



DTAV

MANUEL DE REPARATIONS N° 583

FASCICULE IV

VEHICULES D

**ELECTRICITE - CLIMATISATION
CARBURATION - ALLUMAGE**

Manuel 583-4



D

SOCIÉTÉ ANONYME AUTOMOBILES CITROËN

CAPITAL 600 000 000 F - SIÈGE SOCIAL 117 à 167, QUAI ANDRÉ CITROËN - PARIS XV^e - R. C. SEINE 64 B 5019
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Av. Georges Clémenceau - 92^e NANTERRE - Tél. 204 40-00 Postes 577 et 578

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 I comporte :
 - les CARACTERISTIQUES - REGLAGES - CONTROLES nécessaires à tous les ateliers pour la mise au point ou le dépannage.
- Le fascicule II traite les opérations de :
 - DEPOSES et POSES des organes, sous-ensembles et accessoires.
- Le fascicule III traite les opérations de :
 - REMISES EN ETAT des organes, sous-ensembles et accessoires.
- Le fascicule IV traite les opérations concernant :
 - ELECTRICITE - CHAUFFAGE - CLIMATISATION
- Le fascicule V 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.

Le fascicule I est présenté dans une reliure en Fibrex de couleur rouge à mécanique du type « MULTO », afin de faciliter le classement des mises à jour, ou le prélèvement d'une opération nécessaire à l'atelier.

Chacun des fascicules II, III, IV et V est présenté dans une couverture en papier fort. Les feuillets sont perforés pour permettre éventuellement leur classement dans les reliures en Fibrex rouge à mécanique « MULTO » vendues séparément par le Service des Pièces de Rechange sous le n° 583-6. Chaque fascicule est fourni avec une étiquette adhésive correspondante destinée à être placée au dos de cette reliure.

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) d'un indicatif du véhicule :

- « D » concernant les opérations communes aux véhicules D tous types (DTT).
- « Dh. » concernant les opérations sur les véhicules équipés d'une B.V hydraulique.
- « Dm. » concernant les opérations sur les véhicules équipés d'une B.V mécanique.
- « D.IE » concernant les opérations sur les véhicules équipés de l'Injection Electronique.
(Les opérations D.IE sont imprimées sur papier rose).
- « DX », « DY », « DV », « DT » etc concernant les opérations particulières à ces types de véhicules.

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 - 93 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'exécution de ces outils, classés par ordre numérique, figurent à la fin de chaque fascicule.

COUPLES DE SERRAGE.

Ces couples sont exprimés :

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

$$1 \text{ m.kg} = 9,81 \text{ mAN}$$

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

$$\text{Ex. : } 2 \text{ mAN} = 0,2 \text{ m.kg}$$

$$60 \text{ mAN} = 6 \text{ m.kg}$$

REMARQUES IMPORTANTES.

Pour tous renseignements techniques concernant ces véhicules, veuillez vous adresser au Service : DIVISION TECHNIQUE APRES-VENTE, ASSISTANCE TECHNIQUE, 163, avenue G. Clemenceau (92) 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 les postes intérieurs 575 ou 506.

LISTE DES OPERATIONS FIGURANT
 AU FASCICULE N° 4 DU MANUEL 583
 Véhicules « D » Tous Types sauf IE

1

2

3

Numéro de l'Opération	DESIGNATION
	GENERALITES ➔ ①
D. 000	Caractéristiques générales
D. 01	Protection des organes électriques
D. 02	Travaux hydrauliques
D. 03	Ingrédients préconisés
	CARBURATION ➔ ②
D. 142-00	Caractéristiques et points particuliers des carburateurs
D. 142-0	Réglages sur carburateurs et commandes : - Réglages de base (<i>Véhicules brh</i>) - Réglage du ralenti (<i>Véhicules brm</i>) - Réglage de la commande d'accélérateur
Dbw. 142-0	Réglage du ralenti (<i>Véhicules bu.</i>)
D. 142-1	Dépose et pose d'un carburateur (<i>Véhicules brh</i>)
D. 142-3	Travaux sur carburateur WEBER 28 × 36 (<i>D.T.T. sauf DE-DV</i>)
DE. 142-3	Travaux sur carburateur SOLEX 32-double corps (<i>Véhicules DE</i>)
DV. 142-3	Travaux sur carburateur SOLEX 34 (<i>Véhicules DV</i>)
DT. 142-3	Travaux sur carburateur SOLEX 28 × 36 (<i>Véhicules DT</i>)
D. 142-4	Travaux sur commande de carburateur ; - Dépose et pose d'un relais de commande
D. 173-0	Contrôles et réglages de la pompe à essence : - Réglage du débit - Contrôle de la pression - Contrôle de l'étanchéité
D. 173-1	Dépose et pose d'une pompe à essence
D. 173-3	Travaux sur pompe à essence : - Démontage et montage - Contrôle de l'étanchéité - Contrôle de la pression
	ALLUMAGE ➔ ③
D. 210-00	Caractéristiques et points particuliers de l'allumage (allumeurs, bougies, bobines)
D. 210-0	Contrôles et réglages sur l'allumage : - Préréglage du point d'allumage - Principe de la méthode de mesure de l'avance à l'aide d'une lampe stroboscopique - Réglage du point d'allumage à l'aide d'une lampe stroboscopique - Réglage du point d'allumage à l'aide d'une lampe stroboscopique avec déphaseur - Essai au banc d'un allumeur - Nettoyage et réglage des bougies - Contrôle d'une bobine
D. 211-3	Travaux sur allumeur : - Allumeur DUCELLIER - Allumeur SEV-MARCHAL

Correctif N° 1 au Manuel 583-4



LISTE DES OPERATIONS FIGURANT
AU FASCICULE N° 4 DU MANUEL 583
Véhicules « D » Tous Types sauf IE

Correctif N° 1 au Manuel 583-4




Numéro de l'Opération	DESIGNATION
	ELECTRICITE ➡ (4)
D. 230-0	Contrôles sur circuit de refroidissement
D. 236-0	Réglages sur poulies et courroies : - Alignement des poulies - Tension des courroies
D. 445-0	Réglage du point « zéro » sur une direction assistée
DX. 510-00	Montage de l'installation électrique (DX-DJ → 9/1965 → 9/1966)
DY. 510-00	Montage de l'installation électrique (DY-DL-DE → 9/1965 → 9/1966)
DX. 510 00 a	Montage de l'installation électrique (DX-DJ-DY-DL → 9/1966 → 9/1967)
DV. 510-00 a	Montage de l'installation électrique (DV → 9/1966 → 9/1967)
DX. 510-00 b	Montage de l'installation électrique (DX-DJ-DY-DL → 9/1967 → 12/1967)
DV. 510-00 b	Montage de l'installation électrique (DV → 9/1967 → 12/1967)
DX. 510-00 c	Montage de l'installation électrique (DX-DJ-DY-DL-DV → 12/1967 → 10/1968)
DX. 510-00 d	Montage de l'installation électrique (DX-DJ → 10/1968 → 1/1969)
DY. 510-00 d	Montage de l'installation électrique (DY-DL-DV → 9/1968 → 1/1969)
DX. 510-00 e	Montage de l'installation électrique (DX-DJ → 1/1969 → 9/1969)
DY. 510-00 e	Montage de l'installation électrique (DY-DL → 1/1969 → 9/1969)
DX. 510-00 f	Montage de l'installation électrique (DX-DJ-DY-DV-DL → 9/1969)
Dm. 510-00	Montage de l'installation électrique (Véhicules bvm DJ-DJ.IE-DV-DT → 4/1971)
Dm. 510-00 a	Montage de l'installation électrique (Véhicules bvm DJ-DJ.IE-DV-DT → 9/1971)
Dh. 510-00 a	Montage de l'installation électrique (Véhicules bvh DX-DX.IE-DY → 9/1971)
Dbw. 510-00	Montage de l'installation électrique (Véhicules Dbw.)
D. 513-00	Installation électrique du système de réfrigération (→ 3/1972)
D. 513-00 a	Installation électrique du système de réfrigération (3/1972 →)
D. 515-00	Transformation de l'installation électrique sur un véhicule tractant une remorque
D. 520-1	Dépose et pose d'une planche de bord (Véhicules T.T. sauf DV-DT-DE → 9/1969) Dépose et pose d'une planche de bord (Véhicules T.I. → 9/1969)
DV. 520-1	Dépose et pose d'une planche de bord (Véhicules DV-DT-DE → 9/1969)
D. 521-3	Travaux sur bloc-contrôle JAEGER
D. 521-4	Travaux sur bloc-contrôle (modification) : - Montage d'un thermomètre de température d'eau de refroidissement
D. 530-0	Caractéristiques et contrôles des organes électriques (dynamo, alternateur, régulateur, démarreur) : - Contrôle d'un alternateur - Contrôle d'un régulateur - Réglage du pignon de commande d'un démarreur
D. 532-3	Travaux sur alternateur : - Démontage et montage d'un alternateur PARIS-RHONE - Démontage et montage d'un alternateur DUCCELLIER

(4)



**LISTE DES OPERATIONS FIGURANT
AU FASCICULE N° 4 DU MANUEL 583**

Véhicules « D » Tous Types sauf II

Numéro de l'Opération	DESIGNATION
	<p>CHAUFFAGE - CLIMATISATION  (5)</p>
D. 640-00	Caractéristiques et points particuliers du système de réfrigération
D. 640-0	Contrôles et réglages du système de réfrigération : - Remplissage du circuit de réfrigération
D. 640-1	Travaux sur climatisation : - Dépose et pose d'un condenseur - Dépose et pose d'un embrayage de compresseur - Dépose et pose d'un compresseur - Dépose et pose d'un évaporateur (bloc-console) - Dépose et pose des aérateurs
D. 641-1	Travaux sur circuit de chauffage (série) : - Dépose et pose d'un groupe de chauffage et d'aération (Véhicules T.T. → 9/1969) - Remplacement des conduits d'aération - Dépose et pose d'un robinet coupe-circuit de chauffage - Dépose et pose d'une vanne thermostatique de chauffage (Véhicules T.T. 9/1969 →)
D. 641-3	Travaux sur circuit de chauffage (série) : - Démontage et montage d'un robinet coupe-circuit de chauffage (Véhicules T.T. → 9/1969)
	<p>DIVERS  (6)</p>
D. 653-1	Montage d'un ensemble radio « CONTINENTAL EDISON »
D. 653-1 a	Montage d'un ensemble radio « BLAUPUNKT » (Véhicules T.T. 9/1972 →) (sauf option climatiseur)
D. 653-1 b	Montage d'un ensemble radio « BLAUPUNKT » (Véhicules T.T. 9/1972 →) (option climatiseur)
DX. 851-1	Dépose et pose d'une aile avant (Véhicules DX-DJ → 9/1967)
D. 851-1	Dépose et pose d'une aile avant (Véhicules T.T. 9/1967 →)
D. 961-0	Contrôle et réparation d'une lunette arrière chauffante .
	<p>OUTILLAGE  (7)</p>
	Liste des outils spéciaux figurant dans le fascicule
	Plans d'exécution des outils spéciaux non vendus

(5) 

(6) 

(7) 



**LISTE DES OPERATIONS FIGURANT
AU FASCICULE N° 4 DU MANUEL 583**

Véhicules « DS 21 à injection électronique » (DX.IE, DJ.IE et Dbw.IE)

Seules les opérations particulières à ce type de véhicule ont été traitées.
















Pour les opérations ne figurant pas sur la liste ci-dessous, se référer à la liste des opérations relatives aux véhicules « D » Tous Types.

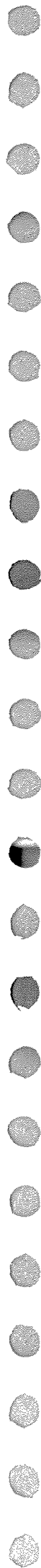
Numéro de l'Opération	DESIGNATION
Dh.IE 142-0 Dm.IE 142-0 Dbw.IE 142-0 D.IE 142-4 D.IE 144-0 D.IE 144-0 a D.IE 144-1 D.IE 173-00 D.IE 173-1	<p align="right">➡ (2)</p> <p>INJECTION</p> <p>Réglages de base (<i>Véhicules bvb</i>) Réglages du ralenti (<i>Véhicules bvm</i>) Réglages du ralenti (<i>Véhicules bw</i>) Travaux sur commande d'accélérateur : - Dépose et pose d'un câble d'accélérateur - Dépose et pose d'une pédale d'accélérateur - Dépose et pose d'une commande de ralenti accéléré</p> <p>Contrôle du dispositif d'injection électronique (<i>Coffret CITROEN 1494</i>) Contrôle du dispositif d'injection électronique (<i>Contrôleur BOSCH EFAW 228-S 11</i>) Travaux sur dispositif d'injection : - Dépose et pose d'un calculateur - Dépose et pose d'un contacteur sur axe de papillon - Dépose et pose d'un injecteur de départ à froid - Dépose et pose d'un interrupteur de pleine charge - Dépose et pose d'une sonde de pression - Dépose et pose d'une sonde de température - Dépose et pose d'un régulateur de pression (essence) - Dépose et pose d'un injecteur - Dépose et pose d'un thermo-contact temporisé de départ à froid (sur culasse) - Dépose et pose d'une commande d'air additionnel de ralenti (complète) - Dépose et pose d'une rampe d'injection (partie avant) - Dépose et pose d'une rampe d'injection (partie arrière) - Dépose et pose d'une rampe d'injection complète (parties avant et arrière)</p> <p>Caractéristiques de l'alimentation en essence Travaux sur alimentation en essence : - Dépose et pose d'une pompe à essence - Remplacement d'un filtre à essence</p>
D.IE 210-0 D.IE 211-3	<p align="right">➡ (3)</p> <p>ALLUMAGE</p> <p>Contrôles et réglages de l'allumage : - Réglage de l'allumeur au point de repère initial - Préréglage au point d'allumage - Essai au banc d'un allumeur - Réglage du point d'allumage à l'aide d'une lampe stroboscopique - Réglage du point d'allumage à l'aide d'une lampe stroboscopique avec déphaseur - Réglage du point d'allumage</p> <p>Travaux sur allumeur : - Allumeur BOSCH</p>



**LISTE DES OPERATIONS FIGURANT
AU FASCICULE N° 4 DU MANUEL 583**

Véhicules « DS 21 à injection électronique » (DX.IE, DJ.IE et Dbw.IE)

Numéro de l'Opération	DESIGNATION
	ELECTRICITE  
DX.IE 510-00	Montage de l'installation électrique : Véhicules DX.IE  9/1969  9/1971 (voir Op. DX. 510-00 f) Véhicules DX.IE  9/1971 (voir Op. Db. 510-00 a)
DJ.IE 510-00	Montage de l'installation électrique : Véhicules DJ.IE  9/1969  4/1971 (voir Op. DX. 510-00 f) Véhicules DJ.IE  4/1971  9/1971 (voir Op. Dm. 510-00) Véhicules DJ.IE  9/1971 (voir Op. Dm. 510-00 a)
Dbw.IE 510-00	Montage de l'installation électrique : Véhicules Dbw.IE (voir Op. Db. 510-00 a)
D.IE 511-00	Montage de l'installation électrique du dispositif d'injection électronique : Véhicules D.IE T.T  3/1970
D.IE 511-00 α	Montage de l'installation électrique du dispositif d'injection électronique : Véhicules D.IE T.T  3/1970  4/1971
DX.IE 511-00	Montage de l'installation électrique du dispositif d'injection électronique : Véhicules DX.IE  4/1971
DJ.IE 511-00	Montage de l'installation électrique du dispositif d'injection électronique : Véhicules DJ.IE  4/1971
Dbw.IE 511-00	Montage de l'installation électrique du dispositif d'injection électronique : Véhicules Dbw.IE (voir Op. DX.IE 511-00)

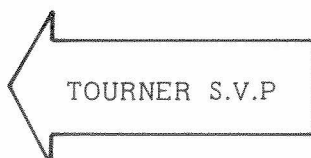


CARACTÉRISTIQUES

OPERATION N° D. 000 : *Caractéristiques générales.*

Op. D. 000

1

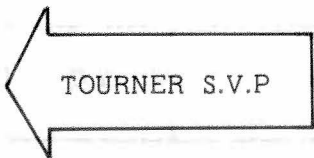


I. CARACTERISTIQUES GENERALES.

Symbole général	Désignation aux Mines	Appellation commerciale	Date de sortie	MOTEUR		Cylindrée Alésage - Course	Rapports de la boîte de vitesses	Puissance fiscale
				TYPE - PUISSANCE - COUPLE				
DX	DS 21	DS 21 Hydraulique	→ 10/1965 → 10/1972	DX → 10/1968 100 CV DIN à 5500 tr/mn 16,7 m.kg DIN à 3000 tr/mn	DX 2 (21 N) → 10/1968 106 CV DIN à 5500 tr/mn 17 m.kg DIN à 3500 tr/mn	2,175 litres 90 × 85,5 mm	4 vitesses	12 CV
	DS 21	DS 21 Automatique	→ 10/1971 → 10/1972	DX 2 (21 N) 106 CV DIN à 5500 tr/mn 17 m.kg DIN à 3500 tr/mn		2,175 litres 90 × 85,5 mm	3 vitesses	12 CV
	DS 23 Série FE	DS 23 Hydraulique	→ 10/1972	DX 4 (19 N) 115 CV DIN à 5500 tr/mn 18,5 m.kg DIN à 3500 tr/mn		2,350 litres 93,5 × 85,5 mm	4 vitesses	13 CV
	DS 23 Série FE	DS 23 Automatique	→ 10/1972	DX 4 (19 N) 115 CV DIN à 5500 tr/mn 18,5 m.kg DIN à 3500 tr/mn		2,350 litres 93,5 × 85,5 mm	3 vitesses	13 CV
	DS Série FA	DS 21 Injection électronique Hydraulique	→ 10/1969 → 10/1972	DX 3 (12 N) 125 CV DIN à 5250 tr/mn 18,7 m.kg DIN à 2500 tr/mn		2,175 litres 90 × 85,5 mm	4 vitesses	12 CV
	DS Série FA	DS 21 Injection électronique Automatique	→ 10/1971 → 10/1972	DX 3 (12 N) 125 CV DIN à 5250 tr/mn 18,7 m.kg DIN à 2500 tr/mn		2,175 litres 90 × 85,5 mm	3 vitesses	12 CV
	DS 23 Série FG	DS 23 Injection électronique Hydraulique	→ 10/1972	DX 5 (29 N) 130 CV DIN à 5250 tr/mn 19,9 m.kg DIN à 2500 tr/mn		2,350 litres 93,5 × 85,5 mm	4 vitesses	13 CV
	DS 23 Série FG	DS 23 Injection électronique Automatique	→ 10/1972	DX 5 (29 N) 130 CV DIN à 5250 tr/mn 19,9 m.kg DIN à 2500 tr/mn		2,350 litres 93,5 × 85,5 mm	3 vitesses	13 CV
	ID 21 Série FH	Break 21 Hydraulique	→ 2/1968 → 10/1972	DX 2 (21 N) 106 CV DIN à 5500 tr/mn 17 m.kg DIN à 3500 tr/mn		2,175 litres 90 × 85,5 mm	4 vitesses	12 CV
	DS Série FF	Break 23 Hydraulique	→ 10/1972	DX 4 (19 N) 115 CV DIN à 5500 tr/mn 18,5 m.kg DIN à 3500 tr/mn		2,350 litres 93,5 × 85,5 mm	4 vitesses	13 CV
DJ	DS 21 Série M	DS 21 Mécanique	→ 10/1965 → 10/1972	DX → 10/1968 100 CV DIN à 5500 tr/mn 16,7 m.kg DIN à 3000 tr/mn	DX 2 (21 N) → 10/1968 106 CV DIN à 5500 tr/mn 17 m.kg DIN à 3000 tr/mn	2,175 litres 90 × 85,5 mm	→ 10/1970 4 vitesses → 10/1970 5 vitesses	12 CV
	DS Série FB	DS 21 Injection électronique Mécanique	→ 10/1969 → 10/1972	DX 3 (12 N) 125 CV DIN à 5500 tr/mn 18,7 m.kg DIN à 2500 tr/mn		2,175 litres 90 × 85,5 mm	→ 10/1970 4 vitesses → 10/1970 5 vitesses	12 CV
	DS Série FE	DS 23 Mécanique	→ 10/1972	DX 4 (19 N) 115 CV DIN à 5500 tr/mn 18,5 m.kg DIN à 3500 tr/mn		2,350 litres 93 × 85,5 mm	5 vitesses	13 CV
	DS Série FG	DS 23 Injection électronique Mécanique	→ 10/1972	DX 5 (29 N) 130 CV DIN à 5500 tr/mn 19,9 m.kg DIN à 2500 tr/mn		2,350 litres 93 × 85,5 mm	5 vitesses	13 CV
	ID 21 Série F	Break 21 Mécanique	→ 10/1965 → 10/1972	DX → 10/1965 100 CV DIN à 5500 tr/mn 16,7 m.kg DIN à 3000 tr/mn	DX 2 (21 N) → 10/1968 106 CV DIN à 5500 tr/mn 17 m.kg DIN à 3000 tr/mn	2,175 litres 90 × 85,5 mm	4 vitesses	12 CV
	DS Série FF	Break 23 Mécanique	→ 10/1972	DX 4 (19 N) 115 CV DIN à 5500 tr/mn 18,5 m.kg DIN à 3500 tr/mn		2,350 litres 93 × 85,5 mm	4 vitesses	13 CV

Additif N° 1 au Manuel 583-4

Code	Description	Unité	Quantité	Remarques
VD 11	Microfiche 4	mm	100	
VD 11	Microfiche 4	mm	100	
VD 11	Microfiche 4	mm	100	
VD 11	Microfiche 4	mm	100	
VD 11	Microfiche 4	mm	100	
VD 11	Microfiche 4	mm	100	
VD 11	Microfiche 4	mm	100	
VD 11	Microfiche 4	mm	100	
VD 11	Microfiche 4	mm	100	
VD 11	Microfiche 4	mm	100	



Symbole général	Désignation aux Mines	Appellation commerciale	Date de sortie	MOTEUR		Cylindrée Alésage - Course	Rapports de la boîte de vitesses	Puissance fiscale
				TYPE - PUISSANCE - COUPLE				
DY	DS 19 Série A	DS 19 Hydraulique	→ 10/1965 → 10/1968	DY	84 CV DIN à 5250 tr/mn 14,6 m.kg DIN à 3500 tr/mn	1,985 litre 86 × 85,5 mm	4 vitesses	11 CV
	DS 20	DS 20 Hydraulique	→ 10/1968	DY 2 → 10/1971 91 CV DIN à 5900 tr/mn 14,4 m.kg DIN à 3500 tr/mn	DY 3 (17 N) → 10/1971 99 CV DIN à 5500 tr/mn 15,1 m.kg DIN à 3500 tr/mn	1,985 litre 86 × 85,5 mm	4 vitesses	11 CV
	ID 19 FH Série A	Break 19 A Hydraulique	→ 2/1968 → 10/1970	DY → 10/1968 84 CV DIN à 5250 tr/mn 14,6 m.kg DIN à 3500 tr/mn	DY 2 → 10/1968 91 CV DIN à 5900 tr/mn 14,4 m.kg DIN à 3500 tr/mn	1,985 litre 86 × 85,5 mm	4 vitesses	11 CV
	ID 20 Série FH	Break 20 Hydraulique	→ 10/1968 → 10/1970	DY 2	91 CV DIN à 5900 tr/mn 14,4 m.kg DIN à 3500 tr/mn	1,985 litre 86 × 85,5 mm	4 vitesses	11 CV
DL	DS 19 Série MA	DS 19 MA	→ 10/1965 → 10/1968	DY	84 CV DIN à 5250 tr/mn 14,6 m.kg DIN à 3500 tr/mn	1,985 litre 86 × 85,5 mm	4 vitesses	11 CV
	DS 20 Série M	DS 20 M	→ 10/1968 → 10/1969	DY 2	91 CV DIN à 5900 tr/mn 14,4 m.kg DIN à 3500 tr/mn	1,985 litre 86 × 85,5 mm	4 vitesses	11 CV
	ID 19 F Série A	Break 19 A Mécanique	→ 10/1965 → 10/1968	DY	84 CV DIN à 5250 tr/mn 14,6 m.kg DIN à 3500 tr/mn	1,985 litre 86 × 85,5 mm	4 vitesses	11 CV
	ID 20 F	Break 20 Mécanique	→ 10/1968	DY 2 → 10/1971 91 CV DIN à 5500 tr/mn 14,4 m.kg DIN à 3500 tr/mn	DY 3 (17 N) → 10/1971 99 CV DIN à 5500 tr/mn 15,1 m.kg DIN à 3500 tr/mn	1,985 litre 86 × 85,5 mm	4 vitesses	11 CV
DV	ID 19 Série B	ID 19 B	→ 10/1966 → 10/1969	DV → 10/1968 78 CV DIN à 5250 tr/mn 14,3 m.kg DIN à 3000 tr/mn	DV 2 → 10/1968 81 CV DIN à 5500 tr/mn 13,7 m.kg DIN à 3000 tr/mn	1,985 litre 86 × 85,5 mm	4 vitesses	11 CV
	ID 19 Série B	D Spécial	→ 10/1969 → 10/1971	DV 2	81 CV DIN à 5500 tr/mn 13,7 m.kg DIN à 3000 tr/mn	1,985 litre 86 × 85,5 mm	4 vitesses	11 CV
	DS Série FC	D Spécial	→ 10/1971 → 10/1972	DV 3 (3 N)	89 CV DIN à 5500 tr/mn 14,7 m.kg DIN à 2500 tr/mn	1,985 litre 86 × 85,5 mm	4 vitesses	11 CV
	DS Série FD	D Spécial	→ 10/1972	DY 3 (17 N)	99 CV DIN à 5500 tr/mn 15,1 m.kg DIN à 3500 tr/mn	1,985 litre 86 × 85,5 mm	4 vitesses	11 CV
DT	ID 20	ID 20	→ 10/1968 → 10/1969	DY 2	91 CV DIN à 5900 tr/mn 14,4 m.kg DIN à 3500 tr/mn	1,985 litre 86 × 85,5 mm	4 vitesses	11 CV
	ID 20	D Super	→ 10/1969 → 10/1971	DY 2	91 CV DIN à 5900 tr/mn 14,4 m.kg DIN à 3500 tr/mn	1,985 litre 86 × 85,5 mm	→ 10/1970 4 vitesses « série » 5 vitesses « option »	11 CV
	DS Série FD	D Super	→ 10/1971 → 10/1972	DY 2	91 CV DIN à 5900 tr/mn 14,4 m.kg DIN à 3500 tr/mn	1,985 litre 86 × 85,5 mm	4 vitesses « série » 5 vitesses « option »	11 CV
	DS Série FD	D Super	→ 10/1972	DY 3 (17 N)	99 CV DIN à 5500 tr/mn 15,1 m.kg DIN à 3500 tr/mn	1,985 litre 86 × 85,5 mm	4 vitesses	11 CV
DP	DS 21 Série M	D Super 5	→ 10/1972	DX 2 (21 N)	106 CV DIN à 5500 tr/mn 17 m.kg DIN à 3500 tr/mn	2,175 litres 90 × 85,5 mm	5 vitesses	12 CV

Types de pneus et de jantes.

- Pneus avant	D T.T sauf D.IE TT { DY-DT-DV-DL-DX D.IE TT } DJ-Break T.T DP	→ 10/1968 180 × 380 XAS	→ 10/1968 180 HR 380 XAS 185 HR 380 XAS
- Pneus arrière	D TT sauf D.IE TT et Break TT DY-DT-DV-DL DX-DJ-DP Break D.IE TT	155 × 380 XAS 180 × 380 XAS	155 HR 380 XAS 165 HR 380 XAS 180 HR 380 XAS 185 HR 380 XAS
- Roue de secours	D T.T sauf D.IE TT et Break TT DY-DT-DV-DL DX-DJ-DP Break D.IE TT	155 × 380 XAS 180 × 380 XAS	155 HR 380 XAS 165 HR 380 XAS 180 HR 380 XAS 185 HR 380 XAS
- Jantes	D TT sauf D.IE T.T-DY-DL-DV-DT D.IE T.T-DP	5 J	5 1/2 J 5 1/2 J
	DY-DL-DV-DT	→ 3/1970 5 J	→ 3/1970 5 1/2 J

Pression des pneus (en bars) :

→ 10/1968	Berline		Break		Ambulance					
	AV	AR	AV	AR	AV	AR				
180 × 380 XAS	1,9	1,7	1,9	2,1	1,9	1,8				
155 × 380 XAS		1,9								
→ 10/1968	Injection		DX-DJ-DP		DY-DL-DT-DV		Break		Ambulance	
	AV	AR	AV	AR	AV	AR	AV	AR	AV	AR
185 HR 380 XAS	2,1	1,8								
180 HR 380 XAS			2		2		2	2,2	2	1,9
165 HR 380 XAS				2						
155 HR 380 XAS						2				

Nombre de places

- D T.T et Commerciale	5
- D Familiale et Break.	7

II. COTES GENERALES.

Empattement	D Tous Types :	3,125 m			
Voie avant	DX.TT-DJ.TT-Break T.T DY-DV-DT	→ 10/1968 → 3/1970	1,500 m	→ 10/1968 → 3/1970	1,516 m
		→ 10/1968 → 3/1970	1,300 m	→ 10/1968 → 3/1970	1,316 m
Voie arrière	DX.TT-DJ.TT-Break T.T DY-DV-DT	→ 10/1968 → 3/1970	4,838 m 4,990 m	→ 10/1968 → 3/1970	4,874 m 5,026 m
		→ 10/1967	1,790 m	→ 10/1967	1,803 m
Longueur hors tout	D.T.T sauf Break T.T Break T.T	→ 10/1967	4,838 m 4,990 m	→ 10/1967	4,874 m 5,026 m
Largeur hors tout		→ 10/1967	1,790 m	→ 10/1967	1,803 m
Hauteur (position route)	D.T.T sauf Break T.T :				1,470 m
	Break T.T :				1,530 m

Additif N° 1 au Manuel 583-4

Garde au sol :

Position basse	D.TT sauf Break T.T	0,065 m
	Break T.T	0,075 m
Position route	D.TT sauf D.IE.TT-Break T.T	0,150 m
	D.IE T.T	0,145 m
	Break T.T	0,152 m
1ère position intermédiaire	D.TT sauf Break T.T	0,170 m
	Break T.T	0,185 m
2ème position intermédiaire	D.TT sauf Break T.T	0,225 m
	Break T.T	0,228 m
Position haute	D.TT sauf Break T.T	0,250 m
	Break T.T	0,252 m
Rayon de braquage	D Tous Types	5,500 m
Hauteur plancher arrière	Break T.T	0,458 m

Poids (en kg) :

DATES	→	→	→	→	→	→	→
	10/1967	10/1967	2/1968	10/1968	10/196 ^c	10/1967 ¹	10/1972
- Poids en ordre de marche :							
DX	1280	1300				1310	1320
DJ	1275	1290				1310	1320
DX Pallas	1295	1310				1330	1340
DJ Pallas	1290	1300				1330	1340
D.IE					1340		
D.IE Pallas					1360		
DY	1275	1280					
DL	1270	1270					
DY Pallas	1285	1290					
DL Pallas	1280	1280					
DV	1245	1250					1280
DT				1260			1310
DP				1265			1310
DXF			1390	1400			
DJF	1350	1390		1400			
DYF			1375	1380			
DLF	1345	1375		1380			
- Charge utile :							
DX	480	480				490	480
DJ	485	490					
DX Pallas	465	470					
DJ Pallas	470	480				470	460
D.IE					500		
D.IE Pallas					480		
DY	485	480					
DL	490	490					
DY Pallas	475	470					
DL Pallas	480	480					
DV	480	480					
DT				495			
DP							490
DXF			650				
DJF	650	650					
DYF			650				
DLF	655	650					
- Poids total en charge autorisé :							
DX-DJ-DX Pallas-DJ Pallas	1760	1780				1800	
D.IE-D.IE Pallas					1840		
DY-DL-DY Pallas-DL Pallas	1760	1760					1760
DV	1725	1730		1740			
DT				1760			
DP							1800
DXF			2040	2050			
DJF	2000	2040		2050			
DYF			2025	2030			
DLF	2000	2025		2030			

III. CAPACITES DIVERSES.

- Réservoir d'essence		65 litres
- Circuit de refroidissement	{ DX T.T. - DJ T.T. (← 10/1972) - D.IE T.T.	13 litres
	{ DX T.T. - DJ T.T. - DP	10,8 litres
	{ DL - DY - DV - DT	10,6 litres
- Circuit hydraulique (environ)		6 litres
- Moteur (vidange)		4,5 litres
- Boîte de vitesse (vidange)	{ - à quatre rapports	2 litres
	{ - à cinq rapports	2,25 litres
- Poids maxi sur galerie de toit		80 kg
- Rampe maxi d'accès à un garage :		
- position <i>route</i>		15 %
- position <i>haute</i>		30 %
- Pente maxi pour démarrage en charge avec remorque de 1800 kg	{ Break T.T.	10,5 %
	{ DV-DT-DY-DL	11 %
	{ DJ T.T. - DX T.T.	11,5 %
- Capacité de remorquage :		
- remorque sans dispositif de freinage		630 kg
- remorque avec frein à inertie		1250 kg
- remorque avec frein continu		1800 kg



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. Sinon, un appareil est resté en service ou il y a un court-circuit dans le circuit électrique, et il faut y 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. Injection électronique :

Il faut absolument éviter certaines fausses manoeuvres qui détérioreraient les organes du dispositif d'injection électronique et en particulier le calculateur électronique.

- a) Ne jamais utiliser un chargeur rapide, et ne jamais souder à l'arc, ou avec une pince à souder sur le châssis du véhicule sans avoir déconnecté les deux bornes de la batterie et isolé la borne « + » de la masse.
- b) Ne jamais utiliser une lampe pour contrôler la conductibilité d'un circuit.

- c) Ne jamais produire d'arc pour contrôler la conductibilité d'un fil.
- d) Ne jamais démarrer un véhicule avec un source de tension supérieure à 12 volts.
- e) Ne jamais forcer sur un connecteur pour le mettre en place sur un organe.
Respecter le sens du détrompeur.
- f) Ne jamais retirer les connecteurs en tirant sur les fils, mais en les saisissant sur les côtés uniquement. S'assurer que les capuchons caoutchouc recouvrent parfaitement les connecteurs, lorsque ceux-ci sont enfichés à fond.
- g) Les précautions à prendre lors du contrôle de l'alternateur s'appliquent également dans ce cas.

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 borne d'alimentation de la bobine d'allumage. Monter uniquement le condensateur préconisé par l'usine.

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.

VEHICULES T.T

TRAVAUX HYDRAULIQUES.

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. MAGASINAGE.

Tuyauteries, organes et pièces détachées seront conservés à l'abri de la poussière et des chocs.

Les joints et les tubes caoutchouc seront conservés à l'abri de la poussière, de la lumière et de la chaleur.

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

2. PRECAUTIONS A PRENDRE PENDANT LE TRAVAIL.

Avant toute intervention, laver soigneusement le véhicule, ou au moins la zone de travail. Exemple :

Pour remplacer un cylindre de suspension arrière, laver au moins le passage de roue correspondant.

Avant de désaccoupler un raccord, nettoyer soigneusement le raccord et la zone du raccord à l'aide d'un solvant approprié.

Faire chuter la pression.

Pour cela, opérer de la façon suivante :

a) Travaux sur tous les organes sauf freins et commandes des freins :

1°) Desserrer la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur.

2°) Mettre le levier de commande manuelle de hauteur à la *position basse*.

b) Travaux sur les circuits des freins :

1°) Desserrer la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur

2°) Mettre le levier de commande manuelle de hauteur à la *position basse*.

3°) Brancher un tube flexible (plastique ou caoutchouc) sur un tube de purge de frein avant ou sur la vis de purge arrière du régulateur centrifuge, ou sur la vis de purge de la commande hydraulique du ralenti accéléré. Desserrer la vis de purge, et appuyer sur la pédale de frein pour faire chuter la pression de l'accumulateur de frein.

c) Raccords :

Si le raccord est situé au-dessous du niveau du liquide dans le réservoir, vidanger celui-ci pour éviter une perte de liquide, ou obturer immédiatement la canalisation avec un bouchon approprié.

Les raccords ou plaquettes des faisceaux doivent être montés sans contrainte.

3. PRECAUTIONS A PRENDRE APRES AVOIR DESACCOUPLE LES RACCORDS.

Obturer les canalisations.

Pour les tubes métalliques, employer des raccords vissés.

Pour les faisceaux de tubes, protéger les brides raccords avec du papier gommé, genre scotch.

Protéger de la même façon les tubes en matière plastique

Pour les tubes caoutchouc, utiliser des goupilles cylindriques de :

$\phi = 8$ mm, longueur = 50 mm

$\phi = 12$ mm, longueur = 50 mm.

4. PRECAUTIONS A PRENDRE POUR LES ORGANES HYDRAULIQUES DEPOSES.

Obturer les orifices des organes au fur et à mesure des démontages.

REMARQUE IMPORTANTE :

Tous les bouchons et goupilles devront être *soigneusement nettoyés avant utilisation.*

5. PRECAUTIONS A PRENDRE AVANT MONTAGE.

Les tubes acier seront soufflés à l'air comprimé. Les tubes caoutchouc et les joints caoutchouc seront lavés à l'aide d'un solvant approprié, puis soufflés à l'air comprimé. Le nettoyage des organes hydrauliques doit être fait à l'aide d'un solvant approprié, à l'exclusion de tout autre produit. Après lavage, souffler les pièces à l'air comprimé.

6. MONTAGE DES JOINTS.

REMARQUE TRES IMPORTANTE : N'utiliser que des joints dont la qualité correspond au liquide utilisé dans le circuit hydraulique du véhicule (liquide synthétique ou minéral). Pour cela, consulter le « Tableau des joints » que nous vous avons fait parvenir.

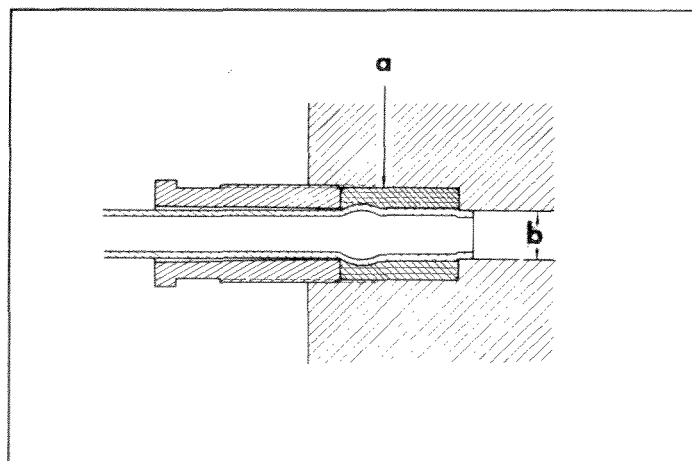
a) Plaquettes porte-joints :

Avant de remonter une plaquette, s'assurer que tous les joints caoutchouc sont en place et qu'ils sont en bon état : *il est préférable de remplacer les joints à chaque démontage.*

A la mise en place, s'assurer que les trous de passage de liquide, de la plaquette, correspondent à ceux des brides.

b) Garniture-joints.

TT. 00-5



NOTA : Les garniture-joints sont à remplacer à chaque démontage.

- 1°) Mettre en place une garniture-joint « a » sur le tube. Cette garniture doit être en retrait de 2 mm de l'extrémité du tube.
- 2°) Centrer le tube dans l'alésage en le présentant suivant l'axe du trou.

TRES IMPORTANT : S'assurer que l'extrémité du tube pénètre dans le petit alésage en « b ».

- 3°) Faire prendre l'écrou-raccord à la main. Sur certains organes, l'axe des trous est oblique par rapport à la face du bossage recevant l'écrou.
- 4°) Serrer modérément l'écrou.
 - Véhicules utilisant le liquide synthétique LHS 2 (réservoir principal peint en noir).*
Serrer l'écrou de 5,9 à 7,5 mAN (0,6 à 0,8 m.kg).
 - Véhicules utilisant le liquide minéral LHM (réservoir principal peint en vert).*
Serrer l'écrou de 9 à 11 mAN (0,9 à 1,1 m.kg).
 Ce serrage, relativement faible, est suffisant pour assurer une bonne étanchéité. Un excès de serrage occasionnerait une fuite.

c) Joints toriques :

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

7. COMPTE-TOURS.

Certains contrôles et réglages ne peuvent être effectués qu'en utilisant un compte-tours.

Pour que ces contrôles et réglages soient valables, il est nécessaire que l'appareil employé soit suffisamment précis. En particulier, à 600 tr/mn, l'écart ne doit pas dépasser 20 tr/mn en plus ou en moins.

Compte-tours électrique.

Les appareils des marques suivantes ont été essayés par nos soins avec des résultats satisfaisants :
 « SOURIAU, type 1494 » vendu par la Société SOURIAU, 13 rue du Général Galliéni - 92 - BOULOGNE.
 « BOSCH, réf. 0681.100.502 », vendu par la Société BOSCH-FRANCE, 32 avenue Michelet - 93 - SAINT-OUEN.
 « SUN, modèle T D T. 12 », vendu par la Société SUN-OVERSEAS, 19 rue de Paris - 92 - CLICHY.
 « CRIPTON, modèle B C. 401/FA. 7418 » vendu par la Société NAUDER, 23 rue Boissière - 75 - PARIS (16^e).

Les compte-tours électriques doivent être périodiquement étalonnés (environ tous les mois). Cette opération peut être effectuée à l'aide du disque stroboscopique MR. 630-58/9.

Disque stroboscopique.

Cet appareil très simple est à réaliser par vos soins. Pour les cotes d'exécution, demander la note MR. 630-58/9 à notre Service « Division Technique Après-Vente », 163, avenue Georges Clémenceau - 92 - NANTERRE.

Les poulies et courroies doivent être en bon état. Les poulies doivent être alignées et les courroies correctement tendues.

Etalonnage du compte-tours.

Cet appareil permet d'étalonner les compte-tours électriques. Il permet le contrôle des régimes moteur suivants : 600 tr/mn, soit 300 tr/mn pompe HP, 1200 tr/mn moteur, soit 600 tr/mn et tous les multiples de 300 tr/mn pompe HP, mais au-delà du régime moteur 1200 tr/mn la lecture devient très difficile.

NOTA : Le disque ne peut remplacer un tachymètre; il ne permet le contrôle que des régimes donnés ci-dessus.

8. MANOMETRES.

Pour effectuer les différents contrôles et réglages des organes hydrauliques du véhicule, l'emploi de manomètres est indispensable. De même que pour les compte-tours, pour que ces contrôles et réglages soient valables, il est nécessaire que l'appareil employé soit suffisamment précis.

Les manomètres des bancs 2290-T et 3654-T possèdent la précision requise. Pour qu'ils conservent cette précision, il est nécessaire de les protéger à l'aide d'amortisseurs (dash-pots) vendus par la Société FENWICK.

Nous vous conseillons toutefois de vérifier périodiquement l'étalonnage de ces manomètres, par comparaison avec un manomètre neuf que vous réserverez à cet usage. Ce manomètre ne pourra être utilisé qu'avec un seul liquide (synthétique ou minéral). Il faudra donc le repérer (en rouge ou en vert) d'une façon très visible.

9. VERIFICATIONS AVANT TRAVAUX.

Si un incident de fonctionnement se produit, il faut, avant toute intervention, s'assurer que le circuit HP est en charge, pour cela :

a) Placer la commande des hauteurs en *position basse*, et le sélecteur des vitesses au « point mort ». Ne pas agir sur la direction durant toute l'opération.

b) Le moteur tournant au *ralenti normal*, procéder de la façon suivante :

- Dévisser d'un tour à un tour et demi la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur (on doit entendre dans le conjoncteur un bruit de fuite).
- Resserrer la vis de détente. La disjonction de la pompe (qui se traduit par une diminution du bruit de fonctionnement) doit se faire en moins de 20 secondes environ.

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,
- Qu'il n'y a pas d'entrée d'air sur le circuit d'aspiration de pompe,
- Que les courroies de la pompe HP ne patinent pas.

10. VERIFICATIONS APRES TRAVAUX.

Après tous travaux, vérifier :

1°) L'étanchéité des raccords.

2°) 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. Faire particulièrement attention lors de la pose d'une direction ou d'un volant.

VEHICULES FONCTIONNANT AU LIQUIDE SYNTHETIQUE.

L.H.S.2

Les véhicules « D » sortis jusqu'en Septembre 1966 utilisent dans le circuit hydraulique un liquide d'origine synthétique (liquide L.H.S. 2).

Le réservoir principal, la direction, la pompe HP (sept pistons) les blocs pneumatiques et les accumulateurs sont peints en noir.

Les conseils généraux donnés au début de cette gamme sont valables pour ces véhicules à condition d'observer impérativement les prescriptions suivantes :

Nettoyage des pièces :

Utiliser exclusivement l'alcool.

Montage :

Suivre les indications des gammes du Manuel.

Si les joints ou les pièces doivent être enduits avant montage, utiliser uniquement du liquide synthétique L.H.S. 2.

Si une pièce, en contact avec le liquide de suspension doit être graissée (par exemple : aiguilles de pignon de commande de direction) utiliser exclusivement une graisse au ricin, type ANTAR RC.

Pièces caoutchouc :

N'utiliser que les joints, tubes et membranes prévus pour le liquide synthétique L.H.S. 2. Ne jamais monter de pièces, ayant les mêmes dimensions mais prévues pour un autre fluide.

Il faut impérativement remplacer les joints repérés « blanc » à chaque démontage.

Nous vous avons fait parvenir un « Tableau des joints » qui vous donne les numéros des pièces qui doivent, seules, être utilisées avec le liquide synthétique.

Organes :

Ne monter que des organes prévus pour l'utilisation avec le liquide L.H.S. 2. Certains organes sont peints en noir mais en aucun cas ils ne doivent porter de repères verts.

Essais :

Utiliser le banc d'essai 2290-T.

Ce banc est peint en gris et les accessoires ne portent pas de repère.

Ces outils ainsi que les manomètres, ne doivent servir que pour des véhicules fonctionnant au liquide synthétique L.H.S. 2.

Ne jamais les utiliser avec un autre fluide ou pour contrôler les organes fonctionnant avec un autre liquide.

Liquide :

N'utiliser que les liquides préconisés par l'usine de qualité L.H.S. 2.

Rinçage du circuit :

Utiliser de l'HEXYLENE-GLYCOL.

VEHICULES FONCTIONNANT AU LIQUIDE MINERAL.

L.H.M

Depuis Septembre 1966, les véhicules « D », sauf certains modèles prévus pour l'exportation, utilisent dans l'installation hydraulique un liquide d'origine *minérale* (liquide L.H.M.).

Le réservoir principal et les organes hydrauliques sont *peints en vert* ou portent un *repère vert*.

Les conseils généraux donnés au début de cette gamme sont valables pour ces véhicules à condition d'observer les prescriptions suivantes qui sont impératives.

Nettoyage des pièces :

Utiliser exclusivement *l'essence*.

Montage :

Suivre les indications des gammes du Manuel.

Si les joints ou les pièces doivent être enduits avant montage, utiliser uniquement du *liquide minéral L.H.M.*

Si une pièce, en contact avec le liquide de suspension, doit être graissée, utiliser exclusivement *une graisse minérale* « graisse cardan » ou « graisse roulement » (voir tableau des huiles et graisses).

Pièces caoutchouc :

N'utiliser que les joints, tubes et membranes prévus pour le *liquide minéral L.H.M.* Ne jamais monter de pièces ayant les mêmes dimensions, mais prévues pour un autre fluide.

Il faut *impérativement* remplacer les joints repérés « blanc » à chaque démontage.

Nous vous avons fait parvenir un « Tableau des joints » qui vous donne les numéros des pièces qui doivent, seules, être utilisées avec le liquide minéral.

Organes :

Ne monter que des organes repérés en vert et prévus pour le fonctionnement au *liquide minéral L.H.M.*

Essais :

Utiliser le banc d'essai 3654-T et ses accessoires 3655-T.

Ce banc est *peint en vert* et les accessoires portent un *repère vert*.

Ces outils, ainsi que les manomètres, ne doivent servir que sur des véhicules fonctionnant au *liquide L.H.M.*

Ne jamais les utiliser avec un autre fluide, ou pour contrôler les organes fonctionnant avec un autre liquide.

REMARQUE : 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 L.H.M.* Les essais doivent être faits, bien entendu, avec du *liquide minéral L.H.M.*

Liquide :

N'utiliser que les *liquides préconisés par l'usine, qualité L.H.M.*

VIDANGE DU CIRCUIT HYDRAULIQUE. (Liquide LHS 2 ou LHM)

VIDANGE.

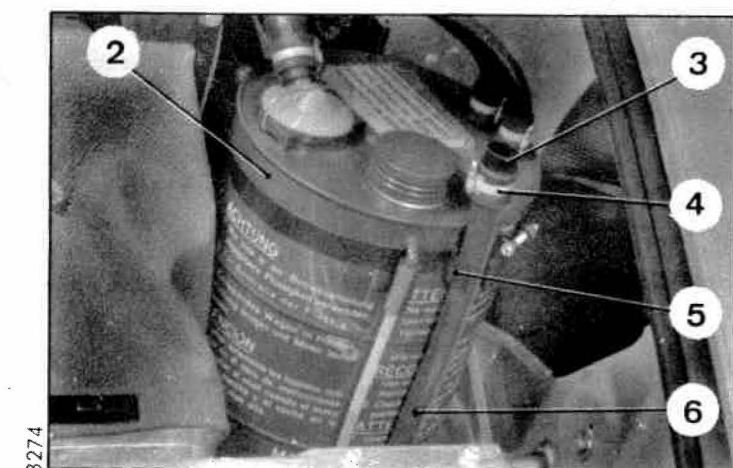
1. Placer le véhicule sur une fosse ou un élévateur.
2. Mettre le véhicule en *position basse*.
3. Desserrer la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur.
4. *Sur les véhicules à direction assistée :*
Manoeuvrer la direction à gauche puis à droite, plusieurs fois.

5. **Faire chuter la pression dans le circuit de freinage :**
Faire fonctionner la commande hydraulique de freinage, en donnant de nombreux coups de freins.
REMARQUE :
Sur les véhicules sortis avant Septembre 1960 :
La réserve de pression est constituée par deux accumulateurs, un avant et un arrière.
Sur les véhicules sortis depuis Septembre 1960 :
La réserve de pression comporte seulement un accumulateur avant. Les freins arrière sont alimentés par la suspension arrière.

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 réservoir le maximum de liquide hydraulique contenu dans ceux-ci.

7. Vidanger le réservoir (2) :

- a) *Véhicules sortis avant Septembre 1967 :*
Utiliser une seringue pour vidanger le réservoir.
- b) *Véhicules sortis depuis Septembre 1967 :*
Le réservoir (2) a un tube souple (6) de vidange.
Desserrer le collier (4) situé à l'extrémité supérieure du tube souple (6).
Dégager le tube souple (6) des pinces (5).
Enlever le bouchon (3).
Vidanger le réservoir.



REPLISSAGE.

8. Sur les véhicules sortis depuis Septembre 1967 :
Poser le bouchon (1) sur le tube souple (3).
Engager le tube souple (3) dans les pinces (2).

9. Nettoyer le filtre du réservoir :
- à l'alcool pour le liquide L.H.S. 2,
- à l'essence pour le liquide L.H.M.
Le souffler à l'air comprimé (de l'extérieur vers l'intérieur).

NOTA : Souffler avec précaution pour ne pas détériorer le filtre.

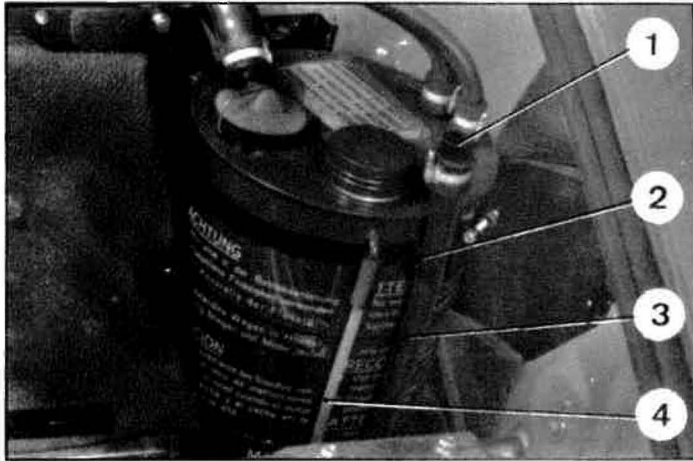
10. Remplir le réservoir de liquide hydraulique.
(LHS 2 ou LHM suivant le cas).

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

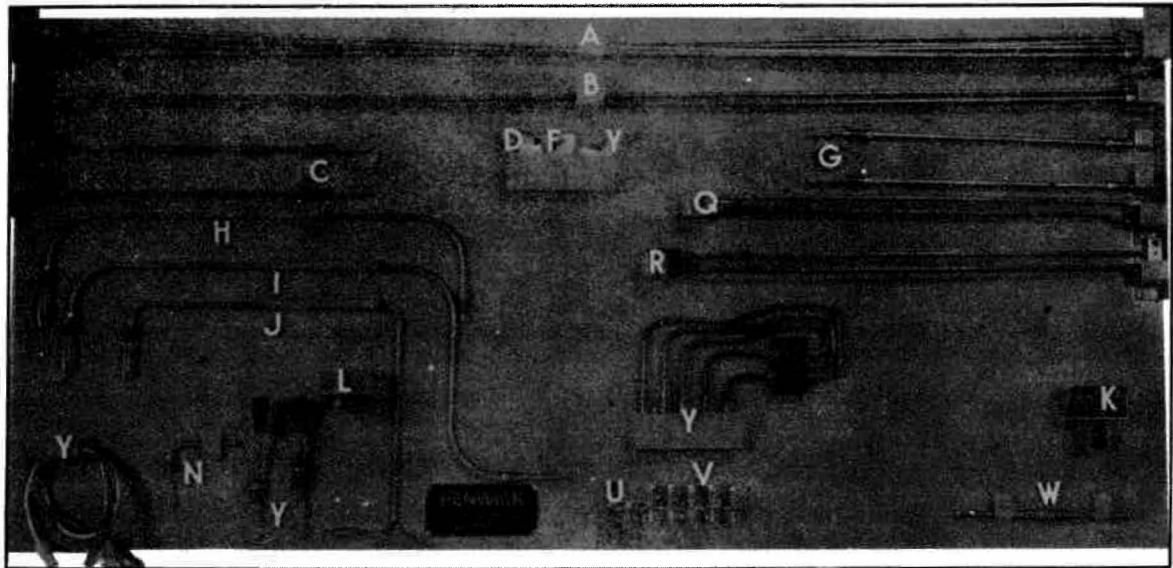
12. Serrer la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur.

13. Compléter le niveau de liquide hydraulique du réservoir :

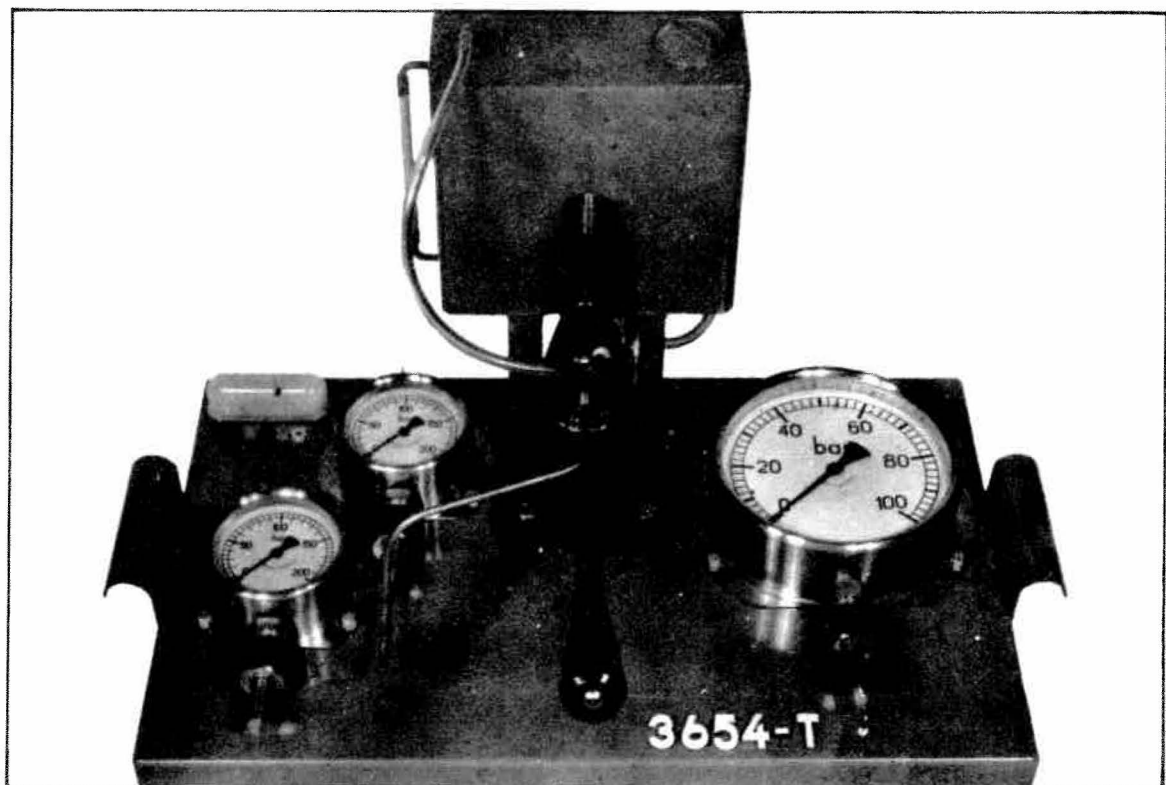
- a) Véhicules sortis avant Septembre 1960 :
Le niveau du liquide hydraulique dans le réservoir s'établit lorsque le véhicule est en position route.
- b) Véhicules sortis depuis Septembre 1960 :
- Mettre le véhicule en position haute.
- La hauteur du liquide hydraulique dans le réservoir doit être comprise entre le mini et le maxi, du niveau transparent (4).



4743



4744



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 vendue 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 3 ou 4 heures, avant de réutiliser la canalisation réparée.

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 89, rue Carnot - 92 - LEVALLOIS Tél. 737-62-76 et 737-74-26
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 RTV	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. 266-41-39 et 742-34-40
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 et 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. : 204-51-60
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. : 772-18-33
MASTI - JOINT HD 37	Pâte à joint	REXON 33, avenue du Général Bizot 75 - PARIS - XII Tél. : 344-48-31
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	<p>Le Service des Pièces de Rechange vend deux qualités de joint LOCTITE sous les numéros suivants :</p> <p style="text-align: center;">GX. 01 45901 A et GX. 01 46001 A</p> <p>ainsi que l'accélérateur LOCQUIC-T GX. 01 461 01 A</p> <p>UTILISATION : L'accélérateur LOCQUIC-T est un activant destiné aux pièces auxquelles on applique le joint LOCTITE. Les pièces non métallisées nécessitent un pré-traitement à l'accélérateur LOCQUIC-T. La plupart des pièces zinguées, cadmiées, aluminées ou en acier inoxydable exigent ce traitement afin que le joint LOCTITE puisse durcir rapidement. L'accélérateur LOCQUIC-T peut servir à dégraisser les pièces. L'utiliser aussi pour activer les surfaces inertes.</p> <p>Vaporiser les surfaces sur lesquelles on doit appliquer le joint LOCTITE. Brosser ou essuyer pour enlever le gras. Vaporiser à nouveau pour nettoyer parfaitement. Répéter l'opération, si besoin est. N'appliquer le joint LOCTITE que lorsque l'accélérateur est <i>parfaitement sec</i>.</p> <p>ATTENTION : <i>Précautions à prendre.</i> 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 à une température inférieure à 44° C.</p>	