DTAV

MANUEL DE REPARATIONS N° 581

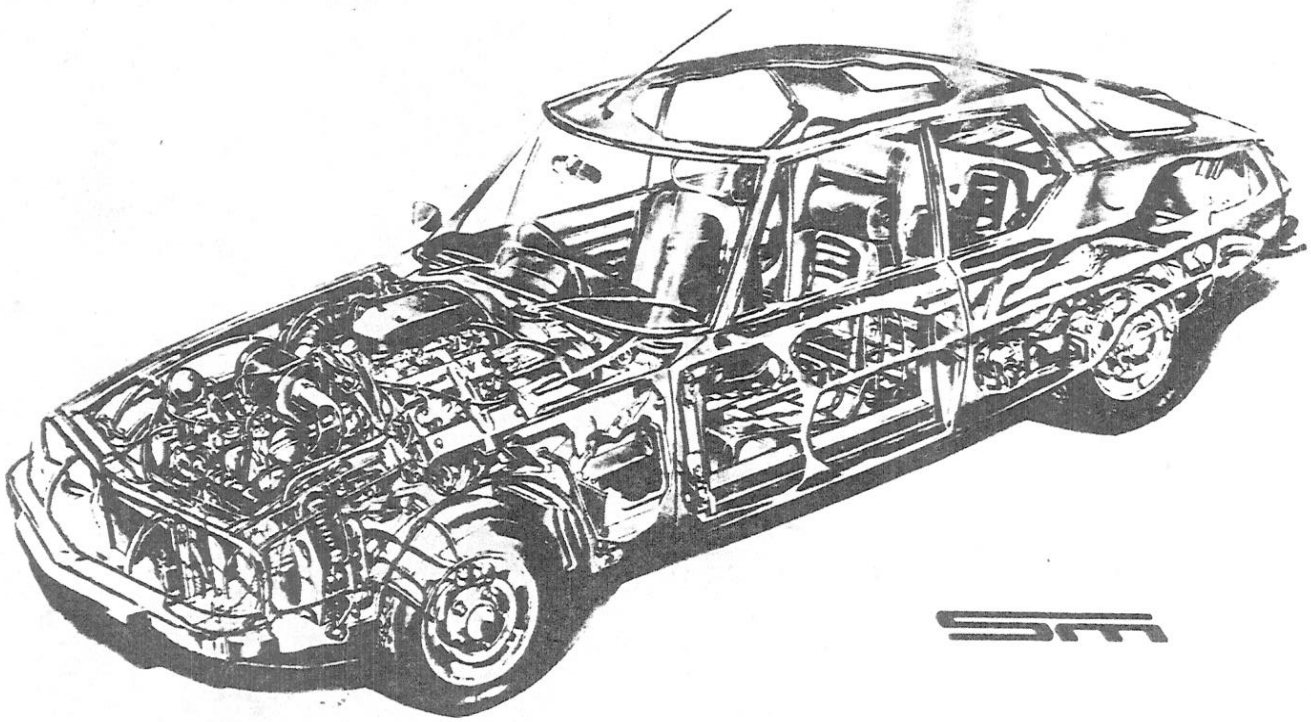
FASCICULE IV

VEHICULE SM

(SB série SB)

ELECTRICITE - CLIMATISATION
CARBURATION - ALLUMAGE

Manuel 581-4



SOCIETE ANONYME AUTOMOBILES CITROEN
CAPITAL 600.000.000 F - SIEGE SOCIAL 117 à 167, QUAI ANDRE CITROEN - 75747 PARIS CEDEX 15 - R.C. SEINE 64 B 5019
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Avenue Georges Clémenceau - 92 000 NANTERRE - Tél. 204-40-00 - Postes 577 et 578

OPERATIONS

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

Les numéros d'opération se composent :

a) de l'indicatif de véhicule : « S »

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, boulevard Biron-93 400 St. OUEN-Tél : 606-17-79.

L'outillage de complément est indiqué dans le texte par un numéro précédé de l'indice MR.
Les plans d'éxécution de ces outils, classés par ordre numérique, figurent à la fin de chaque fascicule.

COUPLES DE SERRAGE.

Ces couples sont exprimés :

- en mètres Newton (m.\N) unité légale de mesure de couple.
- en mètres kilogrammes (m.kg), les clés dynamométriques en service actuellement étant graduées en m.kg.

1 m.kg = 9,81 m.\N.

Les valeurs correspondantes aux couples exprimés en m.kg sont « arrondies »

Ex. : 2 m.\N = 0,2 m.kg
60 m.\N = 6 m.kg.

NOTA : Lorsque l'indication « clé dynamométrique » est mentionnée à la suite de la valeur d'un couple, l'opération doit être IMPERATIVEMENT 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 (92 000) 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 manuels de réparation, demander les postes intérieurs 506 ou 689.

ERRATUM N° 4 AU MANUEL DE REPARATIONS N° 581-1

NOTA IMPORTANT : Il est absolument INDISPENSABLE de faire la mise à jour du Manuel (pages additives et correctives) avant de procéder aux rectifications contenues dans cet Erratum.

N° de l'Opération	N° de page	N° de paragraphe	N° de ligne	au lieu de :	lire :
S.IE - 210-00	1	Calage dynamique	2	21° ± 1°	**22°** ± 1° .....
			4	*capsule débranchée*	*capsule* **branchée**

This manual was scanned by an anonymous volunteer on the understanding that it be used only for free distribution. If you paid for it you were ripped off, and the seller is stealing a living off the back of enthusasts. Please do whatever you can to discourage them!

LISTE DES OPERATIONS FIGURANT AU FASCICULE N° 4 DU MANUEL 581

Numéro de l'Opération	DESIGNATION
	GENERALITES ➧ (1)
S. 01	Protection des organes électriques
S. 02	Travaux hydrauliques
S. 03	Ingrédients préconisés
	CARBURATION ➧ (2)
S. 142-00	Caractéristiques et points particuliers des carburateurs : - Caractéristiques des carburateurs - Schémas de fonctionnement
S. 142-0	Contrôles et réglages des carburateurs et des commandes : - Contrôle et réglage des commandes - Contrôle et réglage des carburateurs
S. 142-1	Dépose et pose de l'ensemble batterie de carburateurs et tubulure d'admission
S. 142-3	Révision d'un carburateur WEBER 42. D C N F 2
S. 173-0	Caractéristiques et contrôles de l'alimentation d'essence : - Caractéristiques de la pompe à essence - Points particuliers - Contrôle de la pression régulée - Remplacement du filtre à essence - Dispositif de sécurité de la pompe à essence
S. 174-4	Travaux sur canalisations d'essence : - Remplacement d'une rampe d'alimentation des carburateurs
	ALLUMAGE ➧ (3)
S. 210-00	Cractéristiques et points particuliers de l'allumage (allumeurs, bougies, bobines, fils haute tension)
S. 210-0	Contrôles et réglages de l'allumage : - Contrôle de l'allumage sur véhicule - Contrôle et réglage de l'allumeur sur banc d'essai - Pose de l'allumeur sur véhicule - Contrôle d'une bobine d'allumage
S. 211-3	Travaux sur allumeur : - Allumeur SEV-MARCHAL 41.101.002.

Numéro de l Opération	DESIGNATION
	ELECTRICITE ➧ (4)
S. 234-0	Contrôles sur circuit de refroidissement : - Contrôle d un régulateur thermostatique - Contrôle d'une sonde de température de l'eau de refroidissement du moteur - Contrôle d'un thermo-contact d'avertissement de température critique de l'eau de refroidissement du moteur - Contrôle d'un thermo-contact de commande des moto-ventilateurs - Contrôle d'un mano-contact de commande des moto-ventilateurs *(Véhicules option climatiseur)*
S. 236-0	Contrôles et réglages sur poulies et courroies : - Alignement des poulies - Tension des courroies
441-1	Travaux sur volant et tube de direction : - Dépose et pose d'un antivol
S. 510-00	Montage de l'installation électrique *(première possibilité ⟶| Septembre 1971)*
S. 510-00 a	Montage de l'installation électrique *(deuxième possibilité ⟶| Septembre 1971)*
S. 510-00 c	Montage de l'installation électrique *(|⟶ Septembre 1971 ⟶| Novembre 1971)*
S. 510-00 d	Montage de l'installation électrique *(|⟶ Novembre 1971)*
S. 515-00	Modification de l'installation électrique sur un véhicule tractant une remorque : - Equipement SCINTEX - Equipement CARTIER
S. 520-1	Dépose et pose d'une planche de bord
S. 530-00	Caractéristiques et contrôles des organes électriques (Alternateur, régulateur, démarreur) : - Contrôle d'un alternateur (sur véhicule) - Contrôle d'un régulateur de tension (sur véhicule) - Contrôle d'un démarreur
S. 531-1	Dépose et pose d'une batterie
S. 532-3	Travaux sur alternateur : - Alternateur PARIS-RHONE A 13-R 92
S. 533-1	Dépose et pose d'un démarreur
S. 533-3	Travaux sur démarreur : - Réglage du pignon de commande d'un démarreur DUCELLIER 6 211 A - Dépose et pose du contacteur à solenoïde d un démarreur DUCELLIER 6 211 A - Révision d un démarreur 6 211 A
S. 540-0	Contrôles et réglages des commandes de phares : - Commande dynamique - Commande directionnelle - Réglage des phares

Numéro de l'Opération	DESIGNATION
	ELECTRICITE (suite) → 4
S. 540-1	Travaux sur phares : - Dépose et pose d'un boîtier de phares - Dépose et pose des blocs optiques de phares
S. 560-0	Contrôle et réglage de l'essuie-glace : - Moteur d'essuie-glace - Temporisateur d'essuie-glace
S. 560-1	Travaux sur essuie-glace : - Dépose et pose d'un moteur d'essuie-glace - Dépose et pose d'un mécanisme d'essuie-glace - Remplacement d'un temporisateur d'essuie-glace
	CHAUFFAGE - CLIMATISATION → 5
S. 640-00	Caractéristiques et points particuliers du système de réfrigération
S. 640-0	Contrôles et réglages du système de climatisation
S. 640-1	Travaux sur chauffage : - Dépose et pose d'un robinet thermostatique ou d'un radiateur de chauffage
S. 640 4	Travaux sur climatisation : - Remplacement d'un embrayage électromagnétique de compresseur
S. 640-7	Travaux sur système de chauffage ou de climatisation : - Montage d'un système de climatisation
	DIVERS → 6
S. 653-1	Montage d'un ensemble radio : - Remarques préliminaires - Pièces nécessaires - Montage - Déparasitage - Haut-parleurs
S. 961-0	Contrôle et réparation d'une résistance chauffante de lunette arrière : - Contrôle - Réparation
	OUTILLAGE → 7
	Liste des outils spéciaux figurant dans le fascicule Plans d'éxécution des outils non vendus.

PROTECTION DES ORGANES ELECTRIQUES

PRECAUTIONS A PRENDRE LORS D'UNE INTERVENTION SUR LE VEHICULE

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

1. Batterie :

a) Déconnecter en premier lieu la cosse de la borne négative de la batterie, puis celle de la borne positive.
b) S'assurer que la batterie est correctement branchée. La borne négative doit être reliée à la masse.
c) Connecter avec prudence les deux cosses sur les bornes de la batterie. La cosse du câble de masse doit être connectée en dernier. Avant de serrer la cosse négative, s'assurer qu'il n'y a pas de passage de courant. Pour cela réaliser des contacts intermittents de la cosse avec la borne négative. Il ne doit pas y avoir d'étincelles. Dans le cas contraire, ou bien un appareil est resté en service, ou bien il y a un court-circuit auquel il faut remédier.
d) Avant d'actionner le démarreur, s'assurer que les deux cosses sont correctement serrées sur leurs bornes respectives.

2. 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 qui sont branchés au régulateur.
e) Ne pas chercher à réamorcer 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 » du régulateur, ou de l'alternateur.
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.

3. Ventilateurs de refroidissement :

Ne pas faire fonctionner le climatiseur sans que les deux ventilateurs de refroidissement soient connectés. Une détérioration rapide du condenseur se produirait par l'élévation de la température du liquide réfrigérant refoulé sous pression.

4. Bobine d'allumage :

a) Connecter le fil d'alimentation de la bobine d'allumage sur la fiche de la résistance extérieure et non sur la bobine d'allumage elle-même.
b) Connecter le condensateur d'antiparasitage radio en dérivation sur la fiche de la résistance extérieure.

5. Lampe à iode :

a) Ne remplacer une lampe à iode que phare éteint. Après utilisation des phares il est prudent de les laisser refroidir 5 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 POUR LES DIFFERENTS TRAVAUX SUR ORGANES ET CIRCUITS HYDRAULIQUES DU VEHICULE

Le fonctionnement correct de toute l'installation hydraulique exige une propreté parfaite du liquide et des organes hydrauliques. Il y a donc lieu de prendre des précautions méticuleuses pendant le travail et pour le magasinage du liquide et des pièces de rechange.

1. LIQUIDE HYDRAULIQUE.

Le liquide hydraulique minéral (LHM) est le seul liquide qui convient et qui doit être impérativement utilisé pour le circuit hydraulique de ce véhicule.

Le liquide LHM *de couleur verte* est de même nature que l'huile de graissage du moteur.

L'utilisation de *tout autre liquide* entraînerait la *détérioration complète* des caoutchoucs et joints d'étanchéité.

2. ORGANES ET PIECES CAOUTCHOUC.

Les organes appropriés sont peints ou repérés *en vert* et ne doivent être remplacés que par des *organes d'origine* également peints ou repérés en vert.

Toutes les pièces en caoutchouc (joints, tubes, membranes,. etc...) sont de *qualité spéciale pour le liquide* LHM et sont repérées en vert (ou en blanc)

3. MAGASINAGE.

Manuel 581-4

Les organes doivent être stockés *pleins de liquide et bouchonnés.* Comme les tuyauteries, ils doivent être mis a l'abri des chocs et de la poussière.

- Les tuyauteries caoutchouc et les joints doivent être conservés à l'abri de la poussière, de l'air, de la lumière et de la chaleur.

Le liquide hydraulique LHM doit être conservé dans les bidons d'origine soigneusement bouchés. Nous conseillons l'emploi de bidons d'un litre (pour les compléments) ou de cinq litres (dans les cas de vidange) pour éviter de conserver des bidons entamés.

4. VERIFICATION AVANT TRAVAUX.

Si un incident de fonctionnement se produit, il faut, avant toute intervention, s'assurer :

a) *Qu'il n'existe pas une contrainte dans les commandes et les articulations mécaniques des organes ou groupe d'organes hydrauliques incriminés.*

b) *Que le circuit haute pression (H.P.) est en charge;* Pour cela :
Le moteur tournant au ralenti :
- Dévisser d'un tour à un tour et demi la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur : on doit entendre dans le conjoncteur-disjoncteur un bruit de fuite..
- Resserrer la vis de détente; on doit constater la disjonction ce qui se traduit par une diminution du bruit de fonctionnement de la pompe H.P.

Dans le cas contraire vérifier dans l'ordre :
- qu'il y a du liquide en quantité suffisante dans le réservoir,
- que le filtre du réservoir est parfaitement propre et en bon état,
- que la pompe H.P. est amorcée et qu'il n'y a pas d'entrée d'air sur le circuit d'aspiration de la pompe,
- que la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur est serrée correctement.

5. PRECAUTIONS A PRENDRE AVANT TOUTE INTERVENTION SUR LE CIRCUIT HYDRAULIQUE.

a) *Nettoyer soigneusement* la zone de travail, les raccords, l'organe à déposer.

- Déconnecter le câble de la borne négative de la batterie.

- Utiliser de l'essence ou de l'essence « C » à l'exclusion de tout autre produit.

b) *Faire tomber la pression* dans les circuits.

- Si nécessaire mettre le véhicule en position *haute* et caler le véhicule.

- Desserer la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur.

- Mettre le véhicule en position *basse*.

6. PRECAUTIONS A PRENDRE EN COURS DE DEMONTAGE.

a) *Obturer les canalisations métalliques* à l'aide de bouchons et les tubes caoutchouc à l'aide de goupilles cylindriques de diamètre approprié.

b) *Obturer les orifices des organes* à l'aide de bouchons appropriés.

REMARQUE : Tous les bouchons ou goupilles devront être soigneusement nettoyés avant utilisation.

7. CONTROLE OU ESSAI D'ORGANES HYDRAULIQUES.

- Utiliser *le banc d'essai* 3651-T qui est équipé et prévu pour le liquide LHM.
- Ce banc est *peint en vert* et ses accessoires portent un repère vert.

- Ne jamais l'utiliser avec un autre liquide que celui d'origine ou pour contrôler des organes fonctionnant avec un autre liquide (organes d'un véhicule « D » fonctionnant au LHS 2 par exemple).

NOTA : La pompe « Le Bozec » utilisée sur les bancs de contrôle d'injecteurs des moteurs DIESEL peut être employée, après nettoyage, pour le contrôle des organes fonctionnant au liquide minéral LHM.

8. PRECAUTIONS A PRENDRE EN COURS DE MONTAGE.

a) *Nettoyage :*

- les tubes acier doivent être soufflés à l'air comprimé,

- les tubes caoutchouc et les joints caoutchouc doivent être lavés à l'essence ou à l'essence « C » et soufflés à l'air comprimé,

- les organes hydrauliques doivent être nettoyés à l'essence ou à l'essence « C » et soufflés à l'air comprimé.

NOTA : A chaque intervention il est nécessaire de changer les joints d'étanchéité.

b) *Lubrification :*

- Suivre les indications des gammes du Manuel.

- Les joints et pièces internes doivent être humectés avant montage (Utiliser uniquement du liquide minéral LHM).

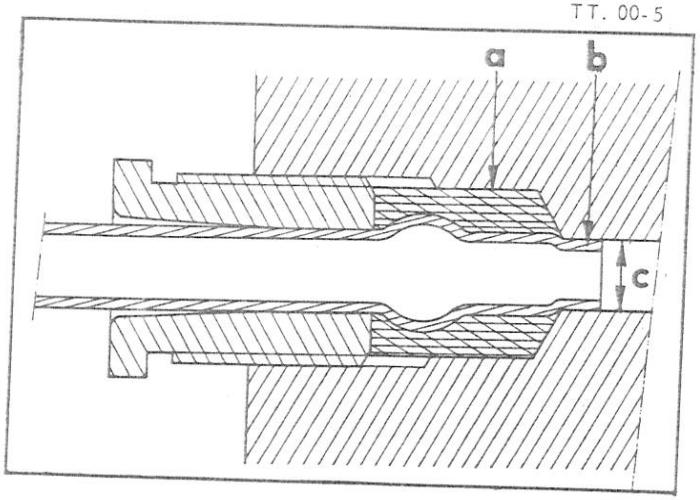
- Si les pièces en contact avec les organes hydrauliques doivent être graissées, utiliser exclusivement une graisse minérale (graisse à cardan ou graisse à roulement).

c) *Montage :*

- N'utiliser que des joints dont la qualité correspond au liquide minéral LHM.

- Pour accoupler un raccord procéder comme suit :

TT. 00-5



- Mettre en place la garniture « a », enduite de liquide LHM, 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 ϕ = 3,5 mm } 8 à 9 mΛN (0,8 à 0,9 m.kg)
Tube de ϕ = 4,5 mm }
Tube de ϕ = 6 mm 9 à 11 mΛN (0,9 à 1,1 m.kg)

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.

- Pour accoupler un tube caoutchouc, il est nécessaire d'interposer entre ce tube et le collier de serrage, une bague caoutchouc du diamètre approprié.

Manuel 581-4

9. VERIFICATION APRES TRAVAUX.

Après tous travaux sur les organes ou le circuit hydraulique, vérifier :

a) *L'étanchéité des raccords.*

b) *La garantie existant entre les tubes :* les tubes ne doivent pas se toucher entre eux et ne doivent pas toucher ou être en contrainte sur un autre organe fixe ou mobile.

This manual was scanned by an anonymous volunteer on the understanding that it be used only for free distribution. If you paid for it you were ripped off, and the seller is stealing a living off the back of enthusasts. Please do whatever you can to discourage them!

II - REPARATION D'UN TUBE PLASTIQUE

REMARQUES :

a) Cette opération peut être effectuée en réalisant un manchonnage sur la canalisation.

b) Si deux manchonnages sont à exécuter sur un même tube, ils doivent être distants de 800 mm environ, pour conserver la souplesse de l'ensemble de la canalisation.

c) Se procurer un flacon (60 cm3) de colle RILSAN, vendu par la Société BOYRIVEN 37 bis, rue de Villiers 92 - NEUILLY SUR SEINE - Tél. 624-36-11

(La colle RILSAN attaque l'épiderme. Ne pas y toucher avec les doigts : utiliser une spatule de bois).

1. Sectionner la canalisation et dépolir les extrémités, sur une longueur de 90 mm. environ, à l'aide de papier abrasif N° 600.

2. Dégraisser soigneusement au trichloréthylène les extrémités dépolies, ainsi que le manchon.

3. Faire chauffer au bain-marie, la colle RILSAN pour l'amener à une température de 60° C.

Ne pas dépasser cette température.

NOTA : Cette opération est indispensable pour réduire le temps de séchage.

4. Enduire de colle les extrémités dépolies des tubes et l'intérieur du manchon.

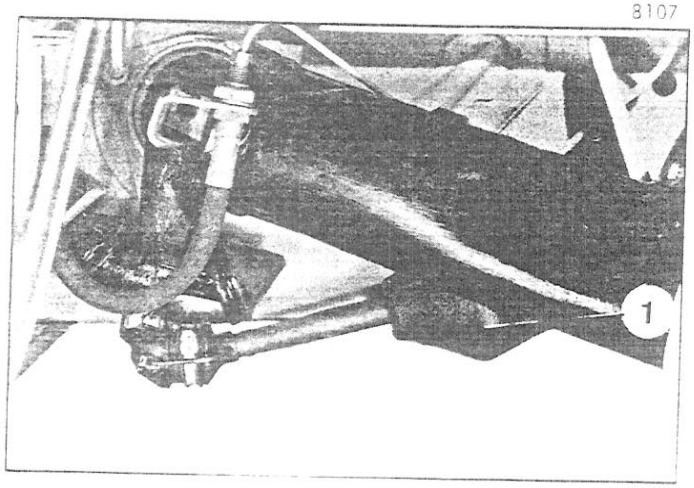
Laisser sécher les pièces quelques minutes.

Introduire les extrémités des tubes dans le manchon.

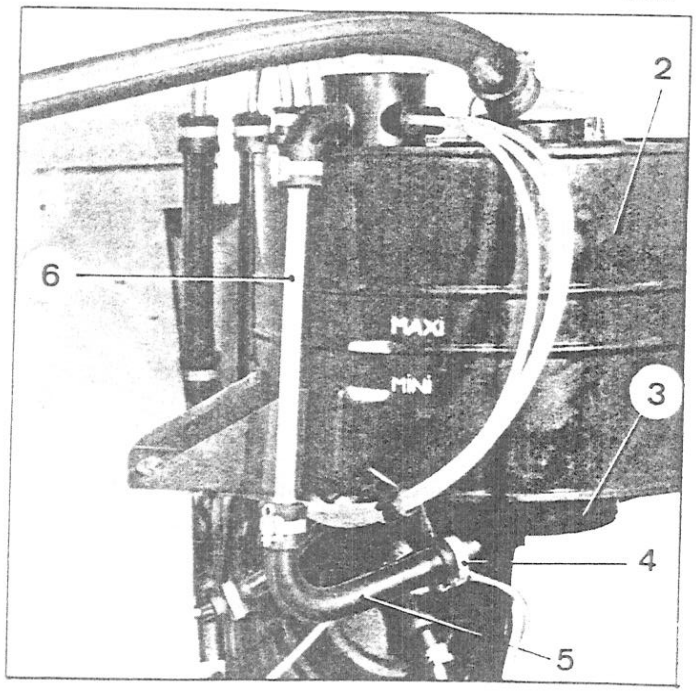
Laisser sécher l'assemblage trois ou quatre heures, avant de réutiliser la canalisation réparée.

III - VIDANGE DU CIRCUIT HYDRAULIQUE

8107



8106



VIDANGE.

1. Placer le véhicule sur une fosse ou un élévateur

2. Mettre le véhicule en *position basse*.

3. Ouvrir la vis de purge du conjoncteur-disjoncteur.

4. Manoeuvrer la direction à gauche puis à droite, plusieurs fois.

5. **Faire chuter la pression dans le circuit de frein.**
Ouvrir une vis de purge ou faire fonctionner la commande hydraulique de freinage, en donnant de nombreux coups de freins, pour faire tomber la pression de l'accumulateur de freinage.

6. **Vider les pare-poussière (1) des cylindres de suspension arrière.**
Presser les pare poussière (1) à la main, de façon à faire revenir au reservoir le maximum de liquide hydraulique contenu dans ceux-ci.

7. **Vidanger le réservoir (2).**

Desserrer le collier (4)
Dégager le tuyau souple (5) du bouchon (3)
Vidanger le réservoir.

REMPLISSAGE.

8. Accoupler le tube souple (5) au bouchon (3) et serrer le collier (4).

9. Nettoyer le filtre du réservoir, à l'essence.
Le souffler à l'air comprimé.

10. Remplir le réservoir *de liquide hydraulique L.H.M. (couleur verte)*

11. **Amorcer la pompe H.P.**
Remplir la pompe de liquide hydraulique par le tube plongeur du réservoir.
Mettre le moteur en marche, laisser tourner quelques instants.

12. Serrer la vis de detente du conjoncteur disjoncteur.

13. **Compléter le niveau de liquide hydraulique du réservoir.**
Mettre le vehicule en position *haute*.
La hauteur du liquide hydraulique dans le reservoir doit etre comprise entre le mini et le maxi, du niveau transparent (6).

PRINCIPAUX INGREDIENTS PRECONISES.

PRODUITS	EMPLOIS	FOURNISSEURS
POLYCLENS	Dégraissant à froid des ensembles mécaniques. S'utilise pur ou dilué, et doit être rincé à grande eau.	ACBIMEX S.A.M. 12, avenue F.D. Roosevelt 75 - PARIS - VIII Tél : 359 84-32 ou Palais de la Scala MONTE CARLO Tél : 30 53-79
ADEXOLIN 56	Colle pour joint d'étanchéité de turbine de pompe à eau.	AREXONS (S.I.P.A.L.) 406, cours Emile Zola 69 - VILLEURBANNE Tél : 84-17-35
Colle RILSAN	Colle pour tube plastique.	BOYRIVEN 37, bis rue de Villiers 92 - NEUILLY S/ SEINE Tél : 624-36-11
CURTYLON	Pâte à joint pour carter	CEFILAC Département Joints CURTY 25, rue Aristide Briand - 69 - SAINT-PRIEST Tél : 20-08-94 ou 7 à 11 rue de la Py - 75 - PARIS XX Tél : 797-01-49
DEVCON	Etanchéité des porosités de carter.	COMET 10, rue Emile Cazeau 60 - Z. I. de SENLIS Tél : 455-35-40
METALIT	Etanchéité des porosités de carter.	DISIMPEX 1, rue Goethe 75 - PARIS XVI Tél : 727-89-59
SILASTIC 733 R T V	Etanchéité des porosités de carter.	DOW CORNING S.A.R.L. 140, avenue Paul Doumer 92 - RUEIL-MALMAISON Tél : 977-00 40
MOLYKOTE 557	Graisse aux silicones pour pompe à eau.	IMPEX 28, avenue de l'Opéra 75 - PARIS II Tél : 742-41-39
METOLUX A	Etanchéité des porosités de carter.	METOLUX 167, avenue de Fontenay 94 - VINCENNES Tél : 808-55-11

PRODUITS	EMPLOIS	FOURNISSEURS
OIL AND GREASE REMOVER	Dégraissant à froid des ensembles mécaniques.	MULLER & Cie 28, avenue de l'Opéra 75 - PARIS II Tél : 742-58-36
ROCOL A S P	Graisse pour pompe à eau.	LABO INDUSTRIE 1, rue Lavoisier 92 - NANTERRE Tél : 204-62-00
Graisse G.S.I. 160	Graisse à la silice pour roulement.	P.C.A.S. 23, rue Bossuet 91 - LONGJUMEAU Tél : 920-00-71
ARALDITE	Colle.	PROCHAL 5, rue Bellini 92 - PUTEAUX Tél : 722-99-39
MASTI-JOINT HD 37	Pâte à joint.	REXON 33, avenue du Général Bizot 75 - PARIS XII Tél : 307-79-56
PATE LOWAC	Pâte à joint résistant aux hydrocarbures.	S.E.B.I.S. 3 à 5, rue de Metz 75 - PARIS X Tél : 770-13 08
PLASTISOL D.C.O. 625	Pâte d'étanchéité pour goujons de carter.	SYNTHESIA 28, rue de l'Arbroust 94 - NOGENT S/MARNE Tél : 871-09-36
HEXYLENE GLYCOL	Rinçage des canalisations hydrauliques (LHS 2).	S.I.D.A. 15, boulevard de l'Amiral Bruix 75 - PARIS XVI Tél : 525-52-00
LOCTITE	Le Service des Pièces de Rechange vend deux qualités de joint LOCTITE sous les numéros suivants : GX. 01 459 01 A et GX. 01 460 01 A ainsi que l'accélérateur LOCQUIC - T GX. 01 461 01 A. UTILISATION : L'accélérateur LOCQUIC-T est un activant destiné aux pièces auxquelles on applique le joint LOCTITE. Les pièces non métallisées nécessitent un prétraitement à l'accélérateur LOCQUIC-T. La plupart des pièces zinguées, cadmiées aluminitées ou en acier inoxydable exigent ce traitement afin que le joint LOCTITE puisse durcir rapidement. L'accélérateur LOCQUIC-T peut servir a dégraisser les pieces. L'utiliser aussi pour activer les surfaces inertes. Vaporiser les surfaces sur lesquelles on doit appliquer le joint LOCTITE. Brosser ou essuyer pour enlever le gras. Vaporiser a nouveau pour nettoyer parfaitement. Repéter l operation si besoin est. N appliquer le joint LOCTITE que lorsque l accélérateur est *parfaitement sec.* ATTENTION : *Précautions à prendre.* Procéder avec une ventilation correcte pendant l'utilisation. Eviter un contact prolongé ou répété avec la peau. Ne pas avaler. Eviter de vaporiser des surfaces peintes. Conserver le bidon de LOCQUIC-T a une température inférieure a 44° C.	

I. CARACTERISTIQUES DES CARBURATEURS

1°) **Référence** : 3 carburateurs : ..... WEBER 42 - DCNF 2

2°) **Réglages** :

Désignation	m m.	Coeff.
Diffuseur	32	2
Centreur de mélange	3,5	2
Gicleur principal	1,30	2
Tube d'émulsion	F.25	2
Calibreur d'air d'automaticité	1,80	2
Gicleur de ralenti	0,50	2
Gicleur de pompe de reprise	0,40	1
Gicleur de starter	F.7/80	2
Pointeau	1,75	1
Clapet de refoulement de pompe	1	1

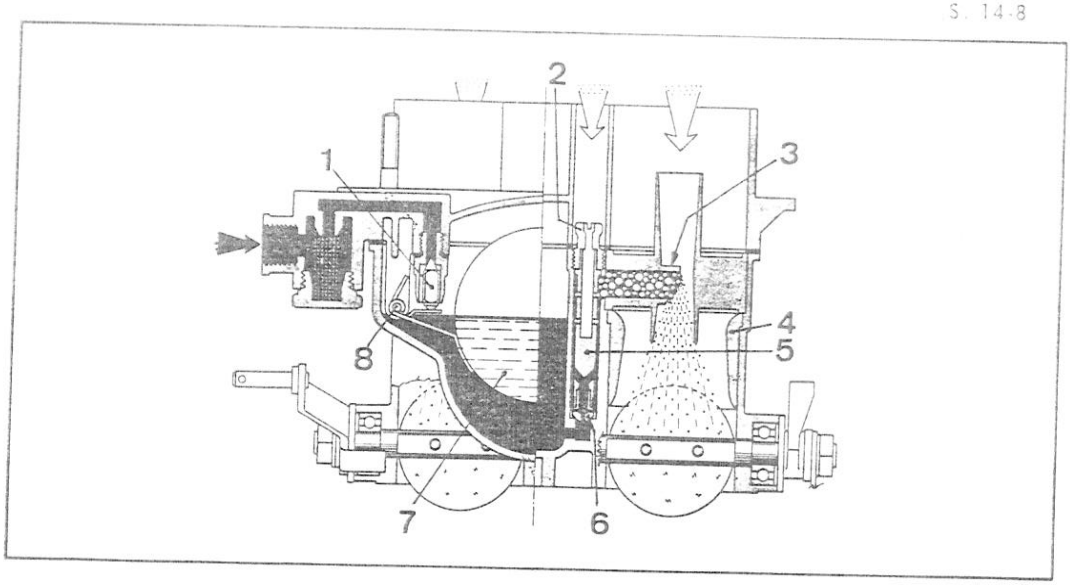
This manual was scanned by an anonymous volunteer on the understanding that it be used only for free distribution. If you paid for it you were ripped off, and the seller is stealing a living off the back of enthusiasts. Please do whatever you can to discourage them!

Tournez S.V.P.

II.SCHEMAS DE FONCTIONNEMENT

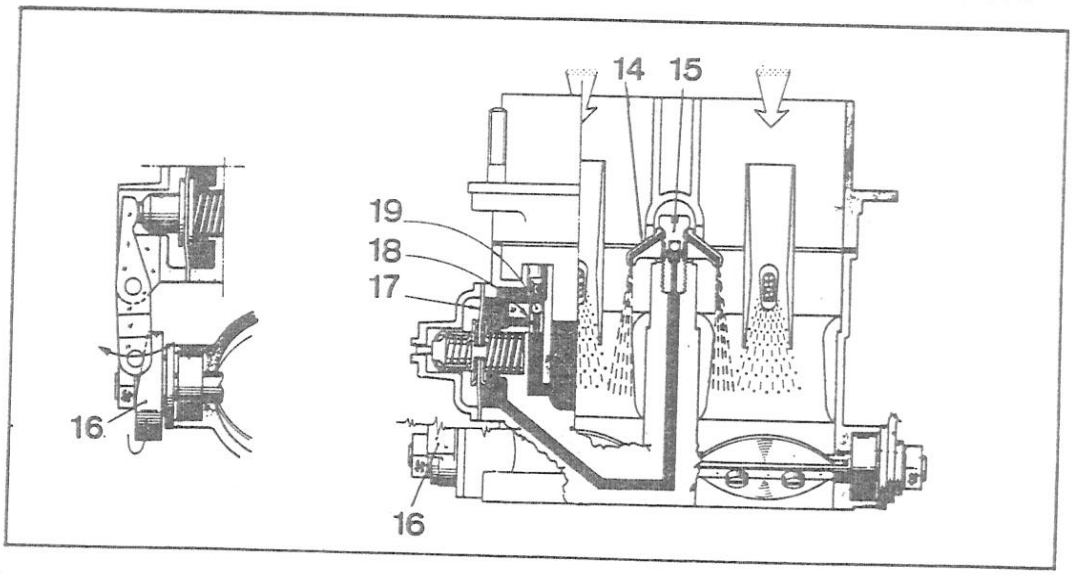
1-Circuit de marche normale

S. 14-8



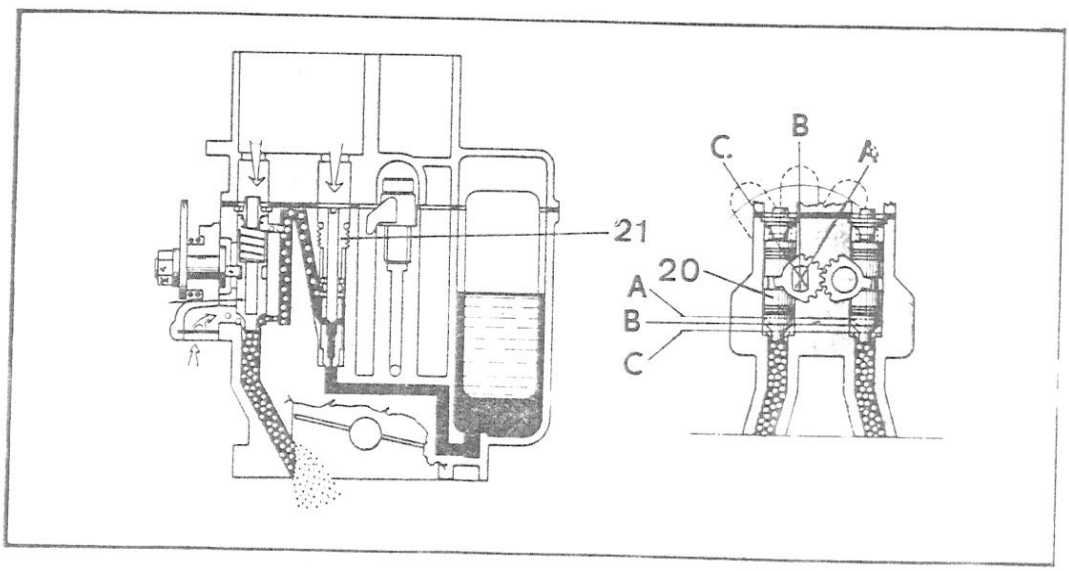
2-Circuit de pompe de reprise

S. 14-9



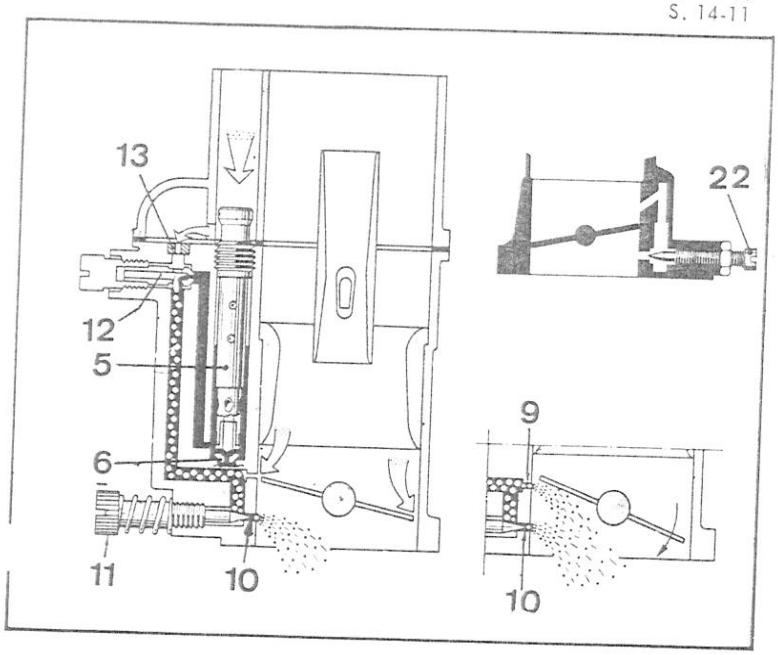
3-Circuit de starter

S. 14-10

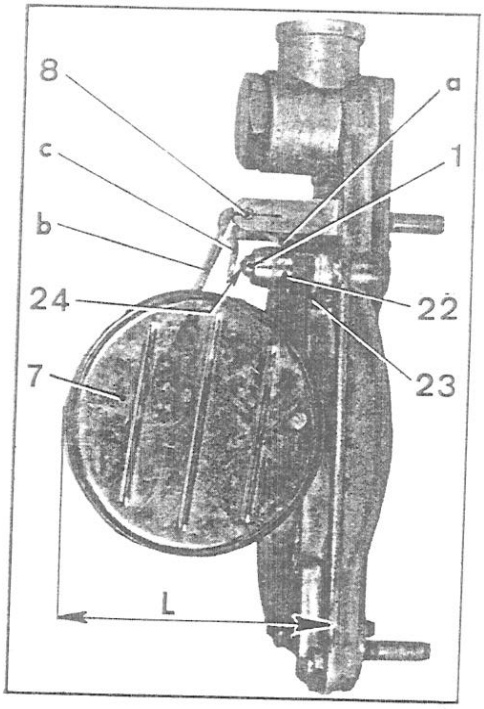


4-Circuit de ralenti

S. 14-14
S. 14-11



8385



5-Légende des schémas de fonctionnement :

1 : Pointeau - 2 : Calibreur d'air d'automaticité - 3 : Centreur de mélange - 4 : Diffuseur - 5 : Tube d'emulsion - 6 : Gicleur principal - 7 : Flotteur - 8 : Axe du flotteur - 9 : Trou de progression de ralenti - 10 : Trou de ralenti - 11 : Vis de richesse - 12 : Gicleur de ralenti - 13 : Calibreur d'air de ralenti - 14 : Gicleur de pompe de reprise (injecteur) - 15 : Clapet de refoulement de pompe de reprise - 16 : Came de commande de pompe de reprise - 17 : Membrane de pompe de reprise - 18 : Trou de dégazage et de retour d'excès d'essence de pompe de reprise - 19 : Clapet d'aspiration de pompe de reprise - 20 : Boisseau de starter - 21 : Gicleur de starter - 22 : Vis de compensation d'air (⟶ *Janvier 1971*).

- Position A du starter : correspond à la mise en marche du moteur froid
- Position B du starter : correspond à un moteur demi-chaud
- Position C du starter : correspond à un moteur chaud. L'effet du starter est supprimé.

6-Réglage du niveau du flotteur :

a) S'assurer que le siège (22) du pointeau est bien vissé dans son logement, avec son joint (23)

b) Tenir le couvercle du carburateur verticalement, le poids du flotteur (7) doit faire abaisser la bille (24) montée sur ressort dans le pointeau (1)

c) Vérifier que le flotteur (7) tourne librement autour de son axe (8)

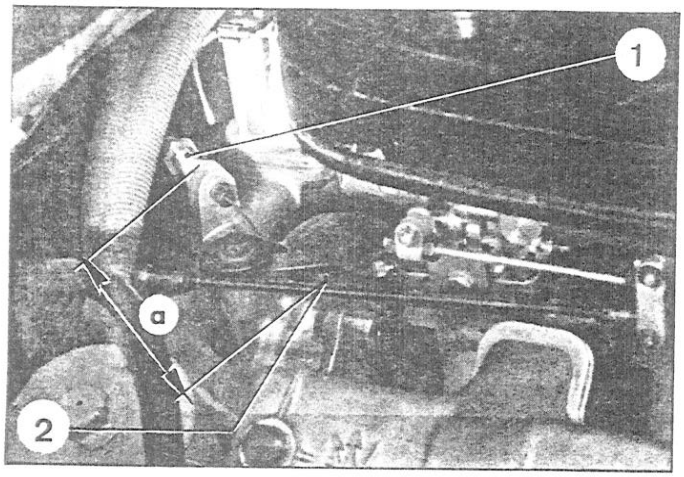
d) Régler le niveau du flotteur (7)

- *En position fermeture du pointeau* (1) : Incliner le couvercle de façon que la languette « c » du flotteur (7) vienne en **léger contact** avec la bille (24). Mesurer la cote .L .

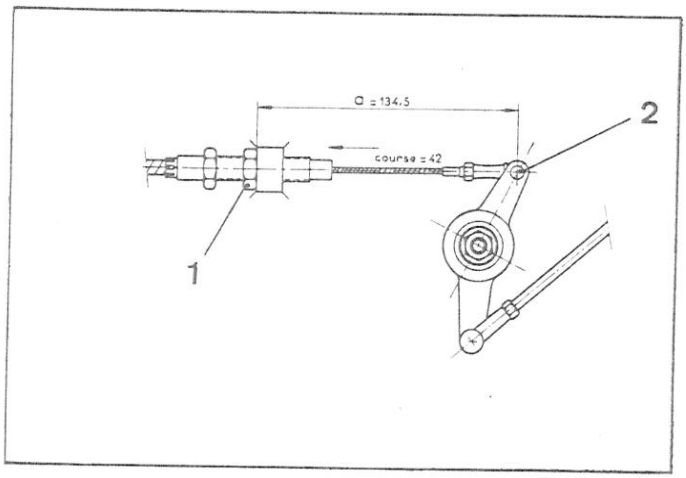
La cote (L) est mesurée entre le plan du couvercle **sans joint** et la partie inférieure du flotteur (7). Dans ce cas, (L) doit être égale à **48 mm ± 0,25**. Sinon, déformer légèrement la languette « b » en s assurant que la languette (c) de contact reste perpendiculaire à l'axe du pointeau (1), et qu'elle ne présente pas sur sa surface des aspérités qui peuvent influencer le déplacement du pointeau.

- *En position pleine ouverture du pointeau* (1) : Incliner le couvercle de façon que la languette « a » de butée vienne en appui contre le siège (22) du pointeau. Mesurer la cote L. Dans ce cas L doit être égale à **56,5 mm**. Sinon, déformer légèrement la languette « a » de butée.

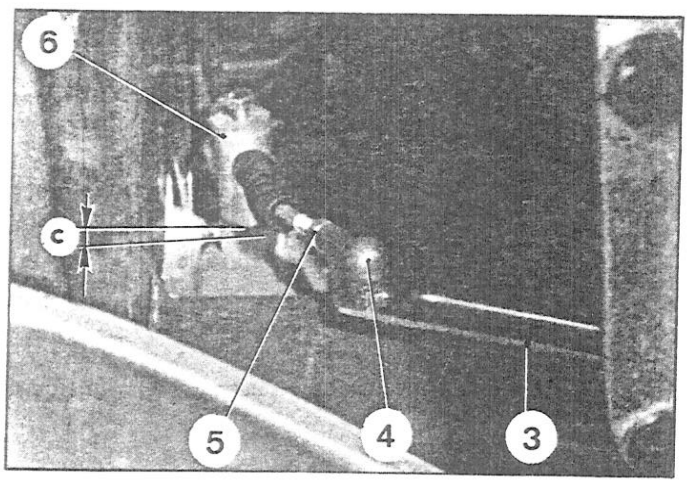
8619



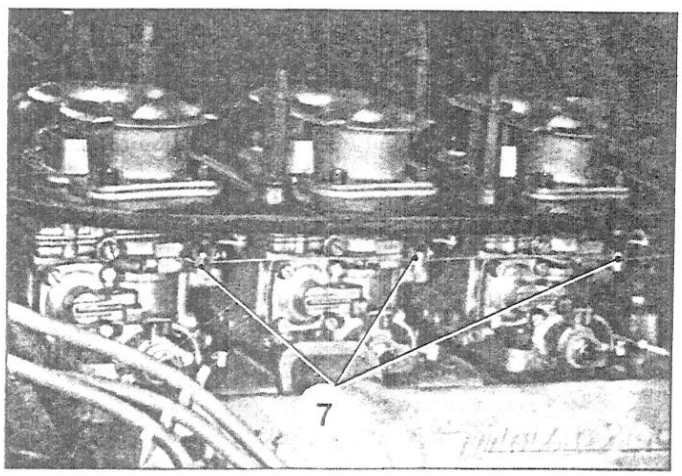
S. 14-7



Manuel 581-4



B605



8560

CONTROLE ET REGLAGE DES COMMANDES.

1 - Réglage du câble de commande :

a) Vérifier que : *a = 134.5 mm*
(distance entre l'axe de la rotule (2) de la tige de commande, et la face d'appui du contre-écrou (1) de blocage de gaine). Sinon agir sur le contre-écrou (1).

b) Vérifier que : *c = 1 à 2 mm.*
(distance entre l'arrêt de gaine (6) et l'écrou soudé sur la caisse). Sinon, dégager la gaine, de l'arrêt de gaine (6) et visser, ou dévisser, l'arrêt de gaine (6).

2 - Réglage de la pédale d'accélérateur :

a) Placer les papillons des carburateurs en *pleine admission.*

b) Vérifier que : *b = 1.5 mm*
(distance entre la butée (8) sur la pédale d'accélérateur et le support (9) de l'axe du levier de renvoi (3). Sinon :
- dégager l'embout (4) de la rotule en déposant le jonc d'arrêt.

- débloquer le contre-écrou (5), et visser plus ou moins l'embout (4) sur le câble, jusqu'à obtenir la cote « b ».

Engager l'embout (4) sur sa rotule, et mettre en place le jonc d'arrêt. Serrer le contre-écrou (5).

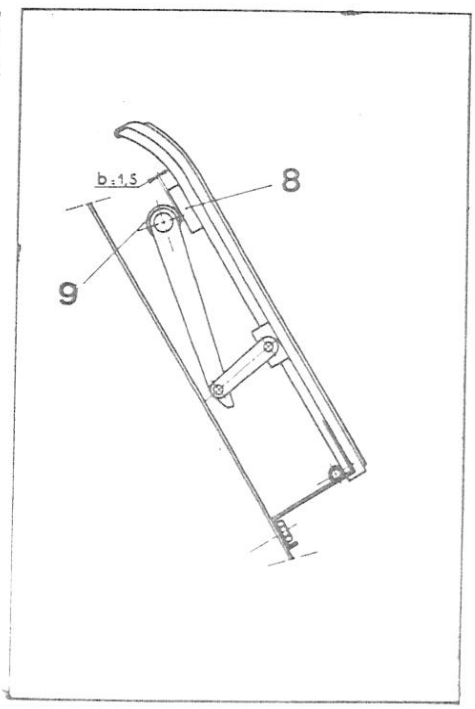
3 - Réglage de la commande de starter :

La tirette de starter étant repoussée à fond, s'assurer que :

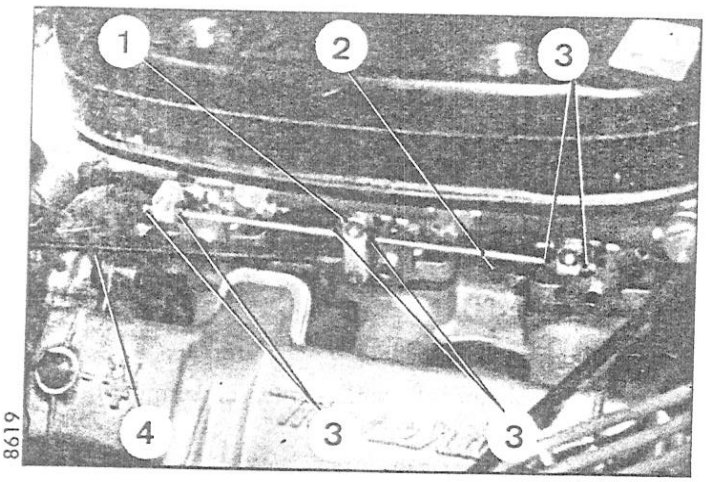
a) Les trois leviers (7) de commande de starter sont repoussés à fond vers l'avant (levier en butée sur le corps du carburateur).

b) *La garde* entre le bouton de la tirette et le tableau est de : *1 à 2 mm.*

S. 14-6



CONTROLE ET REGLAGE DES CARBURATEURS.



8619

4. Réglage de la tige de liaison (2) :

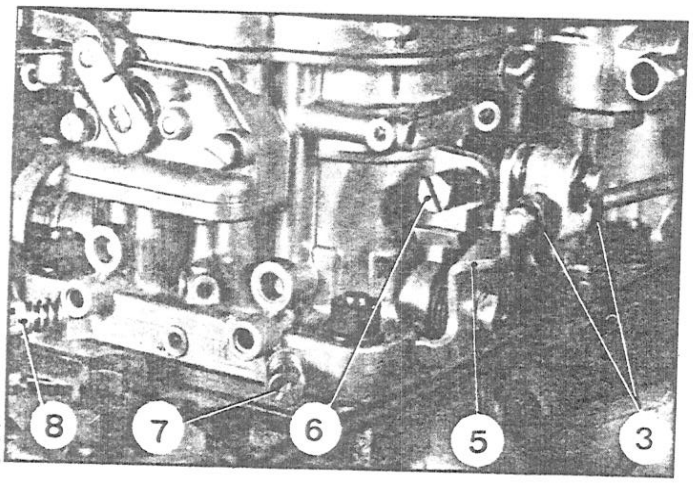
Le réglage de cette tige de liaison a une grande importance : Il détermine la synchronisation des trois carburateurs.

NOTA : Ce réglage peut être effectué avant montage de la batterie de carburateurs sur le véhicule.

a) Régler une ouverture des papillons égale, sur chacun des carburateurs. Pour cela :
- Désaccoupler la tige de commande (4) du carburateur central.
- Desserrer les six écrous (3) (de part et d'autre des leviers (5) de papillon des gaz).
- Desserrer les trois vis de butée (6).
- Agir modérément sur chacun des leviers (5) pour fermer les papillons.

Sur chaque carburateur maintenir le levier (5) dans cette position et amener la vis de butée (6) au contact du levier (5) en interposant une cale fine (0,10 mm par exemple) entre la vis (6) et le levier (5).

b) Régler la tige de liaison (2) :
- La tige de liaison (2) étant sans contrainte, serrer les écrous (3) du carburateur central, tout en s'assurant que l'on conserve le jeu de 0,10 mm entre la vis de butée (6) et le levier (5).
- Solliciter légèrement vers l'arrière (position fermeture des papillons) la tige de liaison (2).
- Amener à la main, de part et d'autre du levier (5) du carburateur arrière, les écrous (3), de façon que *la vis de butée (6) reste en contact avec le levier (5), en interposant une cale de 0,10 mm entre la vis (6) et le levier (5).* Serrer les deux écrous (3) en les tournant de valeurs angulaires identiques et *sans contraindre les leviers de commande (5).* S'assurer que l'on conserve le jeu de 0,10 mm entre la vis (6) et le levier (5) du carburateur central.
- Procéder de même pour régler le carburateur avant.
- Accoupler la tige de commande (4) à la tige de liaison (2).



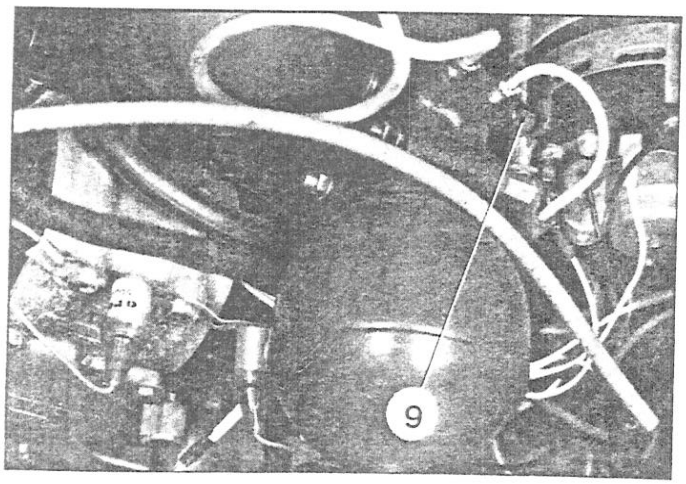
8479

5. Réglage du ralenti :

Ce réglage ne peut s'effectuer que sur un moteur chaud en bon ordre de marche.

a) *Préréglage*. La tige de liaison (2) étant bien réglée, visser la vis de butée du carburateur central d'un tour exactement.

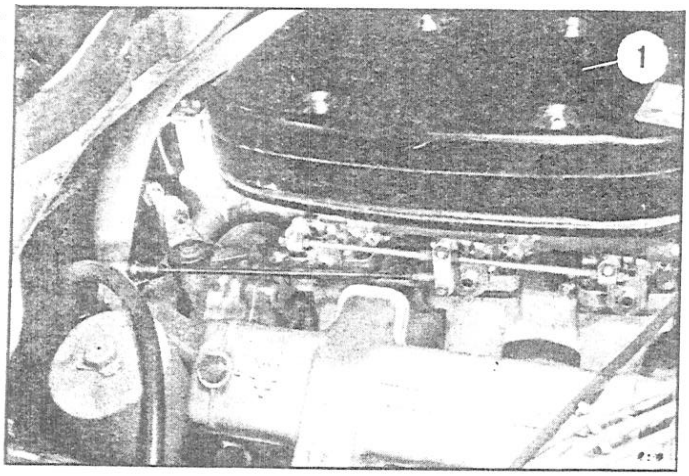
ATTENTION : Sur chaque carburateur, visser les vis de richesse (7) et (8) à fond, sans forcer, et les desserrer de deux tours.



8508

- Desserrer la vis de purge (9) du conjoncteur-disjoncteur, et s'assurer que les organes électriques ne sont pas sollicités.

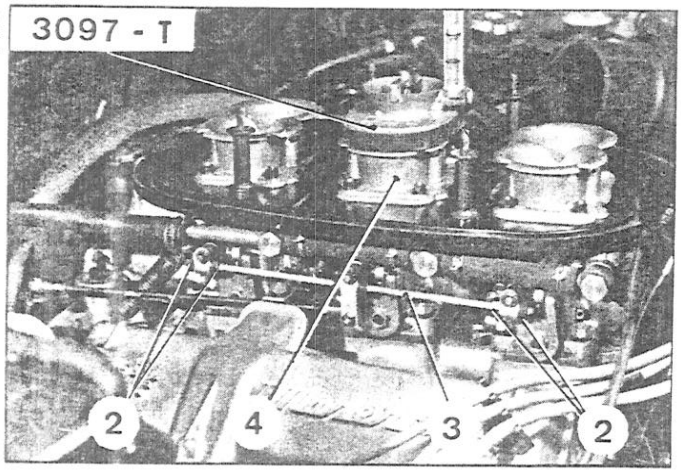
8618



b) *Réglage :* Connecter un compte-tours sur l'une des bobines.

- Déposer le couvercle (1) de la capacité d'air.
- Le moteur tournant au ralenti, agir sur la vis de butée du *carburateur central* pour amener le régime du moteur à *800 tr/mn environ.*

9477



c) Vérifier et retoucher, si nécessaire, le réglage de la synchronisation des carburateurs à l'aide du Synchro-test 3097-T.

Ajuster le Synchro-test 3097-T au débit d'air *du carburateur central :* Pour cela :

Poser le synchro-test sur le *carburateur central* de façon que la semelle « e » du Synchro-test coiffe bien le bord des trompettes (4).

Exercer une légère pression sur le Synchro-test pour étancher la semelle « e » sur les trompettes (4), et tourner la partie centrale « d » jusqu'à ce que le lest « c » monte dans le tube de verre et se stabilise entre les deux repères supérieurs « a » et « b ». *Ne plus dérégler le Synchro-test.*

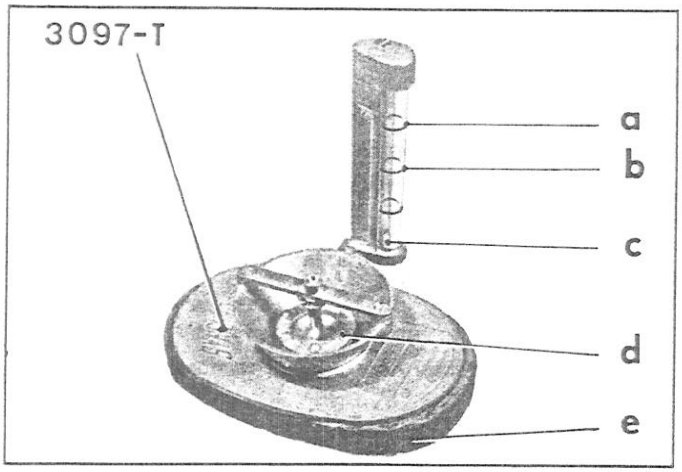
Vérifier le débit d'air des carburateurs avant et arrière. Le lest « c » doit se stabiliser entre les deux repères supérieurs « a » et « b ». Sinon retoucher éventuellement le réglage de la tige de liaison (3) en agissant sur les écrous (2) du carburateur à régler, jusqu'à ce que cette condition soit obtenue.

IMPORTANT : Pendant l'utilisation du Synchro-test, s'assurer que le régime moteur ne varie pas. Sinon, agir sur la vis de butée du carburateur central.

Poser le couvercle (1) de la capacité d'air.

Manuel 581-4

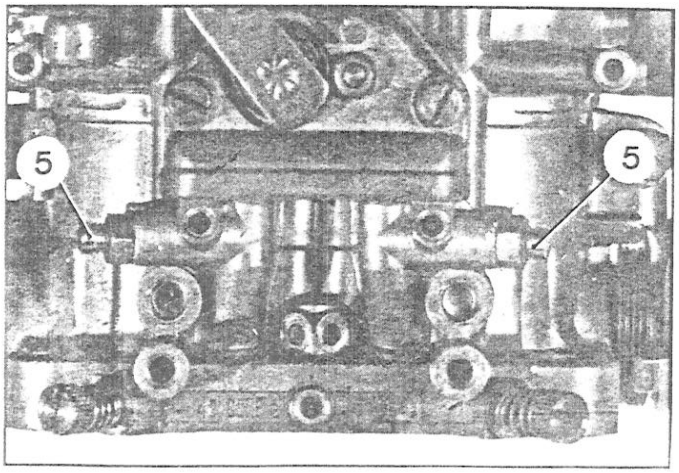
9478



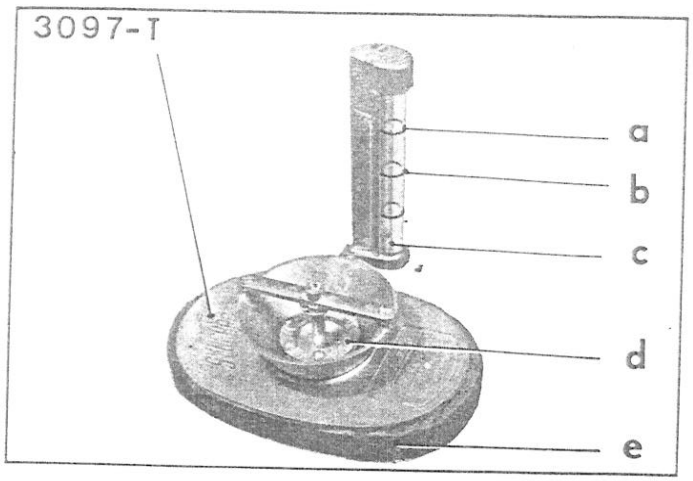
d) *Véhicules sortis depuis Janvier 1971* : Contrôler et régler si nécessaire, la dépression régnant dans chacun des corps des trois carburateurs.

En effet depuis cette date, les carburateurs sont équipés d'une vis de réglage (5) sur chaque corps : elle permet de régler indépendamment la dépression du corps correspondant.

10 002



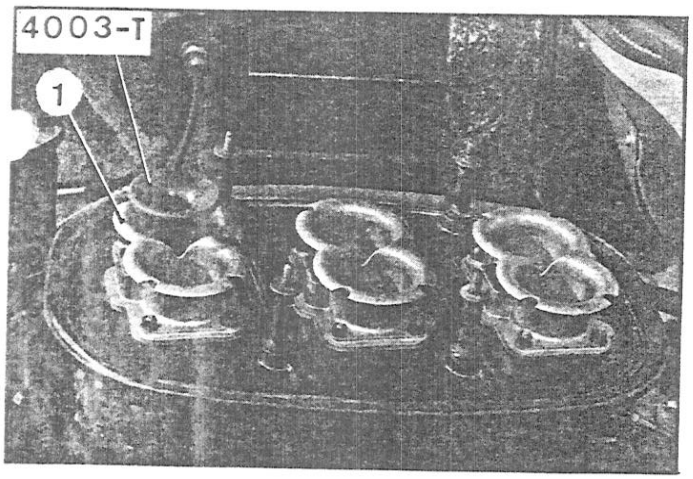
Aprés réglage de la synchronisation, moteur chaud tournant au ralenti, *il faut que la dépression soit identique sur tous les corps des trois carburateurs.*



9478

Ce contrôle s'effectue à l'aide du Synchro-test 3097-T et d'un embout en caoutchouc 4003-T.

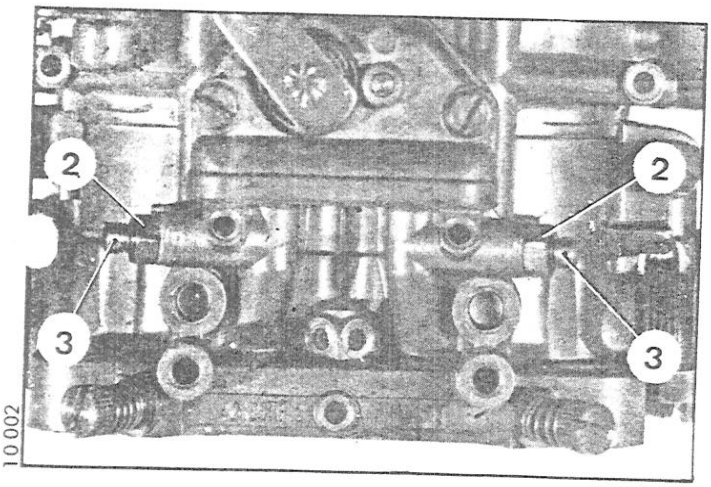
NOTA : Les opérations de contrôle doivent s'effectuer rapidement pour éviter « l'engorgement » du moteur et le maintenir à un régime stable.



8559

Engager à fond l'embout caoutchouc dans l'une des trompettes (1) du carburateur.
Poser le Synchro-test sur l'embout de façon que le trou de la semelle « e » soit centré sur l'embout.
Exercer une légère pression sur le Synchro-test et tourner la partie centrale « d » jusqu'à ce que le lest « c » monte dans le tube de verre et se stabilise entre les deux repères supérieurs « a » et « b ».

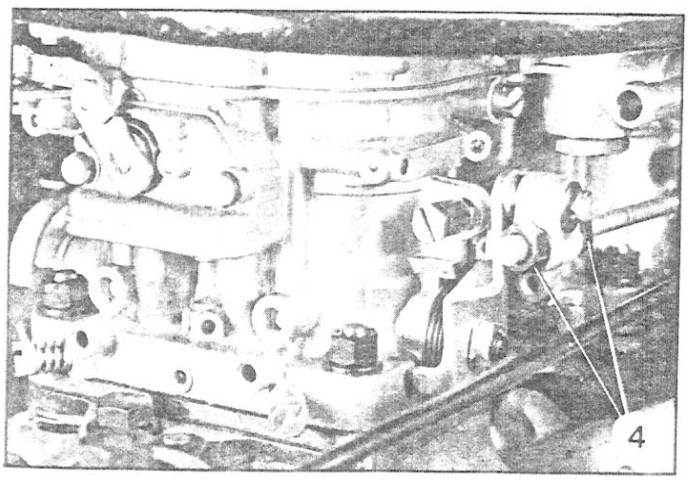
Ne plus dérégler le Synchro-test.
Procéder de la même façon sur la deuxième trompette du carburateur. Vérifier la position du lest « c » : plus la dépression est importante, plus le lest monte dans le tube de verre, et inversement.
Dans le cas où les dépressions régnant dans les corps d'un même carburateur sont inégales, repérer le corps où la dépression est la plus faible. Sur ce corps desserrer l'écrou (2) et dévisser la vis (3) jusqu'à obtenir une dépression égale à celle de l'autre corps (lest « c » à la même position entre les repères « a » et « b »).



10002

Procéder de la même façon sur les deux autres carburateurs.
Régler ensuite les carburateurs avant et arrière par rapport au carburateur central en agissant sur les écrous (4).

NOTA :
Durant l'utilisation du Synchro-test, le moteur doit tourner à un régime stable. En fin de réglage, agir sur la vis de butée du carburateur central pour amener le régime du moteur à 800 tr/mn environ.



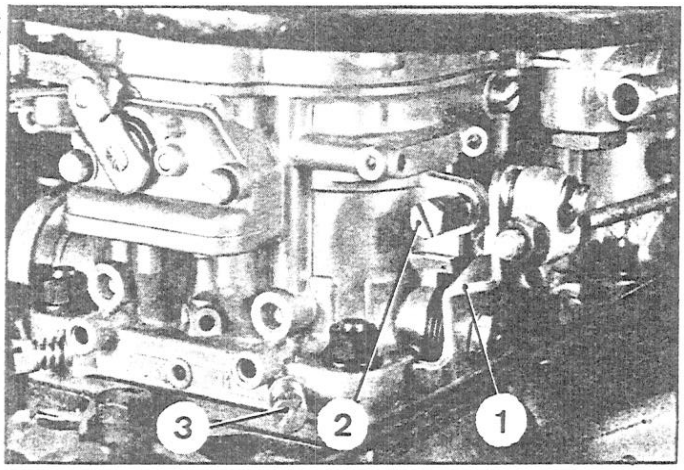
8479

e) Poser le couvercle de la capacité d'air.

f) *Régler les vis de richesse :*

IMPORTANT :
Ce réglage ne peut être effectué que sur moteur chaud et « décrassé », équipé de bougies d'allumage en parfait état.

8479

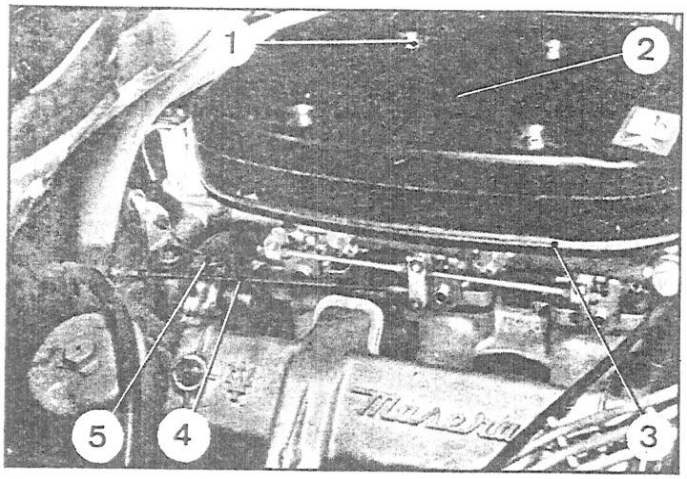


Agir sur la vis de richesse (3) du cylindre n° 1 pour obtenir le régime maximum du moteur en observant le compte-tours.
Si nécessaire, agir sur la vis de butée *du carburateur central* pour amener le régime du moteur à 800 tr/mn.
Procéder de même pour régler les vis de richesse des cylindres n° 2, n° 3, n° 4, n° 5 et n° 6.
En dernier lieu, agir sur la vis de butée du *carburateur central* pour régler le régime du moteur au ralenti de *800 à 1 000 tr/mn.*
Amener les vis de butée (2) des carburateurs avant et arrière au contact des leviers (1) (sans faire varier le régime du ralenti).
Arrêter le moteur. Fermer la vis de purge du conjoncteur-disjoncteur.
Déposer le compte-tours électrique.

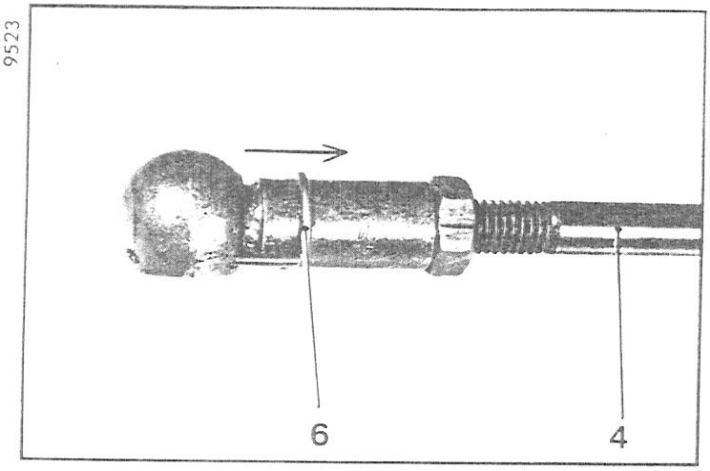
This manual was scanned by an anonymous volunteer on the understanding that it be used only for free distribution. If you paid for it you were ripped off, and the seller is stealing a living off the back of enthusasts. Please do whatever you can to discourage them!

DEPOSE ET POSE DE L'ENSEMBLE BATTERIE DE CARBURATEURS ET TUBULURE D'ADMISSION

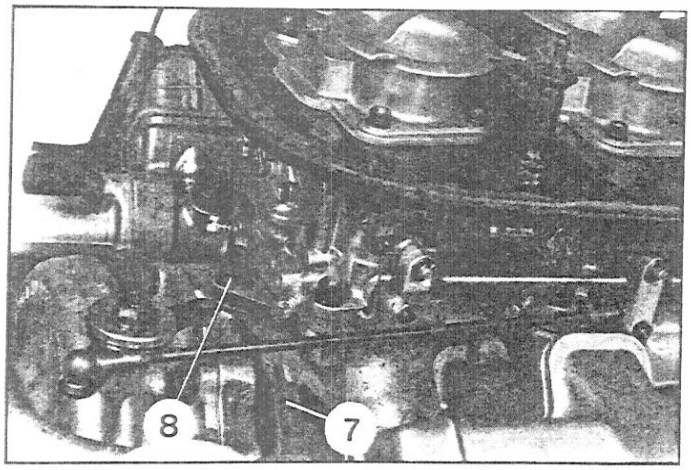
8619



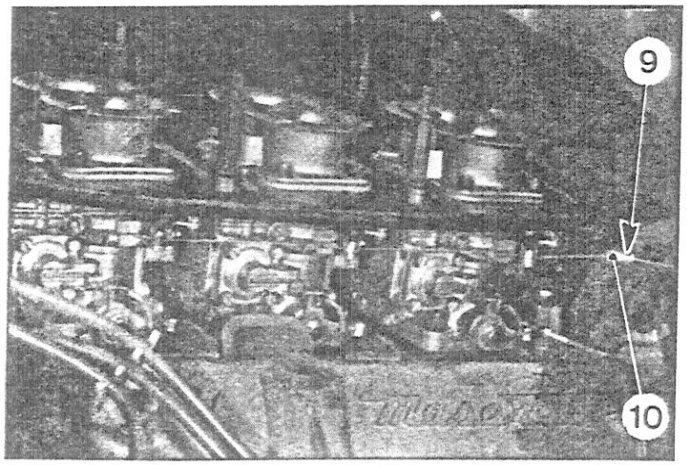
9523



8156



8560



DEPOSE

1. Désaccoupler les conduits d'air et de recyclage des gaz, de la capacité d'air (2) des carburateurs.
2. Déposer les quatre écrous (1) et la capacité d'air (2).
   Attention au joint (3).
3. Désaccoupler la tige de commande (4) du levier de renvoi (5). Pour cela, déposer le jonc de maintien (6), en le dégageant dans le sens indiqué par la flèche sur la figure ci-contre.
4. Desserrer la vis (9) et désaccoupler le câble de commande de starter, du sous-câble (10).
5. Désaccoupler le conduit (7) de recyclage des gaz, ainsi que le conduit souple de commande à dépression, de la tubulure d'admission.
6. Déposer les vis de fixation (8) (une à chaque extrémité) et déposer l'ensemble des carburateurs avec la tubulure d'admission.
9. Déposer les six joints toriques (11), des culasses

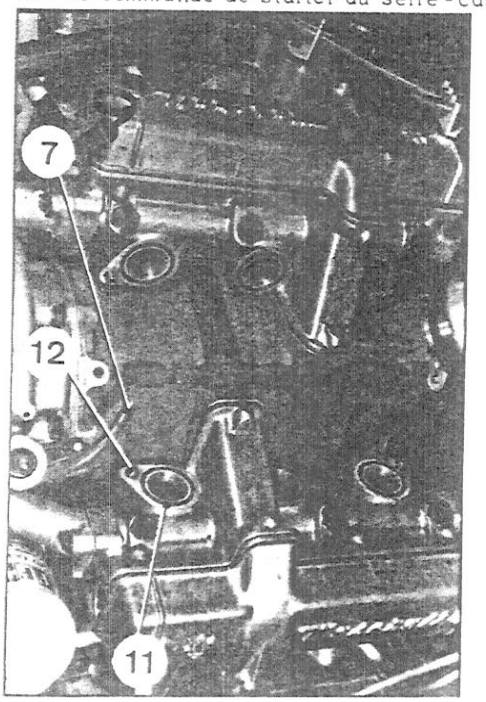
POSE

8. Procéder dans l'ordre inverse.

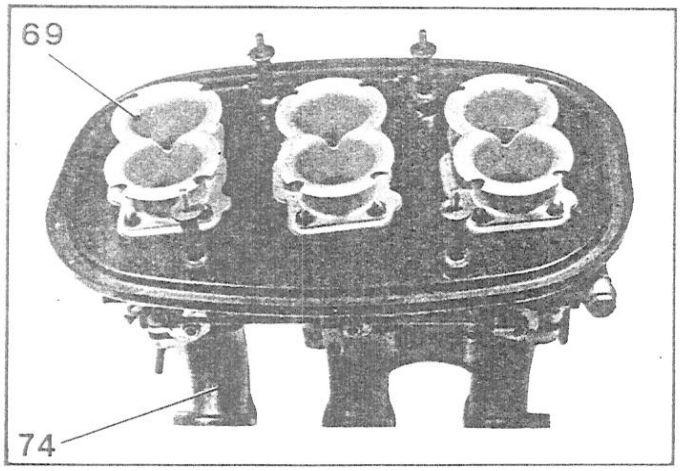
REMARQUES :

a) Remplacer les six joints toriques (11), et les mettre en place, préalablement humectés d'huile moteur.
b) Positionner la tubulure d'admission sur les quatre pieds de centrage (12) et serrer les deux vis de fixation (8) de 4 à 6 mΛN (0,4 à 0,6 m.kg) (rondelle plate sous tête).
c) Régler la tirette de starter et accoupler le câble de commande de starter au serre-câble (10).

8159



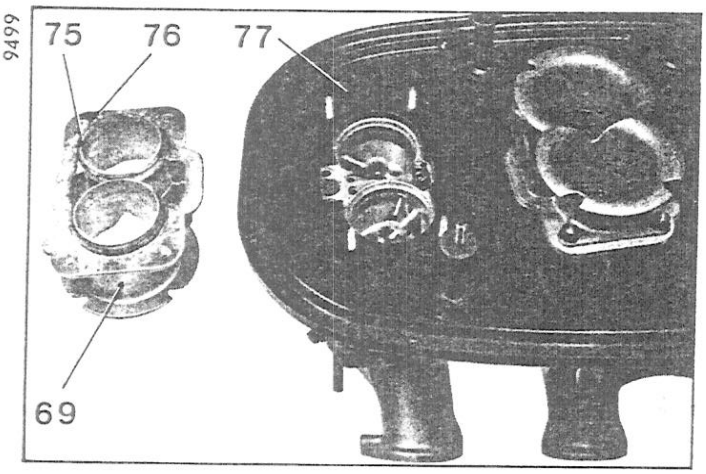
REVISION D'UN CARBURATEUR WEBER 42 - DCNF 2



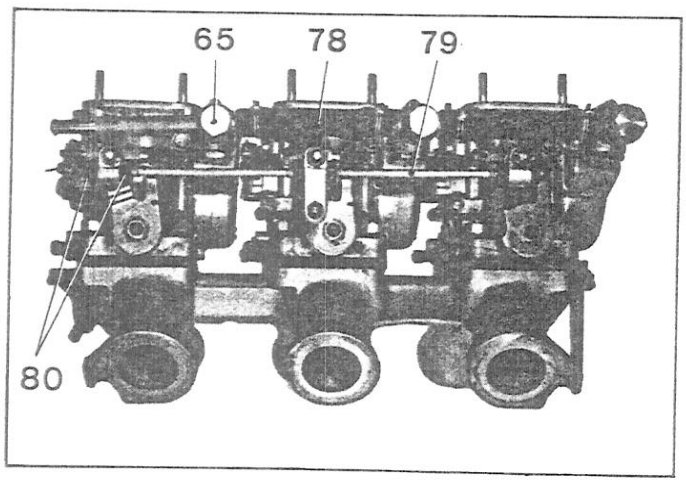
NOTA : *Dans le cas de la révision d'un carburateur, il est préférable de déposer l'ensemble, collecteur d'admission (74) avec les trois carburateurs*

DEMONTAGE :

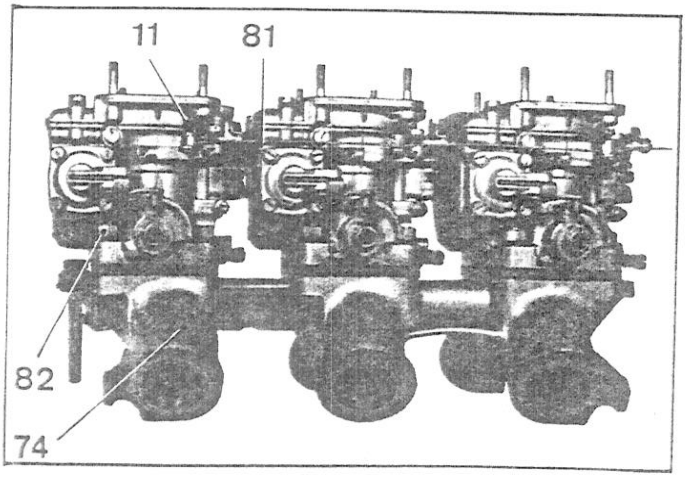
1. Déposer :
   - les trois trompettes (69) avec leurs joints papier (76) et leurs bagues d'étanchéité caoutchouc (75)
   - le support (77) de la capacité d'air,
   - les trois raccords (65) d'arrivée d'essence (avec leurs joints d'étanchéité),
   - la rampe (78) d'alimentation d'essence,
   - les écrous (80) et la tige de liaison (79).

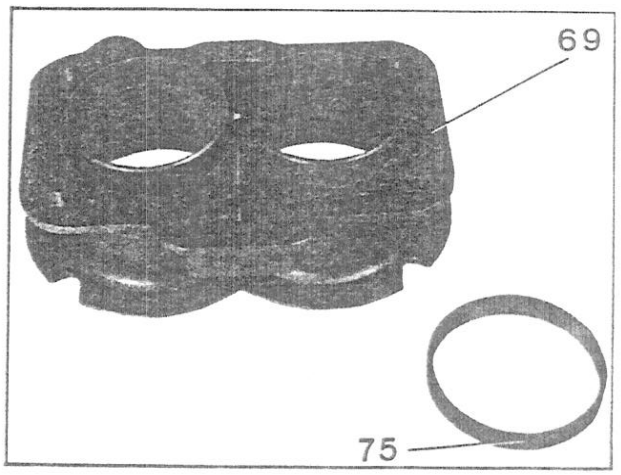


2. Desserrer les trois vis (11) et déposer le câble (81) de commande de starter.

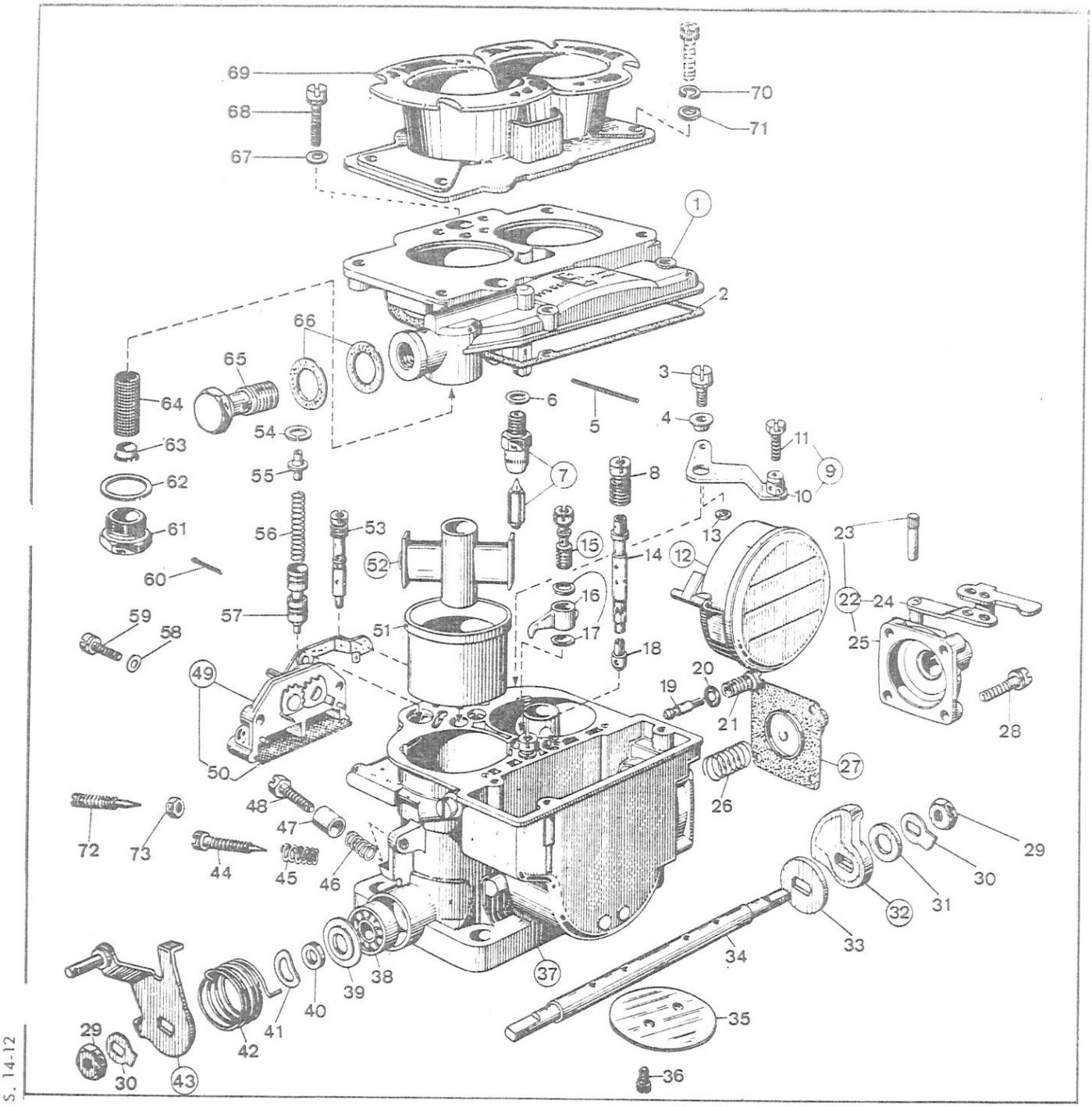


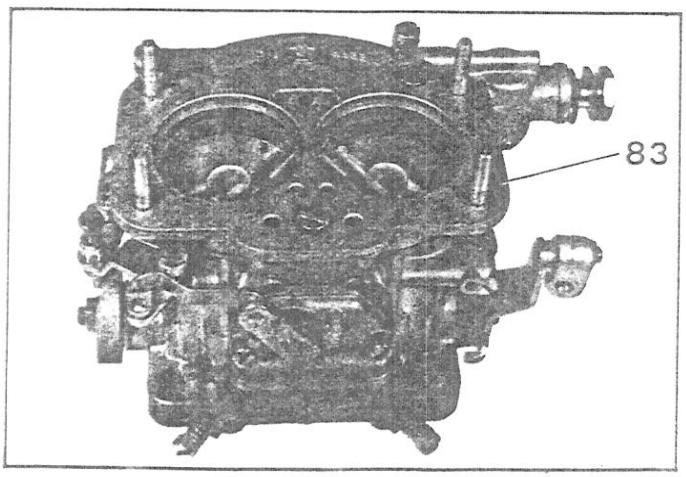
3. Déposer les écrous (82) et dégager le ou les carburateurs à réviser, du collecteur d'admission (74)





S. 14-12



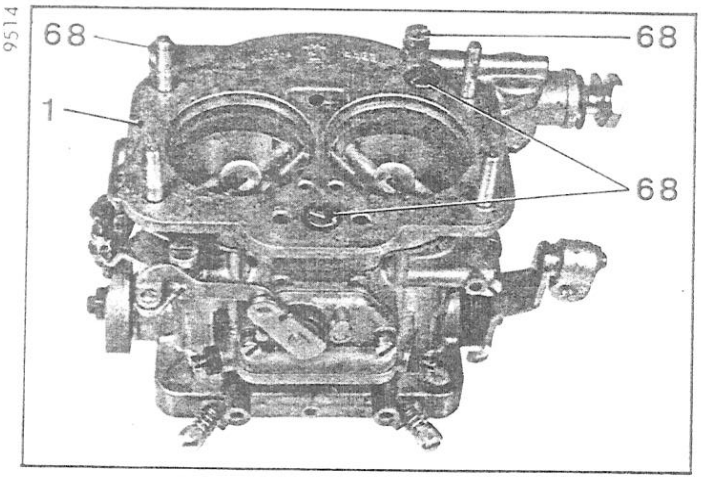


9513

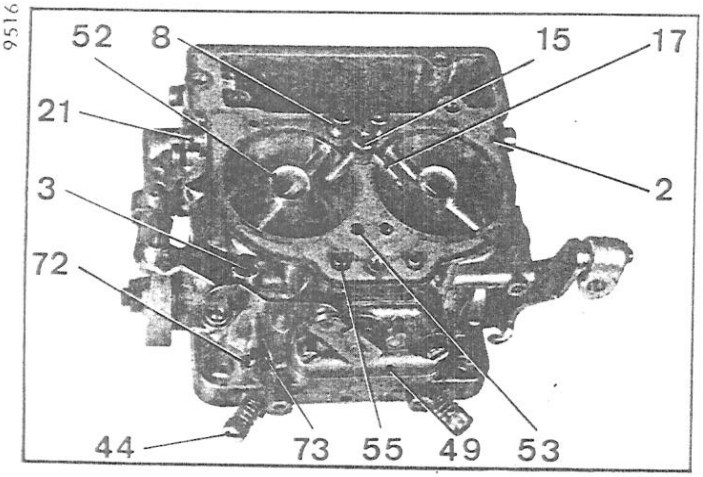
DESHABILLAGE

4. Déposer le joint papier (83)
5. Déposer .
   - les quatre vis (68),
   - le dessus de cuve (1),
   - le joint papier (2),
   - les deux centreurs de mélange (52)
   - les deux calibreurs d'air d'automaticité (8) avec les tubes d'émulsion (14) et les gicleurs principaux (18),
   - les deux porte-gicleurs (21) avec les gicleurs de ralenti (19) et les joints toriques (20),
   - le clapet de refoulement (15) de pompe de reprise avec le gicleur (16) et les deux rondelles joints (17),
   - les deux gicleurs de starter (53)
   - les deux joncs (54), les deux calibreurs d'air de starter (55), les deux ressorts (56), et les deux boisseaux (57).

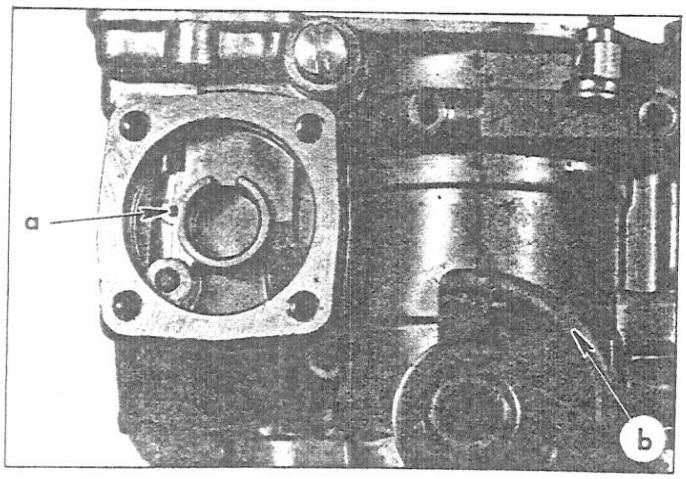
9514



9516



Manuel 581-4



9522

6. Déposer :
   - la vis (3), la rondelle épaulée (4) et le levier de commande (10) de starter,
   - la commande de starter (49),
   - la commande de pompe de reprise (25) avec la membrane (27) et le ressort (26),
   - les deux vis (44) de richesse de ralenti avec leurs ressorts (45),
   - les deux vis pointeau (72) de starter avec leurs écrous (73),

REMARQUES :
- Pour déposer les deux papillons (35) et l'axe (34), il est nécessaire de percer l'extrémité des vis (36) (freinées par métal rabattu).
- Au remontage, il est nécessaire de centrer les papillons dans le corps du carburateur, en les fermant complètement. Utiliser *les vis (36) neuves* et les freiner en rabattant leurs extrémités.

7. Nettoyer les pièces à l'essence, ou au diluant cellulosique si le carburateur est très encrassé Souffler soigneusement, à l'air comprimé, les conduits du carburateur, (en particulier le trou «a» de dégazage et de retour d'excès d'essence de la pompe de reprise) et les gicleurs.
Ne jamais chercher à déboucher les gicleurs avec un fil métallique.

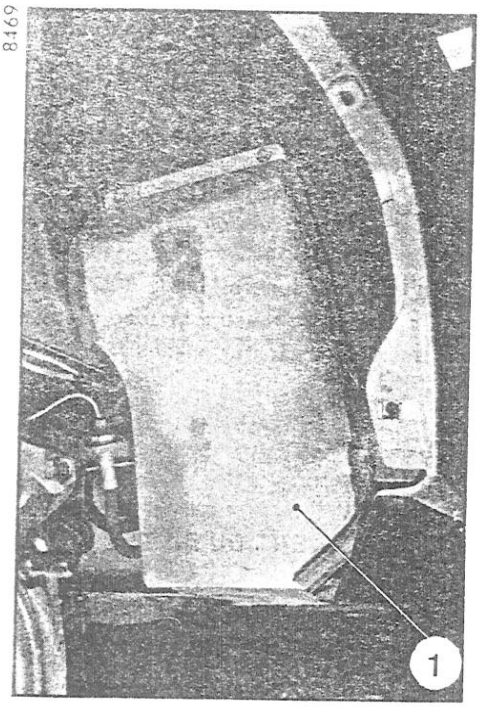
HABILLAGE

8. Procéder dans l'ordre inverse
REMARQUES :
a) Remplacer les joints papier (2) et (83), les joints toriques (20) des portes-gicleurs de ralenti (21)
b) Mettre en place les vis (44) de richesse de ralenti en les *vissant à la main, sans forcer* (ne pas utiliser de tournevis).
♦ c) Visser à fond sans les forcer les vis-pointeau (72) de compensation et serrer les écrous (73).
d) *Vérifier le réglage du flotteur* (niveau de cuve)
e) Graisser la rampe «b» de la came (32) de commande de pompe de reprise.

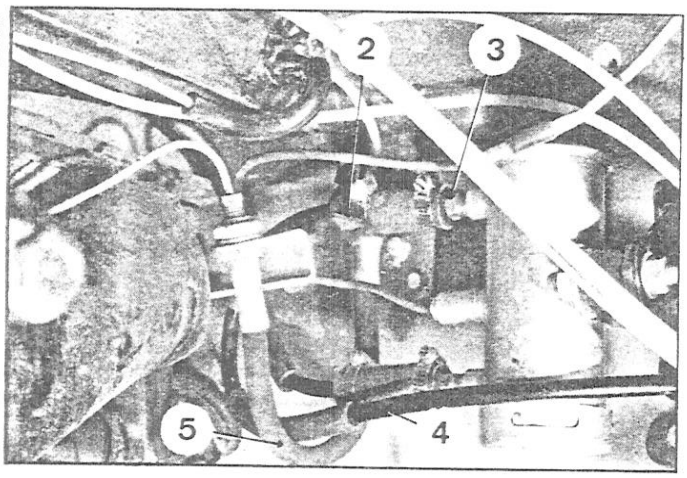
MONTAGE

9. Procéder dans l'ordre inverse
10. Régler :
   - la commande de starter
   - la tige de liaison des commandes de papillons (synchronisation des carburateurs)

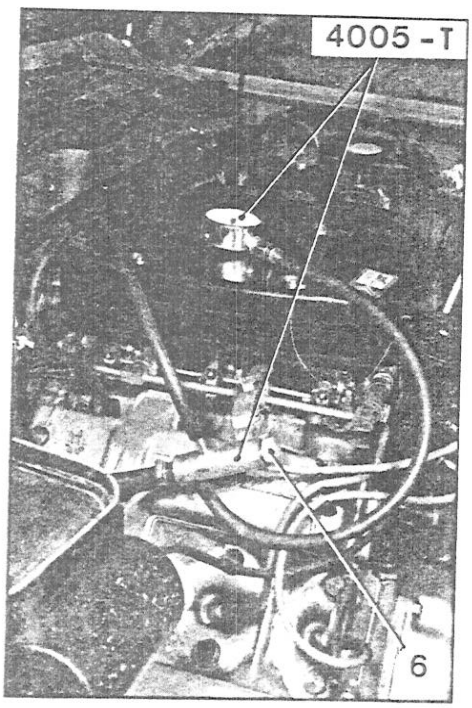
8469



8468



Manuel 581-4



10 790

I. CARACTERISTIQUES DE LA POMPE A ESSENCE

- Pompe à essence électrique.
- Référence : BENDIX 476 087 - 12 V.N.
- Débit : 75 litres/heure minimum, à travers trois pointeaux de 1,75 (pointeaux ouverts des trois carburateurs) et pour une tension d'alimentation égale ou supérieure à 12 volts.
- Pression de régulation *à débit nul :*
  330 m.bars maxi
- Pressions de régulation à travers trois pointeaux de 1,75 (pointeaux ouverts des trois carburateurs)
  - 165 m.bars maxi, sous 12 volts
  - 170 m.bars maxi, sous 13 volts
  - 174 m.bars maxi, sous 14 volts
  - 178 m.bars maxi, sous 15 volts.
- Consommation : ..... 3 ampères maxi
- Remplacement du filtre à essence :
  tous les 30 000 km

II. POINTS PARTICULIERS.

Pour avoir accès à la pompe, déposer la roue arrière droite et la tôle de protection (1).
Couple de serrage des embouts (3) d'aspiration et de refoulement : ..... 5 mAN (0,5 m.kg).
Le tuyau (4) de refoulement de pompe doit passer derrière le flexible (5) de frein arrière droit, et doit être maintenu sur le tuyau d'alimentation du frein arrière droit par un collier (2).

III. CONTROLE DE LA PRESSION REGULEE.

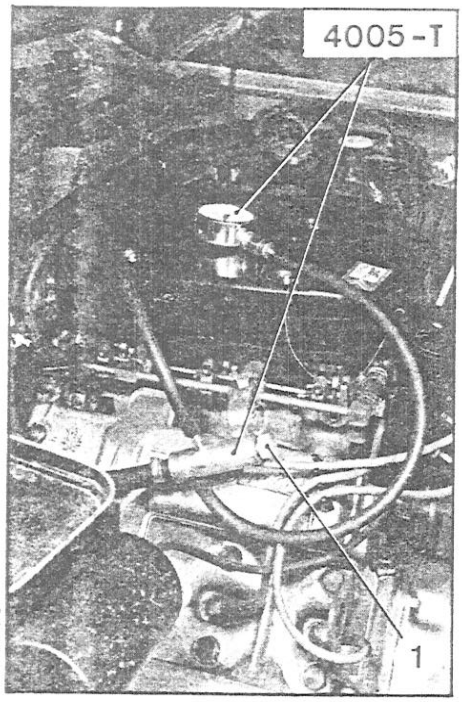
Mettre en place l'appareil 4005-T, comme indiqué sur la figure ci-contre.

1. **Contrôler la pression à débit nul :**
   a) Visser à fond le bouton moleté (6).
   - Mettre le contact.
   - Lire sur le manomètre la pression stabilisée.
     La pression doit être de : ... 330 m.bars maxi.

   b) Dévisser le bouton moleté (6) d'un tour et demi environ.
   - Désolidariser les couvercles des carburateurs pour maintenir les pointeaux grands ouverts.
   - Mettre le contact.
   - Lire la pression sur le manomètre. (Tenir compte de la tension de la batterie).
     (Les différentes valeurs de pression sont indiquées dans les caractéristiques de la pompe).

2. **Contrôler l'étanchéité du clapet de refoulement de pompe :**
   - Visser à fond le bouton moleté (6).
   - Mettre le contact et le couper.

   La pression ne doit pas chuter brutalement.



10790

3. Contrôler l'étanchéité des pointeaux des carburateurs :
   - Dévisser le bouton moleté (1).
   - Mettre le moteur en marche et le laisser tourner quelques minutes.
   - Arrêter le moteur.
   La pression ne doit pas chuter brutalement.

   - Déposer l'appareil 4005-T.
   - Brancher le tuyau d'arrivée d'essence à la rampe d'alimentation des carburateurs.

IV. REMPLACEMENT DU FILTRE A ESSENCE.

DEPOSE.

1. Déposer :
   - la roue arrière droite,
   - la tôle de protection (2).

2. Tourner, à l'aide d'une clé, le couvercle inférieur (3) de pompe, pour le déverrouiller.

3. Déposer le couvercle (3) avec le filtre (4).

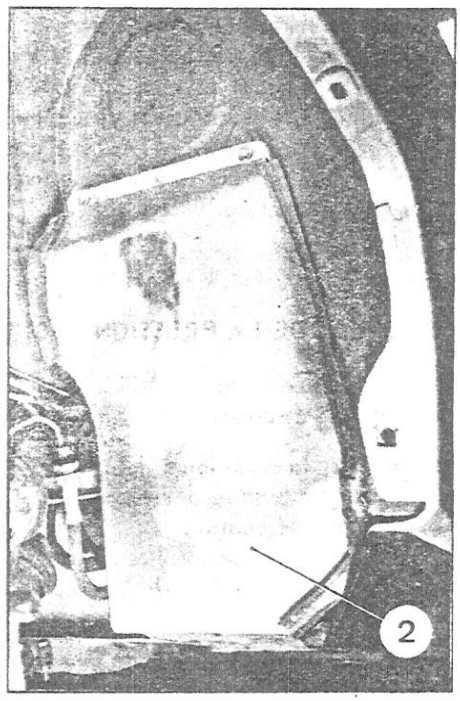
   REMARQUE : Nettoyer la pastille aimantée (5) pour la débarrasser de toutes particules métalliques.

POSE.

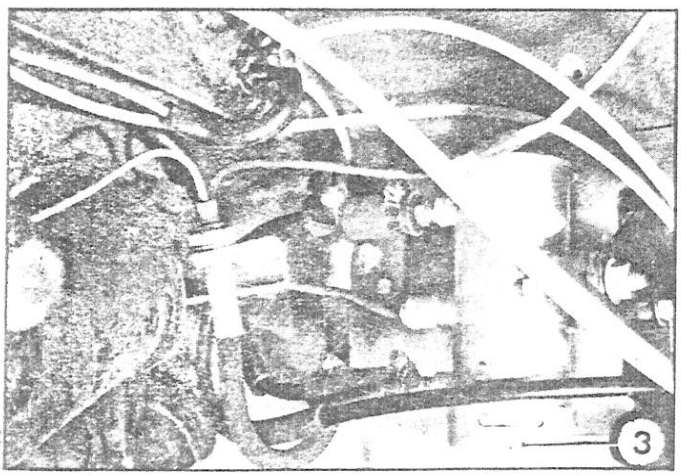
4. Centrer la pastille aimantée (5) dans le couvercle (3).
   Centrer le filtre (4) dans le couvercle (3).

5. Verrouiller le couvercle (3) sur la pompe à l'aide d'une clé.

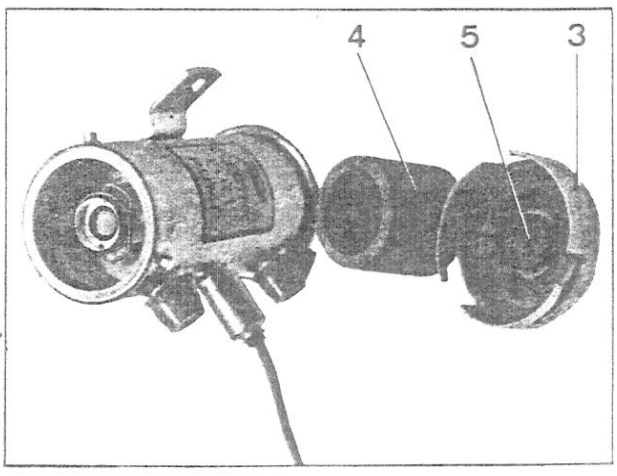
6. Mettre en place :
   - la tôle de protection (2),
   - la roue arrière droite.



8469



8468



8476

V. DISPOSITIF DE SECURITE DE LA POMPE A ESSENCE.

Un dispositif de sécurité de pompe à essence est monté sur les véhicules sortis *depuis le 2 Novembre 1971.*

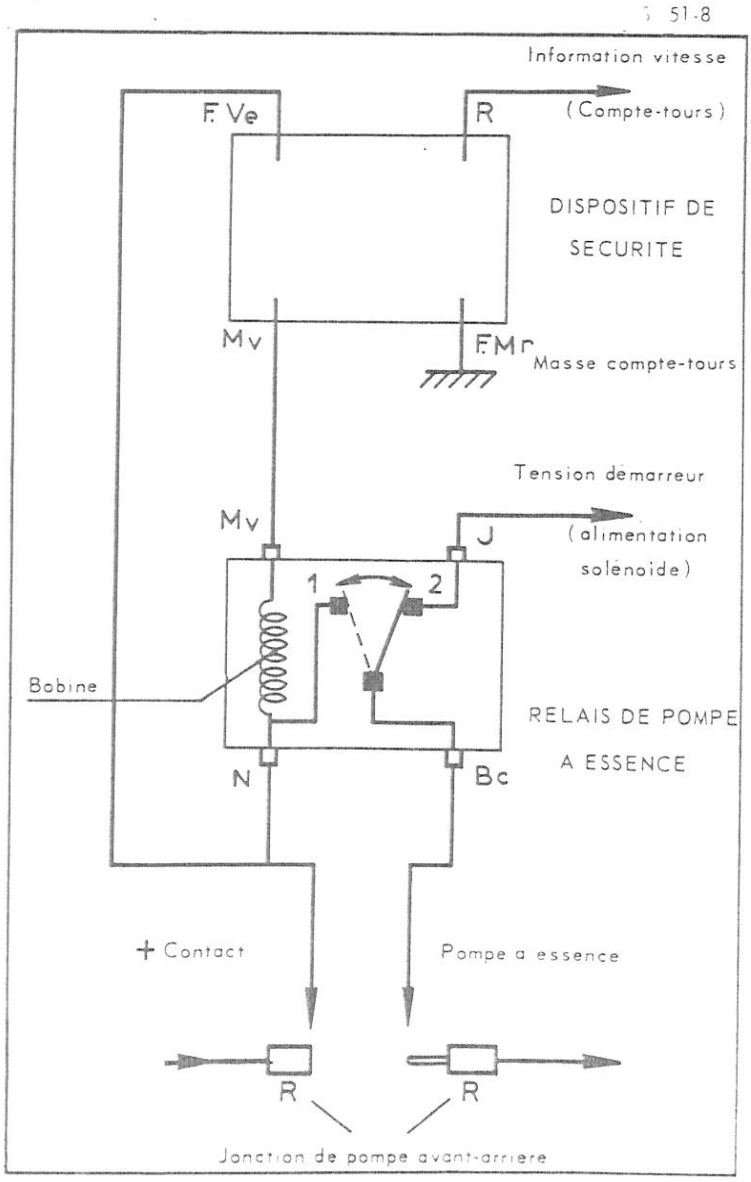
1. **Description.** Ce dispositif se compose :
   - D'un relais de pompe fixé par un collier élastique sur le faisceau principal du tableau de bord (accessible en déposant le bloc contrôle).
   - D'un dispositif électronique (JAEGER) de sécurité fixé à l'intérieur du véhicule sur la tôle d'auvent, côté passager.

2. **Avantages.** Ce dispositif permet :
   a) L arrêt de la pompe à essence après une à cinq secondes de fonctionnement, contacteur antivol en position marche (moteur à l'arrêt).

   b) Le fonctionnement de la pompe à essence, contacteur antivol en position de démarrage (démarreur sous tension).

   c) Le fonctionnement permanent de la pompe à essence lorsque le régime moteur est supérieur à 500 ± 50 tr/mn.

   d) L'arrêt de la pompe à essence lorsque le régime est inférieur à 350 ± 100 tr/mn.



Manuel 581-4

3. **Fonctionnement.** (Voir schéma de principe) :

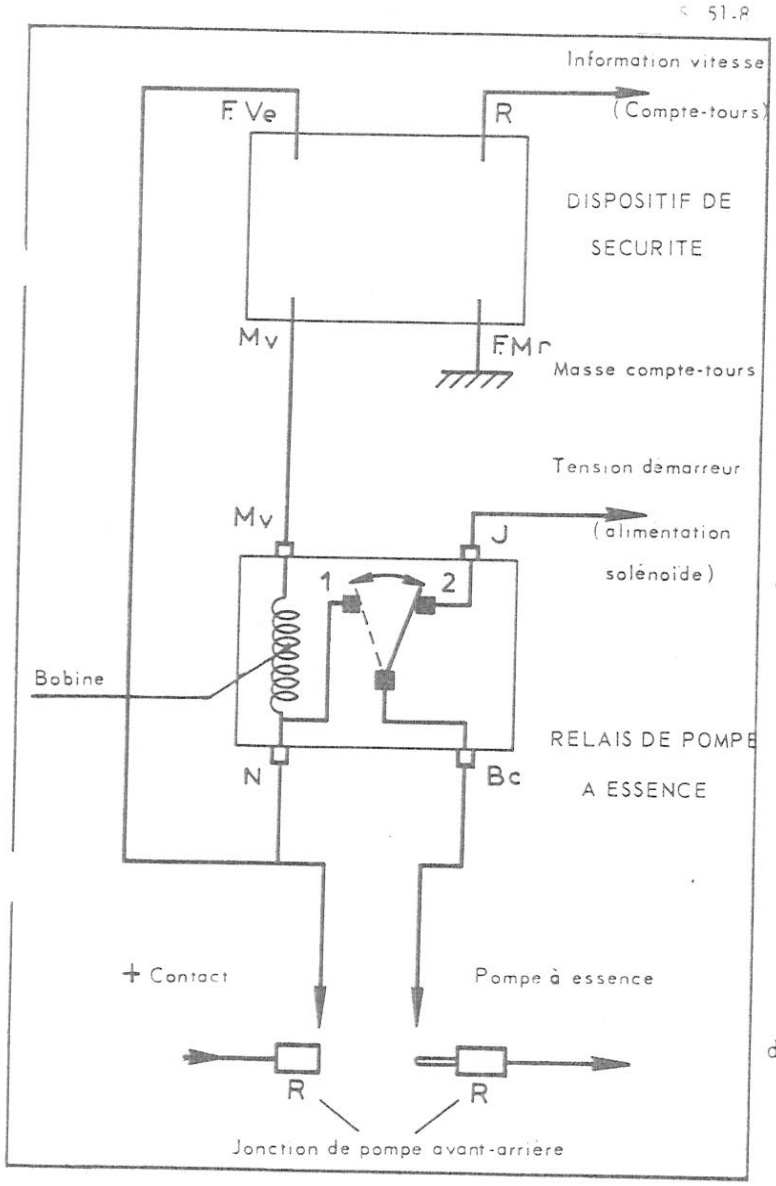
Lorsque le dispositif de sécurité reçoit une information vitesse en provenance du compte-tours, comprise entre 225 et 275 tr/mn allumeur, le circuit de la bobine d'appel du relais de pompe est fermé à la masse ce qui a pour effet d'établir le contact (1). La pompe à essence est sous tension.

Un régime inférieur de 50 à 100 tr/mn allumeur à celui qui a déterminé la fermeture du contact (1) provoque l'ouverture de celui-ci, par suppression du retour à la masse du circuit de la bobine d'appel. La pompe à essence n'est plus sous tension.

En position repos, le contact (2) du relais est fermé, la pompe à essence reçoit la tension du démarreur (alimentation du solénoide).

4. Contrôle du dispositif de sécurité :
Le dispositif doit répondre aux conditions indiquées au paragraphe 2 (page 3).

a) Vérification du fonctionnement de la pompe :
Déconnecter le fil embout blanc du relais de pompe à essence. *Appliquer sur ce fil une tension de 12 volts.* La pompe à essence doit tourner en permanence, sinon la pompe ou son circuit sont en cause.



b) Contrôle du relais de pompe à essence en position 2 « repos » :
- Déconnecter le fil embout jaune du relais de pompe à essence. Lorsque le démarreur est sous tension (contacteur antivol en position démarrage) *on doit relever une tension de 12 volts sur ce fil,* sinon le faisceau ou les connexions sont en cause.
- Connecter le fil précédemment débranché. Déconnecter le fil embout blanc du relais de pompe à essence. Lorsque le démarreur est sous tension (contact antivol en position démarrage) *on doit trouver une tension de 12 volts sur la borne libre,* sinon le relais est à remplacer.

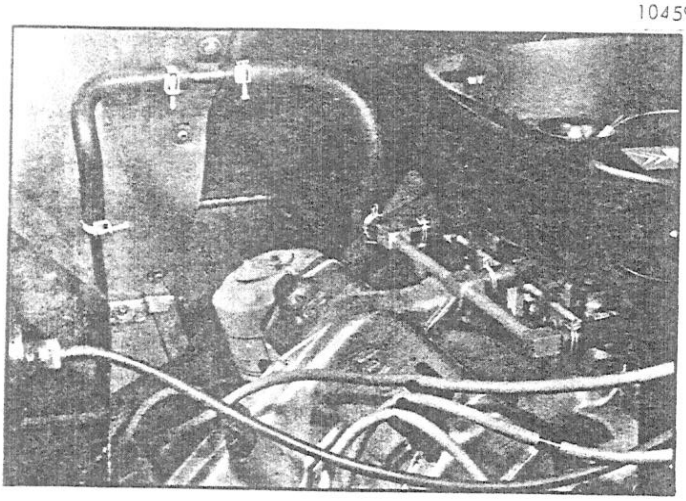
c) Contrôle du relais de pompe à essence en position 1 « fermé » :
- Déconnecter le fil embout noir du relais de pompe à essence. Mettre le contact : *on doit relever une tension de 12 volts sur ce fil,* sinon le faisceau est en cause.
- Connecter le fil précédemment débranché. Déconnecter le fil embout mauve du relais de pompe à essence. *Mettre la borne libre à la masse.* Lorsque le contact est mis, la pompe à essence doit tourner en permanence, sinon le relais est à remplacer.

d) Contrôle du dispositif de sécurité :
Le relais et la pompe étant en état, le dispositif de sécurité doit repondre aux conditions indiquées au § 2 (page 3). Après vérification des connexions, si le condition (a) n est pas remplie, remplacer le dispositif de sécurité. Après vérification du fonctionnement du compte-tours et de ses connexions, si les conditions (c ou d) ne sont pas remplies, remplacer le dispositif de sécurité.

NOTA : En dépannage, il est possible d'éliminer provisoirement le dispositif de sécurité en connectant directement les deux fils embouts rouge (R), de la jonction des faisceaux avant et arrière (accessible en déposant le flanc droit de la console) comme sur les véhicules non équipés de la modification.

REMPLACEMENT D'UNE RAMPE D'ALIMENTATION DES CARBURATEURS.

10459

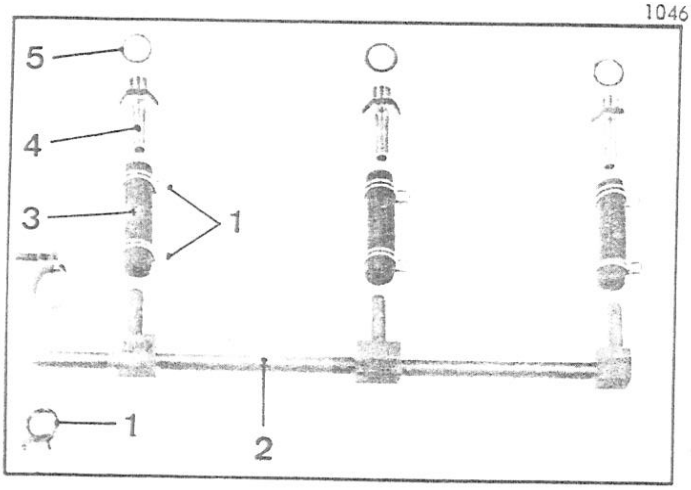


Depuis le 22 Novembre 1971, les véhicules sont équipés d'une rampe d'alimentation avec raccords vissés sur le couvercle du carburateur en remplacement de l'alimentation par tube de liaison et raccords « banjo ».

Depuis le 10 Janvier 1972, les tubes souples de liaison carburateurs à rampe d'alimentation, sont équipés de colliers de serrage (voir photo ci-contre).

REMARQUE :
Les véhicules sortis entre le 22 Novembre 1971 et le 10 Janvier 1972, devront être équipés de colliers 5 426 229 lors d'une intervention en atelier.

10467



Manuel 581-4

REPARATION.

Il est possible d'effectuer cette modification sur les véhicules sortis antérieurement en suivant les indications ci-après.

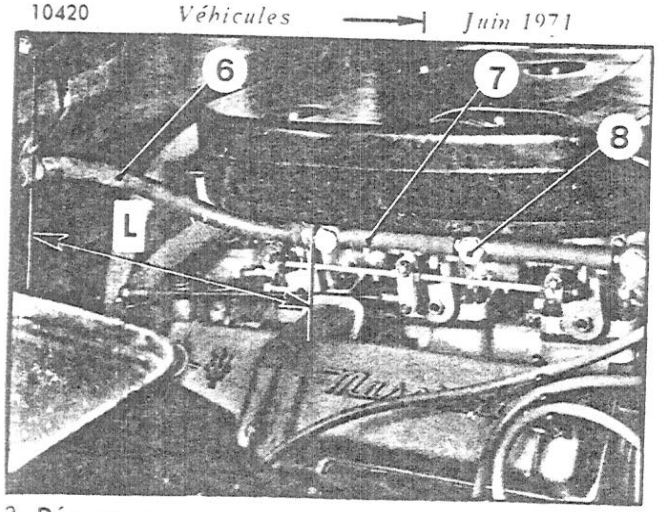
1. Se procurer au Service des Pièces de Rechange :

- 3 Vis-raccords (4) : 5 423 866
- 3 Tubes de liaison (3) : 5 424 031
- 3 Joints cuivre (5) : .....ZD. 9 245 800 U
- 1 Rampe d'alimentation (2) : 5 423 869
- 7 Colliers (1): 5 426 229

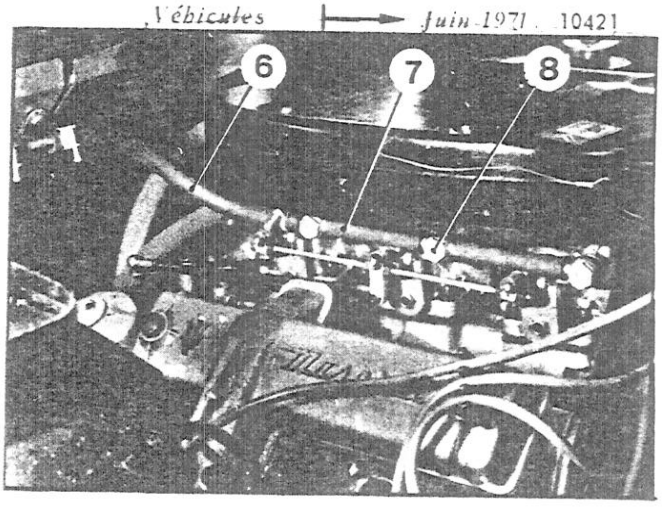
2. Préparation .

S'assurer que le montage du tube d'arrivée d'essence est conforme à l'une des deux figures ci-dessous.
Sur les véhicules sortis *jusqu'en Juin 1971* : L = 250 mm (distance de l'axe de la vis à l'extrémité du tube caoutchouc).

10420 *Véhicules* → *Juin 1971*



Véhicules → *Juin 1971* 10421



3. Démontage.

Désaccoupler le tube (6) de la rampe d'alimentation (7) à remplacer.
Déposer les vis-raccords (8) et la rampe (7).

IMPORTANT : Les joints fibre d'étanchéité des vis-raccords ne doivent pas être réutilisés.

4. Montage.

a) S'assurer que les filetages et les faces d'appui des joints sur les carburateurs sont corrects. S'assurer également du bon état des surfaces d'appui des vis-raccords et des joints en cuivre.

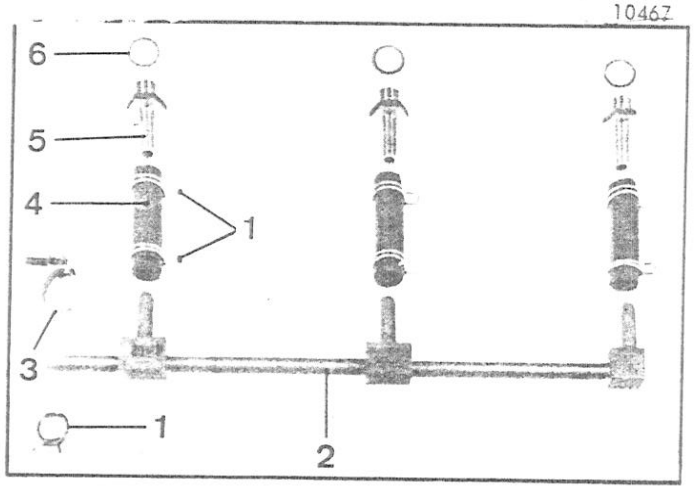
b) Monter les vis-raccords (5). **Les serrer de 22 à 25 mN (2,2 à 2,5 m.kg).** Intercaler les joints en cuivre (6).

c) Mettre en place les tubes de liaison (4) munis des colliers (1) sur les vis-raccords et engager la rampe (2) dans les tubes de liaison.

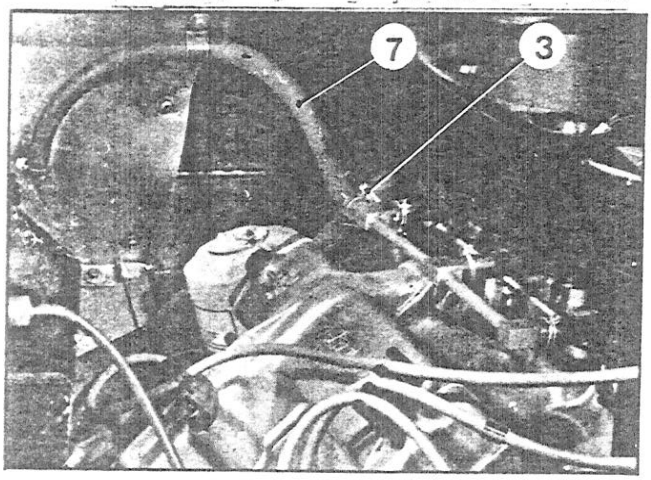
d) Positionner les colliers (1) sur les tubes de liaison (4).

e) Accoupler le tube d'arrivée d'essence (7) à la rampe d'alimentation.

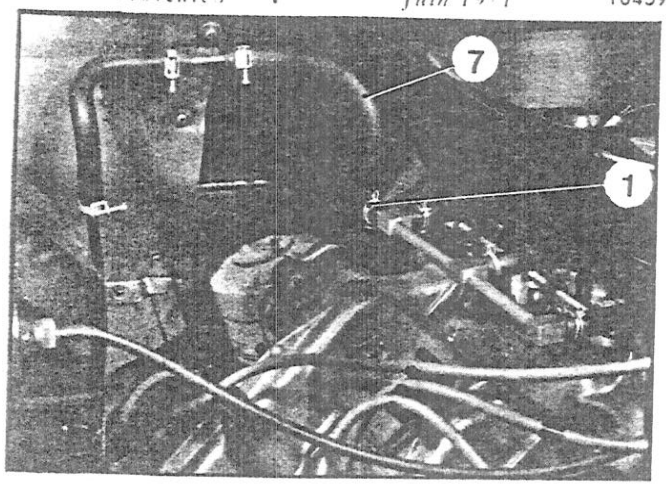
f) Serrer le collier à vis (3) *(Véhicules → Juin 1971)* Positionner le collier (1) *(Véhicules ← Juin 1971).*

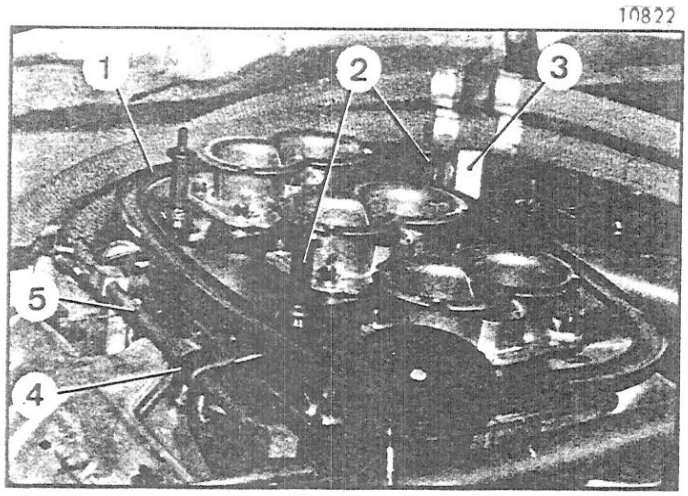


Montage d'une nouvelle rampe sur *Véhicules → Juin 1971*



Montage d'une nouvelle rampe sur *Véhicules ← Juin 1971*





Véhicules sortis depuis Mars 1972 :

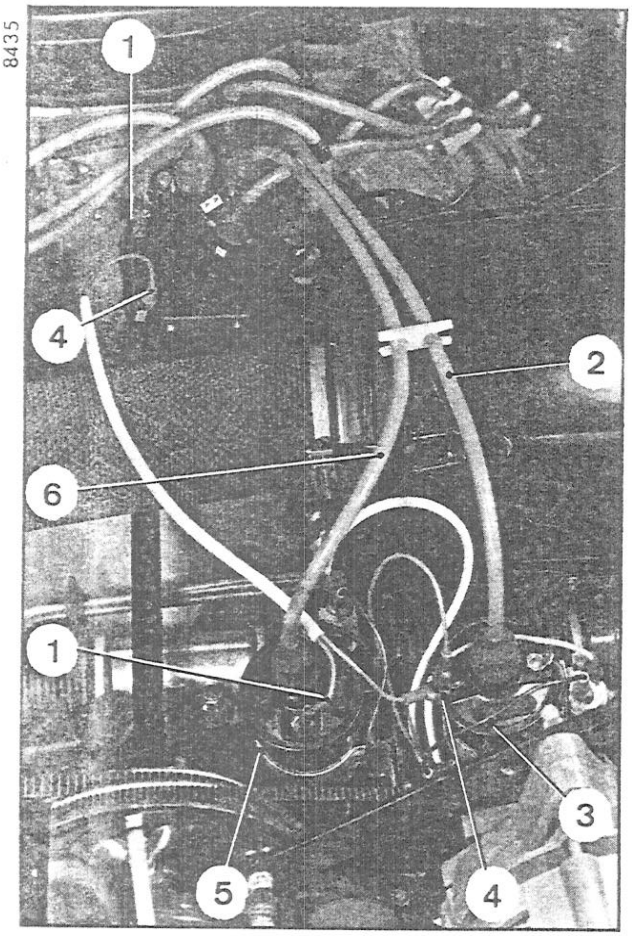
La rampe d'alimentation en essence (5) est maintenue par un support gainé (4), fixé sous l'embase de la capacité (1). Ce nouveau montage entraîne la suppression des colliers montés précédemment sur les tubes souples de liaison entre carburateurs et rampe d'alimentation (5).
(Sauf pour les véhicules, Suède et Norvège).

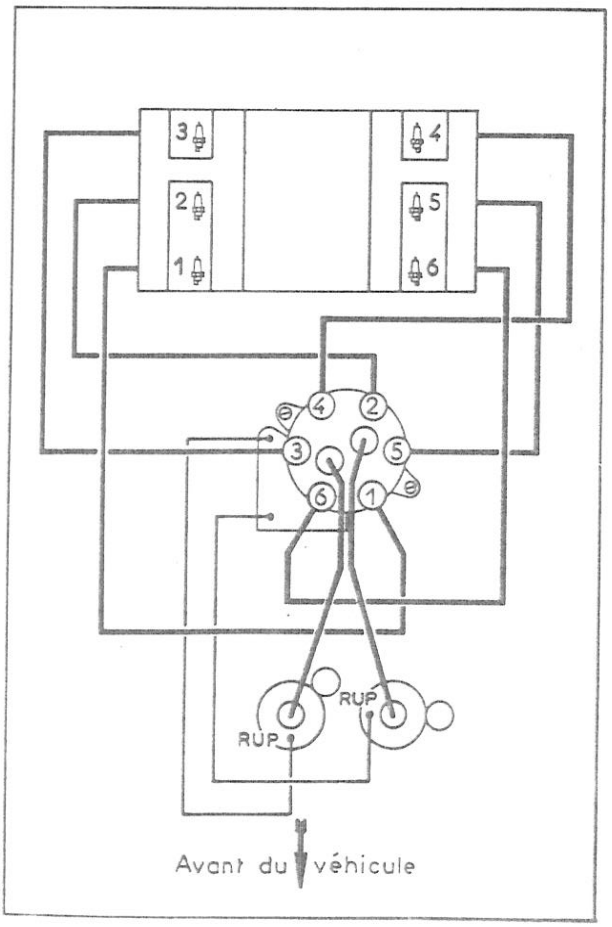
NOTA : La patte de maintien des tubes d'huile, fixée a la partie supérieure de la capacité est remplacée par une nouvelle patte (3) dont la fixation s'effectue sous l'embase de la capacité (1).

Il est possible de monter le support (4) et la patte (3) sur les véhicules sortis avant Mars 1972, à condition de monter une nouvelle embase de capacité (1) équipée de deux goujons longs (2).

This manual was scanned by an anonymous volunteer on the understanding that it be used only for free distribution. If you paid for it you were ripped off, and the seller is stealing a living off the back of enthusasts. Please do whatever you can to discourage them!

8435





S. 21-2

Manuel 581-4

I - ALLUMEUR

A. CARACTERISTIQUES

Type : à cassette double monobloc (un rupteur par cassette).

Fournisseur : ..... SEV-MARCHAL
Référence fournisseur : 41.101.002

Ordre d'allumage : 1-6-2-5-3-4
Sens de rotation :
(vu côté commande) : SH (sens horloge)

Avance centrifuge :
Repère de la courbe : .....(S.01) A 258
(Voir Remarque page 3).

Calage dynamique (quel que soit le modèle d'allumeur sur le volant moteur ..... 29° ± 1° avant P.M.H à 2000 tr/mn moteur.

Ecart angulaire entre deux ouvertures consécutives des contacts (à 1° près) :
- 45° entre allumage des cylindres 1 et 6
- 75° entre allumage des cylindres 6 et 2
- 45° entre allumage des cylindres 2 et 5
- 75° entre allumage des cylindres 5 et 3
- 45° entre allumage des cylindres 3 et 4
- 75° entre allumage des cylindres 4 et 1.

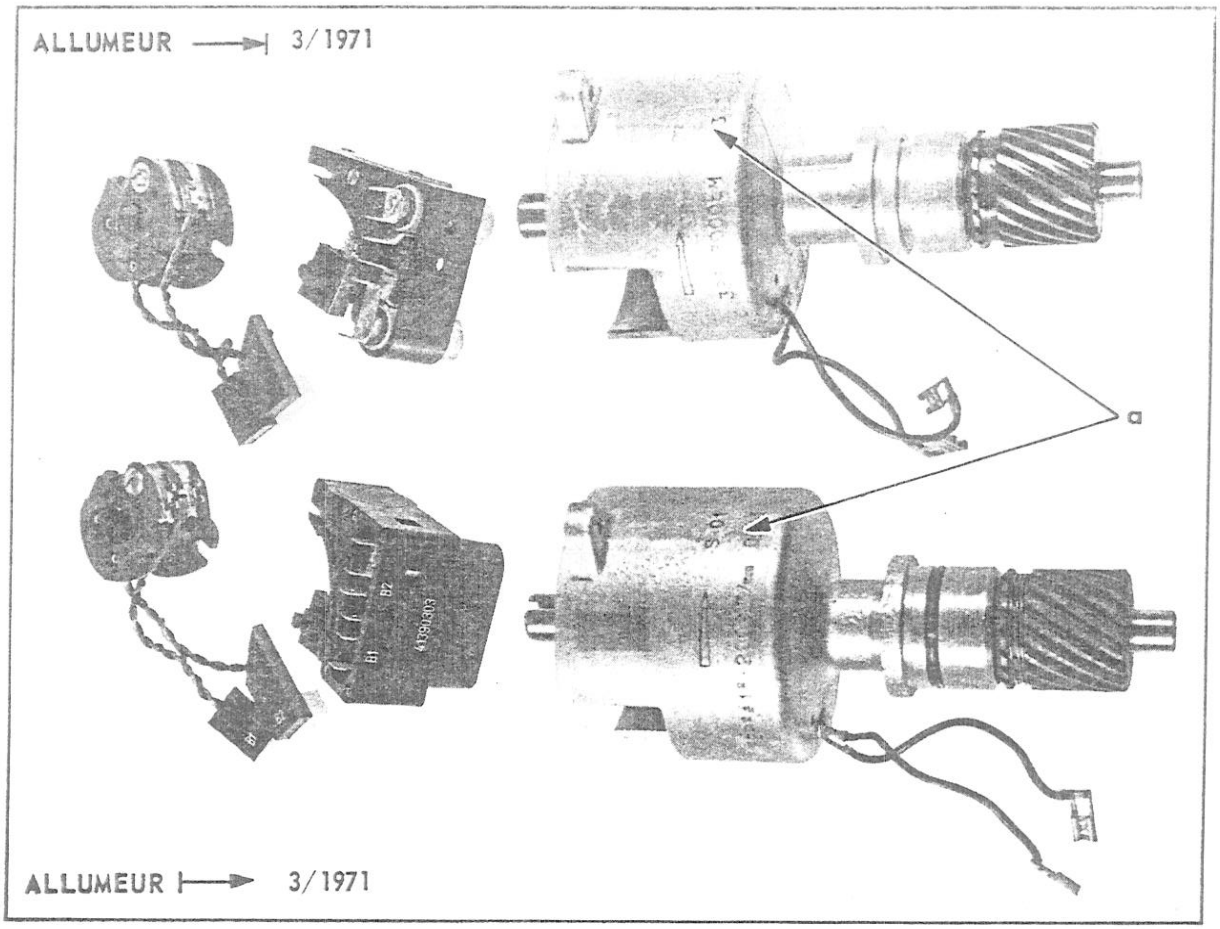
Résistance des doigts de l'allumeur : 5000 Ω ± 20 %.

Condensateur d'allumage :
Capacité : ..... 0,25 à 0,30 μ F.
Résistance mini : .....5 M Ω.

B. POINTS PARTICULIERS.

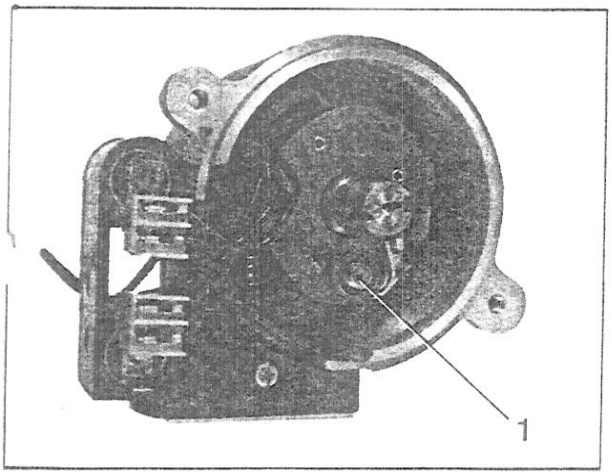
1. **La bobine d'allumage (5) côté droit allume les cylindres 1, 2 et 3.**
Le fil primaire d'alimentation (1) de la cassette supérieure se connecte à la fiche repérée **B 1** sur l'allumeur.
Le fil haute tension (6) se connecte sur la tête de l'allumeur, à la borne repérée **B 1.**

2. **La bobine d'allumage (3) côté gauche allume les cylindres 4, 5 et 6.**
Le fil primaire d'alimentation (4) de la cassette inférieure se connecte à la fiche repérée **B 2** sur l'allumeur.
Le fil haute tension (2) se connecte sur la tête de l'allumeur, à la borne repérée **B 2.**



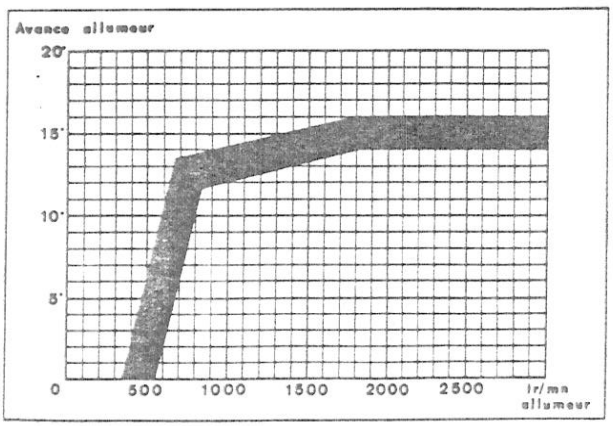
9831

Allumeur ⟶| 3/1971



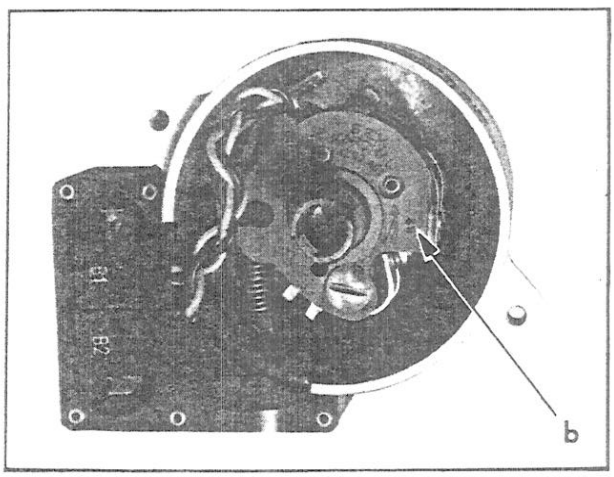
8193

Véhicules sortis jusque 12/1970



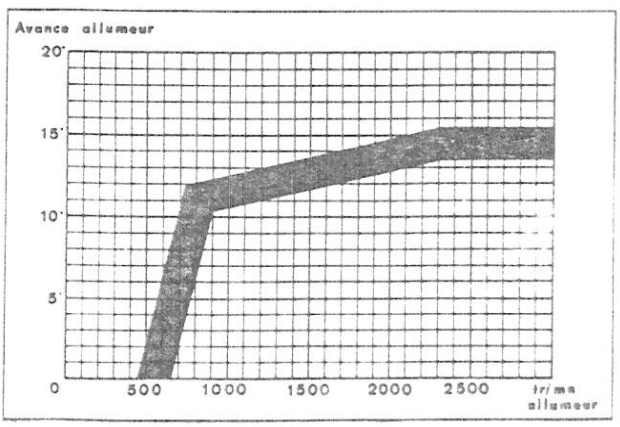
S. 21-1 a

Allumeur |⟶ 3/1971



10187

Véhicules sortis depuis 12/1970



S. 21-3 a

REMARQUES IMPORTANTES

1. Trois modèles de ce type d'allumeur ont été montés : ils portent tous la même référence et le même repère de courbe d'avance centrifuge.

A - *Véhicules sortis jusqu'en Décembre 1970 :*
Angle d'ouverture de came : ..... 48° ± 3°
Angle de fermeture de came : .....72° ± 3°
Rapport DWELL : ..... 60 ± 3 %

B - *Véhicules sortis de Décembre 1970 à Mars 1971 :*
Seule la courbe d'avance a été légèrement modifiée : cependant son repère et la référence de l'allumeur n'ont pas été changés.
Cette modification n'implique pas le remplacement ou la transformation des allumeurs sortis précédemment.

C - *Véhicules sortis depuis Mars 1971 :*

Les allumeurs de ces véhicules ont subi d'importantes modifications : ils sont repérés par les chiffres 08-1, ou la suite 09-1, 10-1 etc. (date de fabrication) gravés sur le corps en «a».

Ils diffèrent des précédents par :
- un carter renforcé,
- un nouvel ensemble support des condensateurs,
- une cassette double monobloc,
- un nouveau dispositif d'avance centrifuge (cependant la courbe reste identique à celle des modèles **B**),
- un nouveau profil des cames,
- un nouveau réglage des rupteurs.

Angle d'ouverture de came : .....32° ± 4°
Angle de fermeture de came : .....88° $^{+4°}_{-6°}$
Rapport DWELL : .....73 % $^{+3\%}_{-5\%}$

Ces modifications n'impliquent pas le remplacement, ou la transformation des allumeurs sortis précédemment.

ATTENTION :
- En cas de remplacement (pour réparation) d'une cassette sur un allumeur modèle **A** ou **B**, par une nouvelle cassette modèle **C**, il faut remplacer également le support des condensateurs et *conserver le rapport DWELL (60 %)* lié au profil des cames de l'allumeur.
- *L'échange d'une nouvelle cassette modèle* **C** *par une ancienne, modèle* **A** *ou* **B**, *est à proscrire formellement.*

2. **ATTENTION** : En cas d'anomalie dans le fonctionnement de l'allumage (allumage sur trois cylindres seulement) s'assurer que la cassette est correctement positionnée. Pour cela, déposer la tête de l'allumeur et le rotor de distribution :

- *Véhicules sortis jusqu'en Mars 1971 :*
(Allumeurs modèles **A** ou **B**)
La vis de réglage (1) doit être visible.

- *Véhicules sortis depuis Mars 1971 :*
(Allumeurs modèle **C**).
La flèche gravée en « b » sur la cassette doit être repérée **S.H** (et non S.I.H).

Sinon, retourner la cassette.