloc optique (5) secondaire et support (7), du support (2) des phares.

Déposer les deux vis (6) situées en haut et en bas.

Déposer les deux vis horizontales (1) avec leurs pattes de maintien.

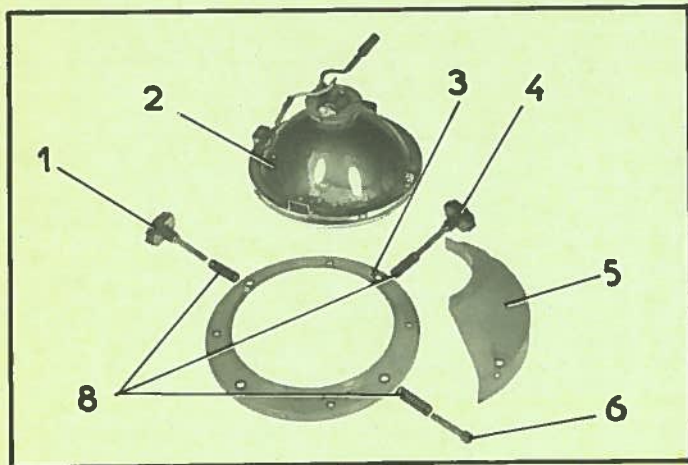
Déposer l'ensemble bloc optique (5) secondaire avec son support (7).



4. Déposer le bloc optique (5) secondaire de son support (7).

Dévisser les vis (8), (9) et (11), de réglage.

Déposer : le support (7) annulaire, les trois ressorts (12), l'enjoliveur (10), le bloc optique (5) secondaire.

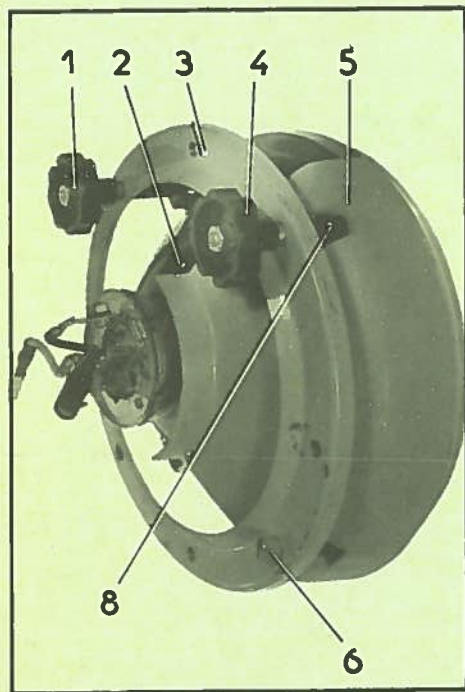


POSE.

5. Poser le bloc optique (2) secondaire sur son support (3) annulaire.

Le bloc optique (2) secondaire étant orienté comme sur la voiture et vue de l'arrière, placer l'enjoliveur (5).

- du côté droit pour le bloc optique droit.
- du côté gauche pour le bloc optique gauche.



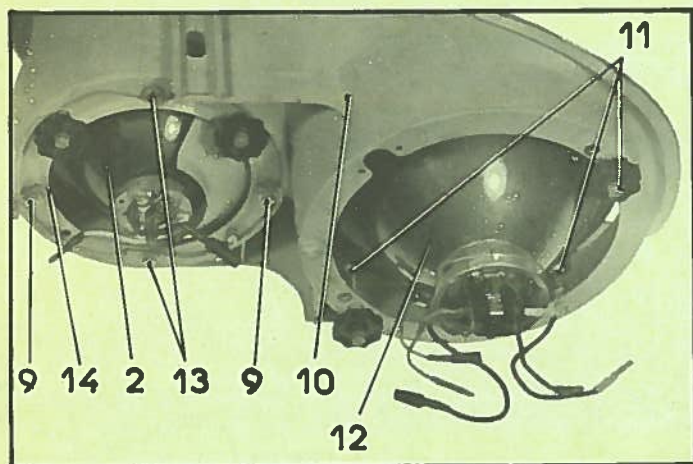
6. Présenter les trois ressorts (8),
- un sur le bloc optique (2),
- deux sur l'enjoliveur (5),
le support annulaire (3) venant en appui sur les trois ressorts.

Visser les vis de réglage (1), (4) et (6) de sept à huit tours provisoirement dans le bloc optique (2).

7. Fixer l'ensemble ainsi préparé sur le support (10) des phares.

Visser les deux vis (13) situées en haut et en bas (rondelles crantées sous tête).

Visser les deux vis horizontales (9) en interposant les deux pattes (14) de maintien et les deux rondelles crantées.



8. Poser le bloc optique (12) principal sur le support (10) des phares.

Emboîter à fond le bloc optique (12) principal en engageant les trois vis de réglage (11) dans leurs plots plastiques.

REPLACEMENT D'UN ROBINET COUPE-CIRCUIT DE CHAUFFAGE.

Démontage.

1. Vidanger le radiateur.
(récupérer l'eau qui contient de l'antigel).

2. Déposer :
- l'ensemble support et filtre à air
- l'écran d'échappement.

3. Désaccoupler la durite d'arrivée au robinet de chauffage, du tube de prise d'eau sur culasse.

4. Désaccoupler la durite d'arrivée (2), du radiateur de chauffage.

Déposer la patte de maintien (1) de la durite sur le tablier.

Desserrer la patte de maintien (a) de la durite sur la niche et dégager la durite.

5. Déposer le robinet coupe-circuit.

a) Dégager le capuchon de caoutchouc, du bouton de manoeuvre du robinet.

Déposer l'écrou de fixation du bouton de manoeuvre (maintenir le bouton de manoeuvre à l'aide d'une pince multiprise).

Dégager :

- le bouton de manoeuvre du robinet,
- le disque de repère d'ouverture,
- la butée de boisseau de robinet.

Déposer :

- la plaque indicatrice d'ouverture,
- les 3 vis de fixation du robinet sur la niche du moteur.

b) Dégager l'ensemble robinet et durites, faire passer cet ensemble sous le collecteur d'échappement.

c) Déposer les durites, du robinet.



Montage.

6. Engager les durites sur le robinet (la plus longue côté gauche).

Serrer les colliers de fixation des durites sur le robinet.

7. Engager le robinet dans la niche moteur, faire passer l'ensemble durites et robinet sous le collecteur d'échappement.

Serrer les 3 vis de fixation du robinet sur la caisse.

8. Placer et serrer sur la moquette, la plaque indicatrice.

Engager sur le robinet :

- la butée de boisseau de robinet (orienter l'aiguille de butée vers le côté droit).
- le disque de repère
- le bouton de manoeuvre de robinet
- une rondelle éventail.

Poser et serrer l'écrou de fixation du bouton de manoeuvre du robinet.

(maintenir le bouton de manoeuvre à l'aide d'une pince multiprise pour éviter de déformer la butée de boisseau de robinet).

Engager sur le bouton de manoeuvre le capuchon caoutchouc.

9. Engager la durite d'arrivée sur le radiateur de chauffage. Serrer le collier (2).

10. Engager la durite sous la patte de maintien (a) serrer la vis de fixation. Placer et serrer la patte de maintien (1) de la durite sur le tablier.

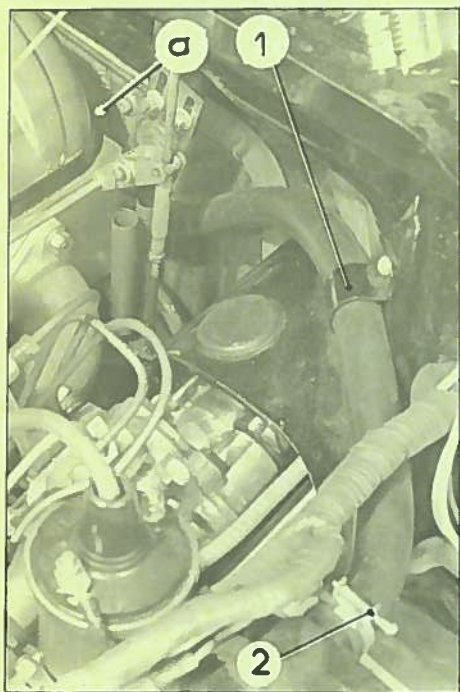
11. Engager la durite d'arrivée au robinet de chauffage, sur le tube de prise d'eau sur culasse. Serrer le collier.

12. Monter :

- l'écran d'échappement
- l'ensemble support et filtre à air.

13. Placer la commande de robinet coupe-circuit en position « ouverte », et faire le plein du radiateur.

14. Vérifier l'étanchéité des raccords.



REPLACEMENT D'UN ROBINET COUPE-CIRCUIT DE CHAUFFAGE.

DEMONTAGE.

1. Vidanger le radiateur.
(récupérer l'eau qui contient de l'antigel).
2. Déposer :
 - l'ensemble support et filtre à air,
 - l'écran d'échappement
3. Désaccoupler la durite d'arrivée au robinet de chauffage, du tube de prise d'eau sur culasse.
4. Désaccoupler la durite (2) d'arrivée, du radiateur de chauffage.

Déposer la patte (1) de maintien de la durite sur le tablier.

Desserrer la patte (a) de maintien de la durite sur la niche et dégager la durite.

5. Déposer le robinet coupe-circuit.

- a) Dégager le capuchon de caoutchouc, du bouton de manoeuvre du robinet.

Déposer l'écrou de fixation du bouton de manoeuvre (maintenir le bouton de manoeuvre à l'aide d'une pince multiprise).

Dégager :

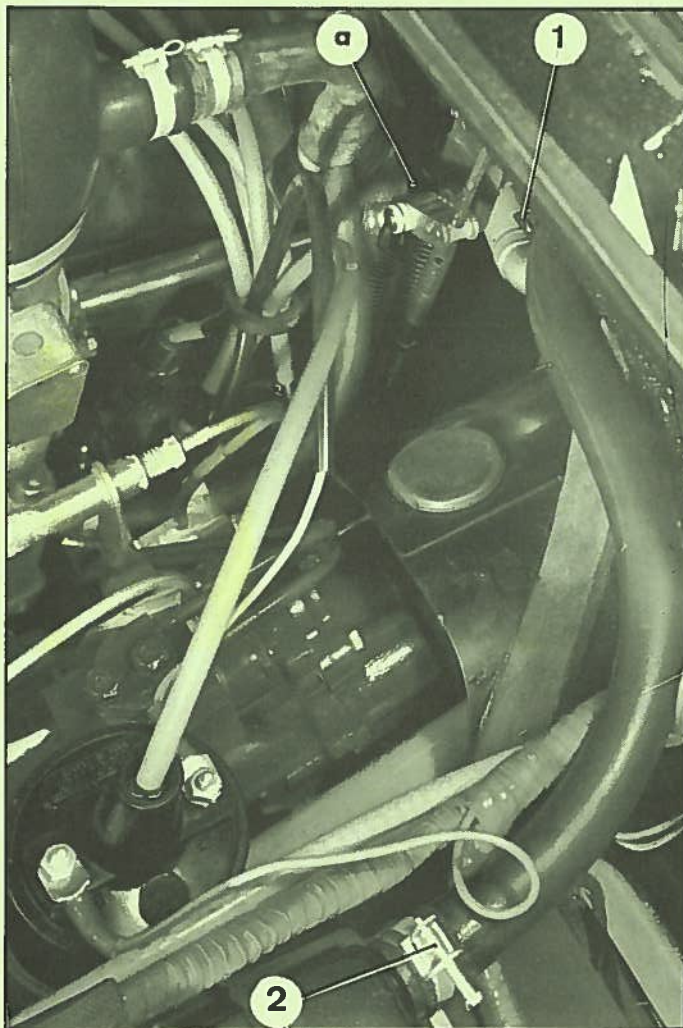
- le bouton de manoeuvre du robinet,
- le disque de repère d'ouverture,
- la butée de boisseau de robinet.

Déposer :

- la plaque indicatrice d'ouverture,
- les trois vis de fixation du robinet sur la niche du moteur.

- b) Dégager l'ensemble robinet et durites, faire passer cet ensemble sous le collecteur d'échappement.

- c) Déposer les durites, du robinet.



MONTAGE.

6. Engager les durites sur le robinet (la plus longue côté gauche).

Serrer les colliers de fixation des durites sur le robinet.

7. Engager le robinet dans la niche moteur, faire passer l'ensemble durites et robinet sous le collecteur d'échappement.

Serrer les trois vis de fixation du robinet sur la caisse.

8. Placer et serrer sur la moquette, la plaque indicatrice.

Engager sur le robinet :

- la butée de boisseau de robinet (orienter l'aiguille de butée vers le côté droit).
- le disque de repère,
- le bouton de manoeuvre de robinet,
- une rondelle éventail.

Poser et serrer l'écrou de fixation du bouton de manoeuvre du robinet.

(maintenir le bouton de manoeuvre à l'aide d'une pince multiprise pour éviter de déformer la butée de boisseau de robinet).

Engager sur le bouton de manoeuvre le capuchon caoutchouc.

9. Engager la durite d'arrivée sur le radiateur de chauffage. Serrer le collier (2).

10. Engager la durite sous la patte (a) de maintien, serrer la vis de fixation. Placer et serrer la patte (1) de maintien de la durite sur le tablier.

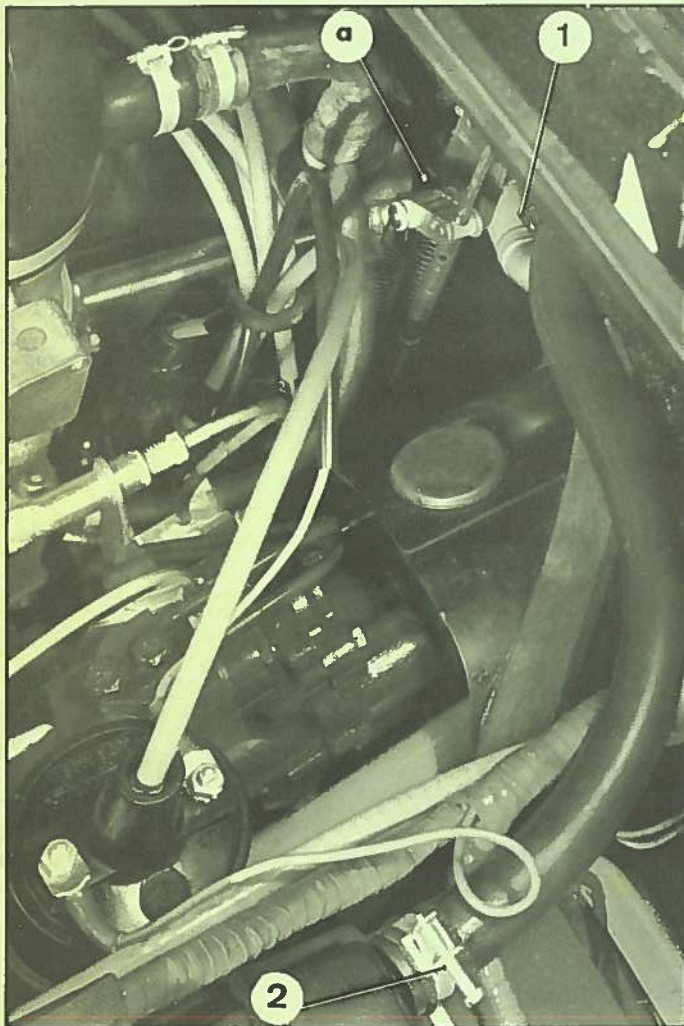
11. Engager la durite d'arrivée au robinet de chauffage, sur le tube de prise d'eau sur culasse. Serrer le collier.

12. Monter :

- l'écran d'échappement,
- l'ensemble support et filtre à air.

13. Placer la commande de robinet coupe-circuit en position « ouverte », et faire le plein du radiateur.

14. Vérifier l'étanchéité des raccords.



OPERATION N° D Y. 851 -00 : *Caractéristiques et réglages.*

Op. D Y. 851 -00 1

Les éléments de carrosserie étant les mêmes que ceux des voitures DS 21, suivre les indications des gammes D X. correspondantes pour leur remise en état.

