

Le, 1er Septembre 1967

**Société Anonyme**  
**ANDRE CITROEN**

Capital : 302.460.000 Francs

117 à 167, Quai André Citroën  
PARIS XV<sup>e</sup>

**METHODES REPARATIONS**

NOTE TECHNIQUE

A MM. LES CONCESSIONNAIRES

N° 123 - D

**CONFIDENTIELLE**  
(Droits de reproduction réservés)

**DS 21 (DX•DJ) • DS 19 a (DY•DL)**

**BREAK 21 (DJF) • BREAK 19 a (DLF)**

**ID 19 b (DV)**

**TRAVAUX A EXECUTER A LA REVISION DES 1.000 km.**

Les opérations indiquées ci-dessous doivent être exécutées gratuitement entre 1 000 et 1 500 km.

Les vérifications indiquées sont nécessaires, par suite de l'évolution des réglages et de la mise en place des différents organes au cours des premiers kilomètres du véhicule.

Nous avons indiqué ci-dessous :

- a) Les opérations qui doivent impérativement être réalisées moteur froid.
- b) Les opérations qui doivent impérativement être réalisées moteur chaud.
- c) Les opérations qui peuvent être réalisées indépendamment de la température du moteur.

L'ordre des opérations correspondant au temps de main d'oeuvre minimum sera établi en fonction de l'organisation de chaque atelier.

## OPERATIONS A EFFECTUER :

### a) Le moteur étant froid :

- 1° / Resserrer les colliers des tuyaux caoutchouc de circulation d'eau.
- 2° / Resserrer les vis de fixation de culasse.
- 3° / Nettoyer le filtre du réservoir des circuits hydrauliques.  
  
ATTENTION : Les véhicules destinés à l'exportation aux U.S.A et au Canada mais livrés en France ont leurs circuits hydrauliques garnis de LHS 2.
- 4° / Resserrer les tubulures d'admission et d'échappement sur culasse.
- 5° / Resserrer les écrous de fixation de la bride de carburateur.
- 6° / Vérifier le fonctionnement et le réglage de la tringlerie d'accélérateur et de la tirette de starter.
- 7° / Vérifier la tension des courroies de ventilateur et d'alternateur.
- 8° / Vérifier la tension des courroies de pompe haute pression.
- 9° / Vérifier la tension de la courroie du régulateur centrifuge (DX-DY).
- 10° / Vérifier le serrage de la borne du démarreur.
- 11° / Régler la garantie d'embrayage (DJ-DL-DLF-DJF-DV).
- 12° / Vérifier et resserrer les colliers de fixation des tubes d'échappement.

### b) Le moteur étant chaud :

- 13° / Régler les culbuteurs (le réglage des culbuteurs à froid est possible. Il est cependant préférable d'exécuter cette opération à chaud).
- 14° / Régler le ralenti.
- 15° / Régler la garantie de débrayage (DX-DY)..
- 16° / Régler le début d'embrayage et le ralenti accéléré.
- 17° / Vidanger le carter d'huile moteur.
- 18° / Remplacer la cartouche du filtre à huile.
- 19° / Vidanger la boîte de vitesses.

### c) Indépendamment de la température du moteur :

- 20° / Faire le plein d'huile moteur (5 litres huile SAE 10 W 30).
- 21° / Désaccoupler le conduit de ventilation du radiateur.

- EXÉCUTION DES OPÉRATIONS
- NOTE IMPORTANTE - Les opérations mentionnées ici sont à effectuer au niveau de l'entretien N° 342
- 22°/ Faire le plein d'huile de la boîte de vitesses (2 litres huile SAE 90 EP).
  - 23°/ Vérifier le positionnement correct des épingles de maintien de plaquettes de freins.
  - 24°/ Accoupler le conduit de ventilation au radiateur et poser la roue de secours.
  - 25°/ Graisser les transmissions, les rotules et paliers de barre anti-roulis.
  - 26°/ Vérifier et établir la pression des pneus.
  - 27°/ Resserrer les écrous de fixation de roues.
  - 28°/ Vérifier le fonctionnement de la commande de hauteur (moteur tournant).
  - 29°/ Vérifier les hauteurs sous coque (moteur tournant).
  - 30°/ Vérifier l'étanchéité des raccords des circuits hydrauliques (moteur tournant) sous coque et sous capot. Resserrer s'il y a lieu les fixations des plaquettes joints.
  - 31°/ Vérifier la mise en pression de l'accumulateur (moteur tournant).
  - 32°/ Vérifier et compléter le niveau du liquide du réservoir pour circuits hydrauliques (moteur tournant). Utiliser le liquide correspondant à la couleur du réservoir et des organes hydrauliques.
  - 33°/ Vérifier le niveau de l'électrolyte de la batterie. Serrer les cosses.
  - 34°/ Vérifier le serrage des bornes du régulateur.
  - 35°/ Vérifier le débit de l'alternateur.
  - 36°/ Vérifier le fonctionnement de l'essuie-glace et du lave-glace.
  - 37°/ Vérifier le fonctionnement et le réglage des phares.
  - 38°/ Vérifier le fonctionnement des plafonniers (interrupteur au tableau et contact de portes), des lanternes AR et STOP, de l'éclairage de malle et de son contacteur, des feux de stationnement, des indicateurs de direction, des avertisseurs, de l'éclairage de tableau de bord, de l'allume-cigare, de la jauge à essence et du ventilateur de chauffage-dégivrage-aération.
  - 39°/ Vérifier le fonctionnement des voyants lumineux : de phares, de freins de clignotants et de pression d'huile.
  - 40°/ Vérifier la fermeture et le verrouillage des portes.
  - 41°/ Vérifier le fonctionnement des glaces et lève-glaces.
  - 42°/ Vérifier la fermeture du capot et de la malle AR.
  - 43°/ Vérifier le fonctionnement des béquilles télescopiques de la malle AR.

## EXECUTION DES OPERATIONS

NOTE IMPORTANTE : Les opérations mentionnées renvoient au Manuel de Réparations N° 544  
Edition Septembre 1967.

- 2°/ Serrage de la culasse : voir § 21 de l'opération DX. 112-1 a.  
Le serrage doit être fait le moteur étant froid (culasse alu).

Respecter l'ordre de serrage indiqué au Manuel de Réparations, opérer comme suit :  
AGIR SUR LES VIS UNE PAR UNE : desserrer franchement chaque vis et serrer  
ensuite à 6 m.kg (clé dynamométrique 2471-T à barre de flexion). (Les clés à ressorts  
ont un encombrement trop important et ne permettent pas ce travail).

- 3°/ Nettoyage du filtre du réservoir des circuits hydrauliques :

ATTENTION : Les véhicules destinés à l'exportation aux U.S.A et au Canada mais  
livrés en France ont leurs circuits hydrauliques garnis de LHS2.

Dégager l'ensemble tube et oeillet caoutchouc de la patte d'attache.

Déposer le plongeur sans débrancher le tube.

Déposer le filtre du tube plongeur.

Nettoyer le filtre à l'essence ou à l'alcool suivant la nature du liquide, puis le souf-  
fler à l'air comprimé par l'extérieur.

Recommencer plusieurs fois l'opération si nécessaire, le filtre ne devant être remonté  
que très propre.

Mettre en place, bien à fond dans le plongeur, le filtre muni de son joint

Mettre en place le plongeur dans le réservoir, fixer le tuyau de caoutchouc d'aspiration  
de pompe H.P dans la patte d'attache.

Après cette opération, il est nécessaire de purger le circuit pompe-conjoncteur.

- desserrer la vis de purge du conjoncteur-disjoncteur.

- mettre le moteur en marche, le laisser tourner quelques minutes avant de resserrer  
la vis de purge.

- 6°/ Vérifier le réglage de la tringlerie d'accélération.

Pédale d'accélérateur appuyée à fond, les papillons du carburateur doivent être ouverts  
au maximum. (Sur DS 21, mettre la commande à main d'embrayage en position « embrayé ».

Si cette condition est réalisée, le relai de commande d'accélérateur ne peut plus être  
manoeuvré à la main.

Vérifier l'alignement de l'axe de carburateur de la bague d'articulation du relai et du  
correcteur de réembrayage (DS). Voir opération DX. 314-1.

- 7°/ Régler la tension de la courroie de ventilateur et de l'alternateur.

Voir §§ 16-17. Opération DX. 231-0 a.

- 8°/ Régler la tension des courroies de pompe haute pression.

Voir §§ 12-13. Opération DX. 231-0 a.

- 9°/ Régler la tension de la courroie du régulateur centrifuge.

Voir §§ 14-15 . Opération DX. 231-0 a.

- 11°/ Vérifications de la garde d'embrayage ( DS M - Break et ID).

Voir opération DJ. 314-0 a.

- 13°/ Réglage des culbuteurs .

Ce réglage doit de préférence être fait le moteur étant chaud.

Régler le jeu de culbuteurs à :

0,20 mm pour les soupapes d'admission,  
et 0,25 mm pour les soupapes d'échappement.

Dans le cas où les culbuteurs sont réglés moteur froid, régler le jeu à :

0,15 mm pour les soupapes d'admission,

0,20 mm pour les soupapes d'échappement.

Régler les soupapes d'un cylindre, le piston au P.M.H, fin de compression, les soupapes du cylindre opposé sont alors en bascule, c'est-à-dire, soupape d'admission, en début d'admission, soupape d'échappement, en fin d'échappement.

Régler les soupapes du :

1er cylindre : les soupapes du 4ème cylindre étant en bascule.

2ème cylindre : les soupapes du 3ème cylindre étant en bascule.

3ème cylindre : les soupapes du 2ème cylindre étant en bascule.

4ème cylindre : les soupapes du 1er cylindre étant en bascule.

Sur DS à commande hydraulique : pour entraîner le moteur à la manivelle, verrouiller le levier de commande à main d'embrayage à la position « embrayé ». Ce levier se trouve logé dans une cavité sous le tableau de bord à droite du rhéostat d'éclairage. Le pousser à fond vers l'avant et le verrouiller en le déplaçant vers le haut.

**IMPORTANT** : Ne pas oublier de remettre le levier d'embrayage à sa position primitive, lorsque le réglage est terminé.

#### 15° / Vérification de la garantie de débrayage (DS).

Voir Opération DX. 142-0 a §§ 1 et 2

Réglage de la garantie de débrayage sur DS.

Mettre en place la rallonge de manivelle de dégommage.

Desserrer la vis de réglage de la fourchette d'embrayage par fraction de tour, jusqu'au moment où, moteur au ralenti, la rallonge de manivelle est légèrement entraînée et peut être immobilisée à la main.

Le « Léchage » du disque d'embrayage est ainsi obtenu.

Serrer ensuite la vis de réglage de deux tours (au minimum), pour obtenir un réglage correct.

**ATTENTION :**

- 1) Si la garantie de débrayage est insuffisante, il ne sera pas possible d'obtenir un réembrayage correct et sans à coups.
- 2) Ce réglage doit impérativement être réalisé à chaud. Un réglage réalisé à froid risque d'être incorrect à chaud.

#### 16° / Réglage du ralenti, du début d'embrayage et du ralenti accéléré.

Voir Opération DX. 142-0 a et DJ. 142-0.

Réglage du correcteur de réembrayage.

Voir Opération DX. 314-0 a § 5: (Ce réglage doit être fait, sur route, moteur chaud).

Si le réembrayage est trop rapide, desserrer la vis (sens inverse des aiguilles d'une montre).

S'il est trop lent, serrer la vis.

La vis de réglage ne peut faire plus de 1 tour. Au moment du réglage d'une voiture agir sur la vis par 1/8 de tour.

Si le bossage de la bague vient en butée avant que le réglage soit correct, il faut desserrer la vis d'arrêt de la bague et placer celle-ci dans la position moyenne qui permet le réglage maxi dans les deux sens.

17° - 18° / Vidange de l'huile moteur. Echange de la cartouche de filtre à huile.

Voir Opération DX. 220-1.

- Vidanger l'huile du moteur.
- Déposer la plaque de visite sous le carter d'huile.
- Déposer la vis maintenant le filtre et sortir l'ensemble du filtre et de la partie inférieure de la cloche.
- Au remontage, faire attention à l'empilage des pièces, il faut placer dans l'ordre en partant de la tête de vis :

- la rondelle plate,
- le préfiltre (tamis),
- la cloche,
- le ressort,
- la rondelle plate,
- le joint torique,
- la coupelle d'appui du filtre,
- la cartouche du filtre,

- Monter l'ensemble précédemment préparé sur le filtre.

**ATTENTION** : Le couvercle du préfiltre doit être placé de manière à ce que le cran situé à sa périphérie s'engage dans le bossage d'aspiration d'huile (vers l'avant du véhicule).

Avant de bloquer la vis de serrage, vérifier que le couvercle du préfiltre ne peut pas tourner. Sinon le cran est mal placé. Serrer la vis d'assemblage : de 8 à 10 mAN, (0,8 à 1 m.kg).

Remonter la plaque de visite, en changeant éventuellement le joint papier, s'il est en mauvais état. Serrer les vis à  $1^{+0,2}_{-0,1}$  m. kg.

19° / Vidange de la boîte de vitesses :

- Déposer le bouchon de niveau situé sur la partie droite de la boîte et déposer le bouchon de vidange placé à la partie inférieure.
- Après l'écoulement de l'huile, replacer le bouchon de vidange, après avoir vérifié l'état du joint.

21 - 22 - 23° / Remplissage de la boîte :

- Déposer les deux vis droite de fixation du conduit souple sur le radiateur.
- Desserrer les deux vis gauche et reculer le conduit souple.
- Déposer le bouchon à l'aide d'une clé à oeil modifiée. (Voir note d'information n° 25).
- Le bouchon de remplissage est situé au milieu du couvercle de boîte. Il faut environ 2 litres d'huile SAE 90 EP.

Laisser le trop plein s'écouler par le bouchon de niveau, puis replacer le bouchon de remplissage et le bouchon de niveau.

- Accoupler le conduit souple de ventilation au radiateur.

26°/ Pression des pneus (en bar) :

	DS - ID	BREAK Familiale-Commerciale	AMBULANCE
A l'avant	180-380 X AS = 1,9	180-380 X AS = 1,9	180-380 X AS = 1,9
A l'arrière	155-380 X AS = 1,9	180-380 X AS = 2,1	180-380 X AS = 1,8
Roue de secours	155-380 X AS = 2,1	180-380 X AS = 2,3	180-380 X AS = 2,1
Dans le cas ou une berline est munie de pneus AR 180-380 X AS, la pression des pneus AR doit être de 1,7 bar.			

27°/ Serrer les écrous de roues :

Couple de serrage : 80 à 100 m $\wedge$ N (8 à 10 m.kg).

28 - 29°/ Vérification des hauteurs :

Placer le véhicule sur un élévateur ou une fosse. Laisser le moteur tourner au ralenti. Desserrer le frein de sécurité. Placer des cales suffisamment loin des roues pour ne pas gêner leur déplacement lors des changements de hauteur du véhicule.

A l'avant comme à l'arrière, relever les cotes de hauteur du dessous de la barre anti-roulis au plan d'appui des roues sur le sol, le véhicule étant stabilisé.

- a) Soulever le véhicule au maximum en le prenant à la main par le pare-chocs.
- Lâcher le véhicule lorsque son poids devient trop important pour pouvoir le maintenir soulevé.  
(Le correcteur de hauteur est alors en position échappement). Le véhicule descend et le correcteur se met en admission, ce qui le fait remonter.
  - Relever alors la cote de hauteur lorsque le véhicule est stabilisé.
- b) Appuyer sur le véhicule au maximum en le prenant à la main par le pare-chocs.
- Lâcher le véhicule lorsqu'il commence à remonter (le correcteur de hauteur est alors en position admission). Le véhicule monte et le correcteur de hauteur se met en échappement, ce qui le fait redescendre.
  - Relever alors la cote de hauteur lorsque le véhicule est stabilisé.

La moyenne des cotes relevées aux §§ a et b doit être comprise :

A l'avant entre 222 et 228 mm.

A l'arrière entre 335 et 345 mm.

Pour régler une hauteur, AV ou AR, faire tourner la bride de fixation de la tige de commande de correcteur sur la barre anti-roulis. Agir par très petits déplacements. Ne pas déplacer la bride dans le sens latéral.

NOTE :

- 1) A l'avant, prendre la cote de hauteur du côté droit et du côté gauche.

Il ne doit pas y avoir un écart de plus de 3 mm entre ces deux cotes. Dans le cas contraire, agir sur le manchon gauche de la biellette de réglage de barre anti-roulis.

- 2) La barre anti-roulis arrière est accessible après avoir déposé l'un des bouchons caoutchouc se trouvant à droite du tuyau d'échappement. Sur DS 21 faire bien attention de prendre la cote à partir de la barre anti-roulis et non à partir de la bride de commande de phares.
- 3) Dans le cas où une berline est équipée de pneus AR de 180-380 X AS, la hauteur arrière doit être comprise entre 355 et 365 mm.

30°/ Vérification de l'étanchéité des circuits hydrauliques.

Il y a lieu, lors de la réalisation de cette opération de resserrer systématiquement les deux vis raccords, sur pompe et sur conjoncteur, du tube de liaison pompe HP - conjoncteur.

Tous les raccords doivent être étanches (voir opération DX. 00).

31°/ Mise en pression de l'accumulateur :

Moteur tournant, commande manuelle des hauteurs en position basse, la pompe ne chargeant plus, desserrer la vis de purge du conjoncteur-disjoncteur.

La resserrer modérément et attendre le bruit de la disjonction. Le temps écoulé entre le resserrage de la vis de purge et le bruit de la disjonction doit être inférieur à 20 secondes.

32°/ Vérifier et compléter le niveau du liquide du réservoir pour circuits hydrauliques : utiliser le liquide correspondant à la couleur du réservoir et des organes hydrauliques.

- RESERVOIR ET ORGANES HYDRAULIQUES PEINTS EN VERT : Utiliser le liquide L.H.M. de couleur verte.

- RESERVOIR ET ORGANES HYDRAULIQUES PEINTS EN NOIR : Utiliser le liquide L.H.S.2 de couleur ambrée.

La hauteur du liquide dans le réservoir doit être comprise entre le mini et le maxi du niveau transparent.

La lecture de ce niveau doit être faite lorsque le véhicule est en position haute et stabilisé depuis quelques instants et moteur tournant.

37°/ Réglage des phares : (voir annexe n° 1).

39°/ Contrôle du fonctionnement des voyants lumineux :

Voyant lumineux de phares.

En position phares du commutateur d'éclairage, le voyant bleu doit s'allumer. Il doit s'éteindre lorsque l'on passe en position codes ou lanternes.

Voyant lumineux de freins.

Le voyant rouge de témoins de freins possède deux lampes. Sur DS 21, l'une contrôle l'usure des garnitures. Pour vérifier son fonctionnement, débrancher l'un des fils de raccordement aux plaquettes de freins, et le mettre à la masse. La lampe rouge s'allume lorsque le contact est mis. Si la pression est insuffisante dans l'accumulateur de freins, l'autre lampe doit s'allumer (clé de contact en position marche). S'assurer du bon fonctionnement de ce voyant, en faisant tomber la pression de l'accumulateur par de nombreux coups de freins (contact mis mais moteur à l'arrêt).

Pour diminuer le nombre de coups de freins à donner, il faut placer la commande manuelle des hauteurs en position basse (DS et Break) ou desserrer la vis de purge du conjoncteur (ID).

Voyant lumineux de clignotants.

Pendant le fonctionnement des clignotants D ou G, le voyant doit s'allumer en même temps que les clignotants.

Si le voyant ne s'allume pas en position D ou G, cela provient d'une ampoule de clignotant grillée ou d'un fil débranché.

**ATTENTION :** De jour, le fonctionnement de ce voyant est peu visible.

**Voyant lumineux double, de charge d'alternateur et de pression d'huile.**

Le voyant témoin a une double fonction, dans sa partie supérieure, il indique après extraction de la lampe, le fonctionnement correct de l'alternateur, la partie inférieure du voyant sert de témoin de pression d'huile. Il ne doit jamais s'allumer en marche normale.

**NOTA :** Il peut advenir, en particulier lorsque le moteur est très chaud, que le voyant s'allume au ralenti. Il doit toutefois, s'éteindre dès que l'on accélère légèrement.

40° / Vérifier la fermeture des portes.

Pour effectuer le contrôle de la fermeture des portes, il faut fermer les glaces.

Fermer les portes de l'intérieur de la voiture.

Dans le cas de difficultés de fermeture, centrer la gâche.

**ATTENTION :** Pour éviter le sifflement d'air, la partie AV, doit être en saillie de 1 à 2 mm par rapport à la porte AR. On obtient ce réglage en déplaçant la gâche horizontalement dans ses boutonnières.

41° / Vérifier le fonctionnement des glaces et lève-glaces.

On doit obligatoirement fermer les glaces de l'intérieur de la voiture, portes fermées.

**Étanchéité des glaces de portes :**

L'appui de la glace sur le caoutchouc d'encadrement de porte est réglable au moyen de vis, accessibles sur les flancs des portes, lorsqu'on enlève les pastilles caoutchouc de protection (les vis supérieures permettent un léger débattement vertical et les vis inférieures règlent l'inclinaison du guide-glace).

42° / Vérifier la fermeture du capot :

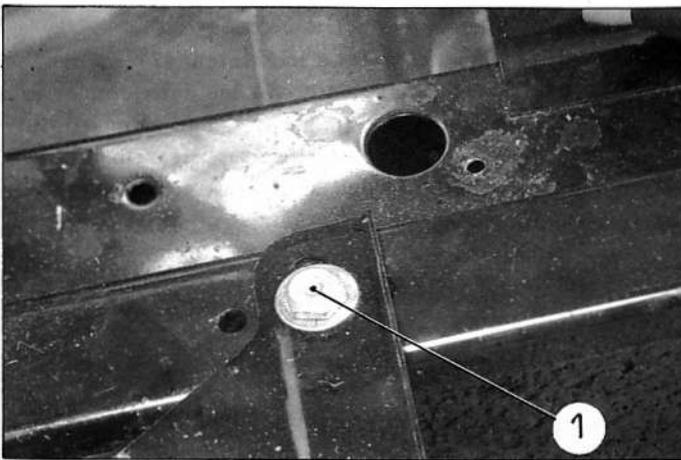
Vérifier le serrage des serre-câbles de commande de verrouillage.

Vérifier que les commandes n'accrochent pas. Un capot bien réglé doit se verrouiller au cran de sécurité par son propre poids.

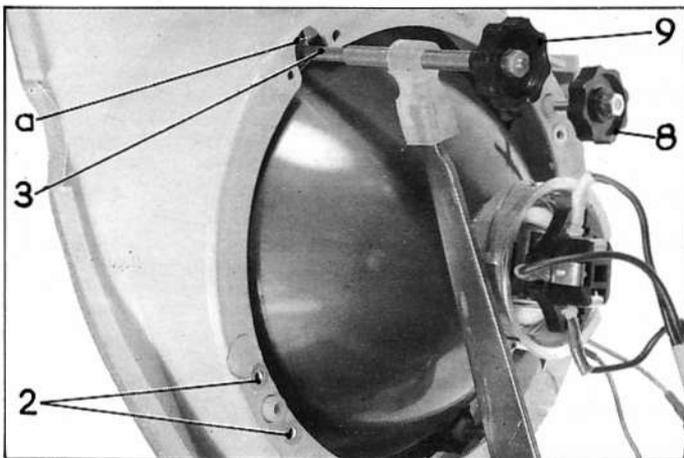
43° / Vérification des béquilles de malle :

Ces béquilles doivent avoir un fonctionnement doux, sans accrochage ni grincement.

Les graisser si nécessaire, pour cela : pousser le tube inférieur vers le haut et le dégager de la fixation inférieure.

**A - PHARES PRINCIPAUX** (à commande dynamique).**1. S'assurer que :**

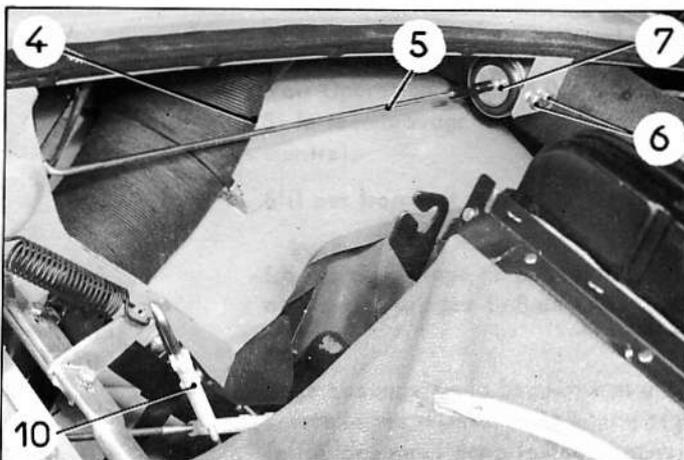
- la vis (1) de fixation supérieure de la tôle de fermeture de la tôle d'habillage avant est bien serrée.
- l'aile est bien fixée,
- le boîtier des phares est fixé sans jeu dans l'aile,
- les fils de faisceau électrique d'aile ne gênent pas le débattement du phare principal,
- les rivets (2) sont sertis sans jeu,
- la tige (3) ne touche pas aux bords de l'échancrure (a) du boîtier des phares.
- qu'il y a un jeu au moins égal à 2 mm entre la roue de secours et la barre de commande,
- le conduit d'aération droit (4) ne touche pas la tige (5) du temporisateur, il doit y avoir 2 mm entre les deux points les plus rapprochés.

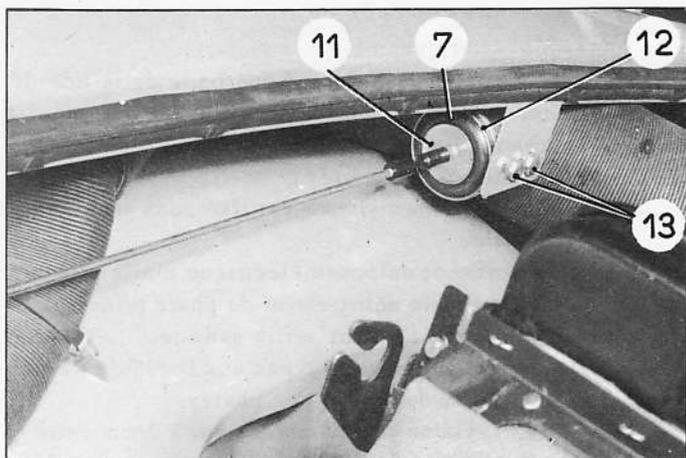
**2. Mettre la voiture à hauteur normale et laisser tourner le moteur au ralenti pendant le réglage.****3. Régler les phares principaux.**

Utiliser un appareil à « lentille ».

S'assurer que la voiture et l'appareil sont sur le même plan.

- a) Desserrer sans les déposer les deux vis (6) fixant le temporisateur (7) et s'assurer que pendant le réglage le temporisateur (7) ne limite pas le mouvement.
- b) Pour régler le faisceau horizontalement agir sur le bouton (8).
- c) Pour régler le faisceau verticalement agir sur la tige de commande (3) par l'intermédiaire de son bouton (9).  
La ligne de coupure du feu de croisement doit coïncider avec la ligne « code Européen » de l'appareil.
- d) Si les deux phares sont réglés trop bas ou trop haut, régler la longueur de la biellette de commande (10) à l'aide de son manchon. Celui-ci ne doit pas être déplacé de plus de deux graduations par rapport à graduation médiane.





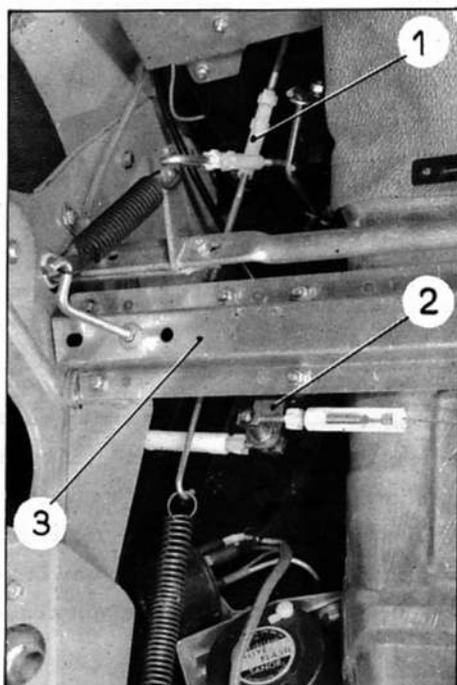
4. Régler la position du temporisateur (7) : avec le pouce et l'index, maintenir les deux coupelles (11) à fleur des deux bagues (12) de maintien de ces coupelles. Le corps du temporisateur prend une position telle que le tiroir se trouve au milieu de sa course.

Serrer les deux vis (13).

**B - PHARES SECONDAIRES** (à commande directionnelle).

REMARQUE :

Pour réaliser correctement cette opération, il est nécessaire de s'assurer de la mise en ligne droite de roues AV.



**Réglage du point zéro.**

Voir opération DX. 440-0 § 12 à 15.

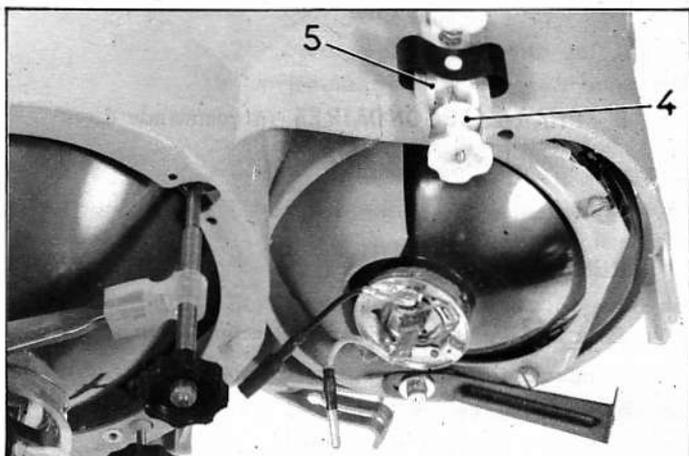
Agir sur le manchon de réglage (1) jusqu'à ce que le levier (2) de renvoi se trouve perpendiculaire à la traverse (3) de support de roue de secours.

Vérifier la perpendicularité du levier (2) de renvoi à l'aide d'une équerre.

**REGLAGE DES PHARES DIRECTIONNELS.**

S'assurer que :

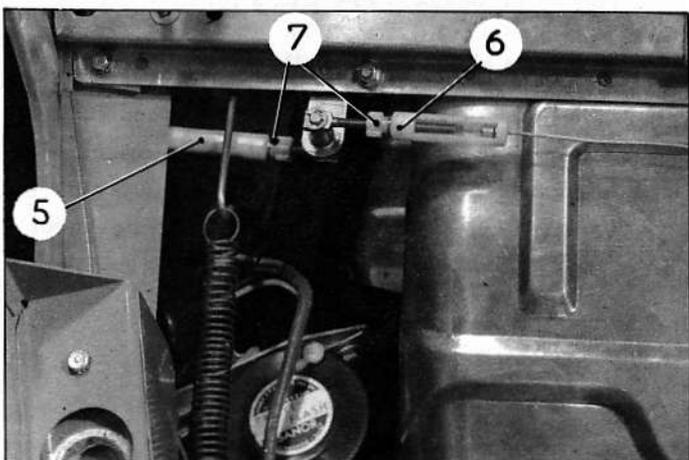
Le phare directionnel tourne librement et sans jeu.



La rondelle (4) d'arrêt du chariot (5) est bien engagée dans la fente de la glissière.

Mettre la voiture a hauteur normale et laisser tourner le moteur au ralenti pendant le réglage.

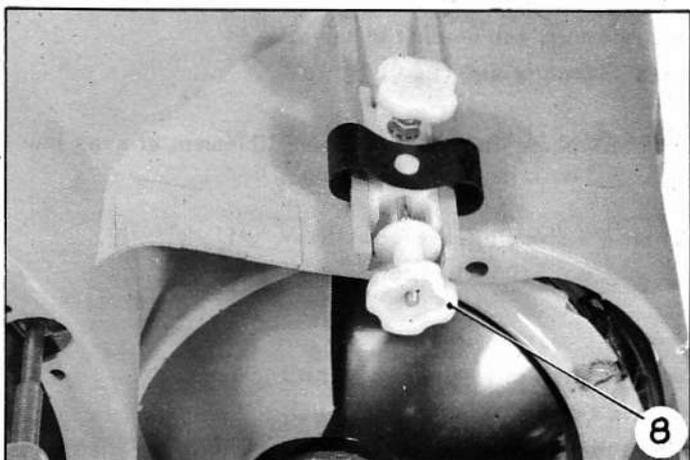
**S'ASSURER QUE LES ROUES AVANT SONT EN POSITION LIGNE DROITE.**



Il est nécessaire que la voiture et l'appareil de réglage soient sur un même plan.

- a) Pour régler le faisceau horizontalement agir :
- sur le manchon droit (5) pour régler le phare directionnel droit,
  - sur le manchon gauche (6) pour régler le phare directionnel gauche, jusqu'à ce que la tâche lumineuse de l'éclairage route soit centrée sur l'écran de l'appareil.

Serrer les contre-écrous (7) des manchons de réglage.



- b) Pour régler verticalement agir sur le bouton (8) jusqu'à ce que la tâche lumineuse de l'éclairage route soit centrée sur l'écran de l'appareil (lorsqu'on visse le bouton (8) on relève le faisceau et inversement).

Mettre la voiture à hauteur normale et laisser tourner le moteur au ralenti pendant le réglage.

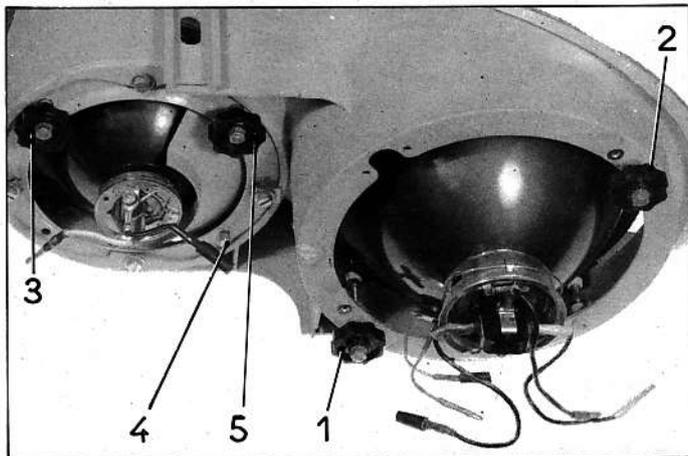
### I - REGLAGE DES PHARES PRINCIPAUX.

Utiliser un appareil à « lentille ».

S'assurer que le véhicule et l'appareil sont sur un même plan.

- 1) Pour régler le faisceau horizontalement agir sur le bouton (1).
- 2) Pour régler le faisceau verticalement, agir sur le bouton (2).

La ligne de coupure du feu de croisement doit coïncider avec la ligne « code Européen » de l'appareil.



### II - REGLAGE DES PHARES SECONDAIRES.

Les phares doivent être réglés de manière que les axes des deux faisceaux lumineux soient parallèlement entre eux, horizontaux et, parallèles au plan longitudinal de la voiture.

(Utiliser un appareil à « lentille »).

- a) Régler le faisceau verticalement : agir sur le bouton (5). (Le faisceau se déplace aussi horizontalement en agissant sur ce bouton).
- b) Régler le faisceau horizontalement : agir sur le bouton (3).
- c) Ne pas agir sur la vis (4) au cours d'un réglage de phare ordinaire.