

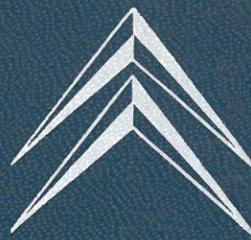


CARACTERISTIQUES
REGLAGES
CONTROLES

854 - 1

A

Tous Types



CITROËN 

SOCIÉTÉ ANONYME AUTOMOBILES CITROËN
régie par les articles 118 à 150 de la loi sur les sociétés commerciales

SERVICES A LA CLIENTÈLE
DÉPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE

MANUEL DE REPARATION N° 854

FASCICULE 1

SEPTEMBRE 1976

VEHICULES A

TOUS TYPES

SORTIS DEPUIS 1963

Mise à jour : N° 1
N° 2
N° 3

**CARACTERISTIQUES
REGLAGES
CONTROLES**

Manuel 854-1

76-161



UTILISATION DU MANUEL

PRESENTATION.

Pour faciliter l'emploi du Manuel, nous avons classé les opérations en cinq fascicules correspondant aux possibilités des ateliers ou à leurs spécialités.

- Le fascicule 1 comporte :
 - les CARACTERISTIQUES - REGLAGES - CONTROLESCe fascicule est nécessaire à tous les ateliers pour la mise au point ou le dépannage.
- Le fascicule 2 traite les opérations de :
 - DEPOSES et POSES des organes, sous-ensembles et accessoires.
- Le fascicule 3 traite les opérations de :
 - REMISES EN ETAT des organes, sous-ensembles et accessoires.
- Le fascicule 4 traite les opérations concernant :
 - ELECTRICITE - CHAUFFAGE - CLIMATISATION.
- Le fascicule 5 traite les opérations concernant la CARROSSERIE.

Chacun de ces fascicules est vendu séparément, ce qui permet d'avoir pour chaque spécialité les exemplaires correspondant aux besoins de l'atelier.

Les cinq fascicules sont présentés chacun dans une reliure en Fibrex de couleur bleue à mécanique type « MULTO », afin de faciliter le classement des mises à jour, ou le prélèvement d'une opération nécessaire à l'atelier.

COMPOSITION.

Chaque fascicule comporte :

- la liste des opérations figurant dans le fascicule,
- les opérations classées par ordre numérique,
- la liste de tous les outils cités dans les opérations et les dessins d'exécution des outils spéciaux non vendus pouvant être fabriqués par le réparateur lui-même.

OPERATIONS.

L'ordre des opérations a été étudié pour obtenir la meilleure qualité de travail dans le temps le plus court.

Les numéros d'opérations se composent :

- a) de l'indicatif du véhicule : « A »,
- b) d'un nombre de trois chiffres désignant l'organe ou l'élément d'organe.
- c) d'un chiffre indiquant la nature de la réparation :
 - les chiffres 0 0 0 indiquent les caractéristiques du véhicule,
 - les chiffres 0 0 indiquent les caractéristiques de l'organe,
 - le chiffre 0 indique les contrôles et réglages,
 - les chiffres 1, 4, 7 indiquent les déposes et poses,
 - les chiffres 2, 5, 8 indiquent les déshabillages et habillages,
 - les chiffres 3, 6, 9 indiquent les remises en état.

Des onglets correspondant aux repères de la liste des opérations permettent de trouver rapidement l'opération recherchée.

OUTILLAGE.

L'outillage spécial est indiqué dans le texte par un numéro suivi de la lettre T.

Ces outils sont vendus par les :

- Etablissements FENWICK Département AMA 24, Bd. Biron - 93404 St OUEN - Tél. 252-82-85

L'outillage de complément est indiqué dans le texte par un numéro précédé de l'indice MR.

Les plans d'exécution de ces outils, classés par ordre numérique, figurent à la fin de chaque fascicule.

COUPLES DE SERRAGE

Les couples sont exprimés :

- En décanewtons mètres (daNm), unité légale de mesure de couple :

$$9,81 \text{ Nm} = 1 \text{ m.kg} = 0,981 \text{ daNm}$$

Les valeurs « arrondies » correspondent approximativement au mètre-kilo (ancienne unité de mesure), soit :

$$\text{En pratique : } 1 \text{ daNm} = 1 \text{ m.kg}$$

NOTA : Lorsque l'indication « clé dynamométrique » est mentionnée à la suite de la valeur d'un couple de serrage, l'opération doit IMPERATIVEMENT être exécutée avec une clé dynamométrique.

REMARQUES IMPORTANTES.

Pour tous renseignements techniques concernant ces véhicules, veuillez vous adresser au Service : DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE, ASSISTANCE TECHNIQUE 163, avenue G. Clémenceau - 92000 NANTERRE - Téléphone : 204-40-00

Pour les renseignements techniques concernant les incidents de fonctionnement, demander les postes intérieurs 577 ou 578.

Pour les renseignements concernant les outils ou les opérations de réparation, demander le poste intérieur 506.

**LISTE DES OPERATIONS FIGURANT
AU FASCICULE N° 1 DU MANUEL 854**

Véhicules « A » sortis depuis 1963

Numéro de l'Opération	DESIGNATION
	GENERALITES → (1)
A. 000	Caractéristiques générales
A. 01	Protection des organes électriques
A. 02	Travaux hydrauliques (freins)
A. 03	Ingrédients préconisés
	MOTEUR - CARBURATION - ALLUMAGE → (2)
A. 100-00	Caractéristiques et points particuliers des moteurs
A. 112-0	Réglage des culbuteurs
A. 120-0	Contrôle du calage de la distribution
A. 142-00	Caractéristiques des carburateurs
A. 142-0	Réglage sur carburateurs et commandes
A. 173-0	Contrôle de l'alimentation en essence
A. 210-00	Caractéristiques de l'allumage
A. 210-0	Contrôles et réglages de l'allumage
A. 220-0	Contrôle et réglage de la pression d'huile. Contrôle de la dépression dans le carter moteur
	- Contrôle de la pression d'huile sur véhicule
	- Contrôle de la dépression dans le carter moteur
	EMBRAYAGE → (3)
A. 300-0	Contrôle de l'alignement de l'ensemble moteur-boîte de vitesses (outil MR)
A. 300-0a	Contrôle de l'alignement de l'ensemble moteur-boîte de vitesses (outil T)
A. 312-00	Caractéristiques et points particuliers de l'embrayage
A. 314-0	Contrôle et réglage de la commande de débrayage
	BOITE DE VITESSES → (4)
A. 330-00	Caractéristiques et points particuliers des boîtes de vitesses
A. 334-0	Réglage des fourchettes de commande des vitesses
	TRANSMISSIONS → (5)
A. 372-00	Caractéristiques et points particuliers des transmissions
	ESSIEU AVANT → (7)
A. 410-00	Caractéristiques et points particuliers de l'essieu avant
A. 410-0	Contrôles et réglages de l'essieu avant :
	- Contrôle du carrossage
	- Contrôle et réglage du parallélisme des roues avant
	- Réglage du braquage
	- Contrôle d'un bras avant déposé
	ESSIEU ARRIERE → (8)
A. 420-00	Caractéristiques et points particuliers de l'essieu arrière
A. 420-0	Contrôles de l'essieu arrière :
	- Contrôle des bras arrière sur véhicule
	- Contrôle d'un bras arrière déposé

Mise à jour N° 1 au Manuel 854-1 (Correctif)

(1)

(2)

(3)

(4)

(5)

(7)

(8)

Numéro de l'opération	DESIGNATION
A. 430-00	<p>SUSPENSION ◀ 9</p> <p>Caractéristiques et points particuliers de la suspension</p> <p>Contrôles et réglages de la suspension :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contrôle des hauteurs - Réglage des hauteurs - Réglage des butées de débattement avant
A. 440-00	<p>DIRECTION ◀ 10</p> <p>Caractéristiques et points particuliers de la direction</p> <p>Contrôles et réglages de la direction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contrôle et réglage de l'ouverture des roues avant - Réglage du braquage
A. 450-00	<p>FREINS ◀ 11</p> <p>Caractéristiques et réglages du système de freinage</p> <p>Contrôles et réglages des freins :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réglage des excentriques - Purge des canalisations - Contrôle de l'étanchéité des organes du circuit hydraulique - Contrôle du voile d'un disque de frein avant - Contrôles et réglages de la commande de frein : - Réglage de la garde à la pédale de frein - Réglage du frein de sécurité (freins à tambour - freins à disque).
A. 530-00	<p>ELECTRICITE ◀ 12</p> <p>Caractéristiques et contrôles des organes électriques</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dynamos et régulateurs - Alternateurs et régulateurs 12 volts - Démarreurs - Equipement 24 volts (<i>Special Mehari type Armée</i>) - Réglage des phares.
A. 540-00	<p>OUTILLAGE ◀ 14</p> <p>Liste des outils spéciaux figurant au Manuel</p> <p>Plans d'exécution des outils non vendus.</p>

IDENTIFICATION DES VEHICULES « A » TOUS TYPES

(Véhicules sortis depuis 1963)

Désignation courante	Désignation aux Mines	Symbole* Garantie	Appellation commerciale	Indice Plaque moteur	Type moteur
2 CV	AZ (séries A et AM) 3/63 → 2/70	AZZ	2 CV AZL et 2 CV AZAM 2 CV 4 2 CV 4 2 CV Spécial 2 CV 6 2 CV 6 2 CV 6 Spécial, Club 2 CV Spécial ou Club ou Spécial E ou Charleston	AZ	A 53 (425 cm ³)
	AZ (séries A 2) 2/70 → 9/75	AZA		AYA 2	A 79/1 (435 cm ³)
	AZ (série KB) 9/75 → 9/78	KB		AYA 2	A 79/1 (435 cm ³)
	AZ (série KB) 9/78 → 9/79	KB		AYA 2	A 79/1 (435 cm ³)
	AZ (série KA) 2/70 → 9/78	KA		AK 2	M 28/1 (602 cm ³)
	AZ (série, KA) 9/78 → 7/79	KA		A 06/635	M 28/1 (602 cm ³)
	AZ (série KA) 7/79 → 7/81	KA		A 06/635	M 28/1 (602 cm ³)
	AZ (série KA) 7/81 →	KA		A 06/635	M 28/1 (602 cm ³)
DYANE	AYA (série A et AM) 8/67 → 3/78	AZZ	Dyane 4 Dyane 6 Dyane 6	AYA	A 79/0 (425 cm ³)
	AYA 2 (série A et AM) 3/68 → 2/70			AYA 2	A 79/1 (435 cm ³)
	AYA3 (séries A et AM) 8/68 → 10/68			AM	M 4 (602 cm ³)
	AYB (séries A et AM) 10/68 → 2/70	AK 2		M 28/1 (602 cm ³)	
	AYA2 (séries A et AM) 2/70 → 9/75	AYA		AYA 2	A 79/1 (435 cm ³)
	AY (série CB) 2/70 →	CB		AM 2	M 28 (602 cm ³)
MEHARI	AY (série CA) 10/68 → 7/78	CA	Méhari Méhari	AK 2	M 28/1 (602 cm ³)
	AY (série CA) 7/78 →	CA		A 06/635	M 28/1 (602 cm ³)
2 CV Fourgonnette	AZU (série A) 1/63 → 8/72	AZZ	AZU 1/63 → 8/67 AZU 8/67 → 8/72 Citroën 250 Citroën 250	AZ	A 53 (425 cm ³)
	AZU (série B) 8/72 → 9/75	AZU		AYA	A 79/0 (425 cm ³)
	AK série AP (AZU) 9/75 → 2/78	AZU		AYA 2	A 79/1 (435 cm ³)
3 CV Fourgonnette	AK 1/63 → 5/68	AZZ	AK AK Citroën 400 Acadiane Acadiane G.P.L.	AM	M 4
	AK (série B) 5/68 → 8/70			AK 2	M 28/1 (602 cm ³)
	AK (série AK) 8/70 → 2/78	AK		AK 2	M 28/1
	AY (série CD) 2/78 →	CD		AM 2 A	M 28/1 (602 cm ³)
	AY (série CD modifié) 8/80 →	CD		AM 2 A G.P.L.	M 28/1 (602 cm ³)
3 CV Berline et Break	AM → 5/68	AZZ	AMI 6 AMI 6 Break AMI 6 AMI 6 Break AMI 8 AMI 8 AMI 8 Break et Commerc. AMI 8 Break Service	AM	M 4
	AMB 5/68 → 3/69			AM	M 4
	AM 2 5/68 → 7/69			AM 2	M 28
	AMB 2 5/68 → 7/69			AM 2	M 28
	AM 3 3/69 → 7/69	AM 2		M 28	
	AM (série JA)	JA		AM 2	M 28
	AM (série JB) 7/69 → 9/78	JB		AM 2	M 28
	AM (série JC)	JC		AM 2	M 28

* Tous les véhicules sortis avant le Salon 1972, ont le symbole garantie : AZZ.



Véhicules n'étant plus commercialisés.

BERLINES

	Berlines 2 CV T.T.	Berlines Dyane T.T.	Berlines 3 CV T.T.
Nombre de places	4	4	4
Pneus :			
Type : { (à chambre incorporée)	125 - 380 X	125 - 380 X	125 - 380 X
{ (export avec chambre)	135 - 380 X		
Pression en bars : { avant	Voir Notice d'emploi		
{ arrière			
Cotes générales :			
Empattement	2,400 m	2,400 m	2,400 m
Voie avant	1,260 m	1,260 m	1,260 m
Voie arrière	1,260 m	1,260 m	1,220 m
Longueur hors tout	3,830 m	3,870 m	3,991 m
Largeur hors tout	1,480 m	1,500 m	1,524 m
Hauteur hors tout (à vide)	1,600 m	1,540 m	AMI 6 : 1,485 m AMI 8 : 1,494 m
Garde au sol (en charge)	0,150 m	0,155 m	AMI 6 : 0,160 m AMI 8 : 0,130 m
Diamètre de braquage	10,700 m	10,700 m	11,400 m
Poids à vide en ordre de marche	2 CV → 2.1970 : 535 kg 2 CV 2.1970 → : 560 kg	Voir tableau page 4	AMI 6 : 670 kg AMI 8 : 725 kg
Poids total autorisé en charge	2 CV → 2.1970 : 870 kg 2 CV 2.1970 → : 895 kg	Voir tableau page 4	AMI 6 : 980 kg AMI 8 : 1050 kg
Remorquage :			
Poids maxi sur la flèche	2 CV AZL : 20 kg 2 CV 4 et 6 : 35 kg	Dyane → 3.1968 : 20 kg Dyane 3.1968 → : 35 kg	35 kg
Poids maxi sans dispositif de freinage	2 CV AZL : 200 kg 2 CV 4 et 6 : 270 kg	Dyane → 3.1968 : 200 kg Dyane 3.1968 → : 270 kg	AMI 6 : 340 kg AMI 8 : 360 kg
Poids maxi avec freinage à inertie	400 kg	400 kg	500 kg
Démarrage en côte avec remorque	2 CV → 2.1970 : 11 % 2 CV 2.1970 → : 12 %	12 %	11 %
Poids maxi sur la galerie de toit	30, kg	30 kg	30 kg
Capacités diverses :			
Réservoir essence	2 CV AZL } : 20 litres 2 CV 4 } 2 CV 6 : 25 litres	Dyane 4 : 20 litres Dyane 6 : 25 litres	AMI 6 : 25 litres AMI 8 : 30 litres
Moteur :			
Contenance après vidange	2 CV 4 : 2,3 litres 2 CV 6 : 2,4 litres	Dyane 4 : 2,3 litres Dyane 6 : 2,4 litres	2,4 litres
Boîte de vitesses	0,9 litre	0,9 litre	0,9 litre

« DYANE »

(Véhicules sortis jusqu'en Février 1970)

	AYA (Série A et AM) Dyane 8.1967 → 3.1968	AYA 2 (Série A et AM) Dyane 4 3.1968 → 2.1970	AYA 3 (Série A et AM) AYB (Série A et AM) Dyane 6 AYA 3 1.1968 → 10.1968 AYB 10.1968 → 2.1970
Poids à vide en ordre de marche	<ul style="list-style-type: none"> { AYA série A { Berline = 570 kg { Commerciale = 585 kg { AYA série AM { Berline = 575 kg { Commerciale = 590 kg 	<ul style="list-style-type: none"> { AYA 2 série A et AM { Berline = 590 kg { Commerciale = 605 kg 	<ul style="list-style-type: none"> { AYA 3 série A { Berline = 585 kg { Commerciale = 600 kg { AYA 3 série AM { Berline = 590 kg { Commerciale = 605 kg { AYB série A et AM { Berline = 600 kg { Commerciale = 605 kg
Poids total autorisé en charge	910 kg	925 kg	<ul style="list-style-type: none"> AYA 3 = 925 kg AYB = 930 kg

« DYANE »

(Véhicules sortis depuis Février 1970)

	AYA 2 (série A et AM) Dyane 2.1970 → 9.1975	AY (Série CB) Dyane 6 2.1970 →
Poids à vide en ordre de marche	590 kg	600 kg
Poids total autorisé en charge	925 kg	930 kg

« FOURGONNETTES 2 et 3 CV »

	AZU (Série A) AZU (Série B) AZU (Série A) 1.1963 → 2.1972 CITROEN 250 2.1972 → 2.1978	AK AK (Série B) AK (Série AK) AK 1.1963 → 5.1968 AK (Série B) 5.1968 → 8.1970 CITROEN 400 8.1970 → 2.1978
Poids à vide en ordre de marche	<ul style="list-style-type: none"> 530 kg → 2.1972 560 kg 2.1972 → 	<ul style="list-style-type: none"> AK et AKB = 620 kg AK (Série AK) = 640 kg
Poids total autorisé en charge	<ul style="list-style-type: none"> 880 kg → 2.1972 910 kg 2.1972 → 	<ul style="list-style-type: none"> AK et AKB = 1055 kg AK (Série AK) = 1115 kg



BREAKS et UTILITAIRES

Nombre de places :
sans banquette arrière
avec banquette arrière

Pneus :
Type (à chambre incorp.)
(export avec chambre)

Pression en bars { avant
 { arrière

Cotes générales :

Empattement
Voie avant
Voie arrière
Longueur hors tout
Largeur hors tout
Hauteur hors tout
(à vide)
Garde au sol (en charge)
Diamètre de braquage
Poids à vide en ordre de
marche
Poids total autorisé en charge

Remorquage :

Poids maxi sur la flèche
Poids maxi sans dispositif de
freinage
Poids maxi avec freinage à inertie
Démarrage en cote avec remorque

Poids maxi sur la galerie de toit

Capacités diverses :

Réservoir essence

Moteur :

Contenance après vidange
Boîte de vitesses

Breaks 3 CV	« Méhari »	Fourgonnettes 2 CV	Fourgonnette 3 CV	Fourgonnette 3 CV Acadiane
Break Commerc. 2/3 Break Familiale 4/5	2 4	2 4	2 4	2
125-380 ou 135-380 X	135 - 380 X 135 - 380 XM + S	125 - 380 X monte autorisée 135 - 380 X	135 - 380 X	135 SR 15 ZX

Voir Notice d'emploi

2,400 m	2,370 m	2,400 m	2,400 m	2,535 m
1,260 m	1,260 m	1,260 m	1,260 m	1,260 m
1,220 m	1,260 m	1,260 m	1,260 m	1,260 m
3,991 m	3,520 m	3,605 m	3,805 m	4,030 m
1,524 m	1,530 m	1,500 m	1,500 m	1,500 m
1,520 m	1,530 m	1,723 m	AK et AKB 1,723 m AK série AK 1,840 m	1,820 m
0,130 m	0,177 m	0,180 m	0,160 m	0,140 m
11,400 m	10,700 m	10,700 m	10,700 m	11,440 m
AMI 6 : 690 kg AMI 8 : 725 kg	555 kg	Voir tableau page 4	Voir tableau page 4	680 kg
AMI 6 : 1065 kg AMI 8 : 1100 kg	935 kg	Voir tableau page 4	Voir tableau page 4	1155 kg
35 kg	35 kg	35 kg	35 kg	35 kg
AMI 6 : 340 kg AMI 8 : 360 kg	270 kg	AZU → 2/72 200 kg AZU 2/72 → 270 kg	AK → 5/68 200 kg AK 5/68 → 270 kg	335 kg
500 kg	400 kg	400 kg	500 kg	500 kg
11%	11%	AZU → 2/72 11% AZU 2/72 → 12%	12%	12%
30 kg	30 kg	30 kg	30 kg	40 kg
AMI 6 : 25 litres AMI 8 : 30 litres	25 litres	20 litres → 7/71 25 litres 7/71 →	25 litres	25 litres
2,4 litres 0,9 litre	2,4 litres 0,9 litre	2,3 litres 0,9 litre	2,4 litres 0,9 litre	2,4 litres 0,9 litre

IDENTIFICATION DES ELEMENTS DU VEHICULE

(France)

2 CV BERLINE

A. 00-14

Manuel 854*1

S.A. A. CITROEN	
TYPE	SERIE
PTC	PTR

AUTO-COLLANT
IDENTITE ESSIEU AV

①



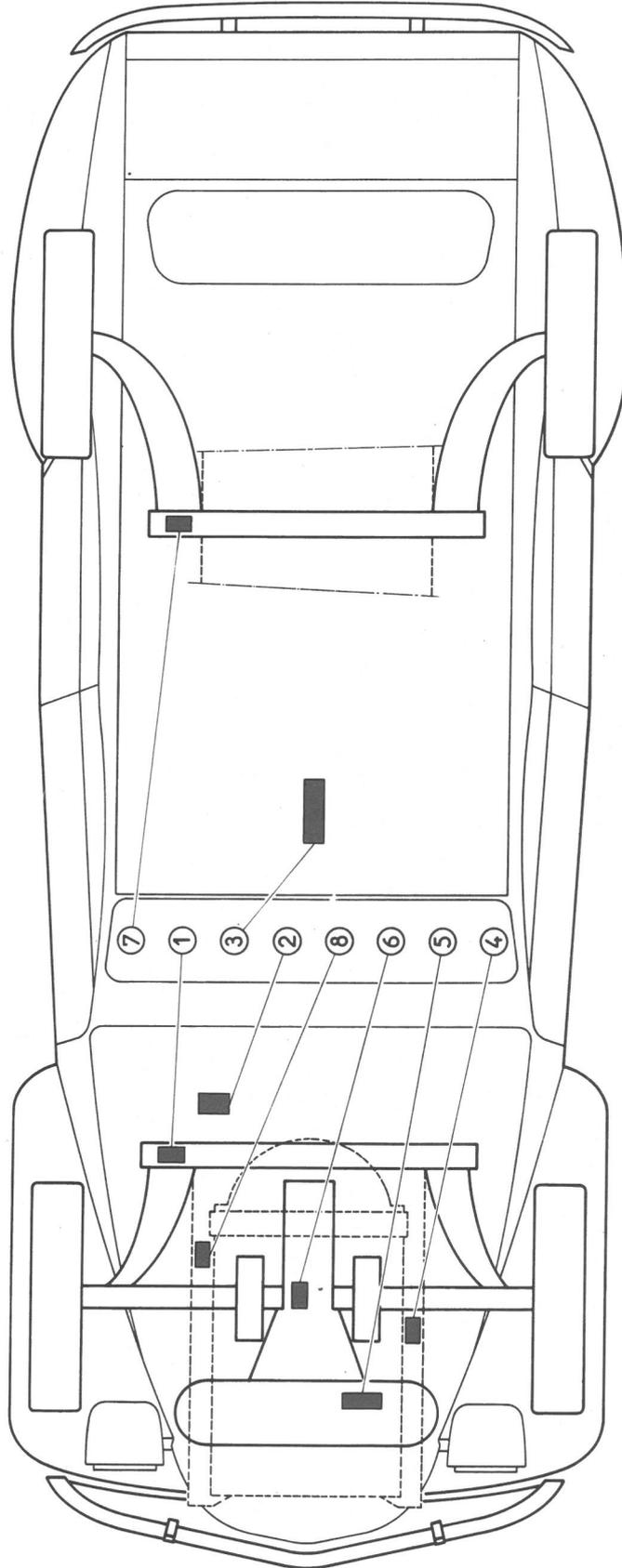
PLAQUE N° CONSTRUCTEUR

②



REPORT DU N° CONSTRUCTEUR

③



④

PLAQUE N° PLATEFORME

⑤

S.A. A. CITROEN [TYPE]

PLAQUE N° MOTEUR

⑥

AUTO-COLLANT
IDENTITE B. de V.

⑦

AUTO-COLLANT
IDENTITE ESSIEU AR

⑧

AUTO-COLLANT
IDENTITE POCHETTE

IDENTIFICATION DES ELEMENTS DU VEHICULE

(France)

DYANE

A 00-16

S. A. A. CITROEN	
TYPE	SERIE
PTC	PTR

AUTO-COLLANT
IDENTITE ESSIEU AV

①

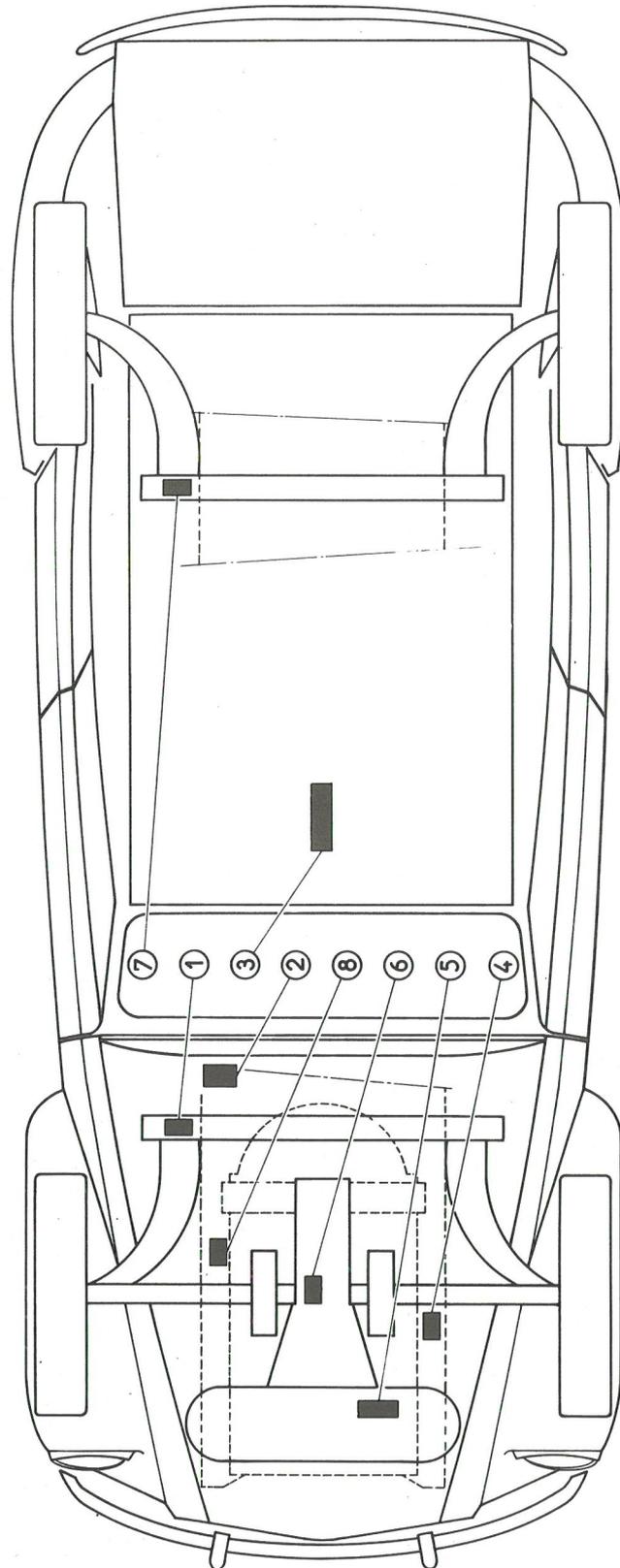
PLAQUE N° CONSTRUCTEUR

②



REPORT DU N° CONSTRUCTEUR

③



PLAQUE N° PLATEFORME

④

S. A. A. CITROEN	TYPE
------------------	------

PLAQUE N° MOTEUR

⑤

AUTO-COLLANT
IDENTITE B. de V.

⑥

AUTO-COLLANT
IDENTITE ESSIEU AR

⑦

AUTO COLLANT
IDENTITE POCHELETTE

⑧

IDENTIFICATION DES ELEMENTS DU VEHICULE

(France)

AMI 8

A.00-17

Manuel 854+1

S. A. CITROEN	
TYPE	SERIE
PTC	PTR

AUTO-COLLANT
IDENTITE ESSIEU AV

①

PLAQUE N° CONSTRUCTEUR

②

AUTO-COLLANT
IDENTITE CAISSE

⑨



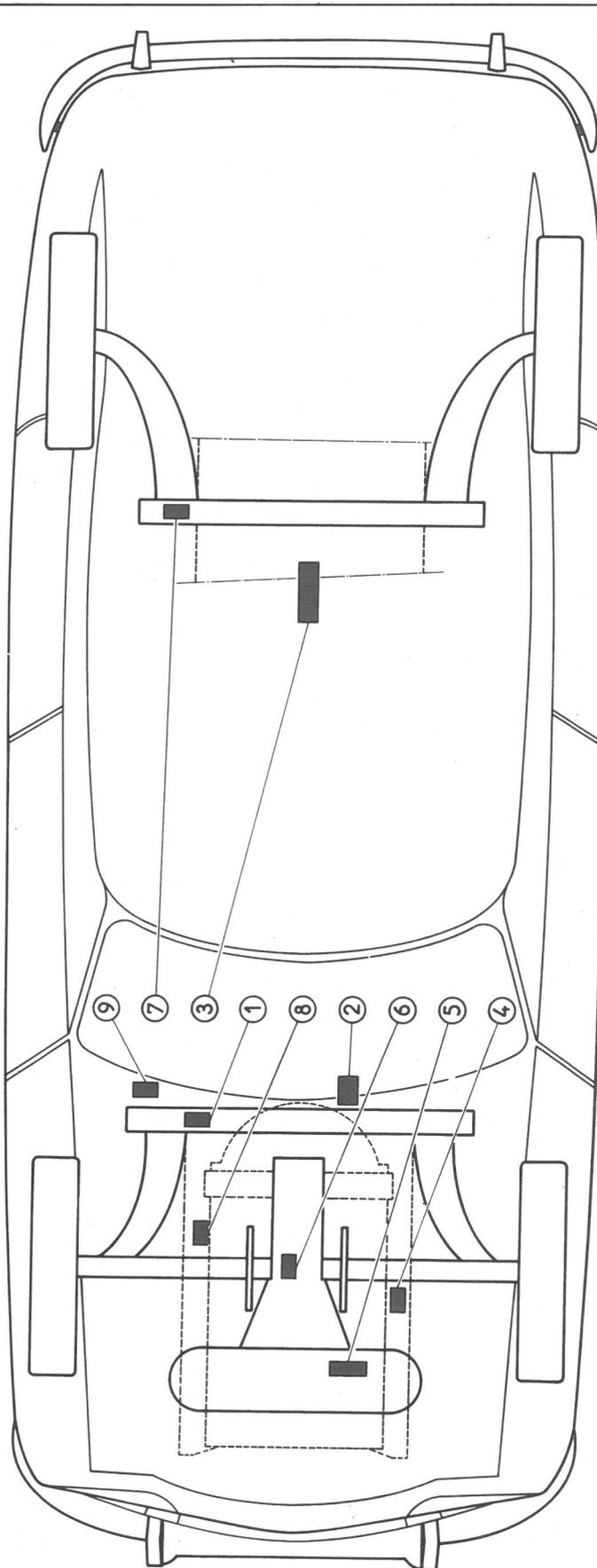
REPORT DU N° CONSTRUCTEUR

③



REPORT DU N° CONSTRUCTEUR

③



④

PLAQUE N° PLATEFORME

⑤

S. A. CITROEN [TYPE]

PLAQUE N° MOTEUR

⑥

AUTO COLLANT
IDENTITE B. de V.

⑦

AUTO-COLLANT
IDENTITE ESSIEU AR

⑧

AUTO-COLLANT
IDENTITE POCHETTE

IDENTIFICATION DES ELEMENTS DU VEHICULE

(France)

MEHARI

A. 00-18

S.A. A. CITROEN

TYPE	SERIE
PTC	PTR

REPORT DU N° CONSTRUCTEUR

PLAQUE N° CONSTRUCTEUR

AUTO-COLLANT IDENTITE ESSIEU AV

1

2

3

4

5

6

7

8

4

5

6

7

8

PLAQUE N° PLATEFORME

S.A. A. CITROEN [TYPE]

PLAQUE N° MOTEUR

AUTO COLLANT IDENTITE B. de V.

AUTO-COLLANT IDENTITE ESSIEU AR

AUTO-COLLANT IDENTITE POCLETTE

IDENTIFICATION DES ELEMENTS DU VEHICULE

(France)

FOURGONNETTE

A 00-15

Manuel 854*1

S. A. A. CITROEN	
TYPE	SERIE
PTC	PTR

AUTO-COLLANT
 IDENTITE ESSIEU AV ①

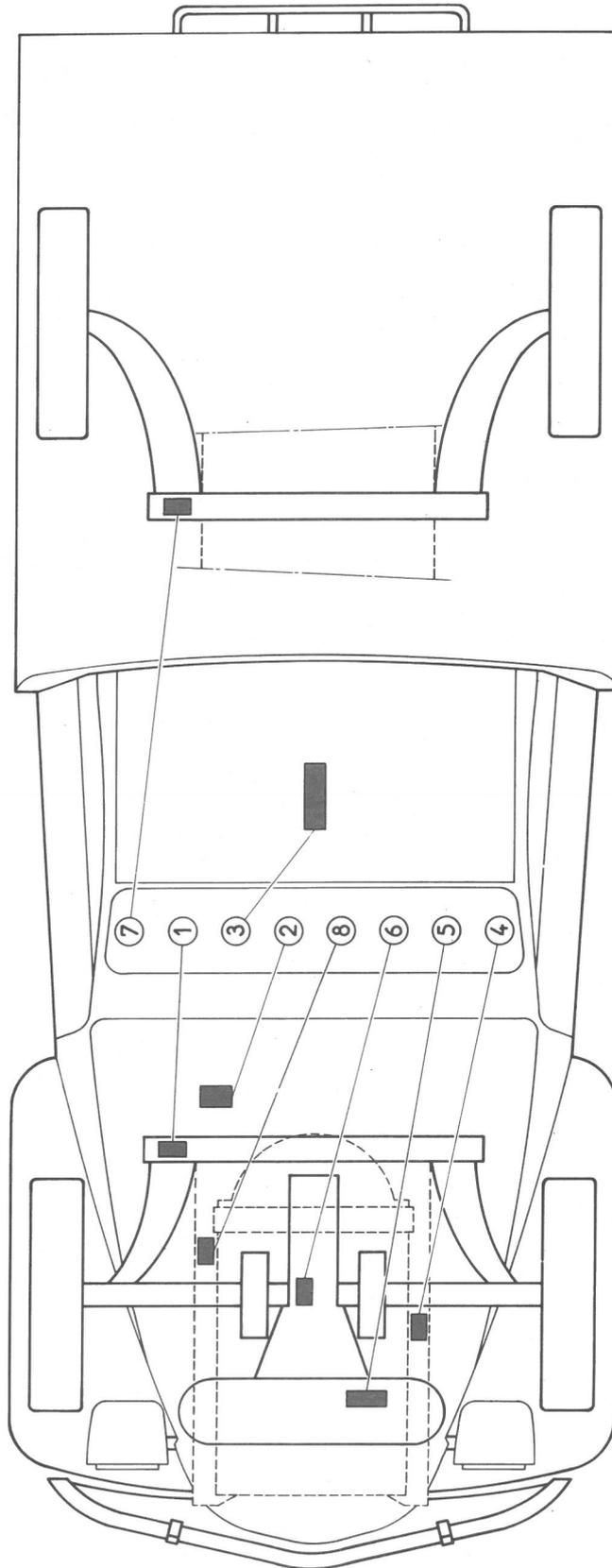


 REPORT DU N° CONSTRUCTEUR ③

PLAQUE N° CONSTRUCTEUR ②



 REPORT DU N° CONSTRUCTEUR ③



⑧

 AUTO-COLLANT
 IDENTITE POCHETTE

⑦

 AUTO-COLLANT
 IDENTITE ESSIEU AR

⑥

 AUTO-COLLANT
 IDENTITE B. de V.

⑤

 S. A. A. CITROEN TYPE

④

 PLAQUE N° PLATEFORME

⑥

 PLAQUE N° MOTEUR

PROTECTION DES ORGANES ELECTRIQUES

PRECAUTIONS A PRENDRE LORS D'UNE INTERVENTION SUR VEHICULE

Il faut absolument éviter certaines fausses manœuvres qui risquent de détériorer certains organes électriques ou de provoquer un court-circuit (risque d'incendie ou d'accident).

1. Batterie :

- a) Déconnecter, en premier lieu, la cosse de la borne négative de la batterie, puis celle de la borne positive.
- b) Connecter, avec prudence, les deux cosses sur les bornes de la batterie. La cosse négative doit être *connectée en dernier*.
- c) Avant de connecter la cosse négative, s'assurer qu'il n'y a pas de passage de courant. Pour ceci, réaliser des contacts intermittents de la cosse avec la borne négative de la batterie : il ne doit pas y avoir d'étincelles. Sinon, il y a un court-circuit dans le circuit électrique et il faut y remédier.
- d) La batterie doit être correctement branchée : la borne négative doit être reliée à la masse.
- e) Avant d'actionner le démarreur, s'assurer que les deux cosses sont correctement serrées sur leurs bornes respectives.

2. Dynamo - Alternateur - Régulateur :

- a) Ne pas faire tourner l'alternateur sans qu'il soit connecté à la batterie.
- b) S'assurer, avant de connecter l'alternateur, que la batterie est correctement branchée (borne négative à la masse).
- c) Ne pas vérifier le fonctionnement de l'alternateur en mettant en court-circuit les bornes positive et masse, ou les bornes « EXC » et masse.
- d) Ne pas intervertir les fils branchés au régulateur.
- e) Ne pas chercher à amorcer un alternateur : il n'en a jamais besoin et il en résulterait des dommages à l'alternateur et au régulateur.
- f) Ne pas connecter un condensateur de déparasitage radio à la borne « EXC » de la dynamo, ou de l'alternateur ou du régulateur.
- g) Ne pas relier les bornes de la batterie à un chargeur et ne jamais souder à l'arc (ou avec une pince à souder) sur le châssis du véhicule, sans avoir déconnecté les deux câbles, positif et négatif, de la batterie et isolé le câble positif, de la masse.

3. Bobine d'allumage :

Ne pas connecter un condensateur de déparasitage radio sur la borne « RUP » de la bobine.
Monter le condensateur préconisé par l'usine sur la borne « + » ou « BAT » de la bobine.

4. Lampe à iode :

- a) Ne remplacer une lampe à iode que phare éteint. Après utilisation des phares, il est prudent de les laisser refroidir cinq minutes, avant de procéder à une manipulation.
- b) Ne pas toucher la lampe à iode avec les doigts. Des traces de doigts produites par inadvertance doivent être nettoyées avec un peu d'eau savonneuse et la lampe séchée avec un chiffon non pelucheux.

1. PRECAUTIONS A PRENDRE.**A. Véhicules équipés de freins à tambour sur les quatre roues.****UTILISER DU LIQUIDE DE FREINS REpondant A LA NORME SAE J 1703**

N'utiliser que des joints, garnitures et tubes flexibles dont la qualité correspond au liquide hydraulique synthétique spécial pour freins.

Nettoyer les pièces à l'alcool ou à défaut, avec du liquide hydraulique de même qualité que celui utilisé dans le circuit de freinage.

Nettoyage du circuit hydraulique : A l'alcool exclusivement.

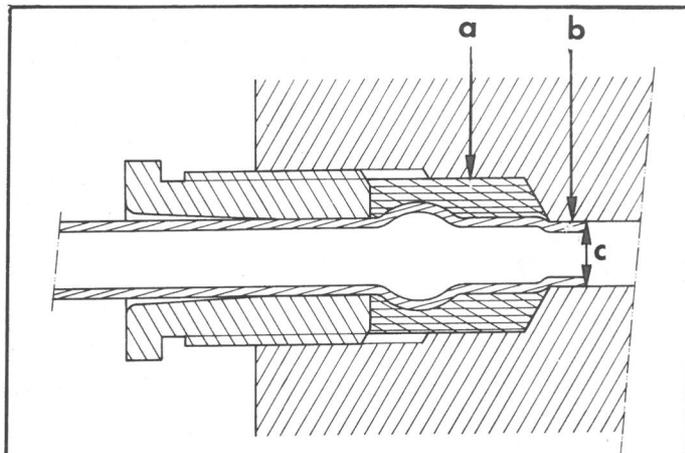
B. Véhicules équipés de freins à disque à l'avant :

UTILISER DU LIQUIDE HYDRAULIQUE MINERAL (LHM) DANS LE CIRCUIT DE FREINAGE DES VEHICULES EQUIPES DE FREINS A DISQUE A L'AVANT.

N'utiliser que des joints, garnitures et tubes flexibles dont la qualité correspond au liquide hydraulique minéral (LHM) (repères vert).

Nettoyer les pièces à l'essence ou à l'essence « C et souffler à l'air comprimé.

Pour accoupler un raccord, procéder comme suit :



TT.00.5

- Mettre en place la garniture « a », enduite avec du liquide hydraulique pour freins, sur le tube. Cette garniture doit être en retrait de l'extrémité « b » du tube.
- Centrer le tube dans l'alésage en le présentant suivant l'axe du trou en évitant toute contrainte (S'assurer que l'extrémité « b » du tube pénètre dans le petit alésage « c »).
- Faire prendre l'écrou-raccord à la main.
- Serrer modérément l'écrou ; un excès de serrage occasionnerait une fuite par déformation du tube.

NOTA : Couples de serrage :

- Tube de $\phi = 3,5$ mm
 - Tube de $\phi = 4,5$ mm
- } 0,8 à 0,9 daNm

Par construction, les différents joints sont d'autant plus étanches que la pression est plus élevée. On n'augmente donc pas l'étanchéité en augmentant le serrage des raccords.

2. VERIFICATION APRES TRAVAUX

Après tous travaux sur les organes ou le circuit hydraulique, vérifier l'étanchéité des raccords.

PRINCIPAUX INGRÉDIENTS PRÉCONISÉS
I. COLLES

SUPPORTS	MATERIAUX A COLLER	GAMMES D'APPLICATION	TYPES DE COLLES (Exemple)	DETACHANTS CONSEILLES
Tôle peinte	Simili Caoutchouc Jonc de finition	Enduction du support Enduction du matériau Séchage Mise en place Lissage	Néoprène REST-AGRAF Réf. Choisyprène TEROSON Réf. Térokak 2444	Essence F Trichloréthane 111
	Vinyle	Enduction du support Enduction du matériau Séchage Mise en place Lissage	Colle caoutchouc synthétique MINNESOTA Réf. EC 1236 Acrylo-nitrite MIPLACOL Réf. HS 3688	Trichloréthane 111
Tôle peinte Carton Feutre	Tissus Feutre	Enduction du support Séchage Mise en place Lissage	S.E.R. ONFROY Réf. 306 Colle caoutchouc naturel BOSTIK Réf. 1313	Essence F
Verre	Aluminium (Bas de glace)	Préparation de la colle Préparation des surfaces Enduction des deux faces Pression Temps de prise	Epoxy TEROSON Réf. Térokak COLFIX Réf. Maticol	Eau tiède avant polymérisation
	Embase de rétrovisseur	Préparation des surfaces Enduction du matériau Mise en place Pression	Spécial COMET Réf. Kit-verre/métal	Super-clean
	Rilsan (glissière)	Enduction du support Enduction du matériau Séchage Mise en place Pression	Néoprène COLFIX Réf. 550 MINNESOTA Réf. EC 1099	Essence F Trichloréthane 111
	Klégécel	Enduction du support Enduction du matériau Séchage 3 à 8 mm Mise en place Pression	Néoprène BOSTIK Réf. 1400 MINNESOTA Réf. EC. 1099	Trichloréthane 111 Détachant S (P.C.A.S.)
Polyester	Mousse de Polyuréthane	Enduction du support Séchage Mise en place Lissage	Néoprène COLFIX Réf. 180 MINNESOTA Réf. Spray Pavillon 77	Essence F Trichloréthane

II. PRODUITS DE NETTOYAGE

EMPLOIS	PRODUITS	PARTICULARITES	FOURNISSEURS
Rinçage des canalisations hydrauliques L.H.M.	TOTAL Hydraurincage	Pour un rinçage complet, laisser le produit dans le circuit pendant 1 000 km	TOTAL C.F.R.
Dégraissant à froid des ensembles mécaniques	MAGNET 6	Insoluble dans l'eau, sèche rapidement, possède des propriétés diélectriques élevées	MAGNUS
	OIL & GREASE REMOVER	Laisser agir le produit (pur ou dilué avec un solvant) puis rincer à grande eau	MULLER & Cie
	PROTOLAN 3 D	S'utilise pur et doit être rincé à l'eau	Ets. N. BREGER
	RAVITOL X		Ets RAVICOLOR
Décapant de plans de joint	MAGSTRIP	Liquide gélatineux destiné au décapage des joints liquides et non métalliques	MAGNUS
	SUPER-CLEAN	Nettoyant sec à utiliser avant la mise en œuvre des produits Loctite	COMET Département D.A.V.A.
Nettoyage des carburateurs	Carburator-cleaner	Produit à utiliser pur Deux conditionnements : - aérosol - liquide	SOFRALUS-BARDAHL
	P.D.R.		AGIR
	Carbuclin		REDEX - FRANCE

III. PÂTES D'ETANCHEITE

EMPLOIS	PRODUITS	PARTICULARITES	FOURNISSEURS
Etanchéité de plans de joint, vis, goujons et écrous	PROTO-JOINT	Résiste aux contraintes mécaniques et aux produits pétroliers	JEAN - BRASSANT
	CURTYLON	Nettoyer à l'alcool	CEFILAC Département Joint Curty
	LOWAC	Résiste aux hydrocarbures	S.E.B.I.S.
	FRENETANCH	Freinage et étanchéité des assemblages filetés devant rester démontables	COMET Département D.A.V.A. NOTA : Ces cinq produits sont vendus en coffret, plus du SCELBLOC (pour la fixation des roulements, bagues, etc....) et du SUPER-CLEAN (produit de nettoyage)
	FRENBLOC	Freinage et étanchéité des goujons, vis, écrous avec un maximum d'efficacité	
	FORMETANCH	Etanchéité des raccords et plans de joint	
	FORMAJOINT	Etanchéité de plans de joint en remplacement des joints traditionnels	
Etanchéité des garnitures de porte, pare-brise	SILICOMET noir		

PATES D'ETANCHEITE (suite)

EMPLOIS	PRODUITS	PARTICULARITES	FOURNISSEURS
Etanchéité des porosités de carters	DEVCON F	A base d'aluminium	COMET Département D.A.V.A.
	METALIT		DISIMPEX
	METOLUX A	A base de métaux légers	METOLUX
	SILASTIC 732 R.T.V.	Reste souple après séchage	DOW CORNING S.A.R.L.
Etanchéité des tubes de réchauffage du boîtier d'admission	Colle mastic réfractaire Ref.1500 (COLLAFEU)		Ets BARTHELEMY

IV. DEGRIPPANTS

EMPLOIS	PRODUITS	PARTICULARITES	FOURNISSEURS
Pièces oxydées ou corrodées et assemblages grippés	DEGRIPPANT	Bombe aérosol	MOLYDAL
	DEGRIPPANT M.O	Bombe aérosol ou bidon de 5 litres	SOFRALUS-BARDAHL

V. GRAISSES ET LUBRIFIANTS

EMPLOIS	PRODUITS	PARTICULARITES	FOURNISSEURS
Graissage des fluid-blocs de bras de suspension	S.I. 33 RHONE-POULENC	Graisse aux silicones	LAMBERT-RIVIERE
	GRAISSE 33 (MEDIUM)		DOW-CORNING S.A.R.L.
Graissage des transmissions	GRAISSE 1495	Multifonctionnelle à haute adhésivité	MOLYDAL
	MOLYKOTE LONGTERM 2	Graisse extrême pression ayant une bonne adhérence et résistant à l'eau	DOW-CORNING S.A.R.L.
	TOTAL MULTIS MS	Graisse multifonctionnelle	TOTAL C.F.R.
Lubrifiant caoutchouc plastique	REDEX-SILICONE	Aérosol	REDEX - FRANCE
Pièces travaillant dans des conditions difficiles	HI-LUB-HTC	Lubrifiant en aérosol résistant à l'eau douce et salée, à températures et pressions élevées	COMET Département D.A.V.A.
Lubrifiant filetage de bougie	NO-BIND	Lubrifiant anti-grippant résistant aux températures élevées	CEFILAC Département joint Curty

LISTE DES FOURNISSEURS

FOURNISSEUR	ADRESSE	TELEPHONE
AGIR	69360 SEREZIN du RHONE	(78) 49.80.27
BARTHELEMY	61, rue Defrance - 94300 VINCENNES	328.42.87
BOSTIK S.A.	5, route de St Leu - 95360 MONTMAGNY	964.64.12
BRASSART J	44, rue de la Boétie - 75008 PARIS	359.54.82
BREGER N	Le Pasty St Aubin de Luigne - 49190 ROCHEFORT/LOIRE	(41) 41.73.03
CEFILAC (Département joint Curty)	25, rue Aristide Briand - 69800 SAINT PRIEST	(78) 20.08.94
	ou 7 à 11, rue de la Py - 75020 PARIS	797.01.49
C.F.R. (TOTAL)	11, rue du Docteur Lancereaux - 75381 PARIS CEDEX 08	267.15.00
COMET (Département D.A.V.A.)	10, rue Eugène Cazeau - 60300 Z.I. de SENLIS	453.13.20
COLFIX (SCHULTZ)	43, route de la Mertzau - 68100 MULHOUSE	(89) 42.10.84
DISIMPEX	1, rue Goethe - 75016 PARIS	727.89.59
DOW-CORNING S.A.R.L.	140, avenue Paul Doumer - 92500 RUEIL-MALMAISON	977.00.40
LAMBERT-RIVIERE	16, rue de Miromesnil - 75008 PARIS	265.16.50
MAGNUS	12, rue du Moulin de Cage - 92390 VILLENEUVE LA GARENNE	798.13.30
METOLUX S.A. FRANCE (Société Henri Lecocq)	167, rue de Fontenay - 94300 VINCENNES	808.55.11
MINNESOTA DE FRANCE	135, boulevard Sérurier - 75019 PARIS	202.80.80
MIPLACOL	52, avenue de la Concorde - 93270 SEVRAN	939.85.96
MOLYDAL	60, rue des Orteaux - 75020 PARIS	797.28.30
MULLER & Cie	28, avenue de l'Opéra - 75002 PARIS	742.58.36
ONFROY	35, rue L. Sampaix - 75010 PARIS	206.84.70
P.C.A.S.	23, rue Bossuet - 91160 LONGJUMEAU	909.77.85
RAVICOLOR	32, rue de Mulhouse - 68304 St LOUIS	(89) 67.13.37
REDEX - FRANCE	86, avenue de la République - 93300 AUBERVILLIERS	352.75.94
REST-AGRAF	6, place du Général Leclerc - 92300 LEVALLOIS	757.67.34
S.E.B.I.S.	3 à 5, rue de Metz - 75010 PARIS	770.13.08
SOFRALUS-BARDAHL	27, bld du Général Leclerc - BP 29 - 59051 ROUBAIX	(20) 70.02.12
TEROSON	175 à 179, avenue J. Jaurès - 75019 PARIS	202.50.72

I. CARACTERISTIQUES GENERALES.

TYPE DE MOTEUR	VEHICULE
A 53 (425 cm ³)	AZ (Série A et AM) 3/1963 → 2/1970 AZU 3/1963 → 8/1967
A 79/0 (425 cm ³)	AZU 8/1967 → 8/1972 AYA (Série A et AM) 8/1967 → 3/1968
A 79/1 (435 cm ³)	AZ (Série A 2) 2/1970 → 2/1975 AZ (Série KB) 9/1975 → 9/1979 AYA 2 (Série A et AM) 3/1968 → 9/1975 AZU (Série B) 8/1972 → 9/1975 AK (Série AP) 9/1975 → 2/1978
M 4 (602 cm ³)	AYA 3 (Série A et AM) 1/1968 → 10/1968 AK → 5/1968 AM 10/1963 → 5/1968 AMB 10/1963 → 5/1968
M 28 (602 cm ³)	AY (Série CB) 2/1970 → AM 2 5/1968 → 3/1969 AMB 2 5/1968 → 7/1969 AM 3 3/1969 → 7/1969 AM (Série JA) 9/1969 → 9/1978 AM (Série JB et JC) 9/1969 → 9/1978
M 28/1 (602 cm ³)	AYB (Série A et AM) 10/1968 → 2/1970 AZ (Série KA) 2/1970 → AY (Série CA) 10/1968 → AK (Série B) 5/1968 → 8/1970 AK (Série AK) 8/1970 → 2/1978 AY (Série CD) 2/1978 → AY (Série CD modifiée) 8/1980 →

Mise à jour N° 1 au Manuel 854-1 (Correctif)

Type de moteur	A 53	A 79/0	A 79/1	M 4	
				AYA 3	AK
Nombre de cylindres		2 CV	2 à plat		
Puissance fiscale				3 CV	
Cylindrée	425 cm ³		435 cm ³	602 cm ³	
Alésage	66 mm		68,5 mm	74 mm	
Course	62 mm		59 mm	70 mm	
Rapport volumétrique	7,5/1	7,75/1	8,5/1	7,75/1	
Puissance effective					
ISO	13,2 kW (18 CV SAE) à 5000 tr/mn	15,5 kW (21 CV SAE) à 5450 tr/mn	17,7 kW (24 CV DIN) à 6750 tr/mn	20,6 kW (28 CV SAE) à 5000 tr/mn	19,1 kW (26 CV SAE) à 4500 tr/mn
Couple maxi ISO	2,9 m.daN (2,9 m.kg SAE) à 3500 tr/mn	3,1 m.daN (3 m.kg SAE) à 3500 tr/mn	2,9 m.daN (2,9 m.kg DIN) à 4500 tr/mn	4,5 m.daN (4,4 m.kg SAE) à 3500 tr/mn	4,1 m.daN (4 m.kg SAE) à 3500 tr/mn

Type de moteur	M 28	M 28/1			
Plaque moteur	AM 2	AK 2	A 06/635	AM 2 A	AM 2 G.P.L.
Nombre de cylindres			2 à plat		
Puissance			3 CV		
Cylindrée			602 cm ³		
Alésage			74 mm		
Course			70 mm		
Rapport volumétrique	9/1			8,5/1	
Puissance effective					
ISO	21,5 kW (30 CV DIN) à 5750 tr/mn	19,1 kW (26 CV DIN) à 5500 tr/mn		21 kW (29 CV DIN) à 5750 tr/mn	18 kW (25 CV DIN) à 5000 tr/mn
Couple maxi ISO	4,1 m.daN (4,2 m.kg DIN) à 4000 tr/mn	4,1 m.daN (4 m.kg DIN) à 3500 tr/mn		3,8 m.daN (4 m.kg DIN) à 3500 tr/mn	3,6 m.daN (3,7 m.kg DIN) à 2500 tr/mn

Refroidissement : à air pulsé.

Graissage : Sous pression; alimenté par une pompe à huile du type « EATON » montée en bout d'arbre à cames.

- Cartouche filtrante incorporée sur les moteurs M 28/1 et M 28 11/1969 → 11/1970
- Cartouche filtrante extérieure sur les moteurs M 28/1 et M 28 11/1970 →

Carburant : (Voir tableau de l'Opération A. 142-00)

- Silencieux d'admission : type à élément sec interchangeable.
- Carburant utilisé } Super carburant pour moteurs M 28, M 28/1 et A 79/1
- } Essence ordinaire pour tous les autres types de moteurs

Allumage :

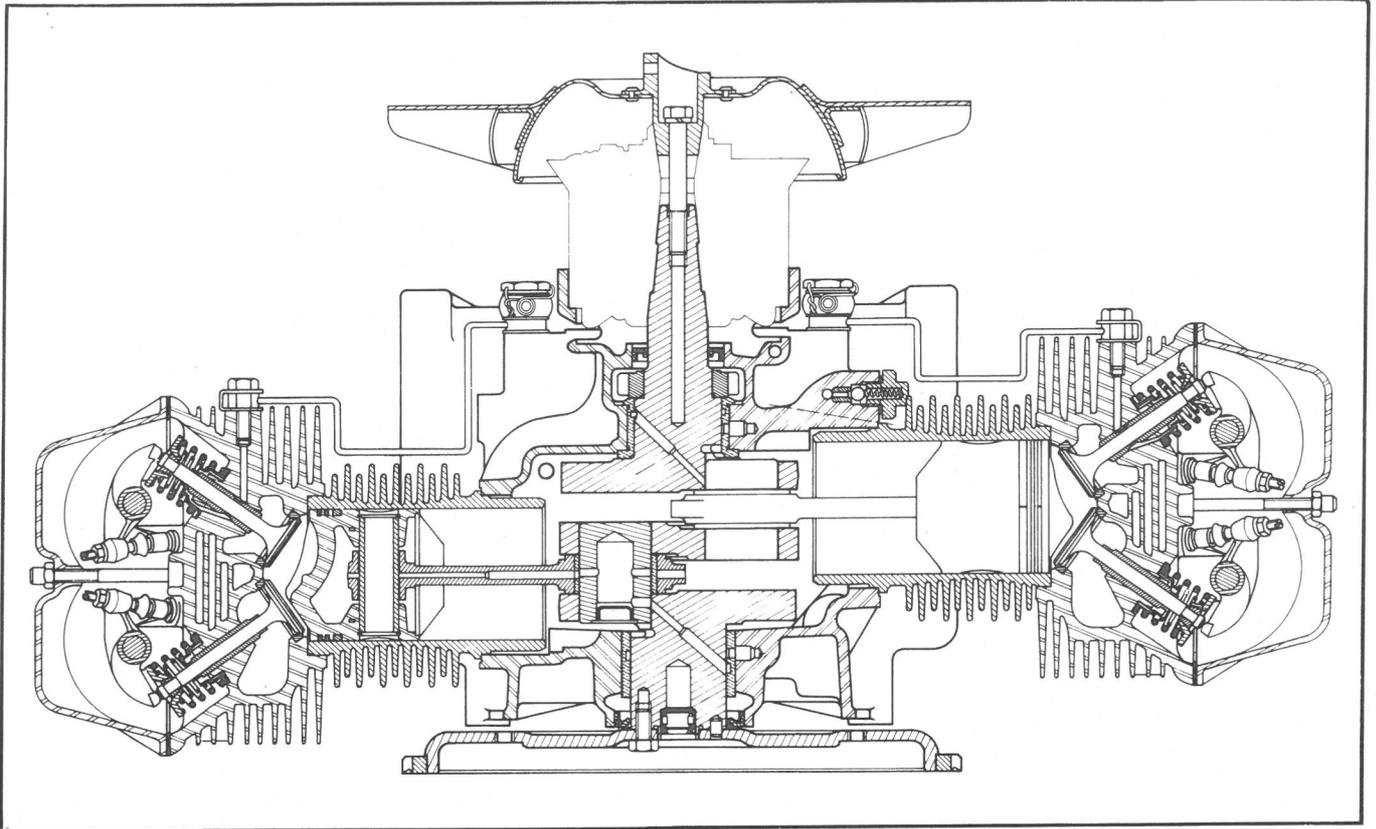
- Allumeur en bout d'arbre à cames, à l'avant du moteur.
- Marques : DUCELLIER ou FEMSA
- Bougies : voir les Notes Techniques correspondantes.

Distribution :

- Arbre à cames au-dessous du vilebrequin, avec pignon à rattrapage de jeu.
- Faux-rond maximum de l'embout porte-came d'allumeur : 0,02 mm.

MOTEURS A 53 et A 79/0
COUPE HORIZONTALE

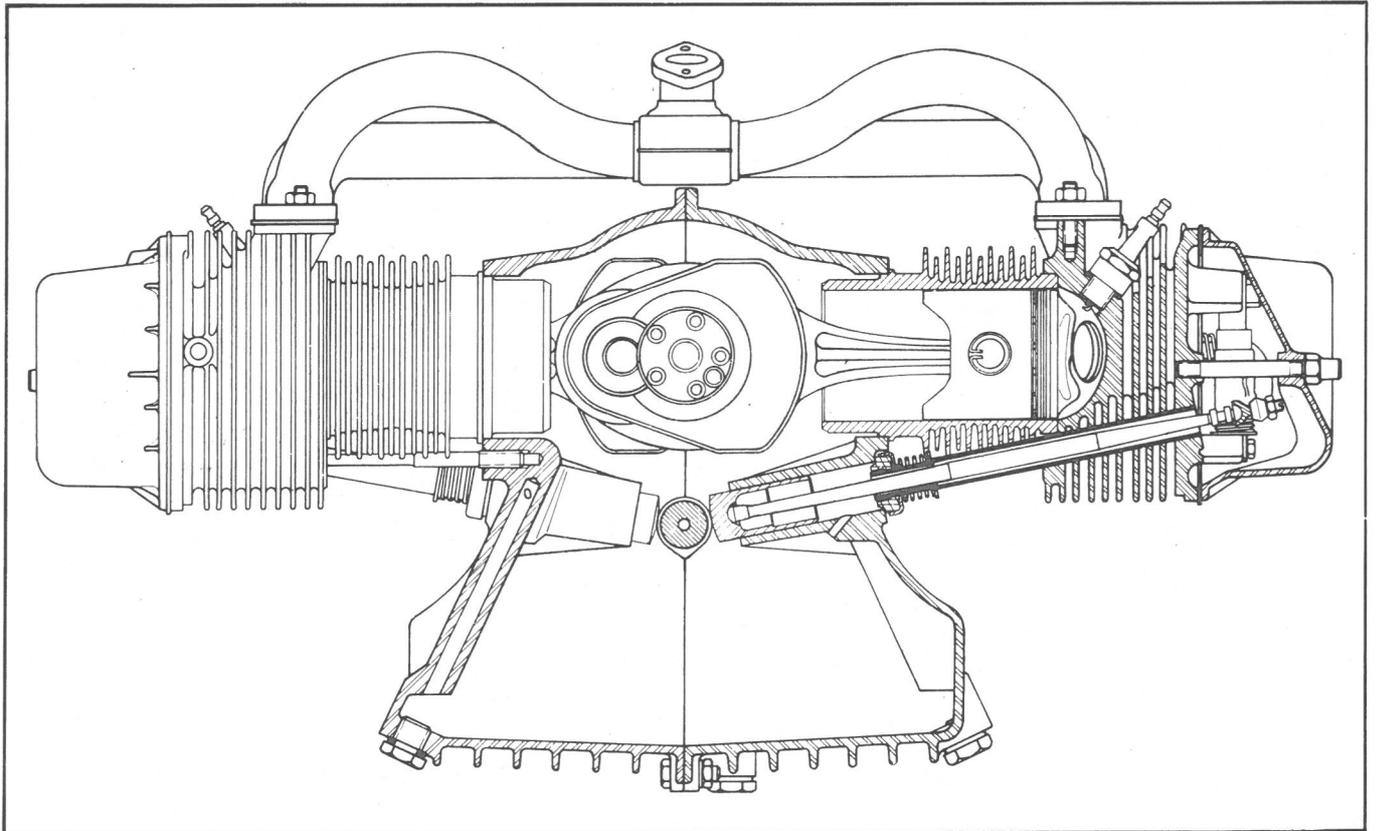
A 10-4



Manuel 854-1

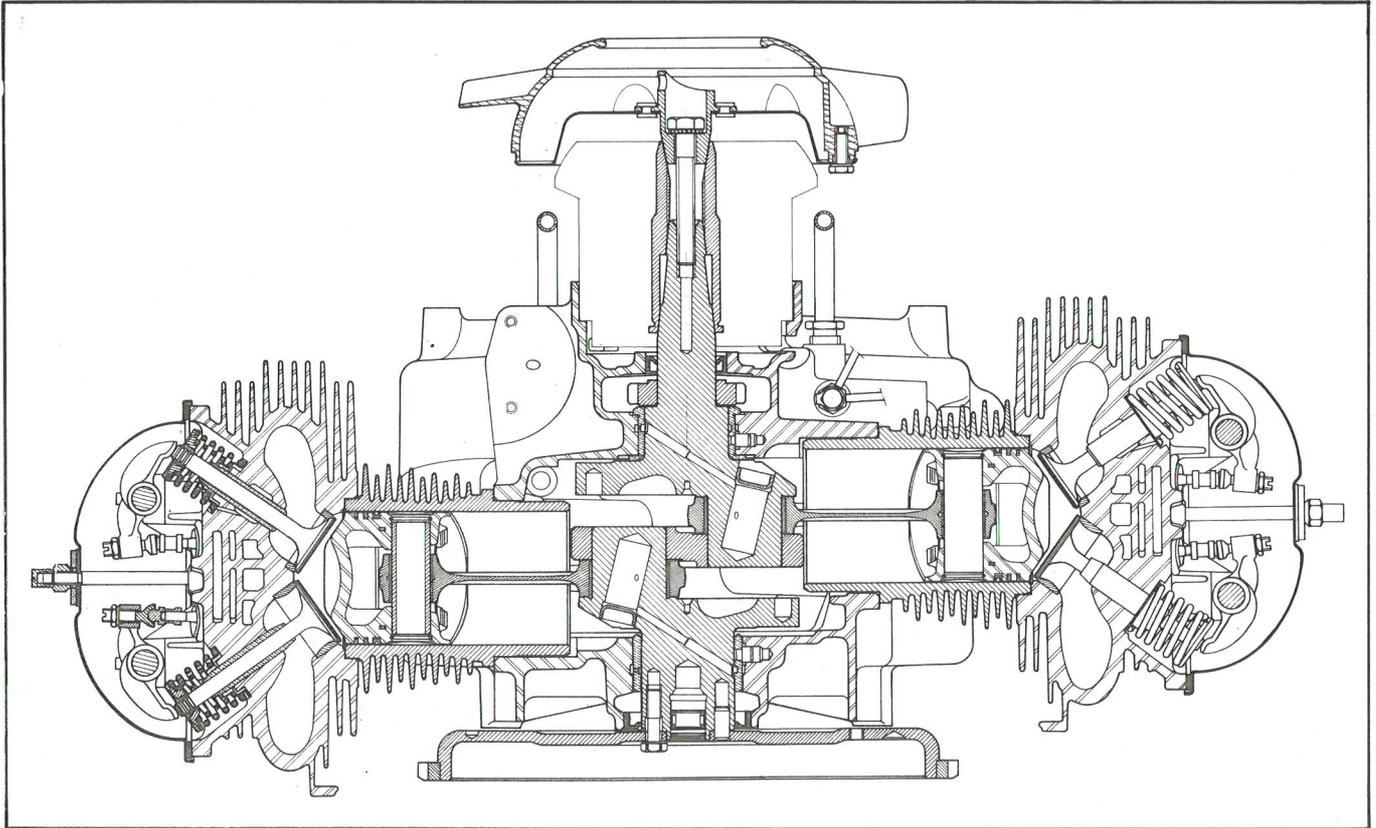
COUPE TRANSVERSALE

A 10-5



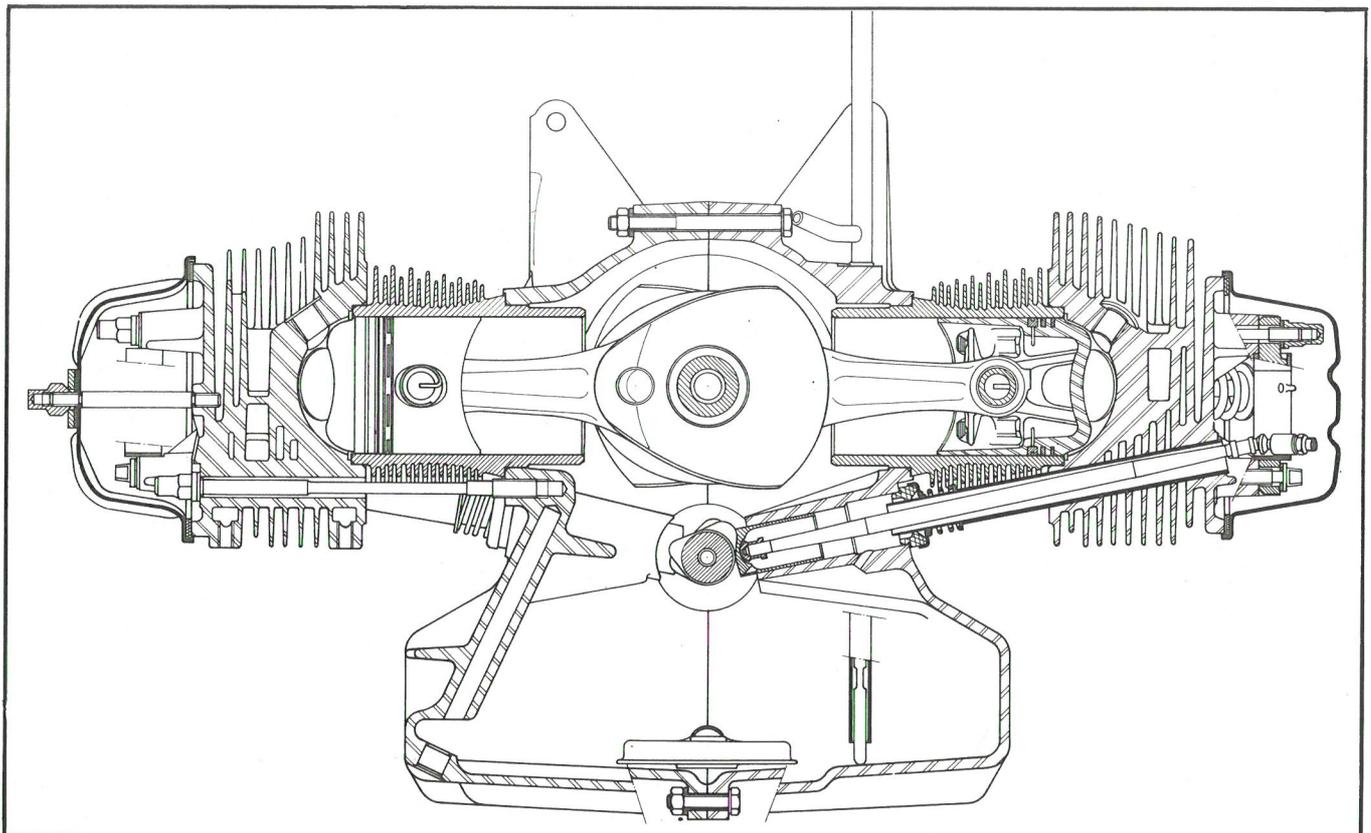
MOTEUR A 79/1
COUPE HORIZONTALE

A 10-3



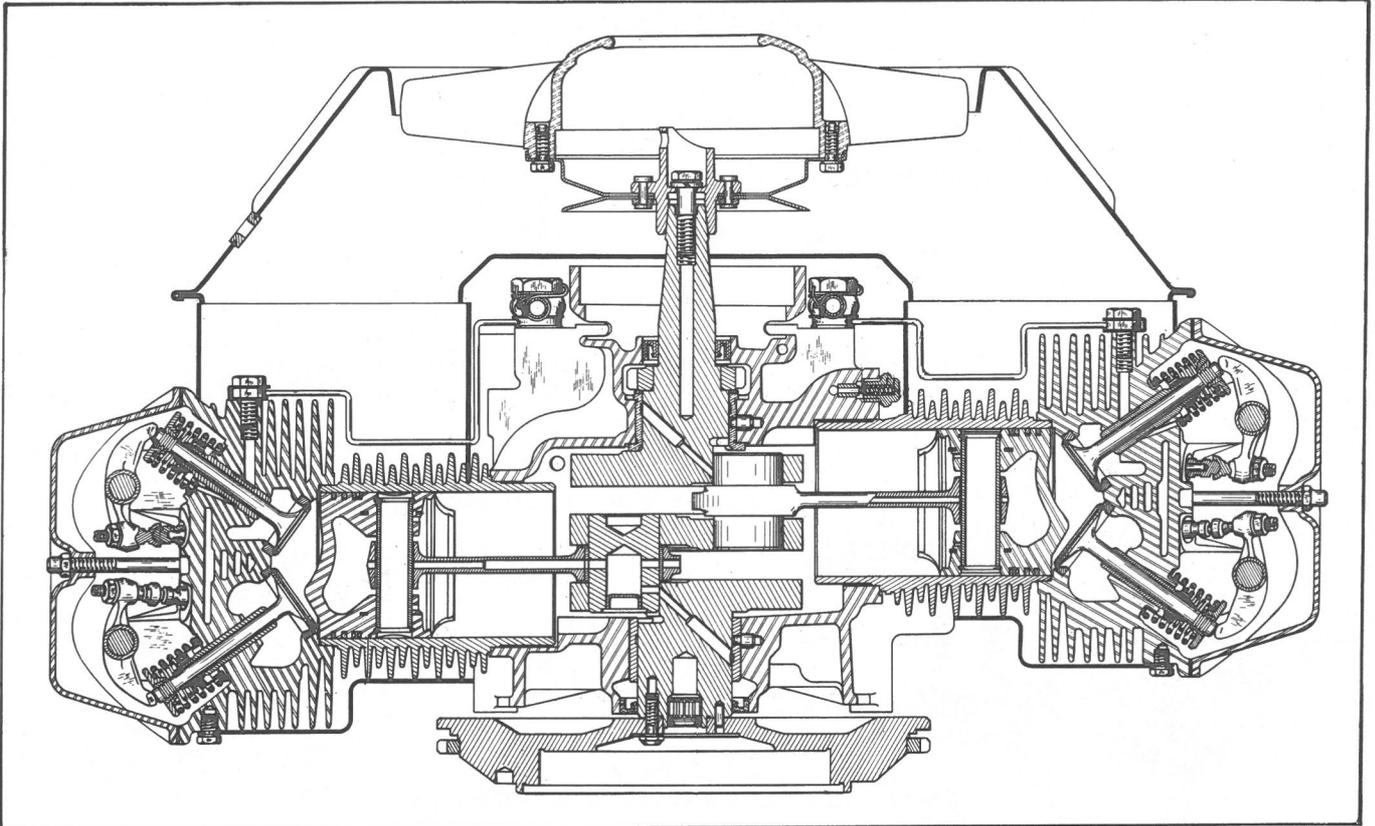
COUPE TRANSVERSALE

A 10-1



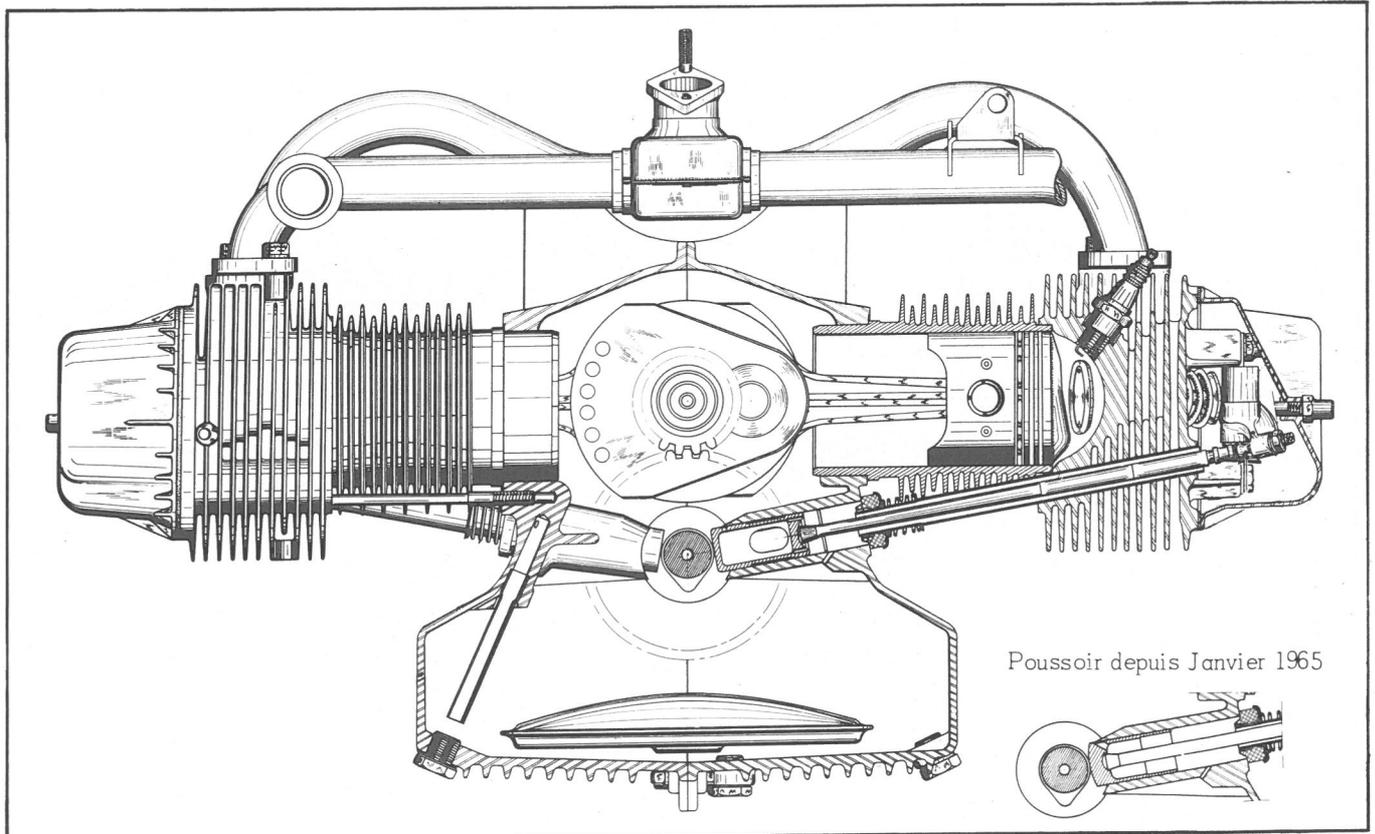
MOTEUR M 4
COUPE HORIZONTALE

A 10-8

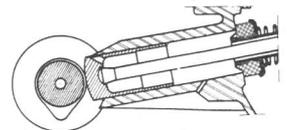


COUPE TRANSVERSALE

A 10-9

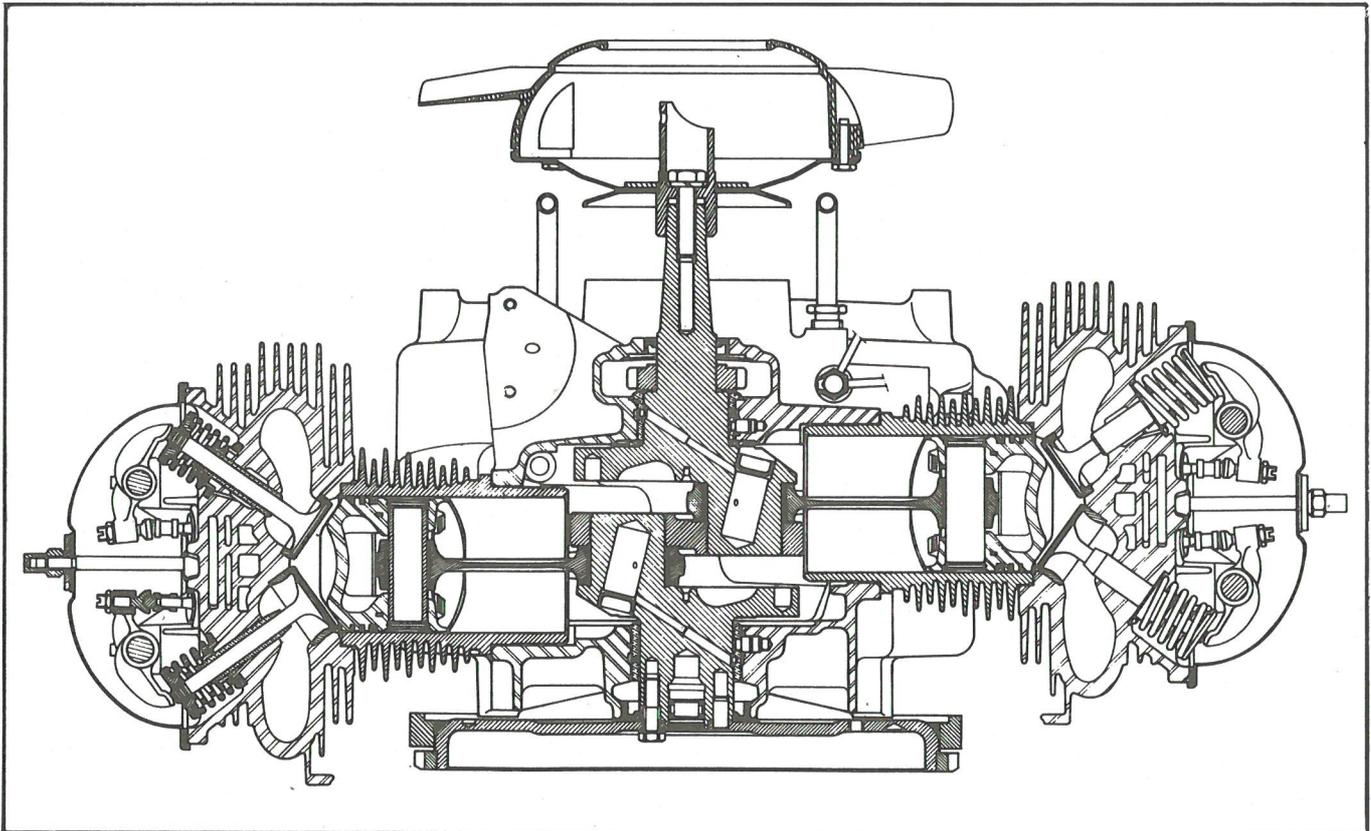


Poussoir depuis Janvier 1965



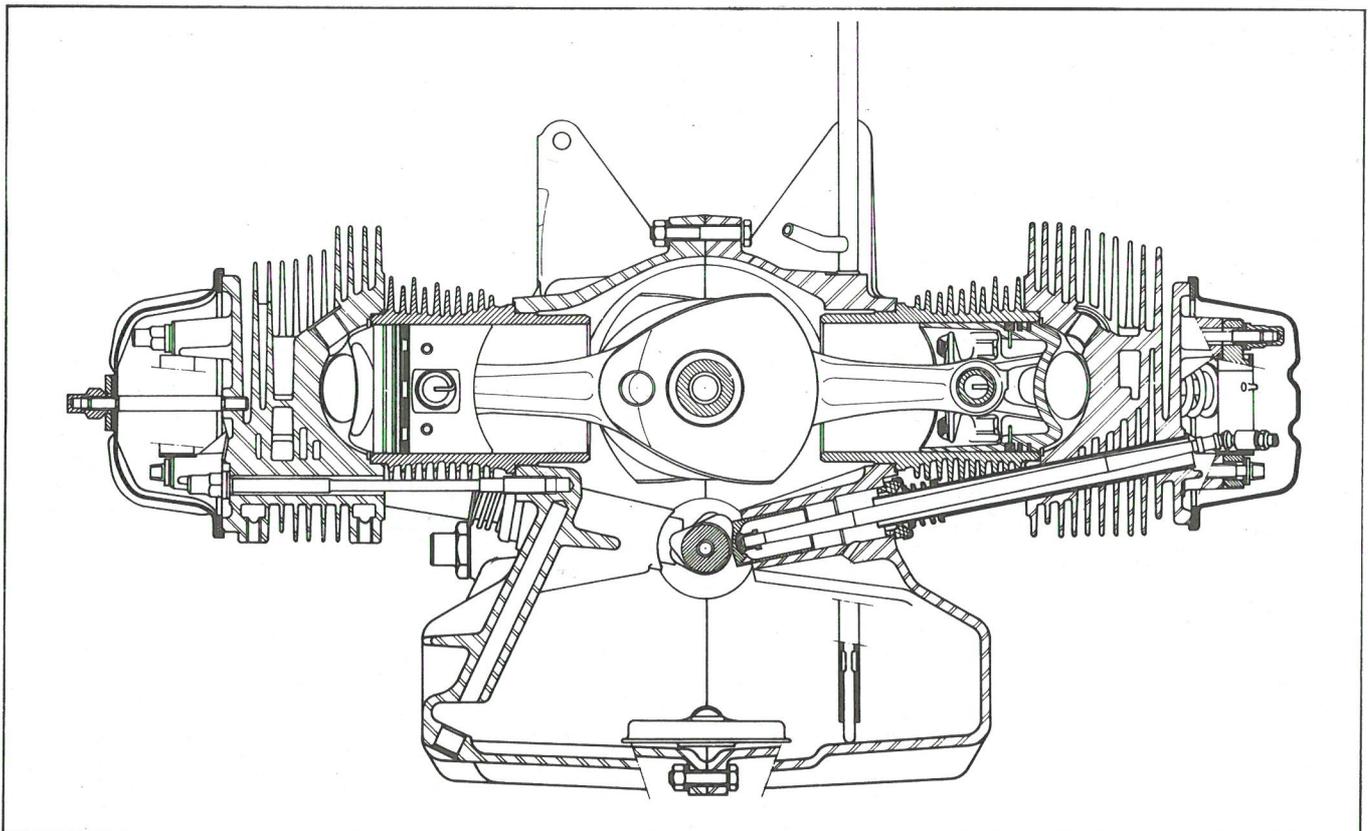
MOTEURS M 28/1 et M 28
(Véhicules sortis jusqu'en Décembre 1969)
COUPE HORIZONTALE

A. 10-2



COUPE TRANSVERSALE

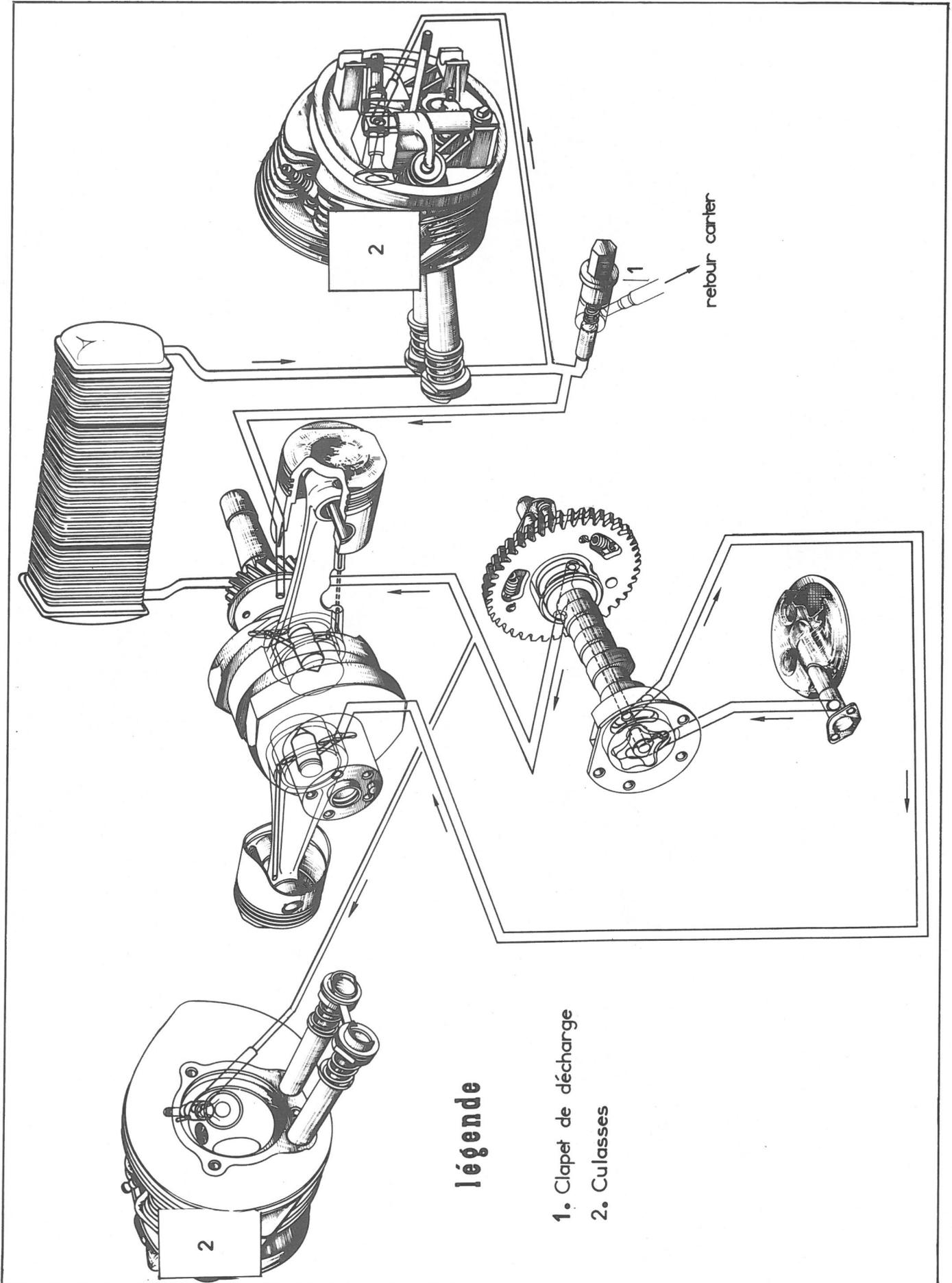
A 10.6



NOTA : Le moteur M 28 ne diffère du moteur M 28/1 que par son rapport volumétrique.

SCHEMA DU CIRCUIT DE GRAISSAGE
MOTEURS A 53 - A 79/0 - M 4

A 22-2

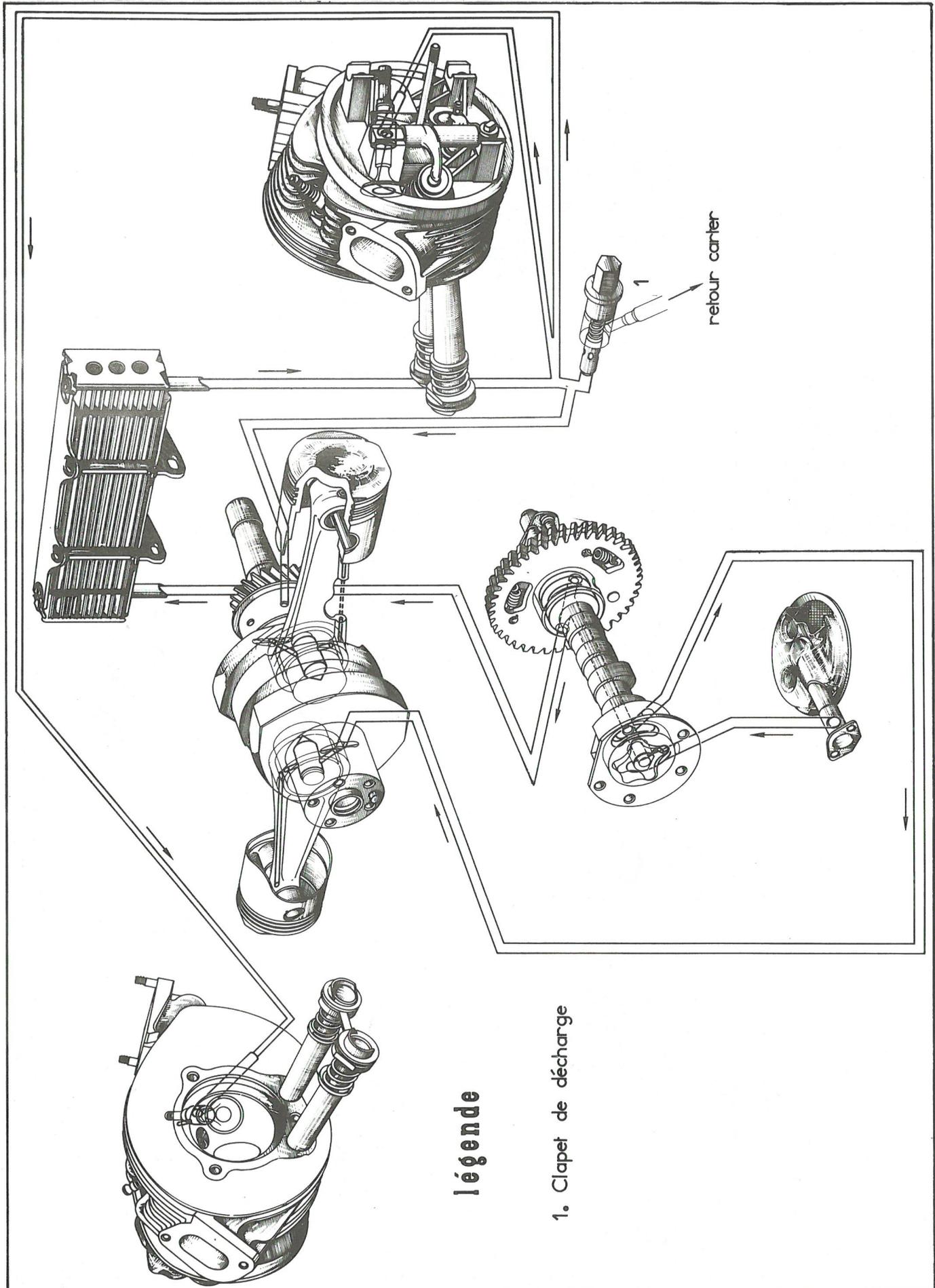


Manuel 854-1

SCHEMA DU CIRCUIT DE GRAISSAGE

MOTEURS A 79/1 - (M 28/1) et M 28 (jusqu'en Novembre 1970)

A. 22-2



légende

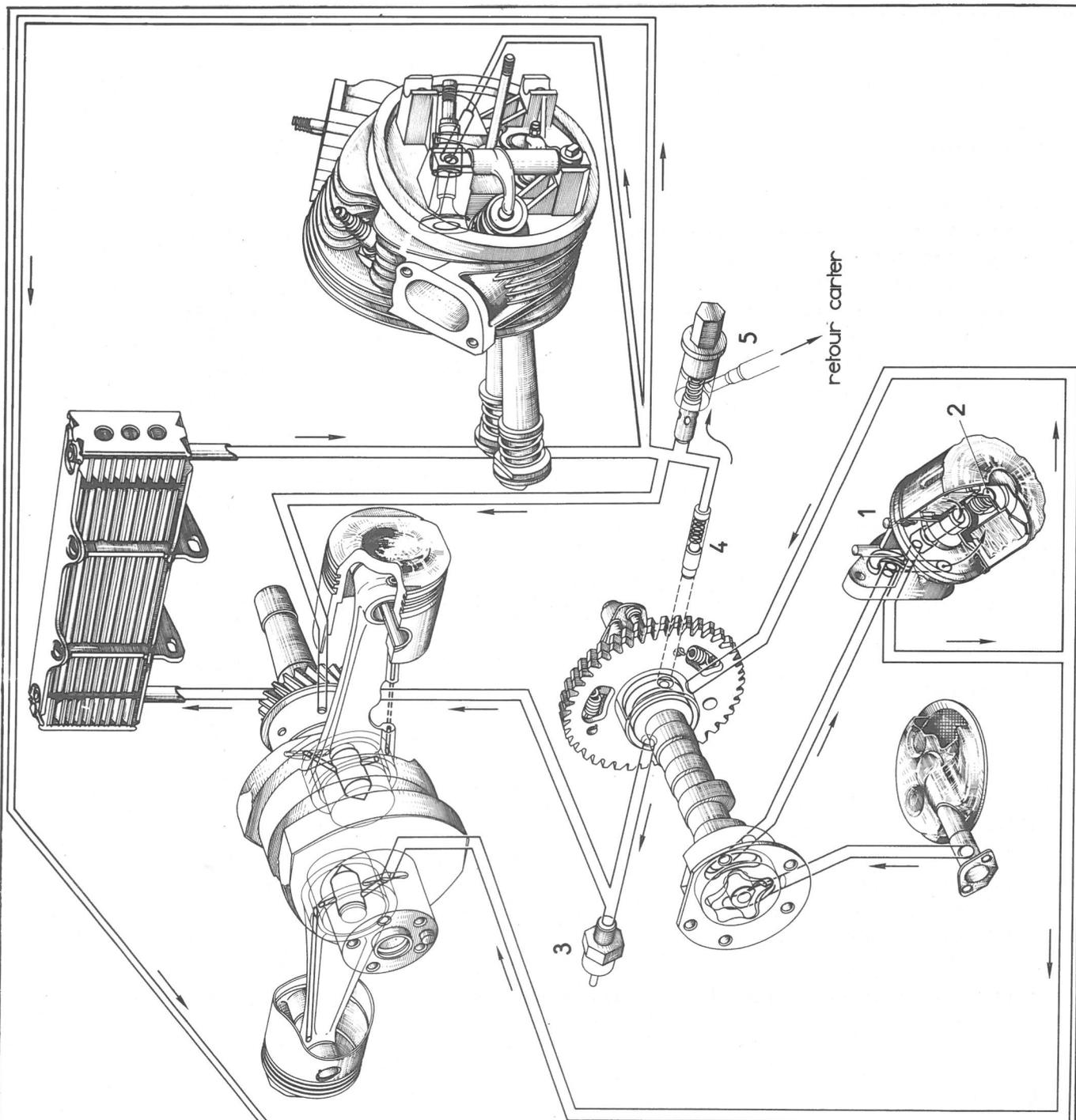
1. Clapet de décharge

SCHEMA DU CIRCUIT DE GRAISSAGE

MOTEURS M 28/1 et M 28

(Moteurs sortis depuis Novembre 1970)

A. 22-1



Manuel 854-1

légende

1. Cartouche filtrante.
2. Clapet by-pass incorporé à la cartouche filtrante.
3. Mano-contact de pression d'huile.
4. Clapet by-pass incorporé au 1/2 carter droit - /Ergot de positionnement palier AV. d'arbre à cames.
Démontable
5. Clapet de décharge.

retour carter

II. POINTS PARTICULIERS.

Carter moteur :

Couples de serrage :

- Ecrous et vis d'assemblage des demi-carter	1,5 à 2 daNm
- Ecrous des paliers	3,5 à 4,5 daNm
- Vis de fixation du tamis d'huile	0,3 à 0,5 daNm
- Vis de fixation des supports avant sur carter	6 daNm
- Bouchon de vidange	3,5 à 4,5 daNm
- Goujons des paliers sur demi-carter	0,6 à 0,8 daNm
- Goujons d'assemblage des demi-carter	0,3 à 0,5 daNm

Vilebrequin - Bielles :

- Jeu latéral du vilebrequin (non réglable)	0,07 à 0,14 mm
- Ne pas retoucher les portées avant et arrière du vilebrequin (micro-turbine).	
- Alésage des bagues des bielles	20,005 ^{+ 0,011} - 0,006 mm
- Jeu latéral des bielles	0,08 à 0,13 mm

Volant :

- Voile maxi de la couronne de démarreur	0,3 mm
- Sens de montage de la couronne : face non usinée de la couronne dirigée vers l'épaule du volant.	
- Couple de serrage :	
Vis de fixation du volant (à remplacer à chaque démontage) :	4 à 4,5 daNm

Cylindres :

- Une seule classe de cylindres.

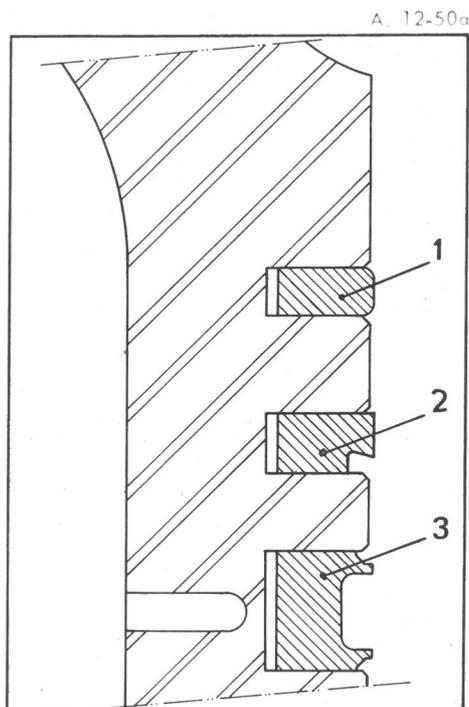
Pistons - Segments :

- Les axes des pistons sont montés libres.
- Sens de montage des pistons :
 - Piston ne comportant pas de repère indiquant le sens de montage (sans flèche) :

Montage indifférent

- Piston à axe décalé comportant un repère indiquant le sens de montage (→ ou AV) :

Le repère doit être dirigé côté distribution



Segments :

Le repère (ou la marque du fabricant) doit être dirigé vers le sommet du piston.

Ordre de montage : (à partir du sommet du piston)

- 1 - Segment d'étanchéité.
- 2 - Segment racleur.
- 3 - Segment racleur-refouleur.

REMARQUE :

Depuis Juin 1972, certains moteurs M 28 et M 28/1 sont équipés de segments refouleurs U-FLEX.

Culasses :

Couples de serrage :

- Ecrus des culasses (ordre de serrage « à froid » : écrou supérieur avant - écrou supérieur arrière - écrou inférieur).

Approcher les écrous pour faire plaquer la culasse :

- 1er serrage 0,5 à 1 daNm
- 2ème serrage 2 à 2,3 daNm
- Ecrus des couvre-culasses 0,5 à 0,7 daNm
- Vis et écrous des tubulures admission-échappement 1,9 daNm
- Goujons des culasses sur carter moteur 0,4 à 0,6 daNm
- Goujons des couvre-culasses 0,4 à 0,6 daNm
- Vis des colliers-raccords d'échappement 1,9 daNm

Soupapes :

Soupapes rotatives (TEVES) sur moteurs : A 79/0 - A 79/1 - M 28/1 - M 28.

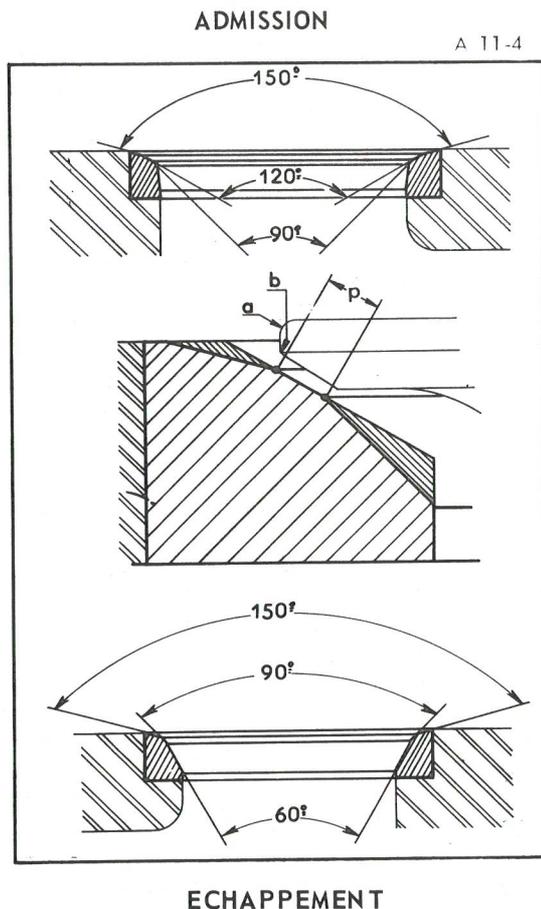
	Soupapes	Angle	∅ de tête (mm)	∅ queue (mm) (sous tête)	Longueur (mm)
Moteurs A 53 - A 79/0	Admission	120°	39	8 - 0,025 - 0,040	90,8 ± 0,25
	Echappement	90°	32	8,5 - 0,035 - 0,050	88,65 ± 0,25
Moteur A 79/1	Admission	120°	39	8 - 0,005 - 0,035	89,57 + 0,45 - 0,25
	Echappement	90°	34	8,5 - 0,020 - 0,050	88,18 + 0,45 - 0,25
Moteur M 4	Admission	120°	39	8 - 0,025 - 0,040	88,8 ± 0,25
	Echappement	90°	34	8,5 - 0,035 - 0,050	86,5 ± 0,25
Moteurs M 28/1 - M 28	Admission	120°	40	8 - 0,020 - 0,035	88,5 + 0,45 - 0,25
	Echappement	90°	34	8,5 - 0,035 - 0,050	86,95 + 0,45 - 0,25

Ressorts de soupapes :

Moteurs	Ressorts		Longueur libre	Longueur sous charge	Charge en kg	Longueur sous charge	Charge en kg
	A 53	Jusque	extérieur	38 mm	24 mm	38 à 42	31 mm
A 79/0	Septembre 1963	intérieur	28 mm	14,5 mm	7,4 à 8,3	21,5 mm	3,6 à 4,4
M 4	Depuis	extérieur	38,6 mm	24,4 mm	47,3 à 48,3	31,7 mm	21,2 à 24,6
		Septembre 1963	intérieur	28,8 mm	15 mm	9 à 10	22,3 mm

Moteurs	Ressorts	Longueur sous charge	Charge en kg	Longueur sous charge	Charge en kg	Sens d'enroulement
		A 79/1	Extérieur	31,4 mm	28 ± 1,5	24,15 mm
M 28/1	Intérieur	24,4 mm	12 ± 1	17,15 mm	25 ± 1,5	à gauche
M 28	Ressort unique	31,4 mm	37 ± 2,5	24,15 mm	66 ± 3,5	indifférent

Sièges et guides :



Alésage des guides de soupapes :

Moteurs A 53 - A 79/0 :

- admission : $\phi = 8 \begin{matrix} + 0,025 \\ 0 \end{matrix}$ mm
- échappement : $\phi = 8,5 \begin{matrix} + 0,025 \\ 0 \end{matrix}$ mm

Moteur A 79/1 :

- admission : $\phi = 8 \begin{matrix} + 0,020 \\ + 0,005 \end{matrix}$ mm
- échappement : $\phi = 8,5 \begin{matrix} + 0,010 \\ + 0,005 \end{matrix}$ mm

Moteur M 4 :

- admission : $\phi = 8 \begin{matrix} + 0,040 \\ + 0,025 \end{matrix}$ mm
- échappement : $\phi = 8,5 \begin{matrix} + 0,050 \\ + 0,025 \end{matrix}$ mm

Moteurs M 28/1 - M 28 :

- admission : $\phi = 8 \begin{matrix} + 0,030 \\ + 0,005 \end{matrix}$ mm
- échappement : $\phi = 8,5 \begin{matrix} + 0,015 \\ - 0,010 \end{matrix}$ mm

Largeur de la portée « p » :

- Admission 1,45 mm maxi
- Echappement 1,80 mm maxi
- Flèche maxi des tiges des culbuteurs 0,2 mm maxi

Distribution :

Arbre à cames :

- Jeu latéral non réglable 0,04 à 0,09 mm

Réglage théorique de la distribution :

Réglage théorique avec un jeu de 0,53 mm entre le culbuteur et la soupape d'admission et un jeu de 0,43 mm entre le culbuteur et la soupape d'échappement.

	Moteurs A 53 et M 4	Moteur A 79/0
Avance ouverture admission	3°	12°
Retard fermeture admission	45°	54°
Avance ouverture échappement	45°	55°
Retard fermeture échappement	11°	21°

Réglage théorique avec un jeu de 1 mm entre culbuteur et soupape à l'admission et à l'échappement.

	Moteur A 79/1	Moteurs M 28/1 et M 28
Retard ouverture admission	2° 5'	0° 5'
Retard fermeture admission	41° 30'	49° 15'
Avance ouverture échappement	35° 55'	35° 55'
Retard fermeture échappement	3° 30'	3° 30'

Couple de serrage :

- Ecrus de réglage des culbuteurs 1,4 à 1,9 daNm

Circuit de graissage :

- Qualité de l'huile TOTAL Altigrade GTS 20 W 50
ou GT 20 W 40

- Contenance des carters :

	Type de moteur et contenance en huile				
	A 53	A 79/0	A 79/1	M 4	M 28/1 - M 28
- Après vidange	2 litres	2,3 litres	2,3 litres	2,5 litres	2,4 litres
- Après démontage des couvre-culasses	2,2 litres	2,5 litres	2,5 litres	2,85 litres	2,5 litres
- Après démontage des couvre-culasses et de la cartouche (depuis Novembre 1970)					2,7 litres
- Entre mini et maxi	0,5 litre	0,5 litre	0,5 litre	0,5 litre	0,5 litre

- Pression d'huile à 80° :

Moteurs A 53 - A 79/0 - M 4 2,5 à 3,1 bars à 4000 tr/mn

Moteur A 79/1 4 à 5 bars à 6000 tr/mn

Moteurs M 28/1 - M 28 5,5 à 6,5 bars à 6000 tr/mn

- Tarage du mano-contact 0,5 à 0,8 bar

Cartouche filtrante :

Moteurs M 28 et M 28/1 (de Novembre 1969 à Novembre 1970)

- Crépine d'aspiration avec cartouche filtrante à « by-pass » incorporé.

Moteurs M 28 et M 28/1 (depuis Novembre 1970)

- Nouveau circuit de graissage avec « by-pass » incorporé (démontable) à l'emplacement de l'ergot de positionnement du palier avant d'arbre à cames (demi-carter droit).

- Cartouche filtrante extérieure avec « by-pass » incorporé.

Réfrigérateur :

Moteurs A 53 - A 79/0	7 éléments
Moteur M 4	9 éléments
Moteur A 79/1	6 éléments (Aluminium)
Moteurs M 28/1 - M 28	9 éléments (Aluminium)

Pompe à huile :

- Jeu latéral des pignons 0,1 mm maxi

Couples de serrage :

- Vis-raccord sur culasses et carter	1 à 1,3 daNm
- Vis-raccord de réfrigérateur (ancien modèle)	2,7 à 2,9 daNm
- Vis-raccord de réfrigérateur (nouveau modèle)	1 à 1,4 daNm
- Vis de fixation de la tôle anti-émulsion	Serrage modéré (LOCTITE FRENETANCH)
- Vis de fixation du tamis d'huile	0,3 à 0,5 daNm
- Vis de fixation du couvercle de pompe à huile	1,3 à 1,5 daNm
- Vis de fixation du réfrigérateur	1,9 daNm
- Bouchon obturateur du circuit de graissage	2,7 à 3 daNm

Ventilateur :

Nombre de pales :

- Moteur A 53	6 pales (ventilateur métallique)
- Moteurs A 79/0 - A 79/1 - M 4 - M 28/1 - M 28	8 pales (ventilateur plastique)
- Moteurs M 28/1 - M 28	9 pales (ventilateur plastique) (depuis Octobre 1970)

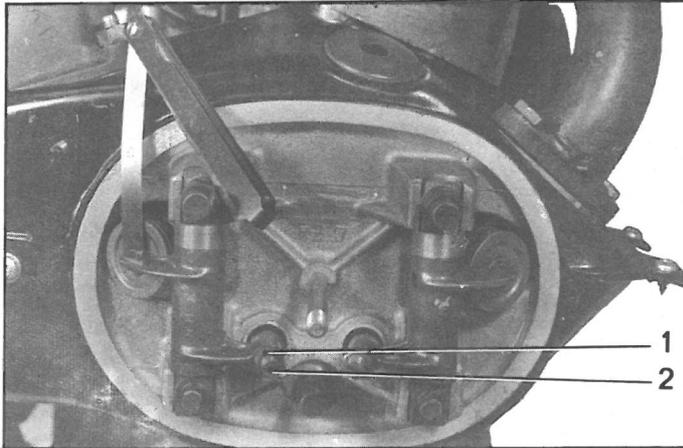
Positionnement du ventilateur :

- Au PMH, orienter le ventilateur pour avoir la « dent de loup » horizontale.

Serrage de la vis de fixation du ventilateur 5 à 6 daNm

REGLAGE DES CULBUTEURS.

4112



1. Placer un récipient sous les carters pour récupérer l'huile, et déposer les couvre-culasses.

2. Régler le jeu des culbuteurs :

Le réglage doit se faire à froid.

Régler une soupape lorsque la soupape correspondante du cylindre opposé est en pleine ouverture :

Admission = 0,20 mm

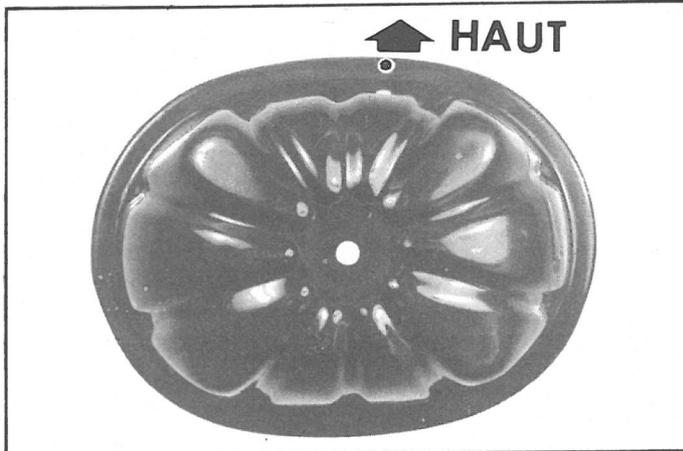
Echappement = 0,20 mm

Desserrer le contre-écrou (1) et régler par la vis-rotule (2). Serrer le contre-écrou.

3. Monter les couvre-culasses :

S'assurer qu'il n'y a aucune aspérité sur le plan de joint. Les faces en contact doivent être sèches. Coller le joint sur le couvre-culasse (colle Bostick 1400 ou Minnesota F 19).

4278



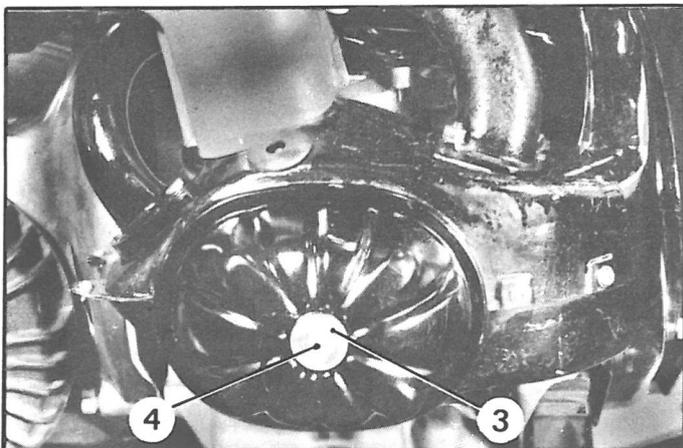
Sur un certain nombre de moteurs, les couvre-culasses sont repérés d'une lettre « O » marquée à froid. Ce repère doit être placé vers le haut.

Un mauvais positionnement des couvre-culasses, un mauvais montage des joints ou un serrage insuffisant de l'écrou de fixation du couvre-culasse peut entraîner la perte totale de l'huile. Serrer l'écrou (4) de 0,5 à 0,7 da Nm. (Intercaler la rondelle caoutchouc et la rondelle plate (3), s'il y a lieu).

Manuel 854-1

4. Mettre le moteur en marche et vérifier l'étanchéité des joints.

3986

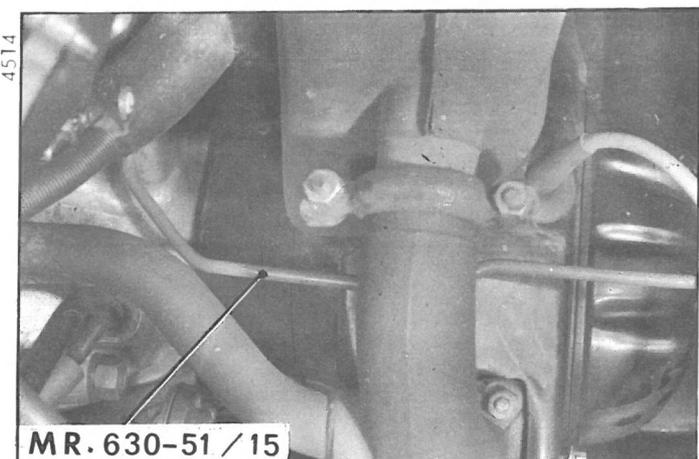
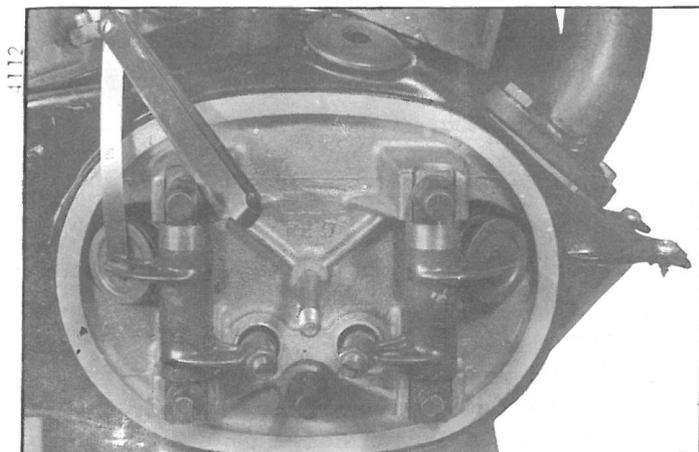


5. Le moteur étant chaud, régler le ralenti, si nécessaire (750 à 800 tr/mn).

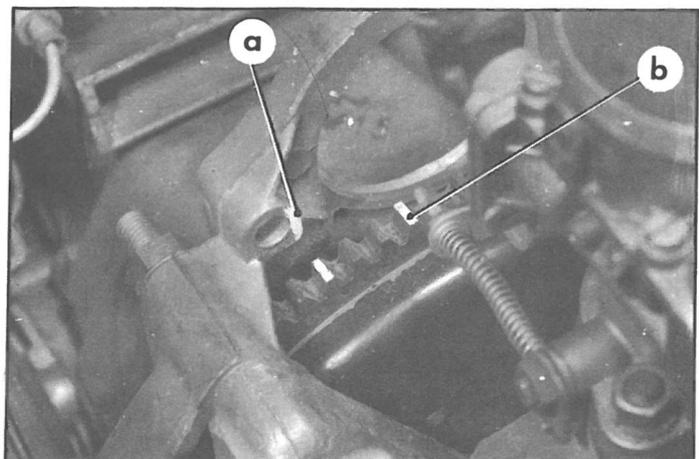
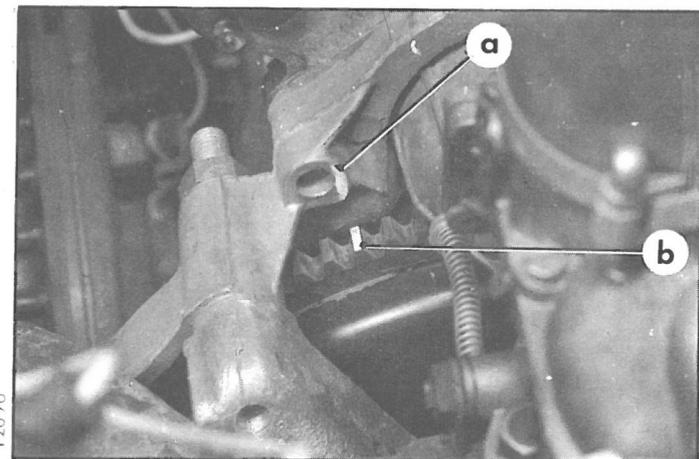
6. Dans le cas d'un embrayage centrifuge, vérifier le réglage du frein de ralenti. (Le temps d'action doit être de 1 à 2 secondes). Le régler, si nécessaire.

7. Faire le niveau d'huile du moteur.

CONTROLE DU CALAGE DE LA DISTRIBUTION



MR. 630-51 / 15



Pour faire cette opération, il faut que le moteur soit froid.

1. Placer un récipient pour recueillir l'huile et déposer le couvre-culasse du cylindre gauche.
2. Tourner le moteur pour amener la soupape d'admission à son ouverture maximum.
Régler le jeu du culbuteur d'échappement à :

- Moteur A 53	1,95 mm
- Moteurs A 79/0 et M4	2,40 mm
- Moteur A 79/1	2,40 mm
- Moteurs M28/1 et M28	2 mm
3. Introduire une pige de $\phi = 6$ mm (MR. 630-51/15) dans le trou du carter-moteur, côté gauche, prévu pour le calage de l'allumage.
Tourner le moteur dans le *sens inverse du sens de la marche* jusqu'à ce que la pige pénètre dans le trou du volant.
4. Mesurer le jeu au culbuteur de la soupape d'échappement. Si la distribution est bien calée, ce jeu doit être compris entre :

- Moteur A 53	0,04 et 0,83 mm
- Moteurs A 79/0 et M4	0,06 et 0,80 mm
- Moteur A 79/1	0,09 et 0,88 mm
- Moteurs M28/1 et M28	0,03 et 0,75 mm

Sur certains moteurs A 79/1 (435 cm³), il n'est pas possible d'obtenir un jeu de 2,40 mm entre le culbuteur et la soupape d'échappement.

Opérer comme suit :

- a) Tourner le moteur pour amener la soupape d'admission à son ouverture maximum et régler le jeu du culbuteur d'échappement à 1,50 mm.
- b) Introduire la pige MR. 630-51/15 dans le trou du carter-moteur, côté gauche, prévu pour le calage de l'allumage
- c) Tourner le moteur dans le *sens inverse de la marche* jusqu'à ce que la pige pénètre dans le trou du volant moteur.
- d) Faire un repère « b » à la craie sur une dent de la couronne du démarreur et un autre repère « a » sur le carter-moteur, en vis à vis.
Déposer la pige de calage.
- e) Tourner le moteur dans le *sens normal de marche, de trois dents.*

Mesurer le jeu au culbuteur de la soupape d'échappement.

Si la distribution est bien calée, ce jeu doit être compris entre : 0,05 et 0,65 mm

5. Régler les culbuteurs :

Le réglage se fait à froid.

Régler une soupape quand la soupape correspondante du cylindre opposé est en pleine ouverture :

Admission = 0,20 mm

Echappement = 0,20 mm

6. Monter les couvre-culasses :

Vérifier qu'il n'y a aucune aspérité sur les plans de joint.

Vérifier l'état du joint collé sur le couvre-culasse.

Monter :

- les couvre-culasses,
- les joints caoutchouc (1) et les rondelles plates (2) (sur les couvre-culasses qui en sont équipés),
- les écrous borgnes (3).

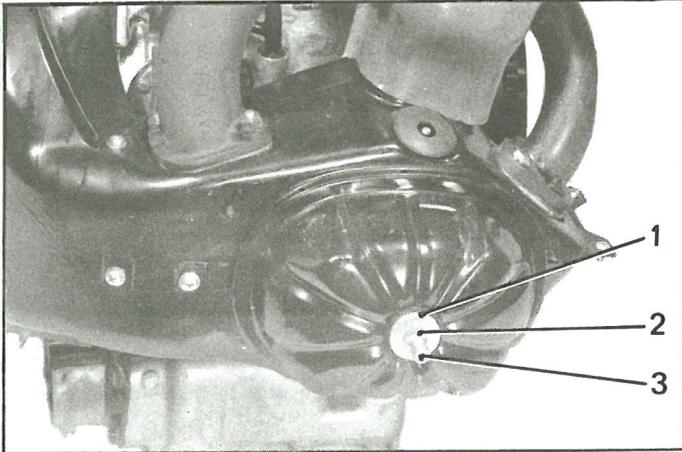
Serrer les écrous (3) de 0,5 à 0,7 da Nm.

Un mauvais positionnement des joints ou un mauvais serrage des écrous (3) peut entraîner la perte totale de l'huile du moteur.

7. Mettre le moteur en marche.

Vérifier l'étanchéité des joints des couvre-culasses.

Etablir le niveau d'huile du moteur.



CARBURATEURS	28 IBC (32 ¹) SOLEX 28 CBI (30 ¹)	28 IN (Z 32) ZENITH 28 IN 4 (Z 30)	CARBURATEURS SOLEX	30 PICS	32 PICS (38) 32 PCIS (39)	40 PICS (44) 40 PCIS (45)	40 PICS 2 (44 ¹) 40 PCIS 2 (45 ¹) 40 PICS 3 (44 ²⁻³) 40 PCIS 3 (45 ²⁻³)
Buse Gicleur principal Ajustage d'automatlicité Gicleur de starter Gicleur de ralenti Calibreur d'air de ralenti Siège de pointeau	22 125 E1 80 42.5 1.2	22 132 45 160 1.25	Buse Gicleur principal Ajustage d'automatlicité Gicleur de ralenti Injecteur de pompe Siège de pointeau Flotteur	26 140 AB 47,5 1,3 5,7 g	28 150 215 55 40 1,3 5,7 g	32 165 AB 55 40 1,6 5,7 g	32 170 AC 50 40 1,3 5,7 g

CARBURATEURS SOLEX	34 PICS 4 (101) 34 PCIS 4 (102) 34 PICS 5 (101 ¹) 34 PCIS 5 (102 ¹)	34 PICS 4 (103) 34 PCIS 4 (104) 34 PICS 5 (103 ¹) 34 PCIS 5 (104 ¹)	34 PICS 6 (121) 34 PCIS 6 (122)	34 PICS 6 (123) 34 PCIS 6 (124) 34 PICS 6 (164) 34 PCIS 6 (165)	34 PICS 6 (173) 34 PCIS 6 (174) 34 PICS 10 (191) 34 PCIS 10 (192)	34 PICS 6 (175) 34 PCIS 6 (176) 34 PICS 10 (193) 34 PCIS 10 (194)
Buse Gicleur principal Ajustage d'automatlicité Gicleur de ralenti Gicleur de progression Injecteur de pompe Siège de pointeau Flotteur	28 155 AB 40 55 35 1,3 5,7 g	28 160 AB 42,5 55 40 1,3 5,7 g	28 155 AB 40 50 35 1,3 5,7 g	28 165 AC 42,5 52,5 40 1,3 5,7 g	28 155 AB 35 48 37,5 1,3 5,7 g	28 165 AC 40 45 40 1,3 5,7 g

CARBURATEURS SOLEX DOUBLE CORPS	26/35 CSIC * et SCIC	Repères 110 *-111	Repères 110 ¹ *-111 ¹ 110 ² *-111 ² 113 ¹ *-114 ¹	Repères 125 *-126 127 *-128	Repères 177 *-178 179 *-180 197 *-198 195 *-196	Repères 225 *-226
Buse Gicleur principal Gicleur de ralenti Ajustage d'automatlicité Injecteur de pompe Siège de pointeau (à ressort)	21 120 50 1 F 1 40 1,7	24 60 2 H 1 40 1,7	21 125 50 1 F 1 40 1,7	21 120 40 1 F 2 40 1,7 (à billes)	21 120 40 1 F 2 40 1,7 (à billes)	18 102,5 39 1 F 2 35 1,7 (à billes)
	1 ^{er} corps	2 ^{eme} corps	1 ^{er} corps	2 ^{eme} corps	1 ^{er} corps	2 ^{eme} corps

* Carburateur sans frein de ralenti (embrayage normal)

** 117,5 (→ 1/73)

TABLEAUX D'AFFECTATION DES CARBURATEURS

Mise à jour N° 1 au Manuel 854-1 (Correctif)

Type de moteur	Type de véhicule	Date de sortie	Type de carburateur	Repère sur carburateur	
				Embrayage classique	Embrayage centrifuge
A 53 (425 cm ³)	AZ (Série A et AM)	3/1963 → 2/1970	SOLEX 28 IBC * SOLEX 28 CBI	32 ¹	30 ¹
	AZU (Série A)	3/1963 → 8/1967	ou ZENITH 28 IN * ZENITH 28 IN 4	Z 32	Z 30
A 79/0 (425 cm ³)	AZU (Série A)	8/1967 → 8/1972	SOLEX 32 PICS *	38	
	AYA (Série A et AM)	8/1967 → 3/1968	SOLEX 32 PCIS	38	39
A 79/1 (435 cm ³)	AYA 2 (Série A et AM)	3/1968 → 2/1970	SOLEX 34 PICS 4 * SOLEX 34 PCIS 4	101	102
	AYA 2 (Série A et AM)	2/1970 → 8/1972	SOLEX 34 PICS 5 *	101 ¹	102 ¹
	AZ (Série A 2)		SOLEX 34 PCIS 5		
	AYA 2 (Série A et AM)	8/1972 → 9/1975	SOLEX 34 PICS 6 *	121	122
	AZ (Série A 2)			121	
	AZU (Série B)			173	
	AK (Série AP) (AZU)	9/1975 → 7/1976	SOLEX 34 PCIS 6	173	174
	AZ (Série KB)				
	AK (Série AP) (AZU)	7/1976 → 7/1978	SOLEX 34 PICS 10	191	
	◆ AZ (Série KB)	7/1976 → 9/1979	SOLEX 34 PCIS 10	191	192
M 4 (602 cm ³)	AYA 3 (Série A et AM)	1/1968 → 10/1968	SOLEX 40 PICS 3 * SOLEX 40 PCIS 3	44 ³	45 ³
	AK	→ 5/1968	SOLEX 30 PICS		
	AM (AMI 6)	9/1963 → 4/1964	SOLEX 40 PICS * SOLEX 40 PCIS	44	45
		4/1964 → 4/1967	SOLEX 40 PICS 2 * SOLEX 40 PCIS 2	44 ¹	45 ¹
		4/1967 → 5/1968	SOLEX 40 PICS 3 * SOLEX 40 PCIS 3	44 ²	45 ²
M 28/1 (602 cm ³)	AYB (Série A et AM)	10/1968 → 1/1970	SOLEX 34 PICS 4 *	103	104
	AY (Série CA)		SOLEX 34 PCIS 4	103	104
	AK (Série B)	5/1968 → 1/1970		103	
	AYB (Série A et AM)	5/1968 → 1/1970	SOLEX 34 PICS 5 * SOLEX 34 PCIS 5	103 ¹	104 ¹
	AY (Série CA)	1/1970 → 8/1972		103 ¹	104 ¹
	AK (Série B)	1/1970 → 7/1970		103 ¹	
	◆ AK (Série AK)	7/1970 → 8/1972		103 ¹	
	◆ AZ (Série KA)	2/1970 → 8/1972		103 ¹	104 ¹

Type de moteur	Type de véhicule	Date de sortie	Type de carburateur	Repère sur carburateur		
				Embrayage classique	Embrayage centrifuge	
M 28/1 (602 cm ³) (suite)	AY (Série CA)	8/1972 → 2/1975	SOLEX 36 PICS 6 *	123	124	
	AK (Série AK)			123		
	AZ (Série KA)			123	124	
	AY (Série CA)	2/1975 → 10/1975	SOLEX 34 PCIS 6	164	165	
	AK (Série AK)			164		
	AZ (Série KA)			164	165	
	AY (Série CA)	10/1975 → 7/1976	SOLEX 34 PCIS 6	175	176	
	AK (Série AK)			175		
	AZ (Série KA)			175	176	
	AY (Série CA)	7/1976 → 7/1978	SOLEX 34 PICS 10 * SOLEX 34 PCIS 10	193	194	
	AK (Série AK)			193		
	AZ (Série KA)			193	194	
	◆ AZ (Série KA)	7/1978 → 7/1980	SOLEX 26/35 CSIC *	197	198	
	◆ AZ (Série KA)	7/1980 →		225	226	
	◆ AY (Série CA)	7/1978 → 7/1980	SOLEX 26/35 SCIC	197	198	
◆ AY (Série CA)	7/1980 →		225	226		
M 28 ◆ (602 cm ³) ◆	AY (Série CB)	2/1970 → 6/1970	SOLEX 26/35 CSIC *	110 ²	111 ²	
	AY (Série CB)	6/1970 → 8/1972		113 ¹	114 ¹	
	AY (Série CB)	8/1972 → 10/1975		127	128	
	AY (Série CB)	10/1975 → 7/1976		179	180	
	AY (Série CB)	7/1976 → 7/1977		195	196	
	AY (Série CB)	7/1977 → 7/1980		197	198	
	◆ AY (Série CB)	7/1980 →		225	226	
	◆ AY (Série CD)	2/1978 → 7/1980		197		
	◆ AY (Série CD)	7/1980 →		225		
	AM (AMI 6)	5/1968 → 11/1968		SOLEX 26/35 SCIC	110	111
		11/1968 → 3/1969			110 ¹	111 ¹
	AM 3 (AMI 8)	3/1969 → 7/1969			110 ¹	111 ¹
		7/1969 → 8/1972			110 ¹	111 ¹
	AM (AMI 8) (Séries JA - JB - JC)	8/1972 → 10/1975			125	126
		10/1975 → 7/1976			177	178
◆	7/1976 → 9/1978		197	198		

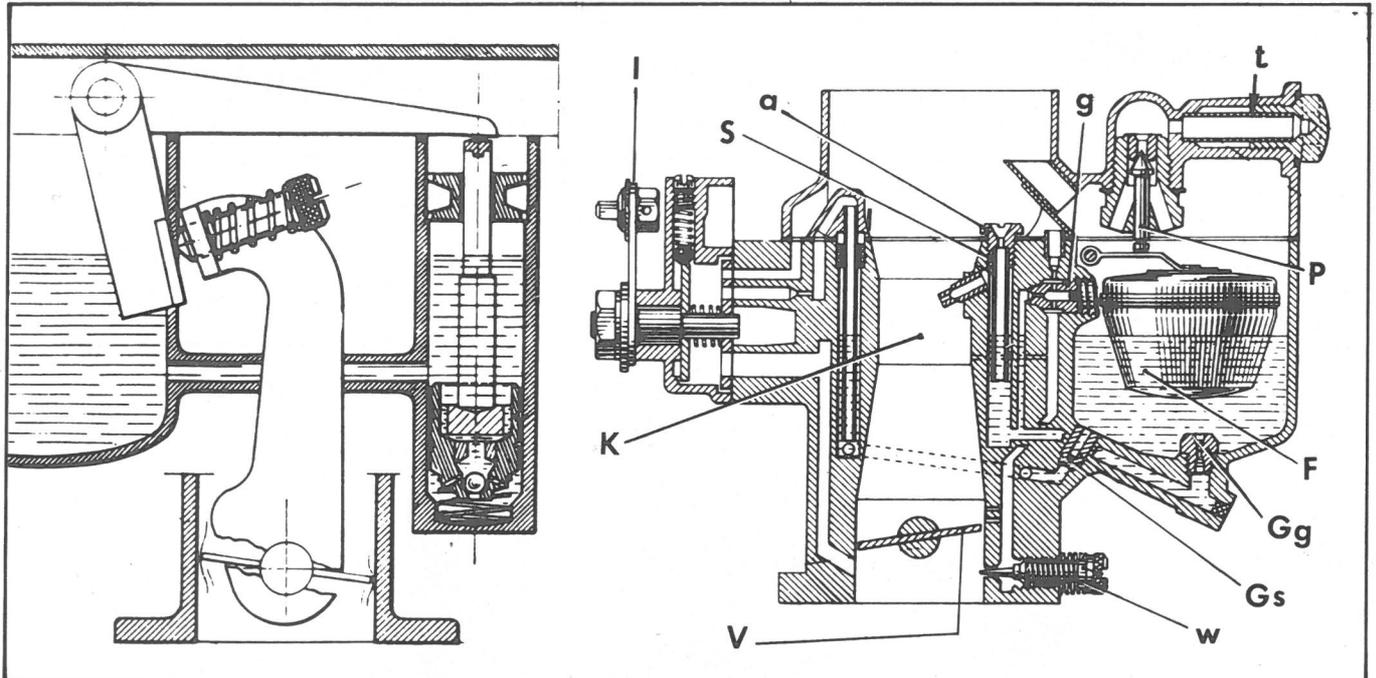
* Carburateur sans frein de ralenti (embrayage classique).

COUPES SCHEMATIQUES

1. CARBURATEURS SOLEX 28 IBC (repère 32¹) et 28 CBI (repère 30¹).

A. 14-2 a

A. 14-2



Manuel 854-1

Légende :

a : Ajutage d'automatisme

F : Flotteur

Gg : Gicleur d'alimentation

Gs : Gicleur de starter

g : Gicleur de ralenti

K : Buse d'air

I : Levier de starter

P : Pointeau

S : Tube d'émulsion

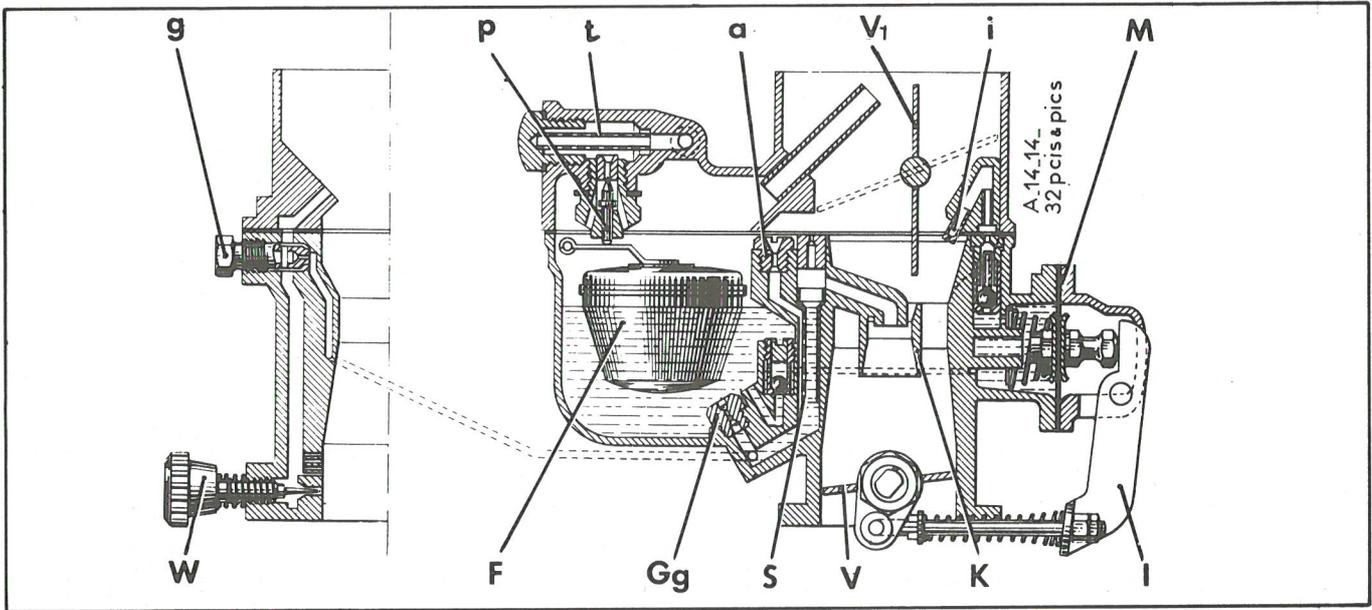
t : Crépine filtre

V : Papillon des gaz

W : Vis de richesse de ralenti

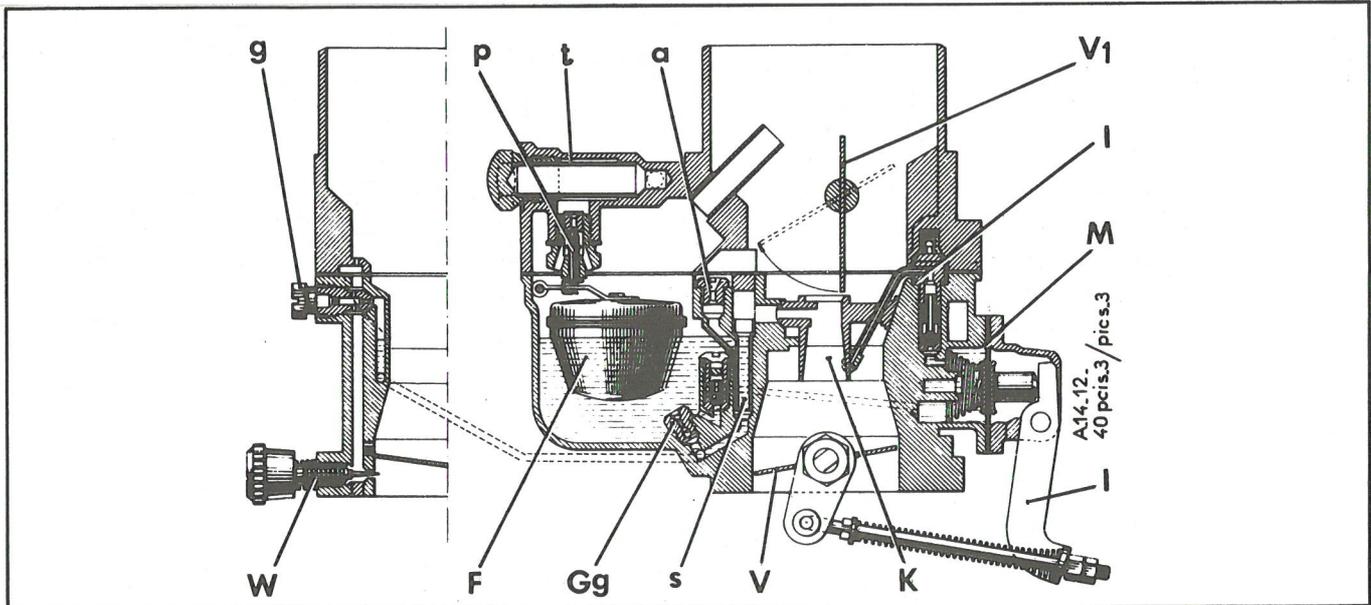
2. CARBURATEURS SOLEX 30 PICS - 32 PICS (Repère 38) et 32 PCIS (Repère 39)

A.14-14



3. CARBURATEURS SOLEX 40 PICS - 40 PCIS (tous repères)

A.14-12



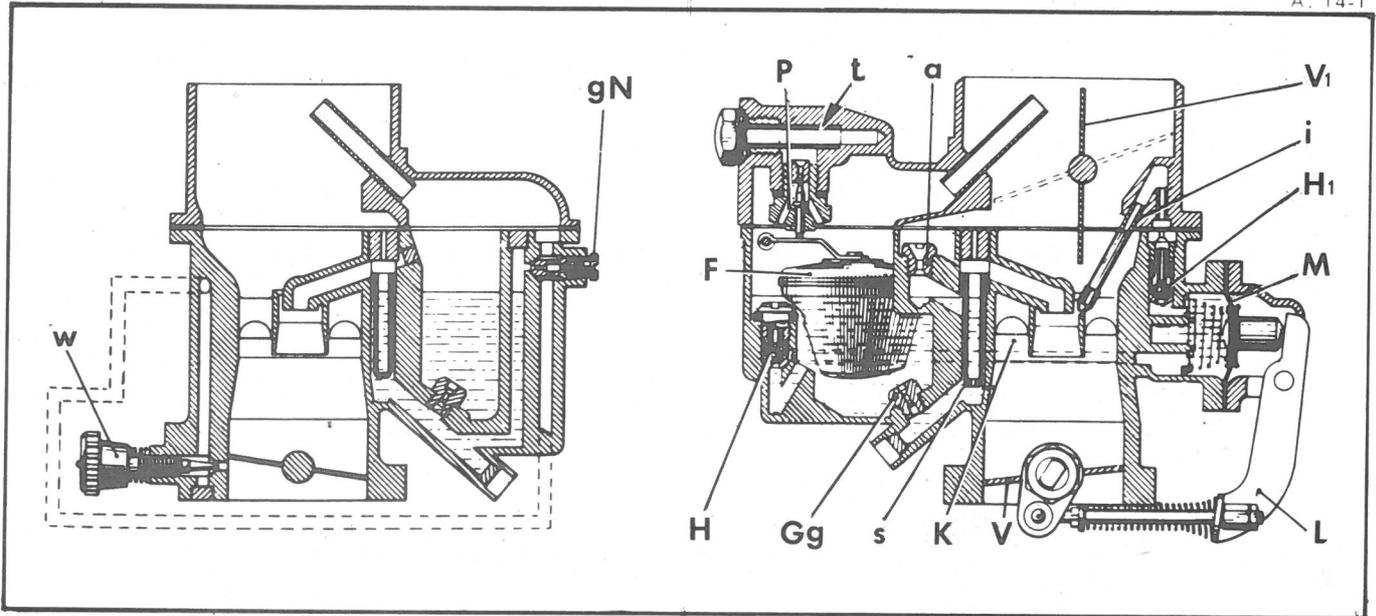
Légende :

α : Ajutage d'automaticité
 F : Flotteur
 Gg : Gicleur d'alimentation
 g : Gicleur de ralenti
 i : Injecteur de pompe
 K : Buse d'air
 I : Levier de pompe

M : Membrane de pompe
 P : Pointeau
 S : Tube d'émulsion
 t : Crépine-filtre
 V : Papillon des gaz
 V₁ : Volet de départ
 W : Vis de richesse de ralenti

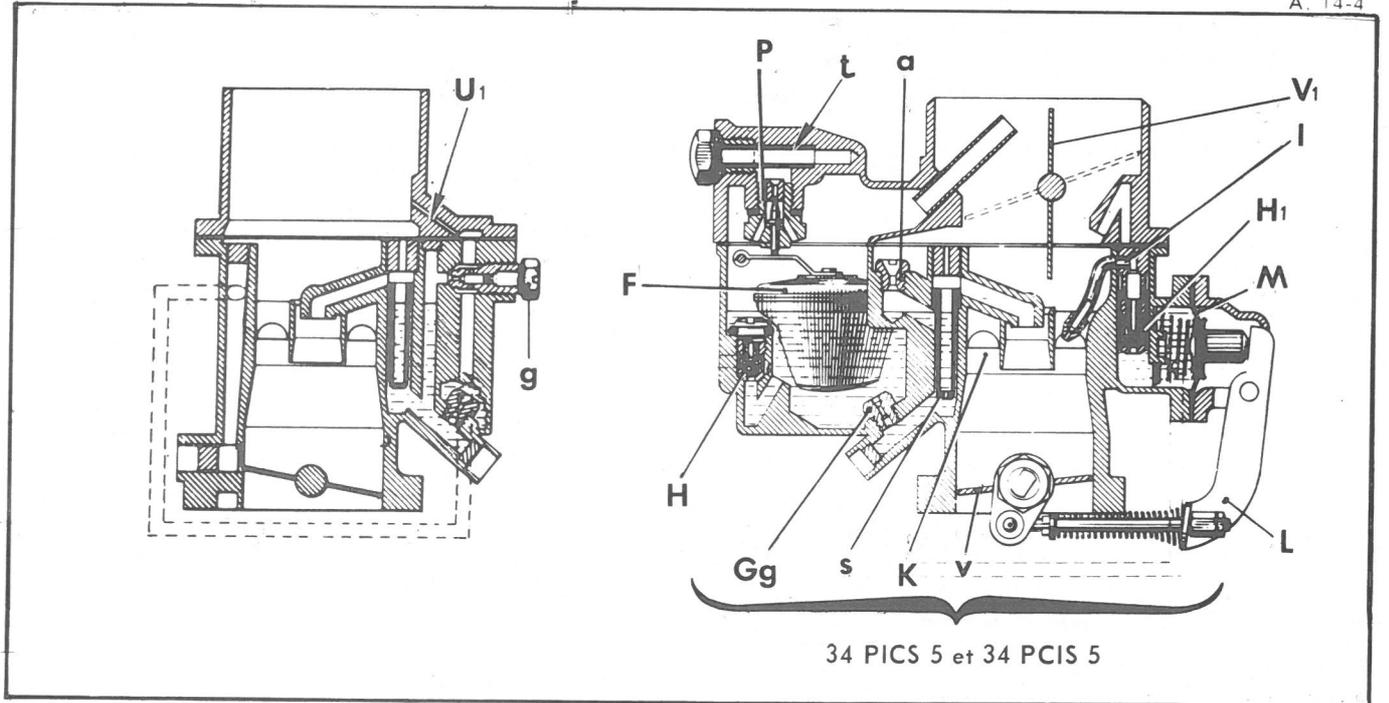
4 . CARBURATEURS SOLEX 34 PICS⁴ - 34 PCIS⁴ - 34 PICS⁵ et 34 PCIS⁵ (tous repères)

A. 14-1



A. 14-1

A. 14-1



A. 14-4

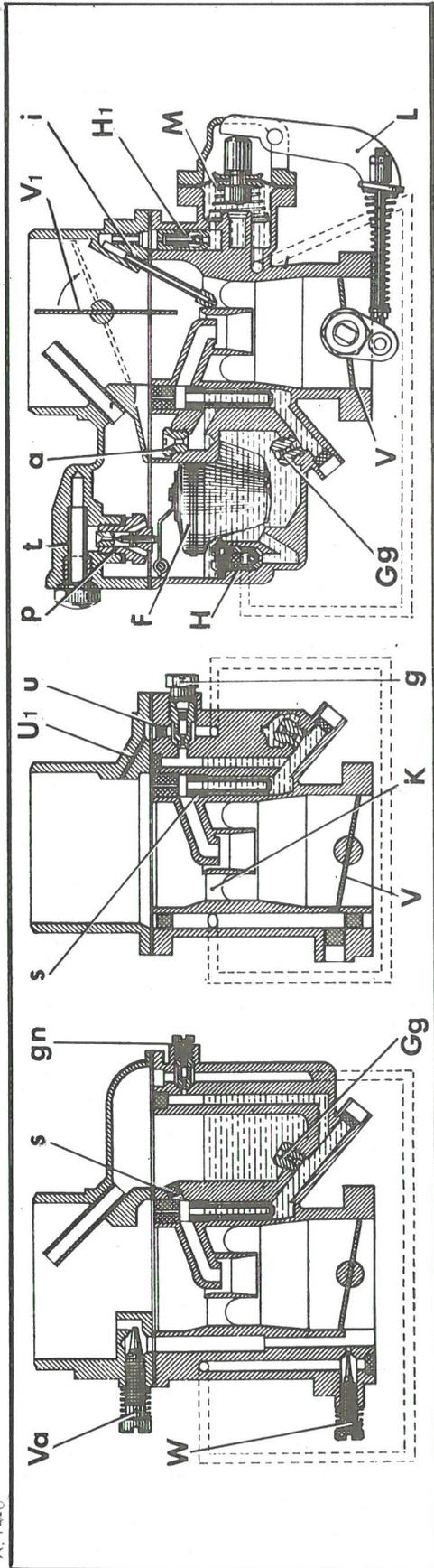
Manuel 354-1

Légende

- α : Ajustage d'automatité
- F : Flotteur
- Gg : Gicleur d'alimentation
- g : Gicleur de by-pass
- gN : Gicleur de ralenti
- H : Siège de bille
- H1 : Siège de bille
- i : Injecteur de pompe
- K : Buse d'air

- L : Levier de pompe
- M : Membrane de pompe
- P : Pointeau
- s : Tube d'émulsion
- t : Crépine filtre
- U1 : Orifice calibré
- v : Papillon des gaz
- V1 : Volet de départ
- W : Vis de richesse de ralenti

5. CARBURATEURS SOLEX 34 PICS 6 et 34 PCIS 6 (tous repères)

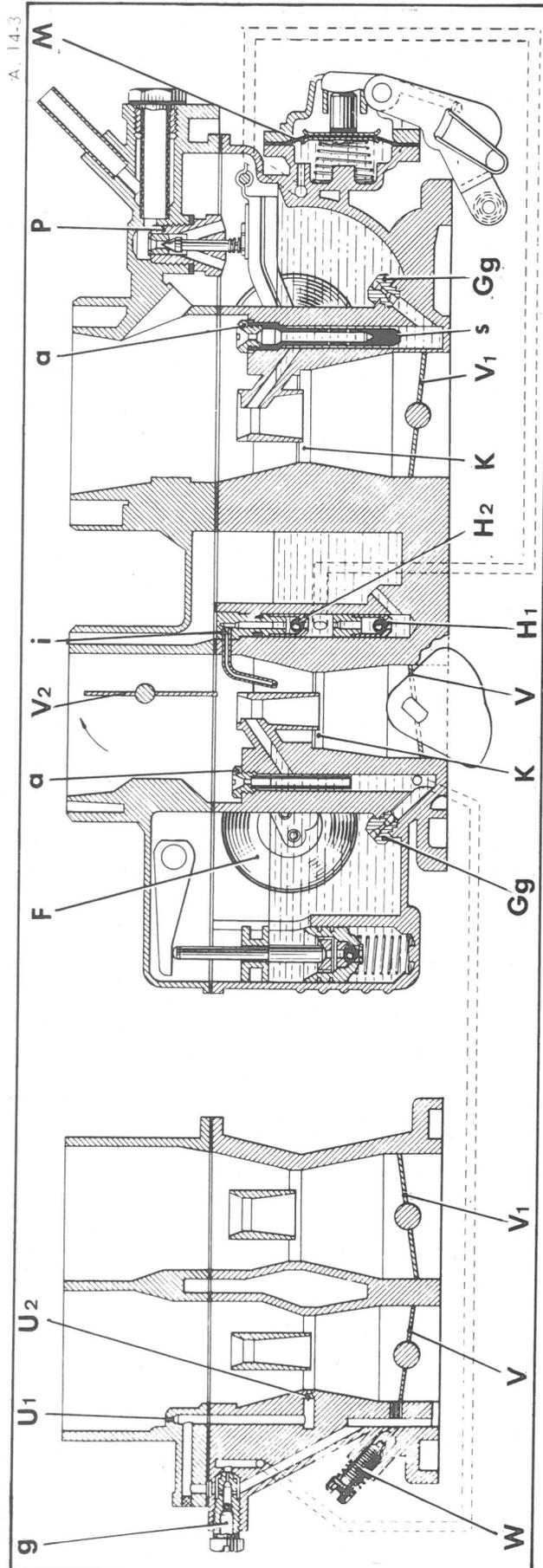


A. 14-8

Légende

- α : Ajustage d'automatisme
- F : Flotteur
- Gg : Gicleur d'alimentation
- g : Gicleur de by-pass
- gn : Gicleur de ralenti
- H } Sièges de bille
- H1 }
- i : Injecteur de pompe
- K : Buse d'air
- L : Levier de pompe
- M : Membrane de pompe
- P : Pointeau
- s : Tube d'émulsion
- t : Crépîne-filtre
- U } Orifices calibrés
- U1 }
- V : Papillon des gaz
- V1 : Volet de départ
- W : Vis de richesse de ralenti
- Vα : Vis d'air de ralenti

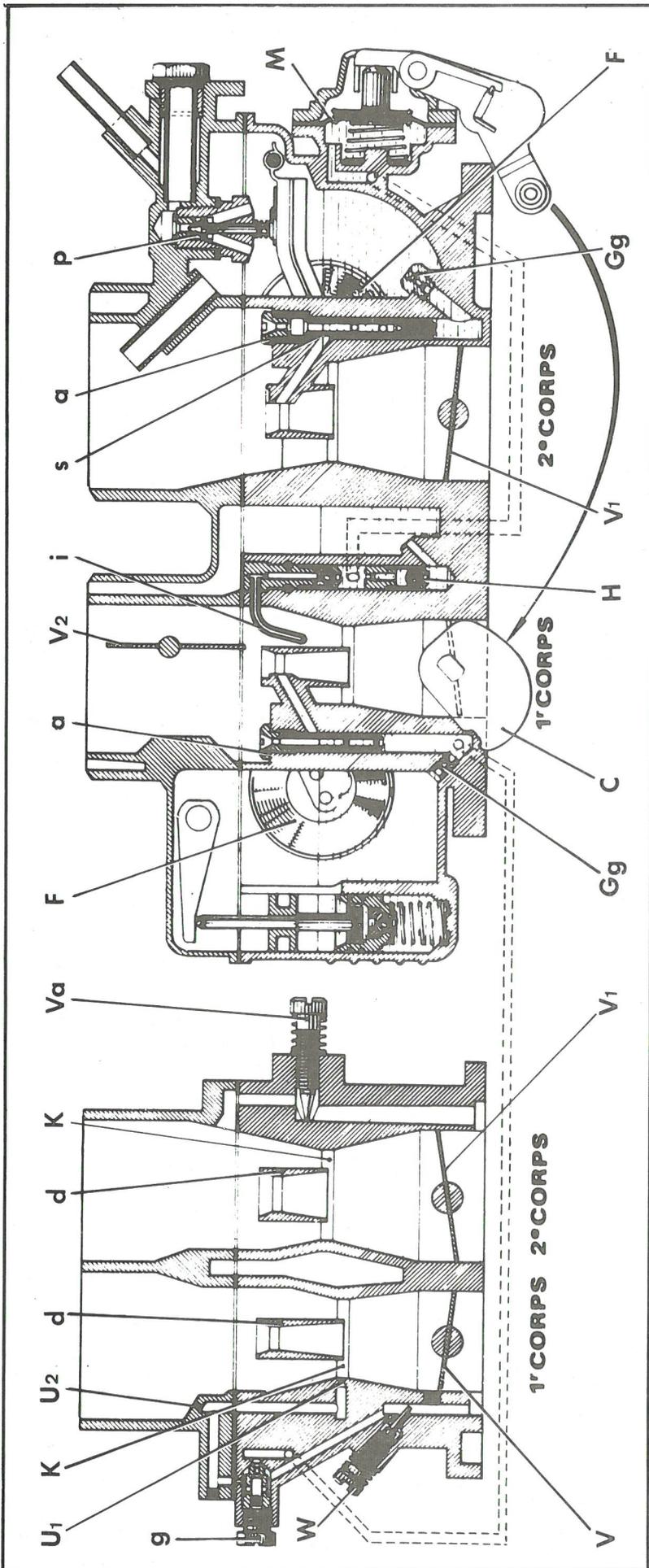
6. CARBURATEURS SOLEX 26/35 CSIC et 26/35 SCIC (tous repères) → 9/1972



Légende :

- | | |
|------------------------------|--------------------------------|
| α : Ajustages d'automatisme | M : Membrane de pompe |
| F : Flotteur | P : Pointeau à ressort |
| Gg : Gicleurs d'alimentation | s : Tube d'émulsion |
| g : Gicleur de ralenti | U1-U2 : Orifices calibrés |
| H1-H2 : Sièges de bille | V-V1 : Papillons des gaz |
| i : Injecteur de pompe | V2 : Volet de départ |
| K : Buses d'air | W : Vis de richesse de ralenti |

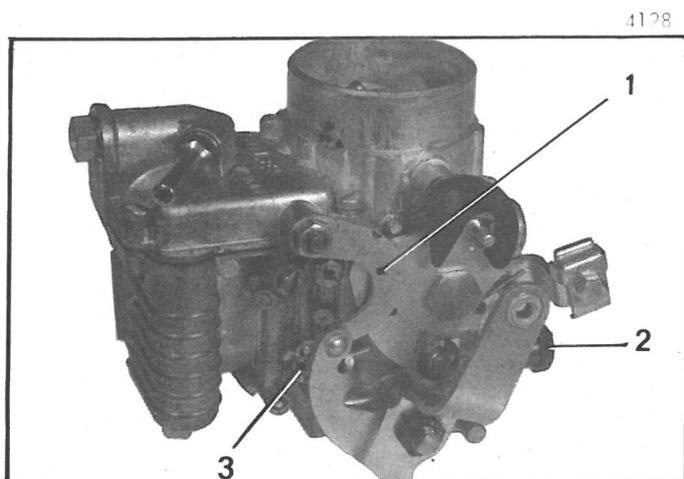
7. CARBURATEURS SOLEX 26/35 CSIC et 26/35 SCIC (tous repères) 9/1972 →



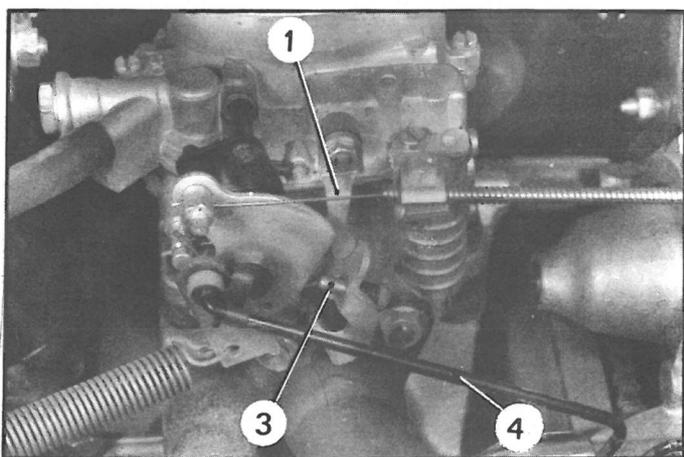
Legende :

- α : Ajustages d'automatécité
- c : Came de pompe
- d : Diffuseurs
- F : Flotteur
- g : Gicleur de ralenti
- Gg : Gicleurs d'alimentation
- H : Siège de bille
- i : Injecteur de pompe
- K : Buses d'air
- M : Membrane de pompe

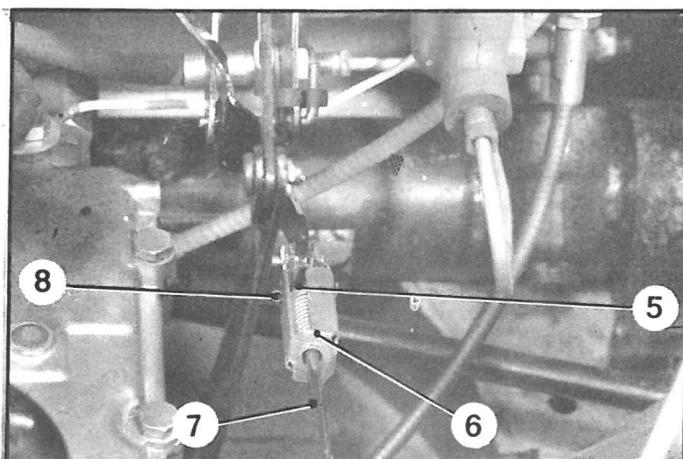
- P : Pointeau à ressort
- s : Tube d'emulsion
- U1 } Orifices calibrés
- U2 }
- V } Papillons des gaz
- V1 }
- V2 : Volet de départ
- Va : Vis d'air de ralenti (supprimée 10/1975 →)
- W : Vis de richesse de ralenti

I. REGLAGE DES CARBURATEURS.*(Véhicules sortis jusqu'en Août 1972)*

4128



7812



7811

REGLAGE DU RALENTI.**1. Réglage de la vis de richesse :**

- a) Le moteur ayant atteint sa température de fonctionnement, régler la vis (3) de butée de papillon des gaz pour obtenir un régime de :

Moteur A 53 : 500 à 550 tr/mn
 Moteur A 79/0 : 650 tr/mn
 Moteur A 79/1 : 650 tr/mn
 Moteur M 4 : 500 à 600 tr/mn
 Moteur M 28/1 : 650 tr/mn
 Moteur M 28 : 750 tr/mn

- b) Visser lentement la vis de richesse (2) jusqu'à ce que le moteur tourne, irrégulièrement (risque de calage). A ce moment dévisser cette vis de :
- Moteur A 53 : 1/2 tour
 Moteur A 79/0 : 1/4 de tour
 Moteur A 79/1 : 1/4 de tour
 Moteur M 4 : 1/2 tour
 Moteur M 28/1 : 1/2 tour
 Moteur M 28 : 1/3 de tour
 ce qui donne une richesse correcte.

2. Réglage du régime :

- a) *Moteurs équipés d'un embrayage classique :*
 Visser la vis (3) de butée de papillon pour obtenir un régime de :
- Moteur A 53 : 600 à 650 tr/mn
 Moteur A 79/0 : 800 à 850 tr/mn
 Moteur A 79/1 : 800 à 850 tr/mn
 Moteur M 4 : 750 ± 50 tr/mn (AYA 3 et AM)
 : 650 à 700 tr/mn (AK)
 Moteur M 28/1 : 750 à 800 tr/mn
 Moteur M 28 : 750 à 800 tr/mn

- b) *Moteurs équipés d'un embrayage centrifuge :*
 Visser progressivement la vis (3) de butée de papillon jusqu'au moment où le tambour d'embrayage automatique commence à être entraîné (léchage), puis desserrer cette vis de 1/8 de tour.

3. Réglage du frein de ralenti :*(Moteurs avec embrayage centrifuge)*

- a) S'assurer que le levier (1) du frein de ralenti se déplace sans point dur et que la tige (4) de commande de l'accélérateur ne touche à aucun organe dans son déplacement.
- b) Accélérer franchement et lâcher l'accélérateur. Relever le temps écoulé entre le moment où le levier de frein de ralenti est sollicité et le moment où son action cesse. Ce temps doit être compris entre 1 et 2 secondes. Sinon, déplacer la patte d'accrochage du ressort de rappel de la commande d'accélérateur, pour obtenir cette condition.

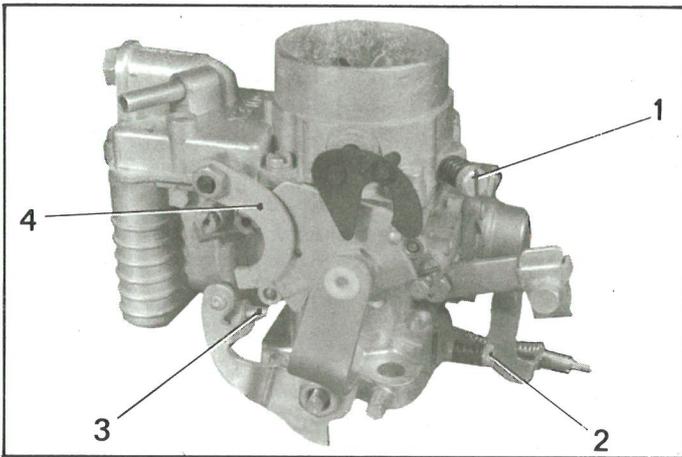
4. Réglage de la commande d'accélérateur :*(Moteurs M 28/1 et M 28 - carburateur SOLEX 26/35 double corps).*

Appuyer à fond sur la pédale d'accélérateur, en interposant une cale de 5 mm d'épaisseur entre la pédale et le tapis de sol. Les papillons doivent être en pleine ouverture et il doit y avoir un jeu de 1,5 mm maxi entre l'embout (5) de la tige d'accélérateur et la goupille (8). Visser ou dévisser la tige (7) dans le limiteur de tension (6) pour obtenir ces conditions.

II. REGLAGES DES CARBURATEURS

(Véhicules sortis depuis Août 1972)

10 252



CARBURATEURS 34 PICS 6 et PCIS 6 (7/1976)

Ne pas intervenir sur la vis (3) de butée de papillon, réglée au micromètre par le fabricant.

CARBURATEUR 34 PICS 10 et PCIS 10 (7/1976)

La vis d'air est supprimée et le régime de ralenti se règle par la vis de butée de papillon.

Ces carburateurs sont équipés d'origine d'un obturateur d'invulnérabilité (noir) sur la vis de richesse. En cas d'intervention, monter un obturateur (blanc) vendu par le Département des Pièces de Rechange.

Conditions de réglage de ralenti en teneurs CO et CO²:

- Moteur décaissé, culbuteurs et allumage bien réglés.
- Huile moteur de 70° à 80° C pendant le réglage.

Régime de ralenti :

Moteurs avec embrayage classique :

800 ± 50 tr/mn 34 PICS 6 (7/1976)

800 + $\frac{50}{0}$ tr/mn 34 PICS 10 (7/1976)

Moteurs avec embrayage centrifuge :

50 tr/mn en dessous du léchage.

Teneurs en CO et CO² pour régimes ci-dessus :

CO : - 0,8 % à 1,6 % pour moteurs 602 cm³

- 1,8 % à 2,5 % pour moteurs 435 cm³

CO² : > 9 % pour moteurs 602 cm³ et 435 cm³

Réglage du régime et de sa teneur en CO et CO² :

Sur carburateur (7/1976) 34 PICS 6 et PCIS 6 :

- Agir sur la vis (1) pour obtenir le régime de ralenti.
- Régler la richesse à l'aide de la vis (2) pour obtenir les teneurs en CO et CO² correctes.

NOTA : Sur carburateurs avec frein de ralenti : agir comme précédemment, puis à l'aide de la vis (1) amener le régime à la limite d'entraînement du tambour d'embrayage (léchage) puis faire chuter le régime de 50 tr/mn.

Régler le CO et CO² à ce régime résultant (vis (2)).

Sur carburateurs (7/1976) 34 PICS 10 et PCIS 10 :

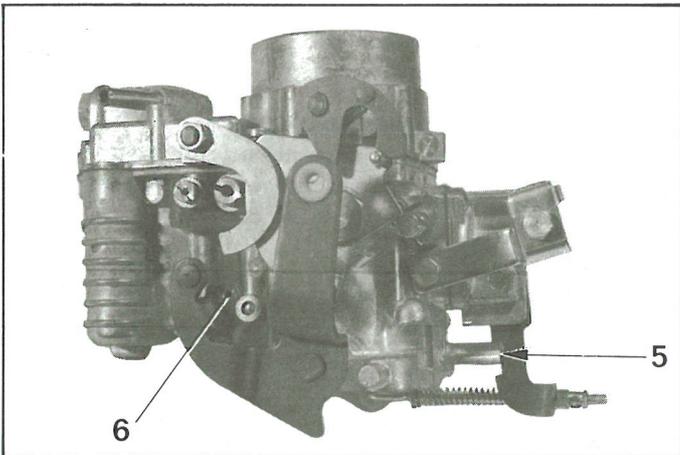
Même processus que ci-dessus, sauf en ce qui concerne l'action sur le régime qui est faite à l'aide de la vis (6) de butée de papillon de premier corps. Richesse réglée à l'aide de la vis (5) (CO et CO²).

Réglage du frein de ralenti (embrayage centrifuge) :

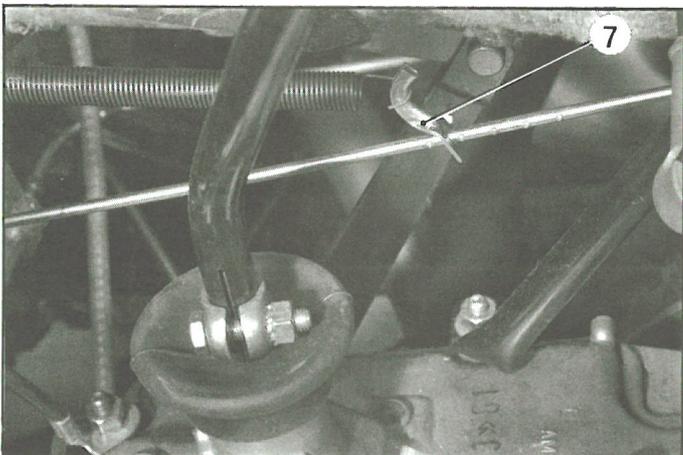
Accélérer franchement, puis lâcher l'accélérateur.

Relever le temps écoulé entre le moment où le levier de frein de ralenti (4) est sollicité et le moment où son action cesse. Ce temps doit être de 1,5 à 2 secondes. Sinon déplacer la patte d'accrochage (7) sur la tige d'accélérateur pour obtenir cette condition.

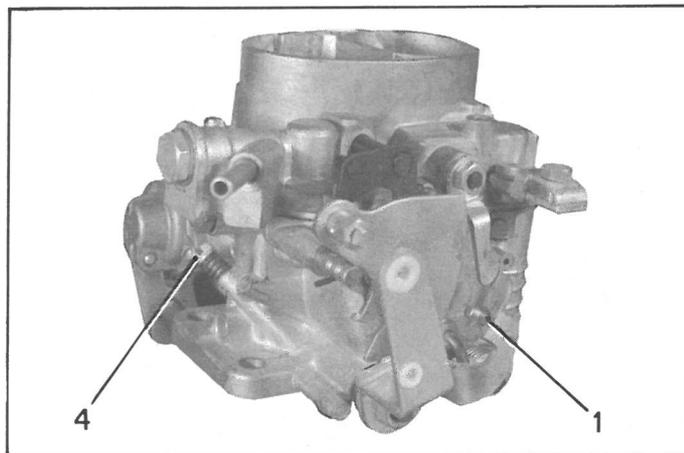
76-768



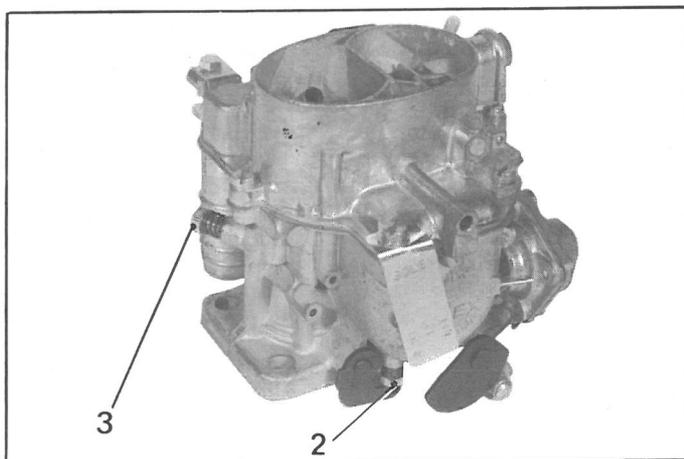
7829



10 253

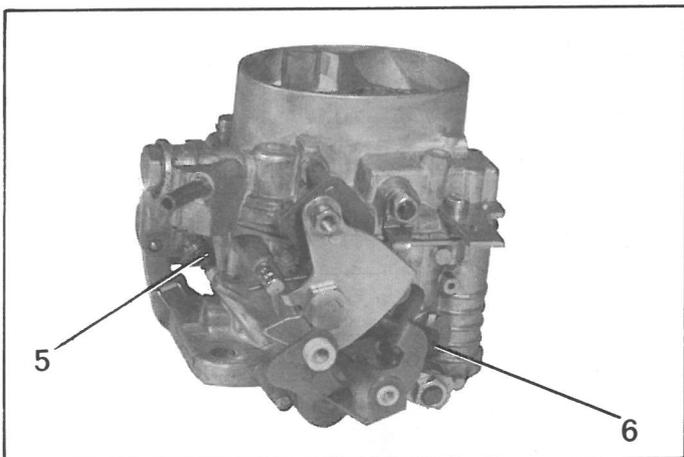


10 231

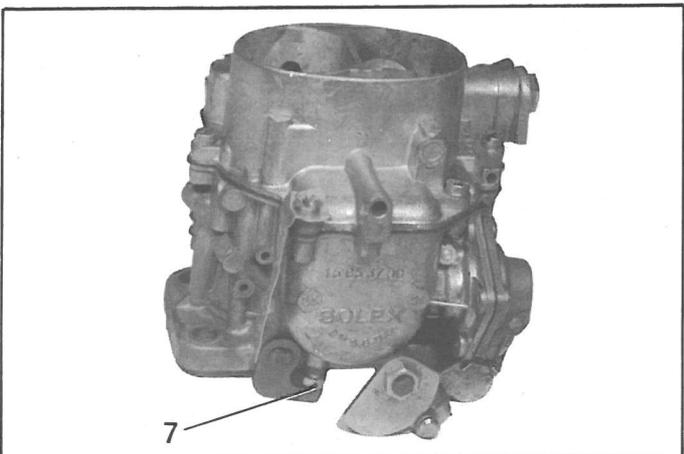


Mise à jour N° 1 au Manuel 854-1 (Correctif)

76-266



76-265



CARBURATEURS 26/35 CSIC et SCIC.

1. SUR CARBURATEURS DE LA SERIE CIT 110 - 111 - 113 - 114 - 125 - 126 - 127 - 128 (→ 10 / 1975)

Ne pas intervenir sur les vis (1) et (2) de butée de papillon du premier et deuxième corps.

2. SUR CARBURATEURS DE LA SERIE CIT 177 - 178 - 179 - 180 (10/1975 →) ou 195 - 196 - 197 - 198 (7/1976 →) :

Ne pas intervenir sur la vis (7) de butée de papillon du deuxième corps.

Les carburateurs de la série CIT 195 - 196 - 197 - 198 sont équipés d'origine d'un obturateur d'invulnérabilité (noir) sur la vis de richesse. En cas d'intervention, monter un obturateur (blanc) vendu par le Département des Pièces de Rechange.

Conditions de réglage de ralenti en teneurs CO et CO² :

- Moteur décaissé, culbuteurs et allumage bien réglés.
- Huile moteur de 70° à 80° C pendant le réglage.

Régime de ralenti :

Moteurs avec embrayage classique :

750 +⁵⁰/₀ tr/mn (carburateurs montés → 7/1976)

800 +⁵⁰/₀ tr/mn (carburateurs montés 7/1976 →)

Moteurs avec embrayage centrifuge :

50 tr/mn en dessous du léchage du tambour d'embrayage.

Teneurs en CO et CO² pour régimes ci-dessus :

Teneur en oxyde de carbone (CO) : 0,8 % à 1,6 %

Teneur en gaz carbonique (CO²) : > 9 %

Ces teneurs sont données pour une température de l'air ambiant comprise entre 15° et 30° C.

Régime du régime et des teneurs en CO et CO² :

Sur carburateurs (→ 10 / 1975) :

Agir sur la vis (3) pour obtenir le régime de ralenti correspondant.

Régler la richesse à l'aide de la vis (4) pour obtenir les teneurs en CO et CO² correctes.

Ces deux opérations doivent être faites simultanément autant de fois que nécessaire.

NOTA : Sur carburateurs avec frein de ralenti :

agir comme précédemment, puis à l'aide de la vis (3), amener le régime pour être à la limite d'entraînement du tambour d'embrayage (léchage) puis faire chuter le régime de 50 tr/mn.

Régler le CO et CO² à ce régime résultant (vis (4)).

Sur carburateurs (10/1975 →) :

Même processus que ci-dessus, sauf en ce qui concerne l'action sur le régime qui est faite à l'aide de la vis (6) de butée de papillon du 1er corps.

Richesse réglée à l'aide de la vis (5) (CO et CO²).

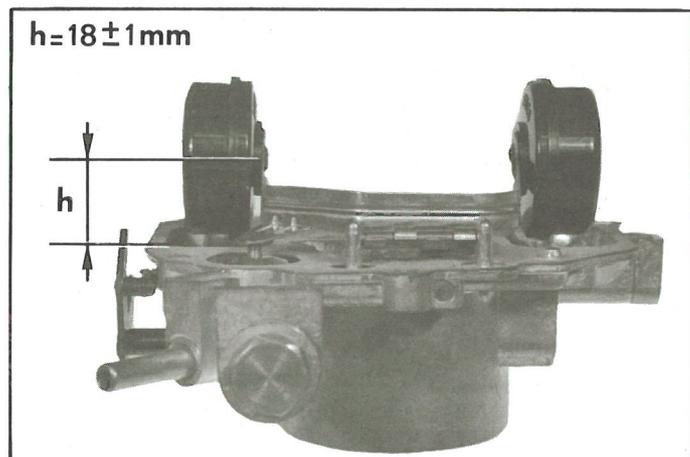
Réglage du frein de ralenti (embrayage centrifuge) :

Accélérer franchement - puis lâcher l'accélérateur.

Relever le temps écoulé entre le moment où le levier de frein de ralenti est sollicité et le moment où son action cesse. Ce temps doit être de 1 à 2 secondes.

Choisir le cran d'accrochage de la tige de réglage sur le silencieux d'admission pour satisfaire à cette condition.

4700



Réglage du flotteur :

Déposer le couvercle du carburateur et le retourner.

Mesurer la cote entre l'axe du flotteur et le plan de joint du couvercle (joint en place).

Cette cote doit être de : **$h = 18 \text{ mm}$** et sensiblement égale pour chaque flotteur (écart admis = 1 mm).

Sinon, agir sur la languette en appui.

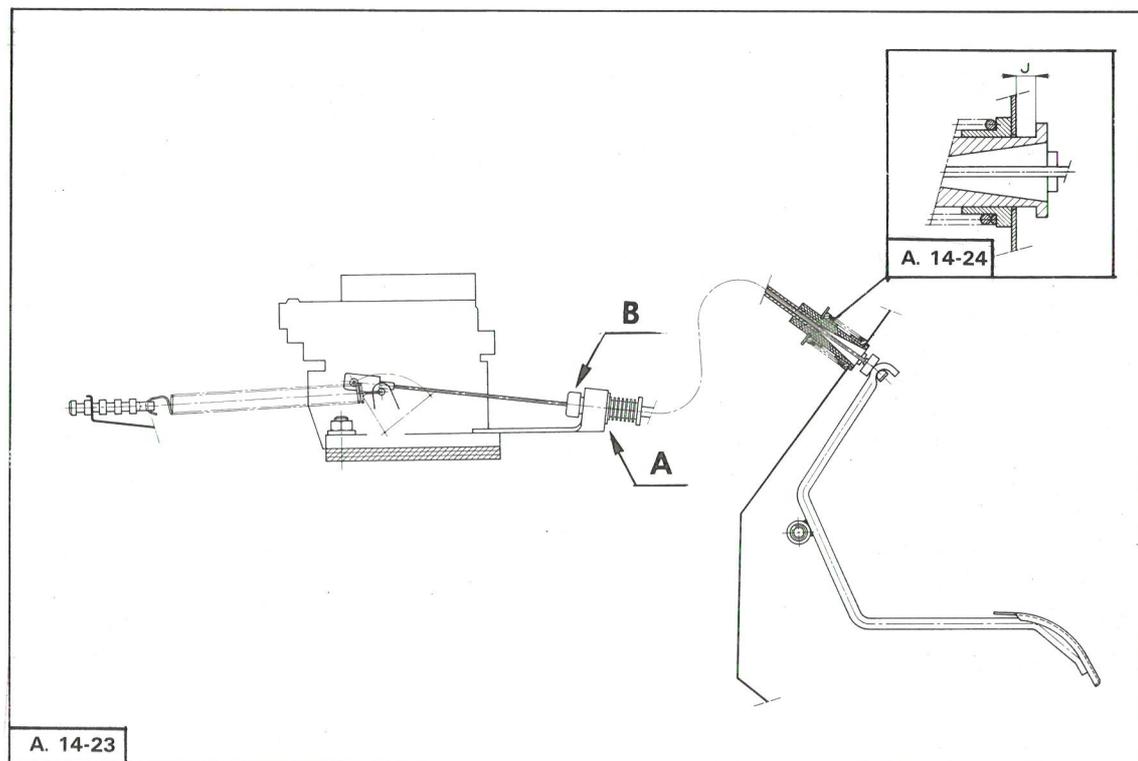
◇ **Réglage de la commande d'accélérateur : (commande par câble) :**

Par action sur la pédale d'accélérateur, amener le (ou les) papillon (s) du carburateur en position pleine ouverture.

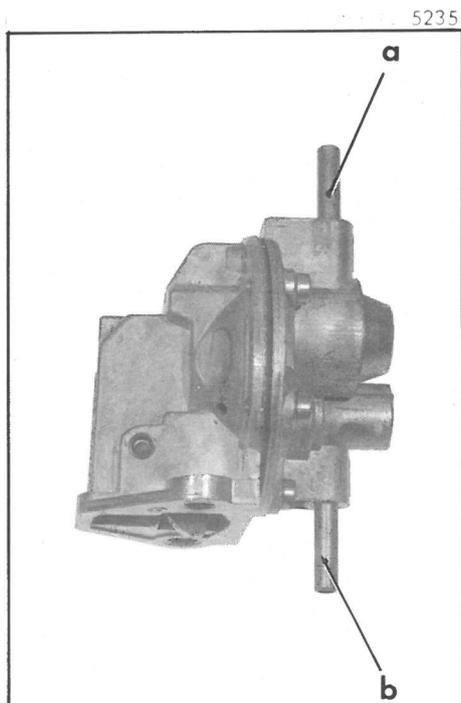
La distance entre la pédale et le plancher doit être de 5 mm.

Cette cote est obtenue par déplacement de l'épingle A dans les gorges de la butée de gaine B..

Dans ces conditions, vérifier qu'il existe un jeu **J**, tel que **$J = 2 \text{ mm}$** mini, ressort à spires non jointives.



CONTROLE DE L'ALIMENTATION EN ESSENCE.



POMPE A ESSENCE.

1. Caractéristiques :

Pompe à essence aspirante et refoulante du type à membrane, commandée par un excentrique.

Fournisseurs :

- SEV-MARCHAL,
- GUIOT.

2. Contrôle de l'étanchéité (pompe déposée) :

- a) Obturer le tube de refoulement « a ».
- b) Souffler de l'air comprimé sous une pression de 800 millibars dans le tube d'aspiration « b » de la pompe.
- c) Immerger la pompe dans un récipient contenant de l'essence propre.
Aucune fuite ne doit être décelée.

3. Contrôle de la pression sur véhicule à l'aide de l'appareil 4005-T :

Mettre l'appareil en place comme indiqué sur la figure ci-contre :

Débrancher le tuyau d'arrivée d'essence au carburateur et le brancher en « c » sur l'appareil.

Brancher le tuyau A au carburateur.

Dévisser le bouton moleté B d'un tour et demi environ.

Mettre le moteur en marche.

a) Contrôler la pression à débit nul :

Visser à fond le bouton moleté B.

Lire sur le manomètre la pression stabilisée qui doit être de 180 à 200 millibars maxi.

b) Contrôler l'étanchéité des clapets de pompe :

Arrêter le moteur.

La pression ne doit pas chuter brutalement.

c) Contrôler l'étanchéité du pointeau de carburateur :

Desserrer le bouton moleté B.

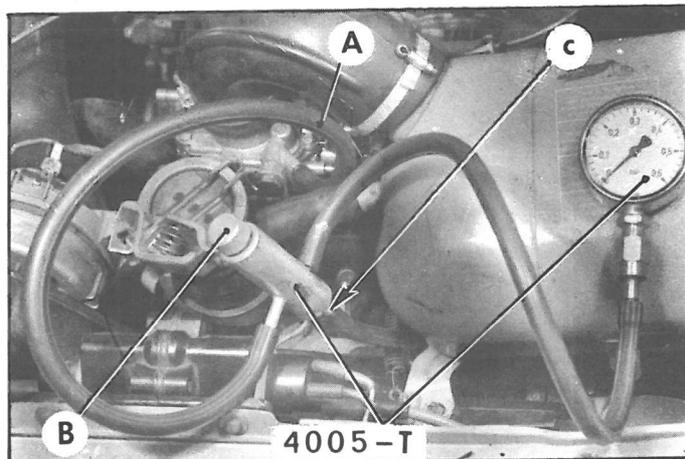
Mettre le moteur en marche et le laisser tourner quelques instants.

Arrêter le moteur.

La pression ne doit pas chuter brutalement.

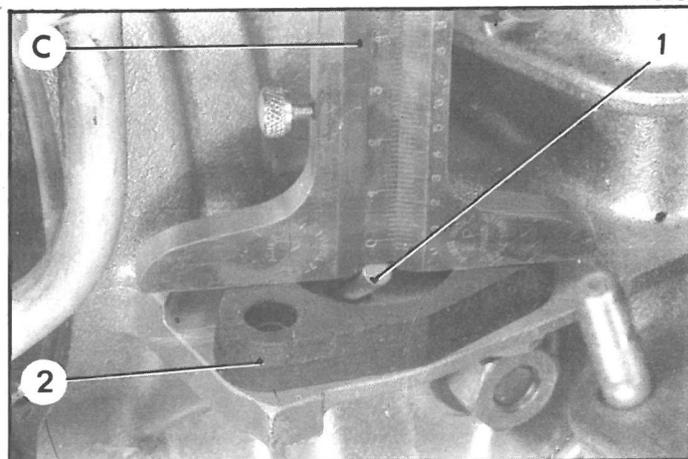
Déposer l'appareil 4005-T et brancher le tuyau d'arrivée d'essence au carburateur.

11 733



Manuel 854-T

4045



4. Contrôle de la course de la tige de commande :

Amener la tige de commande (1) à sa position la plus basse en tournant le vilebrequin.

A l'aide d'une jauge de profondeur C, mesurer le dépassement de la tige (par rapport à la face supérieure de l'entretoise (2) de pompe).

Ce dépassement doit être de :

- 1 mm } Moteurs 425 cm³ (A 53 et A 79/0)
- } Moteur 602 cm³ (M 4)

- 1,2 mm : Moteurs A 79/1 - M 28 et M 28/1.

Mesurer la longueur de la tige qui doit être de :

- 144,3 mm } Moteurs 425 cm³ (A 53 et A 79/0)
- } Moteur 602 cm³ (M 4)

- 110,6 à 110,7 mm (Moteurs A 79/1-M 28 et M 28/1).

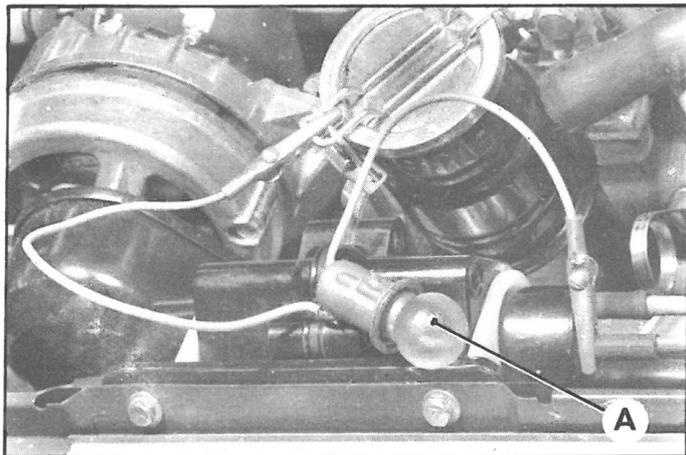
La course de la tige de commande doit être de :

- 1,12 mm (Moteurs A 53 - A 79/0 et M 4)

- 2,6 - $\frac{0}{0,16}$ mm (Moteurs A 79/1-M 28 et M 28/1).

I. CONTROLE DU POINT D'ALLUMAGE

5135

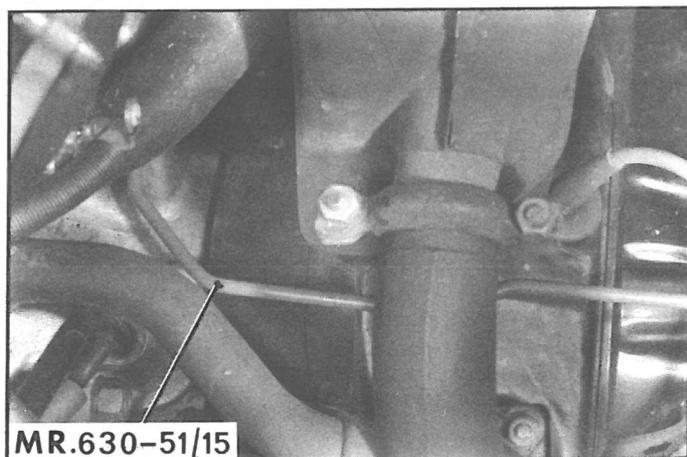


1. Brancher une lampe témoin A entre la borne « - » (repère bleu) de la bobine d'allumage et la masse (le couvercle de remplissage d'huile par exemple). Déconnecter les fils des bougies.

2. Mettre le contact.

3. Introduire une pige de $\phi = 6$ mm, ou une pige MR. 630-51/15 dans le cas des moteurs du type A 79/1, M 28/1 ou M 28, dans le trou du carter-moteur, côté gauche, en la passant entre le tube d'échappement et la culasse. La maintenir en appui sur le volant.

4514



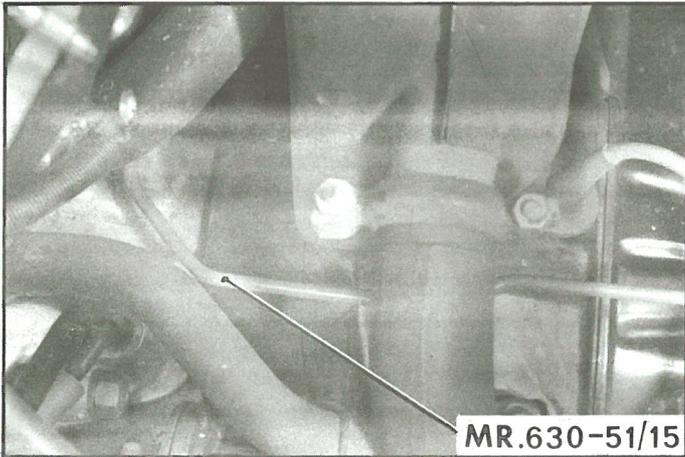
4. Tourner le moteur, par le volant, dans le sens de la marche. Au moment précis où la pige s'engage dans le trou du volant (point d'allumage), la lampe témoin doit s'allumer. Si la lampe s'allume avant le point d'allumage (avance) ou après ce point (retard), d'un angle supérieur à 1° , ($2/3$ d'une dent ou d'un entre-dents de la couronne de démarreur), il faut régler le point d'allumage. Repérer le point d'allumage sur le volant par rapport à un point pris sur le carter.

5. Faire ce même contrôle pour l'autre cylindre : tourner le volant dans le sens de la marche. Repérer le point d'allumage sur le volant par rapport au point initialement pris sur le carter. S'il y a un écart de plus de 3° (une dent et un entre-dents de la couronne de démarreur), entre les deux points d'allumage, procéder au démontage de l'allumeur et remplacer la came.

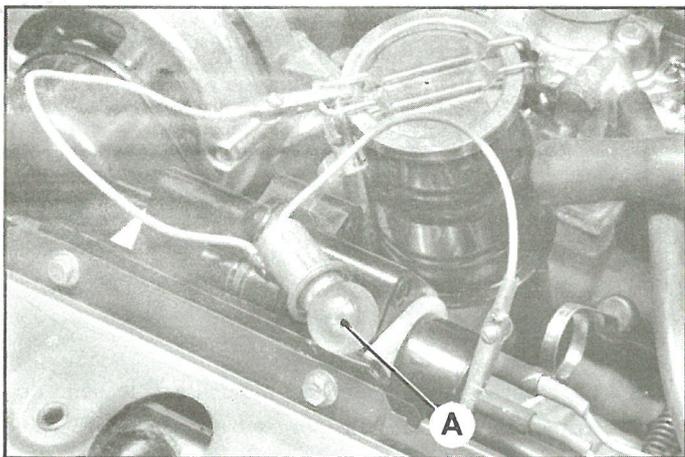
6. Couper le contact, dégager la pige et la lampe témoin A. Connecter les fils aux bougies.

II. REGLAGE DU POINT D'ALLUMAGE.

4514

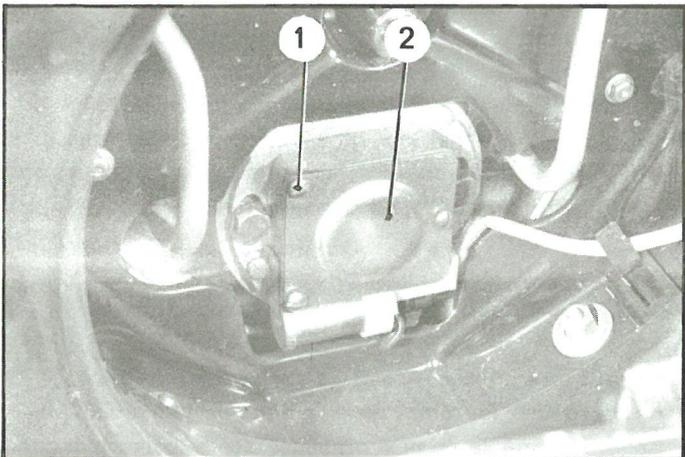


1. Déposer la grille de calandre
Déposer le ventilateur (extracteur 3006-T bis).
2. Introduire une pige de $\phi = 6$ mm ou une pige MR. 630-51/15 suivant le type de moteur dans le trou prévu dans le carter-moteur, côté gauche.
3. Tourner le moteur par le volant jusqu'à ce que la pige pénètre dans le trou du volant. Le moteur est au point d'allumage.



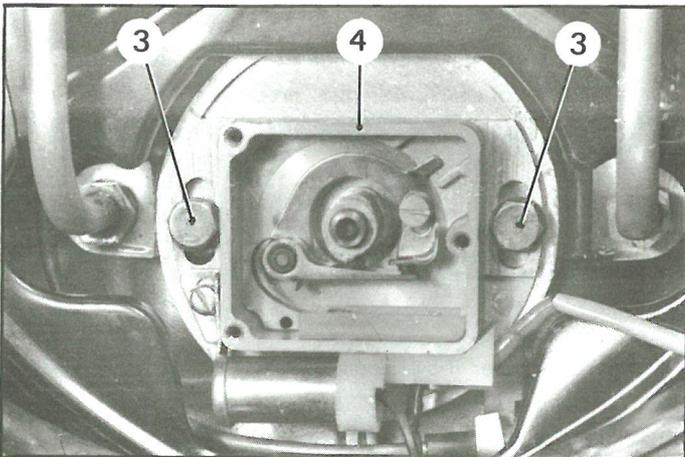
4. Déconnecter les fils des bougies. Brancher une lampe témoin A entre la borne « - » (repère bleu) de la bobine d'allumage et la masse (le couvercle de remplissage d'huile par exemple). Mettre le contact.
5. Déposer les trois vis (1) et le couvercle (2) de l'allumeur. Vérifier que les masselottes d'avance centrifuge sont à leur position de repos.

5114



6. Desserrer les deux vis (3) de fixation de l'allumeur.
Chercher ensuite le point exact du décollement des languets en tournant le boîtier (4). La lampe s'allume au moment précis de ce décollement. Serrer les vis (3). Fixer le couvercle (2) à l'aide des trois vis (1) (rondelle éventail sous tête).
Dégager la pige de calage.

5152



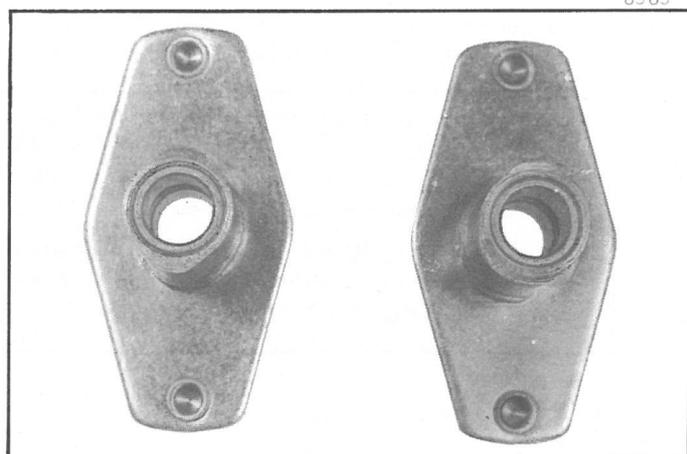
7. Faire tourner le moteur (par le volant) dans le sens de la marche, la lampe s'éteint. Arrêter la rotation au moment précis où la lampe s'allume de nouveau (le moteur a fait un tour).
La pige doit s'engager dans le trou du volant-moteur.
Si le trou du volant a dépassé la pige, il y a du retard. Il faut régler le point d'allumage sur ce cylindre ; en aucun cas, l'avance ne doit être inférieure à :

12° (moteurs A 53 - A 79/0 - A 79/1 - M 4)
8° (moteurs M 28/1 et M 28).

Il ne doit pas y avoir un écart de plus de 3° (une dent plus un entre-dents de la couronne de démarreur) entre le point d'allumage d'un cylindre et celui de l'autre cylindre. Sinon, remplacer la came.

8. *Dégager la pige de calage.*
Poser le ventilateur et la grille de calandre.

III. CONTROLE DE L'ECARTEMENT DES CONTACTS.



Ancienne came

Nouvelle came

NOTA : La nouvelle came est interchangeable avec l'ancienne.
Le Département des Pièces de Rechange ne fournit plus que les nouvelles comes.

Ce contrôle ne peut se faire sans démontage qu'à l'aide d'un oscilloscope à grand écran, d'un contrôleur d'angle de came, ou d'un Dwellmètre. L'angle de fermeture des grains doit être de :

- $144^{\circ} \pm 2^{\circ}$ (80 % ± 2 % Dwell) \longrightarrow 2/1970
- $109^{\circ} \pm 3^{\circ}$ (60 % ± 2 % Dwell) 2/1970 \longrightarrow

et sur véhicules sortis antérieurement mais équipés de la nouvelle came, ce qui correspond à un écartement des contacts de :

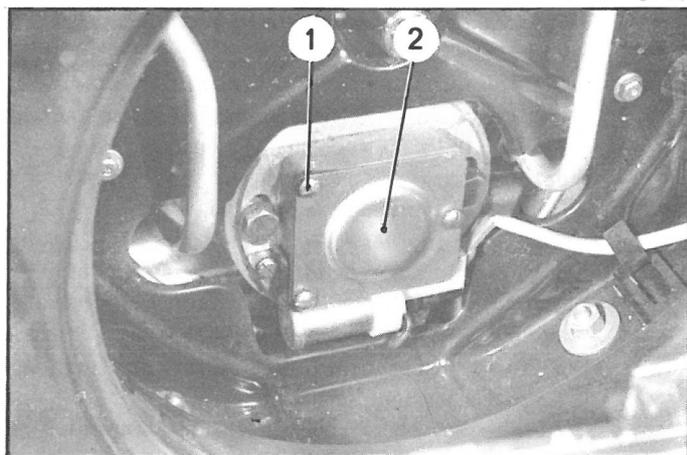
$0,4 \pm 0,05$ mm

Sur un même allumeur, il ne doit pas y avoir un écart de plus de $1^{\circ}30'$ entre les angles de fermeture des deux bossages de la came.

NOTA :

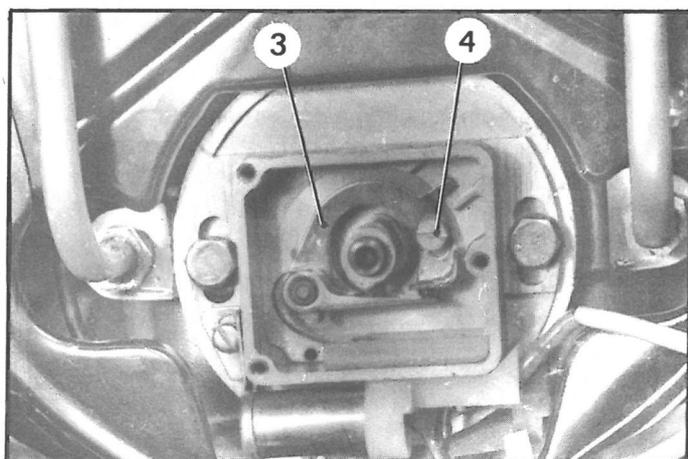
- a) L'oscilloscope permet de faire un examen complet de l'allumage et, en particulier, la vérification de l'angle de fermeture et des différences possibles entre les angles de fermeture des grains.
- b) Le contrôleur d'angle de came permet de vérifier l'angle de fermeture des grains de contact mais ne permet pas de vérifier s'il y a des angles différents entre les deux bossages de la came.

IV. REGLAGE DES CONTACTS.



1. Déposer la grille de calandre.
2. Déposer le ventilateur (extracteur 3006-T bis).
3. Déposer les vis (1) et le couvercle (2) du carter d'allumeur.

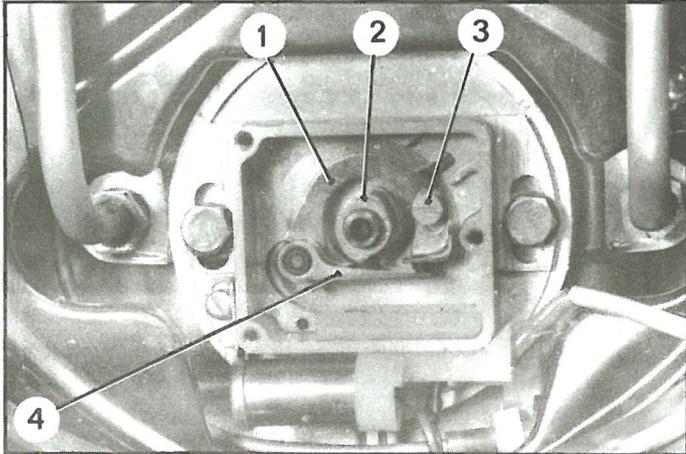
Vérifier l'état des grains de contact : s'il y a formation de cratère, il faut remplacer les contacts (voir opération correspondante) et vérifier le condensateur.



A. Réglage avec appareils de contrôle.

4. Brancher un oscilloscope ou un contrôleur d'angle de came.
5. Mettre le moteur en marche. Desserrer la vis (4) et déplacer le support de contact fixe (3) dans le sens voulu pour obtenir un angle de fermeture des contacts de $144^{\circ} \pm 2^{\circ}$ (80 % ± 2 % Dwell) ou $109^{\circ} \pm 3^{\circ}$ (60 % ± 2 % Dwell) suivant le véhicule (voir chapitre III, ci-dessus). Serrer la vis (4). Contrôler à nouveau et régler, si nécessaire.

5152



6. Contrôler l'angle de fermeture des contacts sur les deux bossages de la came.
Seul l'oscilloscope permet de faire ce contrôle.

Pendant ces opérations ne pas laisser tourner le moteur trop longtemps pour éviter un échauffement anormal. Si un défaut est constaté, procéder aux interventions indiquées au § 9.
A défaut d'oscilloscope ou de contrôleur d'angle de came, régler l'écartement des grains de contact à l'aide d'un jeu de cales.

B. Réglage au jeu de cales.

7. Faire tourner le moteur par le volant, pour qu'un des bossages de la came (2) lève le linguet (4) à sa hauteur maxi.

À ce point, l'écartement des grains de contact doit être de 0,4 mm. Sinon, desserrer la vis (3) et déplacer le support de contact fixe (1) dans le sens voulu jusqu'à ce que l'écartement soit correct.

8. Serrer modérément la vis (3).

9. Faire tourner le moteur pour que le deuxième bossage de la came (2) lève le linguet (4) à sa hauteur maxi.

Contrôler à nouveau l'écartement des grains. Si la cote mesurée est inférieure à 0,35 mm ou supérieure à 0,45 mm, la came ou l'arbre à cames est défectueux.

Pour s'en assurer :

Sans faire tourner le moteur, déposer l'allumeur, démonter la came et la remonter après l'avoir tournée de 180° sur l'extrémité de l'arbre à cames.

Monter l'allumeur de façon que la came lève le linguet à sa hauteur maxi.

Refaire la mesure de l'écartement des grains :

1° Cas :

- La cote mesurée est maintenant comprise entre 0,35 à 0,45 mm : ceci indique que l'autre bossage de la came est usé ; il faut remplacer la came.

2° Cas :

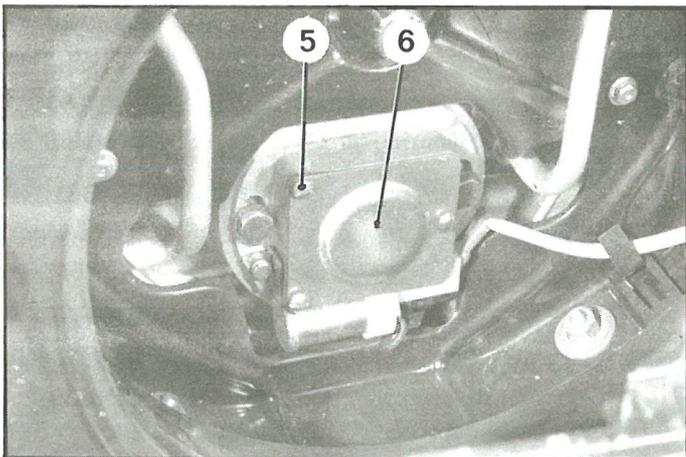
- La cote mesurée est identique à celle relevée précédemment (début du § 9) : ceci indique que l'extrémité de l'arbre à cames est faussée ; il faut remplacer l'arbre à cames.

10. Poser le couvercle (6) et les trois vis (5) (rondelette éventail) sur le boîtier de l'allumeur.

11. Poser le ventilateur.

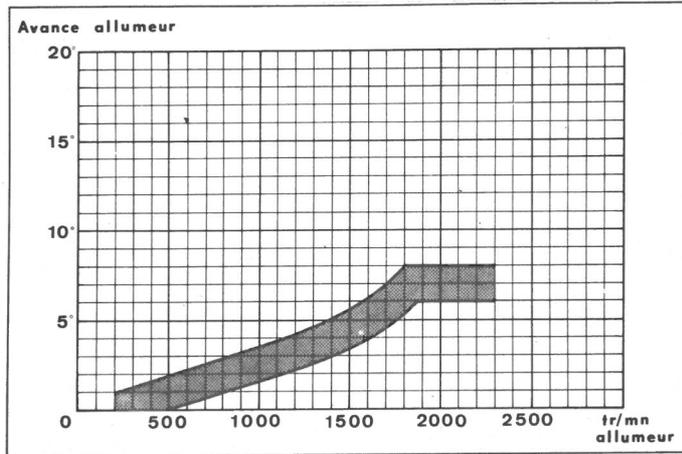
12. Poser la grille de calandre.

5114



V. CONTROLE DE LA COURBE D'AVANCE CENTRIFUGE.

A. 21-54



Courbe A

Ce contrôle, sans démontage, ne peut être fait qu'avec une lampe stroboscopique, un déphaseur d'angle et un compte-tours.
Il faut faire, au préalable, un repère sur le volant, et sur le carter-moteur au point d'allumage.

Pour la correspondance des moteurs avec les véhicules, voir le tableau (de l'Opération A.210-00).

Courbe A :

- Moteurs A 53 et M 4

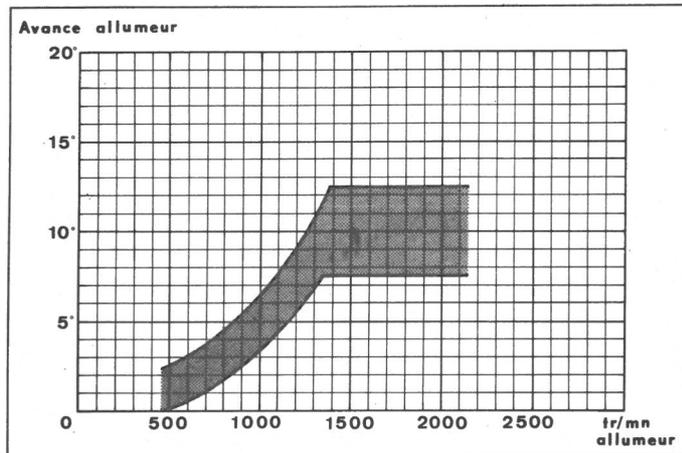
Courbe B :

- Moteur A 79/0

Courbe C :

- Moteurs A 79/1 - M 28/1 et M 28

A. 21-52



Courbe B

1. Repérer la position du point d'allumage :

Brancher une lampe témoin entre la borne « - » (repère bleu) de la bobine d'allumage et la masse (le couvercle de remplissage d'huile par exemple).
Déconnecter les fils des bougies.

Mettre le contact.

Faire tourner le moteur, par le volant, dans le sens de la marche. Au moment précis où la lampe s'allume, tracer avec précision deux repères, en face l'un de l'autre, l'un sur le volant, l'autre sur le carter-moteur (sur une patte d'accouplement à la boîte de vitesses, trait de crayon sur un morceau de papier adhésif par exemple).

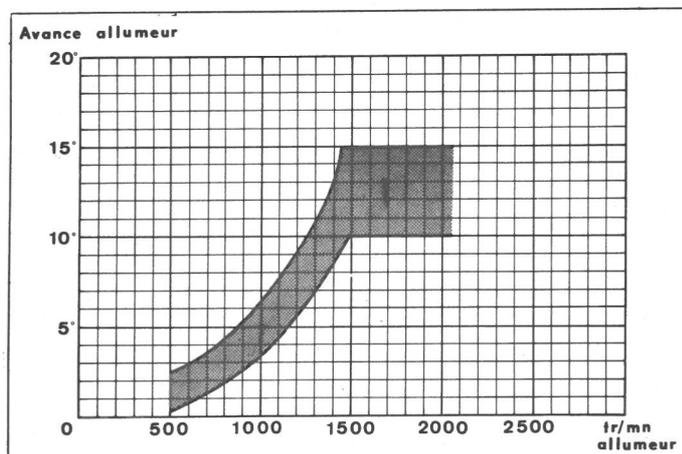
2. Dégager la lampe témoin. Connecter les fils des bougies.

3. Mettre en place la lampe stroboscopique, le déphaseur et le compte-tours.

4. Mettre le moteur en marche et contrôler la courbe. Si celle-ci est incorrecte, procéder au réglage de l'avance centrifuge ou au remplacement des masses.

5. Arrêter le moteur. Déposer la lampe stroboscopique, le déphaseur et le compte-tours.

A. 21-53



Courbe C

A défaut de lampe stroboscopique et de déphaseur, il est possible de contrôler l'avance centrifuge maximale (voir chapitre VI, même opération).

VI. CONTROLE ET REGLAGE DE L'AVANCE CENTRIFUGE MAXIMALE.

1. Déposer la grille de calandre.

2. Déposer le ventilateur. (extracteur 3006-T bis)

3. Déposer l'allumeur.

4. Fixer le secteur gradué A de l'appareil 1692-T à l'aide de la vis (1) de fixation de l'allumeur.

5. Monter sur la came, en l'engageant à fond, le porte-aiguille B et serrer modérément la vis de maintien C.

6. Tourner le volant pour amener l'aiguille de l'appareil en face du trait repère marqué O.

7. Exercer un mouvement de rotation de la droite vers la gauche, sur le porte-aiguille, sans forcer.

En fin de course, l'aiguille doit se trouver :

- a) Dans la zone « **AZB** » pour les allumeurs montés sur les **moteurs A 53 et M 4.**
- b) Dans la zone « **D** » pour les allumeurs montés sur les **moteurs A 79/0.**
- c) Dans la zone « **AZP** » pour les allumeurs montés sur les **moteurs A 79/1 - M 28/1 et M 28.**

Si l'aiguille se trouve en dehors de la zone correspondant au type de l'allumeur, il faut régler la course des masses en pliant les pattes de butée E et F.

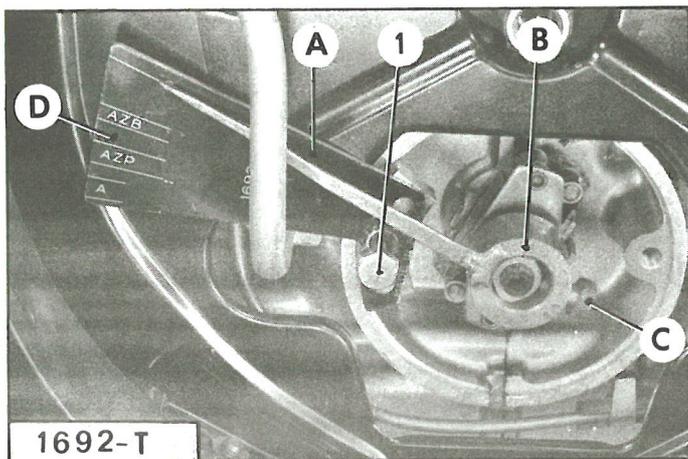
8. Déposer l'appareil 1692-T.

9. Poser l'allumeur, régler les grains de contact et faire le point d'allumage.

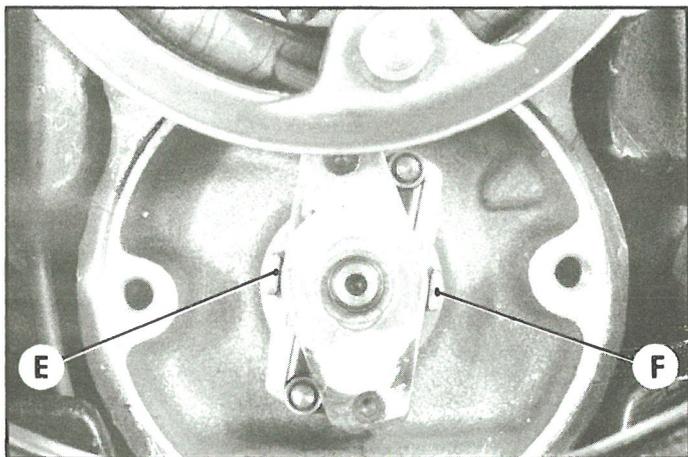
10. Poser le ventilateur.

11. Poser la grille de calandre.

4263



3991



CARACTERISTIQUES

ALLUMEUR.

Marques : DUCELLIER ou FEMSA

Type de moteur	Type de véhicule	Date de sortie	Avance initiale <i>Trou de pige</i>	Courbe d'avance	Avance centrifuge maxi	Contrôle avance centrifuge avec appareil 1692-T <i>Aiguille dans ZONE</i>
A 53 (425 cm ³)	AZ (Série A et AM)	3.1963 → 2.1970	12°	A	6° à 8°	« AZB »
	AZU	3.1963 → 8.1967				
A 79/0 (425 cm ³)	AZU	8.1967 → 8.1972	12°	B	7° 30' à 12° 30'	Entre « AZB » et « AZP »
	AYA (Série A et AM)	8.1967 → 3.1968				
A 79/1 (435 cm ³)	AYA2 (Série A et AM)	3.1968 → 2.1970	12°	C	10° à 15°	« AZP »
	AZ (Série A 2 et KB)	2.1970 → 9.1978				
	AZU	8.1972 → 2.1978				
M 4 (602 cm ³)	AYA3 (Série A et AM)	1.1968 → 10.1968	12°	A	6° à 8°	« AZB »
	AK et AMI 6	→ 5.1968				
M 28/1 (602 cm ³)	AYB (Série A et AM)	10.1968 → 2.1970	8°	C	10° à 15°	« AZP »
	AZ (Série KA)	2.1970 →				
	AY (Série CA)	10.1968 →				
	AK (Série B)	5.1968 → 7.1970				
	AK (Série AK)	7.1970 → 2.1978				
AY (Série CD)	2.1978 →					
M 28 (602 cm ³)	AMI 6 AY (Série CB) AMI 8 T.T.	5.1968 → 3.1969 2.1970 → 3.1969 →	8°	C	10° à 15°	« AZP »

Ecartement des grains de contact : 0,35 à 0,45 mm

Angle de fermeture :

- Allumeurs montés jusqu'en Février 1970 : 144° ± 2° (80° ± 2° Dwell)

- Allumeurs montés depuis Février 1970 : 109° ± 3° (60° ± 2° Dwell)

BOBINES :

Marque : DUCELLIER

- Equipement 6 volts : Référence 2768 - Equipement 12 volts : Référence 2769

Marque : FEMSA

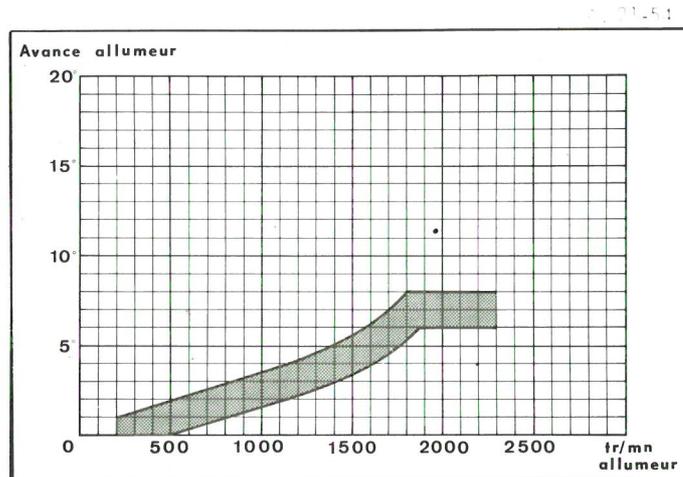
- Equipement 12 volts : Référence BC 12-4.

BOUGIES.

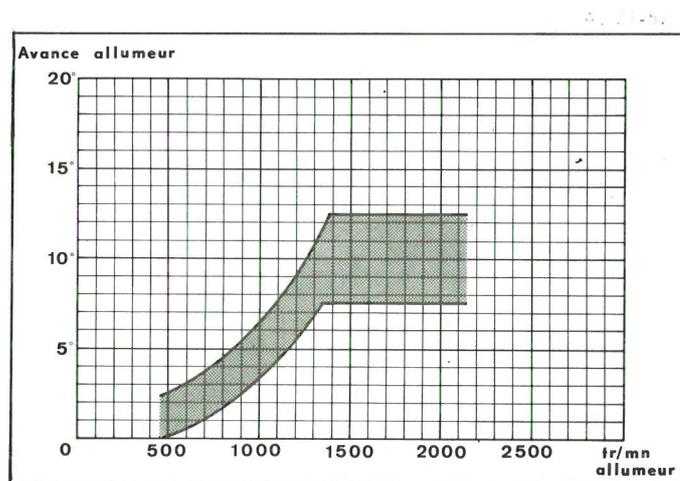
En ce qui concerne les marques et les types de bougies préconisés, se reporter aux Notes Techniques traitant ce sujet et paraissant périodiquement.

CONDENSATEUR.

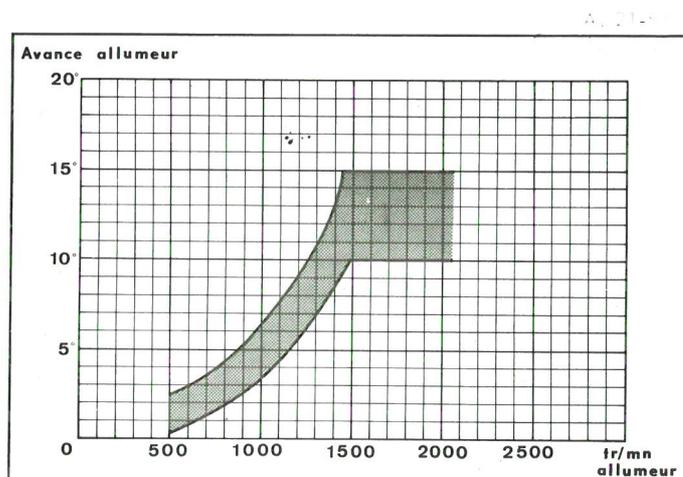
Capacité : 0,18 à 0,28 μ F

COURBES D'AVANCE CENTRIFUGE.

← Courbe **A**



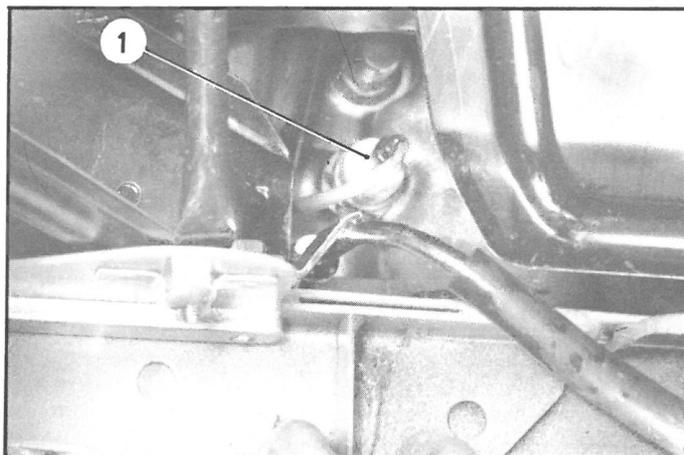
← Courbe **B**



← Courbe **C**

I. CONTROLE DE LA PRESSION D'HUILE SUR VEHICULE.

9244



1. Faire tourner le moteur pour amener l'huile à une température de 80° C environ.
2. Arrêter le moteur.
Déposer (côté gauche du carter moteur) le manomètre (1) de pression d'huile ou le bouchon obturateur, si le moteur n'est pas équipé d'un manomètre.
3. Mettre en place le raccord 3099-T (joint cuivre) équipé du manomètre 2279-T gradué de 0 à 10 bars.

4. Contrôler la pression d'huile :

a) Moteurs A 53 - A 79/0 et M 4 :

Faire tourner le moteur et amener le régime à **4000 tr/mn.**

La pression doit être de : **2,5 à 3,1 bars.**

Si la pression d'huile est incorrecte, modifier le nombre de rondelles placées sous le ressort du clapet de décharge (attention à la chute de la bille).

b) Moteur A 79/1 :

Faire tourner le moteur et amener le régime à **6000 tr/mn.**

La pression doit être de : **4 à 5 bars.**

Si la pression d'huile est incorrecte, remplacer le ressort du piston de clapet de décharge placé dans le bouchon (2).

c) Moteurs M 28/1 et M 28 :

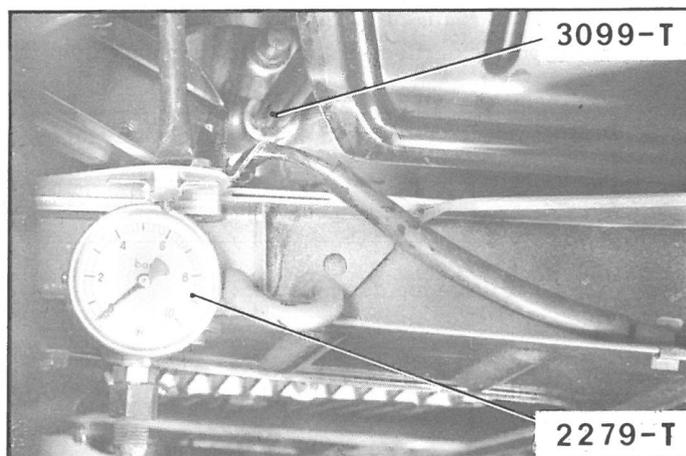
Faire tourner le moteur et amener le régime à **6000 tr/mn.**

La pression doit être de : **5,5 à 6,5 bars.**

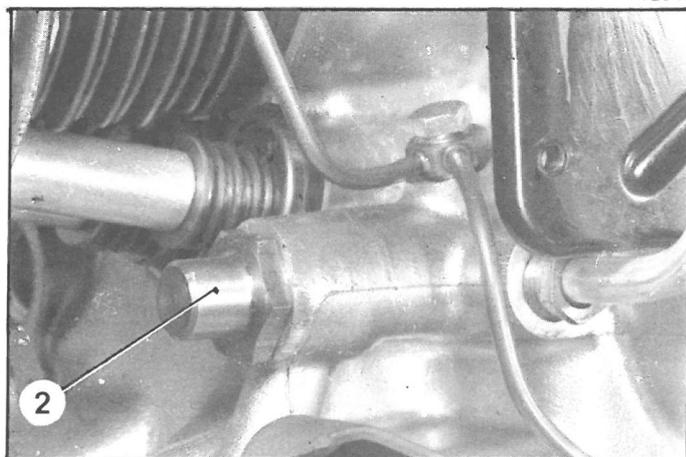
Si la pression d'huile est incorrecte, remplacer le ressort du piston de clapet de décharge placé dans le bouchon (2).

Si ces interventions sont sans résultat, il faut vérifier la pompe à huile et le circuit de graissage.

9243



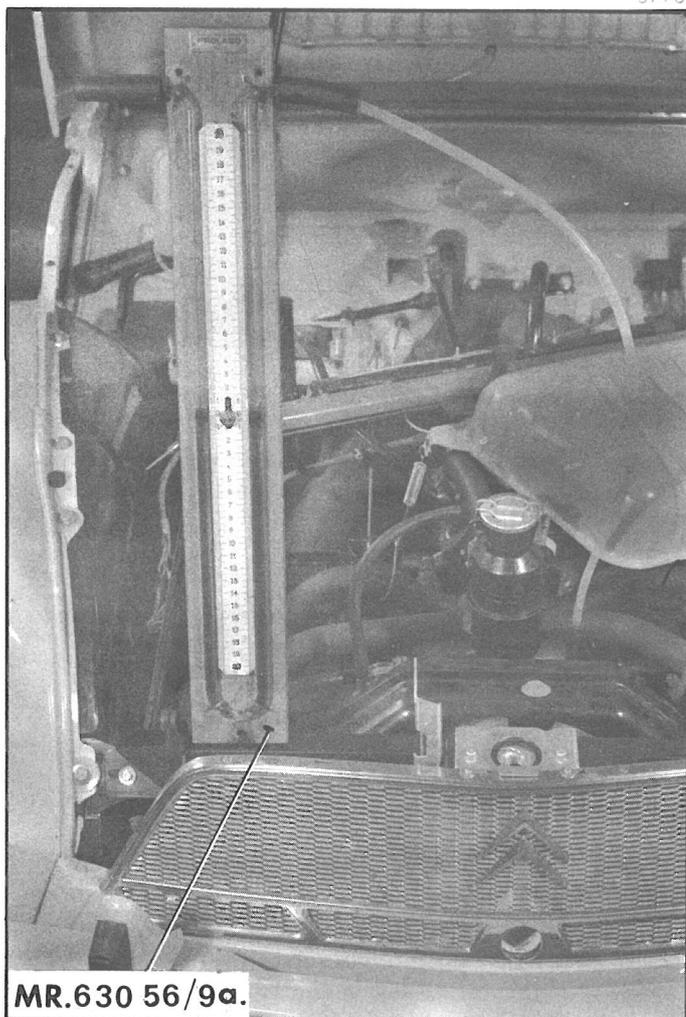
4239



5. Déposer le manomètre 2279-T, le raccord 3099-T et le compte-tours.
6. Monter le manomètre de pression d'huile (1) ou le bouchon obturateur (joint cuivre).
Connecter le fil du manomètre.
7. Vérifier, et établir s'il y a lieu, le niveau d'huile du moteur.

II. CONTROLE DE LA DEPRESSIION DANS LE CARTER MOTEUR.

3776



1. Pour vérifier la dépression dans le carter moteur, utiliser le manomètre à eau MR. 630-56/9 a.

L'une des extrémités sera branchée sur le tube caoutchouc d'étanchéité de jauge d'huile.

2. Le moteur tournant au ralenti, accélérer légèrement pour stabiliser les niveaux du manomètre.

Le liquide doit monter dans la branche du manomètre reliée au moteur.

Lire la différence des niveaux :

Elle doit être de :

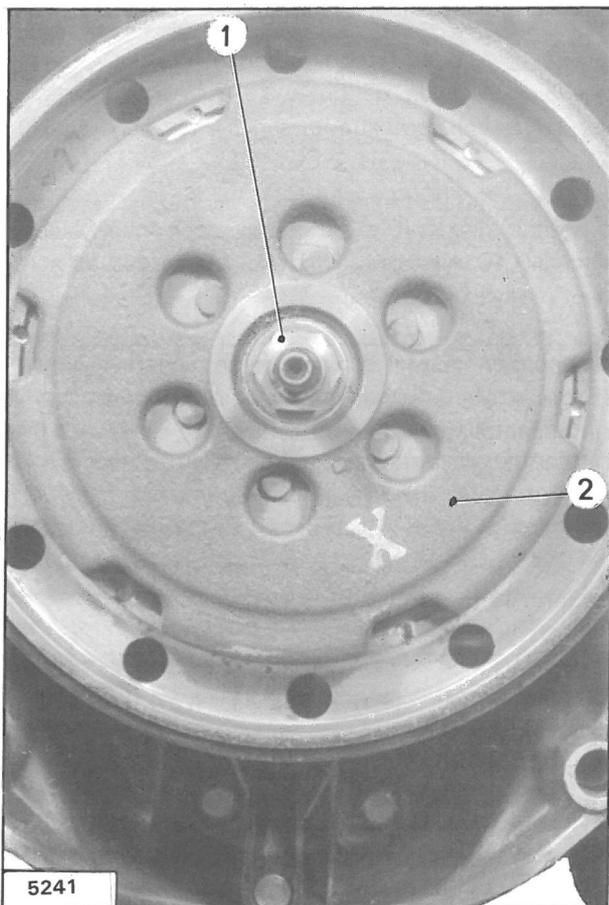
- au ralenti : 5 cm d'eau mini.

Dans le cas contraire, il faut remplacer le reniflard.

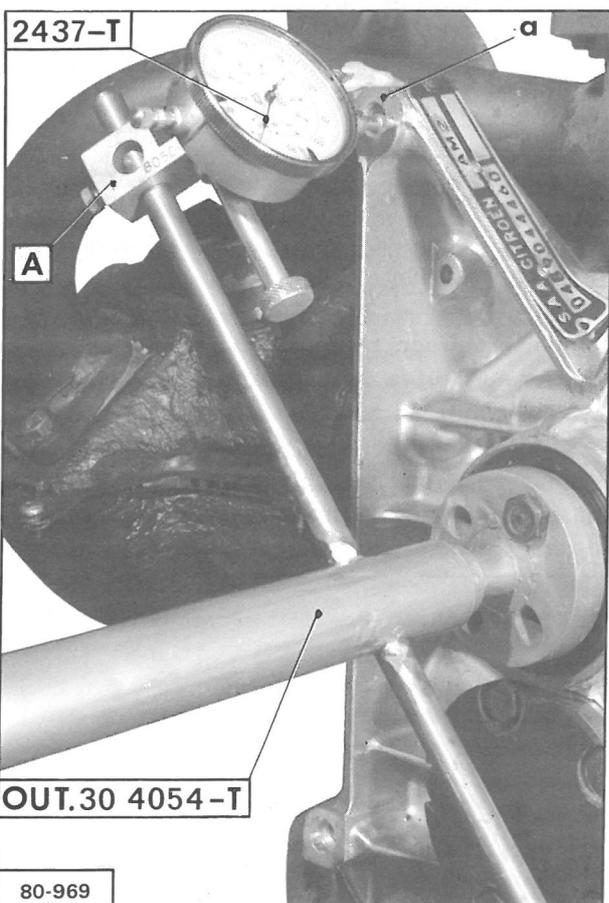
La dépression ne doit jamais tomber à zéro quel que soit le régime moteur.

MR.630 56/9a.

CONTRÔLE DE L'ALIGNEMENT DE L'ENSEMBLE MOTEUR-BOÎTE DE VITESSES



5241



2437-T

A

OUT.30 4054-T

80-969

DEPOSE

1. Déposer le moteur.

2. Préparer le moteur :

Déposer :

- le mécanisme et le disque d'embrayage (*embrayage classique seulement*),
- le volant-moteur,
- les bougies.

3. Préparer la boîte de vitesses :

(*Embrayage centrifuge*) :

- Défreiner et dévisser l'écrou (1) de blocage du roulement (*pas à gauche*).

Pendant le desserrage de l'écrou (1), soutenir la clé pour ne pas appuyer sur l'arbre de commande.

- Dégager l'ensemble (2) tambour-mécanisme d'embrayage.

(*Embrayages classique et centrifuge*) :

- Déposer la butée d'embrayage.

CONTROLES

4. Contrôler les logements des pieds de centrage :

Déposer les pieds de centrage du carter-moteur.

Contrôler les logements « b » des pieds de centrage dans le carter-moteur, et surtout dans le carter d'embrayage.

Si les alésages ne sont pas parfaitement cylindriques, il faut remplacer le carter détérioré.

5. Contrôler le plan d'appui du carter-moteur :

Déposer les goujons (*repérer leur position*).

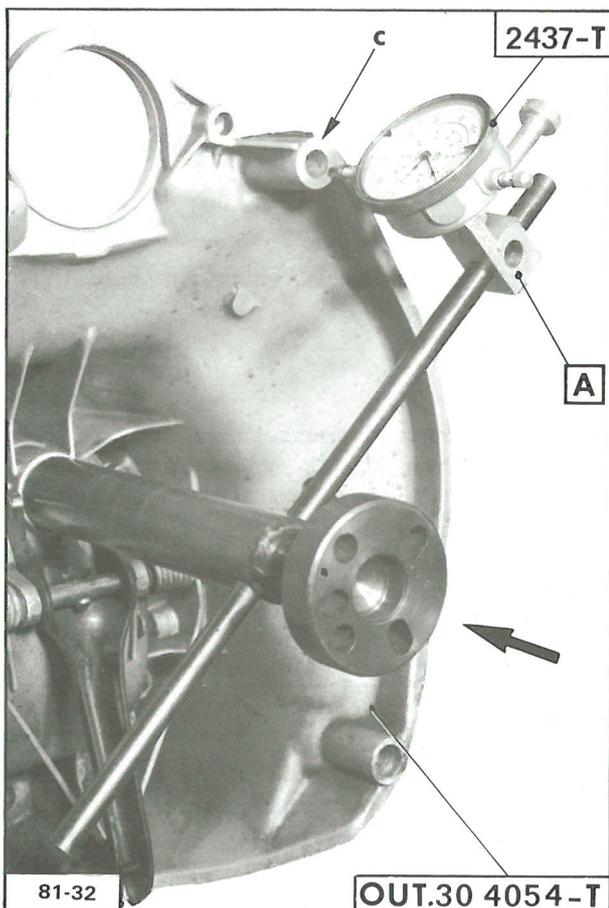
Sur le vilebrequin, placer l'outil de contrôle; OUT. 30 4054-T équipé de la pièce **A** du support 5602-T ou 2041-T et du comparateur 2437-T.

Faire tourner le vilebrequin et palper successivement les quatre bossages « a » d'appui du carter-moteur :

La position des aiguilles du comparateur doit être la même à **0,10 mm près**, sur les quatre bossages.

Il est possible de redresser le carter et de ramener les bossages hors-tolérance à leur position d'origine en les frappant à l'aide d'un maillet.

Déposer l'outillage de contrôle.



6. Contrôler le plan d'appui du carter d'embrayage :

Monter l'outillage sur le guide de butée d'embrayage.

Faire tourner l'outil de contrôle en le maintenant en appui sur le guide de butée (➔) et palper successivement les quatre bossages « c » d'appui du carter.

La position des aiguilles du comparateur doit être la même à **0,10 mm près** sur les quatre bossages, sinon il faut remplacer le carter.

Il est possible de redresser le carter et de ramener les bossages hors-tolérance à leur position d'origine en frappant à l'aide d'un maillet.

Déposer l'outillage de contrôle.

7. Préparer le moteur.

Poser :

- le volant-moteur : **serrage des vis = 4 à 4,5 m.daN**
- le disque et le mécanisme d'embrayage
- les bougies.

8. Préparer la boîte de vitesses.

Poser :

- la butée d'embrayage,

Embrayage centrifuge :

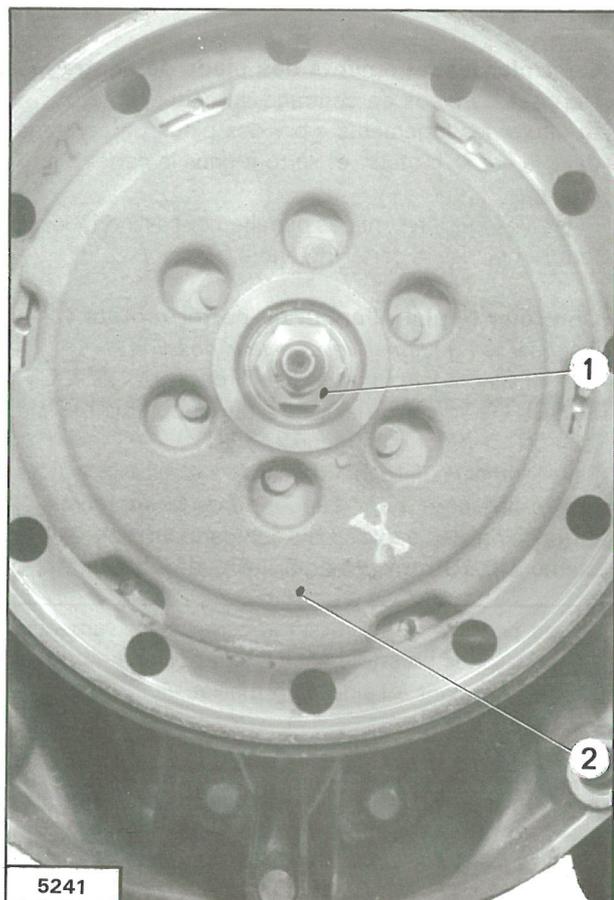
- l'ensemble (2) tambour-mécanisme d'embrayage,
- l'écrou (1) de fixation; **serrage = 3 à 4 m.daN**
(filetage à gauche).

Pendant le serrage, soutenir la clé, pour ne pas appuyer sur l'arbre de commande.

Arrêter l'écrou, en rabattant le métal dans le fraisage de l'arbre.

Pendant cette opération, faire « tenir coup » sous l'écrou, pour ne pas détériorer les filets de retour d'huile de l'arbre de commande.

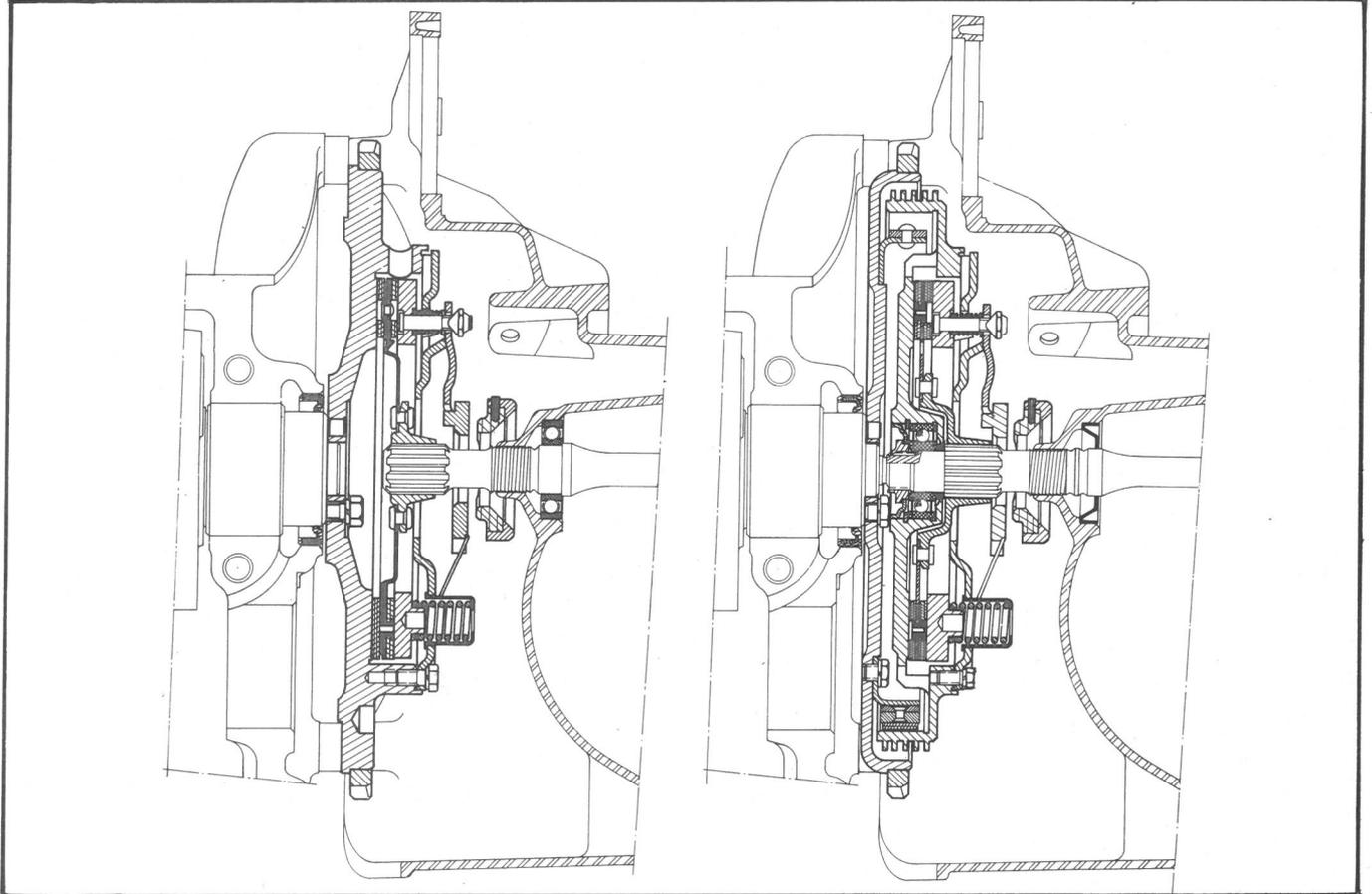
9. Poser le moteur.



EMBRAYAGES MONTÉS SUR VÉHICULES EQUIPÉS DES MOTEURS :

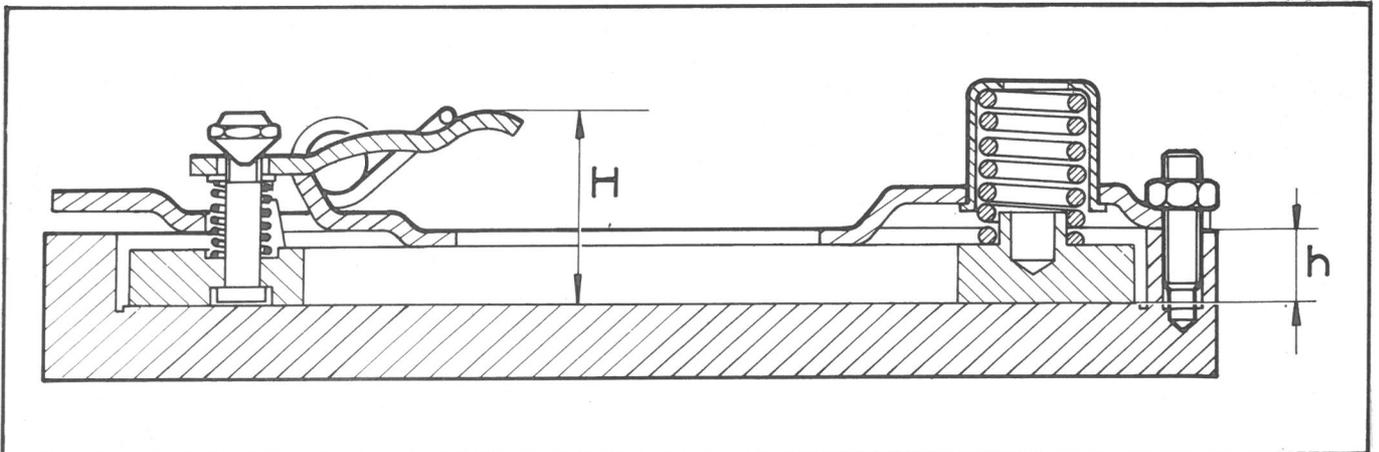
- A 53 —→ 2/1970
- A 79/0 —→ 1/1972
- M 4 —→ 10/1968

A. 31-7



Manuel 854-1

A. 31-3



CARACTERISTIQUES.

Mécanisme : « FERODO » type PKH 3 (moteurs A 53 et A 79/0)

« FERODO » type PKH 4 (moteur M 4)

Disque : Type progressif → 10/1967 - Type « DENTEL » 10/1967 →

Moyeu du disque : 10 cannelures → 4/1966 - 18 dentelures 4/1966 →

Garniture : Qualité « FERODO » M 8 ou A 3 S

Butée : Bague graphitée.

POINTS PARTICULIERS

Ressorts d'embrayage : (moteurs A 53 et A 79/0)

- 3 ressorts (repère « rose »)

- 3 ressorts (repère « orange »)

Ressorts d'embrayage : (moteur M 4)

- 6 ressorts (repère « rubis »)

Distance entre le plan d'assemblage moteur-boîte de vitesses et la face du bossage recevant le roulement dans le tambour (embrayage centrifuge) = 5,12 à 5,42 mm.

Couples de serrage :

- Ecrou de fixation du tambour d'embrayage sur l'arbre de commande 3 à 4 daNm

- Vis de couronne porte-masselottes 0,9 à 1,4 daNm

- Vis de fixation du mécanisme d'embrayage 1 à 1,3 daNm

Jeu entre butée et bague d'appui des linguets 0,5 à 1 mm

Garde à la pédale 10 à 15 mm

Réglage des linguets (voir dessin page 1) :

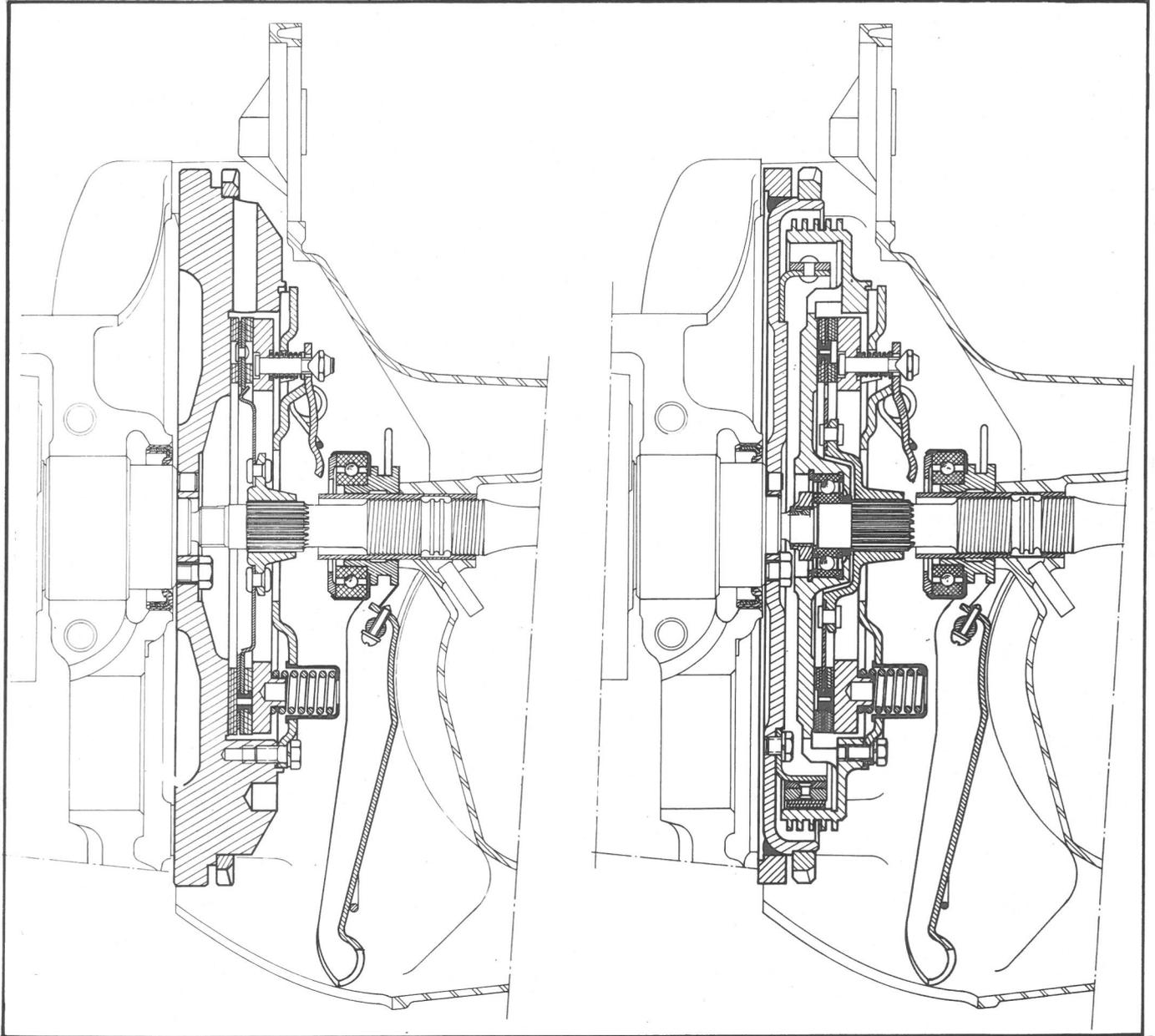
- Distance entre l'extrémité des linguets et le plateau de pression H = 26 à 27,5 mm

- Distance entre le plateau et le carter tôle h = 12 mm

EMBAYAGES MONTÉS SUR VÉHICULES EQUIPÉS DES MOTEURS :

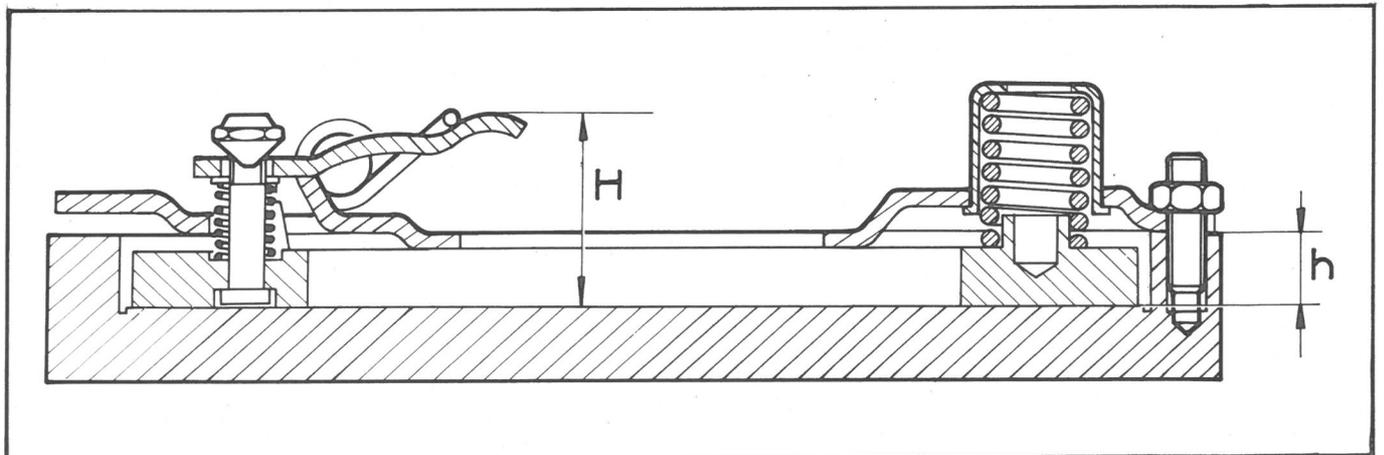
- | | | | |
|--------|--------|---|--------|
| A 79/0 | 2/1972 | → | 8/1972 |
| A 79/1 | 3/1968 | → | |
| M 28/1 | 5/1968 | → | |
| M 28 | 2/1970 | → | |

A. 31-2



Manuel 854-1

A. 31-3



CARACTERISTIQUES.

Mécanisme « FERODO » Type PKHB. 4,5
 Disque Type « DENTEL »
 Moyeu du disque 18 cannelures
 Garniture Qualité A 3 S - ou 813 côté moteur et A 3 S côté boîte de vitesses
 Butée A billes

POINTS PARTICULIERS

Ressorts d'embrayage :
 - 6 ressorts (repère « gris clair »)

Distance entre le plan d'assemblage moteur-boîte de vitesses et la face du bossage recevant le roulement dans le tambour (embrayage centrifuge) = 5,12 à 5,42 mm.

Couples de serrage :
 - Ecrou de fixation du tambour d'embrayage sur arbre de commande 3 à 4 daNm
 - Vis de couronne porte-masselottes 0,9 à 1,4 daNm
 - Vis de fixation du mécanisme d'embrayage 1 à 1,3 daNm

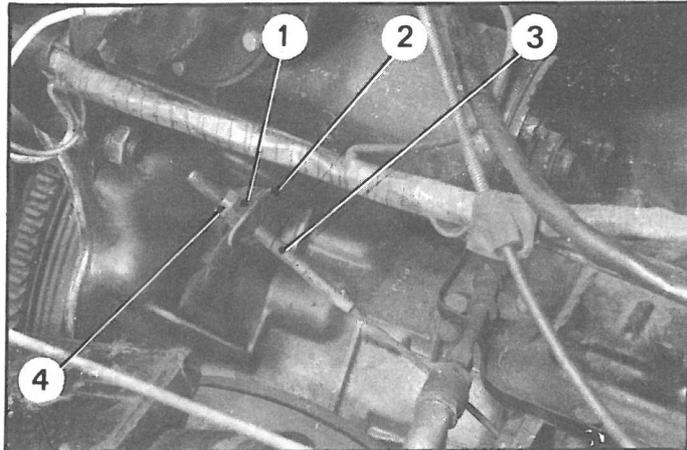
Jeu entre butée et linguets 1 à 1,5 mm
 Garde à la pédale 20 à 25 mm

Réglage des linguets (voir dessin page 3) :
 - Distance entre l'extrémité des linguets et le plateau de pression H = 25,6 à 26,3 mm
 - Distance entre le plateau et le carter tôle h = 12 mm

REGLAGE DE LA GARANTIE D'EMBRAYAGE.

- A. Véhicules AZ (2 CV) → Février 1970.
 Véhicules AZU (2 CV) → Janvier 1972
 Véhicules AK (3 CV) → Octobre 1967.
 Véhicules AM (3 CV) → Décembre 1963.

10 65°



Le patin de la pédale d'embrayage doit être à la même hauteur que celui de la pédale de frein. La hauteur de la pédale d'embrayage s'obtient par déplacement de la goupille de butée placée dans un des trous de la tige de pédale.

1. Régler la garantie d'embrayage :

Desserrer le contre-écrou puis serrer ou desserrer l'écrou (1) de réglage pour obtenir un jeu de 0,5 à 1 mm entre l'écrou (1) et la fourchette (2). Faire cette vérification en maintenant le câble de débrayage (3) tendu par son extrémité libre et en appuyant légèrement sur la fourchette de débrayage (2) pour amener la butée graphitée au contact de la bague d'appui des linguets. Serrer le contre-écrou (4).

B. Véhicules AY - AK - AZU - AZL et AM équipés d'un pédalier suspendu.

2. Contrôler la hauteur de la pédale :

La pédale étant en butée en « a », la hauteur de la pédale doit être :

$$L = 130,5 \pm 5 \text{ mm}$$

de l'angle inférieur du patin à la tôle du plancher. Sinon, griffer la tôle du support en « a » pour obtenir cette cote.

Pour véhicules AM 11/1971 → seulement : hauteur de pédale :

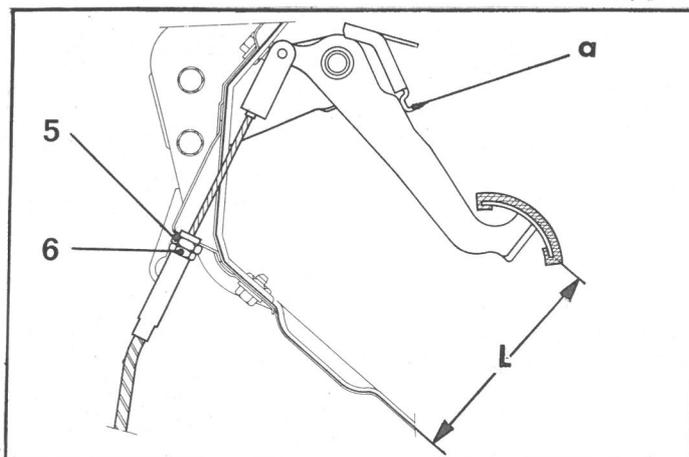
$$L = 135 \pm 2,5 \text{ mm}$$

3. Régler la garantie d'embrayage :

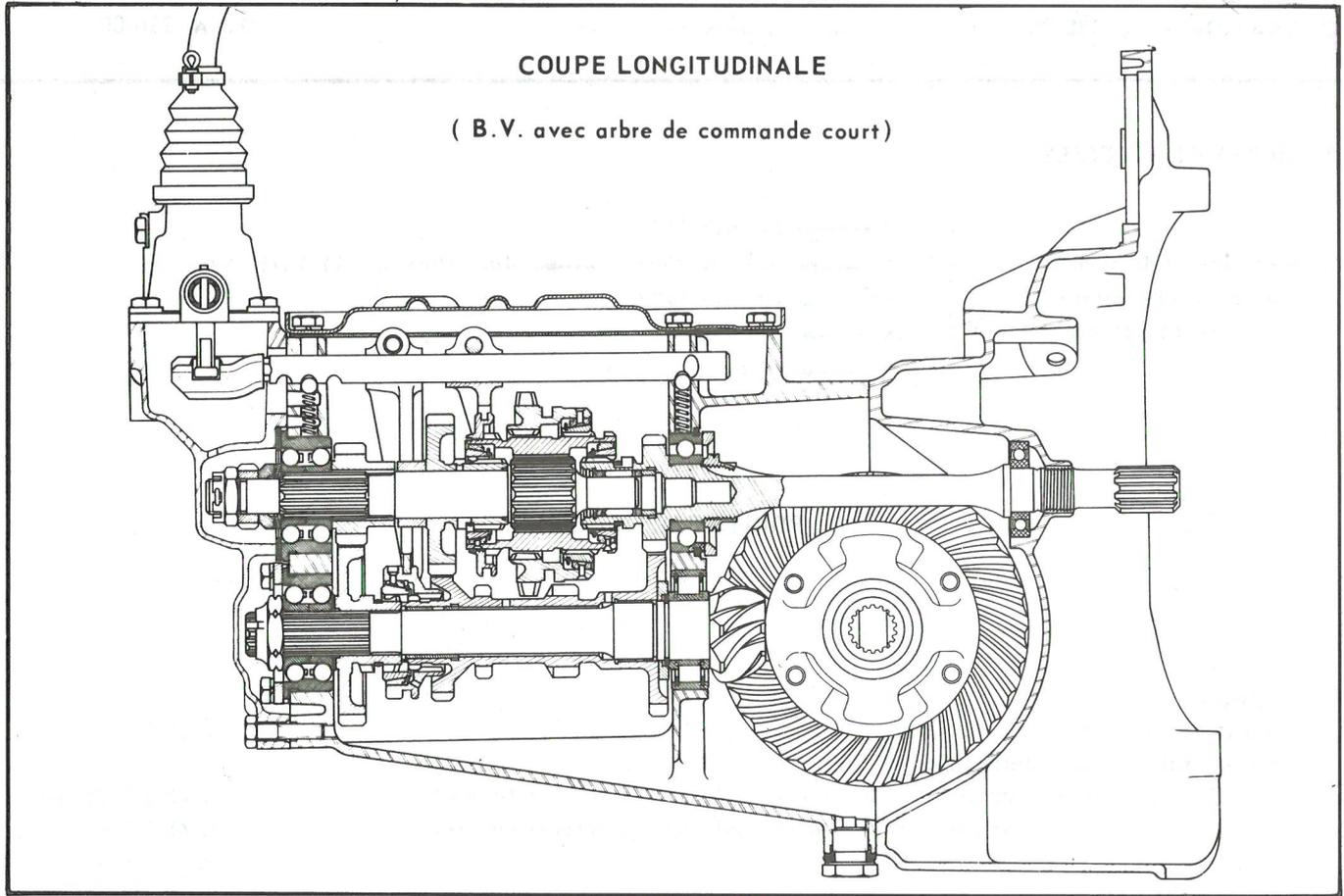
Desserrer le contre-écrou (6) et agir sur l'écrou (5) pour obtenir un jeu de 1 à 1,5 mm entre la butée à billes et les linguets. Dans cette condition, la garde à la pédale d'embrayage doit être de 20 à 25 mm.

Serrer le contre-écrou (6).

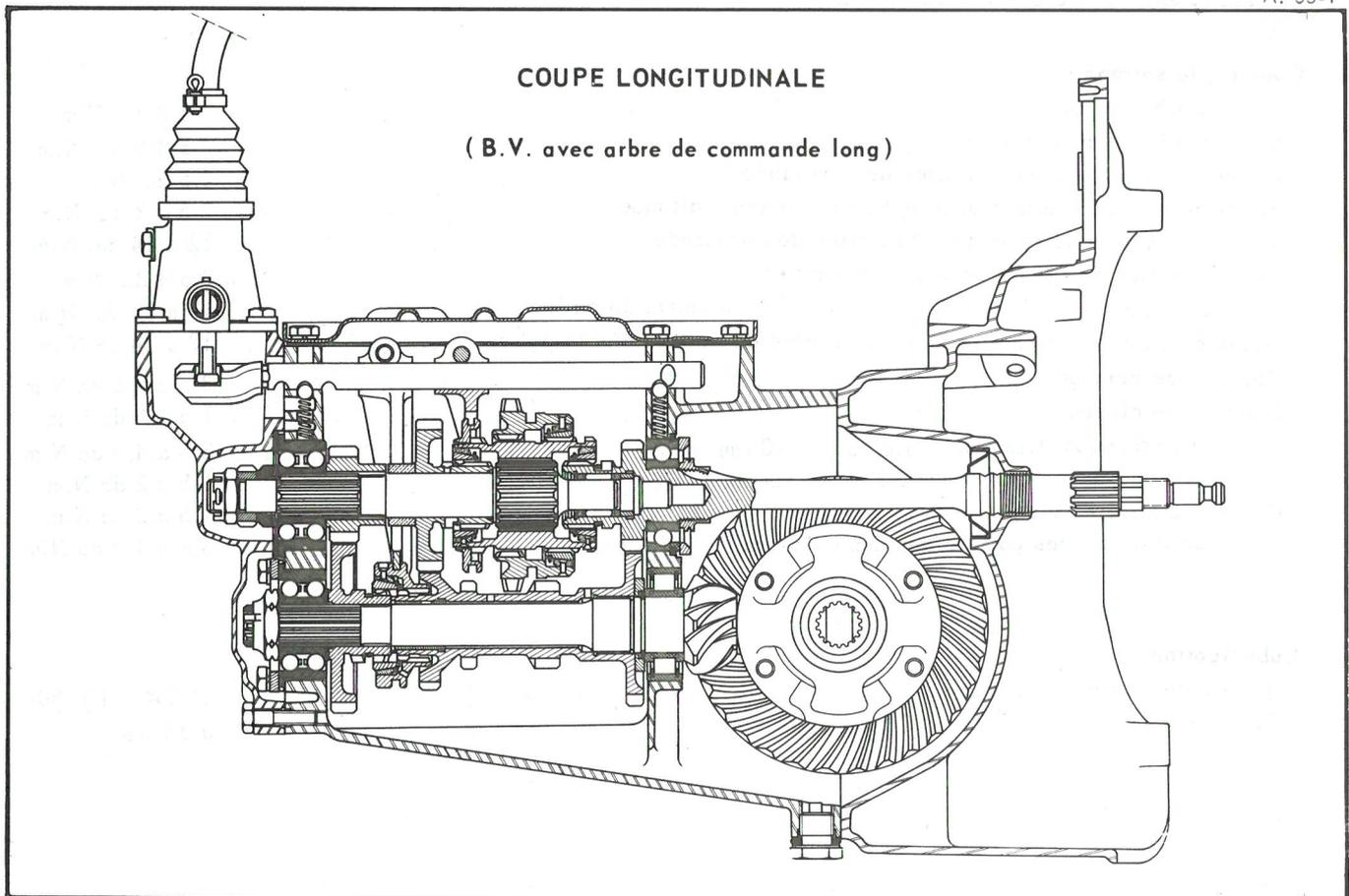
A. 31-1



A. 33-1a

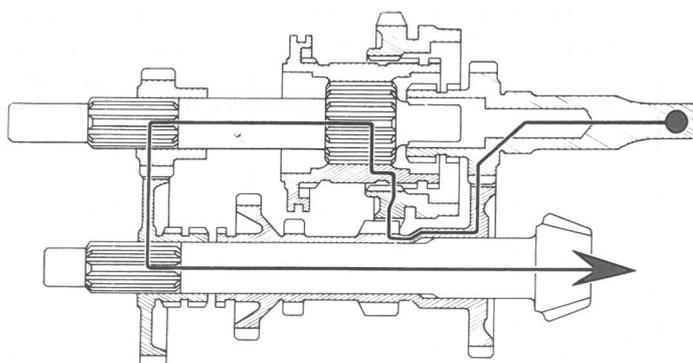


A. 33-1

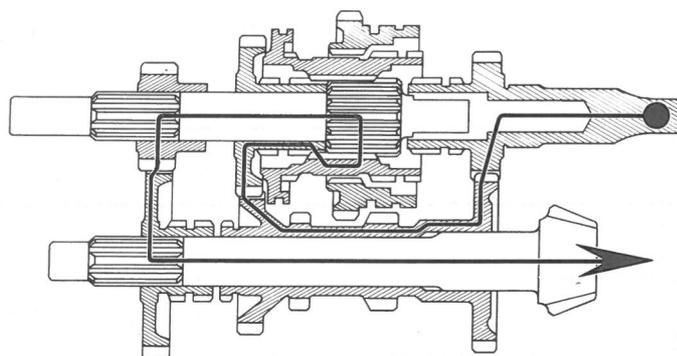


CHAINE CINEMATIQUE.

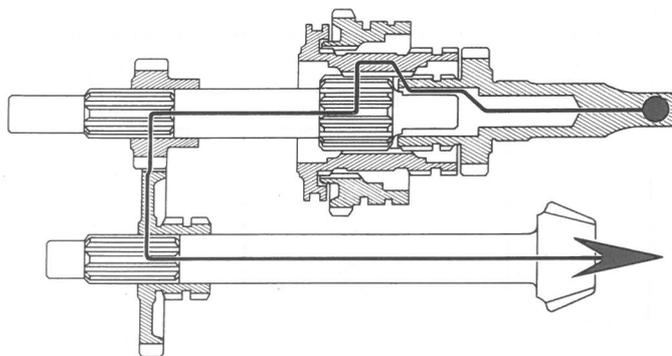
A. 33-5



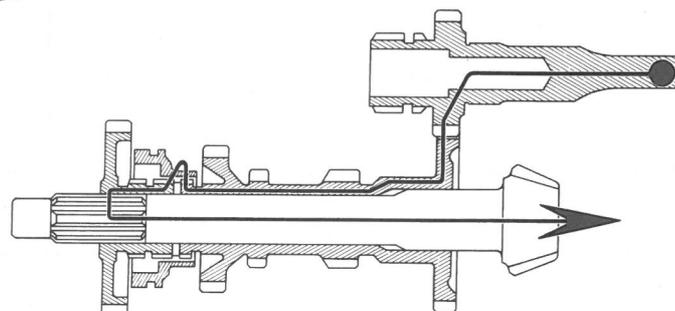
1ère VITESSE



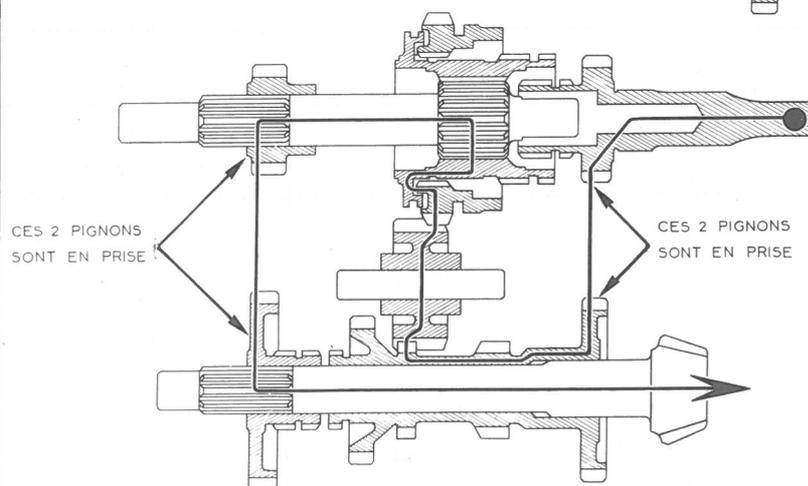
2ème VITESSE



3ème VITESSE



4ème VITESSE



CES 2 PIGNONS
SONT EN PRISE

CES 2 PIGNONS
SONT EN PRISE

MARCHE ARRIÈRE

Rapport des vitesses (avec pneus de 125-380 X dont le développement sous charge est de 1,800 mètre).

BV sur véhicules AZ 11/1964 → 2/1970				
Vitesses	Démultiplication de la boîte	Couple conique	Démultiplication totale	Vitesse à 1000 tr/mn moteur (en km/h)
1	19/28 × 14/33 × 15/32 (7,410)		26,863	4,020
2	19/28 × 22/25 × 15/32 (3,572)		12,950	8,339
3	15/32 (2,133)	8/29 (3,625)	7,733	13,966
4	19/28 (1,473)		5,342	20,217
M AR	19/28 × 13/33 × 15/32 (7,980)		28,929	3,733
Rapport de la prise de compteur = 6/25				

BV sur véhicules AZU 11/1964 → 3/1968				
Vitesses	Démultiplication de la boîte	Couple conique	Démultiplication totale	Vitesse à 1000 tr/mn moteur (en km/h)
1	19/28 × 14/33 × 15/32 (7,410)		28,713	3,761
2	19/28 × 22/25 × 15/32 (3,572)		13,841	7,802
3	15/32 (2,133)	8/31 (3,875)	8,265	13,067
4	19/28 (1,473)		5,707	18,924
M AR	19/28 × 13/33 × 15/32 (7,980)		30,922	3,926
Rapport de la prise de compteur = 5/22				

BV sur véhicules AZU 3/1968 → 1/1972				
Vitesses	Démultiplication de la boîte	Couple conique	Démultiplication totale	Vitesse à 1000 tr/mn moteur (en km/h)
1	18/28 × 14/33 × 15/32 (7,822)		30,311	3,563
2	18/28 × 24/26 × 15/32 (3,595)		13,930	7,753
3	15/32 (2,133)	8/31 (3,875)	8,266	13,065
4	18/28 (1,555)		6,027	17,919
M AR	18/28 × 13/33 × 15/32 (8,423)		32,642	3,308
Rapport de la prise de compteur = 5/22				

Rapport des vitesses (avec pneus de 125-380 X dont le développement sous charge est de 1,800 mètre) :

BV sur véhicules AYA (DYANE) 8/1967 → 3/1968				
Vitesses	Démultiplication de la boîte	Couple conique	Démultiplication totale	Vitesse à 1000 tr/mn moteur (en km/h)
1	18/28 × 14/33 × 15/32 (7,822)	8/29 (3,625)	28,355	3,808
2	18/28 × 24/26 × 15/32 (3,595)		13,032	8,287
3	15/32 (2,133)		7,733	13,966
4	18/28 (1,555)		5,638	19,155
M AR	18/28 × 13/33 × 15/32 (8,428)		30,536	3,536
Rapport de la prise de compteur = 6/25				

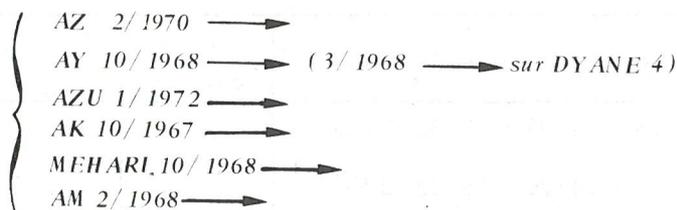
BV sur véhicules { AYA 3 (DYANE 6) (1/1968 → 10/1968) AM - AMB (Berl. Break AMI 6) (10/1963 → 2/1968) AMF (Break Familial AMI 6) (10/1963 → 7/1965) AMC (Break Commercial AMI 6) (10/1963 → 7/1965) }					
Rapport des vitesses (avec pneus de 125-380 X et 135-380 X, dévelop sous charge 1,800 et 1,840 mètre)					
Vitesses	Démultiplication de la boîte	Couple conique	Démultiplication totale	Vitesse à 1000 tr/mn moteur (en km/h)	
				125-380 X	135-380 X
1	19/25 × 14/31 × 13/25 (5,602)	8/29 (3,625)	20,310	5,317	5,435
2	19/25 × 23/26 × 13/25 (2,860)		10,367	10,417	10,649
3	13/25 (1,923)		6,971	15,494	15,837
4	19/25 (1,315)		4,766	22,660	23,115
M AR	19/25 × 14/31 × 13/25 (5,602)		20,310	5,317	5,435
Rapport de la prise de compteur = 4/15					

Rapport des vitesses (avec pneus de 135-380 X dont le développement sous charge est de 1,840 mètre) :

BV sur véhicules { AK (→ 10/1967) AMF (Break Familial) (7/1965 → 2/1968) AMC (Break Commercial) (7/1965 → 2/1968) }				
Vitesses	Démultiplication de la boîte	Couple conique	Démultiplication totale	Vitesse à 1000 tr/mn moteur (en km/h)
1	19/27 × 14/31 × 13/25 (6,051)	8/29 (3,625)	21,935	5,033
2	19/27 × 23/26 × 13/25 (3,089)		11,198	9,250
3	13/25 (1,923)		6,971	15,837
4	19/27 (1,421)		5,151	21,432
M AR	19/27 × 14/31 × 13/25 (6,051)		21,935	5,033
Rapport de la prise de compteur = 4/15				

II. BOITES DE VITESSES :

Avec levier de commande
sur couvercle supérieur,
équipant les véhicules :



POINTS PARTICULIERS.

Réglages :

- Jeu latéral du pignon fou de 2ème	0,05 à 0,35 mm
- Jeu latéral du train intermédiaire	0,10 à 0,20 mm
- Jeu mini entre planétaires et satellites	0,1 mm
- Jeu d'entre-dents (pignon, couronne) :	
BV avec levier sur couvercle supérieur.....	0,14 à 0,18 mm

Couples de serrage :

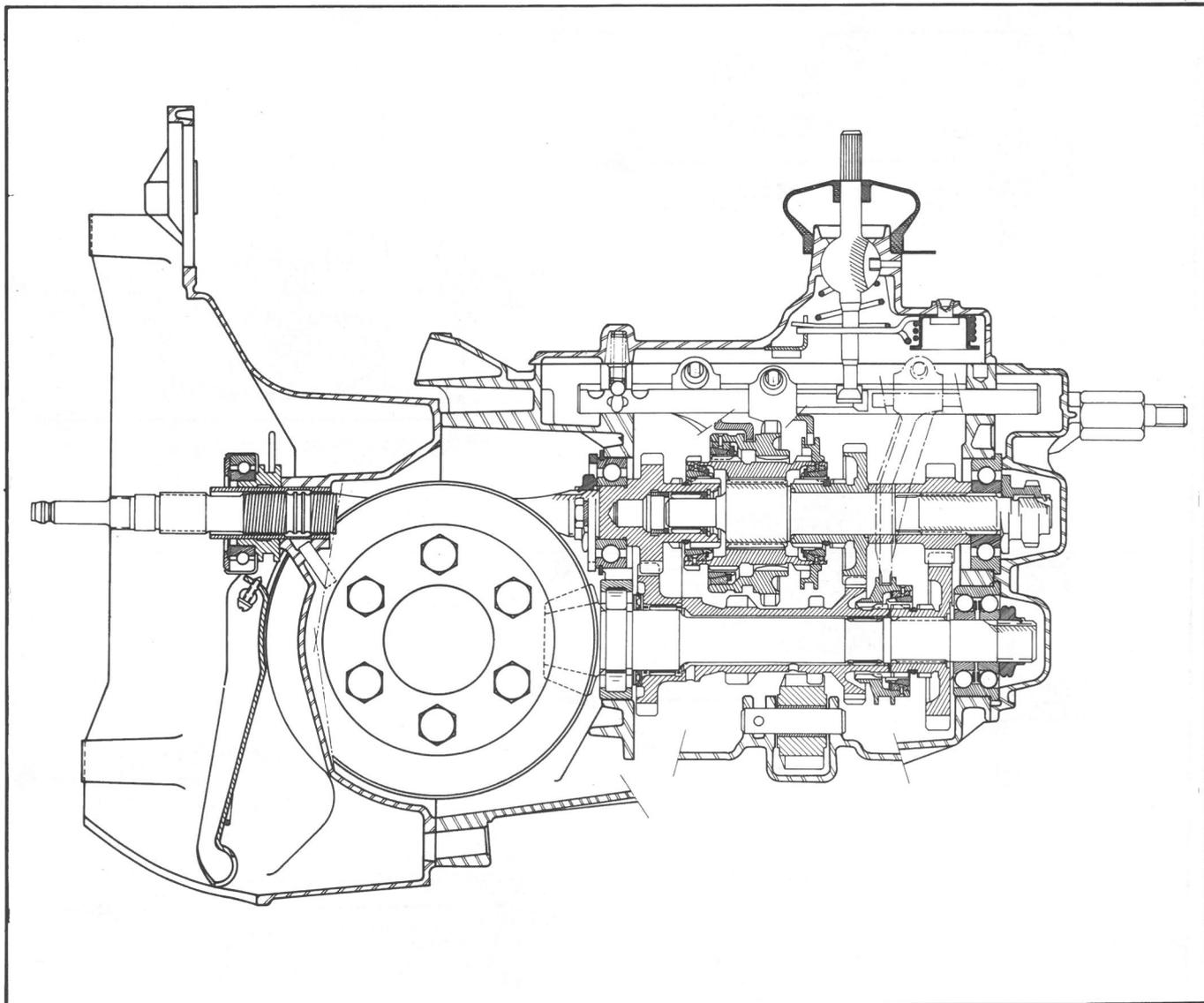
- Ecrou d'arbre primaire	7 à 9 da.N.m
- Ecrou d'arbre pignon d'attaque	7 à 8,5 da.N.m
- Vis de bride du roulement d'arbre de commande	2,5 da.N.m
- Ecrou de fixation du roulement de l'arbre de commande	12 à 14 da.N.m
- Vis de fixation de la couronne de différentiel	7 à 8 da.N.m
- Carter d'embrayage : vis de palier	3,5 à 4,5 da.N.m
: vis $\phi = 7$ mm	1,5 à 2 da.N.m
- Ecrou de fixation de l'arbre de sortie dans le roulement de palier	10 à 20 da.N.m
- Bague-écrou de fixation du roulement d'arbre de sortie sur le palier	6 à 10 da.N.m
- Ecrous de fixation des paliers des arbres de sortie	3,8 à 4,2 da.N.m
- Vis de fixation du couvercle arrière $\phi = 7$ mm	1,5 à 2 da.N.m
- Bouchon de vidange	3,5 à 4,5 da.N.m
- Bouchon de niveau	1 à 1,5 da.N.m

Lubrification :

- Qualité de l'huile	TOTAL EP 80
- Capacité	0,9 litre.

COUPE LONGITUDINALE

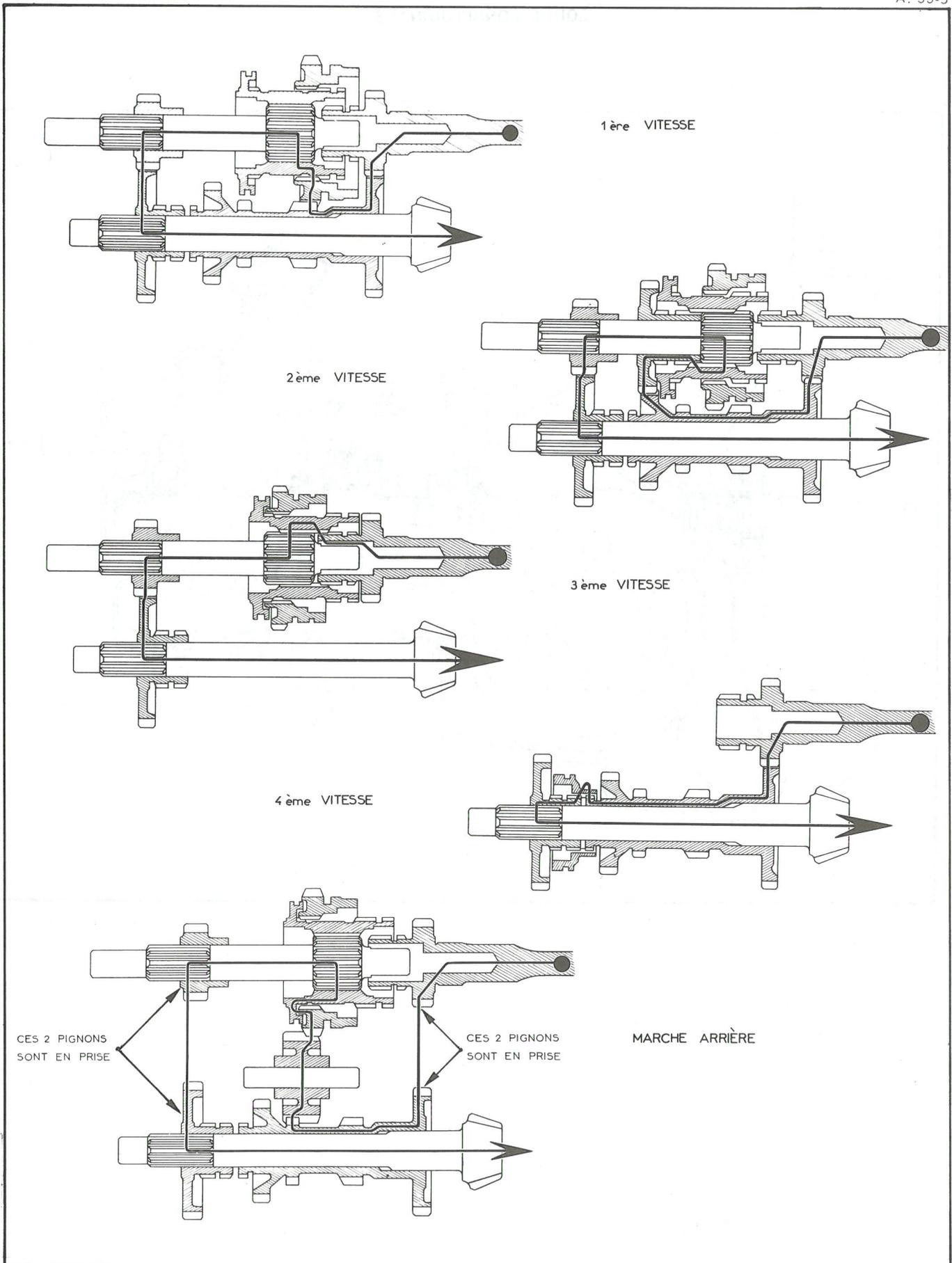
A. 33-2



Manuel 854-1

CHAINE CINEMATIQUE.

A. 33-5



Rapport des vitesses (avec pneus de 125-380 X dont le développement sous charge est de 1,800 mètre)
(avec pneus de 135-380 X dont le développement sous charge est de 1,840 mètre)

BV sur véhicules { AYA 3 (DYANE 6) (1/1968 → 10/1968) AM (AMI 6) (2/1968 → 5/1968) AMB (AMI 6 Break) (2/1968 → 5/1968)					
Vitesses	Démultiplication de la boîte	Couple conique	Démultiplication totale	Vitesse à 1000 tr/mn moteur (en km/h)	
				125-380 X	135-380 X
1	19/25 × 14/31 × 13/25 (5,602)		20,307	5,318	5,436
2	19/25 × 23/26 × 13/25 (2,860)		10,368	10,461	10,648
3	13/25 (1,923)	8/29 (3,625)	6,971	15,492	15,837
4	19/25 (1,315)		4,789	22,646	23,052
M AR	19/25 × 14/31 × 13/25 (5,602)		20,307	5,318	5,318
Rapport de la prise de compteur = 4/15					

BV sur véhicules { AM 2 AMB 2 (AMI 6, moteur M 28) AMF AMC } 5/1968 → 3/1969					
Vitesses	Démultiplication de la boîte	Couple conique	Démultiplication totale	Vitesse à 1000 tr/mn moteur (en km/h)	
				125-380 X	135-380 X
1	19/25 × 14/31 × 13/25 (5,602)		21,707	4,975	5,085
2	19/25 × 23/26 × 13/25 (2,860)		11,082	9,745	9,962
3	13/25 (1,923)	8/31 (3,875)	7,451	14,494	14,816
4	19/25 (1,315)		5,095	21,197	21,668
M AR	19/25 × 14/31 × 13/25 (5,602)		21,707	4,975	5,085
Rapport de la prise de compteur = 4/15					

Mise à jour N° 1 au Manuel 854-1 (Correctif)

BV sur véhicules { AK (10/1967 → 5/1968) AMF (AMI 6 Familial) (2/1968 → 5/1968) AMC (AMI 6 Break Commercial) (2/1968 → 5/1968)					
Vitesses	Démultiplication de la boîte	Couple conique	Démultiplication totale	Vitesse à 1000 tr/mn moteur (en km/h)	
				125-380 X	135-380 X
1	19/27 × 14/31 × 13/25 (6,051)		21,934	4,923	5,033
2	19/27 × 23/26 × 13/25 (3,089)		11,197	9,645	9,859
3	13/25 (1,923)	8/29 (3,625)	6,970	15,494	15,839
4	19/27 (1,421)		5,151	21,197	21,668
M AR	19/27 × 14/31 × 13/25 (6,051)		21,934	4,923	5,033
Rapport de la prise de compteur = 4/15					

Rapport des vitesses (avec pneus de 125 - 380 X dont le développement sous charge est de 1,800 mètre) :

BV sur véhicules AYB (DYANE 6, moteur M 28) 2/1970 → AM 3 (AMI 8) 3/1969 → 7/1969 AMF 3 (Break AMI 8) 9/1969 → 9/1978				
Vitesses	Démultiplication de la boîte	Couple conique	Démultiplication totale	Vitesse à 1000 tr/mn moteur (en km/h)
1	20/27 × 14/31 × 13/25 (5,748)		22,275	4,848
2	20/27 × 23/26 × 13/25 (2,934)		11,372	9,497
3	13/25 (1,923)	8/31	7,451	14,494
4	20/27 (1,350)	(3,875)	5,231	20,646
M.AR	20/27 × 14/31 × 13/25 (5,748)		22,275	4,848
Rapport de la prise de compteur = 4/16				

Rapport des vitesses (avec pneus de 135 - 380 X dont le développement sous charge est de 1,840 mètre) :

BV sur véhicules AMC 3 (Break Commercial) 9/1969 → 9/1978 AY (Série CD) Acadiane 2/1978 →				
Vitesses	Démultiplication de la boîte	Couple conique	Démultiplication totale	Vitesse à 1000 tr/mn moteur (en km/h)
1	20/27 × 14/31 × 13/25 (5,748)		22,275	4,956
2	20/27 × 23/26 × 13/25 (2,934)		11,372	9,708
3	13/25 (1,923)	8/31	7,451	14,816
4	20/27 (1,350)	(3,875)	5,231	21,104
M.AR	20/27 × 14/31 × 13/25 (5,748)		22,275	4,956
Rapport de la prise de compteur = 4/16				

Rapport des vitesses (avec pneus de 135 - 380 X dont le développement sous charge est de 1,840 mètre) :

BV sur véhicules AY série CA (MEHARI) 10/1968 → AK 5/1968 → 2/1978				
Vitesses	Démultiplication de la boîte	Couple conique	Démultiplication totale	Vitesse à 1000 tr/mn moteur (en km/h)
1	19/27 × 14/31 × 13/25 (6,051)		23,448	4,708
2	19/27 × 23/26 × 13/25 (3,089)		11,970	9,223
3	13/25 (1,923)	8/31	7,451	14,816
4	19/27 (1,421)	(3,875)	5,506	20,059
M.AR	19/27 × 14/31 × 13/25 (6,051)		23,448	4,708
Rapport de la prise de compteur = 4/16				

Rapport des vitesses (avec pneus de 125-380 X dont le développement sous charge est de 1,800 mètre) :

BV sur véhicules { <ul style="list-style-type: none"> AYA 2 (DYANE 4) 3/1968 → AZ (2 CV 4) 2/1970 → AZU (Fourgonnette 2 CV) 1/1972 				
Vitesses	Démultiplication de la boîte	Couple conique	Démultiplication totale	Vitesse à 1000 tr/mn moteur (en km/h)
1	19/28 × 14/31 × 15/32 (6,961)		28,715	3,761
2	19/28 × 23/26 × 15/32 (3,553)		14,659	7,367
3	15/32 (2,133)	8/33 (4,125)	8,799	12,274
4	19/28 (1,473)		6,078	17,769
M AR	19/28 × 14/31 × 15/32 (6,961)		28,715	3,761
Rapport de la prise de compteur = 3/14				

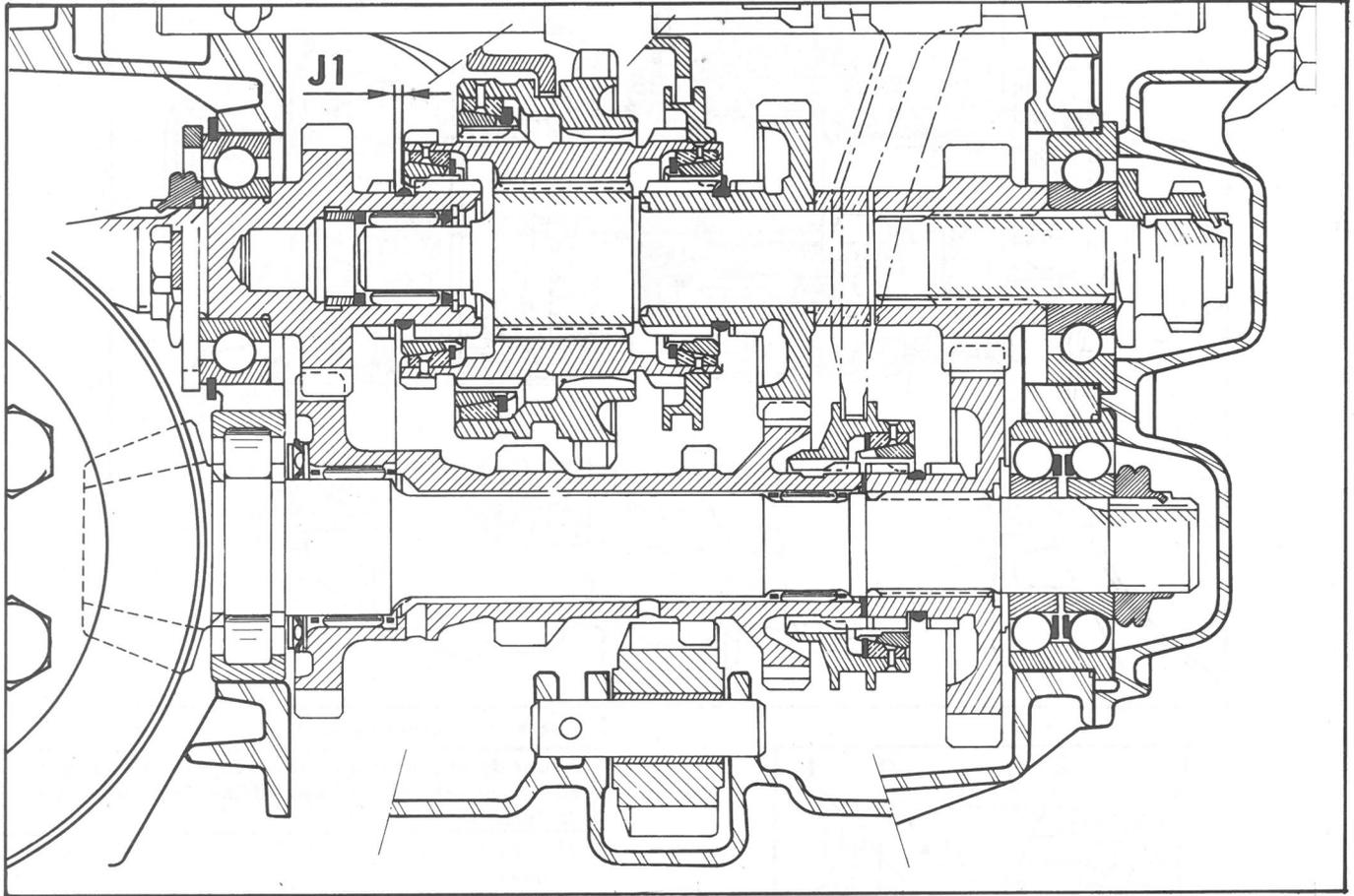
Manuel 854-1

Rapport des vitesses (avec pneus de 125-380 X dont le développement sous charge est de 1,800 mètre) :

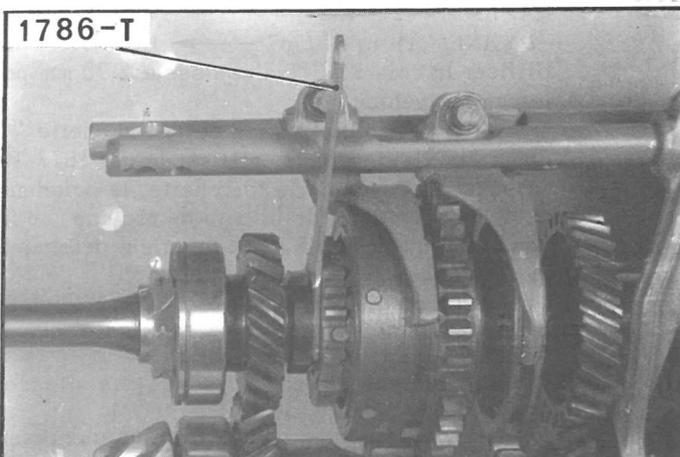
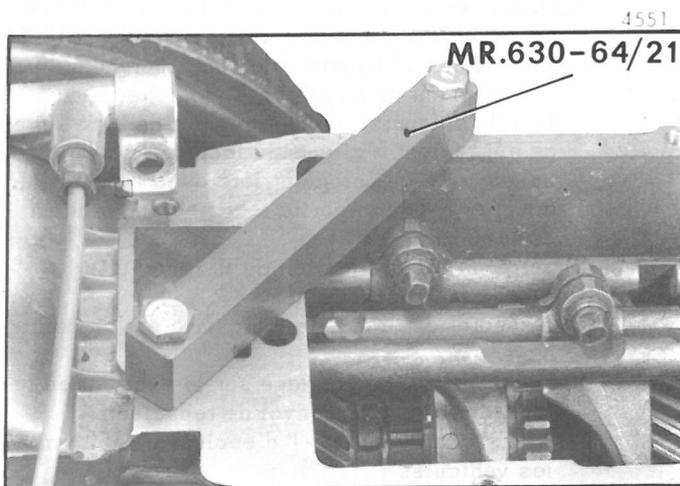
BV sur véhicules { <ul style="list-style-type: none"> AYB (DYANE 6, moteur M 28/1) 10/1968 → 2/1970 AZ (2 CV 6) 2/1970 → 				
Vitesses	Démultiplication de la boîte	Couple conique	Démultiplication totale	Vitesse à 1000 tr/mn moteur (en km/h)
1	19/25 × 14/31 × 14/25 (5,202)		21,458	5,033
2	19/25 × 23/26 × 14/25 (2,656)		10,956	9,857
3	14/25 (1,785)	8/33 (4,125)	7,363	14,667
4	19/25 (1,315)		5,424	19,911
M AR	19/25 × 14/31 × 14/25 (5,202)		21,458	5,033
Rapport de la prise de compteur = 4/16				

REGLAGE DES FOURCHETTES.

A. 33-3



Manuel 854-1



1. Déposer le couvercle supérieur de la boîte de vitesses.

2. Régler la fourchette de 2ème - 3ème :

a) Placer l'axe de fourchette au point mort.

Dans le cas d'une boîte de vitesses avec levier de manœuvre des vitesses sur le couvercle supérieur, l'opération est facilitée en utilisant la bride MR. 630-64/21 qui maintient le ressort de verrouillage en place.

b) Placer la cale de réglage 1786-T d'épaisseur = 1,8 mm sur le segment de ralenti de l'arbre de commande.

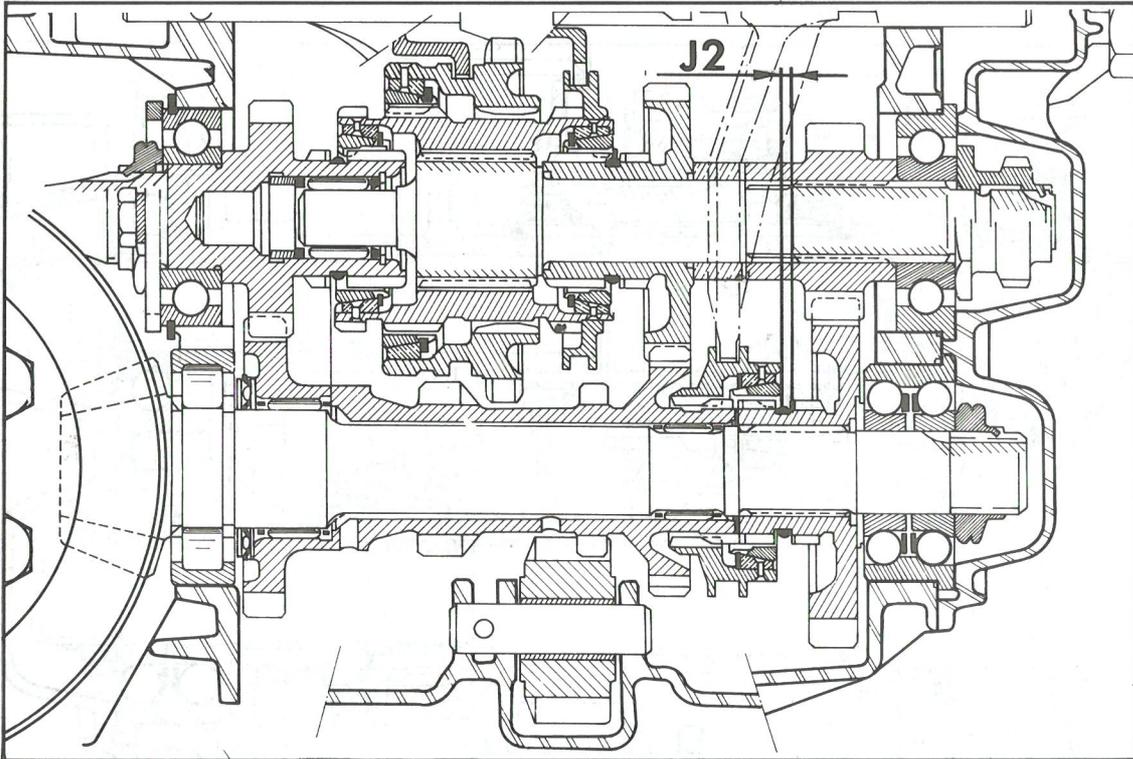
Desserrer la vis de fixation de la fourchette (pour les vis à méplats, utiliser la clé 1677-T).

c) Amener, au moyen de la fourchette, le baladeur de 2ème-3ème au contact de la cale de réglage de façon à obtenir un jeu $J1 = 1,8$ mm, entre l'extrémité du baladeur de 2ème-3ème et les crabots de l'arbre de commande

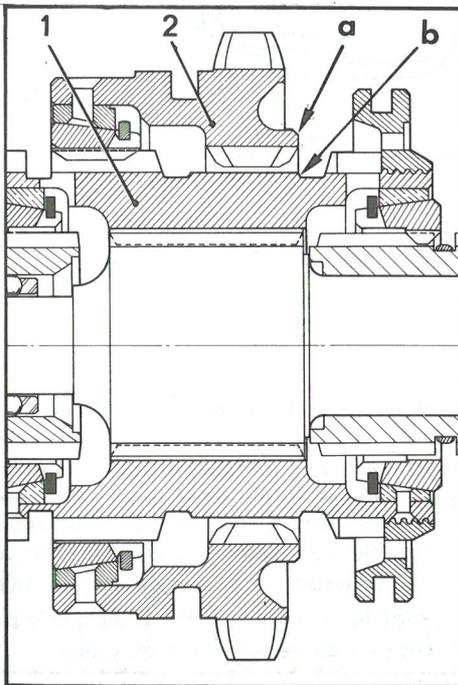
d) Serrer la vis de fixation de la fourchette.

e) Déposer la cale de réglage.

A. 33-3



A. 33-8a



3. Régler la fourchette de 1ère - marche arrière :

Avant de procéder à ce réglage, il est impératif que la fourchette de 2ème - 3ème soit réglée correctement.

- S'assurer que l'axe de fourchette est au point mort.
- Desserrer les vis de fixation de la fourchette (pour les vis à méplats, utiliser la clé 1677-T).
- Positionner le baladeur de 1ère - marche arrière (2) en l'amenant au moyen de la fourchette, au milieu de sa course sur le baladeur de 2ème - 3ème (1), ce qui revient à aligner la face arrière « a » du baladeur 1ère - marche arrière avec l'extrémité arrière « b » de la partie rectifiée du baladeur 2ème - 3ème.
- Serrer la vis de fixation de la fourchette.

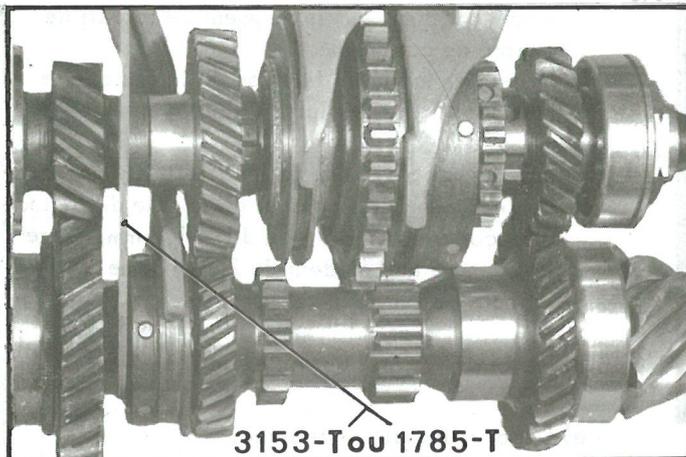
4. Régler la fourchette de 4ème :

- S'assurer que l'axe de fourchette est au point mort.
- Placer la cale de réglage sur le segment de ralenti de la roue de renvoi de réducteur :
Utiliser la cale 1785-T d'épaisseur 1,50 mm pour les véhicules :
- AZ → 2/1970
- AZU → 2/1972
- DYANE (AYA) 8/1967 → 3/1968.
Utiliser la cale 3153-T d'épaisseur 2,70 mm pour les autres véhicules.
- Desserrer la vis de fixation de la fourchette (pour les vis à méplats, utiliser la clé 1677-T).
- Amener, au moyen de la fourchette, le baladeur de 4ème au contact de la cale de réglage, de façon à obtenir un jeu J2 (de la valeur déterminée ci-dessus) entre l'extrémité du baladeur de 4ème et les crabots de la roue de renvoi du réducteur.
- Serrer la vis de fixation de la fourchette.
- Déposer la cale de réglage.

4. Contrôler successivement le passage des vitesses : Déposer la bride MR. 630-64/21.

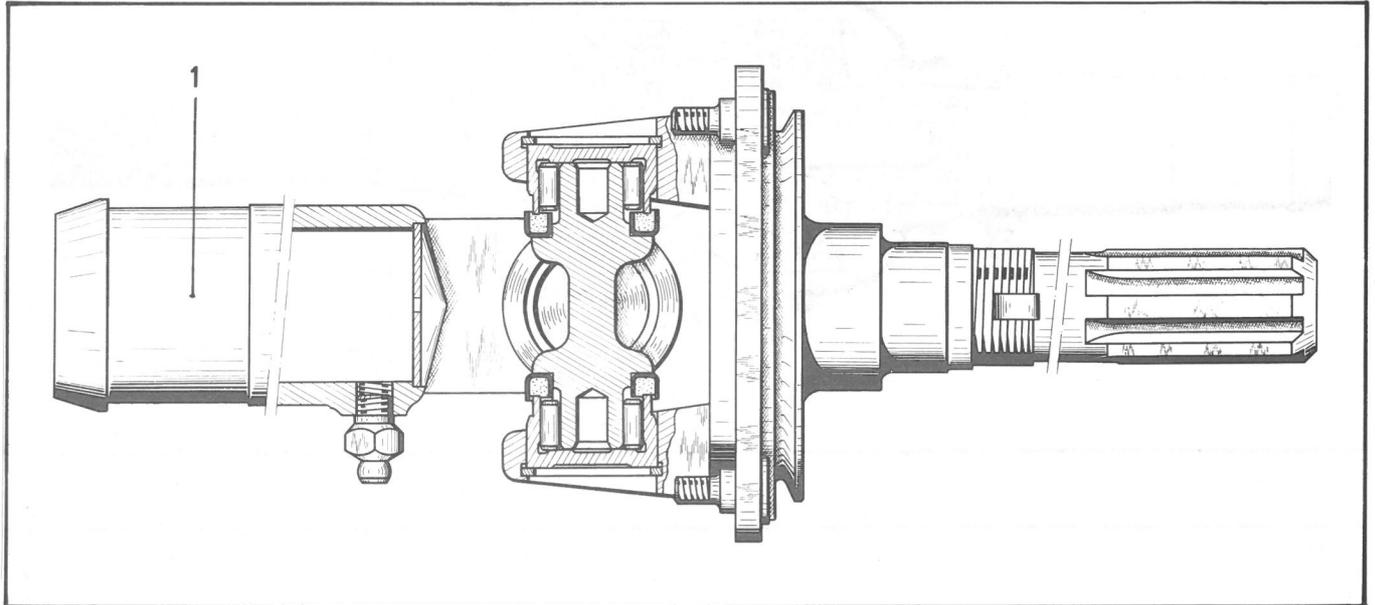
5. Poser le couvercle supérieur (attention aux ressorts de verrouillage) pour les boîtes à levier de commande sur le couvercle.

3731

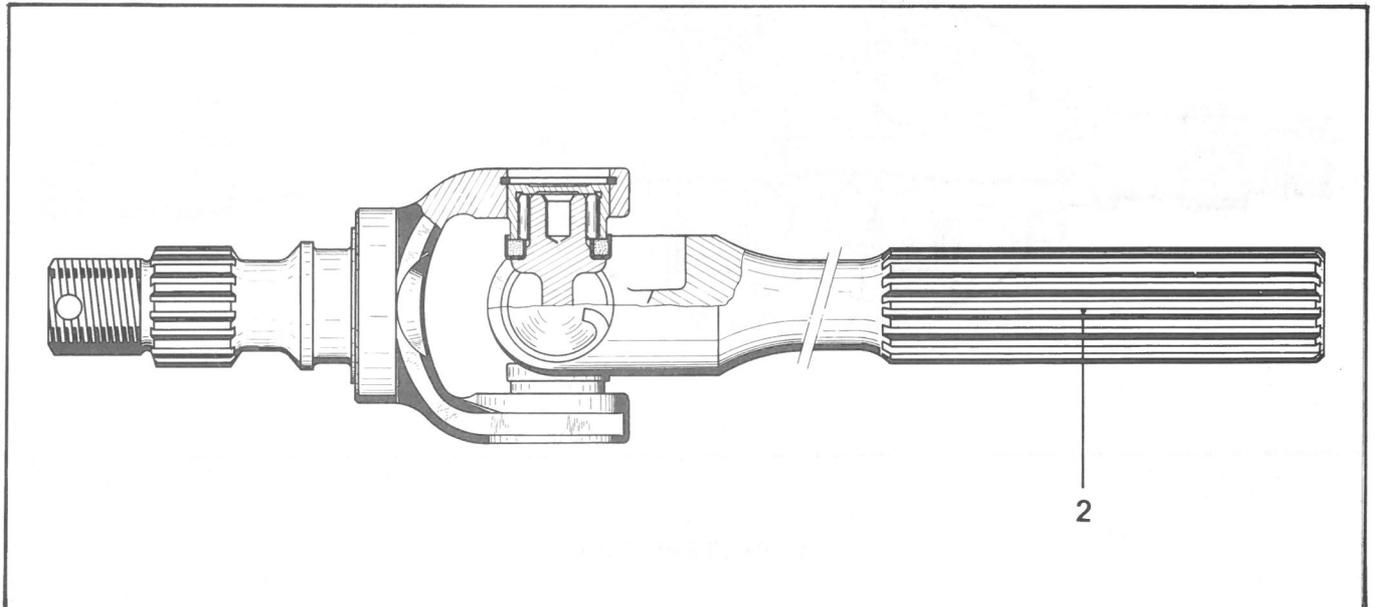


TRANSMISSION A SIMPLE CROISILLON

A. 37-6



A 37-7



Manuel | 854-1

CARACTERISTIQUES

- Joint à simple croisillon, côté boîte de vitesses
- Joint à simple croisillon, côté roue
- Montage : La fourche de la mâchoire à coulisse (1) doit être alignée avec la fourche de l'arbre cannelé (2)

POINTS PARTICULIERS

Couple de serrage :

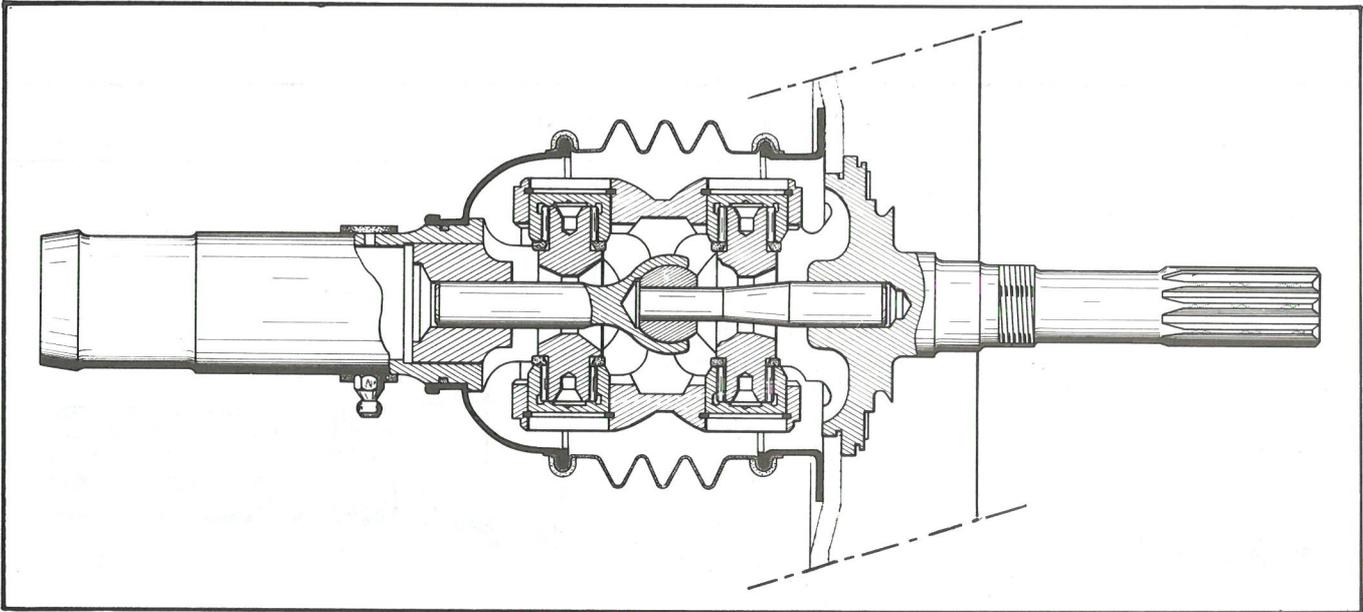
- Ecrue de fixation sur le moyeu (face et filets graissés) 35 à 40 da Nm

Gaissage :

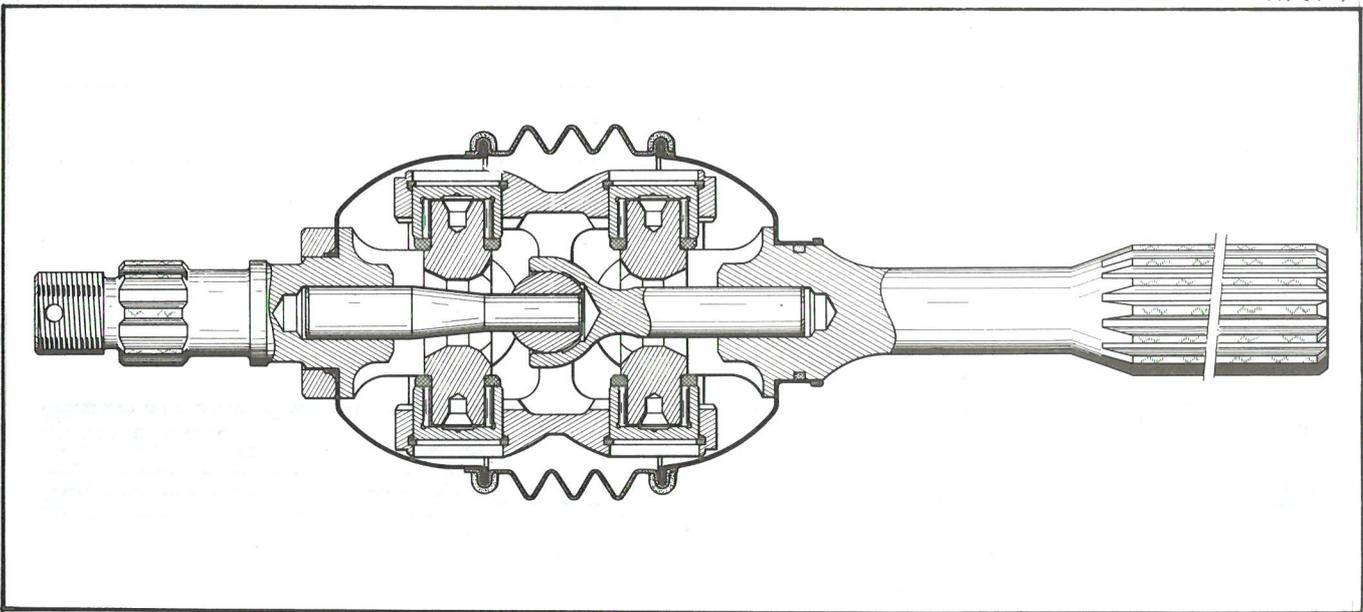
- Graisse TOTAL MULTIS MS

TRANSMISSION A DOUBLE CROISILLON

A. 37-8



A. 37-9



CARACTERISTIQUES

- Joint homocinétique à double croisillon, côté boîte de vitesses
- Joint homocinétique à double croisillon, côté roue
- Montage : Position indifférente de la mâchoire à coulisse par rapport à l'arbre cannelé

POINTS PARTICULIERS

Couple de serrage :

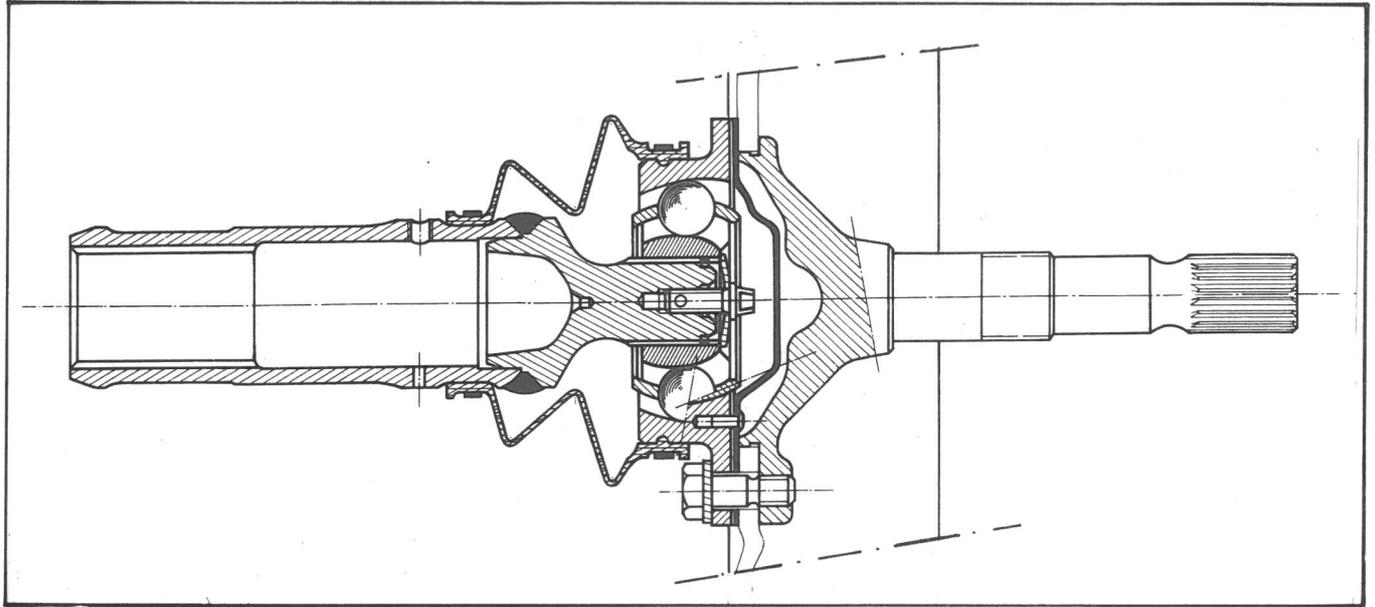
- Ecrou de fixation sur le moyeu (face et filets graissés) 35 à 40 daNm

Graissage :

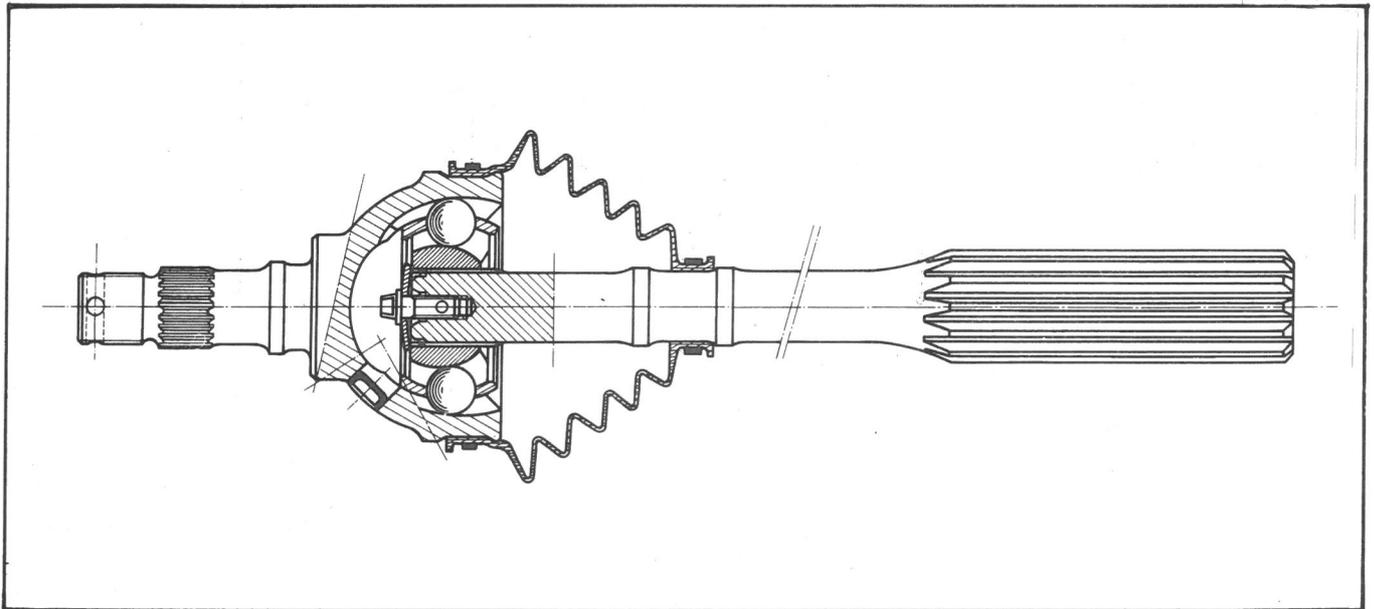
- Graisse TOTAL MULTIS

TRANSMISSION A BILLES

A. 37-50



A. 37-2



Manuel 854.1

CARACTERISTIQUES

- Joint homocinétique à billes, côté boîte de vitesses
- Joint homocinétique à billes, côté roue
- Montage : Position indifférente de la mâchoire à coulisse par rapport à l'arbre cannelé

POINTS PARTICULIERS

Couples de serrage :

- Ecrou de fixation sur le moyeu (face et filets graissés) 35 à 40 daNm
- Vis de fixation de la transmission sur arbre de sortie de la boîte de vitesses 4,5 à 5 daNm

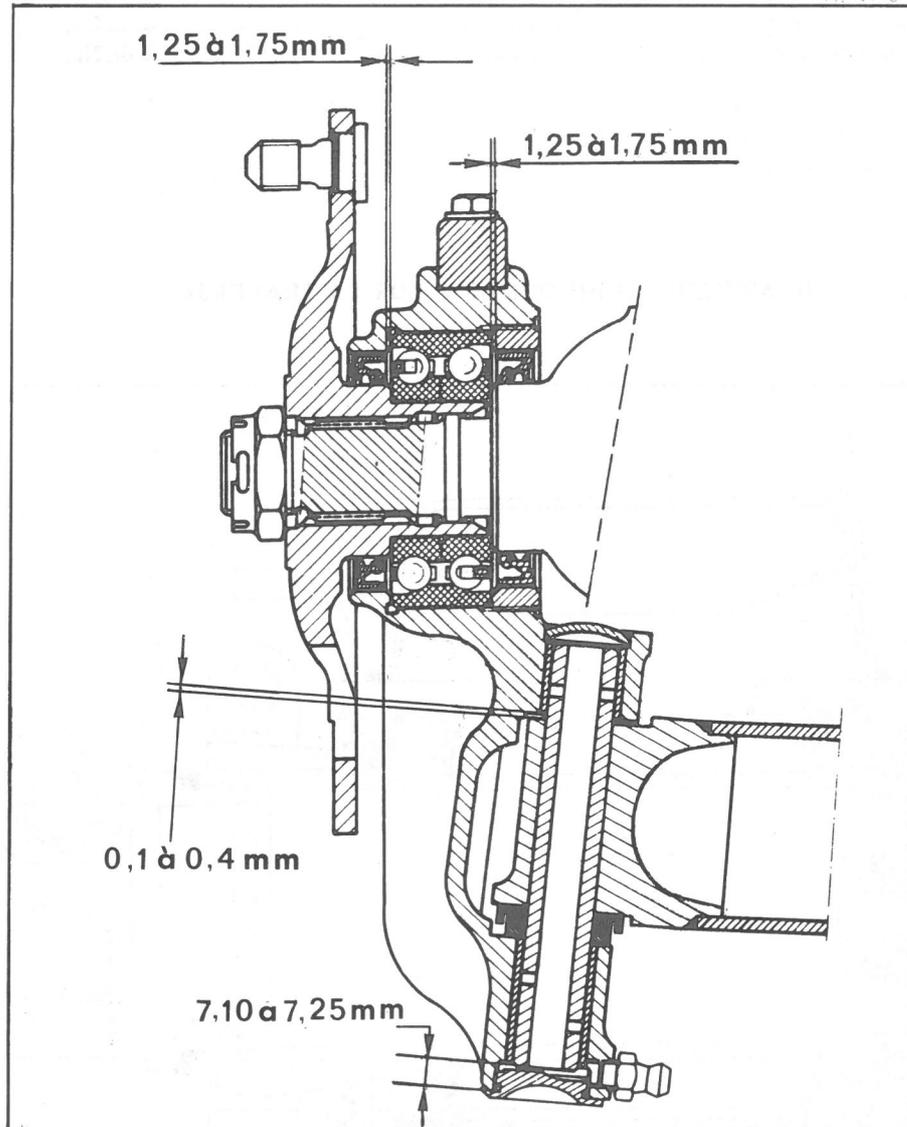
Graissage :

- Graisse TOTAL MULTIS MS

NOTA : Depuis Octobre 1971, certains véhicules sont équipés de transmissions du type à joint homocinétique à double croisillon côté roue et joint homocinétique à billes côté boîte de vitesses.

I. PIVOT

A. 41-6



Manuel 854-1

CARACTERISTIQUES

- Carrossage	} Roues en « ligne droite »	1° + 45'
		} Roues « braquées »
- Chasse (non réglable)		15°
- Parallélisme : Ouverture des roues vers l'avant		0 à 3 mm

POINTS PARTICULIERS.

Réglages :

- Retrait de la bague d'étanchéité dans la bague-écrou du moyeu	1,25 à 1,75 mm
- Retrait de la bague d'étanchéité, par rapport à l'appui du roulement	1,25 à 1,75 mm
- Jeu entre pivot et bras	0,1 à 0,4 mm
- Retrait de la partie inférieure de l'axe, par rapport au pivot	7,10 à 7,25 mm

Couples de serrage :

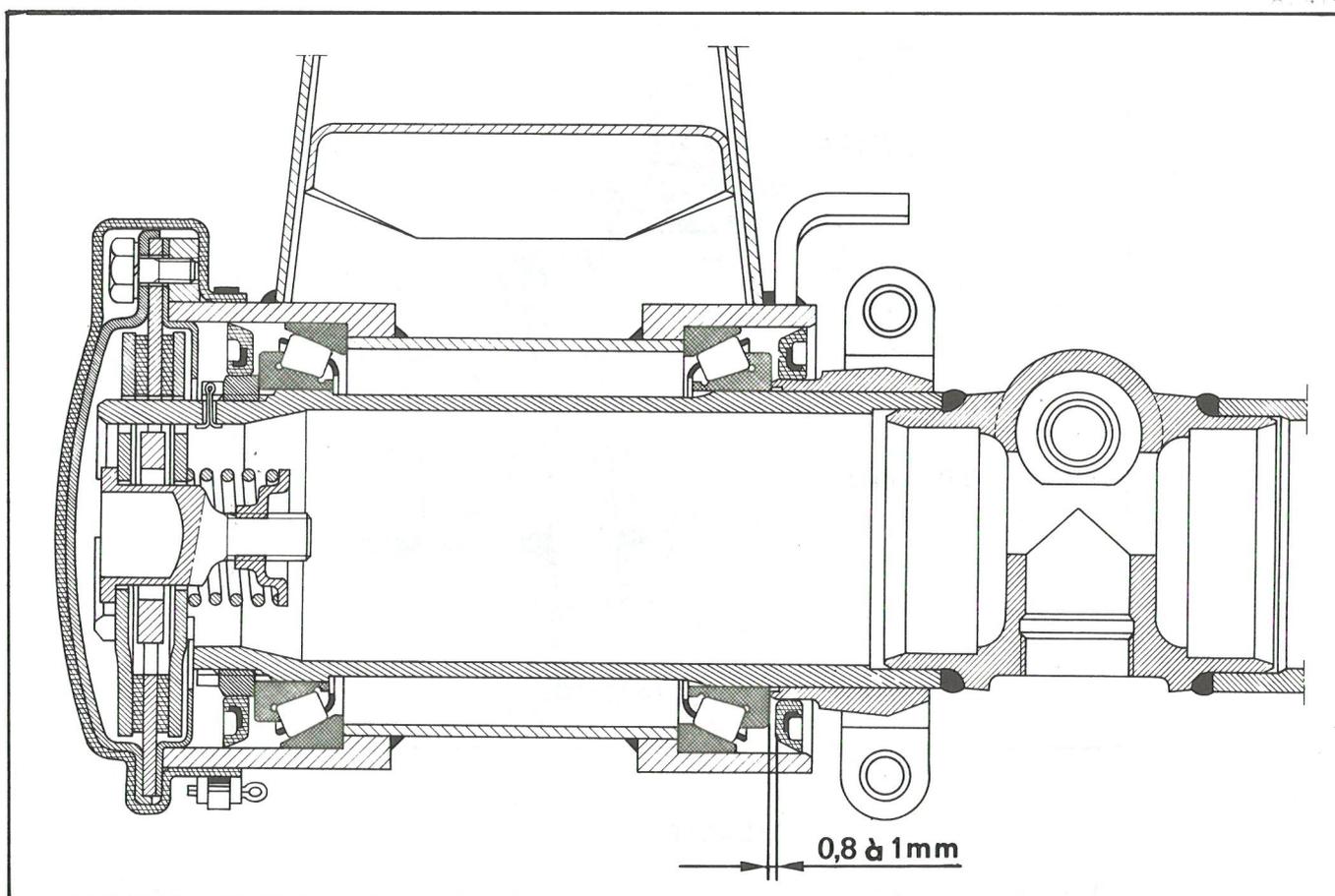
- Bague-écrou du roulement de moyeu (face et filets graissés)	35 à 40 daNm
- Vis du levier d'accouplement sur pivot	1,5 à 2 daNm
- Ecrou de fixation de la transmission sur le moyeu (face et filets graissés)	35 à 40 daNm
- Ecrous de fixation des batteurs	6 daNm
- Bouchon inférieur d'axe de pivot	2 daNm

Graissage :

- Axe de pivot	Graisse TOTAL MULTIS MS
----------------------	-------------------------

II. ARTICULATIONS DES BRAS SUR LA TRAVERSE.

A. 41-3

**POINTS PARTICULIERS**

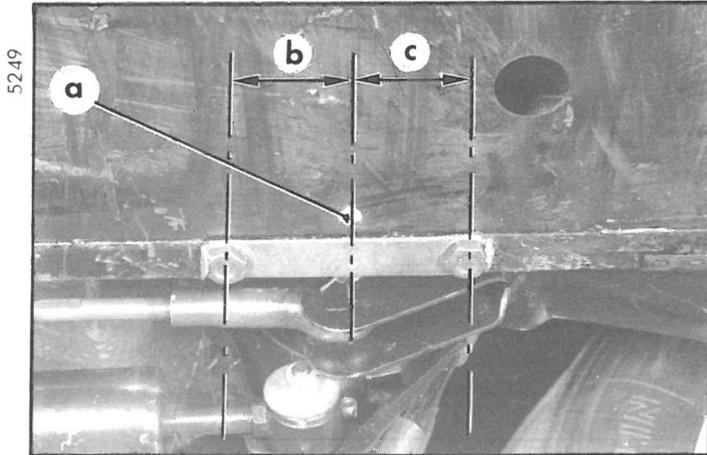
- Retrait de la bague d'étanchéité, par rapport à l'appui du roulement	0,8 à 1 mm
--	------------

Couples de serrage :

- Vis de fixation de traverse	5 daNm
- Ecrous à créneaux de fixation des bras sur traverse	5 daNm
- Ecrous de fixation des roues	4 à 6 daNm

Les frotteurs sont supprimés sur les véhicules équipés d'amortisseurs avant.

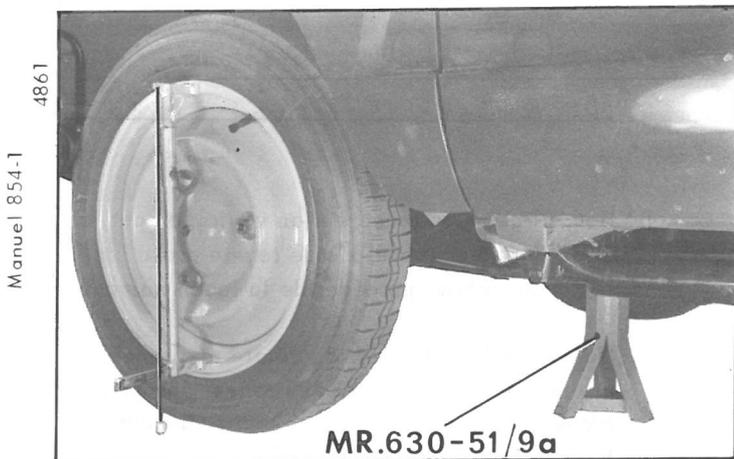
I. CONTROLE DU CARROSSAGE



Ce contrôle est à effectuer pour une vérification des bras après un choc.

Toutefois, si l'axe du pivot a un jeu excessif, aucune mesure n'est possible.

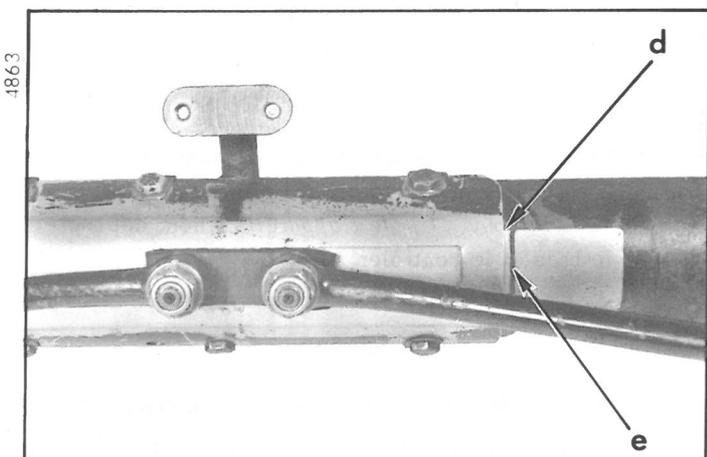
1. Vérifier que la roue avant (côté du pivot à contrôler) n'est pas voilée.



2. Placer le véhicule sur un sol plan et horizontal.

La mesure des hauteurs du véhicule s'effectue à l'avant et à l'arrière, entre le sol et la plateforme, à égale distance des deux vis de fixation de la traverse ($b = c$) et à côté de l'arrêt « a ».

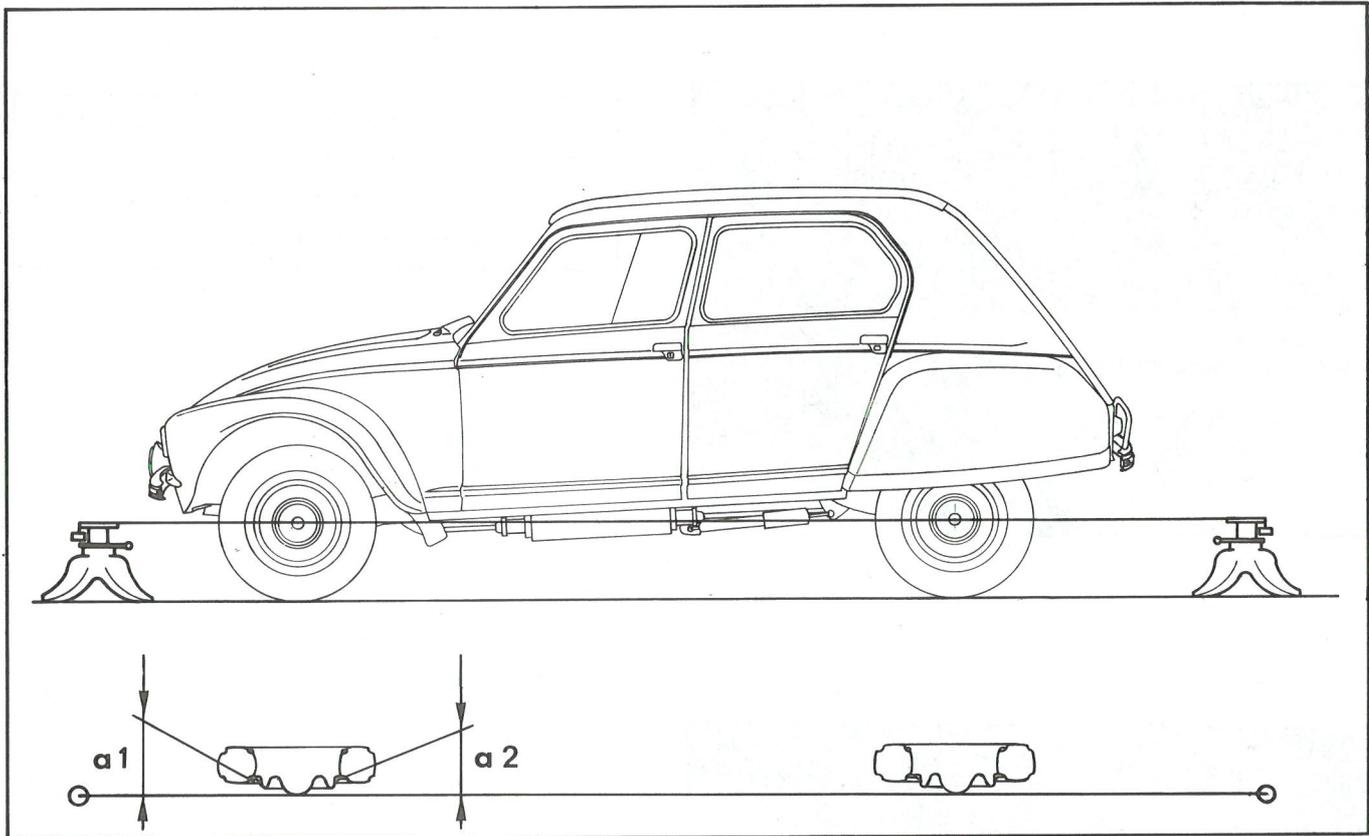
3. Caler le véhicule sous la plate-forme à l'avant pour obtenir une hauteur de 207 mm entre le sol et le point « a » de chaque côté du véhicule. Utiliser les chandelles MR. 630-51/9 a , hauteur = 207 mm).



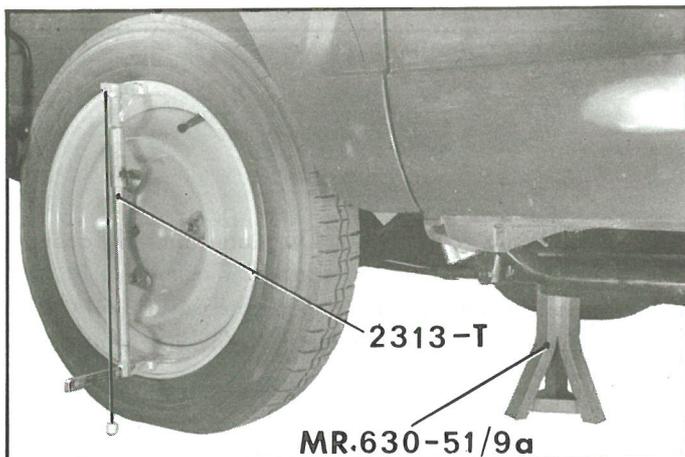
4. Aligner les roues avant :

a) Amener le repère « e » gravé sur le cache mobile de direction, au ras du guide des rotules, côté gauche, en « d ».

A. 41-8



4861



b) Pour aligner les roues sur un véhicule dont la direction ne possède pas de repère gravé sur le cache mobile, procéder de la façon suivante :

Tendre un fil à hauteur du centre des roues, amener ce fil au contact des roues, comme indiqué sur le dessin (si nécessaire, déposer la bavette pour ne pas être gêné).

Mettre la roue avant parallèle au fil, en tournant le volant de direction pour que les cotes « a1 » et « a2 » soient égales.

5. Mesurer le carrossage de la roue dans ces conditions. Utiliser l'appareil 2313-T. Le fil doit être dans la zone « 1 » de l'appareil. Sinon, déposer le bras et le contrôler.

NOTA : Si l'on possède un ancien appareil 2315-T, il faut impérativement le transformer en 2313-T, en montant les plaquettes 2312-T (suivre les indications fournies par le constructeur).



6. Lever le véhicule jusqu'à ce que les roues avant quittent le sol.

Braquer la roue à fond, le pivot en appui sur la vis de braquage. Si l'on travaille sur la roue droite, braquer à droite, et inversement.

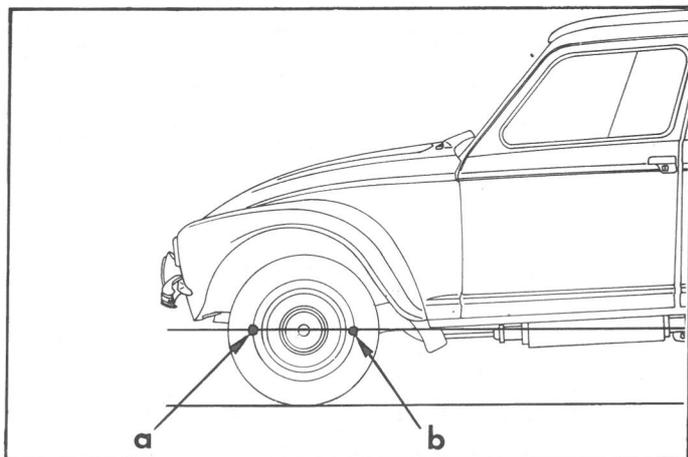
Remettre le véhicule en appui sur la chandelle MR. 630-51/9a (hauteur 207 mm) ou sur les cales.

7. Mesurer le carrossage de la roue, dans ces conditions. Utiliser l'appareil 2313-T. Le fil doit être dans la zone « 2 » de l'appareil.

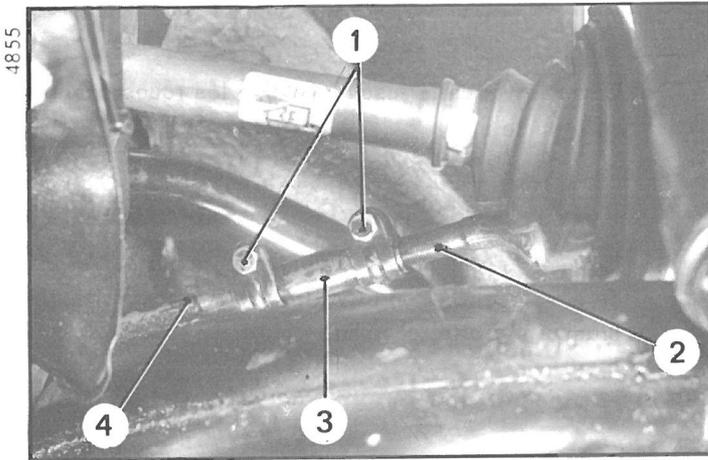
Sinon, déposer le bras et le contrôler.

II. CONTROLE ET REGLAGE DU PARALLELISME DES ROUES AVANT

Les roues doivent ouvrir vers l'avant. La différence entre l'avant et l'arrière doit être de 0 à 3 mm. Pour faire cette opération, il est nécessaire que les hauteurs avant et arrière, sous châssis, soient réglées.



1. Placer les roues comme pour la marche en ligne droite (voir chapitre I, même opération).
2. **Contrôler l'ouverture des roues avant :**
Utiliser une pique dont il existe plusieurs modèles dans le commerce.
Procéder de la façon suivante :
Mesurer en « a » à la hauteur de l'axe des roues, la distance entre les bords extérieurs des jantes à l'avant. Marquer à la craie les points mesurés. Faire avancer le véhicule pour que les roues tournent d'un demi-tour et mesurer à l'arrière, la distance entre les repères (remis à la même hauteur en « b »). Si cette distance est plus petite de 0 à 3 mm, le réglage est correct, sinon procéder au réglage.

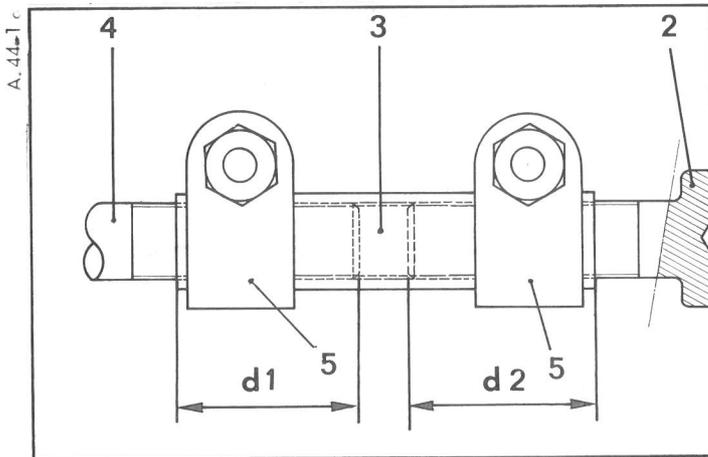


3. Régler l'ouverture des roues avant :

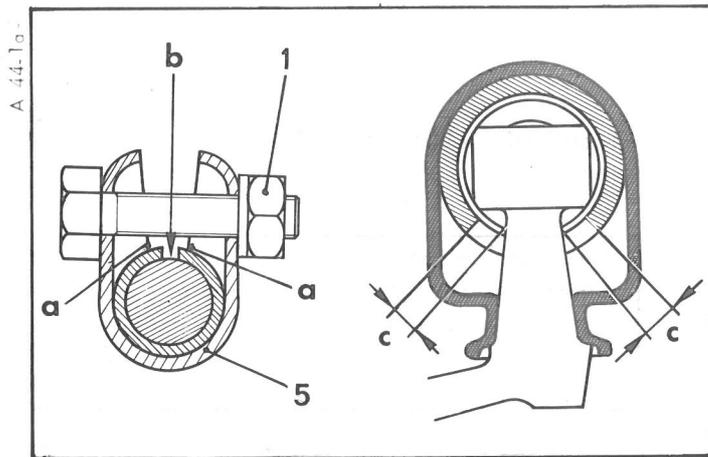
Sans déposer les ailes, desserrer les écrous (1) des vis de blocage des manchons (3) droit et gauche. Tourner chaque manchon de la même quantité pour obtenir le réglage.

Un tour effectué sur le manchon fait varier la position de la roue de 6 à 7 mm.

S'assurer que les parties vissées de la barre (4) et le l'embout (2) dans le manchon (3) sont égales ($d1 = d2 \pm 2 \text{ mm}$).



Orienter verticalement les colliers (5) de serrage des manchons (3), les vis de fixation étant placées vers le haut. La position de la fente « b » est indifférente, à condition que les points « a » du collier ne soient pas situés dans celle-ci. Répartir également la garantie « c » de débattement des rotules. Serrer les écrous (1) des vis de blocage des manchons à 1 da Nm.



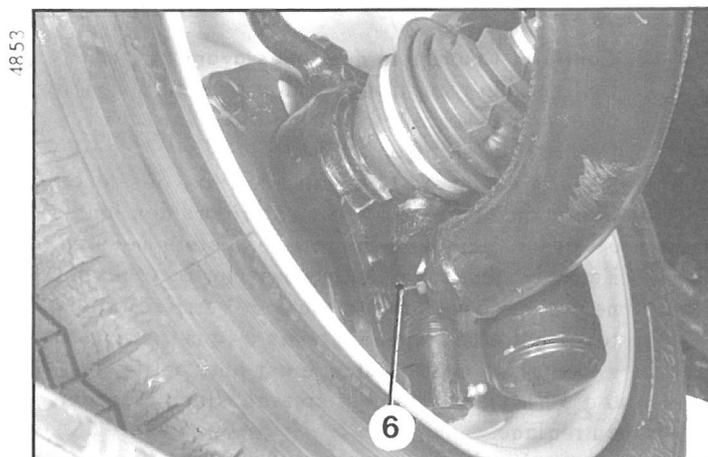
III. REGLAGE DU BRAQUAGE.

Pour faire cette opération, il est nécessaire que les hauteurs avant et arrière, sous châssis, soient réglées (voir opération correspondante).

1. Placer le véhicule sur un sol plan et horizontal.

2. Braquer à fond. Vérifier qu'il existe une garantie de 5 mm environ entre le pneu et le bras, et une garantie de 1 mm minimum entre le batteur et le bras, du côté opposé. Dans le cas contraire, agir sur la vis (6) de butée de braquage, située sur le bras.

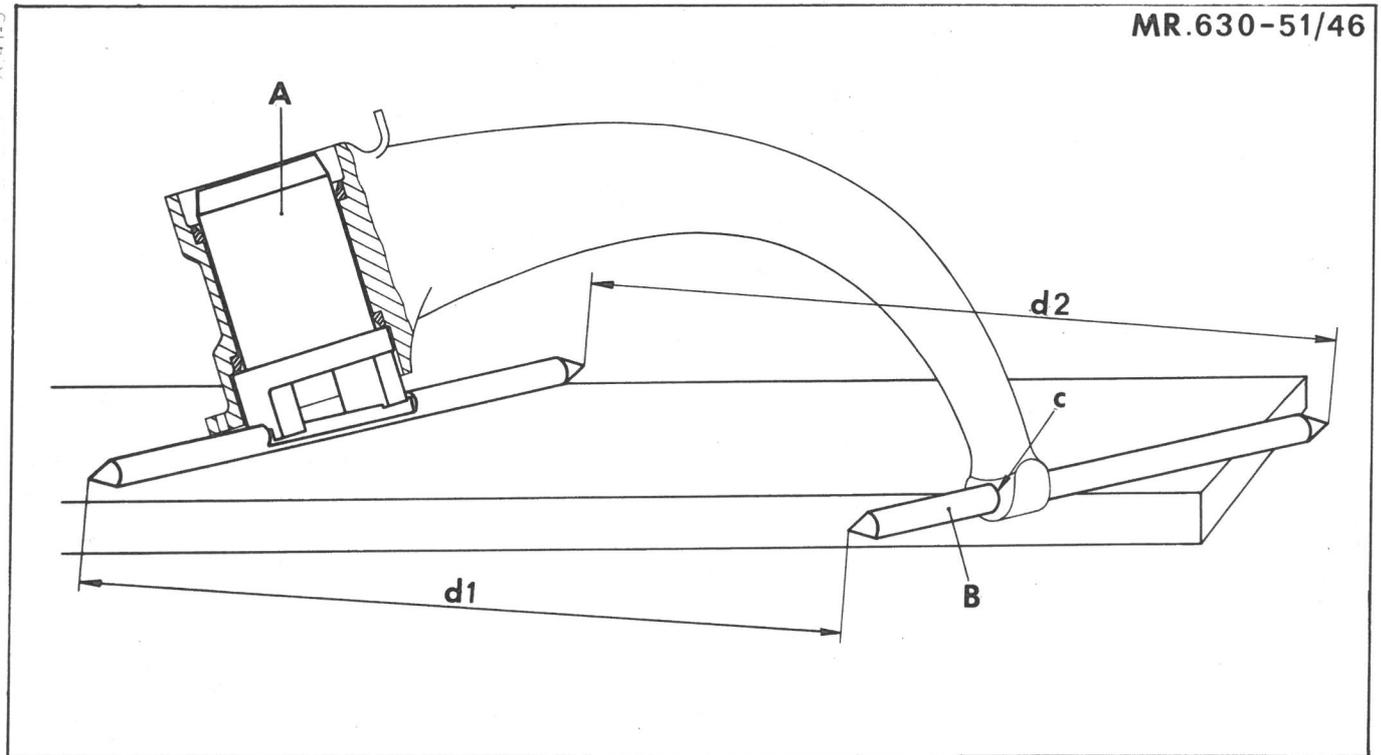
3. Contrôler le braquage de l'autre roue.



IV. CONTROLE D'UN BRAS AVANT DEPOSE.

A. 41-5

MR.630-51/46



- 1. Déposer et déshabiller le bras.**
(Voir opération correspondante).

Faire pivoter le mandrin A jusqu'à ce que les deux broches reposent exactement sur le marbre.

Mesurer l'écartement « d1 » entre les pointes à une extrémité, puis l'écartement « d2 » à l'autre extrémité.

- 2. Contrôler le bras :**

Présenter le bras sur un montage de contrôle (montage MR. 630-51/46).

Ces deux longueurs doivent être égales à 10 mm près. Sinon, le bras est à remplacer.

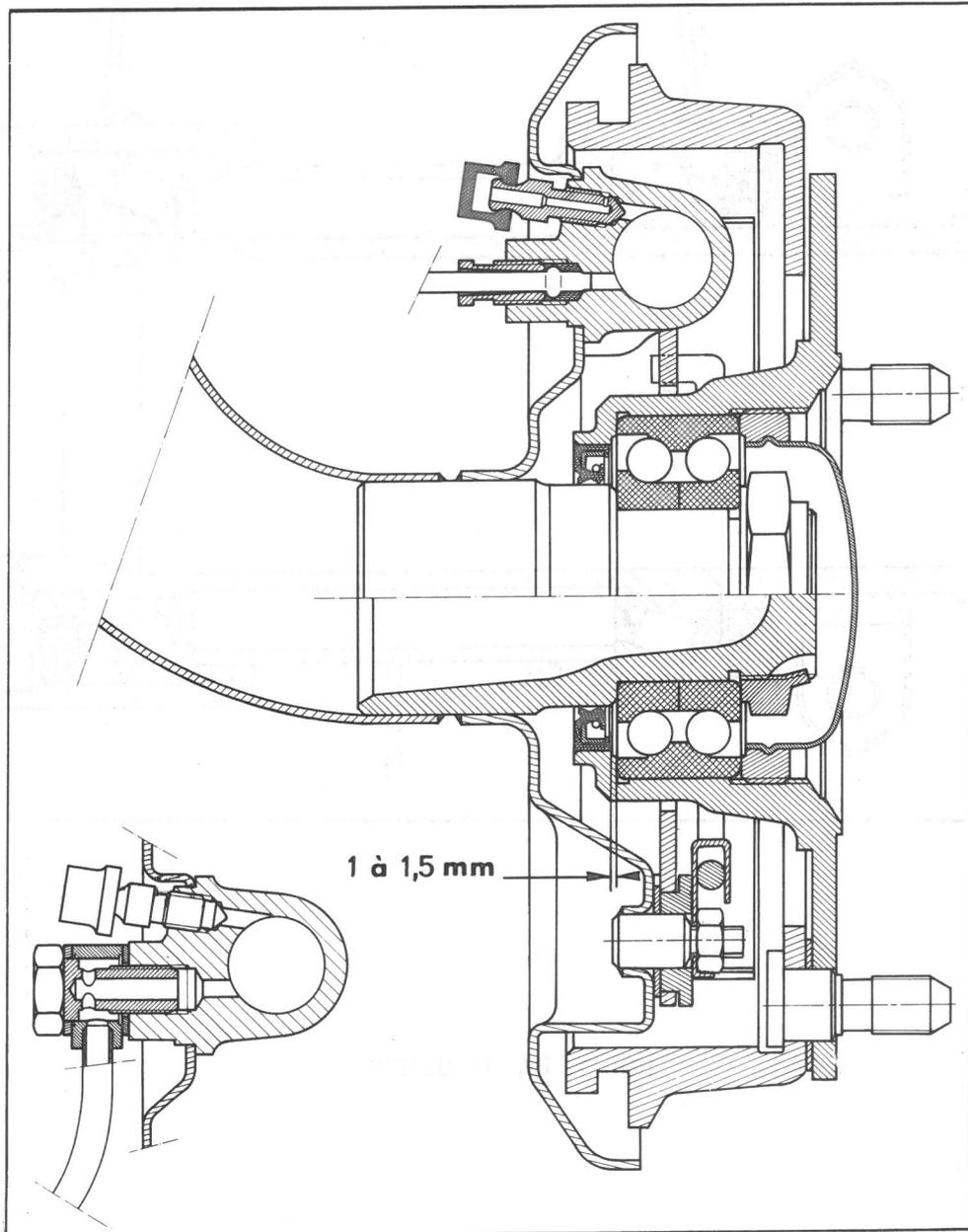
Placer la broche B dans l'alésage « c » de l'axe de pivot.

Placer le mandrin A porte-broche dans l'alésage du moyeu.

- 3. Habiller et poser le bras.**
(Voir opération correspondante).

MOYEU ARRIERE

A.45-50 α



CARACTERISTIQUES.

Parallélisme (non réglage) :

- Véhicules sortis jusqu'en Mars 1969 (Pincement vers l'avant)	0 à 8 mm
- Véhicules sortis depuis Mars 1969 (Pincement ou ouverture vers l'avant)	0 ± 4 mm
- Carrossage (non réglable)	0° à 0° 30'

POINTS PARTICULIERS.

Réglage :

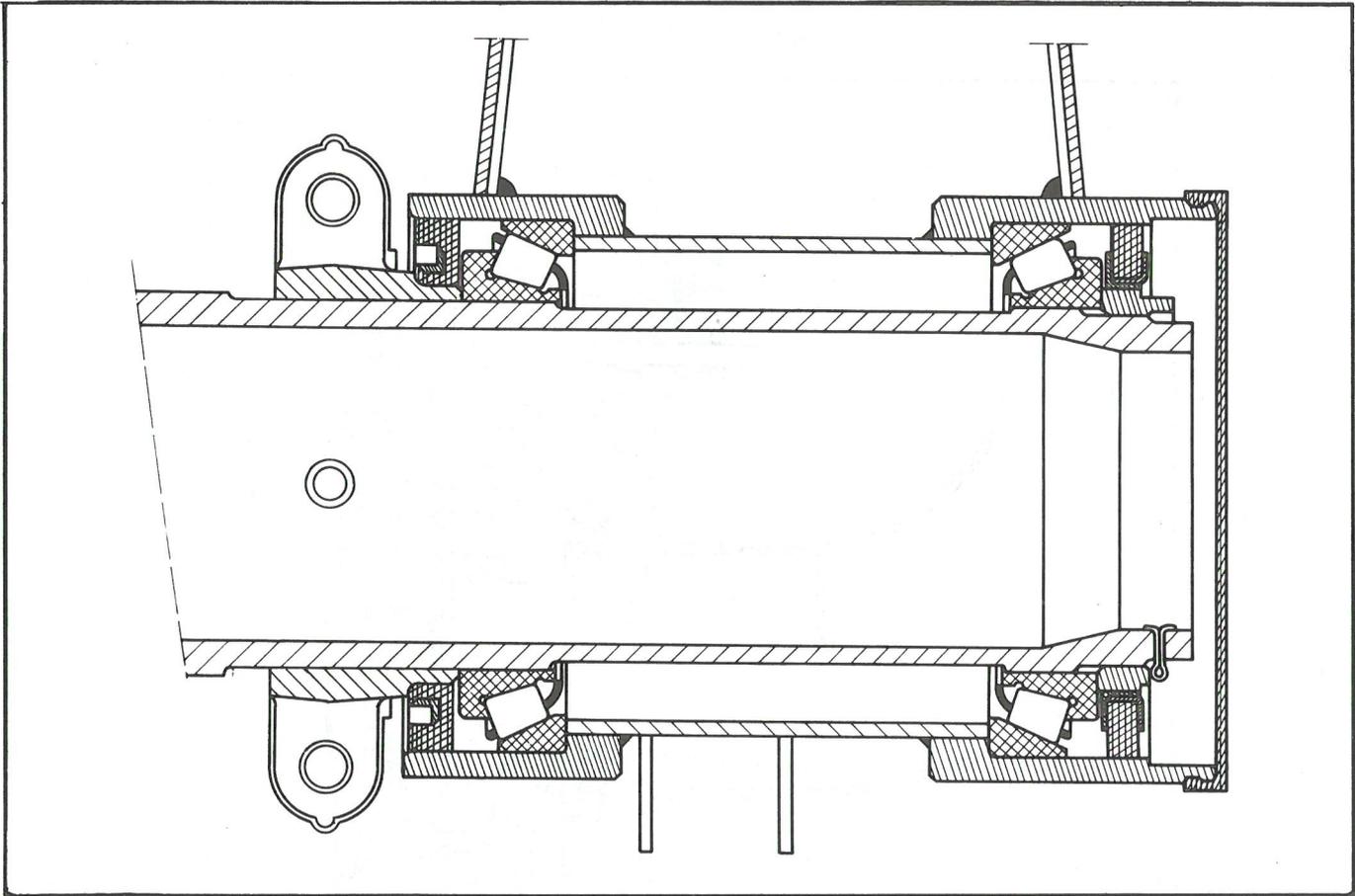
- Retrait du joint d'étanchéité de moyeu par rapport à la collerette d'appui du roulement	1 + 0,5 0 mm
---	-----------------

Couples de serrage :

- Ecrou de blocage du roulement de moyeu (face et filets graissés)	35 à 40 daNm
- Ecrou-bouchon de moyeu (face et filets graissés)	35 à 40 daNm.

ARTICULATION DES BRAS SUR LA TRAVERSE.

A 42-50



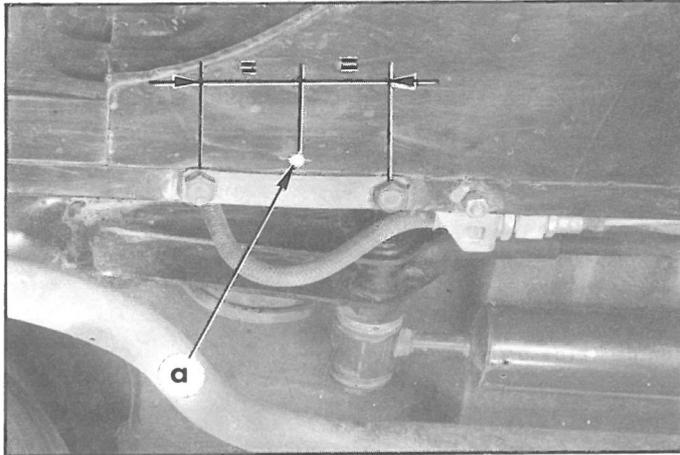
POINTS PARTICULIERS.

Couples de serrage :

- Vis de fixation de la traverse 4 à 5 daNm
- Ecrus à créneaux de fixation des bras sur la traverse 5 daNm
- Ecrus de fixation des roues 4 à 6 daNm

I. CONTROLE DES BRAS ARRIERE SUR VEHICULE

Ces contrôles doivent être effectués lorsqu'un véhicule révèle, à la suite d'un choc, un comportement anormal sur route ou une usure anormale des pneus.



4949

1. Contrôler la position des roues arrière :

Véhicules sortis jusqu'en Mars 1969 :

Les roues doivent avoir un pincement, vers l'avant, compris entre 0 et 8 mm.

Véhicules sortis depuis Mars 1969 :

Les roues peuvent avoir soit une ouverture, soit un pincement vers l'avant compris entre 0 et 4 mm.

Pour le contrôle il est nécessaire que les hauteurs avant et arrière du véhicule soient réglées (voir opération correspondante)

Mesurer à la hauteur de l'axe des roues, la distance entre les bords extérieurs des jantes à l'avant. Marquer à la craie les points mesurés. Faire avancer le véhicule pour que les roues tournent d'un demi-tour et mesurer à l'arrière la distance entre les repères (remis à la même hauteur). Utiliser une pique dont il existe plusieurs modèles dans le commerce.

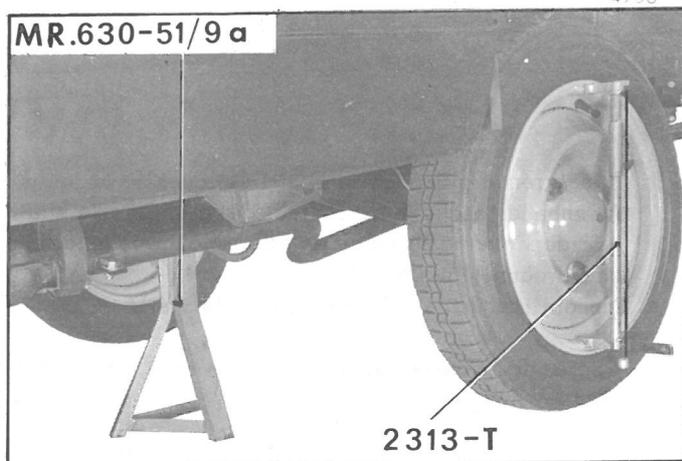
Si le pincement ou l'ouverture ne sont pas dans les tolérances :

Un des bras ou les deux bras sont faussés. Dans ce cas, il faut :

- soit contrôler la position des bras arrière sur le véhicule (voir §§ 3 à 7, même opération),
- soit déposer le bras et le contrôler sur un marbre (voir chapitre II, même opération).

Si le pincement ou l'ouverture sont dans les tolérances :

Il faut contrôler le carrossage.



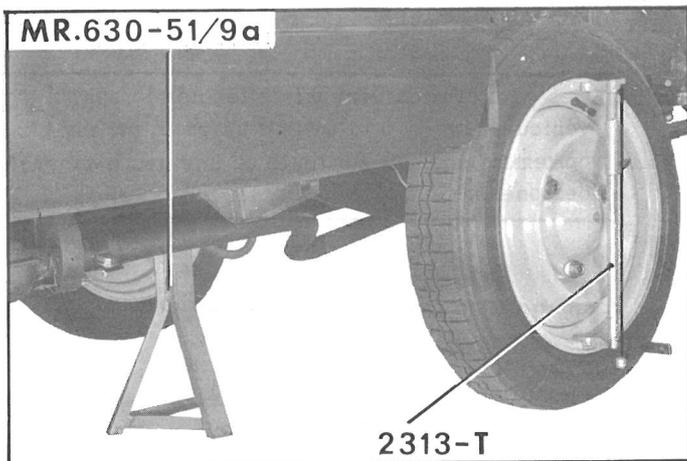
4938

Manuel 854-T

2. Contrôler le carrossage des roues arrière :

- a) Vérifier et établir s'il y a lieu, la pression des pneus.
Placer le véhicule sur un sol plan et horizontal.
- b) Caler le véhicule de façon à obtenir une hauteur de 295 mm, sous la plate-forme en « a », au milieu des deux vis de fixation de la traverse et à côté de l'arrêtoir.
Utiliser pour cela les chandelles MR.630-51/9a (hauteur = 285 mm) munies de cales de 10 mm d'épaisseur.

4938



c) Déposer l'aile arrière du côté à contrôler (si nécessaire).

d) Contrôler le carrossage : utiliser l'appareil 2313-T. Le fil doit être dans la zone « 3 » de l'appareil. Sinon, déposer le bras et le contrôler (voir opération correspondante).

NOTA : Il est possible de transformer un appareil 2315-T en 2313-T en montant des plaquettes 2312-T. Suivre les indications du constructeur.

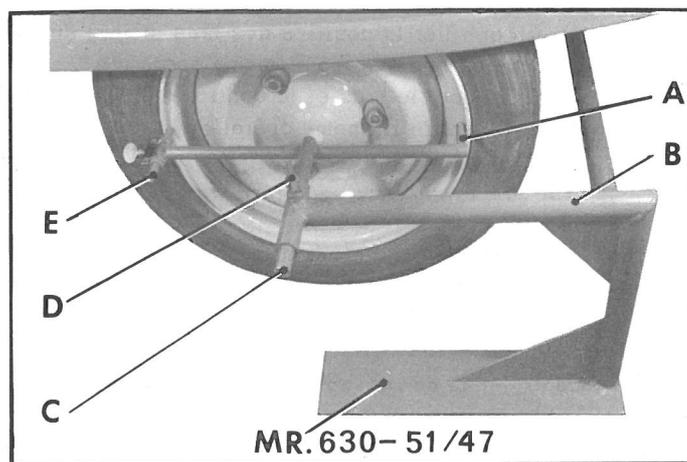
Contrôle de la position des bras arrière.

REMARQUE : Il peut être nécessaire, dans le cas d'une usure anormale d'un pneu, de vérifier le pincement de chaque roue arrière.

3. Placer le véhicule sur un sol plan et horizontal ; les hauteurs avant et arrière doivent être réglées correctement (voir opération correspondante).

4. Placer l'appareil MR. 630-51/47 comme indiqué sur la figure.

2315



Desserrer la pigne mobile E et l'éloigner de la jante. Amener la touche A au contact de la jante à la hauteur de l'axe de la fusée en faisant coulisser la fourche C dans le support B. Immobiliser la fourche en serrant la vis D.

Opérer de la même façon sur l'autre roue avec l'autre côté de l'appareil.

De chaque côté, amener la touche mobile E au contact de la jante. Lire sur chaque vernier le chiffre placé en face du trait repère « a » (voir figure page suivante).

Relever ce chiffre en précisant :
- soit O1, s'il s'agit d'ouverture,
- soit P1, s'il s'agit de pincement.

5. Dégager les fourches C et avancer le véhicule pour faire tourner les roues exactement d'un demi-tour.

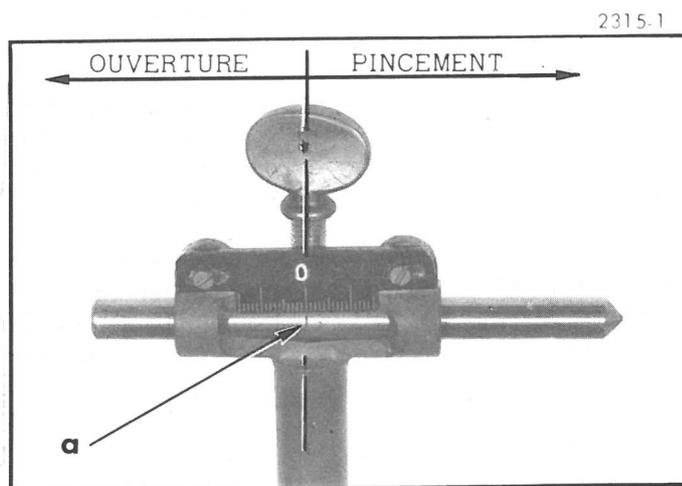
6. Recommencer les opérations du paragraphe 4. Relever de nouveau les chiffres indiqués sur les verniers :
- soit O2, s'il s'agit d'ouverture,
- soit P2, s'il s'agit de pincement

7. Déterminer la valeur du parallélisme pour chaque roue :

Plusieurs cas peuvent se présenter :

- a) Les deux mesures indiquent de l'ouverture :
Faire la moyenne des deux lectures :

$$\frac{O1 + O2}{2}$$



- Les deux mesures indiquent du pincement :

Faire la moyenne des deux lectures :

$$\frac{P1 + P2}{2}$$

- b) L'une des deux mesures indique de l'ouverture et l'autre du pincement :

Deux cas peuvent se présenter :

O est supérieur à P

La position du bras sera :

$$\frac{O - P}{2}$$

P est supérieur à O

La position du bras sera :

$$\frac{P - O}{2}$$

Sur les véhicules sortis *jusqu'en Mars 1969*, chaque roue doit avoir un *pincement* compris entre 0 et 4 mm.
Sur les véhicules sortis *depuis Mars 1969*, chaque roue peut avoir une *ouverture* ou un *pincement* compris entre 0 et 2 mm.

Il faut remplacer les bras dont la moyenne :

$$\frac{O1 + O2}{2} \text{ ou } \frac{P1 + P2}{2} \text{ ou } \frac{O - P}{2} \text{ ou } \frac{P - O}{2}$$

n'est pas comprise entre : 0 et 4 mm (*Véhicules sortis jusqu'en Mars 1969*)
ou entre : 0 et 2 mm (*Véhicules sortis depuis Mars 1969*).

NOTA :

Les différences entre les mesures, O1 et O2 ou O et P, relevées au paragraphe 7, ne proviennent que du voile de la roue.

La différence des valeurs lues sur l'appareil est le double du voile réel de la jante aux points considérés. Si elle est supérieure à 4 mm (ce qui correspond à un voile mesuré de $\frac{4}{2} = 2$ mm) il faut contrôler la roue, le voile réel d'une jante ne devant pas dépasser 2 mm.

II. CONTROLE D'UN BRAS ARRIERE DEPOSE

1. Déposer le bras (voir opération correspondante).

2. Déshabiller le bras (voir opération correspondante).
Il est inutile de déposer les cames de réglage.

3. Contrôler le bras :

Présenter le bras sur un montage de contrôle (montage MR. 630-51/46).
Placer la fusée dans l'alésage du plateau E et faire reposer le plateau sur un marbre.
Placer le mandrin A dans l'alésage du moyeu.
Caler à hauteur le moyeu de bras jusqu'à portée parfaite du plateau E sur le marbre.

Contrôler le pincement (voir fig. 1) :

- Placer la broche inclinée B du mandrin A dans le plan des lignes de soudure du bras.
- A l'aide d'un trusquin, relever la hauteur « h1 » d'une pointe ; faire pivoter le mandrin d'un demi-tour et relever la hauteur « h2 » de cette même pointe :

La différence des deux hauteurs doit être comprise entre 0 et 1,2 mm et la plus petite des deux hauteurs peut se trouver côté axe de fusée ou côté axe d'articulation du bras.

Contrôler le carrossage (voir fig. 2) :

- Placer la broche B du mandrin A *perpendiculairement* à la ligne de soudure du bras.
- A l'aide d'un trusquin, relever la hauteur « h3 » d'une pointe ; faire pivoter le mandrin d'un demi-tour et relever à nouveau la hauteur « h4 » de cette même pointe :

La différence des deux hauteurs doit être comprise entre 0 et 3,5 mm. La plus petite des deux hauteurs doit toujours se trouver du côté de la chape porte-couteau. Sinon, le bras est à remplacer.

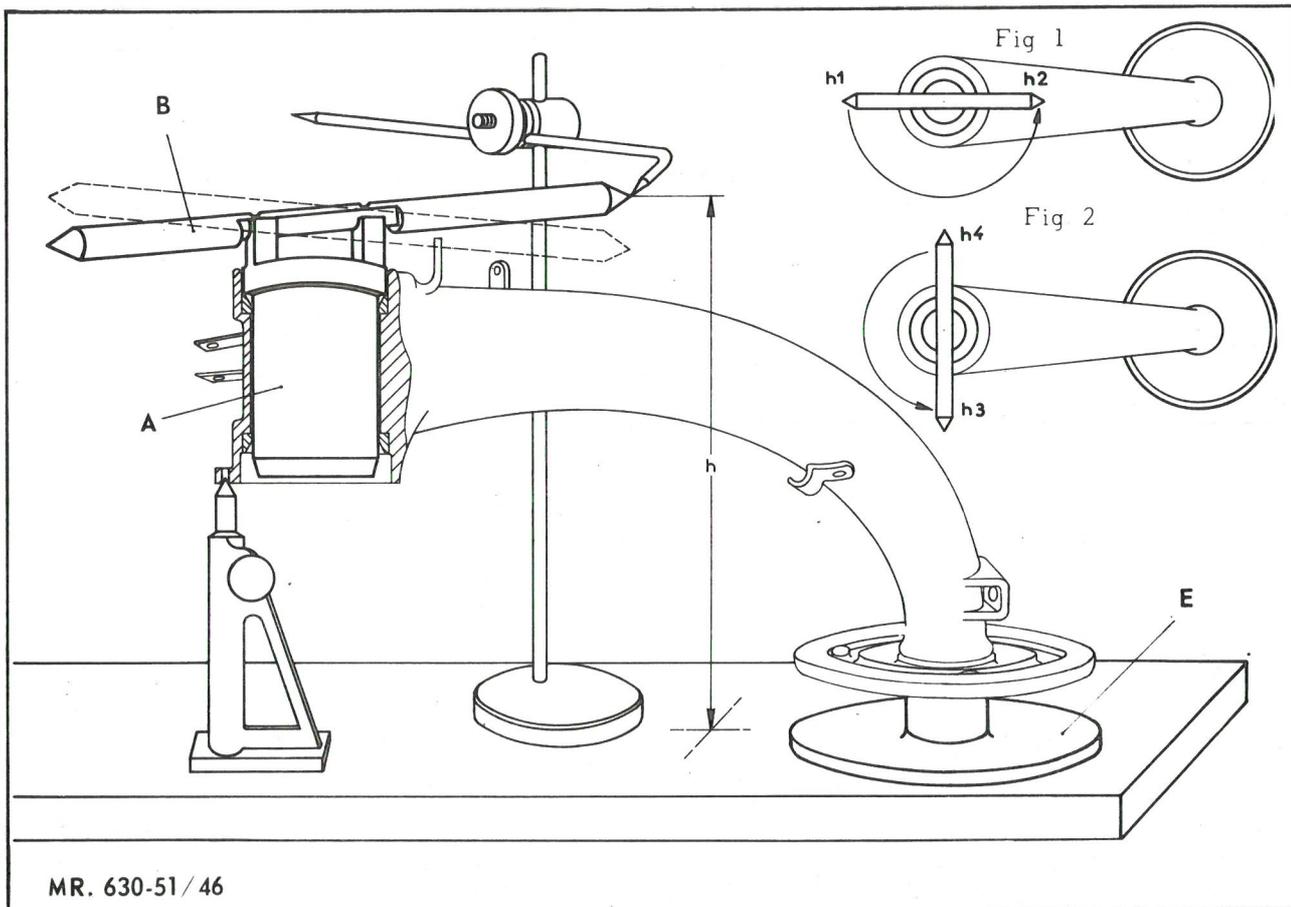
4. Habiller le bras :

(voir opération correspondante).

5. Monter le bras :

(voir opération correspondante).

A 42-3



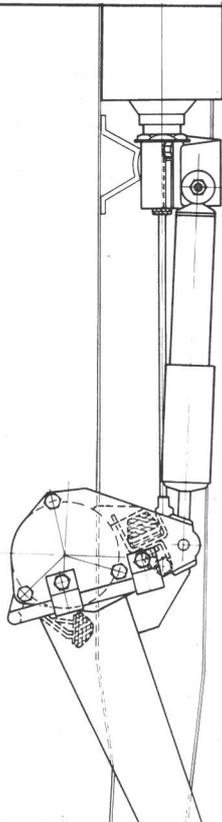
A. 43-55

SCHEMA DE LA SUSPENSION

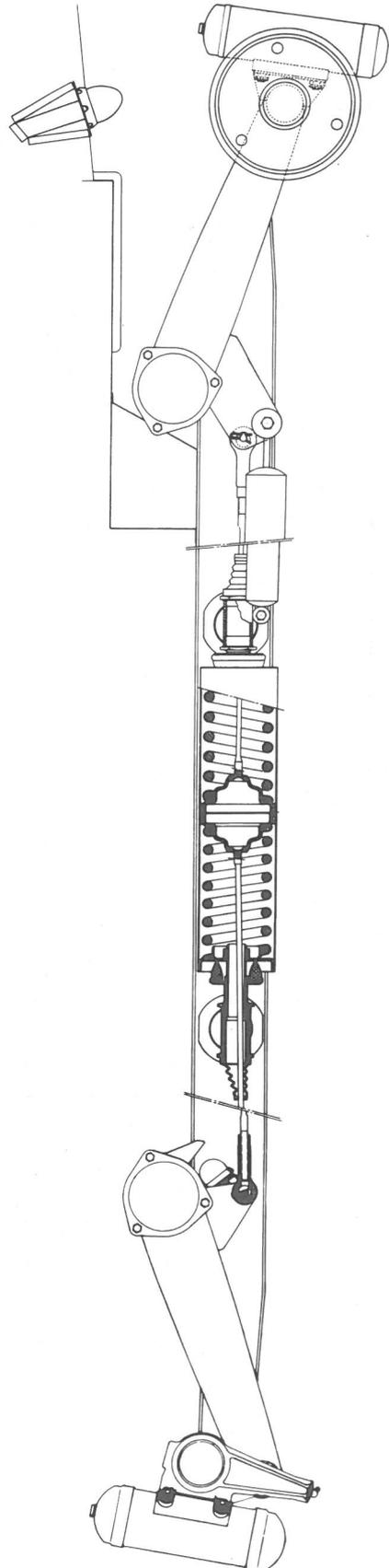
A. 43-57

SUSPENSION : Véhicules AM → Septembre 1969
Amortisseurs à l'avant et à l'arrière

SUSPENSION : Véhicules AM Septembre 1969 → 9/1978
Amortisseurs à l'avant et à l'arrière
Barre anti-roulis à l'avant



SUSPENSION Véhicules AZ - AY - Mehari - AZU - AK



CARACTERISTIQUES

Suspension :

- Type **à interaction** (liaison des bras de suspension d'un même côté du véhicule par l'intermédiaire du pot de suspension) sur véhicules A Tous Types sortis → 7/1976.
- Type **sans interaction** sur : AM 3, AMF 3, AMC 3, 7/1976 → 9/1978
: AK (série AK), 7/1976 → 2/1978
: AY (série CD), 2/1978 →

Amortisseurs (frotteurs) :

- A friction sur les roues avant pour tous les véhicules non équipés d'amortisseurs hydrauliques.

Amortisseurs :

- Hydrauliques sur les roues arrière pour les véhicules AZ - AY - AZU et AY-CA (Méhari) → 9/1975.
- Hydrauliques sur les quatre roues pour les véhicules Tous Types, 9/1975 →

Batteurs (amortisseurs à inertie) :

- Sur les quatre roues pour tous les véhicules sortis *jusqu'en Novembre 1970*.
- Sur les roues avant pour les véhicules 2 CV 4, DYANE 4 et Fourgonnette AZU sortis 11/1970 → 9/1975.
- Sur les roues avant pour les véhicules 2 CV 6 et DYANE 6 sortis 5/1971 → 9/1975.
- Sur les roues avant pour les véhicules AY-CA (MEHARI) et Fourgonnette AK 9/1971 → 9/1975.
- Sur les roues avant pour les véhicules AM 9/1971 → 11/1973

Le montage des amortisseurs hydrauliques sur les quatre roues entraîne la suppression des batteurs sur les véhicules Tous Types 9/1975 →

Barre anti-roulis :

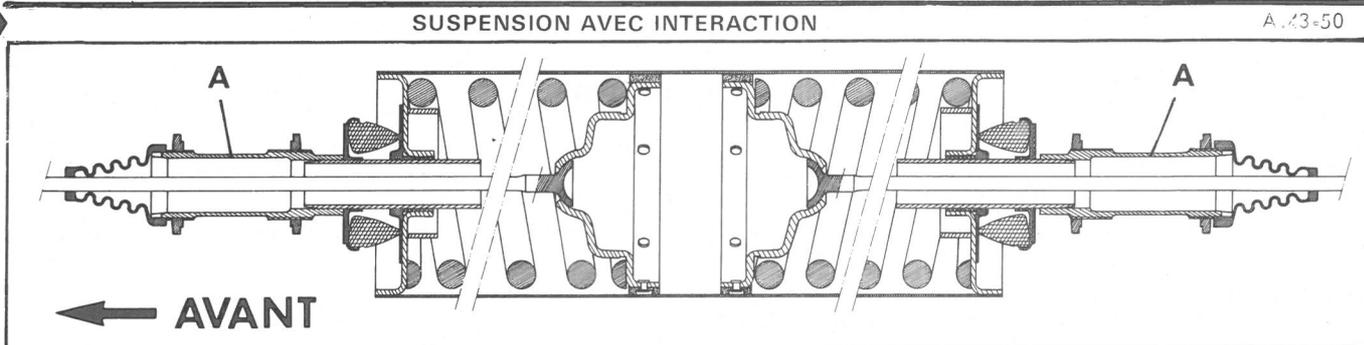
Barre anti-roulis à l'avant pour les véhicules :

- AM 3/1969 → 9/1978
- AMB 9/1969 → 9/1978

Hauteurs :

ATTENTION : La mesure des hauteurs du véhicule s'effectue, côté gauche et côté droit, à l'avant et à l'arrière, entre le sol et la plate-forme à égale distance des deux vis de fixation de la traverse et à côté de l'arrêt des vis.

Type de véhicule	Pneumatiques	Hauteurs avant (en mm)	Hauteurs arrière (en mm)
AZ → 7/1969	125 - 380 X	195 ± 2,5	280 ± 2,5
	130 - 380 X	208 ± 2,5	291 ± 2,5
AZ (2 CV 4 et 2 CV 6)	125 - 380 X	195 ± 2,5	280 ± 2,5
AY (Dyane)	125 - 380 X	195 ± 2,5	280 ± 2,5
AY - CA (Méhari)	135 - 380 X 135 - 380 XM + S	236 ± 5	346 ± 5
AZU	125 - 380 X	205 ± 2,5	335 ± 2,5
AK	135 - 380 X	212 ± 2,5	347 ± 2,5
♦ AY (série CD)	135 SR 15 ZX	212 ± 5	317 ± 5
AM	125 - 380 X	190 ± 2,5	280 ± 2,5
AMB	135 - 380 X	195 ± 2,5	290 ± 2,5



Pots de suspension montés sur véhicules AZ et AZU

TYPE DE VEHICULE	Longueur libre des ressorts et ϕ du fil (en mm)		Longueur des tirants (en mm)		Longueur des embouts A (en mm)	
	AV	AR	AV	AR	AV	AR
AZ 9/1962 → 3/1963 AZU 6/1955 → 3/1963	185 14,35	170 15,25	623	644	191	173
AZ } 3/1963 → 9/1965 AZU }	185 14,8	170 15,25	600	644	173	173
AZ 9/1965 → 2/1970 AZU 9/1965 → 9/1972 AZ (2 CV 4) } 2/1970 → 10/1971 AZ (2 CV 6) }	185 14,8	170 15,25	600	642	173	182
AZ (2 CV 4) } 10/1971 → 9/1972 AZ (2 CV 6) }	193 15,25	170 15,25	600	642	173	182
AZU 9/1972 → 2/1978	193 15,25	170 15,25	593	611	173	182
AZ (2 CV 4) } 9/1972 → AZ (2 CV 6) }	193 15,25	170 15,25	593	632	173	182

Pots de suspension montés sur véhicules DYANE - DYANE 4 et DYANE 6

AYA 3/1967 → 3/1968 AYA 2 3/1968 → 10/1968 AYA 3 1/1968 → 10/1968 AYB 10/1968 → 12/1968	185 14,8	170 15,25	600	642	173	182
AYA 2 10/1968 → AYB 12/1968 → 9/1972	193 15,25	170 15,25	600	642	173	182
AYA } 9/1972 → AYB }	193 15,25	170 15,25	593	632	173	182

Pots de suspension montés sur véhicules AK

AK Tous Types 9/1962 → 5/1968 5/1968 → 7/1976	225 192 17,15	238 17,95	642	618 600	197	197
--	---------------------	--------------	-----	------------	-----	-----

Pots de suspension montés sur véhicules AM

AM → 3/1969	192 17,15	205 17,95	623	623	197	197
AMB → 6/1972	195 18,2	243 19	623	644	197	197
AM 3/1969 → 6/1972	160 18,2	222 18,65	605	623	197	197
AM 6/1972 → 7/1976	160 18,2	222 18,65	575	611	197	197
AMB 6/1972 → 7/1976	160 18,2	222 18,65	611	632	197	197

Mise à jour N° 1 au Manuel 854-1 (Correctif)

POINTS PARTICULIERS

Amortisseurs :

Montage : Amortisseurs **BOGE** : Le corps d'amortisseur, côté pot de suspension, repère (billage) dirigé vers le haut et les trous d'évacuation de la jupe orientés vers le bas.

Amortisseurs **ALLINQUANT** ou **LIPMESA** : Le corps d'amortisseur, côté bras de suspension, repère dirigé vers le haut.

- Longueur (entraxes) d'un amortisseur arrière comprimé :

- Véhicules AZ - AY - AY-CA (MEHARI) - AZU : 450 mm

- Véhicules AK : 349 mm

- Véhicules AM : 375 mm

- Véhicules AY (série CD) : 526 mm

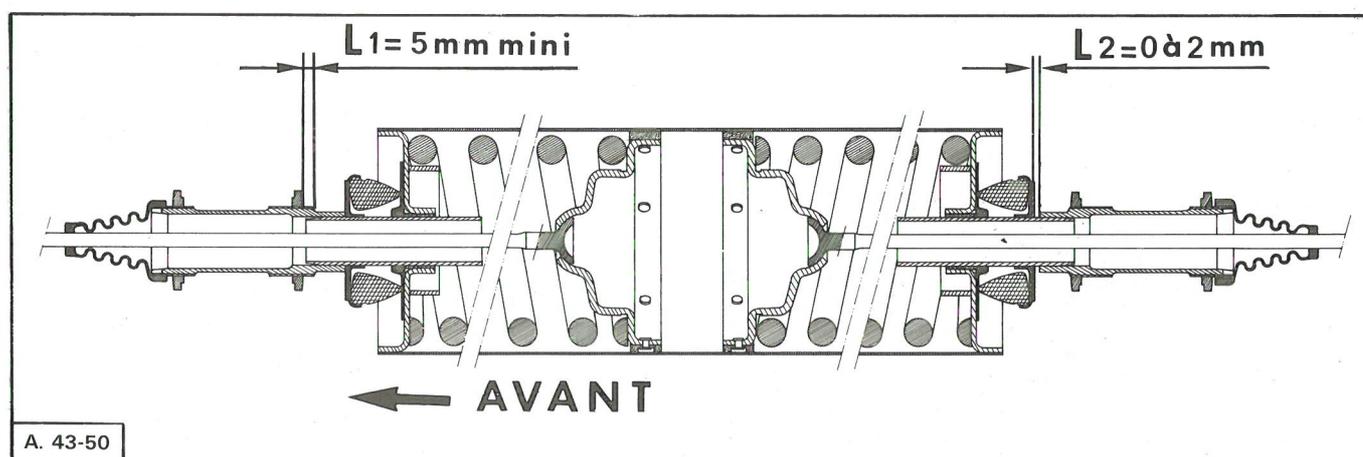
- Longueur (entraxes) d'un amortisseur avant comprimé :

- Véhicules A TT sauf AY (série CD) : 349 mm

- Véhicules AY (série CD) : 354 mm

Pots de suspension :

- Montage - Repère « AV » sur l'enveloppe dirigé vers l'avant.



A. 43-50

- Réglage : Le véhicule doit être à vide, en état de marche, placé sur un sol plan et horizontal, les pneus gonflés correctement (Voir les Notes Techniques correspondantes pour les valeurs des pressions).

- Positionnement de l'embout avant du pot de suspension : L1 = 5 mm mini

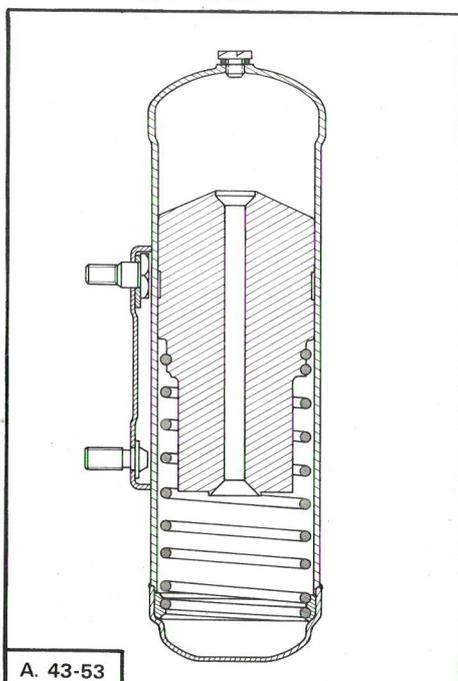
Positionnement de l'embout arrière du pot de suspension : Le régler pour obtenir un jeu L2 = 0 à 2 mm entre la butée anti-galop et l'embout.

Jeu entre butée de débattement et bras de suspension avant : 3 à 6 mm

Barre anti-roulis : Garantie de débattement entre barre anti-roulis et bras : 6 mm

Latéral de barre anti-roulis avant serrage des colliers : $0 \pm 0,5$ mm

BATTEUR



A. 43-53

Frotteurs :

- Tarage : 2,3 à 2,7 m.daN

Couples de serrage :

- Ecrous de fixation des batteurs : 6 m.daN

- Ecrous de fixation des butées de débattement avant : 4 à 5 m.daN

- Vis de fixation des supports d'amortisseurs avant : 4 m.daN

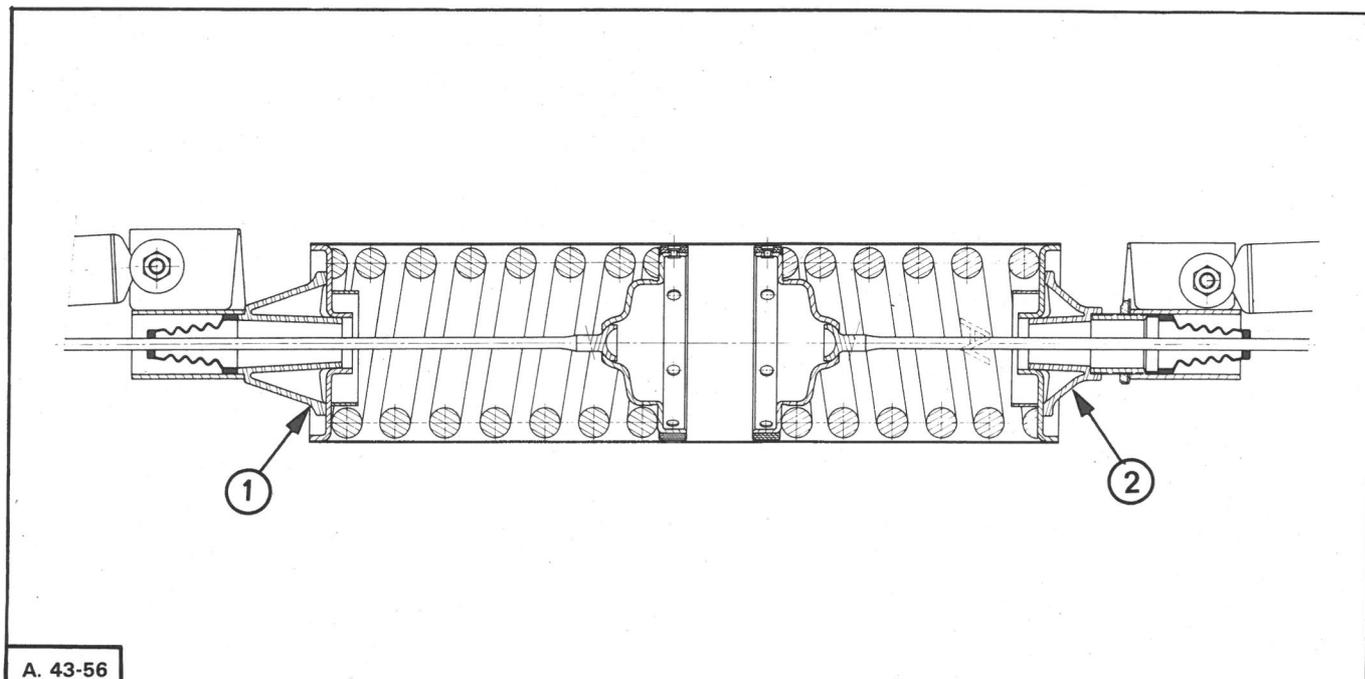
- Axes d'amortisseurs : 20 m.daN

- Ecrous de fixation des amortisseurs : 3,5 à 4 m.daN

- Ecrous de fixation des pots de suspension : 17,5 à 21,5 m.daN

- Vis de fixation des colliers de barre anti-roulis : 6 m.daN

SUSPENSION SANS INTERACTION



Le pot de suspension devient fixe par l'interposition de deux entretoises (1) et (2), entre celui-ci et les supports sur longerons.

Mise à jour N° 1 au Manuel 854-1 (Additif)

Types de véhicule	Longueur libre des ressorts et ϕ du fil (en mm)		Longueur des tirants (en mm)	
	AV	AR	AV	AR

Pots de suspension montés sur véhicules AM

AM3 7/1976 → 9/1978	172	210,45	590	608
	18	17,95		
AMF3 } 7/1976 → 9/1978	172	239,7	575	629
AMC3 }	18	18,75		

Pots de suspension montés sur véhicules AK

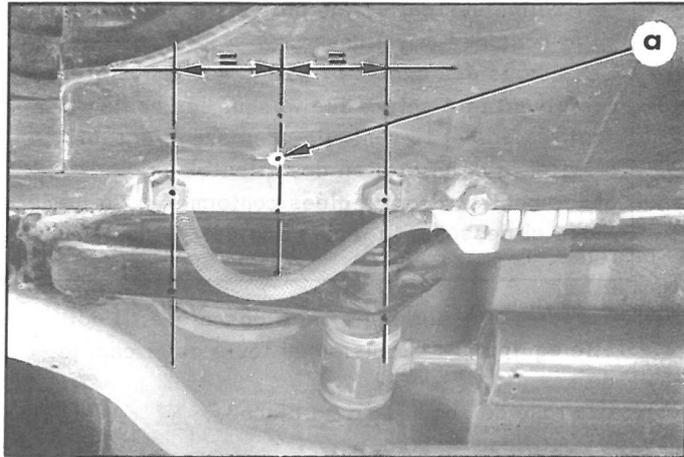
AK 7/1976 → 2/1978	168	260	575	608
	17,15	17,15		

Pots de suspension montés sur véhicules ACADIANE

AY (série CD) 2/1978 →	168	260	520	792
	17,15	17,15		

I. CONTROLE DES HAUTEURS.

4949

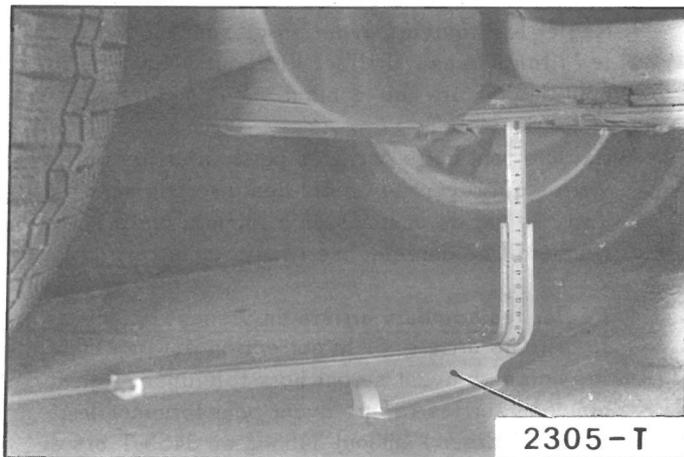


Les hauteurs du véhicule doivent être mesurées à l'avant et à l'arrière, entre le sol et le dessous de la plate-forme en « a », entre les deux têtes de vis de fixation de la traverse, à égale distance de chacune d'elles et à côté de l'arrêt.

1. Préparer le véhicule (en ordre de marche). Il doit être équipé, à l'exclusion de toute autre charge, de :
 - la roue de secours (à sa place),
 - l'outillage de bord,
 - cinq litres d'essence environ dans le réservoir.

AVANT

12124



2305-T

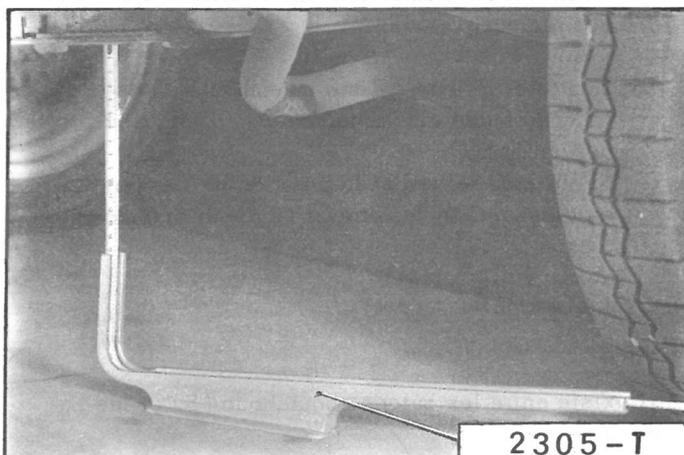
2. Vérifier et établir, si nécessaire, la pression des pneus (Voir Notes Techniques correspondantes).

Placer le véhicule sur un sol plan et horizontal et les roues avant orientées comme pour la marche en ligne droite.

3. « Gymnastiquer » le véhicule par les pare-chocs et le laisser se stabiliser.

ARRIERE

12123



2305-T

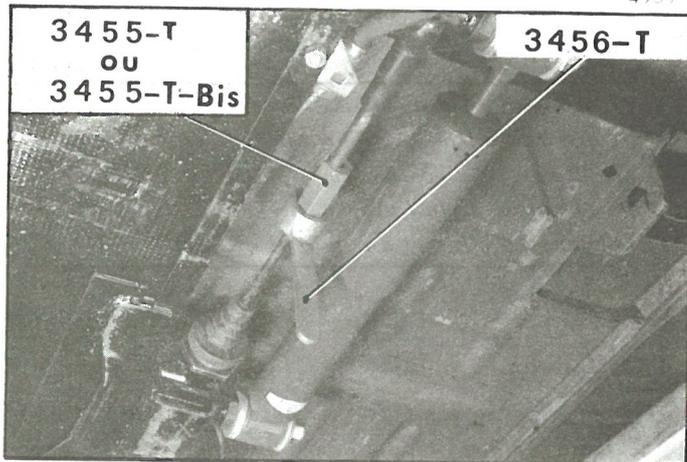
4. Mesurer les hauteurs :

Mesurer les hauteurs entre le sol et le dessous de la plate-forme, au point « a » entre les deux têtes des vis de fixation de traverse, à égale distance de chacune d'elles et à côté de l'arrêt.

Pour la mesure des hauteurs avant et arrière, utiliser la pige 2305-T comme indiqué sur les figures ci-contre.

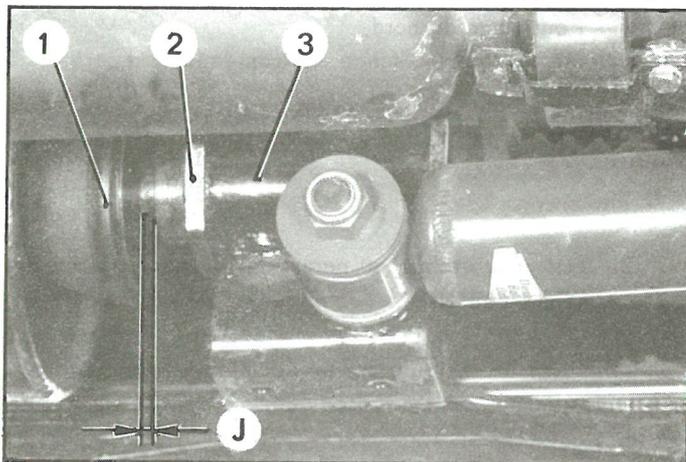
II. REGLAGE DES HAUTEURS.

4939

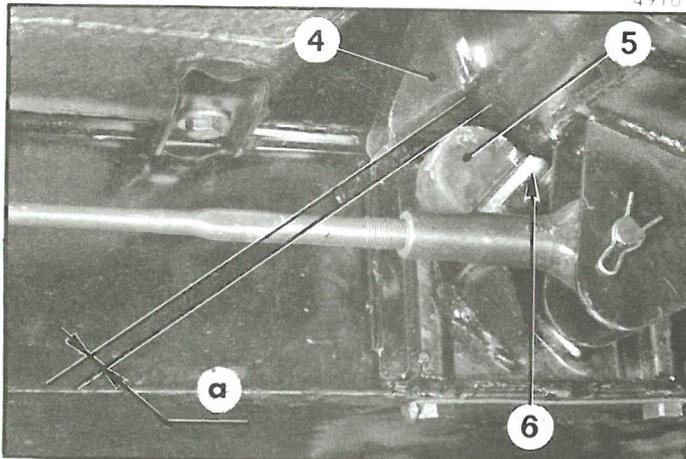


Si les frotteurs ou les amortisseurs ont été déposés, faire le réglage des hauteurs avant la pose des vis de fixation des carters de protection des frotteurs ou la pose des amortisseurs.
 Les écrous des axes de fixation des amortisseurs ne doivent être serrés que lorsque les hauteurs sont réglées et le véhicule posé sur le sol, afin d'éviter la détérioration des silentblochs.
 Si les hauteurs sont réglées conformément à la méthode ci-dessous, la répartition des poids est correcte.

4857



4916



1. Préparer le véhicule en ordre de marche. Il doit être équipé, à l'exclusion de toute autre charge, de :
 - la roue de secours (à sa place),
 - l'outillage de bord,
 - cinq litres d'essence environ dans le réservoir.
2. Vérifier et établir, si nécessaire, la pression des pneus. (Voir Notes Techniques correspondantes).
3. **Régler les hauteurs avant** en vissant ou dévissant les tirants avant. Utiliser l'embout 3455-T ou l'embout 3455-T bis (se montant sur le méplat du tirant) et la clé 3456-T.
 Exclure tout autre outil, en particulier les outils à griffes qui rayent et créent des amorces de rupture. Tenir le pot de suspension à la main car sa rotation risquerait de dérégler les tirants arrière.
4. **Régler les hauteurs arrière** en vissant ou dévissant les tirants arrière. Si la correction est importante, les hauteurs avant seront hors tolérance. Agir à nouveau sur les tirants avant pour terminer le réglage. Utiliser l'embout 3455-T ou 3455-T bis et la clé 3456-T.
 Tenir le pot de suspension à la main pour ne pas risquer de dérégler les tirants avant.
5. Contrôler les hauteurs avant et arrière après chaque réglage.
6. Contrôler le jeu « j » entre l'embout (3) de réglage et la butée élastique arrière (1) qui doit être de 0 à 2 mm.
 Si nécessaire, régler la position de l'embout (3) en agissant sur les écrous (2) pour obtenir ce jeu.

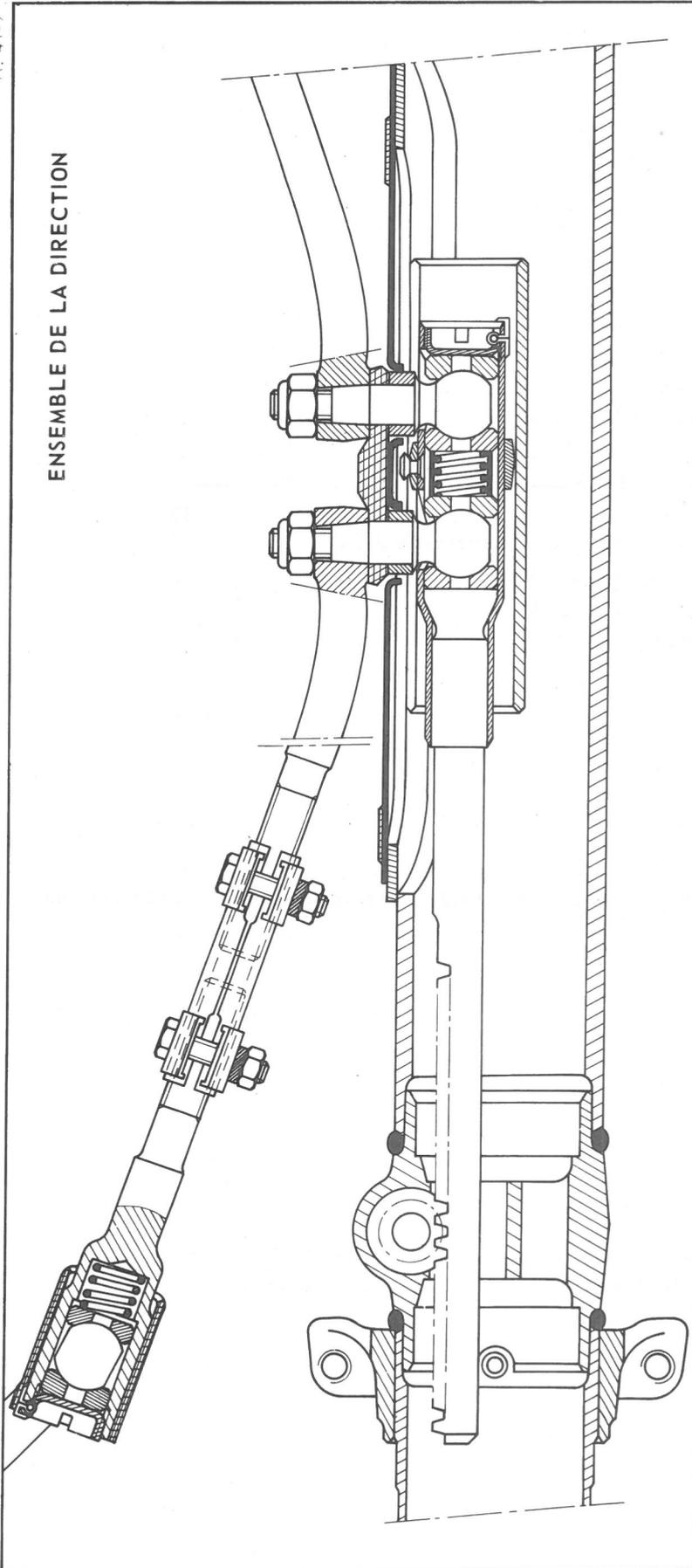
III. REGLAGE DES BUTÉES DE DEBATTEMENT AVANT.

7. Les hauteurs sous plate-forme étant réglées, s'assurer qu'il existe entre les butées caoutchouc (5) et les butées (4) de débattement des bras, une distance « a » = 3 à 6 mm.
 Réaliser cette condition en plaçant des cales (6), d'épaisseur appropriée, entre la butée caoutchouc et le support sur châssis.

Manuel 854-1

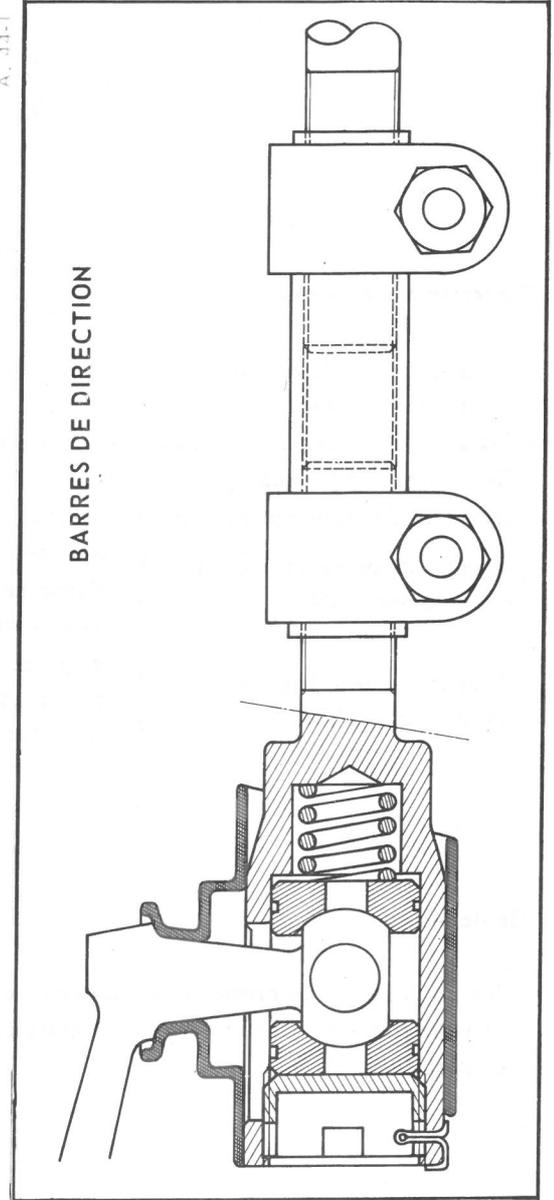
A. 41-9

ENSEMBLE DE LA DIRECTION



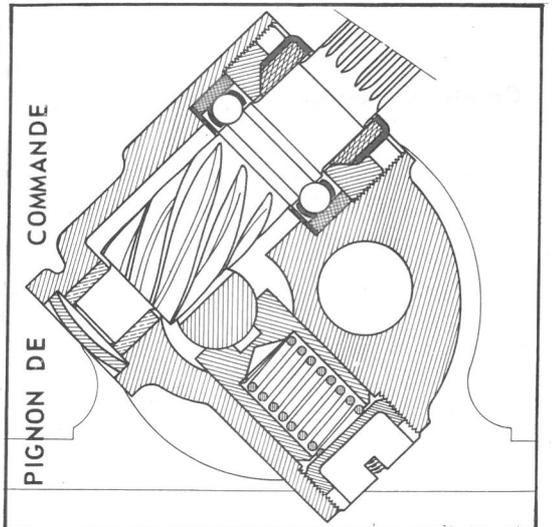
A. 41-1

BARRES DE DIRECTION



A. 44-5

PIGNON DE COMMANDE



CARACTERISTIQUES

Direction à crémaillère :

- Parallélisme : Ouverture des roues vers l'avant	0 à 3 mm												
- Braquage (réglable)	34° à 35°												
- Garantie entre le pneu et le bras du côté braquage	5 mm												
- Garantie entre le bras et le batteur du côté opposé au braquage	1 mm												
- Diamètre de braquage entre murs (environ)	10,70 m												
- Rapport de démultiplication avec volant ϕ 430	<table> <tbody> <tr> <td>Berline 2 CV</td> <td>1/13</td> <td>→ 2.1970 - 1/14</td> <td>2.1970 →</td> </tr> <tr> <td>Fourgonnette 2 CV</td> <td>1/13</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Véhicules tous types (sauf Fourgonnette 2 CV)</td> <td>1/14</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Berline 2 CV	1/13	→ 2.1970 - 1/14	2.1970 →	Fourgonnette 2 CV	1/13			Véhicules tous types (sauf Fourgonnette 2 CV)	1/14		
Berline 2 CV	1/13	→ 2.1970 - 1/14	2.1970 →										
Fourgonnette 2 CV	1/13												
Véhicules tous types (sauf Fourgonnette 2 CV)	1/14												
- Rapport de démultiplication avec volant ϕ 390	<table> <tbody> <tr> <td>Berlines 2 CV et Dyane T.T.</td> <td rowspan="3">} 1/17</td> </tr> <tr> <td>Fourgonnettes 2 CV et 3 CV.....</td> </tr> <tr> <td>AM Tous Types</td> </tr> </tbody> </table>	Berlines 2 CV et Dyane T.T.	} 1/17	Fourgonnettes 2 CV et 3 CV.....	AM Tous Types								
Berlines 2 CV et Dyane T.T.	} 1/17												
Fourgonnettes 2 CV et 3 CV.....													
AM Tous Types													

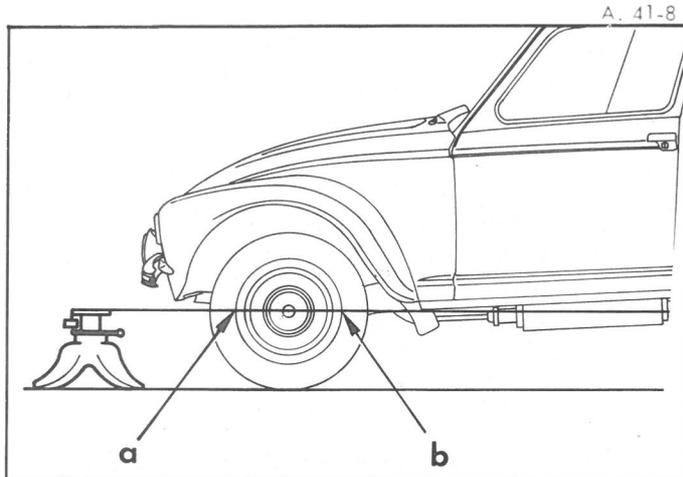
Réglages :

- Jeu au poussoir de crémaillère (au point le plus dur) 0,1 à 0,25 mm
- Jeu aux rotules (côté levier et côté crémaillère : Visser l'écrou à fond, puis revenir en arrière de 1/6 de tour et goupiller.

Couples de serrage :

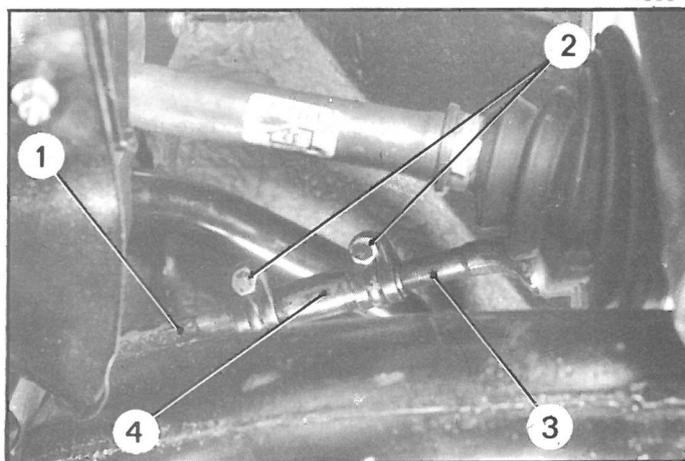
- Ecrou du pignon de crémaillère 10 à 14 daNm
- Ecrous « Nylstop » de fixation des barres sur les rotules 4 daNm.

I. CONTROLE ET REGLAGE DE L'OUVERTURE DES ROUES AVANT.



Les roues doivent ouvrir, vers l'avant de 0 à 3 mm. Pour faire cette opération, il est nécessaire que les hauteurs avant et arrière, sous châssis, soient réglées. (Voir opération correspondante).

1. Placer les roues comme pour la marche en ligne droite.



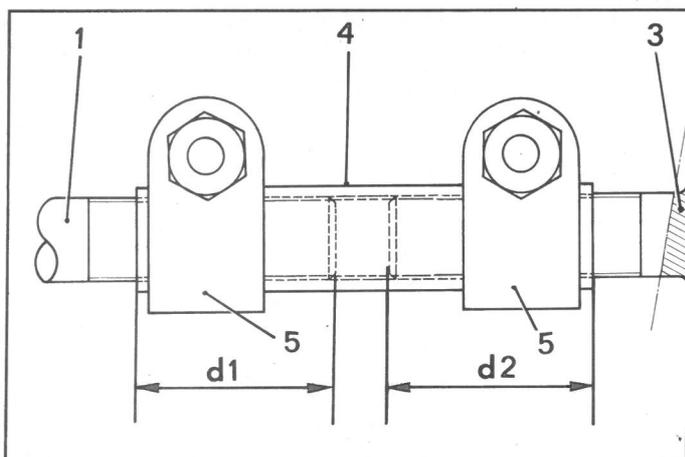
2. Contrôler l'ouverture des roues avant :

Utiliser une pige dont il existe plusieurs modèles dans le commerce.

Procéder de la façon suivante :

Mesurer en « a », à la hauteur de l'axe des roues, la distance entre les bords extérieurs des jantes, à l'avant. Marquer à la craie les points mesurés. Faire avancer le véhicule pour que les roues tournent d'un demi-tour et mesurer, à l'arrière, la distance entre les repères (remis à la même hauteur en « b »).

Si cette distance est plus petite de 0 à 3 mm, le réglage est correct. Sinon, procéder au réglage.

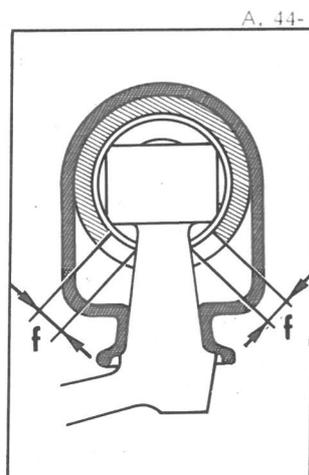
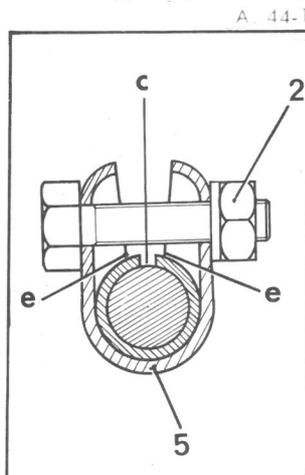


3. Régler l'ouverture des roues avant :

Sans déposer les ailes, desserrer les écrous (2) des vis de blocage des manchons (4) droit et gauche. Tourner chaque manchon de la même quantité pour obtenir le réglage.

NOTA : Un tour effectué sur le manchon fait varier la position de la roue de 6 à 7 mm.

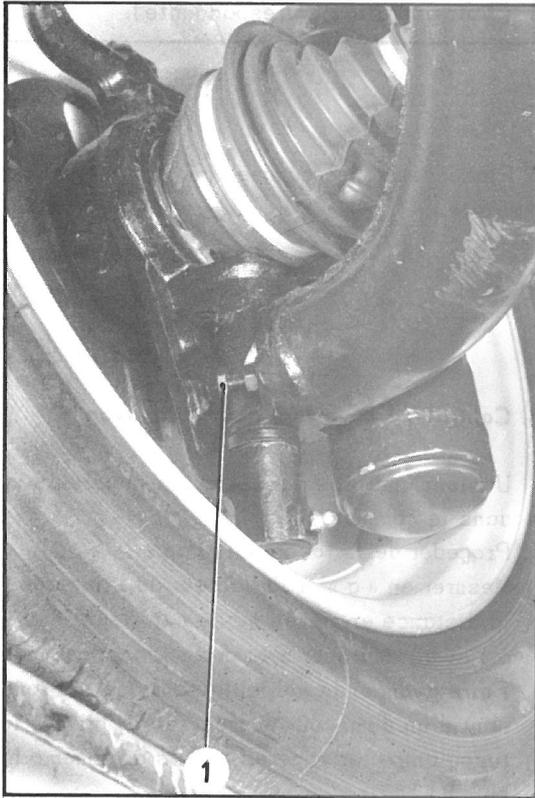
S'assurer que les parties vissées de la barre (1) et de l'embout (3), dans le manchon (4) sont égales ($d1 = d2 \pm 2 \text{ mm}$).



Orienter verticalement les colliers (5) de serrage des manchons (4), les vis de fixation étant placées vers le haut. La position de la fente « c » est indifférente à condition que les points « e » ne soient pas situés en face de celle-ci. Répartir également la garantie « f » de débattement des rotules. Serrer les écrous (2) des vis de blocage des manchons à 1 daNm.

II. REGLAGE DU BRAQUAGE.

4853



NOTA : Pour faire cette opération, il est nécessaire que les hauteurs avant et arrière, sous châssis, soient réglées.

(Voir opération correspondante).

1. Placer le véhicule sur un sol plan et horizontal.

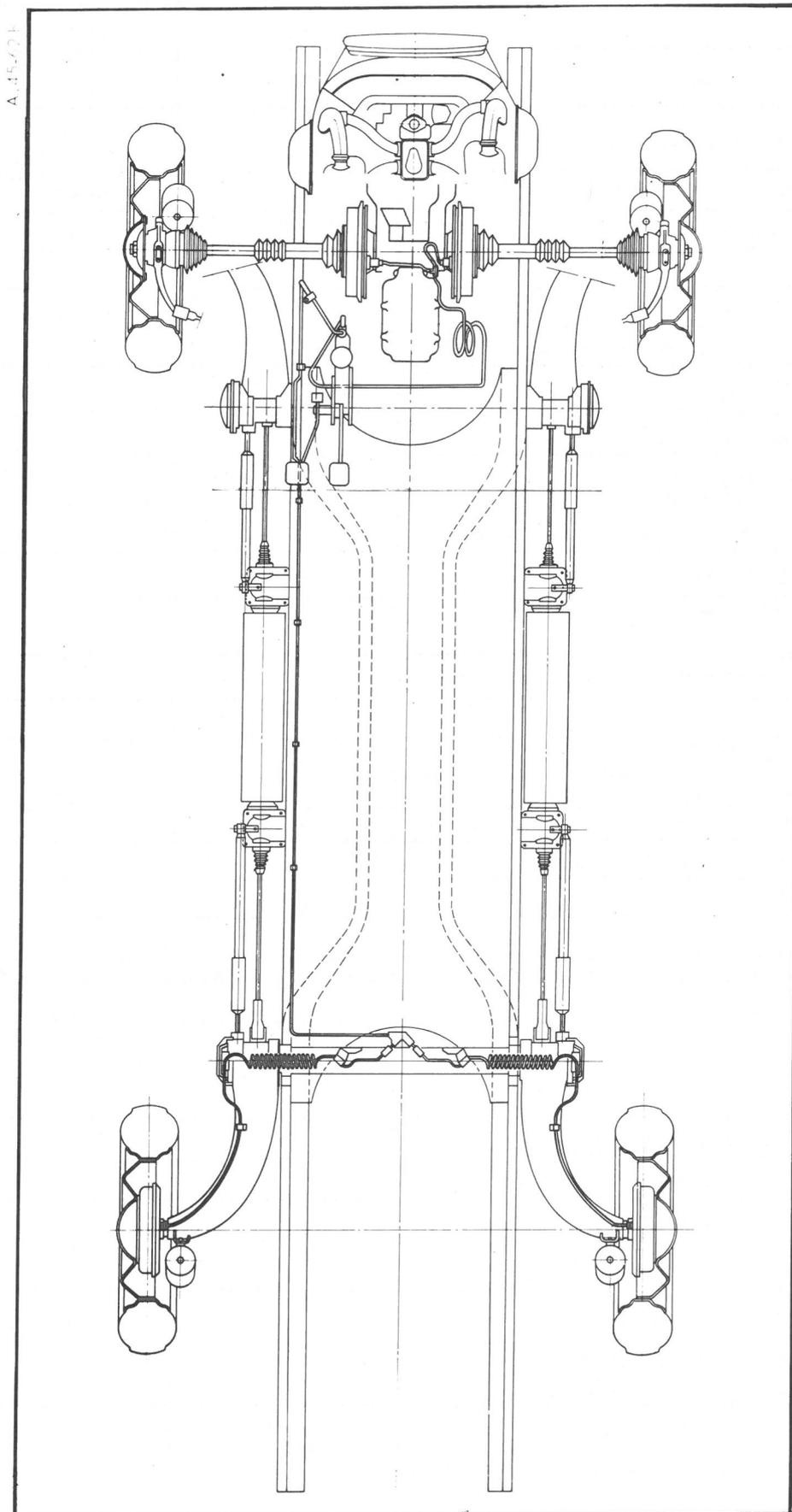
2. Braquer à fond. Vérifier qu'il existe une garantie de 5 mm environ entre le pneu et le bras, et une garantie de 1 mm minimum entre le batteur et le bras, du côté opposé.

Dans le cas contraire, agir sur la vis (1) de butée de braquage, située sur le bras.

3. Contrôler le braquage de l'autre roue.

Mise à jour N° 1 au Manuel 854-1 (Correctif)

SCHEMA DU CIRCUIT DE FREINAGE



CARACTERISTIQUES

Maître-cylindre - Cylindres de roues :Maître-cylindre et cylindres de roues équipant les véhicules **AZ** et **AZU** :

Type de véhicule	Diamètre du maître-cylindre (en mm)	Diamètre des cylindres de roues (en mm)	
		Avant	Arrière
AZ → 2/1970	22	25,5	19
AZ (2 CV 4) AZ (2 CV 6) 7/1970 → 6/1973	20,6	28,57	17,5
AZ (2 CV 4) AZ (2 CV 6) 7/1973 → 10/1976	19	28,57	17,5
AZU → 1/1972	22	28,57	19
AZU 2/1972 → 6/1973	20,6	28,57	17,5
AZU 7/1973 → 10/1976	19	28,57	17,5
AZ et AZU 10/1976 → 9/1978 *	20,6	28,57	17,5

Maître-cylindre de roues équipant les véhicules **DYANE** :

AYA 8/1967 → 3/1968 AYA 3 1/1968 → 10/1968 AYA 2 3/1968 → 2/1970	20,6	28,57	19
AYA 2 2/1970 → 6/1973 AYB 10/1968 → 6/1973 MEHARI 9/1968 → 6/1973	20,6	28,57	17,5
AYA 2 } 7/1973 → 10/1976 AY-CB } MEHARI } 10/1976 → 7/1977 °	19	28,57	17,5
	20,6	28,57	17,5

Maître-cylindre et cylindres de roues équipant les véhicules **AK** :

AK → 5/1968	22	28,57	19
AK 5/1968 → 6/1973	20,6	28,57	19
AK 7/1973 → 10/1976	19	28,57	17,5
AK 10/1976 → 2/1978 °	20,6	28,57	17,5

Maître-cylindre et cylindres de roues équipant les véhicules **AM** :

AM → 9/1969	20,6	28,57	17,5
AMB → 9/1969	20,6	28,57	19

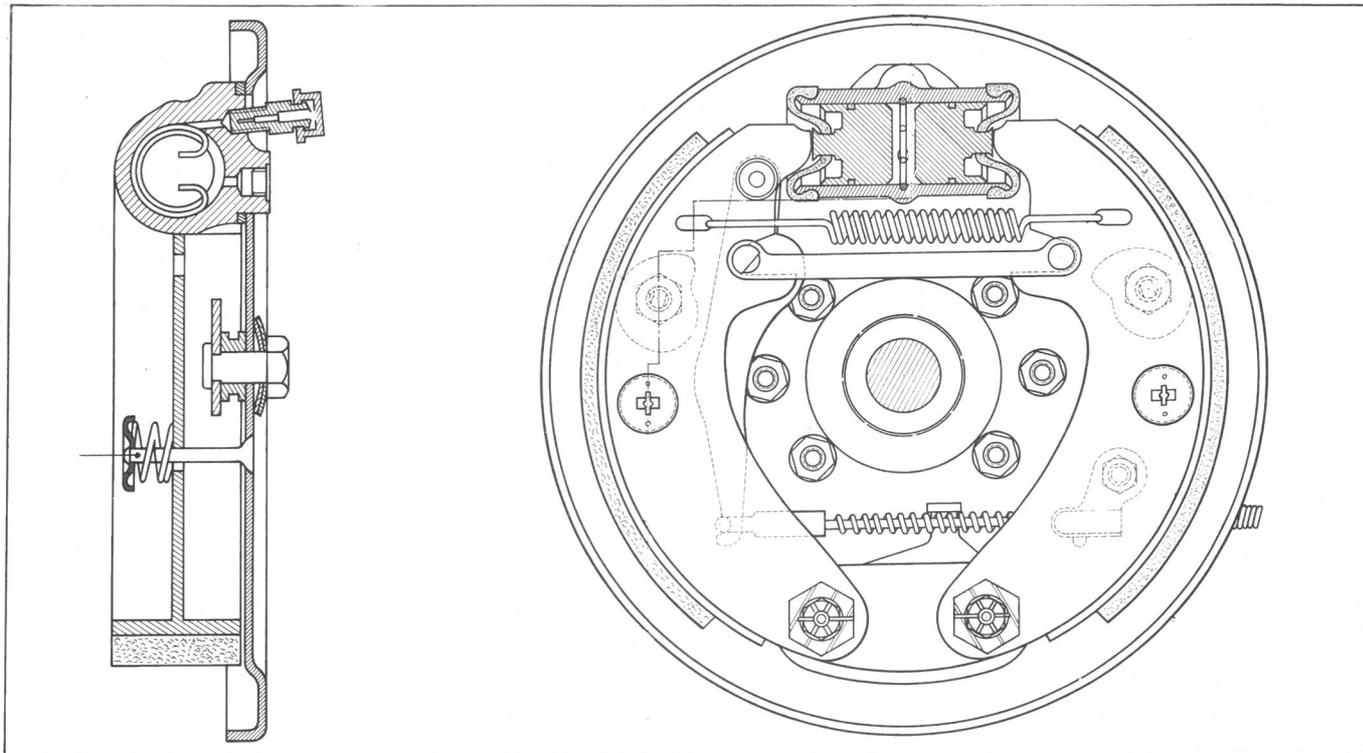
Maître-cylindre, piston d'étrier et cylindres de roues équipant les véhicules **AM**, **AY** et **AZ** avec freins à disques à l'avant : (liquide vert L.H.M.) :

Type de véhicule	Diamètre (en mm) du maître-cylindre	Diamètre des pistons de l'étrier avant	Diamètre du cylindre de roue arrière
AM Berlines TT 9/1969 → 10/1976 10/1976 → 9/1978 °	17,5	42	16
AM Break TT 9/1969 → 10/1976 10/1976 → 9/1978 *	17,5	42	17,5
AY CB (DYANE 6) } 7/1977 → * AY CA (MEHARI) } AY CD (ACADIANE) 2/1978 → 10/1979 * AY CD (ACADIANE) avec limiteur 10/1979 → *	20,6	42	17,5
			19
AZ KA (2 CV) 7/1981 →	17,5	42	16

* Véhicules équipés de maître-cylindre à double circuit.

◆ FREINS AVANT A TAMBOURS

A. 45-54



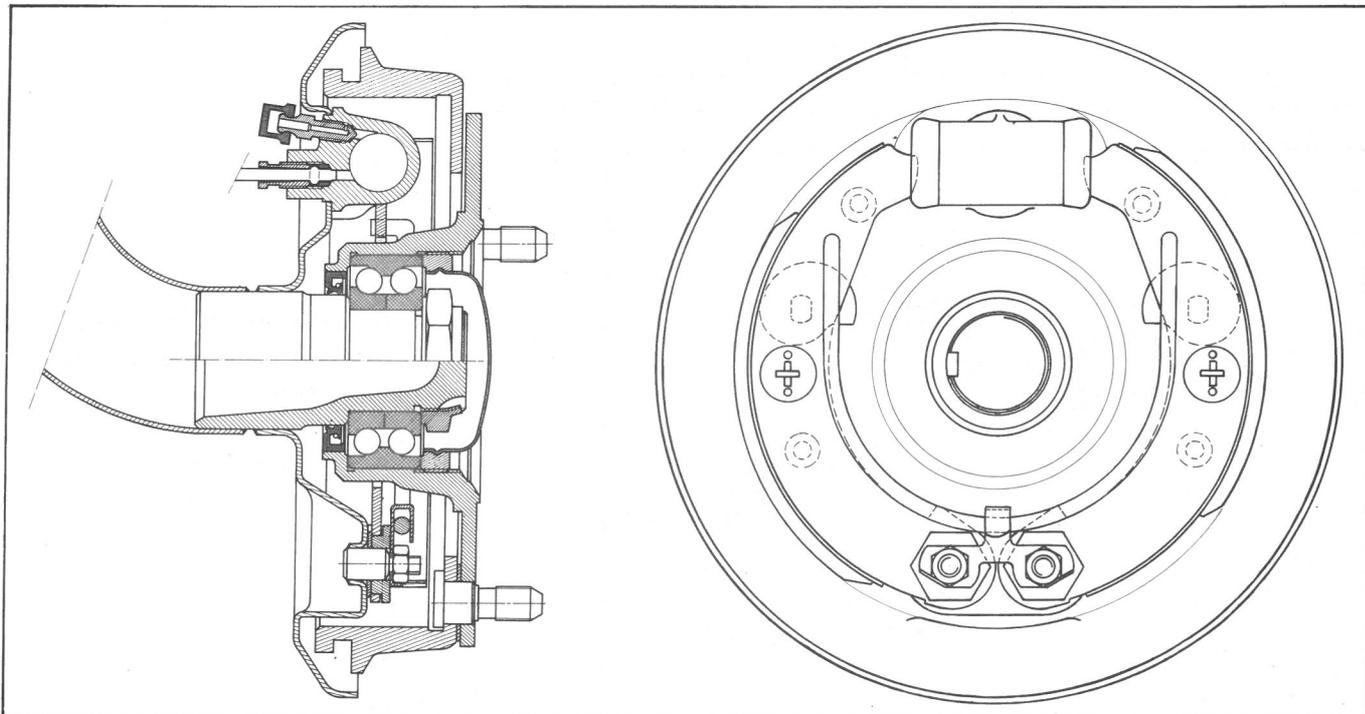
Tambours :

Type de véhicule	Diamètre des tambours (en mm)		Surface de freinage (en cm ²)	
	Avant	Arrière	Avant	Arrière
AZ 2 CV 4 2 CV 6 - AZU - AYA AYA 2 - AYA 3	200	180	195,5	193,2
AK - AYB - MEHARI - AM - AM 2 - AM 3	220	180	354,6	139,2

- Rectification maxi des tambours 2 mm
- Faux rond maxi 0,10 mm
- Epaisseur des garnitures 4,8 à 5,3 mm

FREINS ARRIERE

A. 45-53



Mise à jour N° 1 au Manuel 854-1 (Correctif)

Couples de serrage :

- Ecrous de fixation des plateaux de frein	3,8 à 4,2 m.daN
- Ecrous de fixation des tambours de frein avant $\phi = 7$ mm	2,5 m.daN
- Vis de fixation des tambours de frein avant $\phi = 9$ mm	4,5 à 5 m.daN
- Ecrou de fixation du roulement d'arbre de différentiel	12 à 14 m.daN
Bague écrou de fixation du roulement de palier :	
- Ancien montage (<i>bague-écrou dans le palier</i>)	10 à 12 m.daN
- Nouveau montage (<i>bague-écrou sur le palier</i>)	6 à 10 m.daN
- Ecrou de fusée de moyeu arrière (face et filets graissés)	35 à 40 m.daN
- Ecrou-bouchon de roulement de moyeu arrière (face et filets graissés)	35 à 40 m.daN
- Raccords des tubes d'alimentation de frein	0,6 à 0,8 m.daN

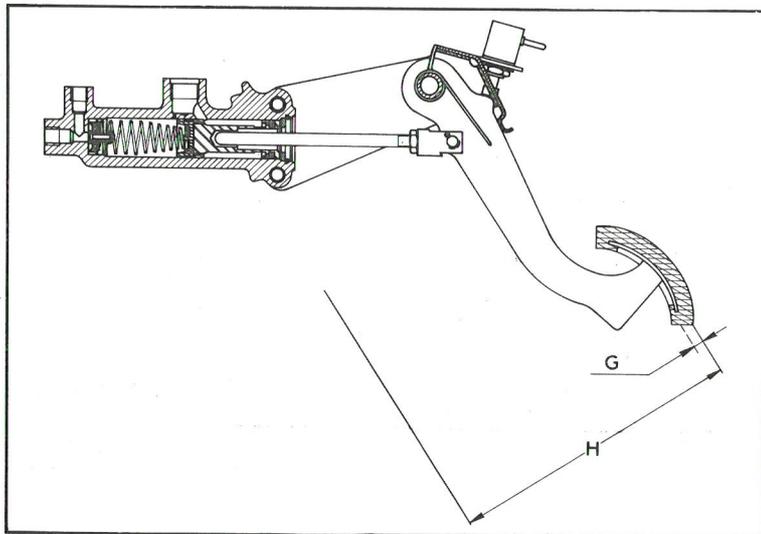
PEDALIERS**Réglages communs :**

- Garde de sécurité au maître-cylindre	J = 0,5 à 1 mm
- Garde à la pédale	G = 5 mm
- Contacteur de stop : les lampes de stop doivent s'allumer dès que le piston du maître-cylindre se déplace.	

Hauteurs de pédales :

- Pédalier équipant les véhicules AZ - AY - MEHARI - AZU - AK \longrightarrow 5/1973, et les véhicules AM \longrightarrow 9/1969

A. 45-8 a

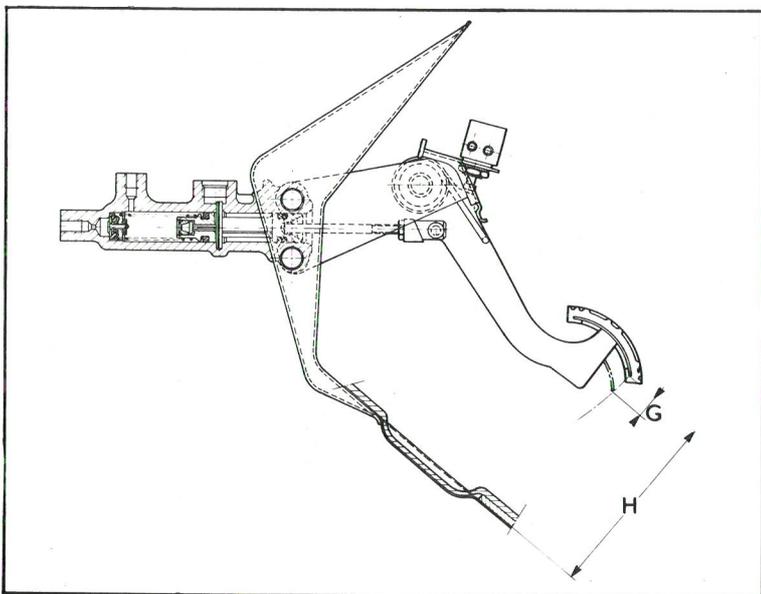


La hauteur de la pédale mesurée de l'angle extérieur du patin au plancher « sans tapis » doit être de :

$$H = 130 \pm 5 \text{ mm}$$

◆ - Pédalier équipant les véhicules AZ - AY - MEHARI - AZU - AK 7/1973 \longrightarrow 10/1976

A. 45-7 b

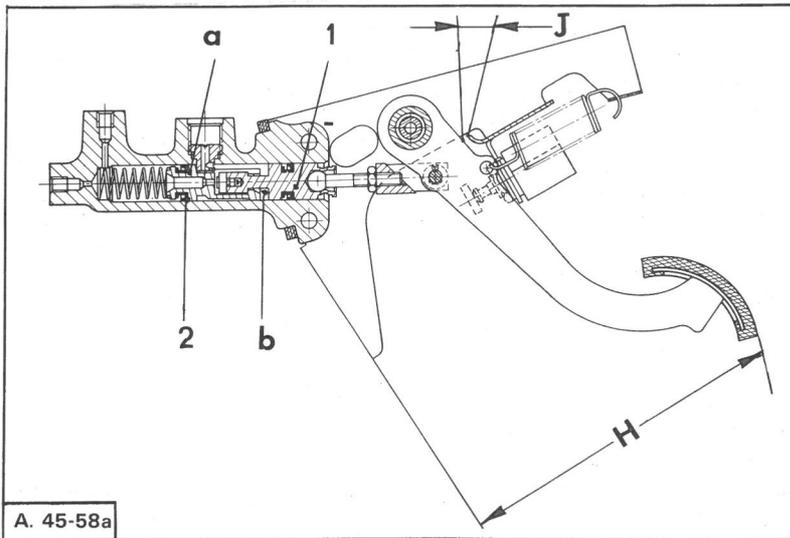


La hauteur de la pédale mesurée de l'angle extérieur du patin au plancher « sans tapis » doit être de :

$$H = 130 \pm 5 \text{ mm}$$

PEDALIERS

Pédalier équipant les véhicules AM avec freins à disques : 9/1969 → 10/1971



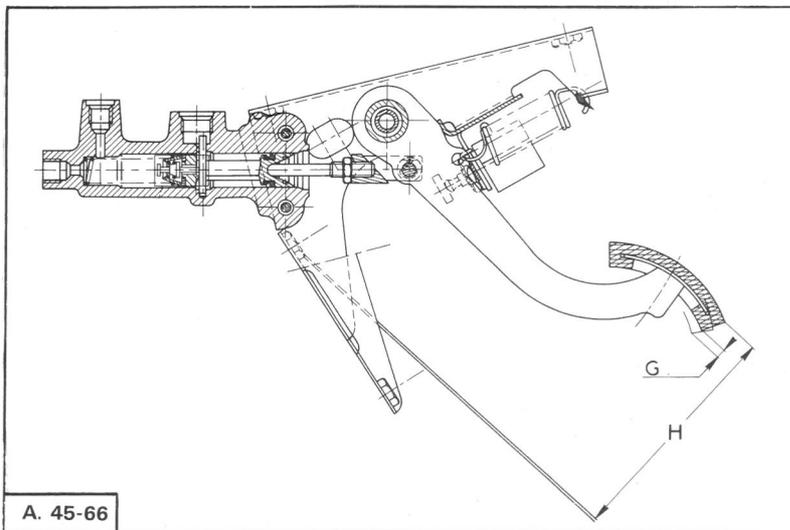
Piston 2 en appui en « a »
Piston 1 en appui en « b »

$$J = 2 \text{ mm mini}$$

La hauteur de pédale mesurée de l'angle extérieur du patin au plancher « sans tapis » doit être de :

$$H = 125 \pm 2,5 \text{ mm}$$

Pédalier équipant les véhicules AM avec freins à disques : 11/1971 → 10/1976

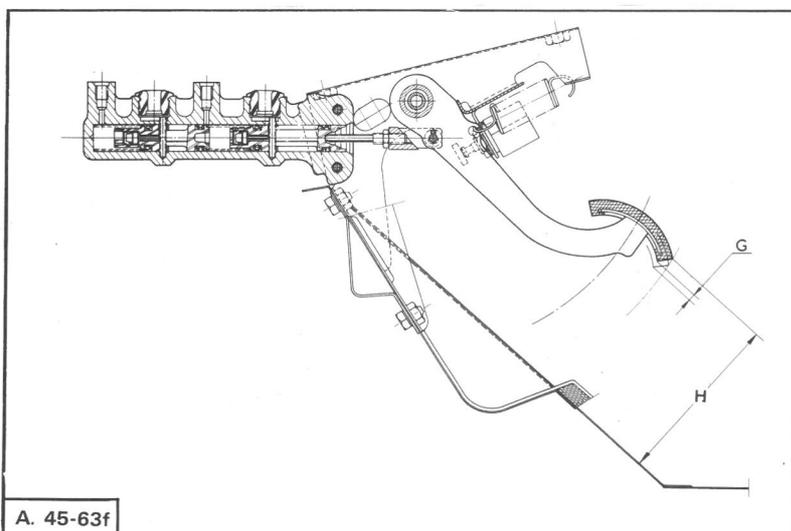


La hauteur de pédale mesurée de l'angle extérieur du patin au plancher « sans tapis » doit être de :

$$H = 135 \pm 2,5 \text{ mm}$$

Mise à jour N° 1 au Manuel 854-1 (Correctif)

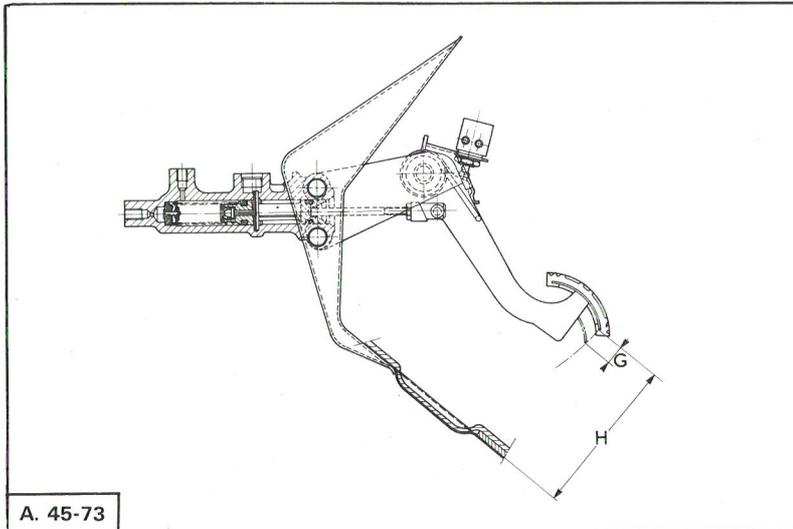
Pédalier équipant les véhicules AM avec freins à disques et double circuit : 10/1976 → 9/1978 :



La hauteur de pédale mesurée de l'angle extérieur du patin au plancher « sans tapis » doit être de :

$$H = 140 \pm 5 \text{ mm}$$

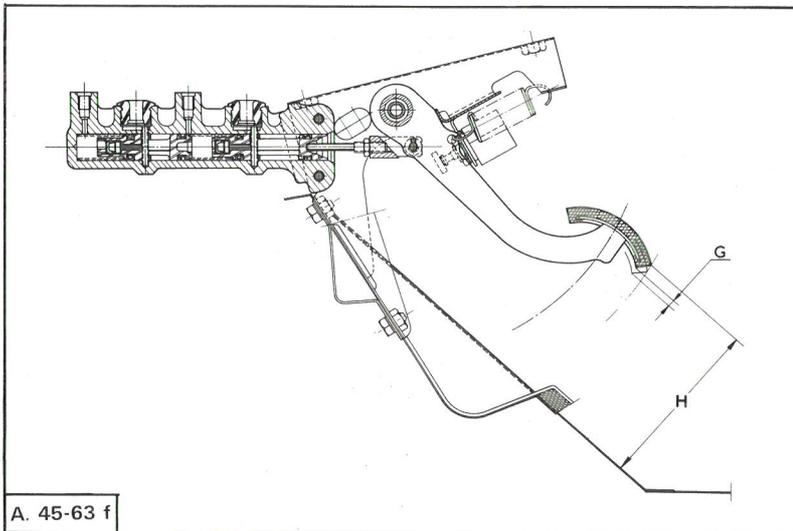
Pédalier équipant les véhicules : AZ, AY MEHARI AZU et AK : 7/1973 → 10/1976



La hauteur de pédale mesurée de l'angle extérieur du patin au plancher « sans tapis » doit être de :

$$H = 130 \pm 5 \text{ mm}$$

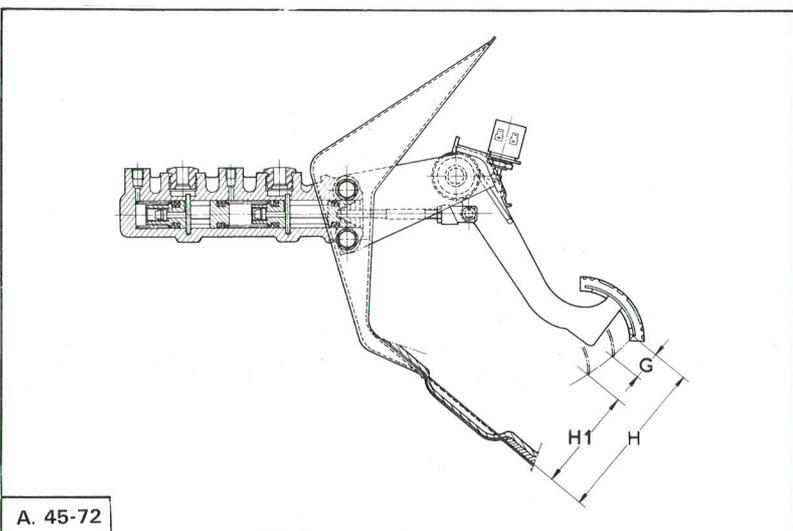
Pédalier équipant les véhicules : AZ, 10/1976 → 7/1981 - AY et MEHARI, 10/1976 → 7/1977, AZU et AK, 10/1976 → 2/1978



La hauteur de pédale mesurée de l'angle extérieur du patin au plancher « sans tapis » doit être de :

$$H = 131,5 \pm 2,5 \text{ mm}$$

Pédalier équipant les véhicules : AY et MEHARI, 7/1977 → - AY-CD, 2/1978 → AZ, 7/1981 →



La hauteur entre la pédale et le plancher doit être de :

$$H = 143 \pm 4 \text{ mm}$$

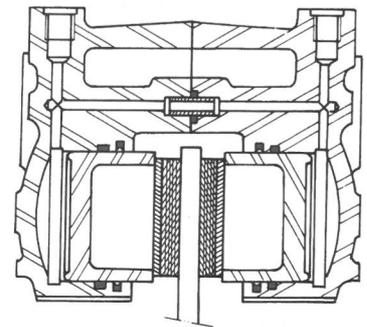
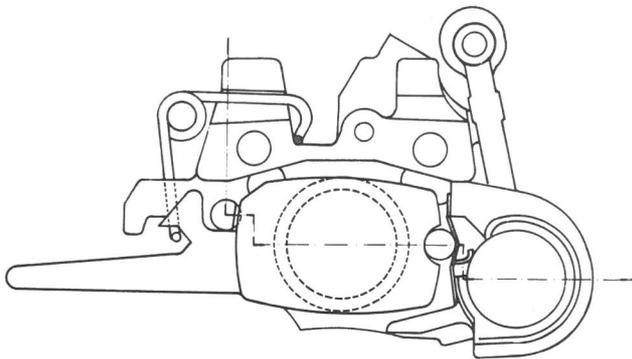
Couples de serrage :

- Réservoir de liquide : 3,5 à 4,5 m.daN
- Ecrou de la tige de poussée : 1 à 2,5 m.daN
- Vis de fixation du maître-cylindre : 1 m.daN

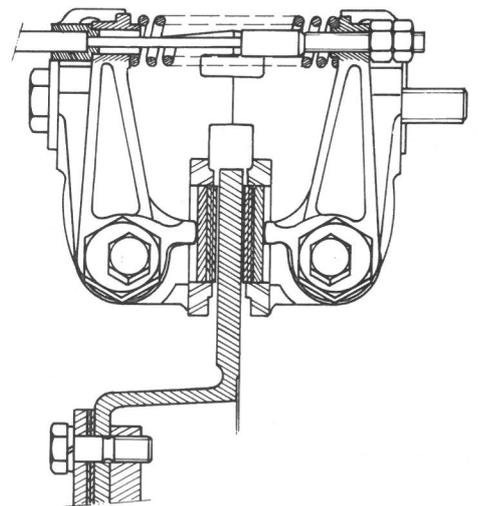
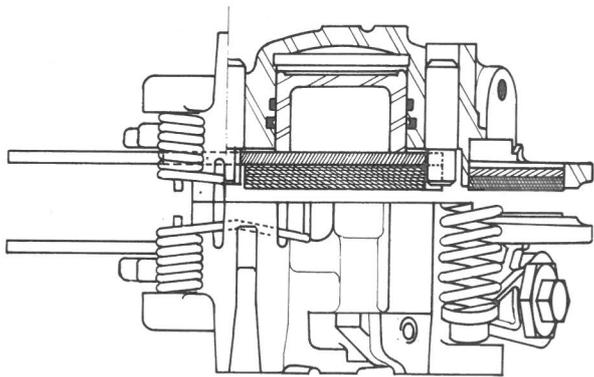
◆ ETRIER AVANT A DISQUES

G. 45-2

FREINAGE HYDRAULIQUE



FREINAGE MECANIQUE
(Frein de sécurité)



Mise à jour N° 1 au Manuel 854-1 (Correctif)

LE LIQUIDE SPECIAL «LHM» DE COULEUR VERTE, UTILISÉ DANS LE CIRCUIT DE FREINAGE DE CE VEHICULE EST UN LIQUIDE D'ORIGINE MINERALE, DE MEME NATURE QUE L'HUILE DE GRAISSAGE DU MOTEUR.

L'UTILISATION DE TOUT AUTRE LIQUIDE ENTRAINERA LA DETERIORATION COMPLÈTE DES CAOUTCHOUCS ET DES JOINTS D'ETANCHEITE.

LES ORGANES APPROPRIÉS SONT PEINTS OU REPÉRÉS EN VERT ET NE DOIVENT ETRE REMPLACÉS QUE PAR DES ORGANES D'ORIGINE EGALEMENT PEINTS OU REPÉRÉS EN VERT. ILS NE DOIVENT ETRE UTILISÉS QUE SUR LES VEHICULES EQUIPÉS DE FREINS A DISQUE.

LE NETTOYAGE PEUT ETRE EFFECTUÉ A L'ESSENCE OU A L'ESSENCE «C», LE SECHAGE A L'AIR COMPRIMÉ. NE PAS UTILISER D'ALCOOL.

FREIN AVANT A DISQUES

CARACTERISTIQUES

Disque de frein :

- Diamètre du disque $\phi = 244$ mm
- Epaisseur d'origine 7 mm
- Epaisseur minimum 4 mm
- Voile maxi 0,2 mm

Etrier :

- Diamètre du piston $\phi = 42$ mm
- Position de l'étrier par rapport au disque :
 - Plan de joint des demi-étriers dans le plan médian de la face du disque à : 0,5 mm près.

Plaquettes :

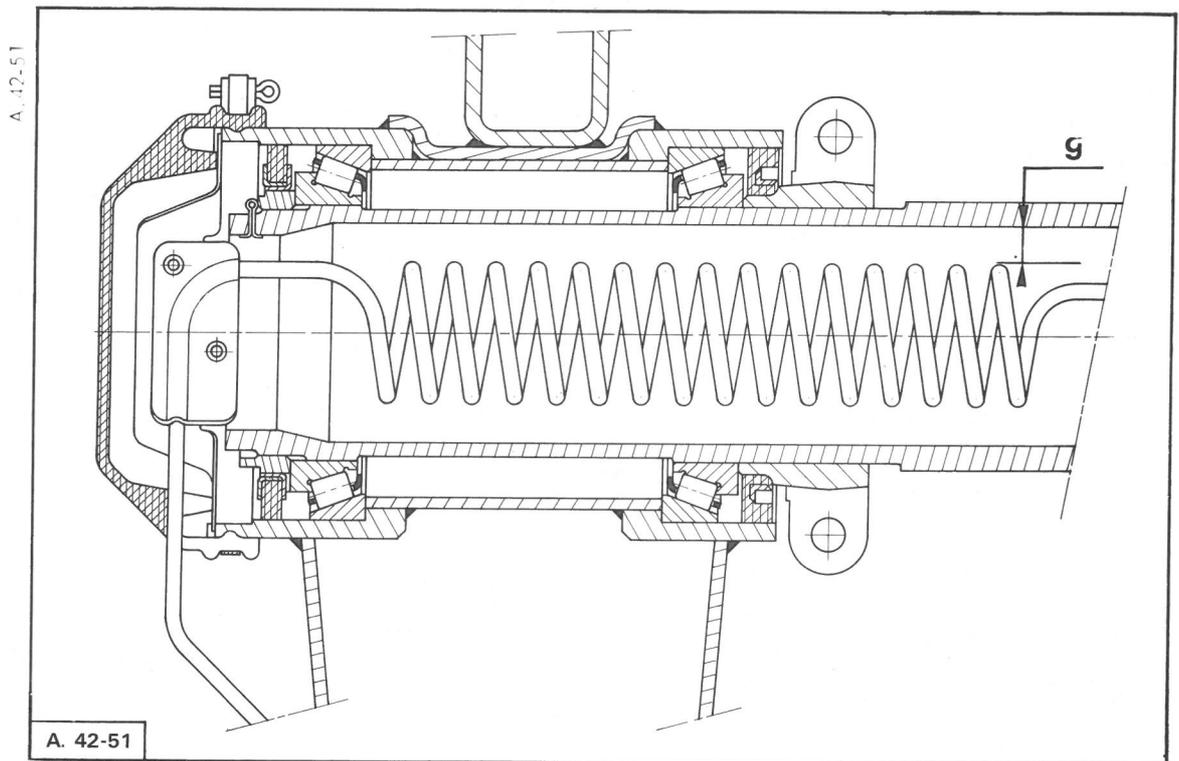
- Surface d'une plaquette de frein principal 22 cm²
- Surface d'une plaquette de frein de sécurité 7 cm²
- Garantie entre plaquettes de frein de sécurité et disque 0,1 mm au voile maxi du disque.

REGLAGES

Couples de serrage :

- Vis de fixation des étriers 4,5 à 5 m.daN
- Vis de fixation des excentriques 4 m.daN
- Vis de fixation du disque 4,5 à 5 m.daN
- Erou-raccord hydraulique 0,8 à 0,9 m.daN
- Contre-écrou de câble de frein de sécurité 1,5 m.daN

TUYAUTERIE D'ALIMENTATION DES FREINS ARRIERE (Nouveau montage)



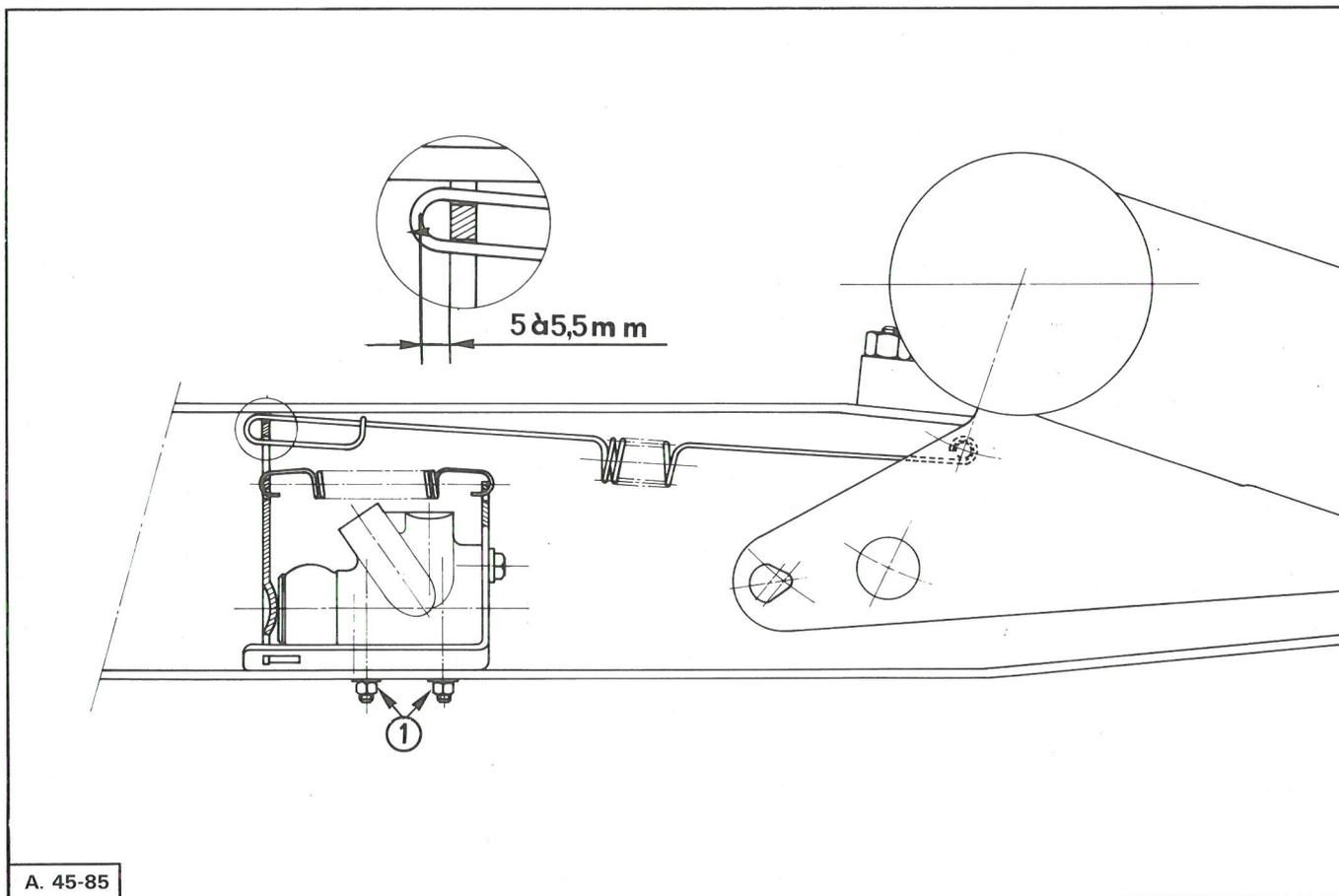
Mise à jour N° 1 au Manuel 854-1 (Correctif)

- Garantie entre les spires du tube d'alimentation et la traverse $g = 6 \text{ mm maxi}$
- Diamètre extérieur des canalisations de frein $\phi = 3,5 \text{ mm}$
- Diamètre intérieur des garnitures-joints $\phi = 3,5 \text{ mm}$
- Diamètre des raccords de canalisation $\phi = 8 \text{ mm pas } 1,25$

Couples de serrage :

- Ecrous de fixation des pattes de tube d'alimentation 1 m.daN
- Vis de fixation du raccord trois voies 2 m.daN
- Raccords des canalisations de frein 0,8 à 0,9 m.daN

LIMITEUR DE FREINAGE
Véhicule ACADIANE (AY série CD) 10/1979 →



Réglage du limiteur de freinage :

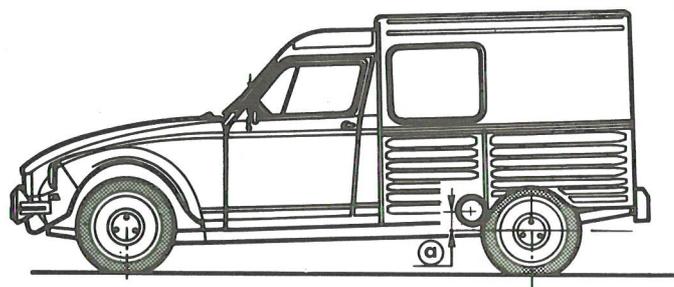
Ce réglage est à effectuer après toute intervention modifiant les hauteurs du véhicule.

Conditions de réglage :

- véhicule à vide,
- réservoir d'essence plein,
- charge de 70 kg, à la place du conducteur, ce qui représente une distance **a = 143,5 mm** entre l'axe des roues et celui de la traverse d'essieu arrière.

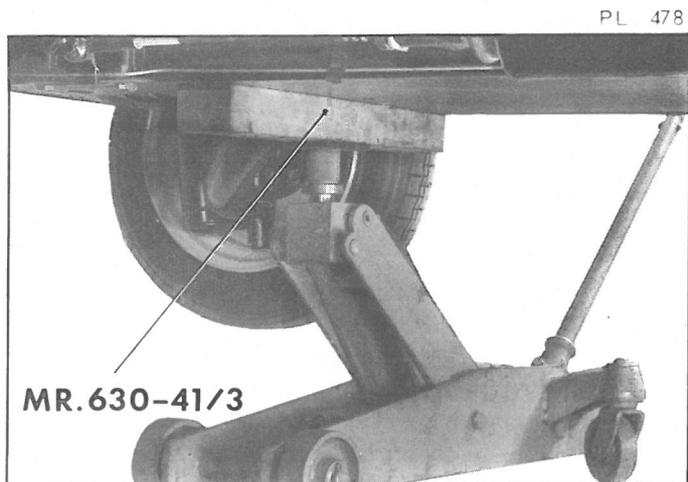
Réglage :

Actionner la pédale de frein, pour obtenir la fermeture du limiteur, la maintenir enfoncée. Desserrer les écrous (1) et déplacer l'ensemble limiteur et support, pour obtenir une distance **b = 5 à 5,5 mm** entre le levier de commande et la boucle du ressort de commande.



I. REGLAGE DES EXCENTRIQUES.

Réglage des excentriques de frein avant :



1. Lever le véhicule à l'avant (support MR.630-41/3 placé sur un cric rouleur).

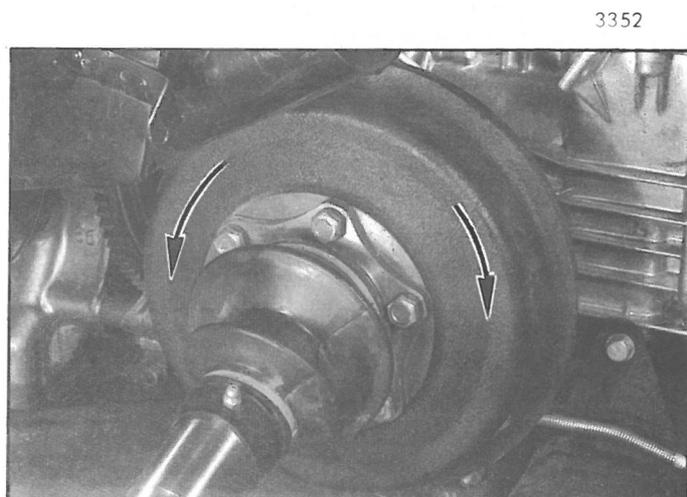
2. Agir sur l'excentrique de réglage dans le sens indiqué par les flèches, tout en tournant le tambour à la main, jusqu'à ce que le segment entre en contact avec le tambour. Revenir légèrement en arrière pour le libérer. Rapprocher à nouveau le segment, jusqu'à ce que la garniture frotte légèrement. Opérer de même pour l'autre segment.

NOTA : Ne jamais terminer le réglage en revenant en arrière.

Les segments doivent être réglés le plus près possible du tambour afin que la course de la pédale de frein soit faible.

3. Effectuer la même opération sur l'autre roue.

4. Mettre le véhicule au sol.



Réglage des excentriques de frein arrière :

5. Lever le véhicule à l'arrière (support MR.630-41/3 placé sur un cric rouleur).

6. Opérer comme indiqué au § 2 ci-dessus. Agir sur les excentriques dans le sens indiqué par les flèches.

7. Effectuer la même opération sur l'autre roue.

8. Mettre le véhicule au sol.



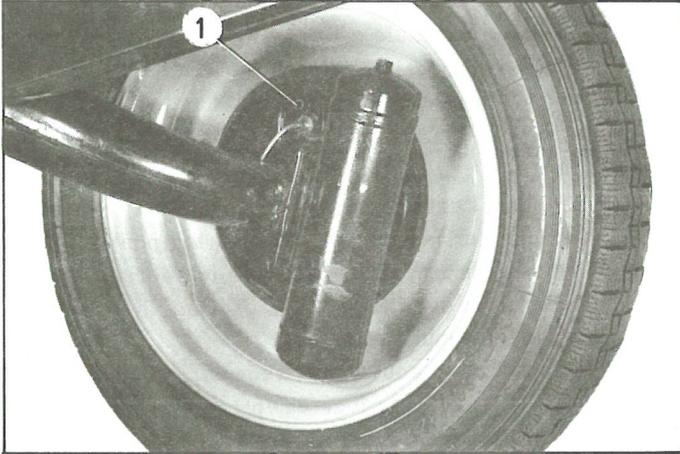
II. PURGE DES CANALISATIONS

Liquides hydrauliques :

Véhicules équipés de freins à tambours sur les quatre roues : utiliser exclusivement du liquide hydraulique répondant à la norme SAE J 1703.

Véhicules équipés de freins à disques à l'avant : utiliser exclusivement du liquide hydraulique LHM de couleur verte.

PL. 515



1. Faire le plein du (ou des) réservoir (s).

NOTA : Si le véhicule est équipé d'un maître-cylindre à double circuit, purger le circuit des roues avant en premier.

2. Déposer le capuchon caoutchouc (1) protecteur de la vis de purge du cylindre de roue arrière droit. Placer, sur la vis de purge, un tube plastique transparent (prévoir un récipient pour récupérer le liquide de frein).

3. Purger les canalisations :

Desserrer la vis de purge d'un demi-tour environ. Faire appuyer par un aide sur la pédale de frein. Lorsque celle-ci est enfoncée au maximum, serrer la vis de purge. Laisser revenir la pédale. Recommencer l'opération jusqu'à ce qu'aucune bulle d'air n'apparaisse plus dans le tube transparent.

Surveiller le niveau du réservoir et le rétablir au fur et à mesure des besoins.

Ne fermer la vis de purge que lorsque la pédale est en pression.

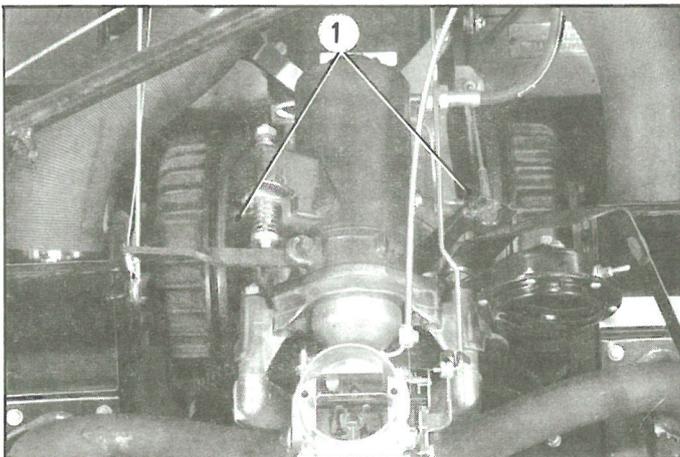
4. Déposer le tube. Mettre en place le capuchon protecteur en caoutchouc.

5. Effectuer les mêmes opérations, pour chacune des roues, dans l'ordre suivant :

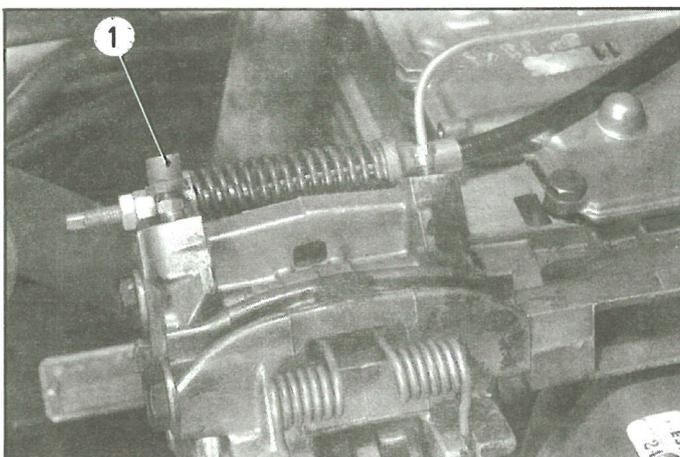
- roue arrière droite,
- roue arrière gauche,
- roue avant droite (Frein à disque, une seule vis de purge sur l'étrier avant droit),
- roue avant gauche.

6. Rétablir le niveau du réservoir.

4459



5521



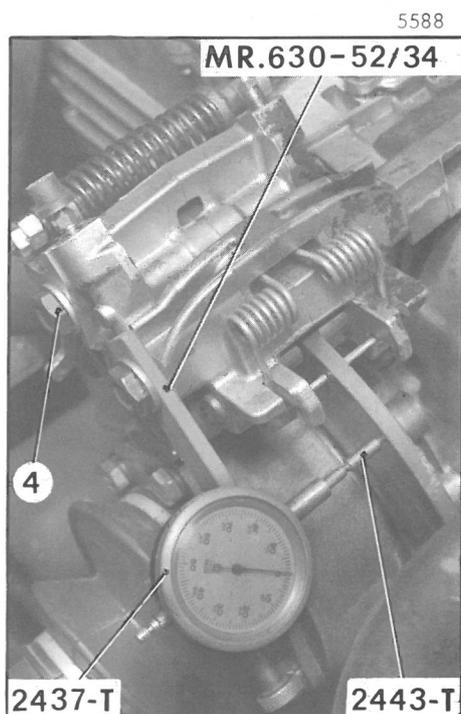
III. CONTROLE DE L'ETANCHEITE DES ORGANES ET DU CIRCUIT HYDRAULIQUE

Appuyer sur la pédale de frein, aussi fort que possible, pendant trente secondes à une minute.

Si la pédale résiste, l'étanchéité est bonne. Si elle s'abaisse plus ou moins rapidement, il existe une fuite.

Observer également le niveau du réservoir. Si le liquide est refoulé, la coupelle du maître-cylindre n'est pas étanche il faut procéder à la remise en état du maître-cylindre.

IV. CONTROLE DU VOILE DU DISQUE D'UN FREIN AVANT



Utiliser le support de comparateur MR. 630-52/34 muni du comparateur 2437-T équipé d'une touche 2443-T.

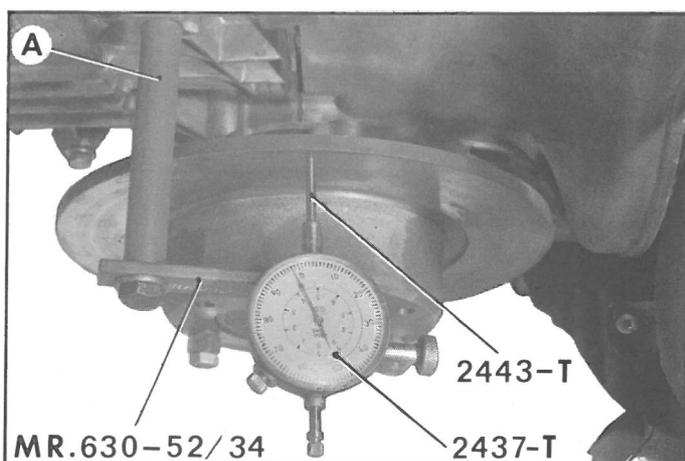
a) Contrôle du voile, étrier en place :

Fixer l'équerre support à l'aide de la vis (4) de fixation avant de l'étrier.

b) Contrôle du voile, étrier déposé :

Intercaler entre l'équerre et la boîte de vitesses un tube entretoise (A) (longueur = 110 mm, ϕ intérieur = 10 mm mini) pour fixer les appareils.

Le voile ainsi relevé ne doit pas excéder 0,2 mm.

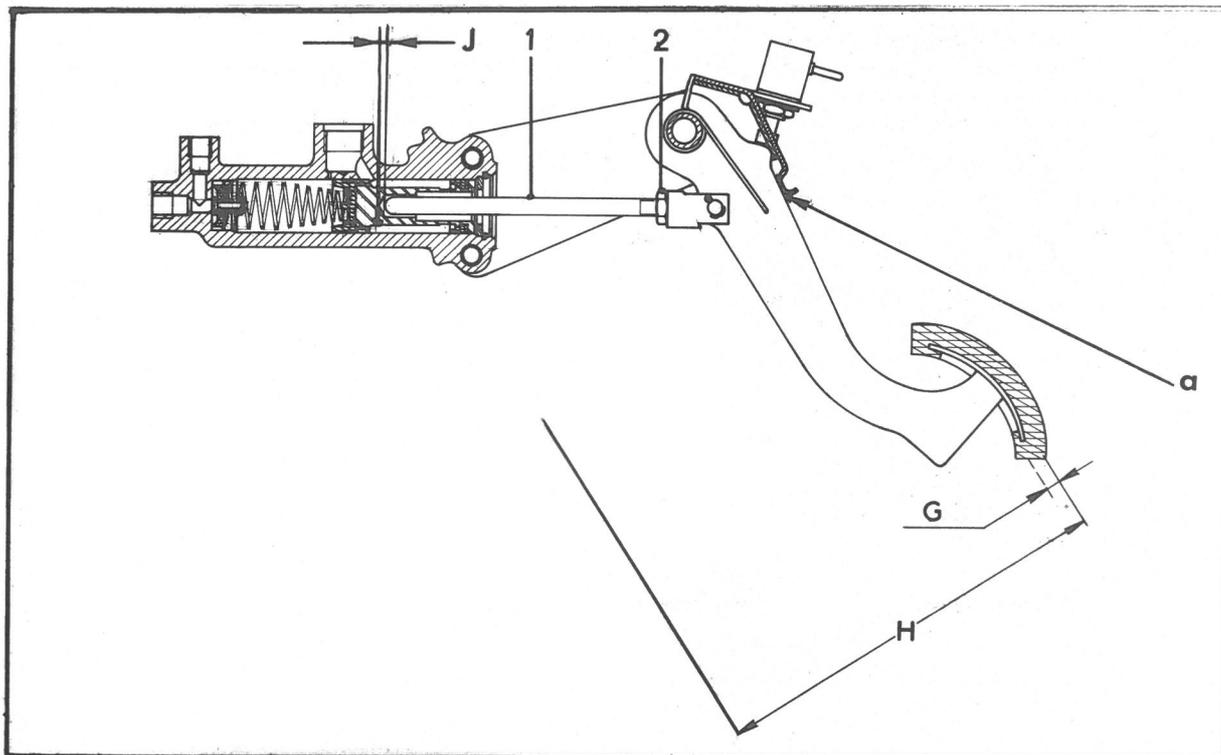


NOTA : Cette mesure donne la somme des voiles du disque et de la sortie de boîte de vitesses. Si elle est supérieure à 0,2 mm, il est nécessaire de choisir dans l'une des six positions possibles d'accouplement du disque sur la boîte de vitesses, celle qui permet d'obtenir cette condition.

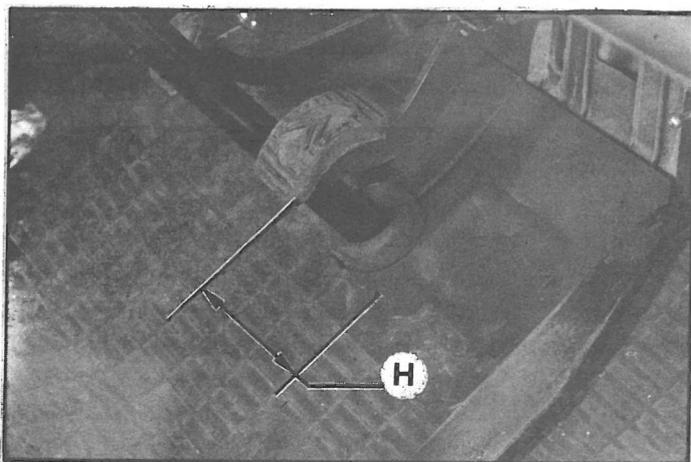
Si le résultat ne peut être obtenu, changer le disque ou l'arbre de sortie de la boîte de vitesses et vérifier à nouveau.

I. REGLAGE DE LA GARDE A LA PEDALE DE FREIN.

A.45-8 a



Manuel 854-1



10741

1. Vérifier la hauteur de la pédale :

La pédale étant en butée en « a », se reporter à l'Opération A. 450-00 pour vérifier la hauteur H, suivant les types de véhicules.
Sinon, griffer la tôle du support en « a » pour obtenir cette cote.

2. Régler la garde à la pédale :

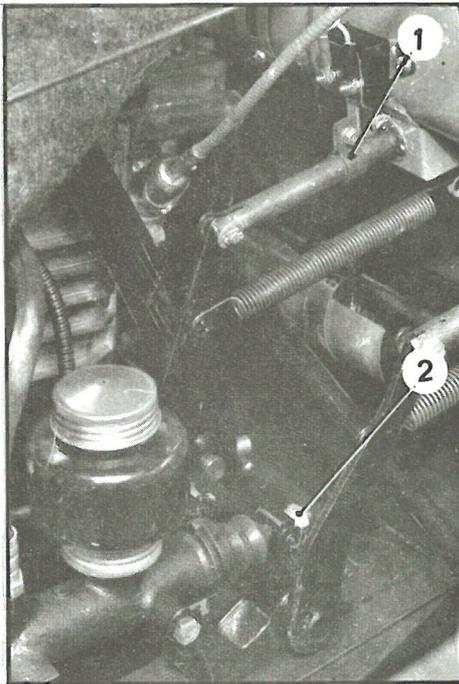
Desserrer le contre-écrou (2). Visser ou dévisser le poussoir (1) pour obtenir un jeu « J » = 0,5 à 1 mm entre le poussoir et le piston du maître-cylindre, ce qui donne une garde à la pédale : « G » = 5 mm.

3. Régler le contacteur de stop :

- a) S'assurer du bon réglage de la pédale de frein au repos (voir §§ 1 et 2 ci-dessus).
- b) Appuyer à la main sur la pédale de frein. Les lampes de stop doivent s'allumer dès que la garde est rattrapée et que le piston du maître-cylindre se déplace.

Griffer, (si nécessaire), la tôle support du contacteur, pour réaliser cette condition.

481



Régler la garde à la pédale :
(ancien pédalier)

Desserrer l'écrou (2) de blocage du poussoir.
Visser ou dévisser le poussoir pour obtenir un jeu de 0,5 à 1 mm entre le poussoir et le piston du maître-cylindre.

Régler le contacteur de stop :

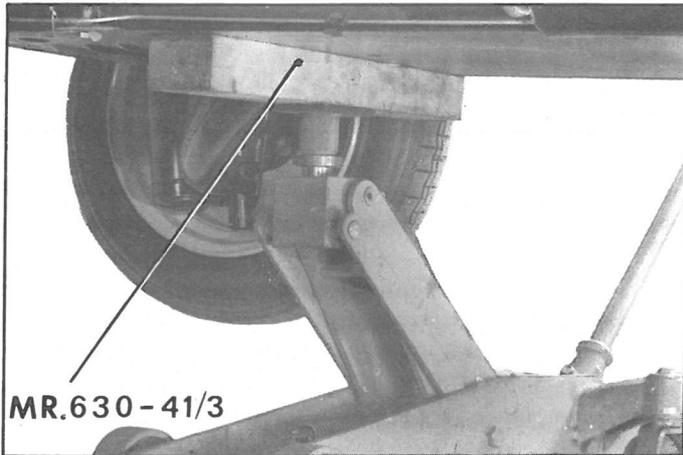
Pour une **course** de la pédale de 1,5 mm, les lampes de stop ne doivent pas s'allumer.

Pour une **course** de la pédale de 10 mm maxi, les lampes de stop doivent s'allumer.

Sinon, déplacer la position du collier (1) sur la pédale pour réaliser ces conditions.

RÉGLAGE DU FREIN DE SÉCURITÉ

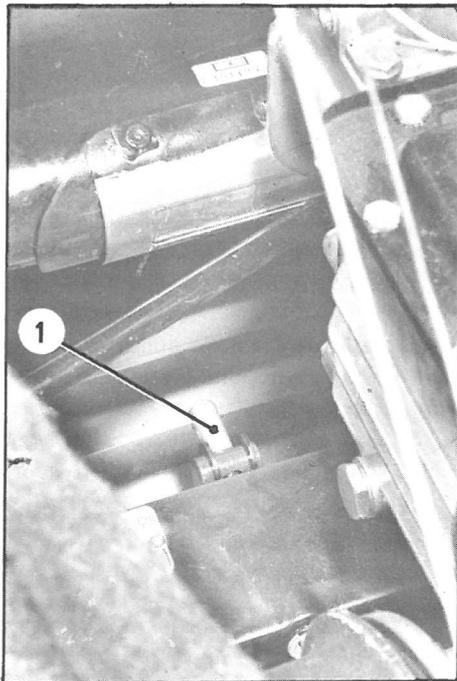
PL. 478



REMARQUE : Le frein de sécurité agit uniquement sur les tambours avant.

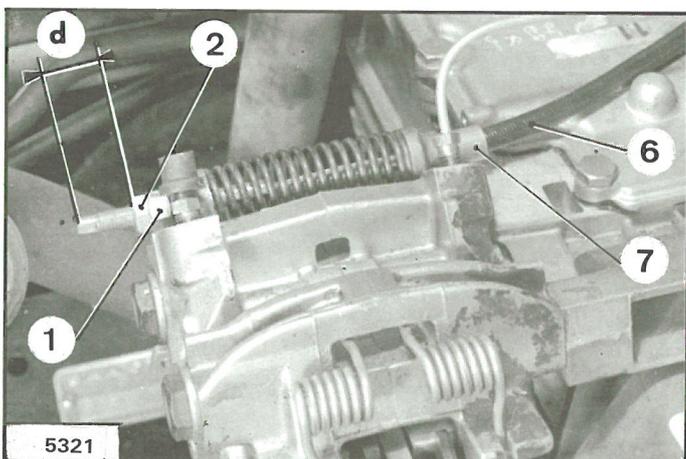
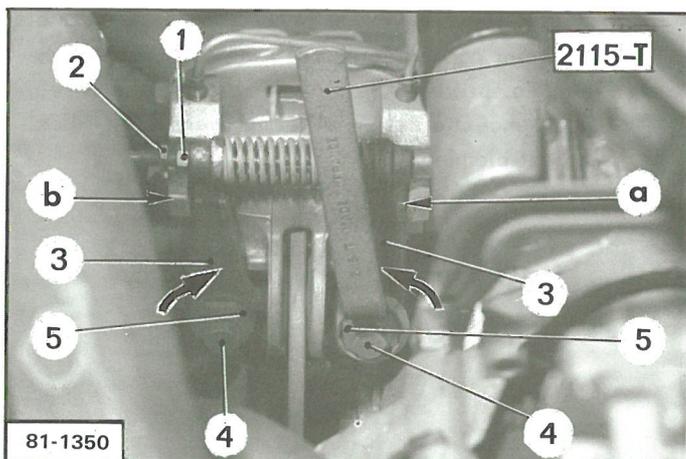
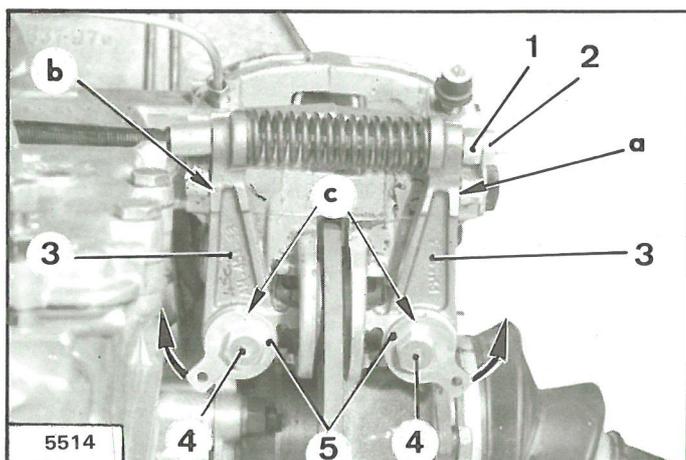
1. Lever le véhicule à l'avant (support MR.630-41/3 placé sur un cric rouleur).

PL. 518



2. Régler successivement la tension des deux câbles de frein, par les écrous (1), de façon qu'en amenant la tirette de frein au 3ème cran, les roues commencent à serrer, et qu'au 5ème cran elles soient bloquées.

RÉGLAGE DU FREIN DE SÉCURITÉ



Le frein de sécurité commande quatre plaquettes agissant sur les disques des freins avant. Il est indépendant du système de freinage principal.

1. Lever l'avant du véhicule et le caler.
Repousser au maximum la tirette de commande du frein de sécurité.

2. Régler les excentriques :

- Déposer les conduits souples de chauffage.
Desserrer les vis de fixation (4) des excentriques (5).
Desserrer les contre-écrous (2) et les écrous (1) de réglage.
- Véhicules \rightarrow 6/1971 :
Mettre les excentriques dans la position indiquée par la photo (les encoches « c » vers le haut).
Véhicules 6/1971 \rightarrow :
Placer les excentriques à la position donnant le jeu maximum (clé 2115-T).
S'assurer que les leviers (3) sont en butée en « a » et « b ».
- Agir sur l'excentrique (5) dans le sens des flèches de manière à obtenir un réglage à la limite du léchage, au point de voile maxi du disque de frein.
- Serrer les vis de fixation (4) à 4 m.daN en s'assurant que les excentriques ne tournent pas pendant le serrage.

3. Régler le câble de frein de sécurité :

- S'assurer que les embouts (7) de gaine et les gaines (6) sont en place.
- Agir successivement sur les écrous (1), gauche et droit, de façon qu'en amenant la tirette au troisième cran, les freins commencent à serrer et qu'au cinquième cran, ils soient bloqués.

NOTA :

Les longueurs « d » des filetages des câbles doivent être à droite et à gauche égales à 5 mm près.
Serrer les contre-écrous (2) à 1,5 m.daN.

4. Contrôler le frein de sécurité :

Vérifier que le frein ne se desserre pas en position freinée et verrouillée.
Vérifier qu'après plusieurs manœuvres le réglage de la tirette ne varie pas.

5. Mettre le véhicule au sol.

CARACTERISTIQUES

I. DYNAMOS ET REGULATEURS

Equipement 6 volts :

Marque	Véhicules du type AZ et AY		Véhicules du type AM et AK	
	Dynamo	Régulateur	Dynamo	Régulateur
DUCELLIER	7276 G	8325 A	7301 G	8308 A
PARIS-RHONE	G 11 R 111	XT 212	G 10 C 26	XD 213

Equipement 12 volts :

Marque	Dynamo	Régulateur
DUCELLIER	7302 G	8243 F
PARIS-RHONE	G 10 C 51	YT 2116

Rectification du collecteur :

Type de dynamo	7276 G	G 11 R 111	7301 G	G 10 C 26	7302 G	G 10 C 51
φ mini du collecteur après rectification	52,5 mm	51 mm	35 mm	35,5 mm	35 mm	35 mm

Essais au banc ou sur véhicule, des dynamos :

(Dynamo sans régulateur : borne «DYN» reliée à la borne «EXC» et corps de dynamo à la masse).

Type de dynamo	7276 G	G 11 R 111	7301 G G 10 C 26	7302 G	G 10 C 51
Vitesse amorçage à froid sous 6,5 V	1350 tr/mn	1200 tr/mn	950 tr/mn		
Débit à froid sous 6,5 V	12 A à 1800 tr/mn 21 A à 2200 tr/mn	13 A à 1600 tr/mn 25 A à 2200 tr/mn	8 A à 1500 tr/mn 22 A à 2000 tr/mn		
Vitesse amorçage à froid sous 13 V				1520 tr/mn	1700 tr/mn
Débit à froid sous 13 V				12 A à 2000 tr/mn 25 A à 3000 tr/mn	19 A à 2200 tr/mn 33 A à 3000 tr/mn

CONTROLES AU BANC DES REGULATEURS

A - Régulateur 8325 A :

Tension de conjonction : 6 à 6,5 volts (*à froid*)

Tension de disjonction : inférieure de 1 volt au moins à la tension de conjonction

Courant de retour : 5 ampères sous 6 volts (*à froid*)

REGULATION : (Dynamo tournant à 3500 tr/mn) :

α) Elément limiteur d'intensité :

Régler la tension à 6,6 volts, l'intensité doit être de 23 à 25 ampères.

b) Elément régulateur de tension :

Régler l'intensité à 4 ampères, la tension doit être de 7,1 à 7,5 volts

Régler l'intensité à 18 ampères, la tension doit être de 6,9 à 7,3 volts.

B - Régulateur XT 212 :

Tension de conjonction : 6 à 6,5 volts (*à froid*)

Tension de disjonction : inférieure de 1 volt au moins à la tension de conjonction

Courant de retour : 3 à 7 ampères sous 6 volts (*à froid*)

REGULATION : (Dynamo tournant à 3500 tr/mn) :

α) Elément limiteur d'intensité :

Régler la tension à 6,6 volts, l'intensité doit être de 23 à 25 ampères

b) Elément régulateur de tension :

Régler l'intensité à 5 ampères, la tension doit être de 7,3 à 7,7 volts

Régler l'intensité à 18 ampères, la tension doit être de 7,1 à 7,5 volts.

C - Régulateur 8308 A et XD 213 :

Tension de conjonction : 6 à 6,5 volts

Tension de disjonction : inférieure de 1 volt au moins à la tension de conjonction

REGULATION : (Dynamo tournant à 3500 tr/mn) :

α) Elément limiteur d'intensité :

Régler la tension à 6,5 volts, l'intensité doit être de 25 à 32 ampères.

b) Elément régulateur de tension :

Régler l'intensité à 5 ampères, la tension doit être de 7,5 à 8,3 volts

Régler l'intensité à 25 ampères, la tension doit être de 6,6 à 7,2 volts.

D - Régulateur 8343 F et YT 2116 :

Tension de conjonction : 12 à 13,6 volts

Tension de disjonction : inférieure de 1 volt au moins à la tension de conjonction.

Courant de retour : 5 ampères maxi sous 13 volts

REGULATION : (Dynamo tournant à 3500 tr/mn) :

Régulateur 8343 F :

α) Elément limiteur d'intensité :

Régler la tension à 13,2 volts, l'intensité doit être de 20 à 22 ampères

b) Elément régulateur de tension :

Régler l'intensité à 2 ampères, la tension doit être de 14 à 14,4 volts.

Régler l'intensité à 17 ampères, la tension doit être de 13,5 à 14,4 volts.

Régulateur YT 2116 :

Régler la tension à 12,5 volts, l'intensité doit être de 30 à 33 ampères.

Régler la tension à 13,5 volts, l'intensité doit être de 18 à 33 ampères.

Régler la tension à 14 volts, l'intensité doit être de 5 à 28 ampères.

II. ALTERNATEURS ET REGULATEURS (12 volts)

IMPORTANT :

- Ne jamais faire tourner l'alternateur sans qu'il soit connecté à la batterie.
- Ne jamais connecter l'alternateur sur une batterie de polarité inversée.
- Ne jamais vérifier le fonctionnement de l'alternateur en faisant un court-circuit entre borne «+» et masse ou borne «EXC» et masse.
- Ne jamais recharger la batterie et ne jamais souder à l'arc sur le châssis, sans avoir déconnecté les deux câbles positif et négatif de la batterie, et isolé le câble positif de la masse.

A. Alternateur DUCELLIER 7522 B.

Sur véhicules AK (3/1966 → 5/1968) et sur véhicules AM «AMI 6» (7/1966 → 5/1968).

Alternateur DUCELLIER 7542 A (identique au précédent, sauf fiches de sorties alternatives pour la commande du relais transistorisé du voyant de charge).

Sur véhicules AYA 3 «Dyane 6» (1/1968 → 9/1968)

Sur véhicules AYM «Méhari» (8/1968 → 7/1969)

Puissance nominale : 260 watts

Intensité nominale sous 13 volts : 20 ampères à 5000 tr/mn alternateur

Résistance du rotor : 7,4 Ω

Vitesse de conjonction : 1500 tr/mn alternateur

Rapport de vitesse de rotation alternateur/moteur = 2,1/1.

Alternateur DUCELLIER 7542 G.

Sur véhicules AYA 3 «Dyane 6» équipés d'un chauffage FR - 20

Puissance nominale : 320 watts

Intensité nominale sous 13 volts : 25 ampères à 6000 tr/mn alternateur.

Régulateur DUCELLIER 8347 B (du type «J» à un étage) pour alternateurs ci-dessus.

B. Alternateur DUCELLIER 7534 A.

Alternateur PARIS-RHONE A 11 M 4.

Sur véhicules { AY CA «Méhari» (7/1969 → 9/1973)
AK (5/1968 → 7/1970)
AY «Dyane 4» (3/1968 → 2/1970)
AYB «Dyane 6» (9/1968 → 2/1970)

Alternateur PARIS-RHONE A 11 M 11.

Sur véhicules : AY CA «Méhari» (9/1973 → 9/1974)

Alternateur DUCELLIER 7532 A ou B

Alternateur PARIS-RHONE A 11 M 6 (→ 9/1973)

Alternateur PARIS-RHONE A 11 M 12 (9/1973 →)

} Identiques aux trois précédents mais sans fiches de sorties alternatives de commande du relais transistorisé de voyant de charge

Sur véhicules { AY «Dyane 4» (2/1970 →)
AY CB «Dyane 6» (2/1970 →)
AK (7/1970 →)
AZA 2 «2 CV 4» et AZKA «2 CV 6» (2/1970 →)
AZU (7/1972 →)
AM «AMI 6» (5/1968 → 3/1969) et AM 3 «AMI 8» (3/1969 →)
AYCA «Méhari» (9/1974 →)

Alternateur FEMSA ALN 12-1 sur A.T.T. (2/1975 →)

Puissance : 400 watts

Tension : 14 volts

Intensité nominale : 28 ampères à 8000 tr/mn alternateur

Résistance du rotor : 7 Ω

Vitesse de conjonction : 1450 tr/mn alternateur

Rapport de vitesse de rotation alternateur/moteur = 1,8/1.

Régulateur DUCELLIER 8347 C

Régulateur PARIS-RHONE AYA 213

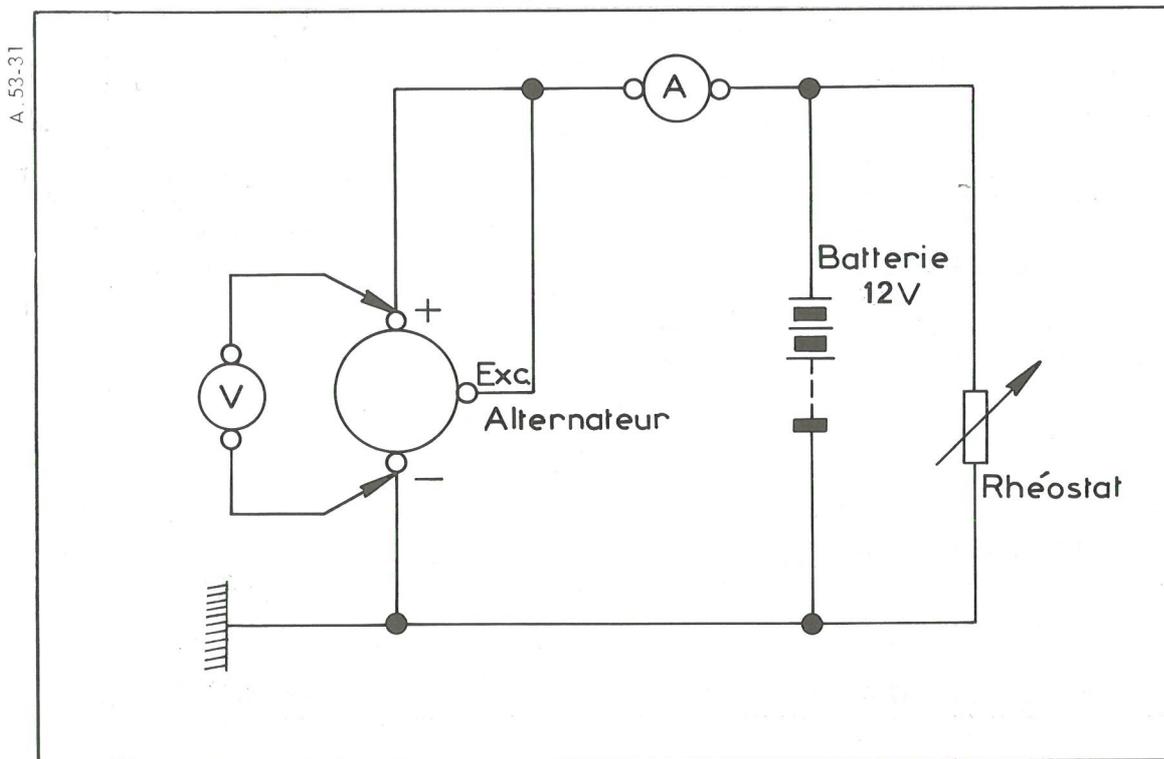
} Valables pour les sept alternateurs précédents

C. Relais transistorisé DUCELLIER 8363.

Sur véhicules équipés des alternateurs munis de fiches de sorties alternatives : alternateur 7542 A - 7542 G
7534 A - A 11 M 4 - A 11 M 11.

Ce relais commande l'extinction du voyant de charge, lorsque l'alternateur débite normalement.

CONTROLE DU DEBIT D'UN ALTERNATEUR



Réaliser le branchement ci-dessus, à l'aide d'un voltmètre **V**, d'un ampèremètre **A** et d'un rhéostat ou mieux à l'aide d'un appareil « Volt-ampèremètre-rhéostat » du commerce mentionné dans le Recueil Equipements et Produits de Réparation, ou dans les Notes Outillage et Equipements (notes vertes).

Contrôle du débit : (batterie bien chargée)

a) Alternateurs 7522 B et 7542 A :

Mesurer le débit, en faisant **croître progressivement** le régime de l'alternateur et agir sur le rhéostat pour *maintenir la tension à 13 volts*.

Débit : 5 ampères à 900 tr/mn moteur (1900 tr/mn alternateur) sous 13 volts,
17 ampères à 1800 tr/mn moteur (3800 tr/mn alternateur) sous 13 volts,
20 ampères à 2400 tr/mn moteur (5000 tr/mn alternateur) sous 13 volts.

b) Alternateur 7542 G :

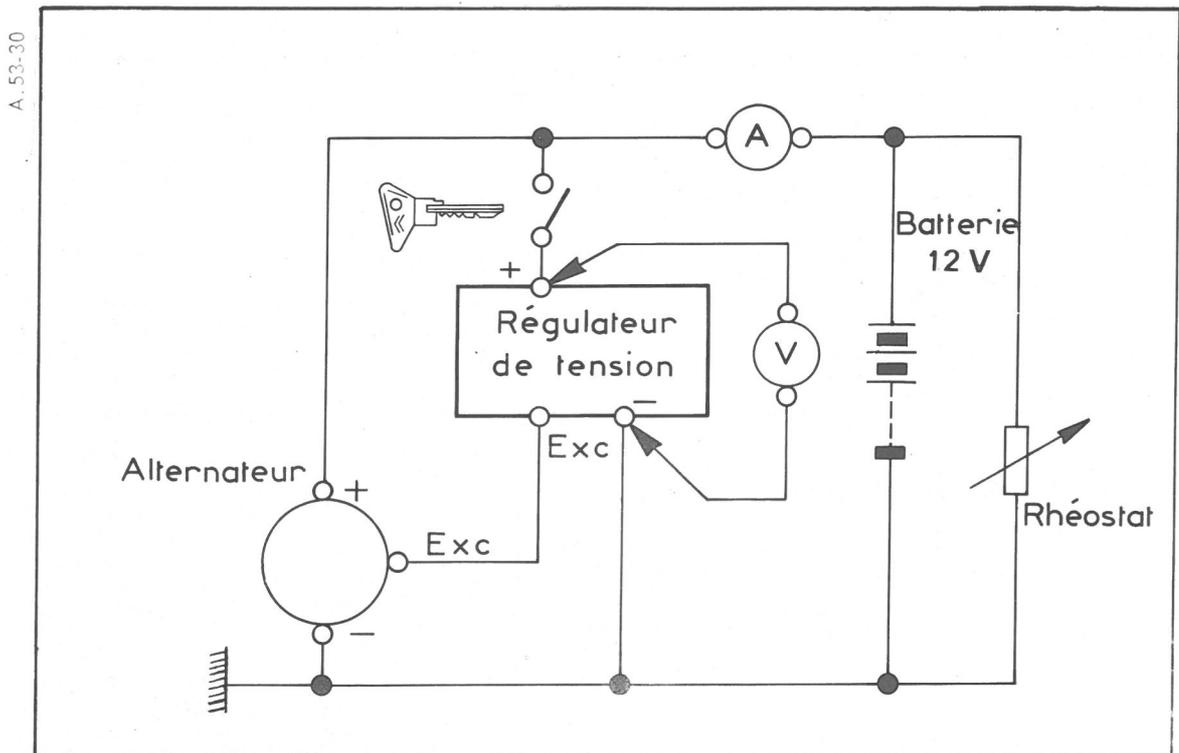
Débit : 7,5 ampères à 1300 tr/mn moteur (2700 tr/mn alternateur) sous 13 volts,
24 ampères à 2900 tr/mn moteur (6000 tr/mn alternateur) sous 13 volts.

c) Alternateurs 7534 A - 7532 A - A 11 M 4 - A 11 M 6 - A 11 M 11 - A 11 M 12 - ALN 12-1 :

Mesurer le débit, en faisant croître le régime et agir sur le rhéostat pour *maintenir la tension à 14 volts*.

Débit : 6 ampères à 1050 tr/mn moteur (1900 tr/mn alternateur) sous 14 volts,
22 ampères à 2350 tr/mn moteur (4200 tr/mn alternateur) sous 14 volts,
28 ampères à 4450 tr/mn moteur (8000 tr/mn alternateur) sous 14 volts.

CONTROLE D'UN REGULATEUR DE TENSION 8347 ou AYA 213



Réaliser le branchement ci-dessus, à l'aide d'un ampèremètre **A**, d'un voltmètre **V** et d'un rhéostat ou à l'aide d'un appareil « volt-ampèremètre-rhéostat » du commerce mentionné dans le Recueil Equipements et Produits de Réparation, ou dans les Notes Outillage et Equipements (notes vertes).

Accélérer le moteur pour obtenir 5000 tr/mn alternateur soit :

- 2400 tr/mn moteur pour les véhicules équipés des alternateurs : 7522 B - 7542 A - 7542 G,
- 2800 tr/mn moteur pour les véhicules équipés des alternateurs : 7534 A - 7532 A - A 11 M 4 - A 11 M 6.
A 11 M 11 - A 11 M 12 - ALN 12-1..

Agir sur le rhéostat pour obtenir un débit de 15 ampères.

Obtenir l'arrêt du débit, en coupant le contact *pendant un temps très court* pour démagnétiser le régulateur.

Attendre que le moteur ait repris son régime et à ce moment on doit lire sur le voltmètre une tension comprise :

- entre 14 et 14,6 volts, à 20° C (—→ 11/1975)
- entre 13,6 et 14,2 volts, à 22° C (11/1975 —→).

NOTA : Ce chiffre est variable avec la température. La tension varie à l'inverse de la température, de 0,2 volt environ par 10° C.

Si la tension relevée n'est pas dans les tolérances, le régulateur est défectueux.

III. DEMARREURS

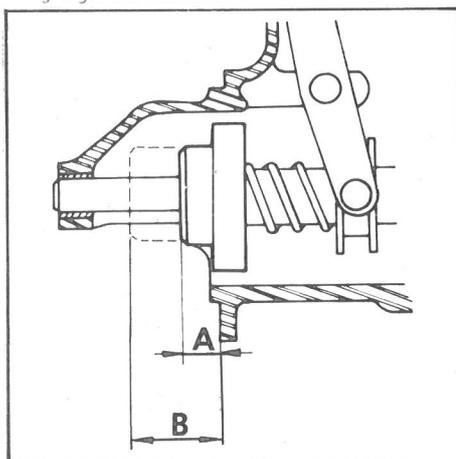
Démarreurs 6 volts : (à commande par tirette)

Marque et type	∅ mini collecteur	Intensité absorbée		Affectation sur véhicules
	après rectification	A vide	Au lancement	
DUCELLIER 6112 A	31,5 mm	30 à 35 A	70 à 90 A	AM (→ 7/1966) AZ (→ 2/1970)
PARIS-RHONE D 8 L 38	34,5 mm	30 à 35 A	70 à 90 A	AK (→ 2/1966) AY (→ 3/1968)
ISKRA-KRANJ ZC 4	32 mm	30 à 35 A	70 à 90 A	AZU (→ 7/1972)
DUCELLIER 6188 A	31,5 mm	30 à 35 A	70 à 90 A	
PARIS-RHONE D 8 L 79	34,5 mm	30 à 35 A	70 à 90 A	AY (3/1968 → 2/1970)

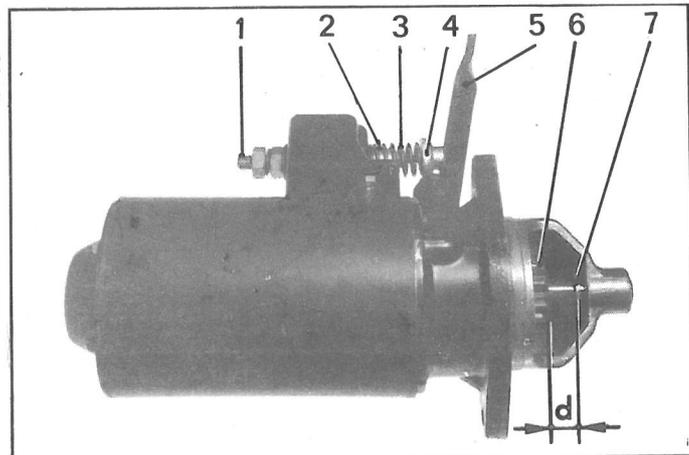
Démarreurs 12 volts : (à commande par tirette)

Marque et type	∅ mini collecteur après rectification	Intensité absorbée		Affectation sur véhicules
		A vide	Au lancement	
DUCELLIER 6134	31,5 mm	25 à 30 A	45 à 60 A	AY (12 volts) (→ 2/1970) AK (2/1966 → 7/1973) AYA 3 «Dyane 6» (→ 10/1968)
PARIS-RHONE D 8 L 67	34,5 mm	25 à 30 A	45 à 60 A	AM (7/1966 → 5/1968) DUC AM (7/1966 → 3/1969) P.R.
DUCELLIER 6174	30,5 mm	25 à 30 A	45 à 60 A	AZ (12 volts) (→ 2/1970) AYA2 (12 volts) (3/1968 → 2/1970)
PARIS-RHONE D 8 L 80	34,5 mm	25 à 30 A	45 à 60 A	AYB (→ 9/1969) AY CA «Mehari» (→ 12/1971)
DUCELLIER 6195 A	32 mm	25 à 30 A	45 à 60 A	AM (5/1968 → 3/1969)

Réglage du lanceur :



6 Volts		12 Volts	
DUCELLIER	PARIS-RHONE	DUCELLIER	PARIS-RHONE
6112 6188	D 8 L 38 D 8 L 79	6134 6174 6195 A	D 8 L 67 D 8 L 80
A = 19,7 mm	A = 21 mm	A = 19,7 mm	A = 21 mm
B = 31,7 mm	B = 31,7 mm	B = 31,7 mm	B = 31,7 mm



Réglage d'un contacteur de démarreur 6134 D et D 8 L 67 :

1. Appliquer une tension de 12 volts entre la borne d'alimentation (1) et la carcasse en intercalant une lampe témoin en série.
2. Manœuvrer le levier (5) jusqu'à ce que la lampe s'allume. A ce moment précis la face avant du pignon de commande (6) doit se trouver à une distance $d = 1 \pm 0,2$ mm de la rondelle de butée (7).
NOTA : Cette rondelle de butée (7) est montée sur ces types de démarreurs depuis Janvier 1967.
3. Si cette condition n'est pas réalisée, régler la course du poussoir (2) en vissant ou dévissant la butée (4) d'appui du levier (5).
Comprimer le ressort (3) pour dégager la fente de la butée (4) du levier (5).

Démarrers 12 volts à solénoïde :

Marque et type	∅ mini collecteur après rectification	Intensité absorbée		Affectation sur véhicules
		A vide	Au lancement	
DUCELLIER 6202 A ou B	31 mm	30 à 40 A	150 A	AZ - AYA 2 (2/1970 →)
PARIS-RHONE D 8 E 99 ou D 8 E 116 (6/1972 →)	34,5 mm	30 à 40 A	150 A	AZU (7/1972 →) AYB (9/1969 → 2/1970) AY - CB (2/1970 →)
ISKRA ZB 4 (11/1971 →)	31 mm	30 à 40 A	150 A	AY - CA (12/1971 →) AK (7/1973 →)
FEMSA MTA 12-30 (7/1973 →)		30 à 40 A	150 A	AM 3 (3/1969 →)
DUCELLIER 6202 C ⁻	(Collecteur plat)	30 à 40 A	150 A	A.TT (12/1974 →)

CONTROLE D'UN DEMARREUR DUCELLIER 6202 ou ISKRA ZB 4

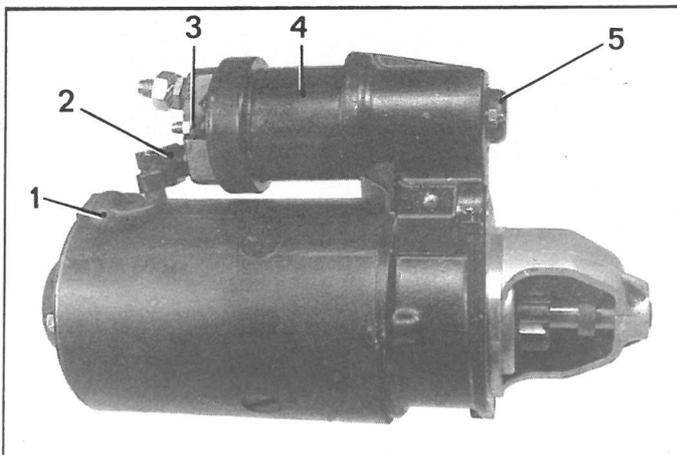
1. Essai sur véhicule :

- a) Vérifier que la batterie est correctement chargée, et mesurer :
Intensité absorbée pignon bloqué 280 ampères
- b) Déposer le démarreur, et mesurer :
Intensité absorbée à vide 30 à 40 ampères

2. Essai au banc :

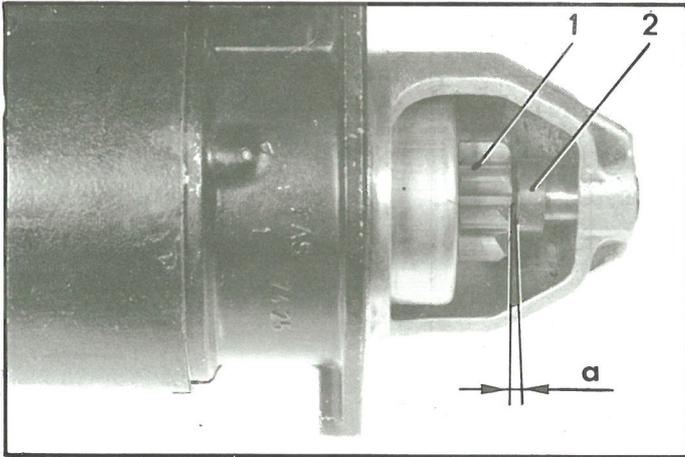
- a) Couple moyen à 1000 tr/mn 0,4 daNm
Intensité absorbée par ce couple 215 ampères
- b) Puissance mécanique maximale..... 589 watts
Couple correspondant à la puissance maximale 0,25 daNm
Intensité absorbée par ce couple 150 ampères

REGLAGE DU PIGNON DE COMMANDE D'UN DEMARREUR DUCELLIER 6202 ou ISKRA ZB 4



1. Déconnecter le câble de masse, de la borne négative de la batterie.
2. Déposer le démarreur.
3. Déposer le bouchon plastique (5) du solénoïde (4).
4. Déconnecter le fil (1) d'alimentation des inducteurs de la borne (2) (repérée « DEM ») du solénoïde.
5. Exciter le solénoïde (4). Pour cela connecter :
 - a) la borne positive d'une batterie à la borne (3) d'alimentation du solénoïde.
 - b) la borne négative de la batterie à la borne (2) (repérée « DEM ») du solénoïde.

5370



Le pignon de commande (1) étant avancé, mesurer la cote « a » comprise entre l'extrémité du pignon de commande (1) et la butée (2).

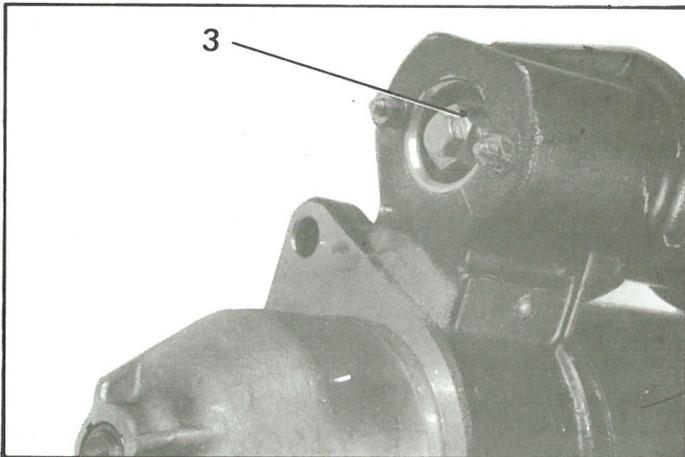
Cette cote « a » doit être de 1 mm, sinon l'obtenir en agissant sur la vis de réglage (3).

6. Déconnecter la batterie des bornes (6) d'alimentation du solénoïde et (5) d'alimentation des inducteurs.

Le pignon de commande (1) recule pour occuper sa position de repos. Mesurer la cote « b » comprise entre la face d'appui de la bride du démarreur sur le carter d'embrayage et l'extrémité du pignon de commande (1).

Cette cote « b » doit être de 21 mm au maximum, sinon réviser le démarreur.

5350

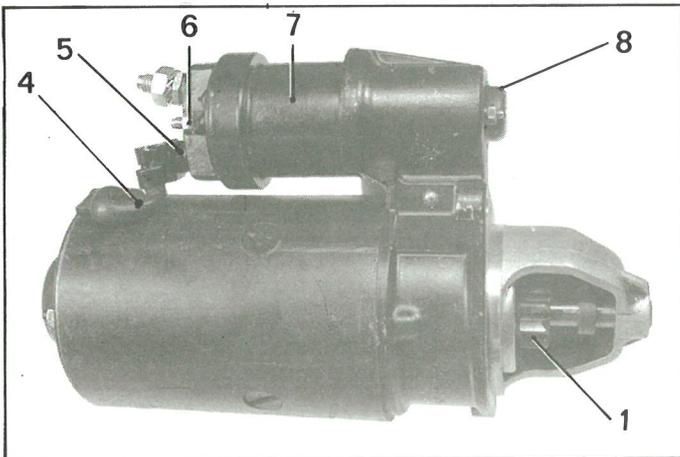


7. Connecter le fil (4) d'alimentation des inducteurs, à la borne (5) (repérée « DEM ») du solénoïde (7).

8. Poser le bouchon plastique (8).

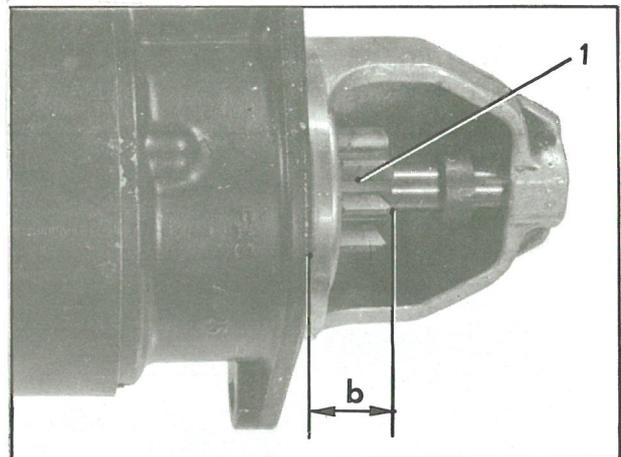
9. Poser le démarreur sur le véhicule.

5351



10. Connecter le câble de masse à la borne négative de la batterie.

5348



CONTROLE D'UN DEMARREUR

PARIS-RHONE D 8 E 99 ou (D 8 E 116 Juin 1972 →)

1. Essai sur véhicule :

- a) Vérifier que la batterie est correctement chargée, et mesurer :
 - Intensité absorbée, pignon bloqué
- b) Déposer le démarreur et mesurer :
 - Intensité absorbée à vide

2. Essai au banc :

- a) Couple moyen à 1000 tr/mn
- Intensité absorbée par ce couple
- b) Puissance mécanique maximale.....
- Couple correspondant à la puissance maximale
- Intensité absorbée par ce couple

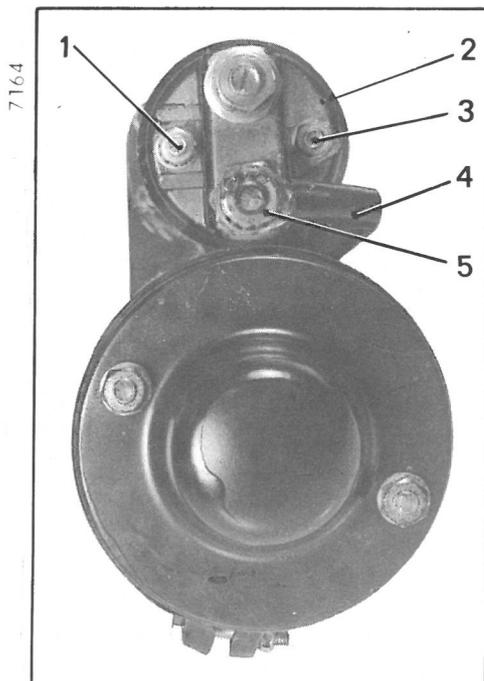
D 8 E 99	D 8 E 116
330 à 340 A	360 A
30 à 40 A	30 à 40 A
0,6 daNm 220 A	0,5 daNm 220 A
736 W 0,38 daNm 180 A	662 W 0,35 daNm 175 A

Manuel 854-1

REGLAGE DU PIGNON DE COMMANDE D'UN DEMARREUR

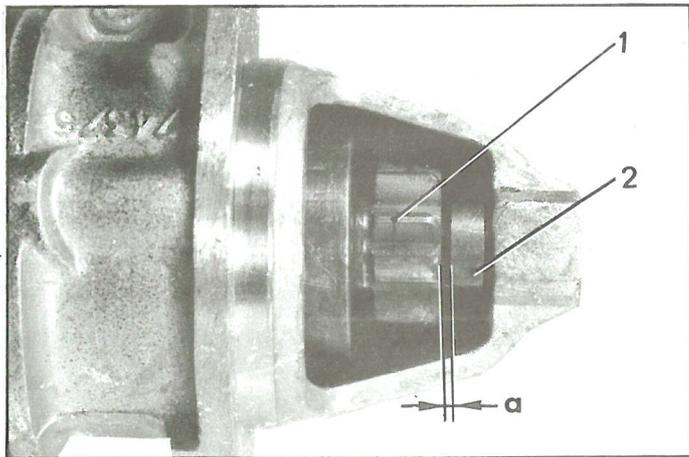
 PARIS-RHONE D 8 E 99
 ou D 8 E 116

AVEC CONTACTEUR A SOLENOIDE CED 402



7164

- Déconnecter le câble de masse, de la borne négative de la batterie.
- Déposer le démarreur.
- Déconnecter le fil (4) d'alimentation des inducteurs, de la borne (5) du solénoïde.
- Exciter le solénoïde. Pour cela, connecter :
 - la borne positive d'une batterie à la borne (1) d'alimentation du solénoïde
 - la borne négative de la batterie à la borne (3) du solénoïde.



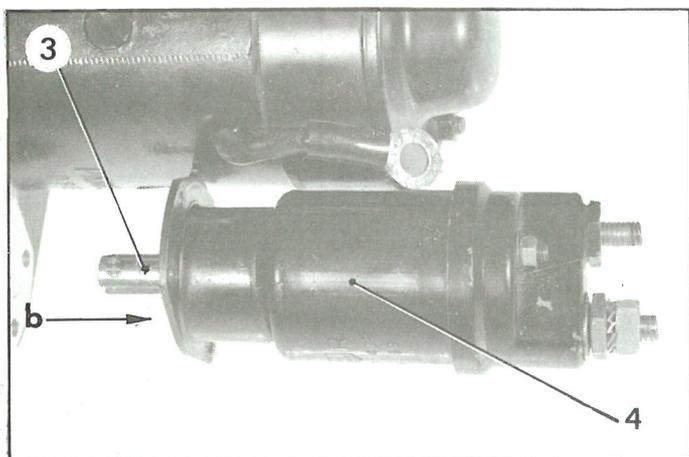
Le pignon de commande (1) étant avancé, mesurer la cote « a » comprise entre l'extrémité du pignon de commande (1) et la butée (2).

Cette cote « a » doit être de 1 mm. Sinon, pour l'obtenir :

- Désaccoupler le solénoïde, du démarreur.
- Comprimer la coupelle du ressort (suivant « b ») et maintenir la chape (3). Visser ou dévisser celle-ci sur l'axe du solénoïde pour obtenir la cote « a ».

Si « a » > 1 mm : visser la chape,
Si « a » < 1 mm : dévisser la chape.
(Agir par fraction de tour).

Accoupler le solénoïde, au démarreur.



5. Déconnecter la batterie des bornes (5) et (6) du solénoïde.

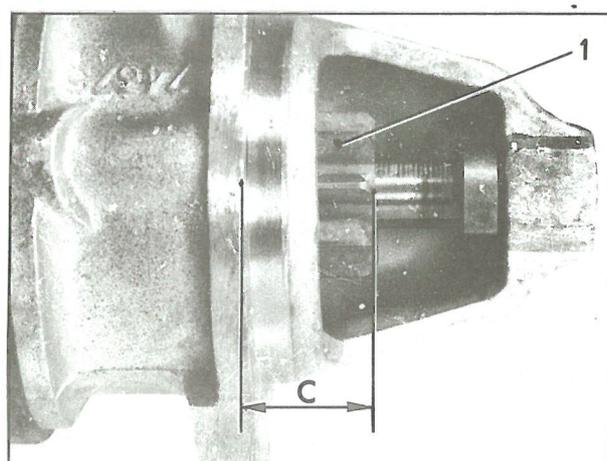
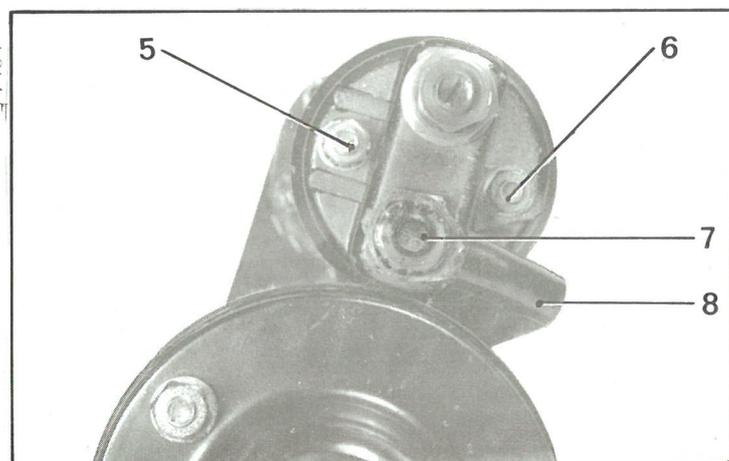
Le pignon de commande (1) recule pour occuper sa position de repos. Mesurer la cote « c », comprise entre la face d'appui de la bride du démarreur sur le carter d'embrayage et l'extrémité du pignon de commande (1) :

Cette cote « c » doit être de 21 mm maxi (démarreur D8E99) ou 21.6 mm (démarreur D8E116). Sinon, réviser le démarreur.

6. Connecter le fil (8) d'alimentation des inducteurs à la borne (7), du solénoïde (4).

7. Poser le démarreur sur le véhicule.

8. Connecter le câble de masse, à la borne négative de la batterie.



IV. EQUIPEMENT 24 volts (Spécial MEHARI - type ARMEE)

Ce véhicule diffère essentiellement du véhicule Série par une installation 24 volts prévue pour un équipement spécial radio (combiné émetteur-récepteur).

BATTERIES.

Deux batteries de 12 volts montées en série :

Marque : STECO, 12 volts 43 Ah (200/40 Ah)

Type : 2 HN armée

Référence : 6140 - 14 - 238 - 9715

Une borne ARELCO est prévue sur la borne positive pour la fixation des câbles d'alimentation du démarreur et de la boîte de raccordement.

Référence ARELCO : P 1 M 64

Serrage de l'écrou supérieur : 0,35 daNm

Un coupe-batterie DUCELLIER type Ro 80 A 1, référence 1034 A est fixé sur le tablier.

REMARQUE : Une batterie est située à l'emplacement de celle du véhicule de série. L'autre est située contre la planche de bord, côté passager avant, ce qui entraîne le montage des pièces suivantes :

- un support de planche de bord,
- une planche de bord modifiée (boîte à gants rapportée),
- une plaque de visite de la batterie,
- un support pour la fixation et le cache de cette nouvelle batterie.

ALTERNATEUR

Alternateur monophasé PARIS-RHONE 24 volts 20 A. réf. A 11 M 9 (→ 3/1974) ou A 11 M 13 (3/1974 →)

Puissance maximale à partir de 8000 tr/mn : 580 watts

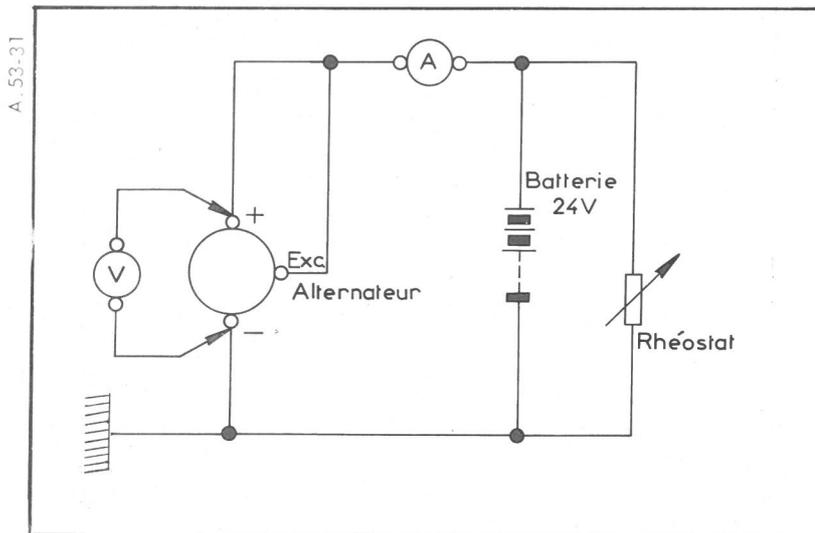
Résistance des inducteurs : $21 \pm 5 \%$ Ω

Balais : longueur minimum après usure : 13 mm

Force des ressorts sur balais neufs : $2,85 \pm 10 \%$ newtons

Rapport de vitesse de rotation alternateur/moteur = 1,8/1

CONTROLE DE L'ALTERNATEUR (avec batteries bien chargées).



Réaliser le branchement ci-dessus à l'aide d'un voltmètre **V**, d'un ampèremètre **A**, et d'un rhéostat. Mesurer le débit de l'alternateur en faisant croître progressivement le régime moteur et en agissant sur le rhéostat pour maintenir la tension égale à 28 volts.

Vitesse d'amorçage : 1030 tr/mn moteur (1850 tr/mn alternateur) sous 28 volts

Débit de l'alternateur : 7,5 Amp. à 1670 tr/mn moteur (3000 tr/mn alternateur) sous 28 volts

15,5 Amp. à 2830 tr/mn moteur (5100 tr/mn alternateur) sous 28 volts

18,5 Amp. à 4440 tr/mn moteur (8000 tr/mn alternateur) sous 28 volts

REGULATEUR DE TENSION.

Régulateur de tension électronique PARIS-RHONE 24 volts, type L21, référence ZL 210.

REMARQUES IMPORTANTES :

Il faut absolument éviter certaines fausses manœuvres provoquant la destruction du régulateur de tension.

- S'assurer que le fil de masse est connecté sur le shunt de masse (vis de fixation) du régulateur.
- Eviter une mise à la masse du circuit d'excitation.
- Ne jamais intervertir les fils connectés sur les bornes « + » et « EXC » du régulateur.
- Ne jamais arrêter le moteur en ouvrant le coupe-batterie.

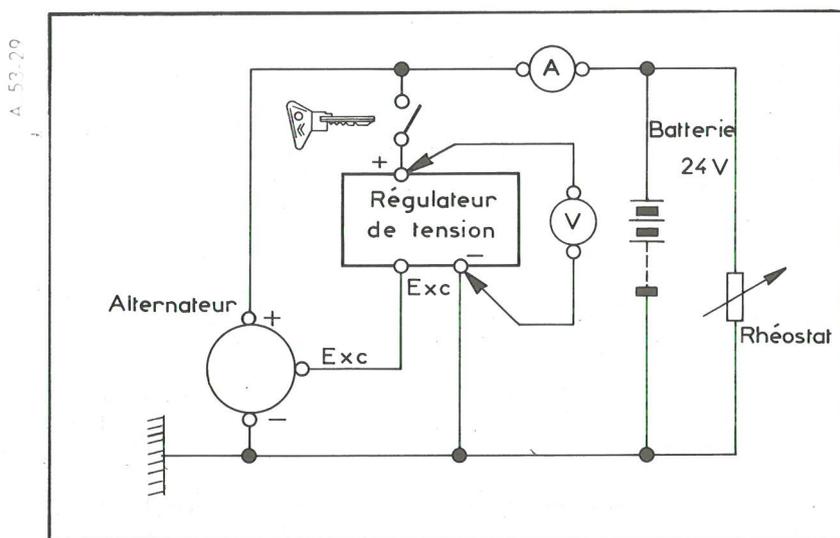
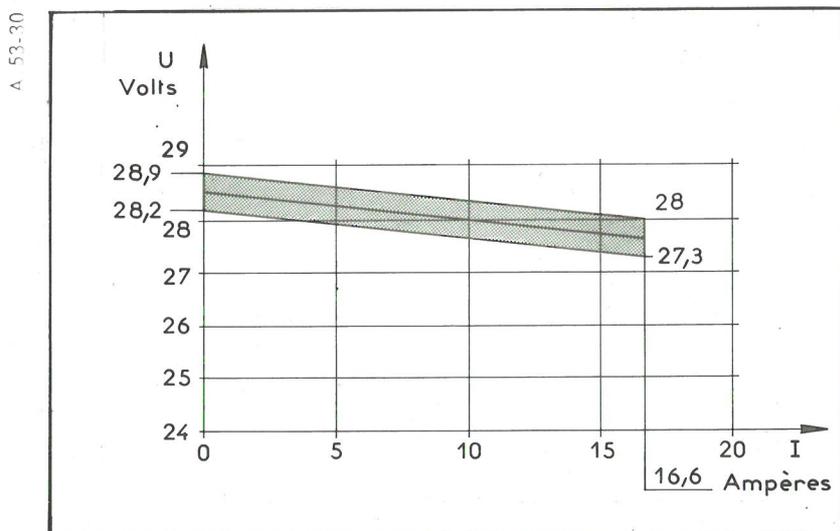
L'ouverture du coupe batterie doit s'effectuer moteur arrêté.

Contrôle du régulateur de tension :

Réaliser le branchement (figure ci-dessous) à l'aide d'un ampèremètre **A**, d'un voltmètre **V** et d'un rhéostat.

Accélérer le moteur jusqu'à obtenir un régime de 3330 tr/mn (soit 6000 tr/mn alternateur).

Agir sur le rhéostat pour augmenter le courant débité par l'alternateur **sans jamais revenir en arrière** et lire la tension* correspondante.



Effectuer plusieurs mesures et les reporter sur le graphique de la figure ci-dessus. Celles-ci doivent être comprises dans la partie ombrée, sinon le régulateur est défectueux.

NOTA : Le graphique (ci-dessus) correspond à des mesures relevées à la température de 20° C.

Si la température ambiante « t » est différente, il faut modifier les valeurs indiquées sur le graphique.

La tension varie à l'inverse de la température « t ». La correction de tension à apporter est déterminée par la

$$\text{formule : } U \text{ (volts)} = \frac{20^\circ - t}{10} \times 0,18.$$

DEMARREUR.

Démarréur à commande positive électromagnétique PARIS-RHONE 24 volts, référence D 8 E 110.

Balais : longueur minimum après usure	7 mm
Inducteur : résistance	0,034 Ω
Induit : ϕ minimum du collecteur après rectification	35,5 mm
: jeu latéral	0,5 à 1 mm

Lanceur (réglage) :

Le démarréur étant déposé, déconnecter le fil d'alimentation des inducteurs, du solénoïde. Exciter le solénoïde, et mesurer le jeu compris entre la rondelle de butée et l'extrémité du pignon d'engrènement. Il doit être de 0,5 à 1,5 mm, sinon agir sur la vis de réglage du solénoïde.

Solénoïde :

Résistance de l'enroulement d'appel	1,16 Ω
(enroulement gros fil, branché en série avec les inducteurs du démarréur)	
Résistance de l'enroulement de maintien	3,5 Ω
(enroulement fil fin, branché en parallèle)	

CONTROLE DU DEMARREUR.**1°) Essai sur véhicule :**

S'assurer que les batteries sont correctement chargées et mesurer :

- l'intensité absorbée, pignon bloqué	300 ampères
- l'intensité absorbée au lancement du moteur	150 ampères environ, à 20° C
- l'intensité absorbée à vide, démarréur déposé	inférieure à 50 ampères

2°) Essai au banc :

a) Couple mini à 1000 tr/mn	0,55 daNm
Intensité absorbée par ce couple	220 ampères
b) Puissance minimale sous 20,2 volts	1000 watts
Couple correspondant	0,35 daNm
Intensité absorbée par ce couple	180 ampères

ALLUMAGE.**ALLUMEUR.**

Blindé DUCELLIER 24 volts, référence 4407 A.

Courbe d'avance centrifuge et réglage du rupteur identiques à ceux des véhicules de série.

Cet allumeur entraîne la modification du collecteur d'air (trou de passage du fil blindé d'alimentation de l'allumeur plus gros et découpe supprimée).

BOBINE D'ALLUMAGE.

Blindée A.B.G. 24 volts, référence 177 267.

Deux fils de haute tension, blindés :

- fil gauche A.B.G, référence 177 264

- fil droit A.B.G, référence 177 263

Serrage des raccords des fils blindés sur bobine et bougies
 0,6 à 0,8 daNm |

Filtre sur circuit d'alimentation (primaire) de la bobine A.B.G., référence 177 265.

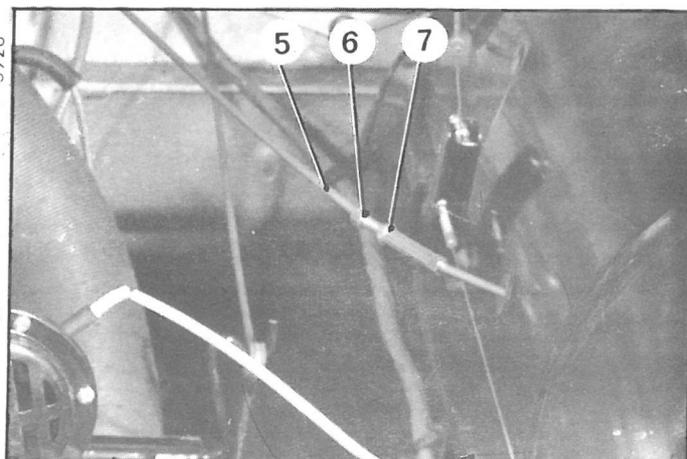
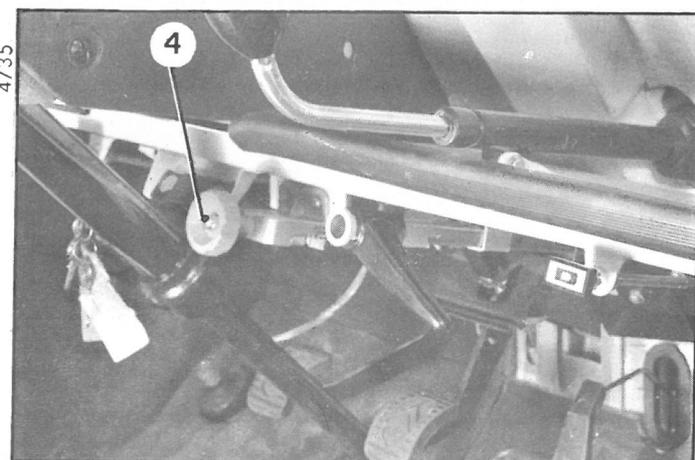
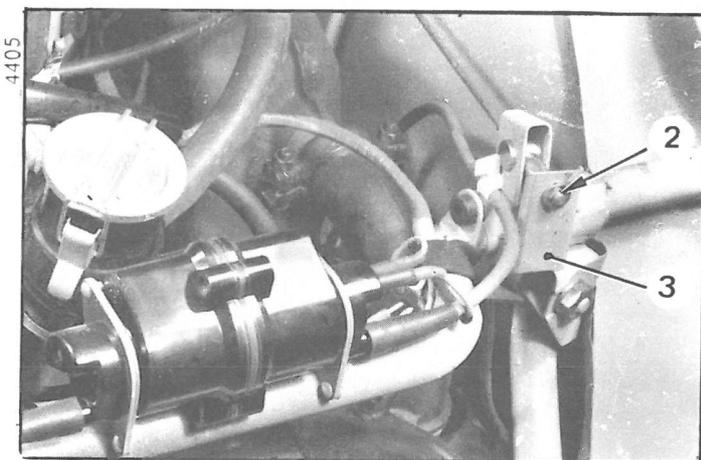
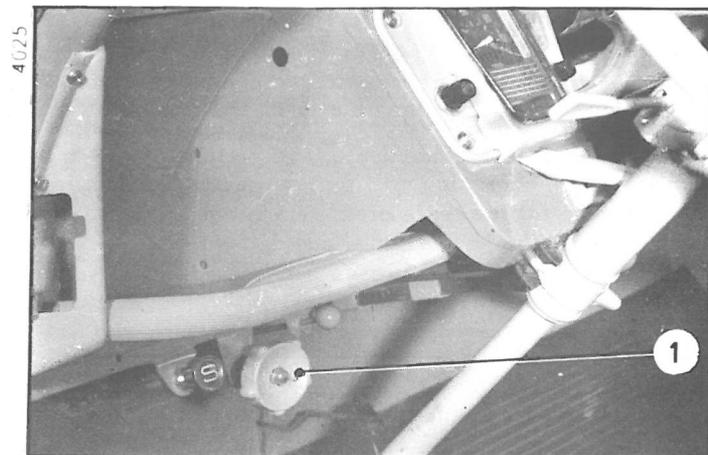
BOUGIES D'ALLUMAGE.

Deux bougies blindées A.B.G, référence M C Y 78 L.

Réglage des électrodes
 0,5 à 0,6 mm |

Couple de serrage à froid
 2 à 2,5 daNm. |

REGLAGE DES PHARES



REMARQUE : Une commande manuelle permet de corriger le réglage des phares en fonction de la charge du véhicule. Il faut cependant faire un réglage initial des phares, véhicule à vide en ordre de marche (avec l'outillage de bord, la roue de secours et cinq litres d'essence dans le réservoir).

A. COMMANDE DE PHARES, RIGIDE

1. Vérifier le jeu latéral de la commande manuelle :

Placer, si nécessaire, des rondelles de réglage (2) pour que le jeu compris entre la patte de commande (3) de la barre des phares et la première rondelle de réglage soit de 0,5 mm.

2. Régler les phares :

- Placer le véhicule sur un sol plan et horizontal.
- Tourner le bouton de commande (1) de gauche à droite jusqu'en butée.
Tourner le bouton de droite à gauche de deux tours et demi.
- La pression des pneus et les hauteurs étant correctes, procéder au réglage des phares à l'aide d'un appareil genre : « REGLOSCOPE » ou « REGLOLUX ». S'assurer que le véhicule et l'appareil de réglage sont sur un même plan.

B. COMMANDE DE PHARES, PAR CABLES

3. Régler les flexibles de chaque phare :

- S'assurer que les flexibles (5) ne font pas d'angles vifs.
- Tourner le bouton de commande manuelle (4) à fond dans le sens des aiguilles d'une montre.
- Mettre le bloc optique en butée.
Pour ceci :
 - Desserrer le contre-écrou (7).
 - Dévisser progressivement le tendeur (6) jusqu'à ce que le bloc optique vienne en butée.
 (Cette opération se vérifie en appuyant sur la partie supérieure du bloc).

4. Régler les phares :

- Placer le véhicule sur un sol plan et horizontal.
- S'assurer que le bouton de commande manuelle (4) est dans la position vissée à fond.
- La pression des pneus et les hauteurs étant correctes, procéder au réglage des phares à l'aide d'un appareil genre : « REGLOSCOPE » ou « REGLOLUX ». S'assurer que le véhicule et l'appareil de réglage sont sur un même plan.

C. COMMANDE DE PHARES (Véhicules AM)

REMARQUE : Une commande manuelle permet de corriger le réglage des phares en fonction de la charge du véhicule. Il faut cependant faire un réglage initial des phares, véhicule à vide en ordre de marche (avec l'outillage de bord, roue de secours, et cinq litres d'essence dans le réservoir.

Réglage à l'aide d'un appareil genre :

« REGLOLUX » ou « REGLOSCOPE ».

1. S'assurer que la pression des pneus est correcte et que les hauteurs sont correctement réglées.
2. Placer le véhicule sur un sol plan et horizontal.
3. Tourner le bouton (1) de commande manuelle à fond dans le sens dévissage.
4. Visser les deux boutons (2) et (3) de réglage à la moitié de la longueur du filetage.
5. Placer l'appareil de réglage en face d'un projecteur (appareil de réglage sur le même plan que le véhicule).

6. Régler les projecteurs :*a) En hauteur :*

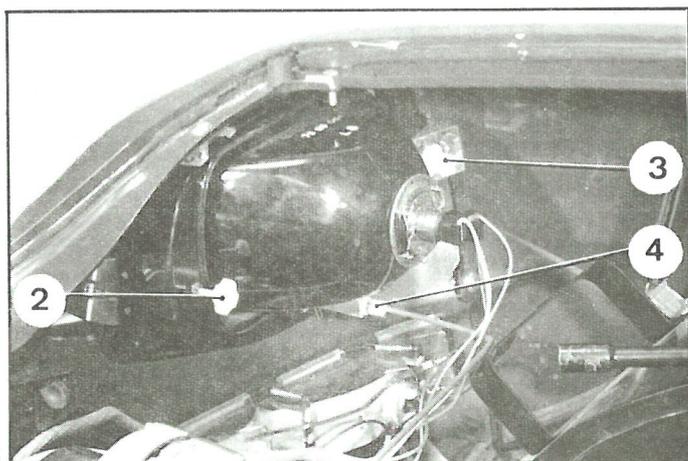
- Allumer les feux de croisement.
- Par action sur le bouton moleté (4), amener la ligne de coupure du faisceau dans la zone donnée sur l'appareil de réglage.

b) En direction :

- Allumer les feux de route.
- Par action simultanée sur les deux boutons (2) et (3), (en vissant l'une et dévissant l'autre de la même valeur ou inversement), amener le centre de la tache lumineuse du faisceau, sur le repère donné par l'appareil de réglage.

7. Régler l'autre projecteur.

NOTA : En cas de « trou noir » dans le faisceau, remplacer la lampe.

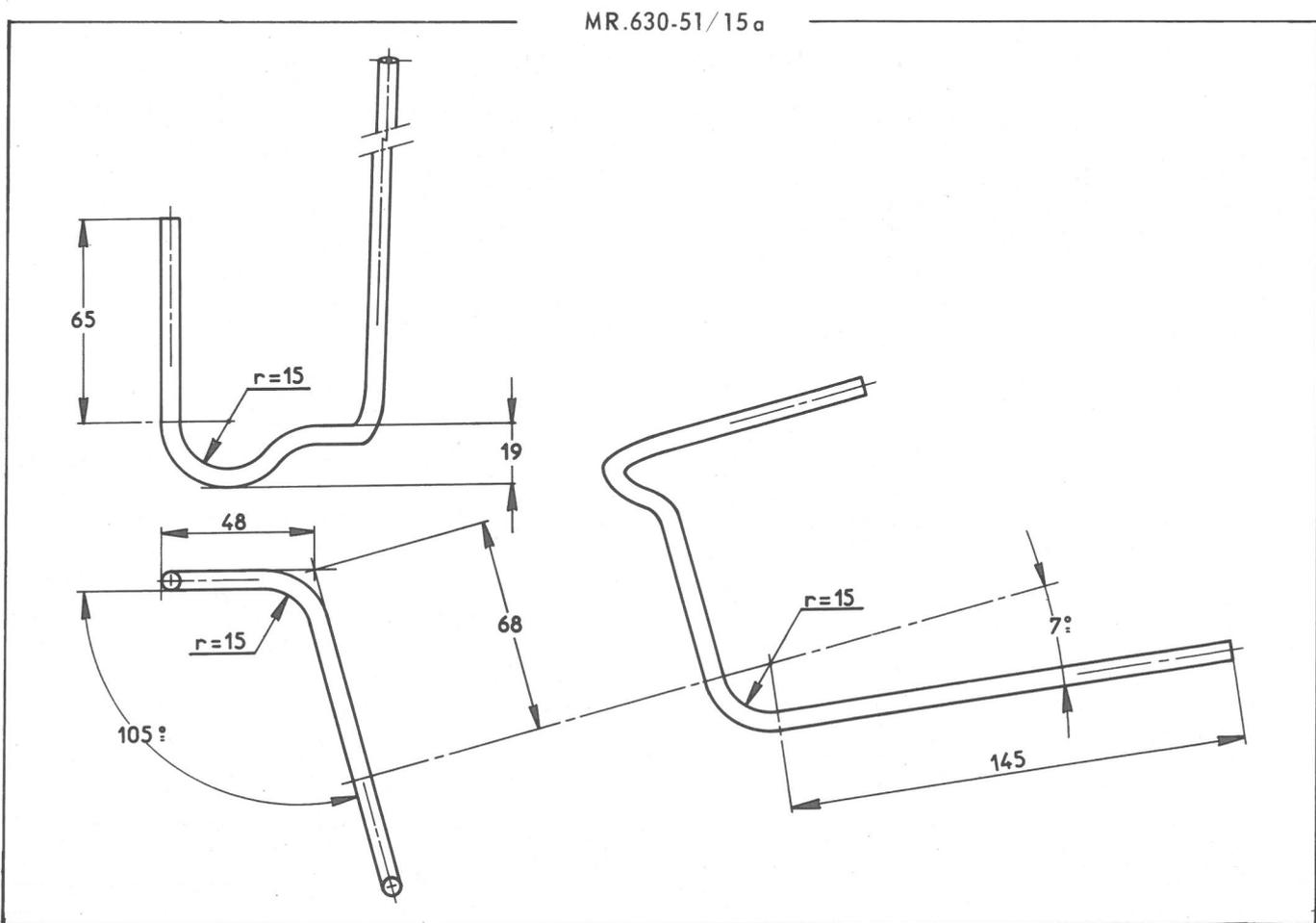
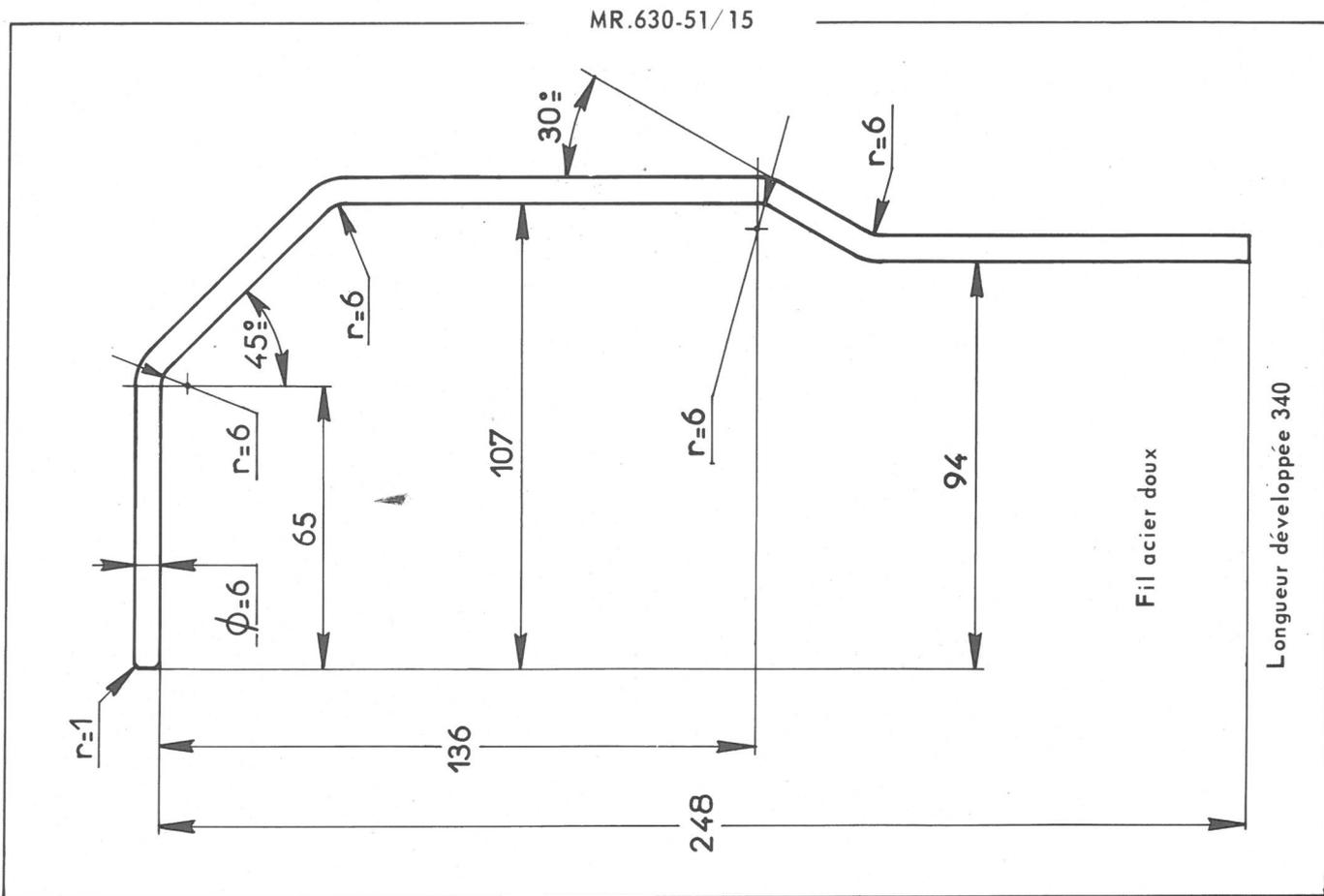


**LISTE DES OUTILS SPECIAUX FIGURANT
AU FASCICULE N° 1 DU MANUEL 854**

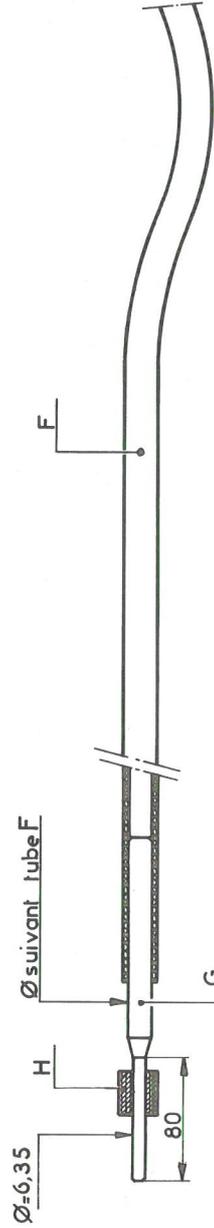
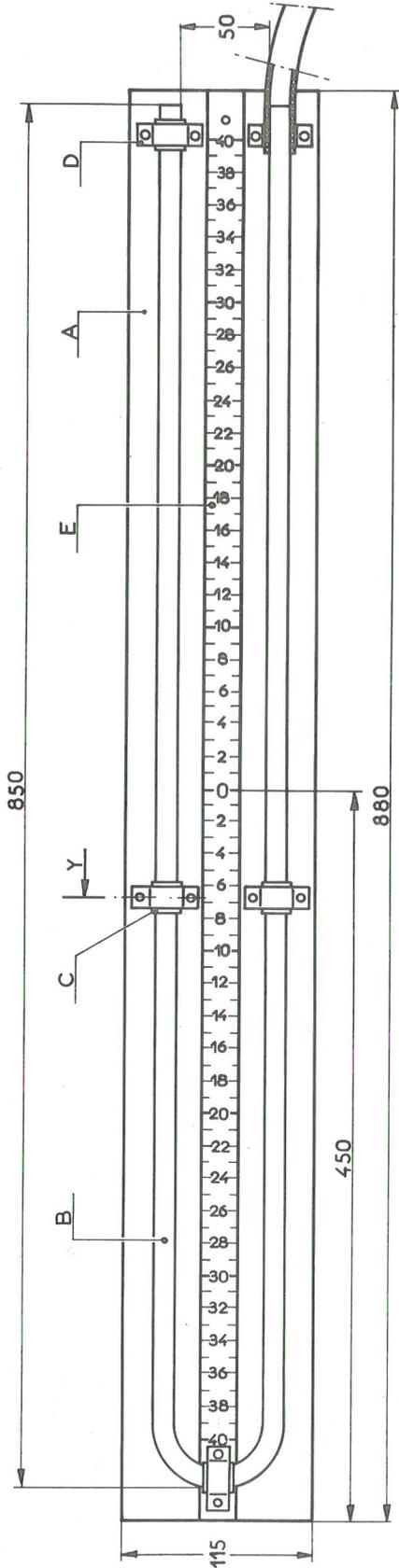
DESIGNATION	NUMEROS		REFERENCE de l'outil vendu	
	Ancien	Nouveau		
2 MOTEUR				
Extracteur de ventilateur			3006-T bis	
Pige pour calage du point d'allumage		MR.630-51/15 ou MR. 630-51/15 α		
Appareil pour contrôler la pression d'essence			4005-T 3099-T 2279-T	
Raccord pour contrôle de la pression d'huile moteur				
Manomètre (0 à 10 bars)				
Appareil pour contrôle de la dépression du carter moteur		MR.630-56/9 α	2437-T 1692-T 30 4054-T	
Support pour contrôle de l'alignement du carter moteur	MR.3365-290	MR.630-52/16		
Support pour contrôle de l'alignement du carter de boîte de vitesses	MR.3365-300	MR.630-52/17		
Cimblots (s'utilisent avec support MR.630-52/17)	MR.3365-304	MR.630-52/17/4		
Comparateur				
Appareil de contrôle de l'avance centrifuge				
Contrôle de l'alignement de l'alignement moteur- B.V.				
4 BOITE DE VITESSES				
Cale de réglage de fourchette (épaisseur = 1,5 mm)				1785-T
Cale de réglage de fourchette (épaisseur = 1,8 mm)				1786-T
Cale de réglage de fourchette (épaisseur = 2,7 mm)			3153-T	
Bride de maintien du ressort de verrouillage de l'axe de fourchette de 2ème-3ème		MR. 630-64/21	1677-T	
Clé à méplats (méplats 6 × 9 sur plâts)				
7 8 ESSIEUX AVANT ET ARRIERE				
Appareil pour contrôle du carrossage			2313-T	
Chandelles pour contrôle des essieux avant et arrière		MR. 630-51/9 α		
Montage pour contrôle des bras d'essieu	MR. 3745	MR. 630-51/46		
Appareil pour contrôle du parallélisme de l'essieu arrière	MR.3756-20/28	MR. 630-51/47		
9 SUSPENSION				
Jauge de contrôle des hauteurs			2305-T	
Embout pour réglage des hauteurs			3455-T	
Clé pour embout de réglage			ou 3455-T bis 3456-T	
11 FREINS				
Touche de comparateur			2443-T	
Support pour lever le véhicule	MR. 3300-70	MR. 630-41/3		
Support de comparateur		MR. 630-52/34		

Mise à jour N° 1 au Manuel 854-1 (Correctif)

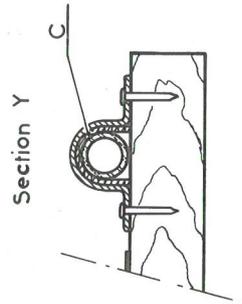
Manuel 854-1



MR. 630-56/9 a



N°	Q ^{ts}	Désignation
A	1	Planchette épaisseur : 20.
B	1	Tube de verre ou plastique.
C	4	Caoutchouc protecteur.
D	5	Collier.
E	1	Reglette.
F	1	Tube souple suivant \varnothing de B.
G	1	Embout tubulaire
H	1	Garniture joint NN 394.87



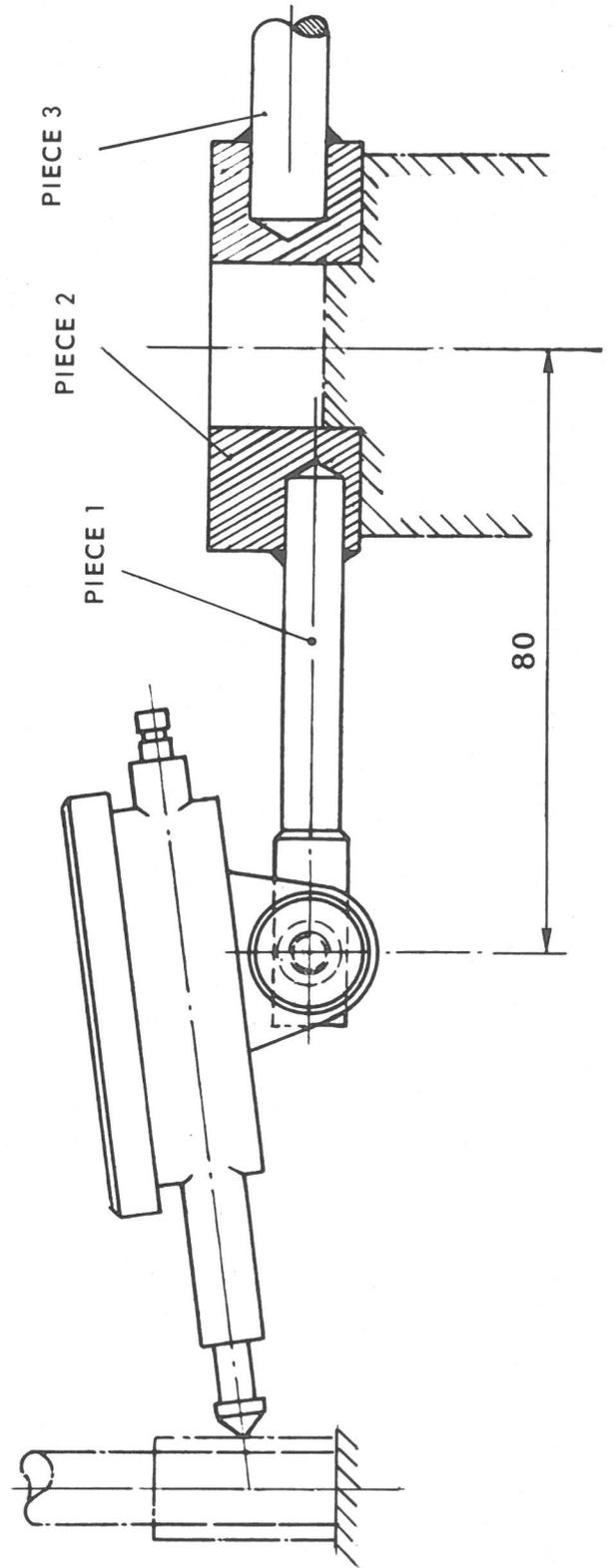
Manuel 854-1

SUPPORT DE COMPAREUR POUR CONTRÔLE DU CARTER MOTEUR

Contrôle de la position des goujons de fixation des carters

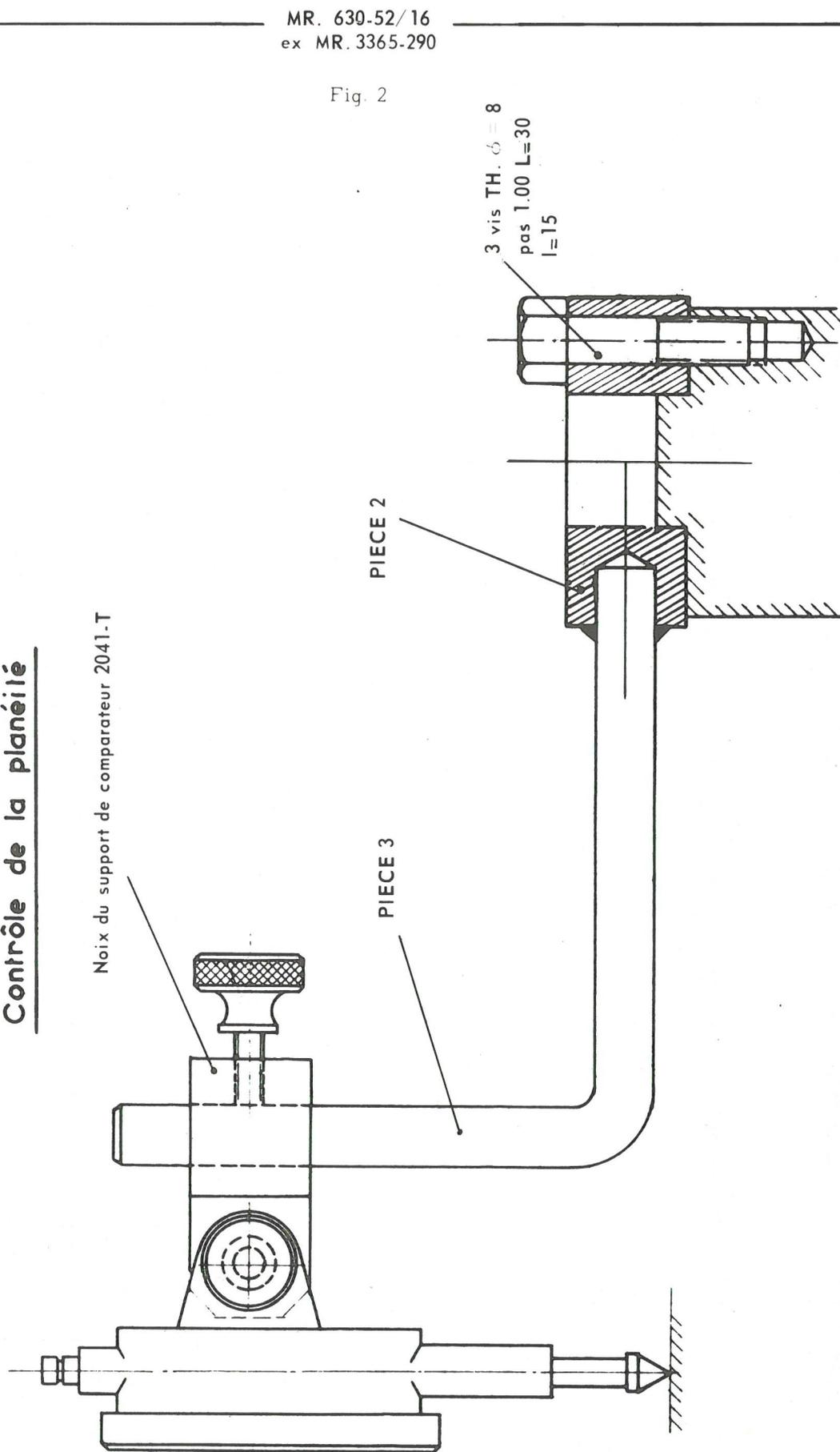
MR.630-52/16
ex MR. 3365-290

Fig. 1



SUPPORT DE COMPAREUR POUR CONTRÔLE DU CARTER MOTEUR

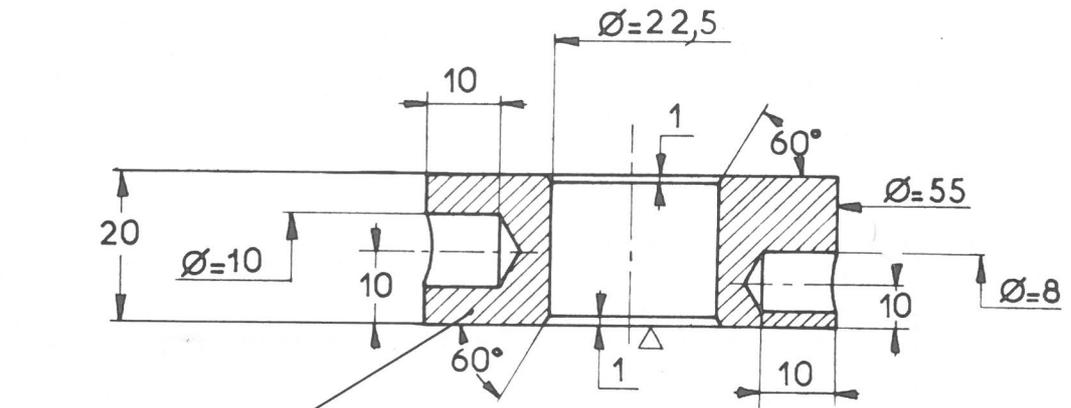
Contrôle de la planéité



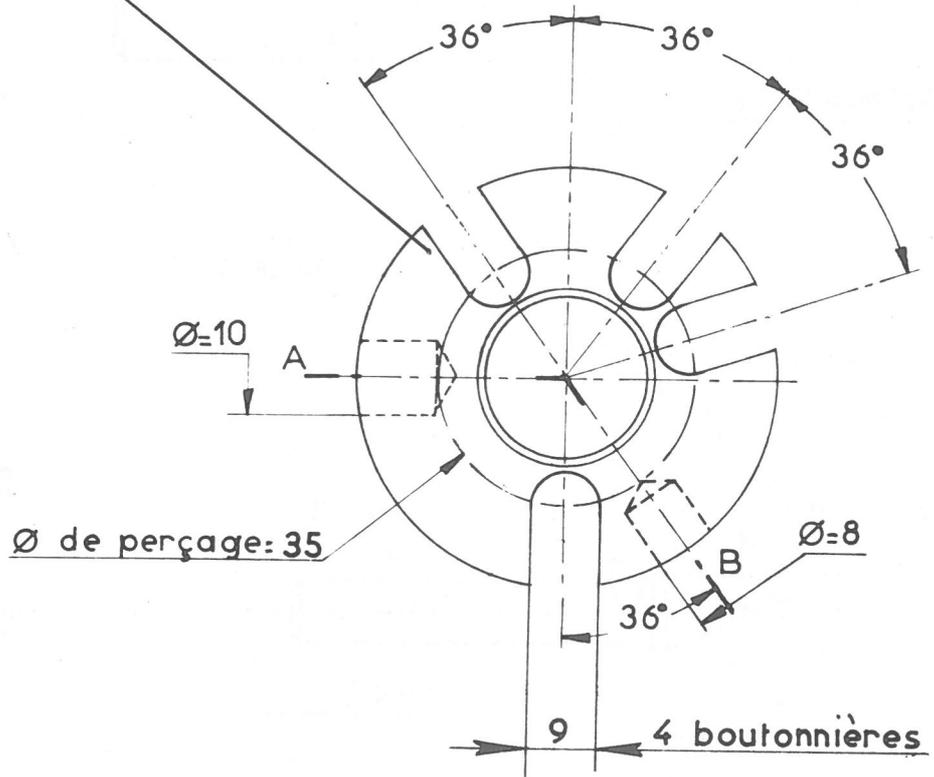
MR. 630-52/16
ex MR.3365-290

Fig. 3

Coupe AB



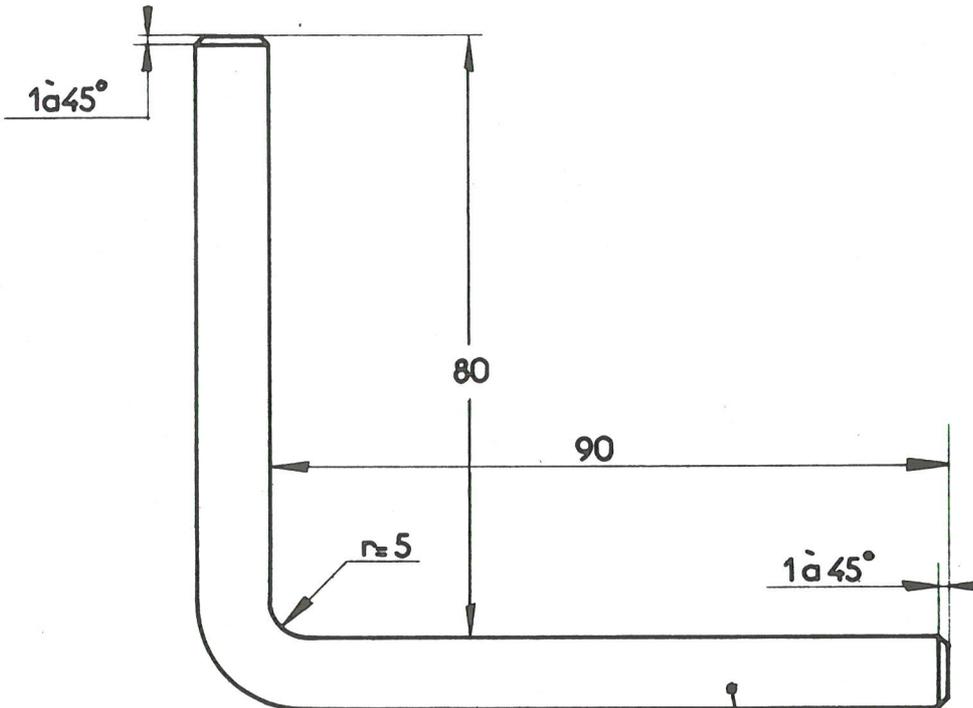
PIECE 2



Matière : acier 1/2 dur

MR. 630-52/16
ex MR. 3365-290

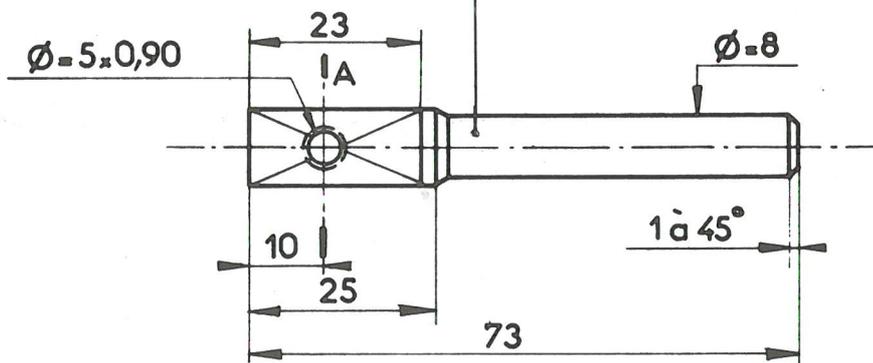
Fig. 4



Matière : Ac. stub $\varnothing=10$

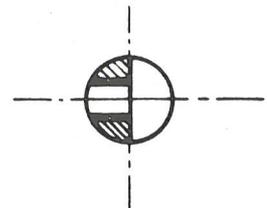
PIECE 3

PIECE 1



Matière : Ac. stub $\varnothing=10$

Section A



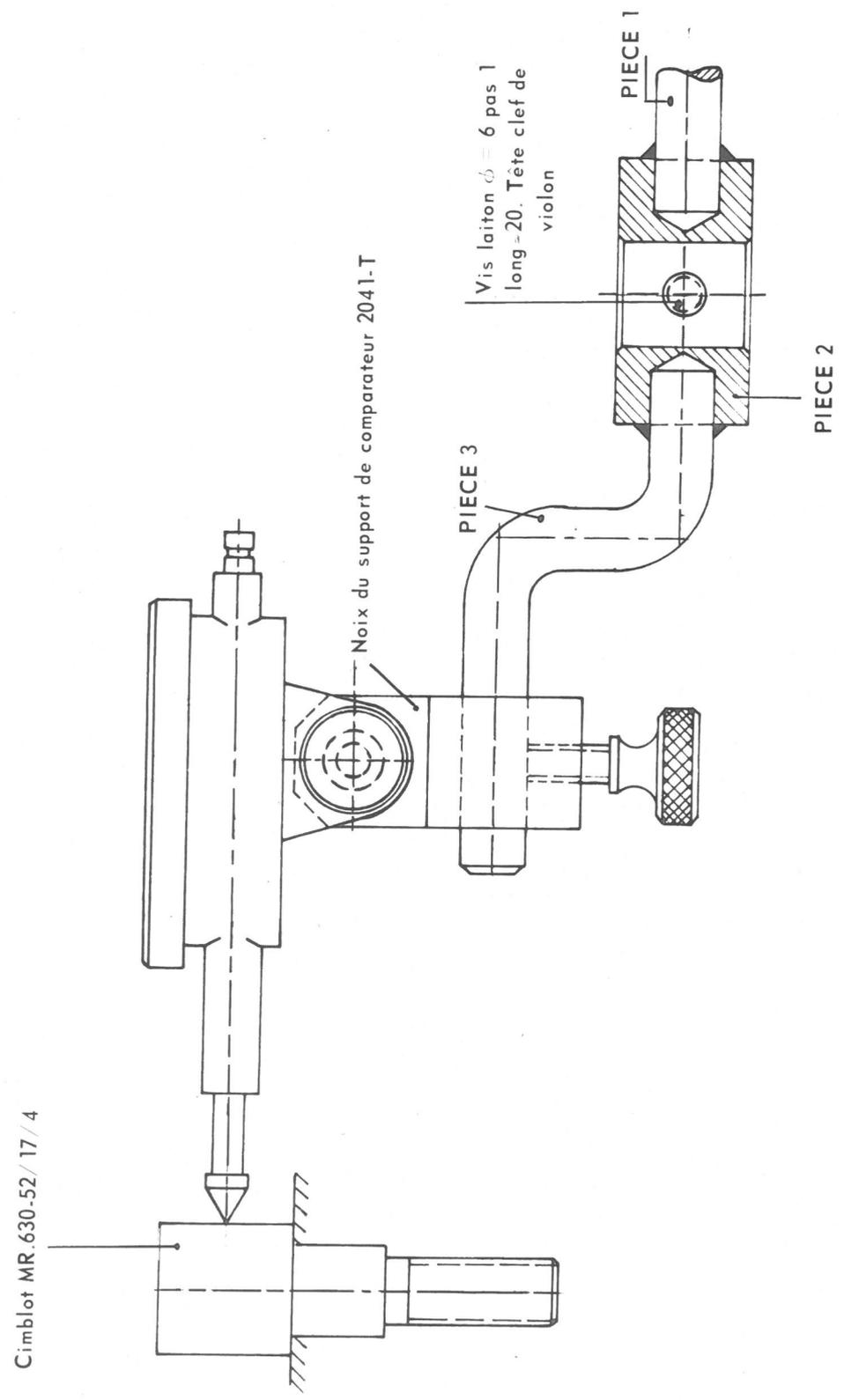
Manuel 854-1

SUPPORT DE COMPAREUR POUR CONTRÔLE DU CARTER D'EMBRAYAGE

Contrôle de la position des alésages recevant les pieds de centrage

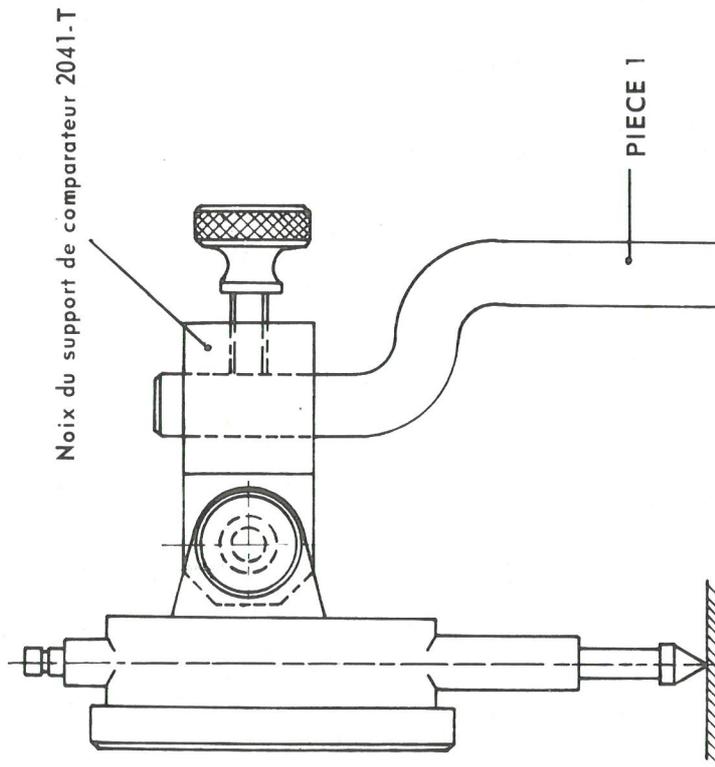
MR. 630-52/17
ex MR. 3365-300

Fig. 1



SUPPORT DE COMPARETEUR POUR CONTRÔLE DU CARTER D'EMBRAYAGE

Contrôle de la planéité

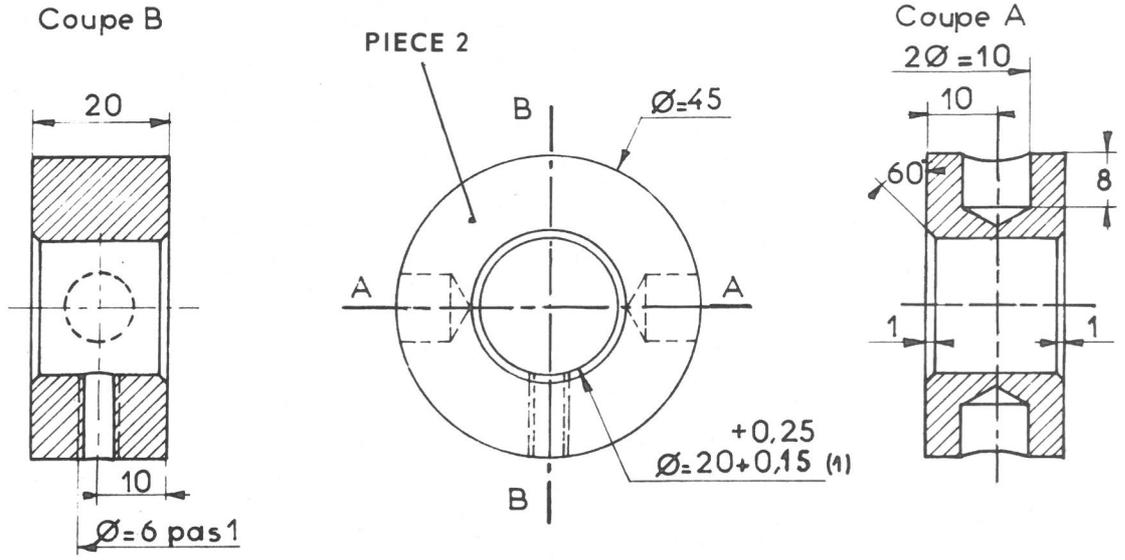


MR. 630-52/17
ex MR. 3365-300

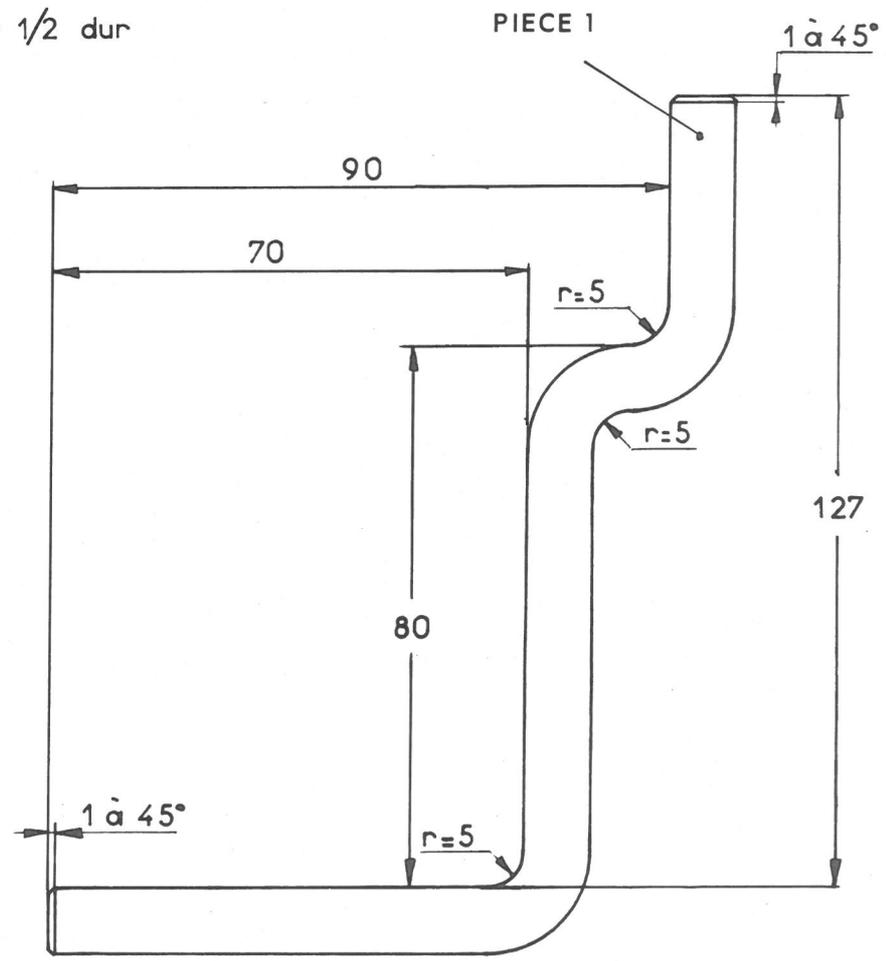
Fig. 2

MR.630-52/17
ex MR. 3365-300

Fig. 3



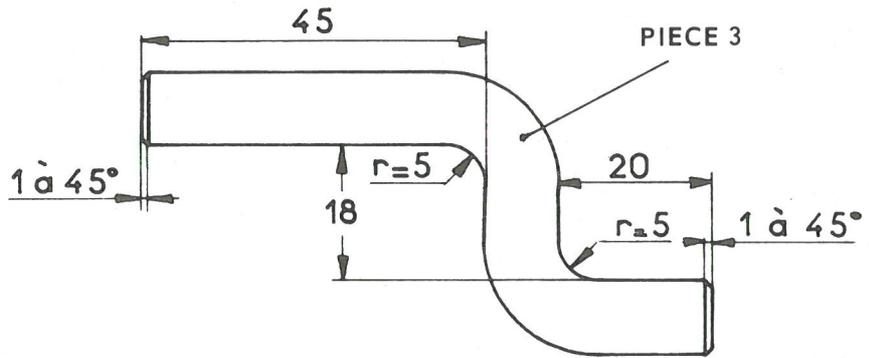
Matière : acier 1/2 dur



Matière : acier Stub $\varnothing = 10$

MR. 630-52/17
ex MR. 3365-300

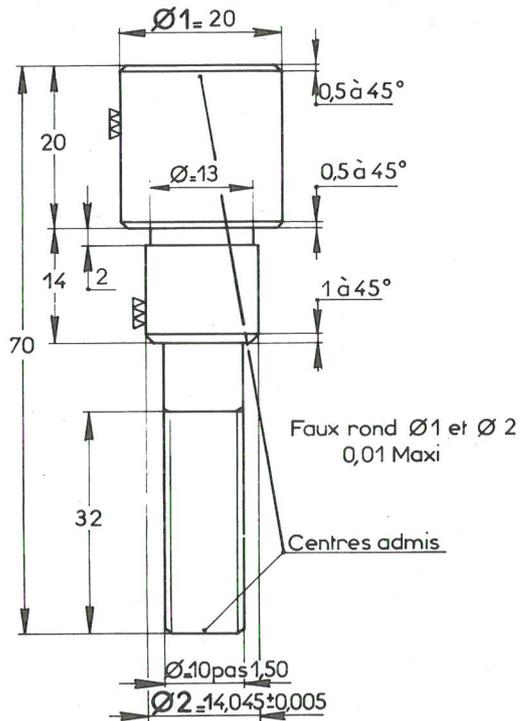
Fig. 4



Matière : acier Stub $\varnothing=10$

MR. 630-52/17/4
ex MR. 3365-304

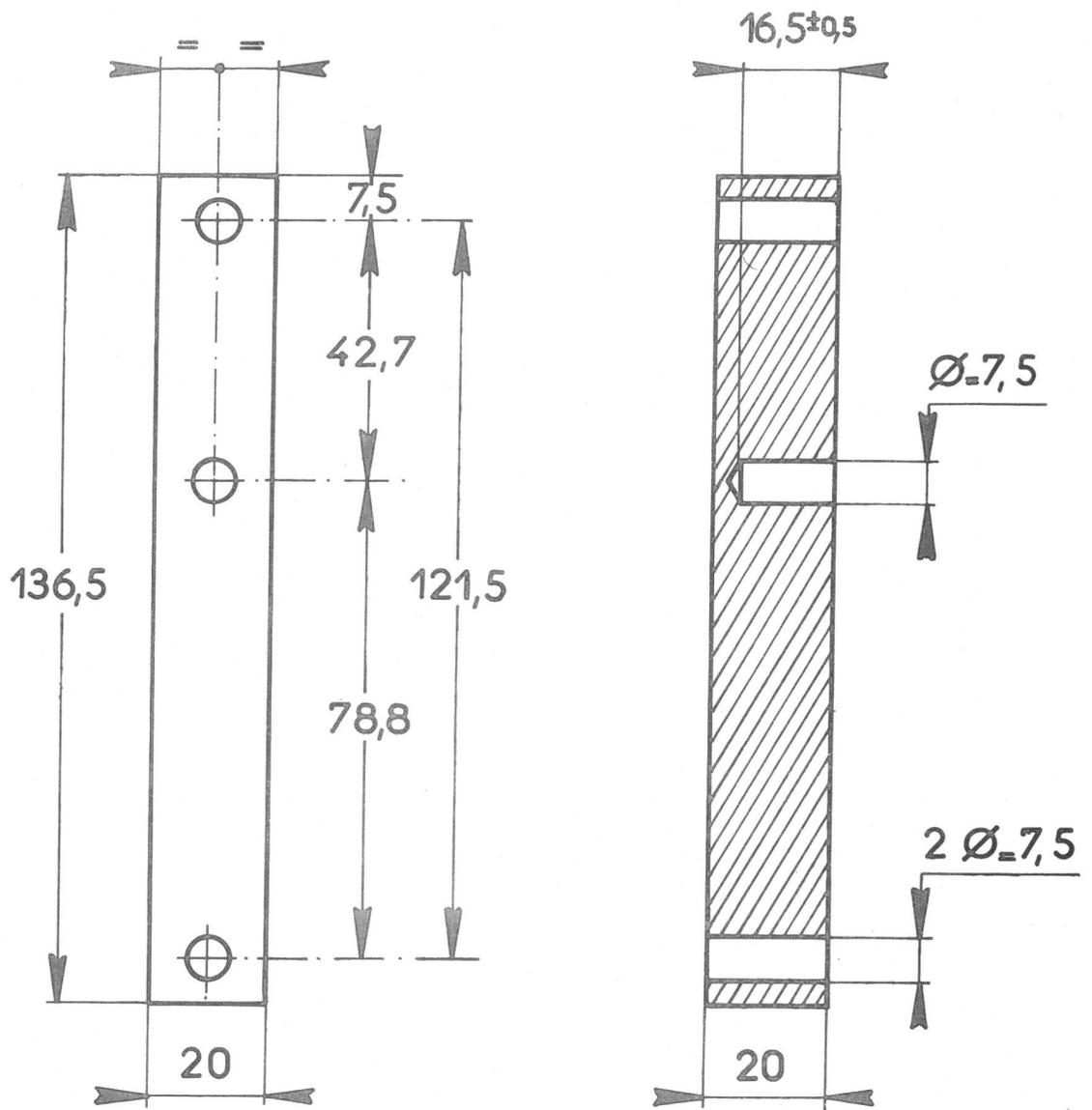
Les $\varnothing 1$ des 2 pièces
seront égaux à 0,01
près



Acier demi dur

2 pièces

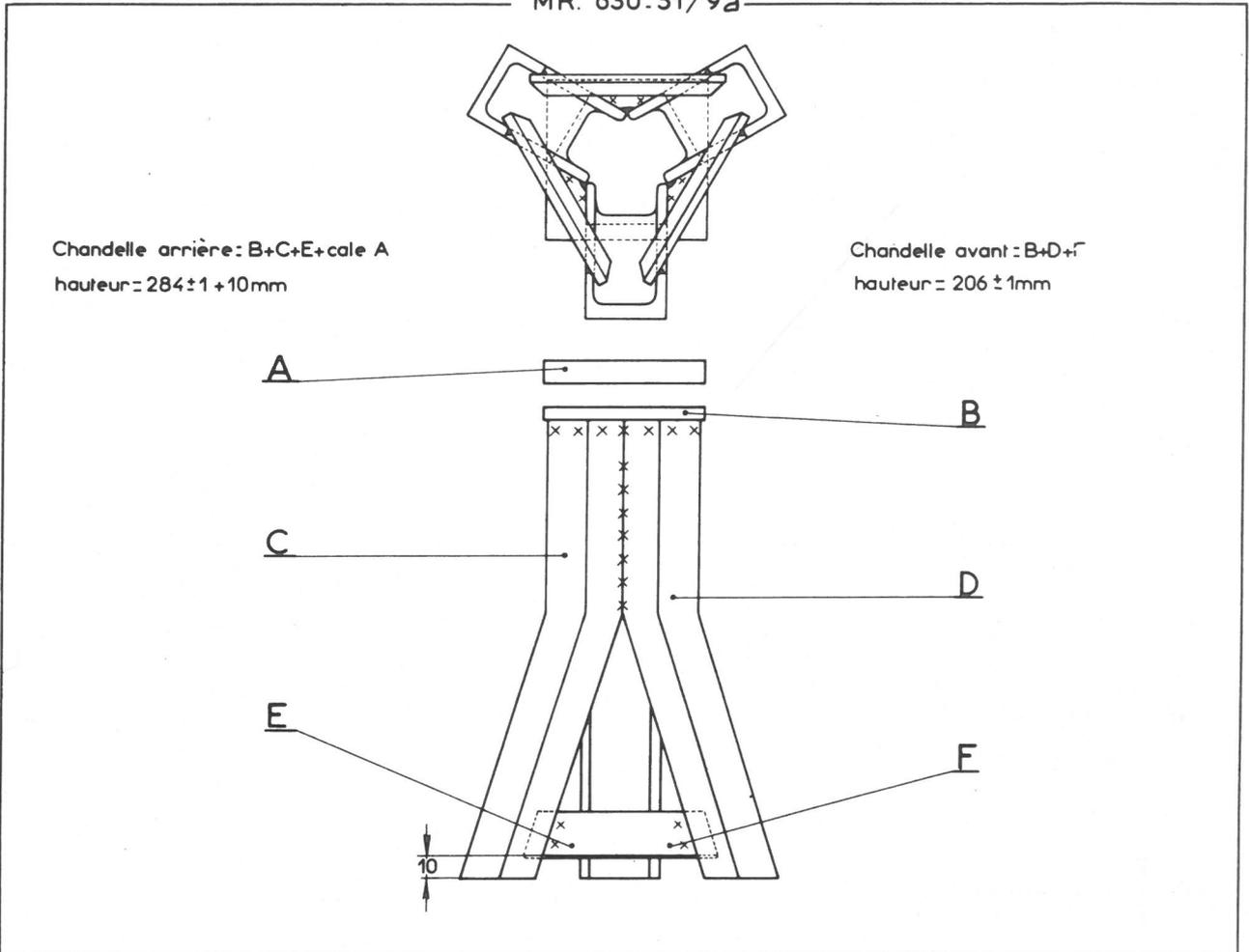
MR. 630-64/21



Manuel 854-1

Matière : Acier doux
ou autre matière
dure

MR. 630-51/9a

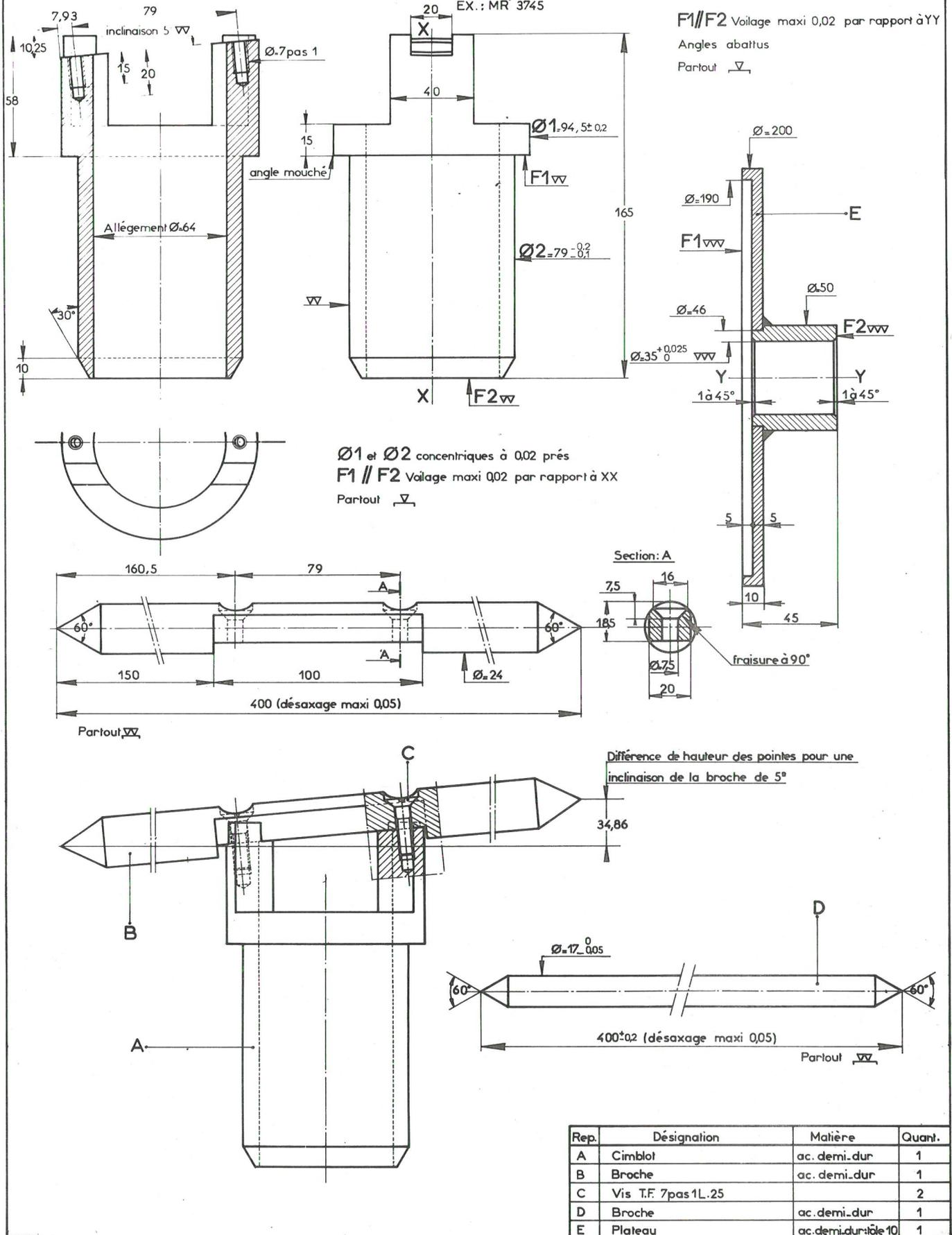


Rep	Q ^{te}	Matière	Débit	Croquis
A	1	acier 1/2 dur	70x70 ép. 10	
B	1	acier doux	70x70 ép. 6	
C	3	Cale arrière fer L	L. dév. 35x17,5 298	
D	3	Cale avant fer L	L. dév. 35x17,5 212	
E	3	Cale arrière fer plat 20x4	L. = 135	
F	3	Cale avant fer plat 20x4	L. = 85	

Manuel 854-1

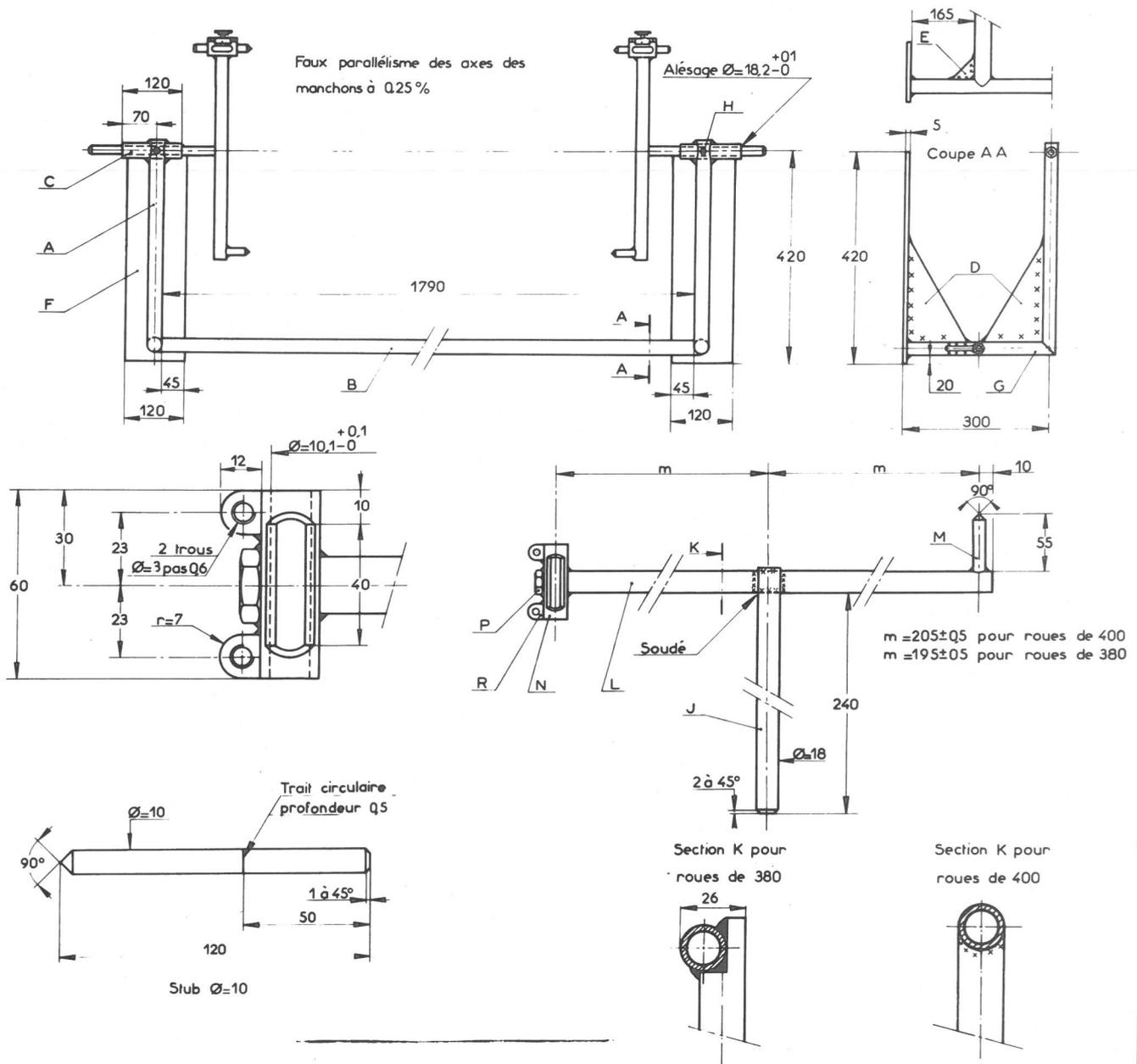
MR 630_51/46

EX.: MR 3745

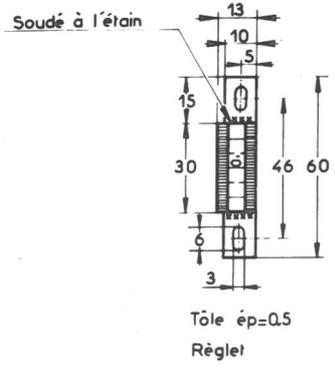
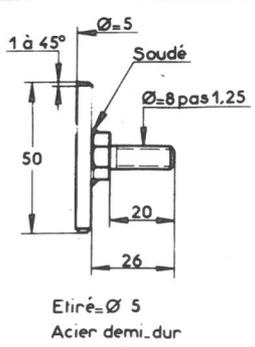
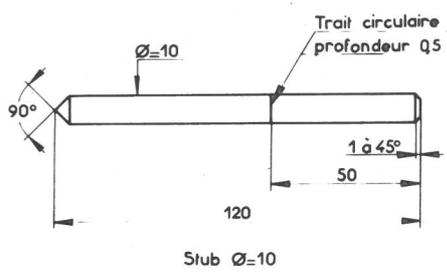


Rep.	Désignation	Matière	Quant.
A	Cimblot	ac. demi.dur	1
B	Broche	ac. demi.dur	1
C	Vis T.F. 7pas 1L.25		2
D	Broche	ac. demi.dur	1
E	Plateau	ac. demi.dur: tôle 10	1

MR 630-51/47
ex : MR 3756-20

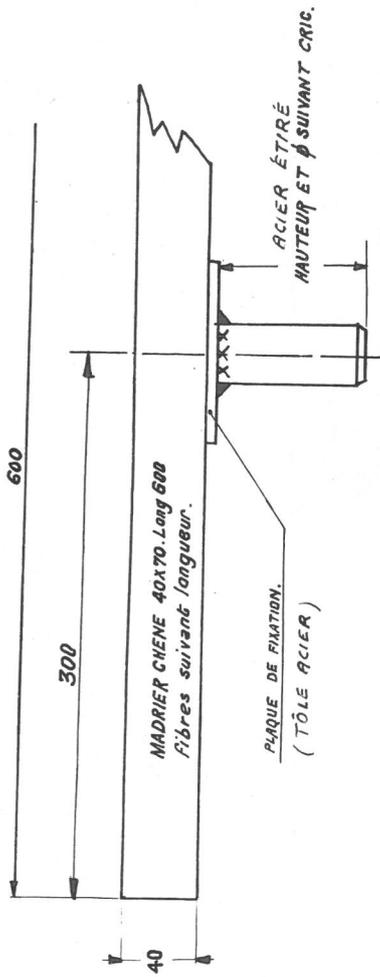


Manuel 854-1

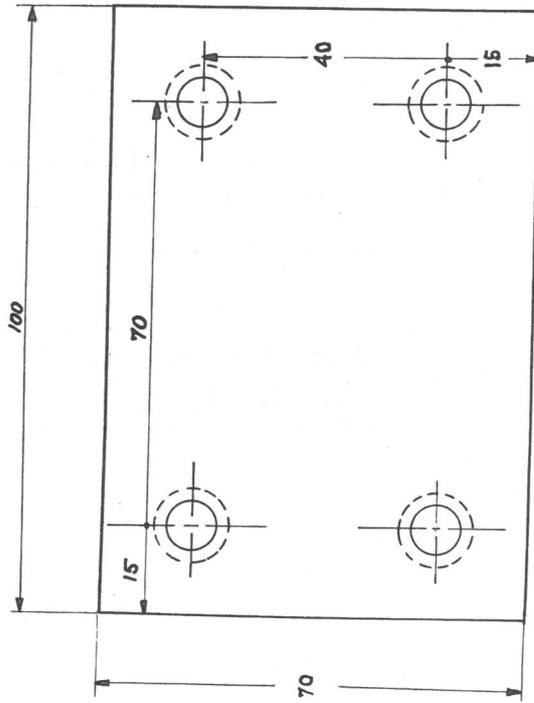


Rep.	Désignation	Matiere	Quant.
A	Support de fourche long=420	Tube $\varnothing=26 \times 30$	2
B	Entretoise long.=1820	Tube $\varnothing=26 \times 30$	1
C	Manchon long.=140	Tube $\varnothing=18 \times 26$	2
D	Gousset 200 x 120	Tôle ép=5	4
E	Gousset 50 x 50	Tôle ép=5	2
F	Patin long=420 larg=120	Tôle ép=5	2
G	Pied long=310	Tube $\varnothing=26 \times 30$	2
H	Ecrou $\varnothing=8$ pas 1,25 h=6		2
J	Tige soudé sur L	Acier 1/2 dur	4
L	Barre support	Tube $\varnothing=13 \times 18$	4
M	Pige fixe	Stub $\varnothing=10$	4
N	Vernier	Tube $\varnothing=10 \times 18$	4
P	Ecrou $\varnothing=8$ pas 1,25 h=6		4
R	Paltes	Tôle ép=3	8

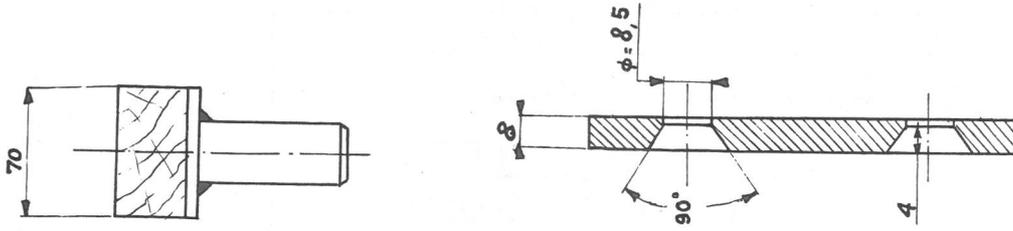
Manuel 854-1



DETAIL DE LA PLAQUE.



MR. 630 - 41 / 3
ex MR. 3300 - 70



Fixation par 4 vis tête fraisée $\phi = 8$. Long. 40

