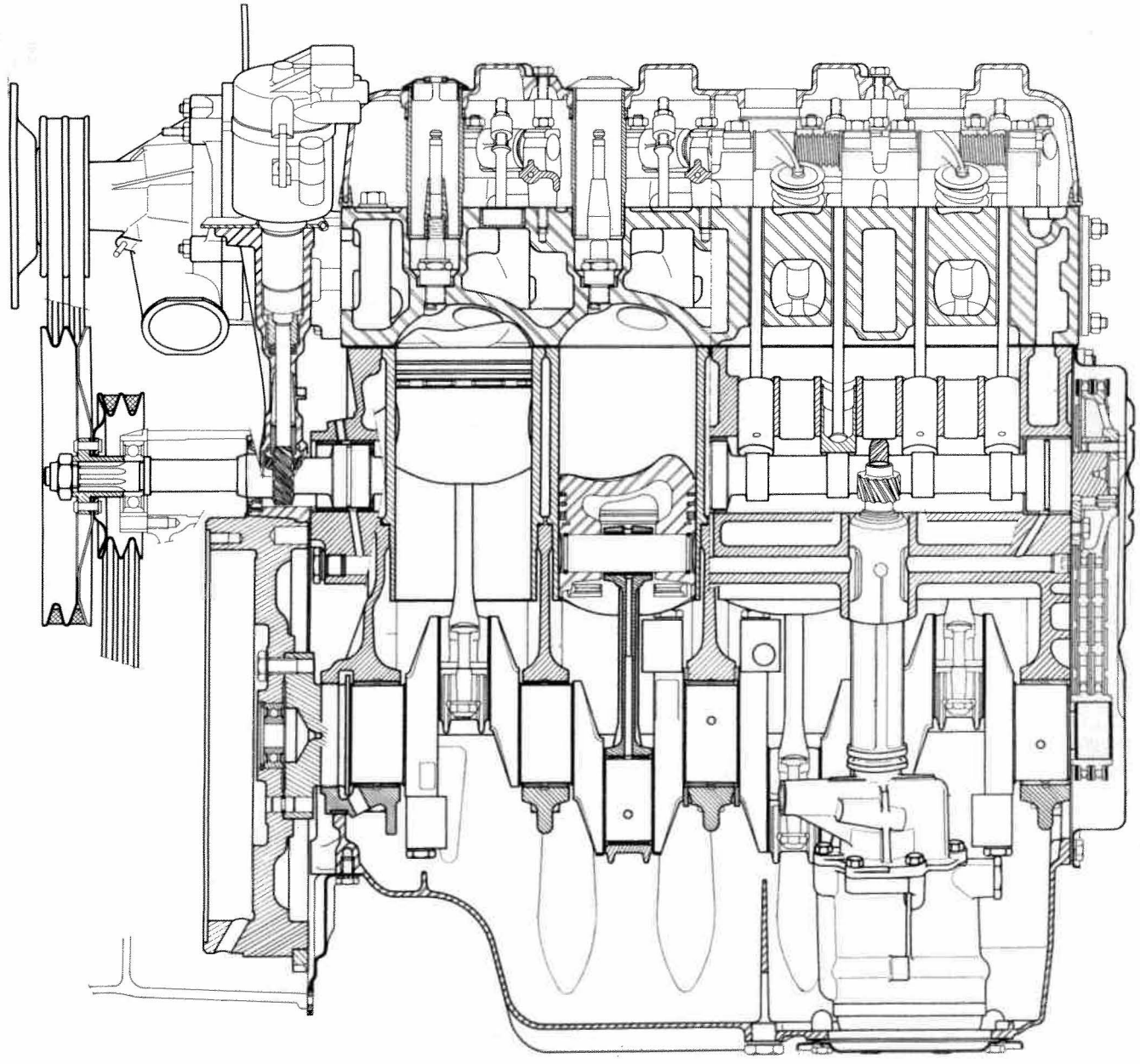
VEHICULES D.T.T

REMISE EN ETAT DU MOTEUR

D 10-6

MOTEUR

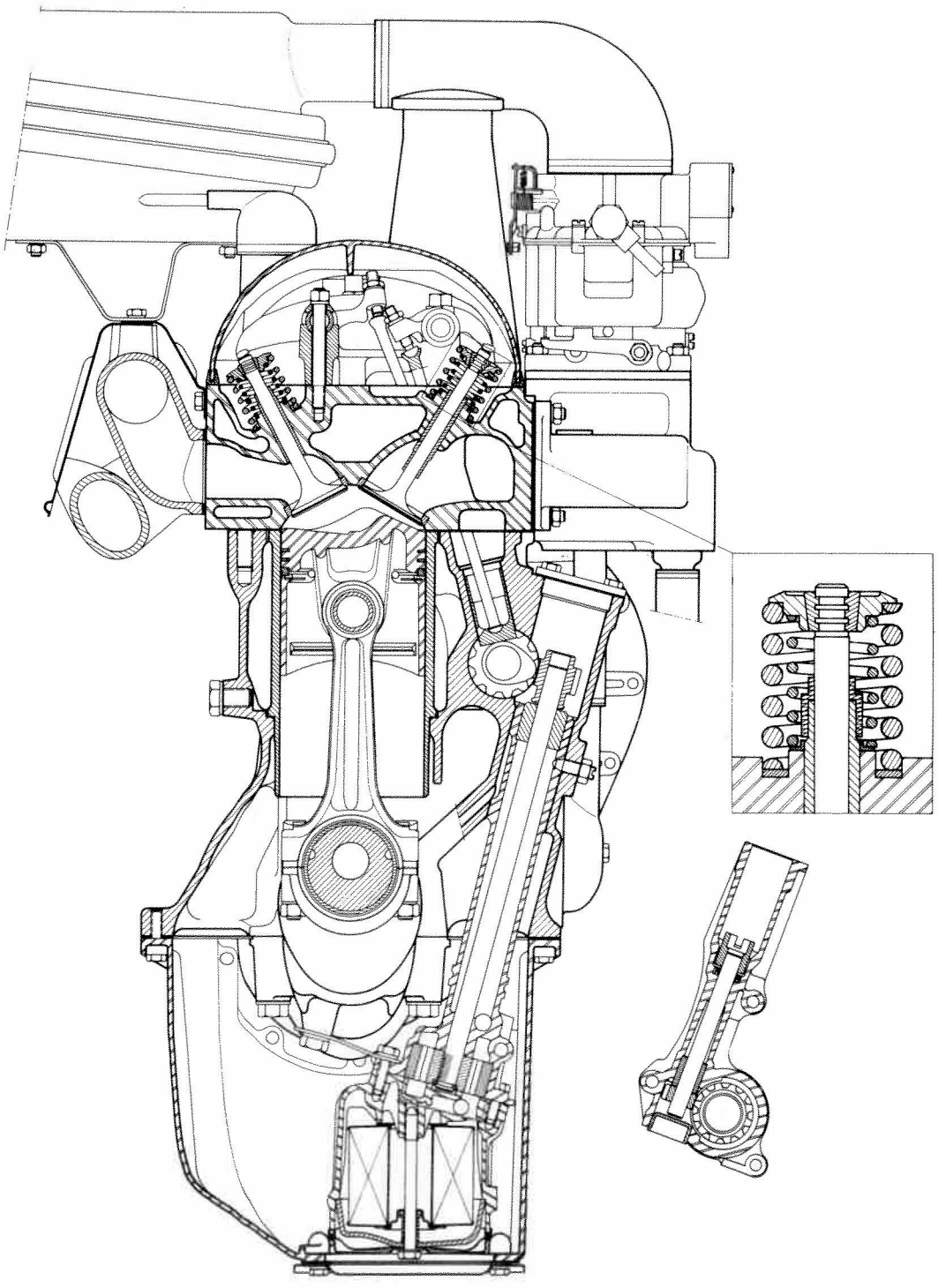
COUPE LONGITUDINALE



D 10-7

MOTEUR

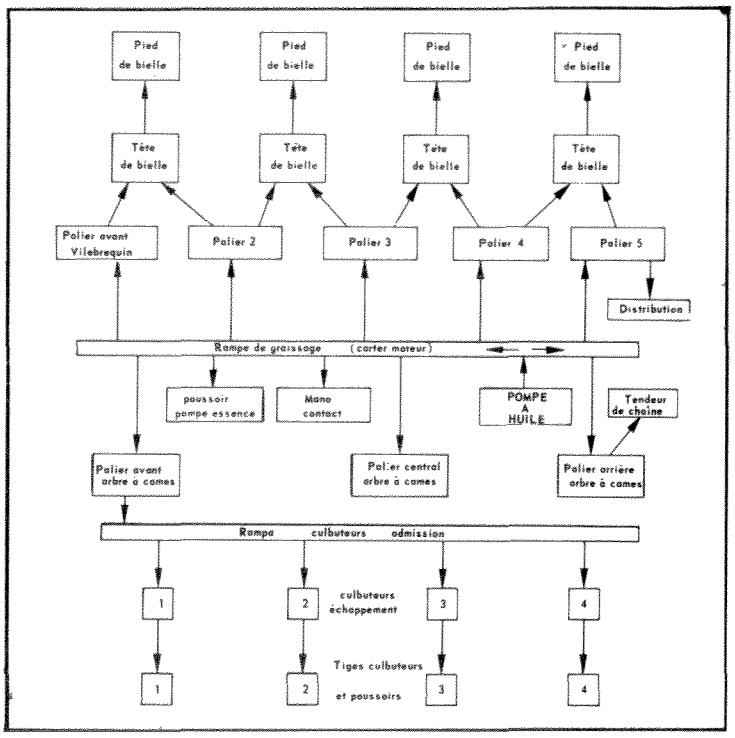
COUPE TRANSVERSALE



I. SCHEMAS DE CIRCULATION D'HUILE

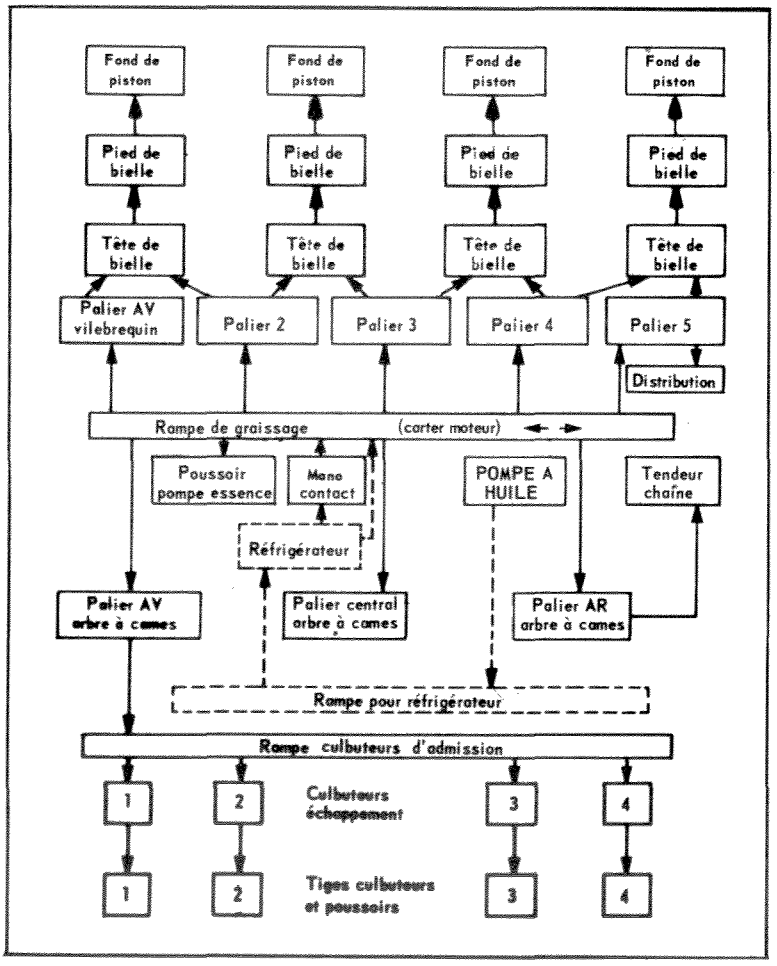
a) Véhicules D.T.T. sauf D.IE.

D.22-1



b) Véhicules D.IE

♦ D.22-2b



♦ NOTA . Le réfrigérateur est supprimé sur les véhicules DJ-IE (9/ 1970 ⟶)

Correctif N° 3 au Manuel 583-3

II. POINTS PARTICULIERS

1. Carters :

a) Bloc cylindres.

- Carter moteur et chapeaux de palier de vilebrequin sont appariés.
- Les chapeaux de paliers de vilebrequin sont repérés à partir de l'avant du moteur (côté volant) par les chiffres 1-2-3-4.
- Alésage des paliers de vilebrequin : ..... 68,7 ± 0,005 mm
- Planéité générale de la face de fixation de la culasse : ..... 0,005 mm maxi
- Serrage des vis de fixation des chapeaux de paliers : ..... 90 à 100 mΛN (9 à 10 m.kg)

b) Carter inférieur

- Serrage des vis de fixation : ..... 14 à 19 mΛN (1,4 à 1,9 m.kg)
- Serrage du bouchon de vidange : ..... 35 à 45 mΛN (3,5 à 4,5 m.kg)
- Serrage des vis de fixation de la tôle de fermeture du carter d'embrayage : ..... 9 à 12 mΛN (0,9 à 1,2 m.kg)

c) Carter de distribution

- Serrage des vis et écrous de fixation : ..... 14 à 19 mΛN (1,4 à 1,9 m.kg)

2. Vilebrequin et bielles :

a) Vilebrequin 5 paliers

- Diamètre des tourillons
  - 1ère possibilité : ..... $64,04 \begin{smallmatrix}+0,010\\-0,005\end{smallmatrix}$ mm
  - 2ème possibilité : ..... $63,54 \begin{smallmatrix}+0,010\\-0,005\end{smallmatrix}$ mm

- Diamètre des manetons
  - 1ère possibilité : ..... $54 \begin{smallmatrix}+0,010\\-0,005\end{smallmatrix}$ mm
  - 2ème possibilité : ..... $53,5 \begin{smallmatrix}+0,010\\-0,005\end{smallmatrix}$ mm

- Coussinets de paliers :

♦ Epaisseur
- 1ère possiblité : ..... 2,306 à 2,312 mm
- 2ème possibilité : ..... 2,556 à 2,562 mm

Largeur : ..... $28,6 \begin{smallmatrix}+0,100\\-0,150\end{smallmatrix}$ mm

Diamètre extérieur (à l'état libre) : ..... $68,705 \begin{smallmatrix}+1,200\\-0,200\end{smallmatrix}$ mm

NOTA : Les coussinets sont en alliage aluminium-étain sur tous les types de moteur sauf sur injection électronique et sur ceux équipés d'une boîte de vitesses Borg-Warner, qui sont en cupro-plomb.

- Jeu latéral du vilebrequin : ..... 0,045 à 0,160 mm

♦ NOTA : Le réglage du jeu latéral s'effectue par choix des demi-joues supérieures et inférieures de part et d'autre du palier central.

♦- Demi-joues de palier central (trois possibilités) : .....
- 3,10 à 3,14 mm
- 3,14 à 3,18 mm
- 3,18 à 3,22 mm

- Serrage des vis de chapeaux de paliers: ..... 90 à 100 mΛN (9 à 10 m.kg)

b) Bielles :

- Entraxe : ..... 160 ± 0,050 mm
- Alésage de la bague de pied de bielle : ..... $25,005 \begin{smallmatrix}+0,009\\-0,003\end{smallmatrix}$ mm
- Jeu de l'axe de piston dans le pied de bielle: ..... 0,012 à 0,018 mm
- Alésage de la tête de bielle : ..... $57,69 \begin{smallmatrix}+0,005\\-0,015\end{smallmatrix}$ mm

- Coussinets de tête de bielle :

♦ Epaisseur { 1ère possibilité : ..... 1,82 à 1,83 mm
2ème possibilité : ..... 2,07 à 2,08 mm

Largeur : ..... $25\ ^{+0,100}_{-0,150}$ mm

Diamètre extérieur (à l'état libre) : ..... $57,695\ ^{+1,200}_{-0,200}$ mm

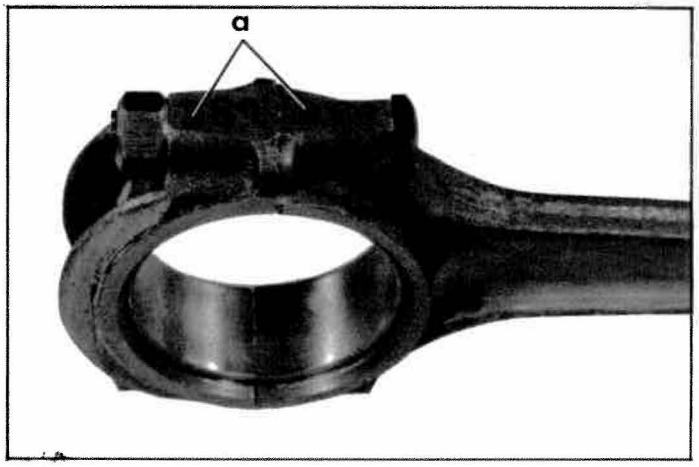
- Jeu diamétral des bielles sur les manetons : ..... 0,013 à 0,050 mm
- Variation de poids des bielles sur un moteur : ..... 7 g maxi
- Serrage des écrous de chapeaux de bielles : ..... 68 à 75 mΛN (6,8 à 7,5 m.kg).
- Montage : Chiffres marqués sur corps et chapeau de bielle en « a » *(côté arbre à cames)*

NOTA :

Sur les moteurs type DY⟶*2/1968* et sur les moteurs T.T, sauf sur les moteurs type DV, les coussinets de tête de bielle, bielle et bague de pied de bielle, sont percés pour assurer l'arrosage du fond du piston.

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

1190



3. Pistons et segments

a) Pistons :

	Piston ϕ 93,5 mm	Piston ϕ 90 mm	Piston ϕ 86 mm
- Hauteur de gorge de segment : - Etanchéité ; - Râcleur	$2\ ^{+0,060}_{+0,040}$ mm ; $2\ ^{+0,050}_{+0,030}$ mm	$2\ ^{+0,050}_{+0,030}$ mm	$2\ ^{+0,045}_{+0,030}$ mm
- Refouleur (à expandeur) :	$4\ ^{+0,040}_{+0,020}$ mm	$5\ ^{+0,040}_{+0,020}$ mm	

- Alésage (pour axe de piston) : ..... $25\ ^{+0,010}_{+0,003}$ mm

- Axe de piston
  - Diamètre : ..... $25\ ^{0}_{-0,004}$ mm
  - Longueur
    - Piston ϕ 93,5 mm: ..... $81,9\ ^{-0,100}_{-0,300}$ mm
    - Piston ϕ 90 mm: ..... $78,4\ ^{-0,100}_{-0,300}$ mm
    - Piston ϕ 86 mm: ..... $74,4\ ^{-0,100}_{-0,400}$ mm

Correctif N° 3 au Manuel 583-3

b) Segmentation :

Segment	Qu.	Epaisseur (mm)	Largeur (mm)			Jeu à la coupe (mm)		
			ϕ 93,5	ϕ 90	ϕ 86	ϕ 93,5	ϕ 90	ϕ 86
Etanchéité	1	$2^{-0,010}_{-0,022}$	4 ± 0,12	3,9 ±0,12	$3,82^{0}_{-0,25}$	0,35 à 0,55	0,35 à 0,55	0,20 à 0,40
Râcleur	1	$2^{-0,010}_{-0,022}$	4 ± 0,12	3,9 ± 0,12	$3,82^{0}_{-0,25}$	0,35 à 0,55	0,35 à 0,55	0,20 à 0,40
Refouleur	1	$*5^{-0,010}_{-0,022}$	2,9 ±0,12	3 ±0,12	$3,17^{0}_{-0,25}$	0,25 à 0,40	0,25 à 0,40	0,20 à 0,40

*NOTA : Pour les pistons ϕ 93,5 mm, l'épaisseur du segment refouleur est de $4^{-0,010}_{-0,012}$ mm

REMARQUE : Certains moteurs ont été équipés de segments refouleurs simples ou à expandeur à ressort . En réparation le segment à expandeur à lame doit être monté sur tous les types de moteur .

4. Chemises et joints de culasse :

a) Joints papier d'embase de chemise :

⟶| 9/1968 : Joint à surépaisseur pour les chemises ϕ 90 mm seulement

|⟶ 9/1968 : Joint sans surépaisseur pour les chemises ϕ 86 et 90 mm

|⟶ 9/1971 : Joint sans surépaisseur pour les chemises ϕ 93,5 mm

b) Joint de culasse : Deux types de joints correspondant aux deux types de joint d'embase de chemise :

- joint à *sertissage circulaire* : à monter avec joints de chemise *à surépaisseur*
- joint à *sertissage ovale* : à monter avec joints de chemise *sans surépaisseur*.

IMPORTANT : Lors d'un échange de joint de culasse, respecter ce montage .

c) Pistons et chemises sont appariés .

5. Culasse :

- Epaisseur d'origine : ..... 90 mm
- Flèche maxi : ..... 0,10 mm
- Rectification maxi (surfaçage): ..... 0,10 mm

a) Siège de soupape

- Angle des portées : Admission : ..... 120°
  Echappement : ..... 90°
- Largeur des portées : ..... 0,8 à 1,2 mm
- Diamètre nominal des portées :
  Admission ⟶| *10/1968* : ..... 45 mm
  Admission |⟶ *10/1968* : ..... 47 mm
  Echappement : ..... 37,5 mm

b) Guides de soupapes :

		ϕ extérieur du guide	Alésage de la culasse	Alésage du guide
Adm.	1ère possibilité	$13^{+0,059}_{+0,039}$ mm	$13^{+0,007}_{-0,013}$ mm	$8^{+0,015}_{-0,010}$ mm
	2ème possibilité	$13,25^{+0,059}_{+0,039}$ mm	$13,25^{+0,007}_{-0,013}$ mm	
Ech.	1ère possibilité	$13^{+0,065}_{+0,045}$ mm	$13^{+0,023}_{-0,013}$ mm	$8,99^{+0,015}_{-0,010}$ mm
	2ème possibilité	$13,25^{+0,065}_{+0,045}$ mm	$13,25^{+0,023}_{-0,003}$ mm	

c) Remplacement et positionnement des guides : Utiliser l'outil 3079-T.

d) Couples de serrage :

- Vis de fixation de culasse
  - 1 er serrage : ..... 30 mAN (3 m.kg)
  - serraqe définitif : ..... 60 à 65 mAN (6 à 6,5 m.kg)

NOTA : *Respecter l'ordre de serrage :*

- Ecrou de rampe de culbuteur d'échappement : ..... 21 à 28 mAN (2,1 à 2,8 m.kg)
- Vis de fixation de couvre-culasse : ..... 6 à 8 mAN (0,6 à 0,8 m.kg)
- Ecrou de fixation de plaque de fermeture : ..... 21 à 28 mAN (2,1 à 2,8 m.kg)

6. Soupaperie.

a) Soupapes :

	ADMISSION		ECHAPPEMENT
	T.T. ⟶| *10/1968*	T.T. |⟶ *10/1968*	T.T.
- Angle des portées :	120°		90°
- Diamètre extérieur de la tête :	47 mm	49 mm	39 ± 0,1 mm
- Diamètre de queue :	7,95 $^{+\ 0,015}_{\ 0}$ mm		8,95 $^{0}_{-\ 0,015}$ mm
- Longueur totale : ..... (mm)	115,47 $^{+\ 0,600}_{-\ 0,250}$	116,05 $^{+\ 0,600}_{-\ 0,250}$	104 $^{+\ 0,550}_{-\ 0,350}$ mm

b) Ressorts de soupapes :

	EXTERIEURS	INTERIEURS	
	T.T.	T.T. ⟶| *10/1968*	T.T. |⟶ *10/1968*
- Sens d'enroulement :	à droite	à gauche	
- Longueur sous charge :	39 mm pour 28,9 ± 1,6 kg 30,5 mm pour 60 ± 3,2 kg	30,7 mm pour 7,4 ± 0,5 kg 22 mm pour 12 ± 1 kg	31 mm pour 12,6 ± 1 kg 22 mm pour 25 ± 1 kg

c) Cuvettes supérieures :

⟶\| *10/1968 : Les cuvettes supérieures d'appui des ressorts sont différentes à l'admission et à l'échappement ; ne pas les intervertir.*

\|⟶ *10/1968 : Elles sont identiques.*

d) Demi-segments d'arrêts :

⟶\| *10/1968 : Les demi-segments d'arrêt sont différents à l'admission et à l'échappement ; ne pas les intervertir.*

\|⟶ *10/1968 : Ils sont identiques.*

7. Distribution :

a) Arbre à cames :

♦ - Jeu latéral :
- ⟶\| *10/1974* ..... 0,05 à 0,09 mm
- \|⟶ *10/1974* ..... 0,05 à 0,30 mm

- Levée de cames :
  - Admission
    - ⟶\| *10/1968* : ..... 6,199 ± 0,02 mm
    - \|⟶ *10/1968* : ..... 6,638 ± 0,02 mm
  - Echappement : ..... 6,144 ± 0,02 mm

b) Poussoirs :

- Diamètre : ..... 24 $^{+\ 0,05}_{-\ 0,01}$ mm
- Longueur : ..... 45 $^{+\ 0,25}_{-\ 1}$ mm

Correctif N° 3 au Manuel 583-3

c) Réglage :

	→ 10/1968	⊢→ 10/1968
- Jeu théorique aux soupapes :	1 mm	1,1 mm
- A.O.A. :	5°	0° 30'
- R.F.A. :	37°	42° 30'
- A.O.E. :	40° 30'	38° 30'
- R.F.E. :	6° 30'	4° 30'

d) Calage de la distribution :

Pistons 1 et 4 au voisinage du PMH, placer les repères des pignons d'arbre à cames et de vilebrequin face à face et alignés avec les axes des pignons.

e) Chaîne de distribution :

Jeu entre chaîne et guide : ..... 0,1 à 0,5 mm

f) Couples de serrage :

- Vis de la bride de butée d'arbre à cames : ..... 14 à 19 mAN (1,4 à 1,9 m.kg)
- Vis de fixation de la roue de distribution : ..... 14 à 19 mAN (1,4 à 1,9 m.kg)
- Vis de fixation du limiteur de débattement : ..... 14 à 19 mAN (1,4 à 1,9 m.kg)
- Vis de fixation du tendeur de chaîne : ..... 9 à 11 mAN 0,9 à 1,1 m.kg)

8. Culbuteurs :

a) Tiges de culbuteurs :

- Longueur totale
  - Admission : ..... $189{,}10\ ^{+\ 0{,}3}_{-\ 0{,}75}$ mm
  - Echappement : ..... $213{,}36\ ^{+\ 0{,}3}_{-\ 0{,}75}$ mm
- Faux rond maxi : ..... 1 mm

b) Jeu pratique aux culbuteurs :

A CHAUD	Admission :	0,20 mm
	Echappement :	0,25 mm
A FROID	Admission :	0,15 mm
	Echappement :	0,20 mm

9. Volant :

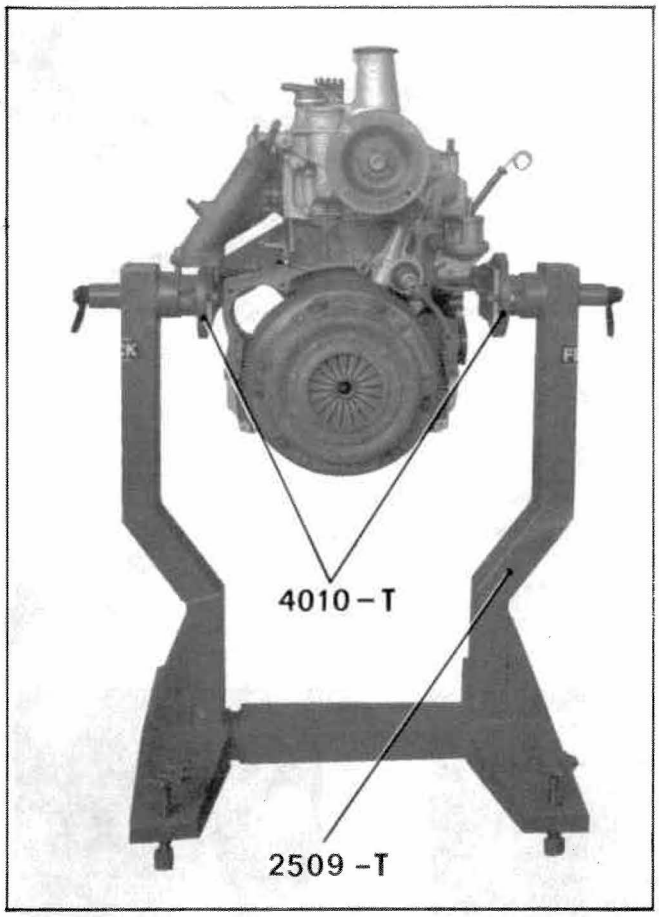
- Rectification maxi (même valeur sur la face d'appui du mécanisme et celle du disque : ..... 0,5 mm
- Serrage des vis de fixation (*Empreinte sphérique sur tête de vis*) : ..... 90 mAN (9 m.kg)

10. Circuit de graissage :

- Huiles préconisées :
  - Métropole :
    TOTAL GTS 20 W 50 (ou GT 20 W 40)
  - Pays froids :
    TOTAL GTS 10 W 30 (ou GT 10 W 30)
- Contenance du carter : - Après vidange : ..... 4,5 litres
  - Après échange de cartouche ou démontage :.. 5 litres
- Différence entre mini et maxi : ..... 1 litre
- Pression : huile à 60° C à 2000 tr/mn moteur : ..... 3,8 bars mini
- Couples de serrage :
  - Vis de fixation de la cloche de pompe à huile : ..... 10 mAN (1 m.kg)
  - Vis pointeau d'arrêt de pompe : ..... 6 mAN (0,6 m.kg)
  - Vis de fixation de la patte de pompe sur palier de vilebrequin : ..... 35 ± 5 mAN (3,5 ± 0,5 m.kg)
  - Vis raccord du tube extérieur de graissage de culasse : ..... 14 à 19 mAN (1,4 à 1,9 m.kg)
  - Mano-contact de pression d'huile : ..... 22 mAN (2,2 m.kg)

III. REMISE EN ETAT DU MOTEUR.

♦ 11384



DEMONTAGE.

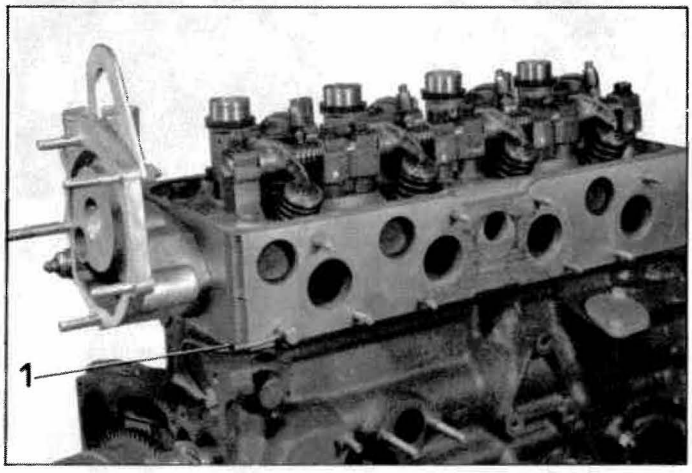
1. Placer le moteur sur le support 2509-T, muni des adaptateurs 4010-T.

   Vidanger le moteur.
   Repérer la position du mécanisme d'embrayage sur le volant moteur.
   Déposer :
   - le mécanisme d'embrayage,
   - le volant moteur.

2. Déposer :
   - le couvercle de pompe à eau,
   - le reniflard et son joint.

3. **Déposer la culasse :**

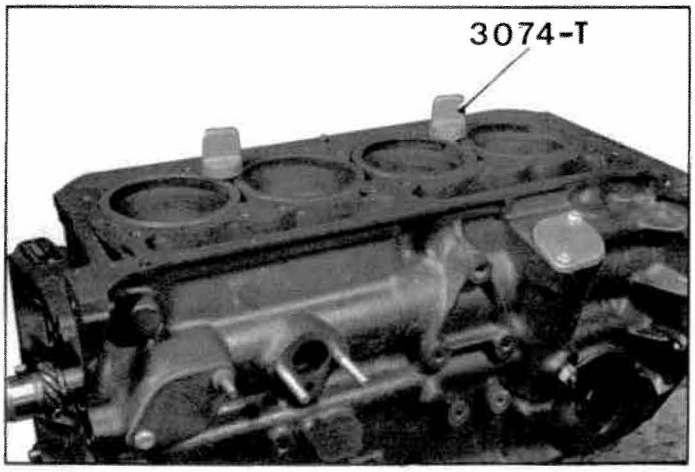
   Déposer :
   - le tube de graissage (1) des rampes de culbuteurs,
   - le couvre-culbuteurs et son joint,
   - les joints d'étanchéité des puits de bougies et les rondelles,
   - les rampes de culbuteurs d'échappement,
   - l'ensemble rampe de culbuteurs d'admission et supports (laisser les vis en place pour éviter la dispersion des pièces),
   - les vis de fixation de la culasse,
   - les tiges des culbuteurs (repérer leur emplacement),
   - la culasse et son joint,
   - les poussoirs (les dégager de leur logement en utilisant, s'il y a lieu, l'outil MR.630-27/4) Repérer leur emplacement.



1155

Correctif N° 2 au Manuel 583-3

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

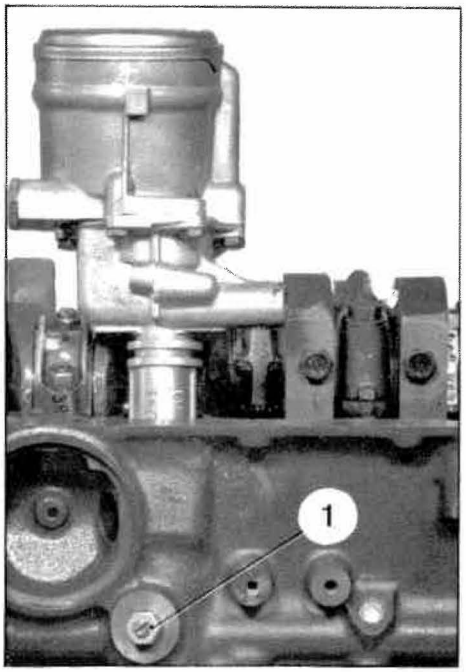


1156

Maintenir les chemises à l'aide des vis de maintien 3074-T.

♦ **4. Déposer le carter de distribution.**

1159



5. Déposer le carter inférieur et la pompe à huile :

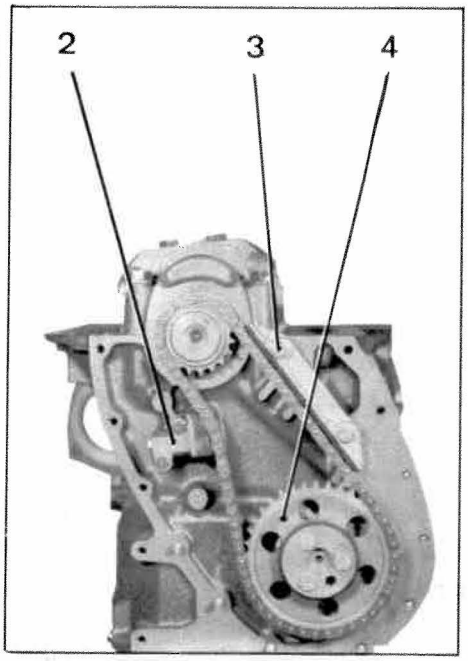
Dégager :
- le carter inférieur,
- la vis pointeau (1) de retenue de pompe à huile,
- la vis de fixation du corps de pompe à huile sur le palier N° 3.

Dégager la pompe à huile de son logement.

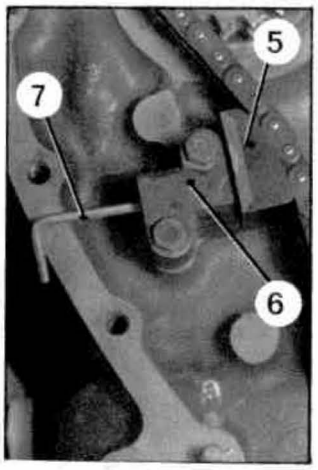
♦ **6. Déposer l'arbre à cames :**

Déposer :
- le guide (3) de chaîne,
- le tendeur (2) de chaîne.

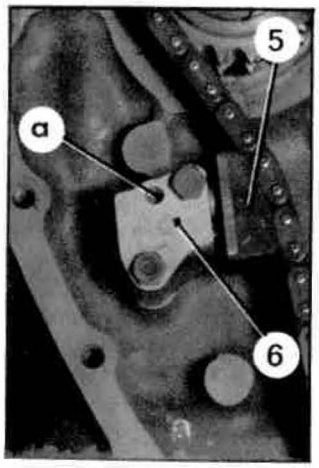
2615



♦ 11301



♦ 11300



ATTENTION : Avant de déposer le tendeur, il faut « l'armer » afin d'éviter la dispersion des pièces.

Amener le porte-patin (5) en butée sur le corps (6).

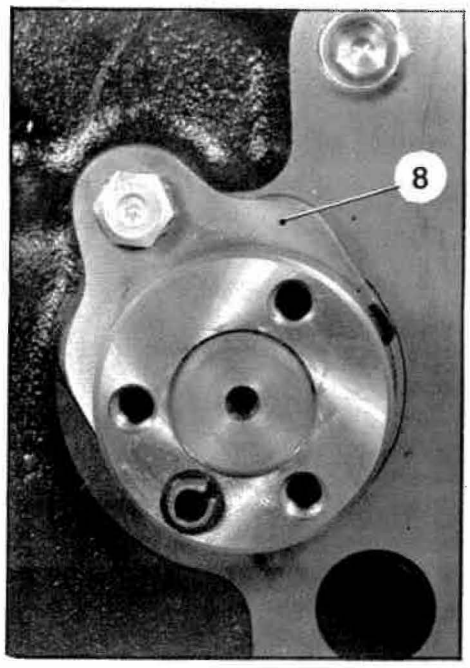
A l'aide d'une clé « Allen » (7) de 3 mm ou d'un tournevis placé en « a » (suivant le modèle) tourner dans le sens des aiguilles d'une montre, pour bloquer le tendeur.

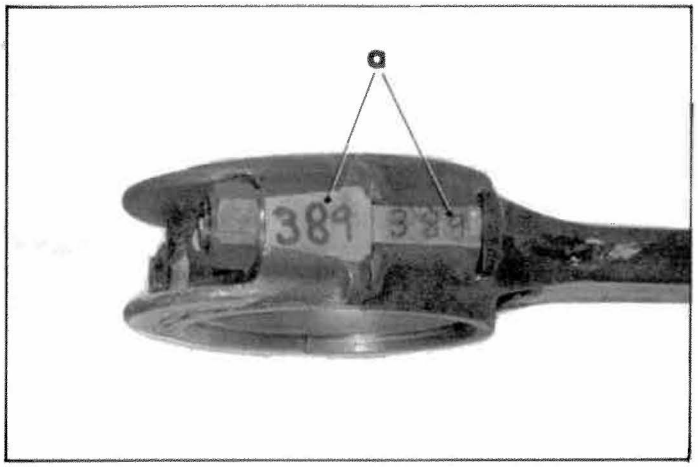
Dégager le pignon (4) d'arbre à cames et la chaîne.

Déposer l'étrier de maintien (8) de l'arbre à cames.

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

1164





1190

7. Déposer les ensembles bielles-pistons-chemises :

REMARQUES :

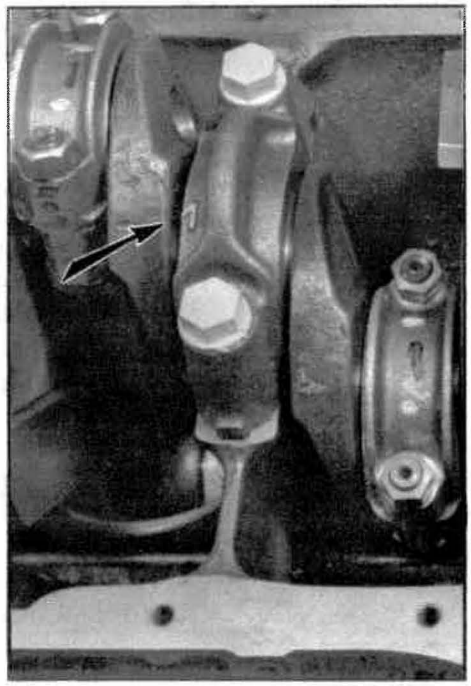
- Le corps et le chapeau de bielle portent en «a» un nombre identique sur les deux pièces. Lorsque les bielles sont montées sur le moteur, ce nombre est orienté côté arbre à cames.

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

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

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

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


1162

a) Déposer :
- les chapeaux de bielle,
- les vis 3074-T de maintien des chemises.

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

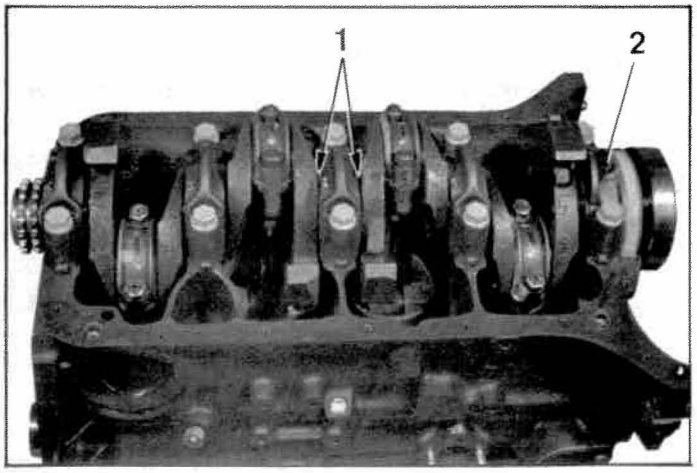
b) Déposer les pistons, des bielles.
Extraire un des circlips de maintien de l'axe de piston et dégager cet axe à la main.

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

8. Déposer le vilebrequin :

REMARQUES :

- Les chapeaux de palier sont repérés par un chiffre sauf le palier (2) côté volant qui n'est pas marqué. Le palier N° 4 se monte côté distribution.
- Après mise en place des paliers, les chiffres doivent se trouver côté arbre à cames.
- Si les coussinets de ligne d'arbre doivent être réutilisés, les repérer pour les remettre à la place qu'ils occupaient avant démontage.

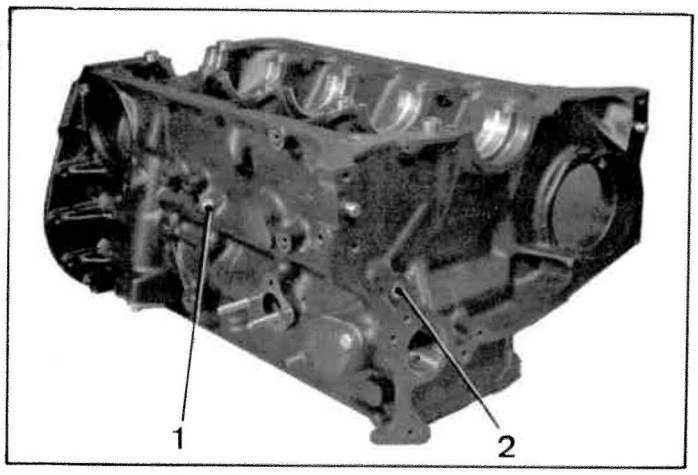


1161

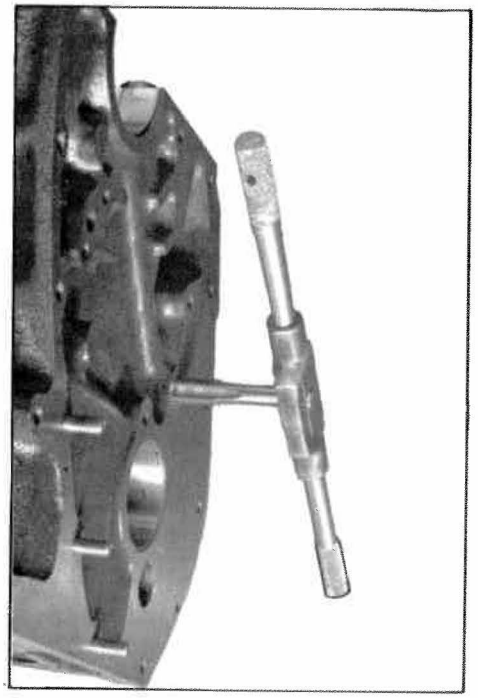
Déposer :
- les chapeaux de palier,
- les coussinets et demi-joues latérales (1) du palier central N° 2,
- le vilebrequin,
- les coussinets supérieurs et les deux autres demi-joues latérales.

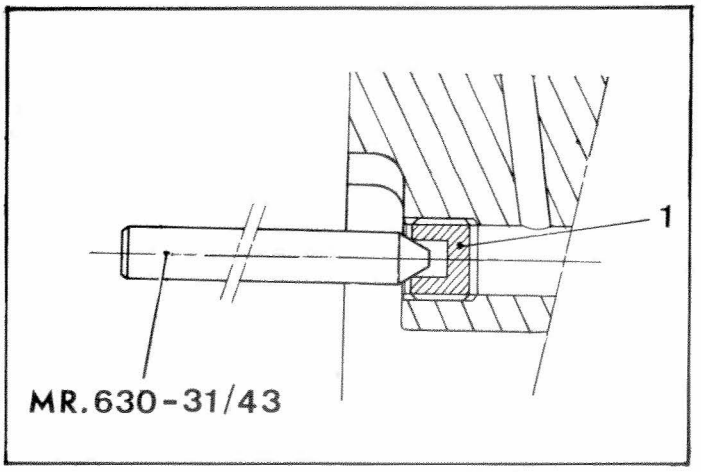
Correctif N° 2 au Manuel 583-3

1195



1191





N.J1-2-

PREPARATION DES ORGANES.

9. Préparer la culasse.
(voir l'opération correspondante)

10: Préparer le bloc cylindres :

REMARQUE : La rectification de la ligne d'arbre ne peut être exécutée que par un atelier spécialisé (voir Points particuliers).

a) Déposer les plaques d'obturation et le bouchon de vidange.

b) Déposer les trois bouchons de canalisation d'huile.

REMARQUE : *Depuis Décembre 1965*, le bouchon aluminium (1) est remplacé par un bouchon acier à tête hexagonale dont l'étanchéité sur le carter est assurée par un joint cuivre. Le carter doit porter un lamage à l'emplacement du bouchon, sinon on ne peut monter qu'un bouchon aluminium.

Déposer les bouchons aluminium (2). Pour cela les percer à ϕ= 6 mm, puis à ϕ = 12 mm.
Faire sauter les premiers filets des bouchons à l'aide d'une pointe à tracer. Tarauder à 14 mm pas 150, ce qui élimine le reste du bouchon.
Eliminer les copeaux qui seraient éventuellement tombés dans les canalisations de graissage.

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

d) Vérifier les plans de joint (chemises, culasse, carter inférieur de distribution).
Planéité de la face d'appui côté culasse : 0,05 mm maxi.

e) Mettre en place les deux bouchons aluminium (2)
Les visser jusqu'à ce qu'ils soient noyés dans le logement (1 mm au-dessous du plan de joint)
Sertir ces bouchons à l'aide du poinçon MR.630-31/43.
Agir progressivement pour éviter de faire éclater le bloc.
Serrer le bouchon acier (1) muni de son joint.

f) Poser les plaques d'obturation. Remplacer les joints à chaque démontage.
Serrer le bouchon de vidange du bloc de 30 à 40 mAN (3 à 4 m.kg).
S'assurer de la présence des pieds de centrage sur le bloc.

g) Placer le bloc cylindres sur le plan de joint de culasse.
Mettre en place les coussinets de ligne d'arbre dans le bloc et dans les chapeaux de palier, ne pas remonter ces derniers. S'il y a lieu, tenir compte des repères faits au démontage.

11. Préparer le vilebrequin :

Nettoyer le vilebrequin, et en particulier les canalisations.

REMARQUES :

- Le pignon de commande de distribution du vilebrequin ne peut pas être remplacé.
- Le vilebrequin peut être usiné à deux cotes différentes (voir points particuliers).
- Il est possible de remplacer unitairement les coussinets de bielle et du vilebrequin.

12. Préparer les ensembles bielles-pistons-chemises :

REMARQUES :

- Les ensembles chemises-pistons sont vendus appariés. Il en est de même pour les axes et les pistons.
- La position de la chemise par rapport au piston est indifférente.
- Dans un atelier de réparation, il n'est pas possible de remplacer les bagues de pied de bielle. La mise en place se fait après refroidissement de la bague à l'azote et l'alésage de celle-ci nécessite un outil spécial.

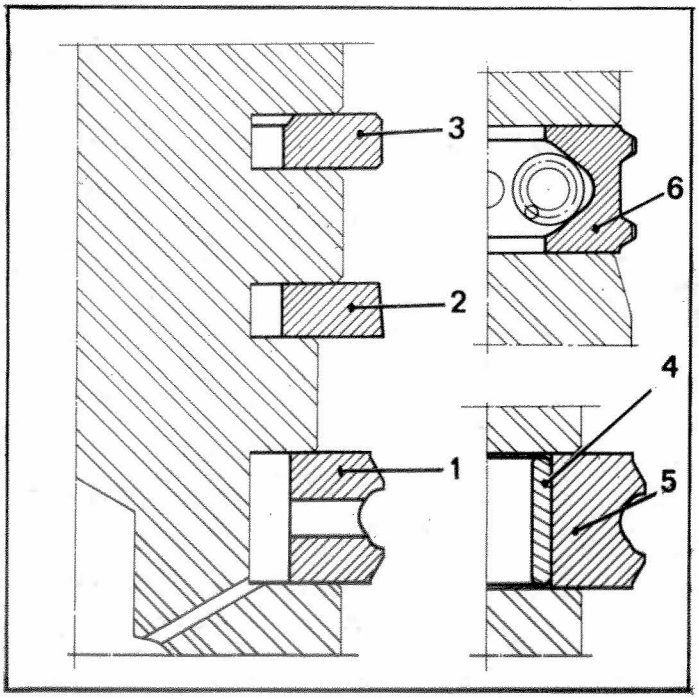
IMPORTANT : A chaque remise en état, il faut remplacer les boulons de chapeau de bielle.

a) Huiler les axes de piston, les bagues de pied de bielle, et les portées des axes dans les pistons. Sur chaque piston, placer un jonc d'arrêt dans l'une des gorges de la portée de l'axe.

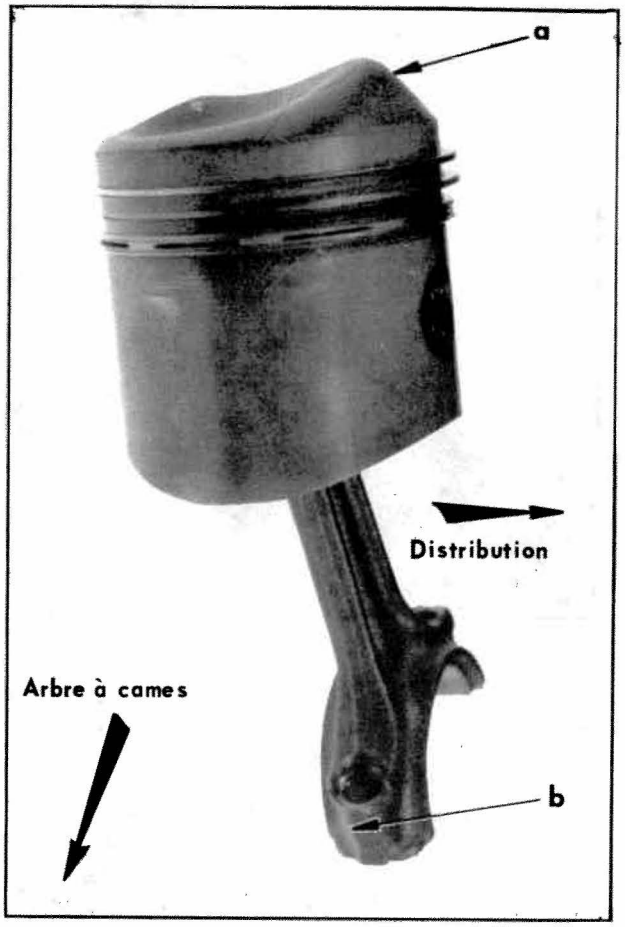
b) Assembler pistons et bielles :
Positionner chaque piston par rapport à la bielle correspondante, comme indiqué sur la figure ci-contre.
L'ensemble étant monté sur le moteur, il faut que :
- le bossage « a » du piston soit orienté côté distribution (arrière du moteur),
- le chiffre marqué « b » sur la tête de bielle soit orienté côté arbre à cames.

c) Engager les axes de piston. Poser les joncs d'arrêt d'axe.

♦ D.12-2a



9082



13. Monter les segments sur les pistons :

Monter les segments à l'aide d'une pince à segment en orientant chaque segment : *le flanc portant une inscription doit être dirigé vers le sommet du piston.*

Monter dans l'ordre :

a) Le segment refouleur à gorge (1) ou (5).
Placer la coupe de l'expandeur (4) à 180° de celle du segment (5).
REMARQUE : Certains moteurs (DV-DY-DL) ont été équipés de segments refouleurs simples (1). En réparation, les remplacer par des segments (5) à expandeur.

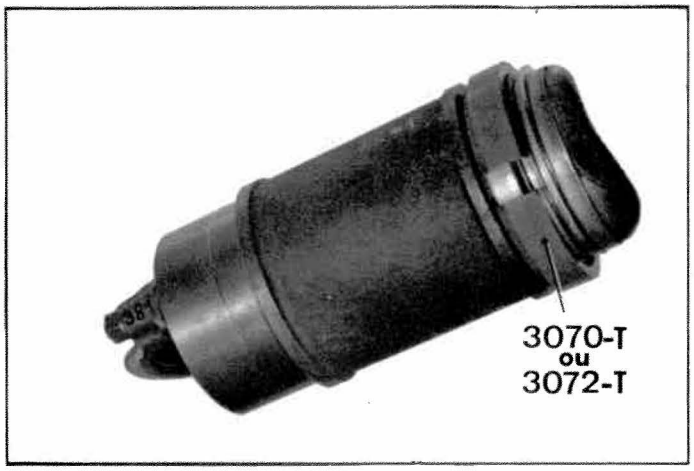
Véhicules équipés d'un piston ϕ = 93,5 mm 7/1972 ⟶ : Le segment refouleur (6) est muni d'un expandeur à ressort.

b) Le segment râcleur conique (2).

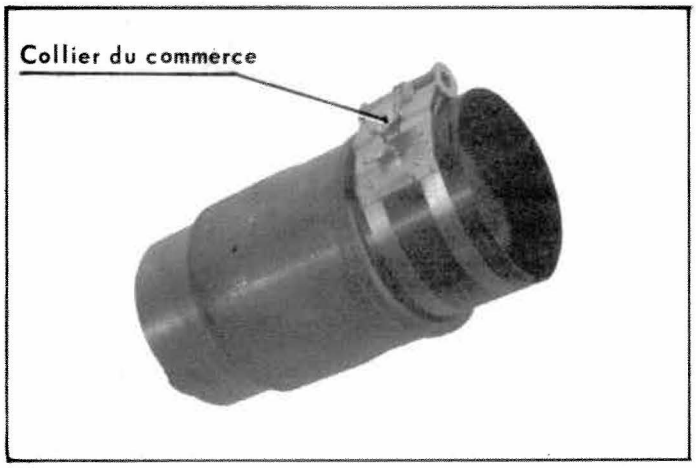
c) Le segment « coup de feu » chromé (3) :
Orienter les coupes des segments :
- segment « coup de feu » (3), coupe orientée du côté des chiffres « b » de la tête de bielle,
- segment (2) et (1) : coupes à 120° de part et d'autre de celle du segment (3).

Correctif N° 3 au Manuel 583-3

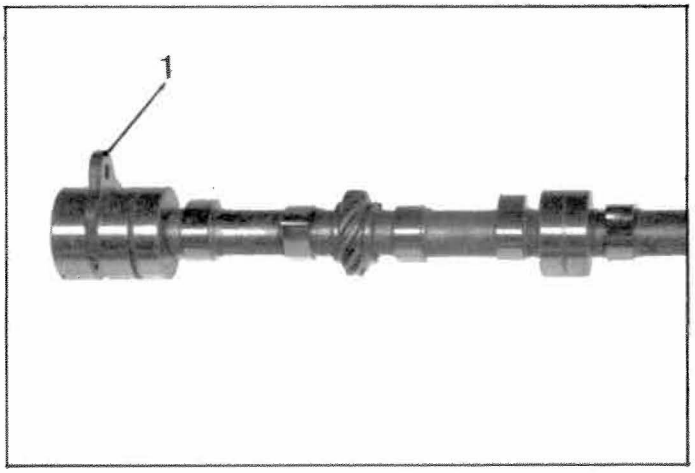
1193



11282



1220



14. Monter les pistons dans les chemises :

Huiler pistons et chemises.
Utiliser :
- une bague 3072-T pour des pistons ϕ = 90 mm,
- une bague 3070-T pour des pistons ϕ = 86 mm,
- un collier de montage de segment, du commerce, pour des pistons ϕ = 93,5 mm.

Engager la bague sur les segments (commencer la mise en place du côté de la jupe du piston, le chanfrein intérieur de la bague dirigé vers la tête du piston).
Mettre en place les pistons dans les chemises.

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

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

15. Préparer l'arbre à cames :

→| *10/1974*

a) *Le jeu longitudinal de l'arbre à cames doit*
♦ *être compris entre 0,05 et 0,09 mm.*
Engager l'étrier de maintien (1) dans la gorge de l'arbre.
Relever, à l'aide de cales, le jeu existant.
♦ S'il est supérieur à 0,09 mm, choisir parmi les étriers vendus par le Département des Pièces de Rechange, la pièce qui donnera le jeu recherché.

|→ *10/1974*

Le jeu longitudinal de l'arbre à cames est
♦ *compris entre 0,05 et 0,30 mm. Il n'est plus réglable.*

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

16. Préparer la distribution :

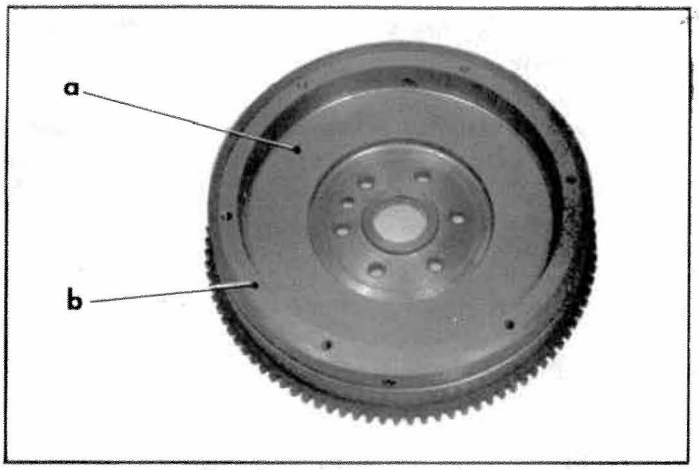
a) Contrôler l'état du tendeur et du guide de chaîne.

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

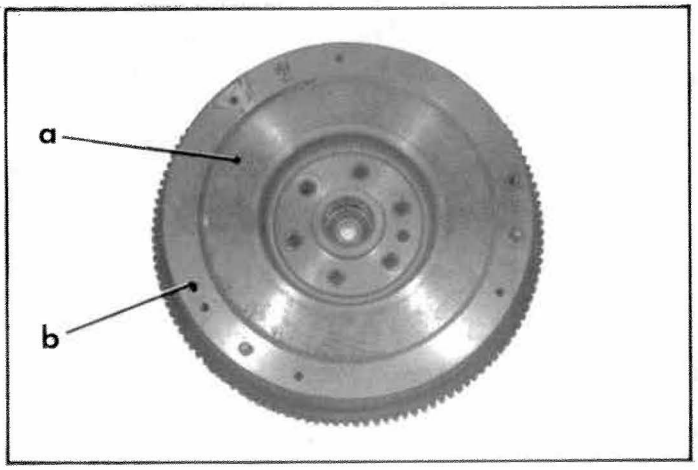
c) Contrôler la planéité du plan de joint du carter de distribution ; au besoin le redresser à l'aide d'un maillet en peau de porc.

Correctif N° 3 au Manuel 583-3

→ *10/1972* 1195



10/1972 → 11466



17. Préparer la commande d'allumeur :

18. Préparer le carter inférieur :

Déposer la plaque de visite et nettoyer le carter et la plaque.

19. Préparer le volant moteur :

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

- Si la couronne comporte une entrée de dents, présenter la couronne sur le volant, l'entrée des dents dirigée vers l'arrière du volant, la mettre en place rapidement en s'aidant d'un matoir si nécessaire.
- Si la couronne de démarreur ne comporte pas d'entrée de dents, **la face non usinée** de la couronne doit venir **en appui sur l'embrèvement du volant.**
Une cale de 0,05 mm ne doit pas passer entre la couronne et l'embase du volant.

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

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

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

La distance entre les deux faces rectifiées doit être de : → *10/1972* = $29\ ^{+\ 0,2}_{\ 0}$ mm.

10/1972 → = $0,35\ ^{\ 0}_{-\ 0,15}$ mm

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

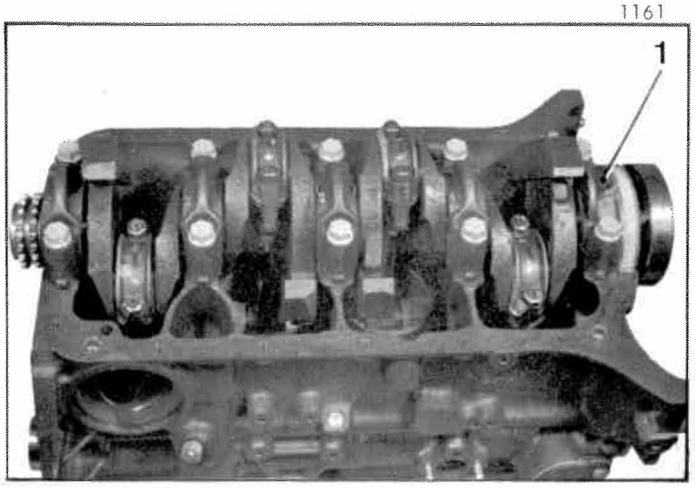
20. Préparer le mécanisme d'embrayage.

21. Préparer la pompe à eau.

22. Contrôler la pompe à huile, la réviser si nécessaire.

MONTAGE.

1161



REMARQUES :

- Les chapeaux de palier sont repérés par un chiffre, sauf le palier (1) côté volant qui n'est pas marqué. Le palier N° 4 se monte côté distribution.
  Après la mise en place des paliers, les chiffres doivent se trouver côté arbre à cames.

- Si on réutilise les coussinets de ligne d'arbre, les remonter suivant les repères faits au démontage.

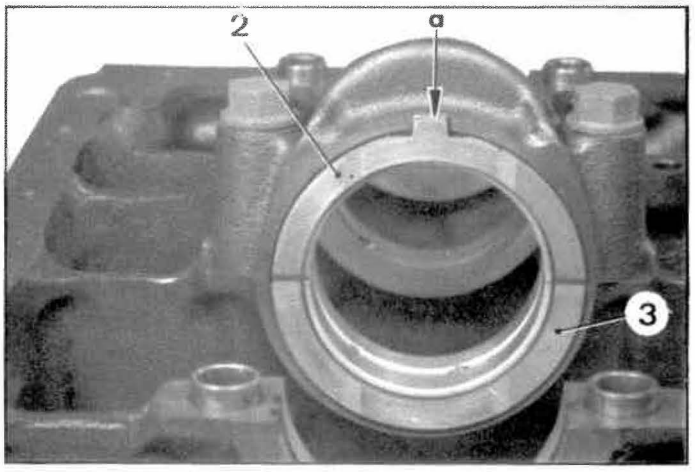
- Les bielles sont vendues par jeu de quatre bielles appariées en poids. Dans le cas d'un remplacement, il est impératif de remplacer l'ensemble des bielles.

23. Régler le jeu latéral du vilebrequin :

IMPORTANT :

- Le jeu latéral se règle au moyen de demi-joues (2) et (3) placées de part et d'autre du palier central, la face recouverte d'antifriction en contact avec le vilebrequin.

1197



- Les demi-joues inférieures montées sur le chapeau de palier comportent un ergot de positionnement « a ».

♦ - Il existe trois classes de joues (marquées I, II et III sur la face acier) :
  Joues classe I : épaisseur 3,10 à 3,14 mm,
  Joues classe II : épaisseur 3,14 à 3,18 mm,
♦ Joues classe III : épaisseur 3,18 à 3,22 mm.

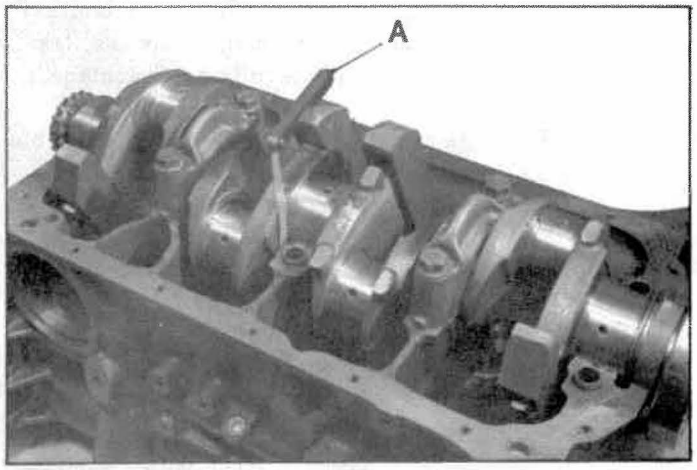
Les deux demi-joues placées d'un *même côté du palier* doivent avoir la *même épaisseur.*
Les demi-joues placées d'un côté du palier peuvent avoir une épaisseur différente de celles placées de l'autre côté.

a) Huiler les coussinets. Placer une demi-joue supérieure (3) de classe I de part et d'autre du palier.

b) Mettre le vilebrequin en place.
Monter les deux paliers intermédiaires (N° 1 et N° 3). Serrer les vis à 50 mAN (5 m.kg).

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

1028



d) A l'aide d'un jeu de cales A, mesurer le jeu existant.

Le jeu correct doit être compris entre 0,045 et 0,16 mm.

Si le jeu existant est supérieur à 0,16 mm : remplacer les demi-joues (1) sur un côté du palier central (ou sur les deux, selon la valeur de ce jeu), par des demi-joues de classe II ou III, afin d'obtenir le jeu correct.

(Pour remplacer une demi-joue (1), la faire pivoter autour du tourillon de vilebrequin, sans déposer celui-ci).

24. Monter le vilebrequin :

Poser :

- le chapeau du palier central (N° 2), muni des demi-joues dont l'épaisseur a été déterminée ci-dessus,

- les deux paliers extrêmes (le palier N° 4, côté distribution).

NOTA : La face des demi-joues, recouverte d'anti-friction, doit être placée contre le vilebrequin.

Serrer les vis de fixation :

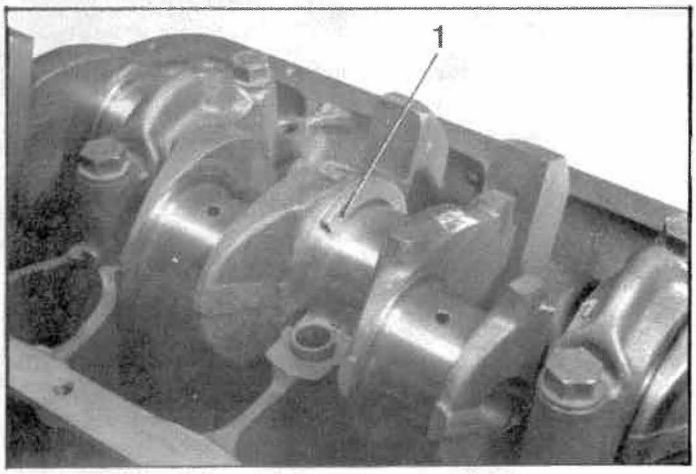
Premier serrage à 50 mΛN (5 m.kg).
Deuxième serrage définitif à 100 mΛN (10 m.kg)

S'assurer :

- Qu'il n'y a pas de point dur en tournant le vilebrequin,
- Que le jeu latéral reste inchangé.

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

1027



25. Monter les ensembles bielles-pistons-chemises :

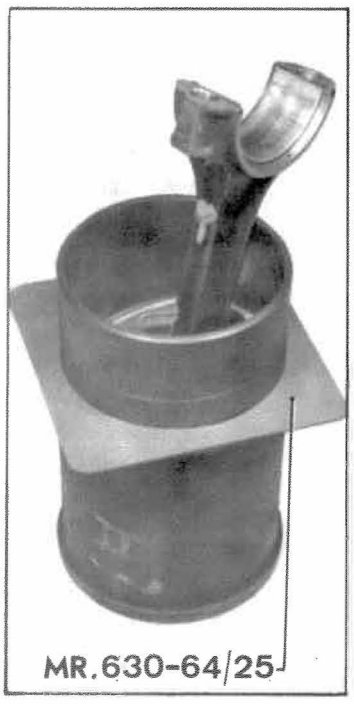
a) Monter les joints d'étanchéité sur les chemises :
- Présenter le joint sur la chemise, les traces noires délimitant les renforts, parallèles aux faces latérales de la tête de bielle et le renfort (partie rapportée en papier marron), côté chemise.

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

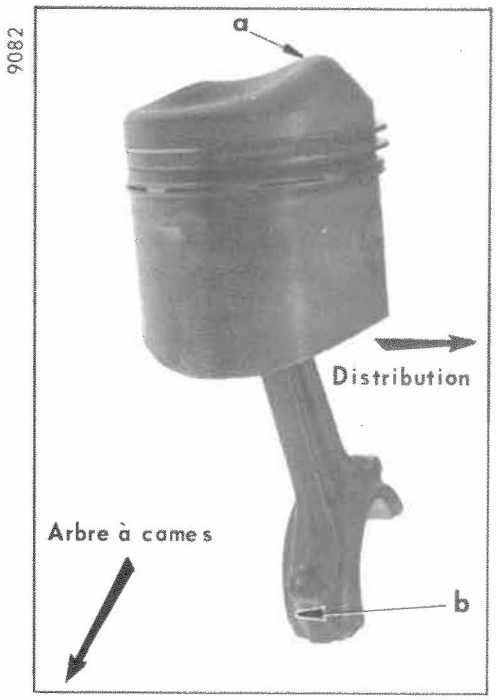
Terminer la mise en place à l'aide de la tôle MR. 630-64/25,

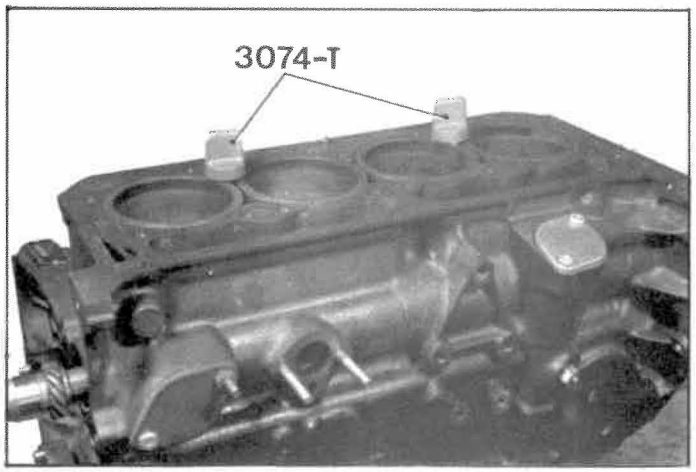
1209

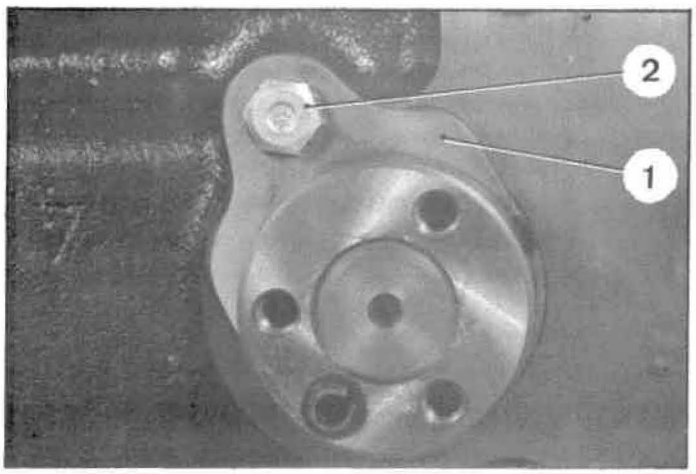
1211



Correctif N° 3 au Manuel 583-3







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

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

c) Monter successivement les trois autres ensembles en maintenant les chemises à l'aide des vis 3074-T.

IMPORTANT :

Placer les ensembles de manière que :
- le bossage « a » du piston soit placé côté distribution,
- le chiffre « b » (marqué sur la tête de bielle) soit placé côté arbre à cames.

d) Mettre les coussinets en place, les huiler

Accoupler chaque bielle au vilebrequin, monter les chapeaux de bielle.

Serrer les écrous modérément.

IMPORTANT :
Les chiffres marqués en « b » sur la bielle et sur le chapeau doivent être identiques et placés du même côté.
Serrer définitivement les écrous de tête de bielle de 68 à 72 mΛN (6,8 à 7,2 m.kg).

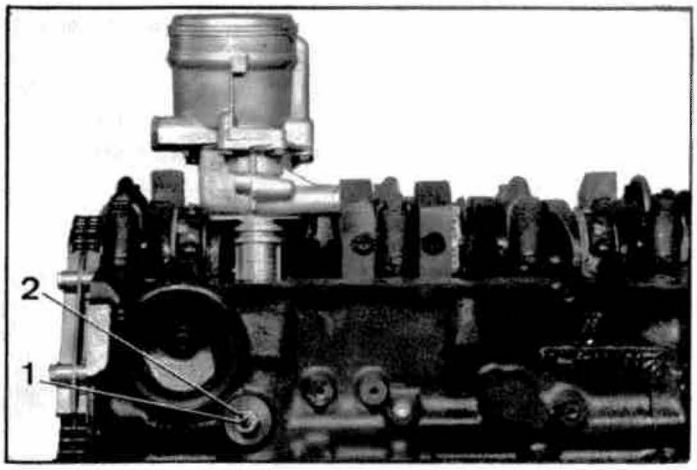
REMARQUE :
Depuis Mars 1966 le traitement des vilebrequins a été modifié et les coussinets vendus par le Département des Pièces de Rechange sont en alliage aluminium-étain.
Ces coussinets peuvent se monter sur tous les vilebrequins. Par contre les coussinets cupro-plomb (aspect gris) utilisés antérieurement ne peuvent se monter que sur les vilebrequins sortis *avant Mars 1966*. (Sur ces vilebrequins les bras, de part et d'autre des manetons, ont un aspect légèrement bleui qui a disparu sur les derniers modèles).

♦ NOTA : Sur les moteurs à injection électronique et ceux devant être équipés d'une boîte de vitesses Borg-Warner, les coussinets sont en cupro-plomb.

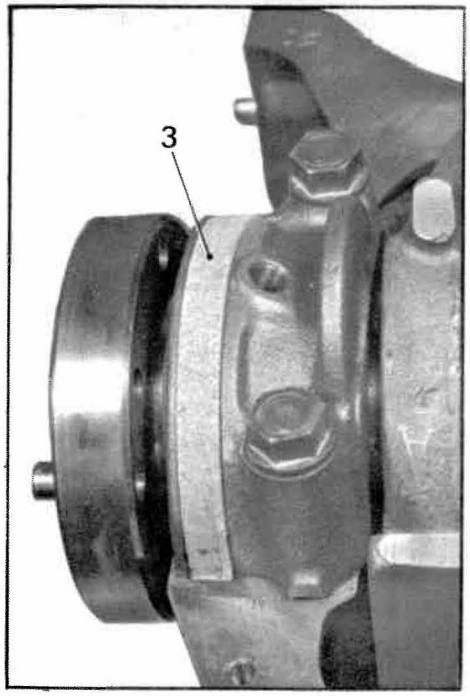
26. Monter l'arbre à cames :

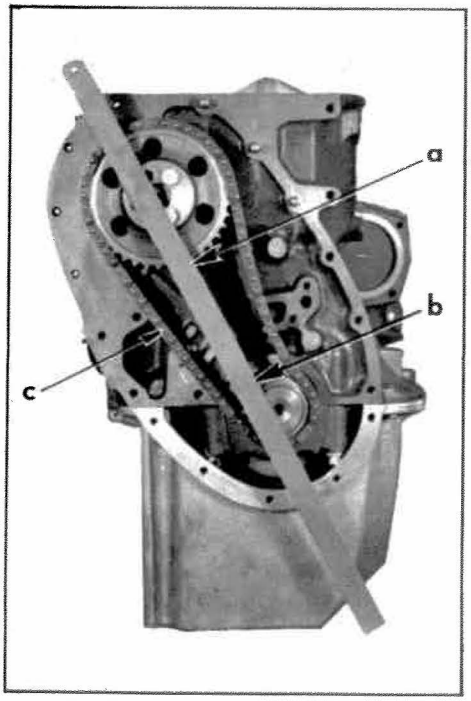
Engager l'arbre dans le bloc par le côté carter de distribution.
Mettre en place l'étrier de maintien (1) déterminé au § 15.
Serrer la vis (2) de 14 à 19 mΛN (1,4 à 2 m.kg) (rondelle éventail sous tête).

1159



1223





2613

27. Monter la pompe à huile :

Engager la pompe à huile dans son logement en faisant correspondre le trou conique du corps de pompe avec le trou taraudé du bloc.

a) *Véhicules sortis* ⟶| *10-1966 :*
Enduire les filets de la vis-pointeau (1) de MASTI JOINT HD 37. Serrer la vis à 6 mAN (0,6 m.kg). Enduire la face, côté carter, du contre-écrou (2) de MASTI JOINT HD 37. Serrer le contre-écrou.
Il est conseillé de remplacer la vis et le contre écrou existants par des pièces nouveau modèle (écrou NYLSTOP).

b) *Véhicules sortis* |⟶ *10-1966 :*
La vis (1) est modifiée (le diamètre de la vis a été diminué au droit de la fente) et le contre écrou (2) est un NYLSTOP.
Il ne faut pas enduire les pièces de MASTI-JOINT au montage. Il ne faut jamais monter d'écrou NYLSTOP sur les anciennes vis.
Serrer la vis de fixation de la patte de pompe sur le palier N° 3 à 35 mAN (3,5 m.kg).

28. Monter le carter inférieur :

Placer le joint liège (3) dans la gorge du palier, côté volant (extrémités du joint enduites d'HERMETIC).
Enduire d'HERMETIC les deux faces d'appui du carter sur le bloc.
Présenter le carter.
Placer une vis longue sur le côté gauche du palier marqué N° 4 (côté distribution), deux vis longues sur le côté droit du moteur (2 ème et 3 ème vis partant du palier N° 4 côté distribution).

Serrer toutes les vis de 14 à 17 mAN (1,4 à 1,7 m.kg)
Mettre de la graisse sur la face du joint carton de la plaque de visite en contact avec le carter, de l HERMETIC sur l autre face.
Monter la plaque, serrer les vis de 9 à 12 mAN (0,9 à 1,2 m.kg)

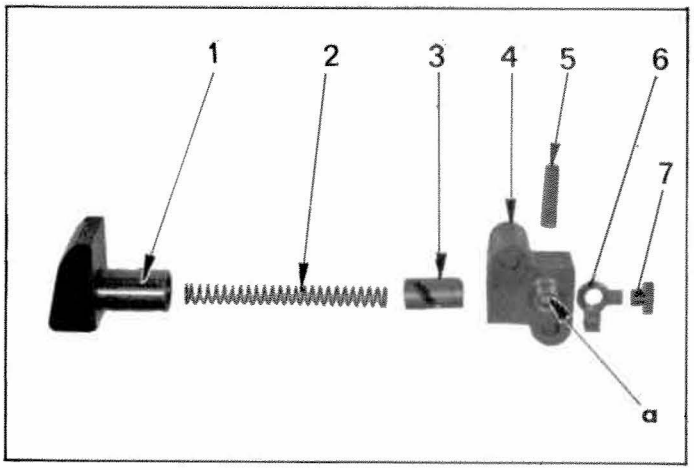
29. Serrer le bouchon de vidange (joint neuf) de 25 à 35 mAN (2,5 à 3,5 m.kg).

30. Monter la distribution :

Amener les pistons des cylindres N° 1 et N° 4 au voisinage du P.M.H.

a) Placer la chaîne sur le pignon de vilebrequin, puis le pignon d'arbre à cames dans la chaîne. Positionner les pignons pour que le brin tendu de la chaîne en « c » soit opposé au tendeur, et qu'un réglet passant par les axes des deux pignons, passe également par le repère « a » (coup de pointeau ou trait de peinture rouge sur une dent) du pignon d'arbre à cames, et par le repère « b » (trait au crayon électrique dans un entre-dents) du pignon de vilebrequin.
Les repères doivent être orientés l'un vers l'autre.

Correctif N° 2 au Manuel 583-3



1221 ♦

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

Serrer les vis de fixation du pignon de distribution.

♦ b) Préparer le tendeur de chaîne « BRAMPTON ».
NOTA : Le tendeur SEDIS ne doit être démonté **en aucun cas.**

Engager :

- le cylindre (3) dans le corps (4);
- le ressort (2) dans le cylindre (3),
- l'ensemble (1) patin de glissement et plongeur porte patin, dans le corps (4) (le ressort se trouve en partie comprimé).

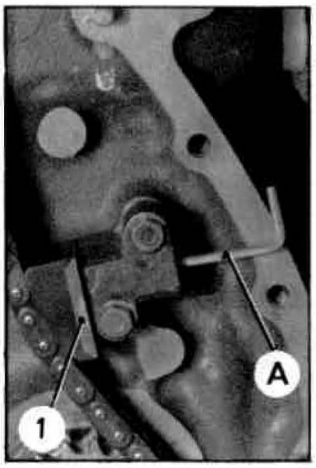
Par le trou taraudé de la vis-bouchon (7), passer une clé « Allen » A de 3 mm.

La faire tourner dans le sens des aiguilles d'une montre pour engager l'ergot du plongeur (1) dans la rampe du cylindre (3).

Amener le porte-patin (1) en butée sur le corps (4).

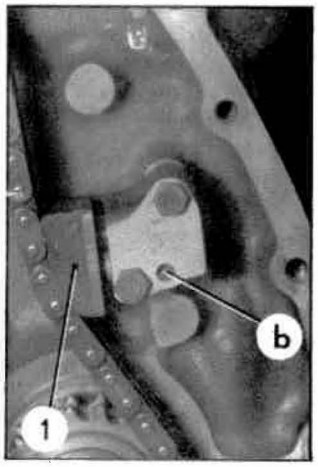
En continuant à tourner la clé dans le même sens, bloquer le porte-patin (ceci facilite la mise en place du tendeur)

♦ BRAMPTON



11301

♦ SEDIS



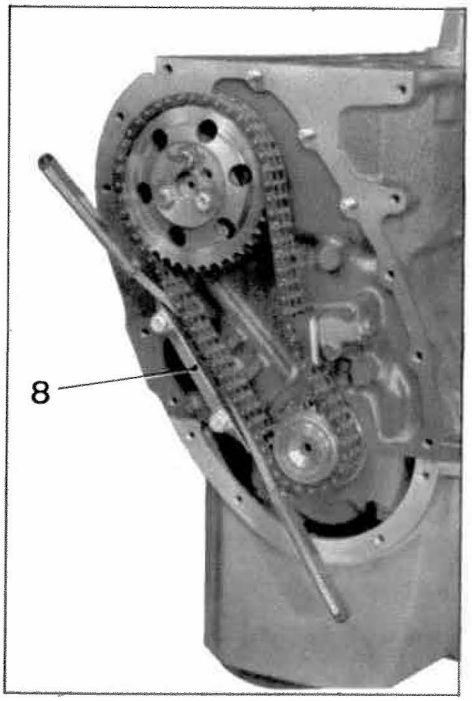
11300

♦ c) Monter le tendeur de chaîne : engager le filtre (5) dans son logement « a » du bloc (4).

Mettre en place le tendeur. Serrer les vis de fixation à 17 mAN (1,7 m.kg).

Débloquer le porte-patin, en tournant la clé «Allen» A ou le tournevis placé en «b» (suivant le modèle) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et s'assurer que le patin appuie correctement sur la chaîne.

Dans le cas du tendeur « BRAMPTON », serrer la vis-bouchon (7) après avoir interposé l'arrêtoir (6). Rabattre l'arrêtoir.



1226

d) Monter le guide (8) de chaîne :

Mettre le guide (8), en place. Approcher les vis, sans les serrer (rondelle plate sous tête).

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

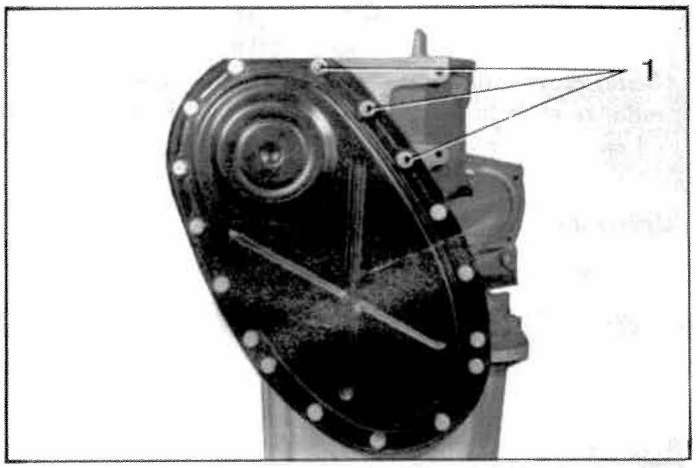
Serrer les vis.

31. Monter le carter de distribution :

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

Fixer le carter par les trois écrous (1) (entretoises sous écrous) et les vis (rondelle plate sous tête).
Serrer de 14 à 18 mAN (1,4 à 1,8 m.kg).

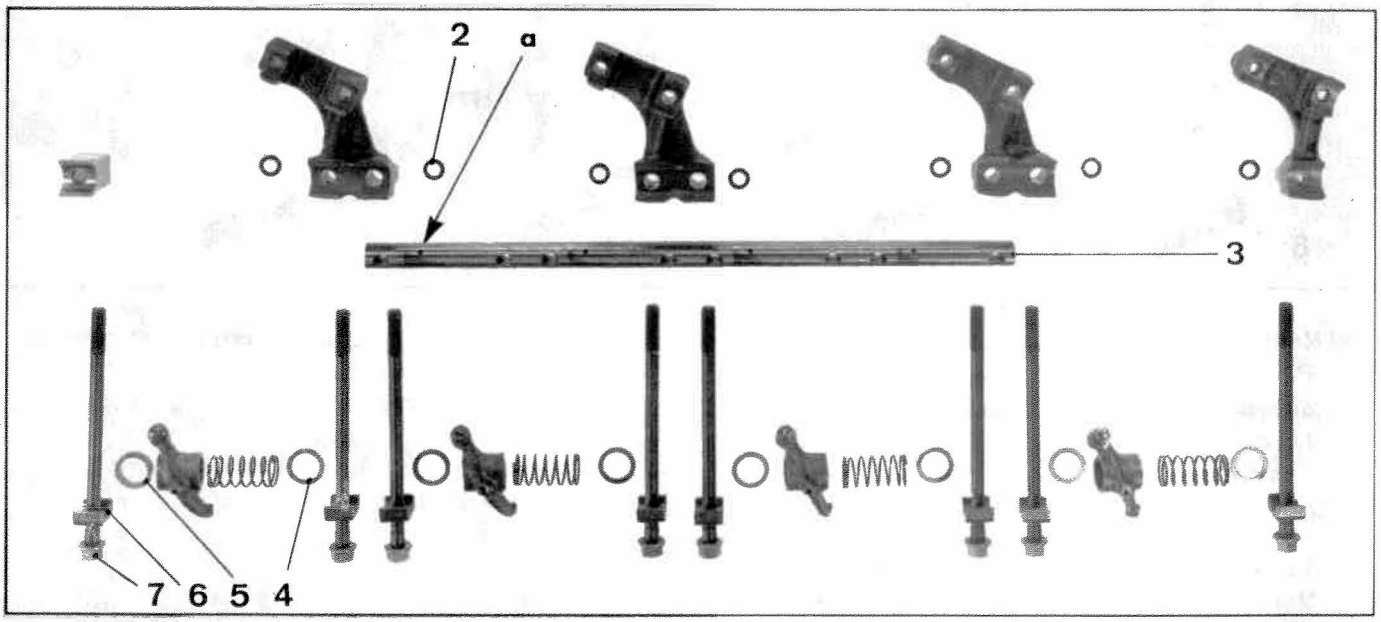
1157



32. Huiler les poussoirs.

Les mettre en place suivant les repères faits au démontage.

1186



33. Monter la culasse :

a) S'assurer de la présence des pieds de positionnement sur le bloc-cylindres.
Mettre le joint de culasse en place.
Poser la culasse sur le bloc.
Placer les tiges de culbuteurs (emplacement repéré au démontage). Les tiges de culbuteurs d'échappement sont les plus longues.

b) Préparer la rampe (3) de culbuteurs d'admission :
Le trou de graissage « a » le plus rapproché d'une extrémité de la rampe, indique l'avant de celle-ci.
Commencer l'assemblage de ce côté.

Placer sur la rampe (préalablement huilée, et les trous de graissage orientés vers les soupapes) :

- une vis longue (7) munie de son cavalier (6),
- une rondelle épaisse (5),
- un culbuteur (voir figure pour orientation),
- un ressort,
- une rondelle mince (4),
- une vis longue.

Continuer le montage dans le même ordre. La rondelle épaisse (5) étant remplacée par une rondelle mince (4).

Engager les supports de rampe sur les vis longues.

Positionner les supports comme indiqué sur la photo.

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

Placer un joint torique (2) sur les vis longues, entre supports de rampe et culasse (sauf sur la vis avant).

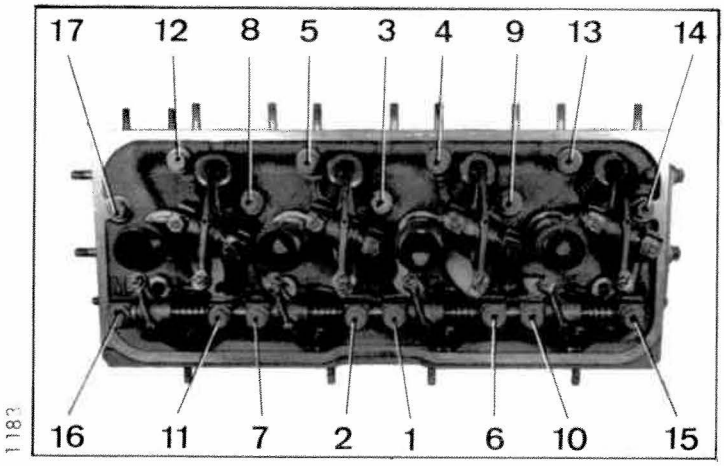
Placer la rampe assemblée sur la culasse.

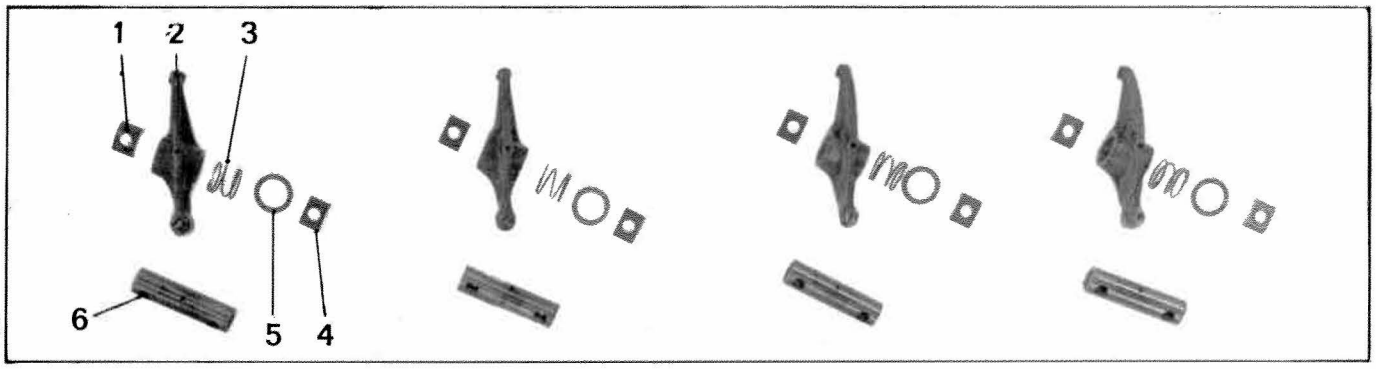
Correctif N° 2 au Manuel 583-3

Serrer provisoirement les vis de fixation de la culasse et de la rampe d'admission à 40 mΛN (4 m.kg)

Opérer dans l'ordre indiqué ci-contre.

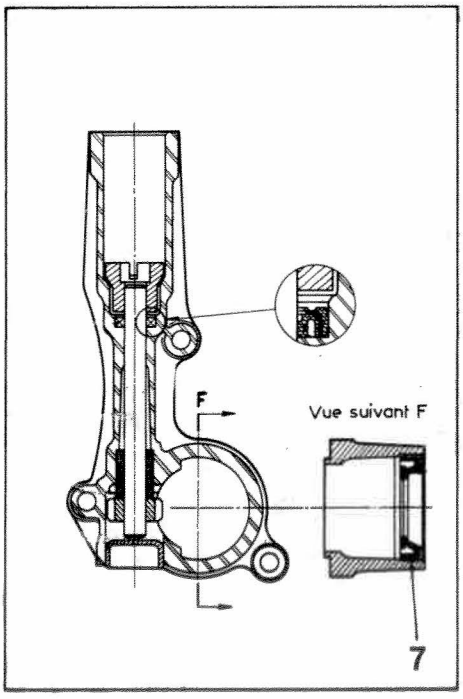
ORDRE DE SERRAGE





c) Mettre en place les culbuteurs d'échappement :
Placer sur l'axe (6) (les trous de graissage dirigés vers le bas) en commençant par l'avant :
- un culbuteur (2),
- un ressort (3),
- une rondelle (5).

Placer chaque ensemble sur son support.
Monter les cavaliers (1) et (4) de maintien de l'axe et les écrous. (équilibrer les deux hauteurs).



NOTA : Les écrous de fixation arrière des axes de culbuteurs d'échappement et des cylindres N° 1 et N° 3 sont remplacés par des vis à tête creuse taraudée :

Ces vis permettent la fixation du couvre-culbuteurs.

d) Serrer définitivement dans l'ordre indiqué ci-dessus, les vis de la culasse et de la rampe d'admission de 60 à 65 mΛN (6 à 6,5 m.kg).

Serrer les écrous de fixation des rampes de culbuteurs d'échappement de 22 à 28 mΛN (2,2 à 2,8 m.kg).

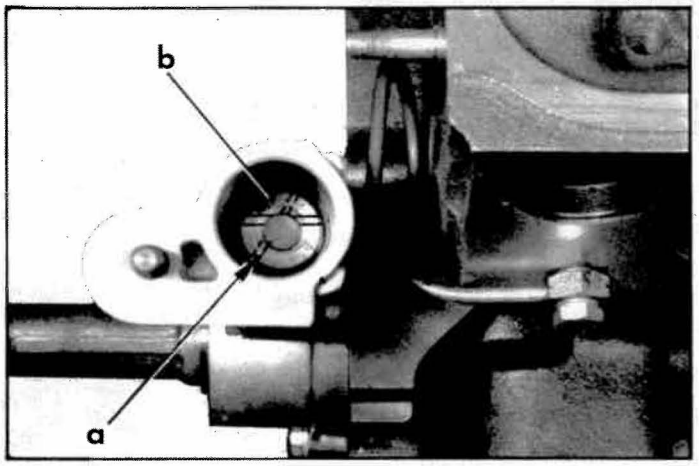
35. Monter la commande d'allumeur :

Placer le piston N° 1 au P.M.H., en compression.

Placer un joint enduit de graisse sur la commande d'allumeur.

Graisser les lèvres du joint d'étanchéité (7).

1229

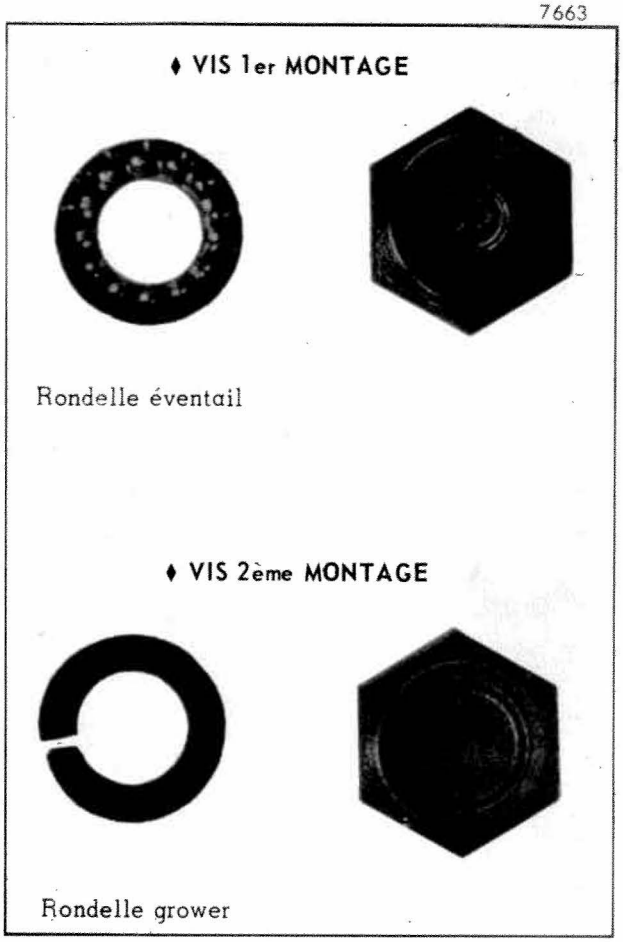


Présenter la commande d'allumeur.

Avant engrènement des pignons, l'encoche d'entraînement « a » doit faire un angle de 45° avec l'axe de l'arbre à cames.

Après engrènement des pignons de fixation de la commande sur carter (deux vis longues à la partie supérieure, une courte à la partie inférieure, rondelle plate sous tête) l'encoche doit être parallèle à l'axe de l'arbre à cames et le petit côté « b » doit être orienté comme indiqué sur la figure.

7663



♦ 36. Monter le volant moteur :

Présenter le volant sur le vilebrequin. Serrer les vis à 90 mΛN (9 m.kg) (empreinte sphérique sur tête de vis).

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

37. Monter l'embrayage :

Vérifier que les faces d'appui du disque sur le volant et sur le plateau sont très propres.

Poser le disque. Engager un mandrin 3106-T dans le moyeu du disque pour assurer le centrage par rapport au roulement du volant

Monter le mécanisme en faisant correspondre les repères faits au démontage.

- ♦ *Véhicules D.T.T sortis jusqu'en Décembre 1969 :* Remplacer les vis premier montage par des vis deuxième montage. Les serrer à 40 mΛN (4 m.kg) (rondelle grower).
- ♦ *Véhicules D.T.T sortis entre Décembre 1969 et Octobre 1972 :* Serrer les vis à 40 mΛN (4 m.kg) (rondelle grower).
- ♦ *Depuis Octobre 1972 sur véhicules D.T.T* le mécanisme d'embrayage est fixé par des vis à tête six pans creux. Les serrer à 35 mΛN (3,5 m.kg).
- ♦ S'assurer, au cours du serrage que le mandrin coulisse librement.

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

38. Monter le couvre-culbuteurs :

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

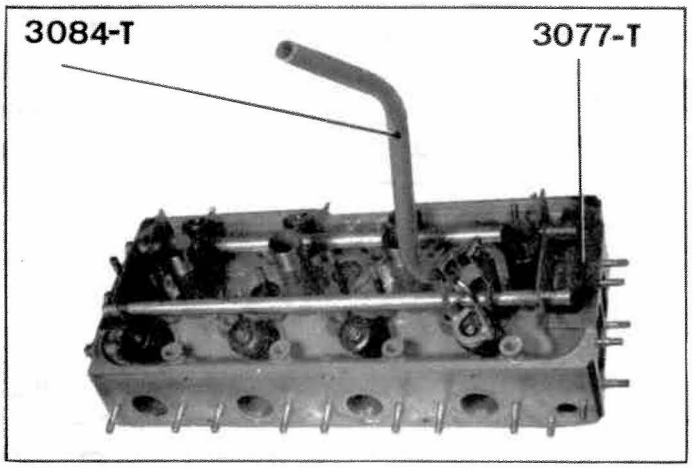
Poser le couvre-culbuteurs et serrer les vis (rondelle laiton sous tête) à 7 mΛN (0,7 m.kg).

Correctif N° 2 au Manuel 583-3

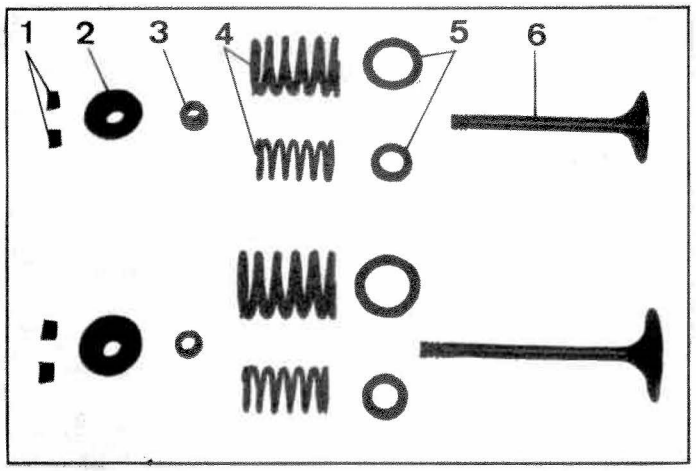
REMISE EN ETAT D'UNE CULASSE

VEHICULES TT

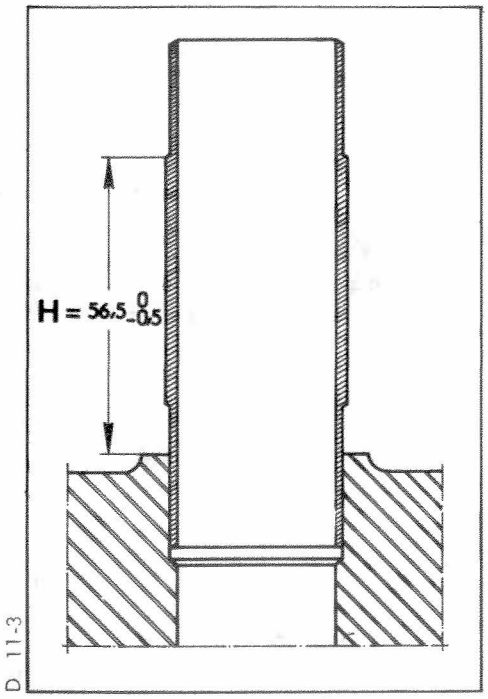
1194



1188



Correctif N° 3 au Manuel 583-3



D 11-3

DEMONTAGE.

1. Déshabiller la culasse :

a) Déposer :
- les collecteurs d'échappement et leurs joints,
- l'écran de protection entre collecteurs d'échappement et culasse,
- le tuyau de chauffage sur culasse,
- la tubulure d'admission et ses joints,
- les bougies,
- la pompe à eau et son couvercle,
- les rampes d'échappement,
- la rampe d'admission et ses supports.

b) Déshabiller les rampes des culbuteurs d'admission.

2. Démonter les soupapes :

Utiliser le compresseur de ressorts 3084-T et le montage 3077-T. Maintenir les soupapes à l'aide du support MR. 630-63/13.

Extraire :
- les clavettes (1),
- la coupelle supérieure (2),
- les ressorts (4),
- les rondelles d'appui (5) des ressorts,
- le joint d'étanchéité (3),
- la soupape (6).

REMARQUES : La culasse étant en aluminium, on ne peut pas remplacer les sièges de soupape sans outillage spécial.

Eviter de démonter les goujons.

3. Rectifier la culasse (si nécessaire).

(Cette opération ne peut être faite que par un atelier spécialisé).

Epaisseur d'origine :	90 ± 0,1 mm
Flèche maxi :	0,10 mm
Rectification maxi (surfaçage) :	0,10 mm

4. Remplacer les tubes de bougie (si nécessaire) :

♦ *- 1ère Possibilité : ϕ = 32 mm*
- 2ème Possibilité : ϕ = 32.3 mm

a) Extraire le tube de bougie : à l'aide d'une pince imprimer au tube un mouvement de rotation alterné, tout en tirant vers le haut.

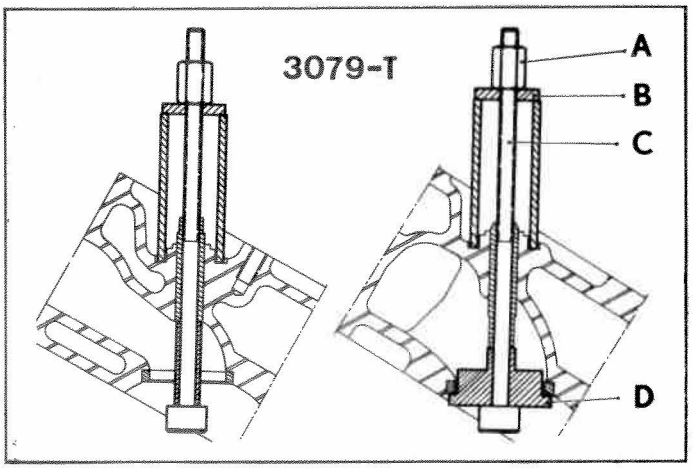
b) Nettoyer l'alésage et la face supérieure de la culasse.

c) Monter le tube de bougie : enduire l'extrémité du tube de pâte à joint.
Le présenter perpendiculairement au plan de joint de la culasse. Le mettre en place à l'aide du mandrin MR. 630-31/71.

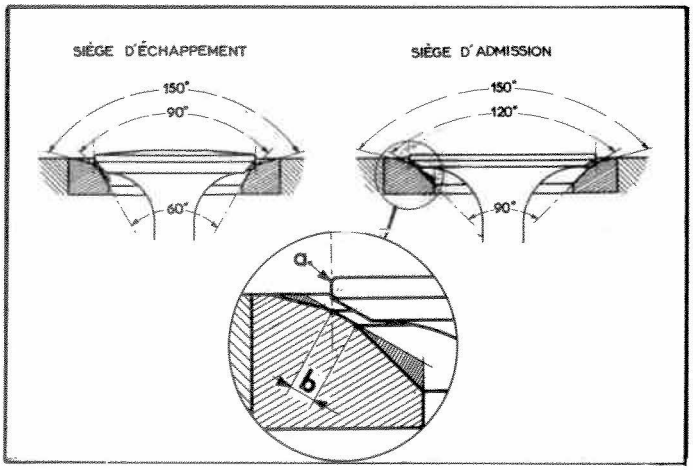
d) Vérifier la mise en place du tube : la hauteur H doit être de : $56,5 \begin{smallmatrix} +0 \\ -0,5 \end{smallmatrix}$ mm.

5. Remplacer les guides de soupape (si nécessaire)

DESIGNATION		ϕ extérieur du guide	Alésage de la culasse	Alésage du guide
Adm.	1ère possibilité	$13\ ^{+\ 0,059}_{+\ 0,039}$ mm	$13\ ^{+\ 0,007}_{-\ 0,013}$ mm	$8\ ^{+\ 0,015}_{-\ 0,010}$ mm
	2ème possibilité	$13,25\ ^{+\ 0,059}_{+\ 0,039}$ mm	$13,25\ ^{+\ 0,007}_{-\ 0,013}$ mm	
Ech.	1ère possibilité	$13\ ^{+\ 0,065}_{+\ 0,045}$ mm	$13\ ^{+\ 0,023}_{-\ 0,013}$ mm	$8,99\ ^{+\ 0,015}_{-\ 0,010}$ mm
	2ème possibilité	$13,25\ ^{+\ 0,065}_{+\ 0,045}$ mm	$13,25\ ^{+\ 0,023}_{-\ 0,003}$ mm	



D. 11-1



H. 11-8

REMARQUE : Le Département des Pièces de Rechange vend des guides ayant deux diamètres extérieurs différents. Le remplacement ne peut se faire que par un guide de même diamètre.

a) Extraire le, ou les guides défectueux en utilisant l'outillage 3079-T.

b) Monter le guide en utilisant une douille D. Enduire de suif la vis C et les faces d'appui de la rondelle B:
Serrer l'écrou A jusqu'à ce que la partie épaulée de la douille plaque sur la face du siège de soupape.

c) Aléser les guides des soupapes d'échappement (alésoir 1642-T)à $\phi = 8,99\ ^{+\ 0,015}_{-\ 0,010}$ mm.

Aléser les guides des soupapes d'admission (alésoir 3080-T)à $\phi = 8\ ^{+\ 0,015}_{-\ 0,010}$ mm

Contrôler l'alésage à l'aide d'un tampon mini-maxi ou à défaut avec la queue d'une soupape neuve.

6. Rectifier les sièges de soupapes et les soupapes :

a) Sièges de soupapes :
Angle de portée : admission :..... 120°
échappement .... 90°
Largeur « b » des portées : ..... 0,8 à 1,2 mm
Utiliser les meules suivantes :

Sièges d'admission

Pour la portée : meule biconique 120° ... 3046-T
Pour le dégagement supérieur :
meule biconique 150° 3047-T
Pour le dégagement inférieur :
meule biconique 90° 3047-T

Sièges d'échappement

Pour la portée : meule biconique 90° 1627-T
Pour le dégagement supérieur :
meule biconique 150° 1627-T
Pour le dégagement inférieur :
meule monoconique 60° 1633-T

Il faut que le grand diamètre de la portée soit égal au plus grand diamètre de la soupape.

b) Soupapes :

Sur les têtes de soupape, faire un léger chanfrein en «a» pour rabattre l'arête.

Roder les soupapes à l'aide du rode-soupapes 1615-T.

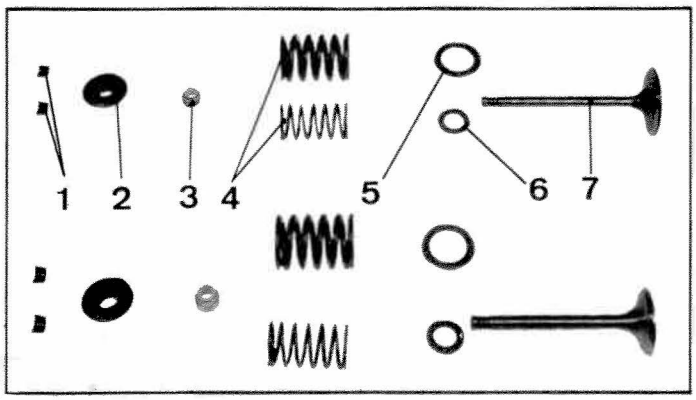
	ADMISSION		ECHAPPEMENT	
	T.T. → *10/1968*	T.T. ⊢→ *10/1968*	T.T. → *10/1968* DV ⊢→ *10/1968*	T.T. ⊢→ *10/1968* sauf DV
- Angle des portées.....	120°		90°	
- Diamètre extérieur de la tête	47 mm	49 mm	39 ± 0,1 mm	
- Diamètre de queue - sous tête	7,95 $^{+\ 0,015}_{+\ 0}$ mm		8,95 $^{+\ 0}_{-\ 0,015}$ mm	
- zone de fixation segments d'arrêt...	7,94 $^{+\ 0}_{-\ 0,07}$ mm		8,94 $^{+\ 0}_{-\ 0,030}$ mm	7,94 $^{+\ 0}_{-\ 0,050}$ mm
- Longueur totale .....(mm)	115,47 $^{+\ 0,600}_{-\ 0,250}$	116,05 $^{+\ 0,600}_{-\ 0,250}$	104 $^{+\ 0,550}_{-\ 0,350}$	

Nettoyer soigneusement la culasse afin d'éliminer toute trace d'émeri dans les chapelles et les passages de gaz.

MONTAGE.

6. Tarer les ressorts :
Utiliser l'appareil 2420-T.

	EXTERIEURS	INTERIEURS	
	T.T.	T.T. → *10/1968* sauf DX. DJ. DXF. DJF	T.T. (DY. DL. DLF) DYF. DV ⊢→ *10/1968*
- Sens d'enroulement	à droite	à gauche	
- Longueur sous charge	39 mm pour 28,9 ± 1,6 kg	30,7 mm pour 7,4 ± 0,5 kg	31 mm pour 12,6 ± 1 kg
	30,5 mm pour 60 ± 3,2 kg	22 mm pour 12 ± 1 kg	22,5 mm pour 25 ± 1 kg



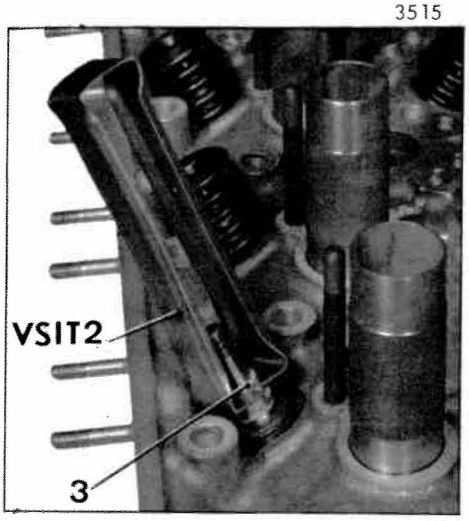
1188

ATTENTION :

→| *10/1968* : les coupelles supérieures (2) et les clavettes (1) sont différentes à l'admission et à l'échappement : ne pas les intervertir.

|→ *10/1968* : ces pièces sont identiques.

3515



7. Monter les soupapes :

Mettre en place :
- la soupape (7),
- la rondelle d'appui (5) du ressort extérieur,
- la rondelle épaulée (6) d'appui du ressort intérieur,
- le joint d'étanchéité (3).

NOTA : Pour monter les joints d'étanchéité des soupapes, utiliser le capuchon de montage en plastique vendu avec chaque joint et l'outil VSIT 2 (référence Floquet).

Pour faciliter le montage, enduire de graisse le joint et le capuchon de montage.
Lorsqu'un joint est usagé, ou mal monté, il faut le remplacer. On ne réutilisera jamais un joint qui vient d'être déposé.

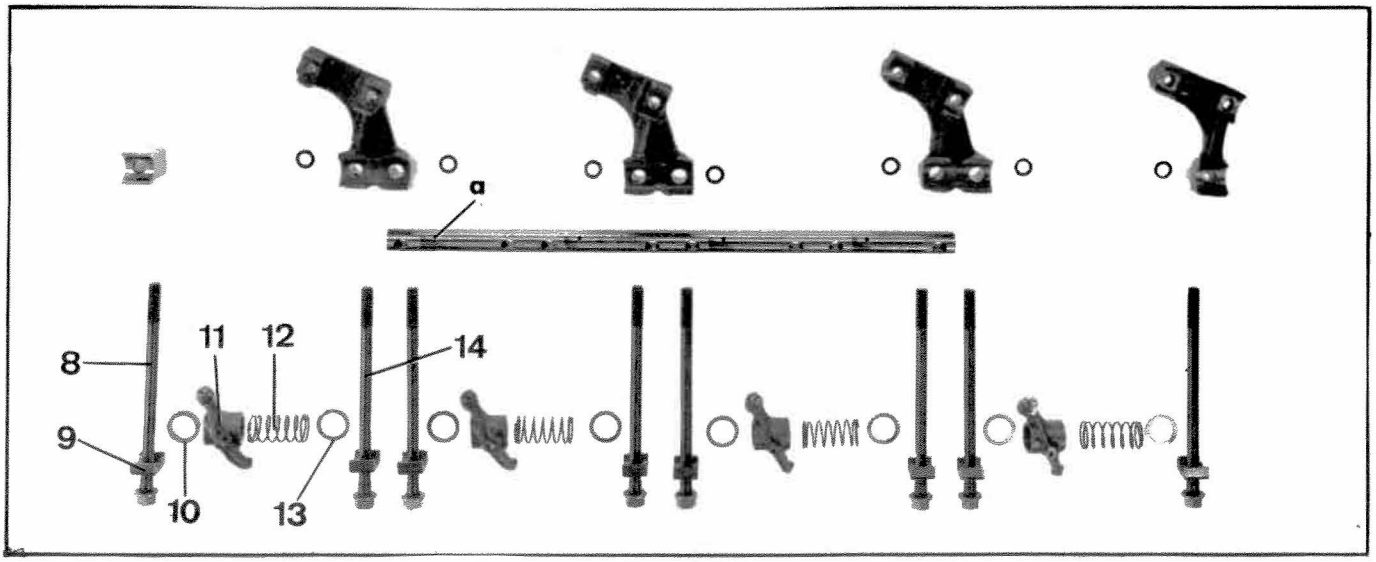
Mettre en place :
- les ressorts (4),
- la coupelle supérieure (2),
- les clavettes (1).

Utiliser le montage 3077-T et le compresseur de ressorts 3084-T. Maintenir les soupapes à l'aide du support MR. 630-63/13.

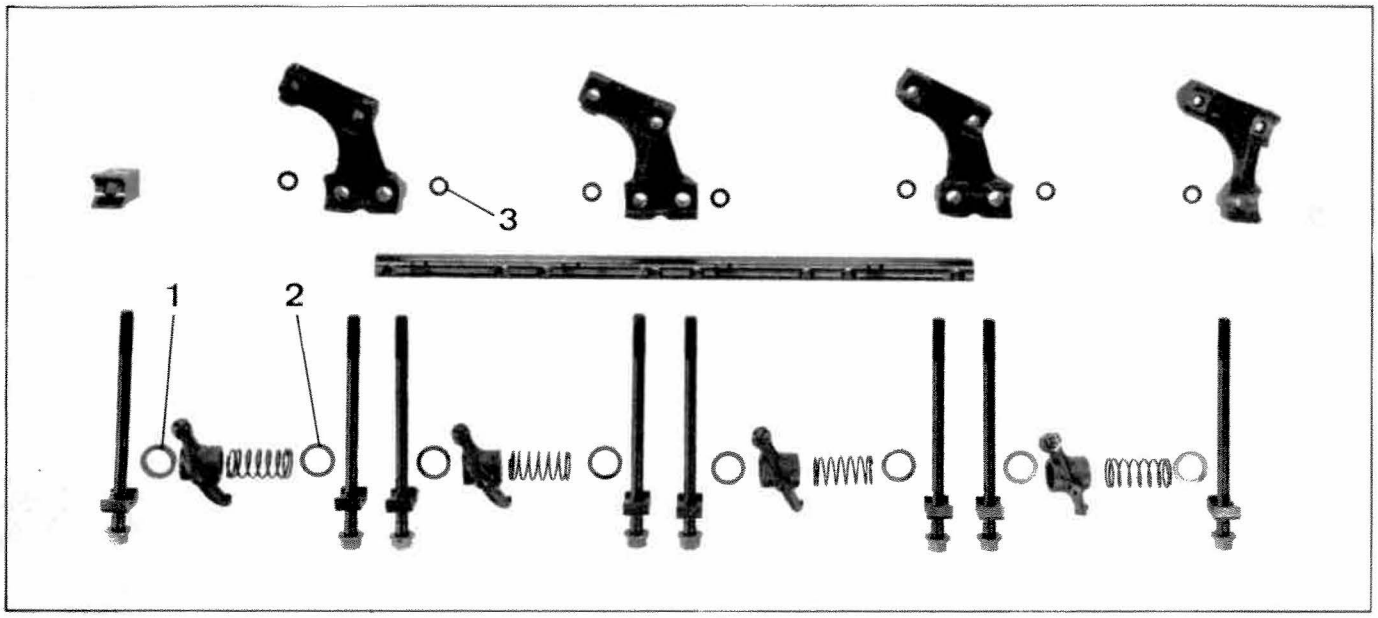
8. Habiller la rampe de culbuteurs d'admission :

Le trou « a » de graissage le plus rapproché d'une extrémité de la rampe indique l'avant de celle-ci.
Commencer l'assemblage de ce côté.
Placer sur l'axe, préalablement huilé et les trous de graissage orientés vers les soupapes:

- une vis longue (8) munie de son cavalier (9)
- une rondelle épaisse (10),
- un culbuteur (11) (voir photo pour orientation)
- un ressort (12),
- une rondelle mince (13),
- une vis longue (14).



1186

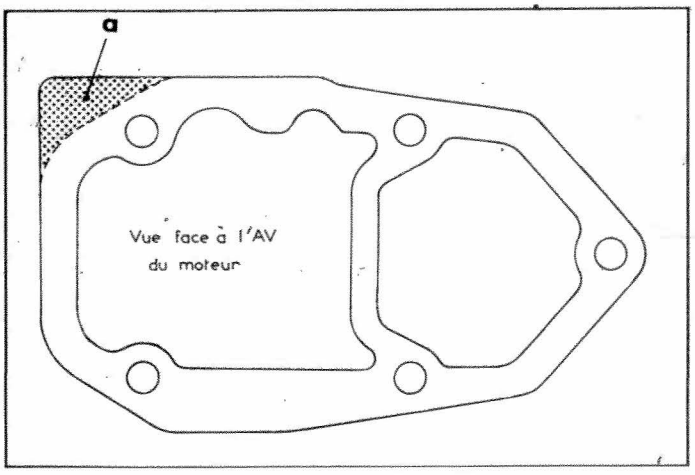


1186

Manuel 583-3

Continuer le montage dans le même ordre (la rondelle épaisse (1) étant remplacée par une rondelle mince (2) pour les autres cylindres).
Engager les supports de rampe sur les vis longues.
Positionner les supports comme l'indique la figure.
Le support avant comporte un chanfrein qui doit être orienté vers la tige de culbuteur afin de permettre le passage de celle-ci.
Placer un joint torique (3) sur les vis longues entre les supports de rampe et la culasse, sauf sur la vis avant.

D.23-1



8. Habiller la culasse :

Poser :
- le couvercle de pompe à eau, et la pompe à eau (les joints se montent à sec),
  ATTENTION : Le joint a un sens de montage: le coin « a » doit être placé en haut et à gauche du couvercle de pompe à eau (vu de l'avant du moteur)
- la tubulure d'admission (joints enduits de MASTI-JOINT HD 37)
- le tuyau de chauffage sur culasse (joint enduit de MASTI-JOINT HD 37)
- l'écran de protection entre collecteur d'échappement et culasse,
- les collecteurs d'échappement (joints métalloplastiques).

NOTA : Les rampes de culbuteurs d'admission et d'échappement seront montées après pose de la culasse et mise en place des tiges de culbuteurs.

VEHICULES T.T.
sauf DE
DV 9/ 1972 →

CARBURATEURS

CARACTERISTIQUES ET POINTS PARTICULIERS

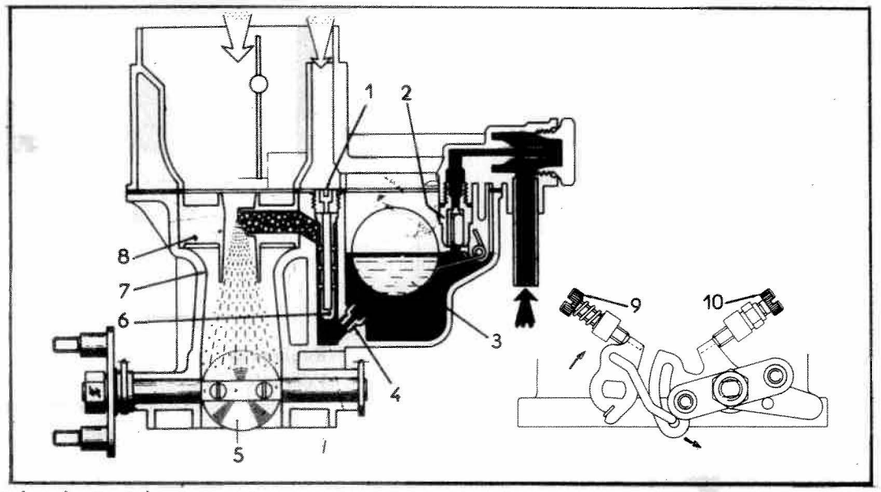
Correctif N° 2 au Manuel 583-3

TOURNER S.V.P.

I. SCHEMAS DE FONCTIONNEMENT - *CARBURATEUR WEBER* ⟶ *9/1972*

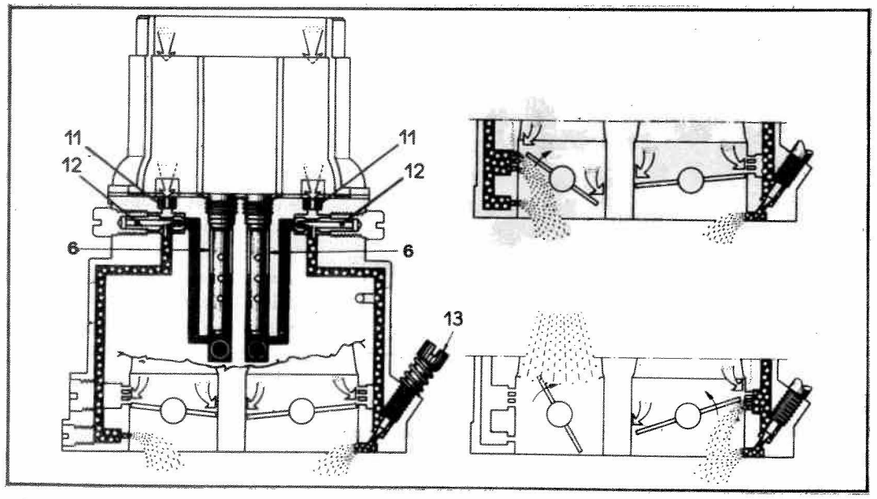
1. Circuit de marche normale.

D.14-32



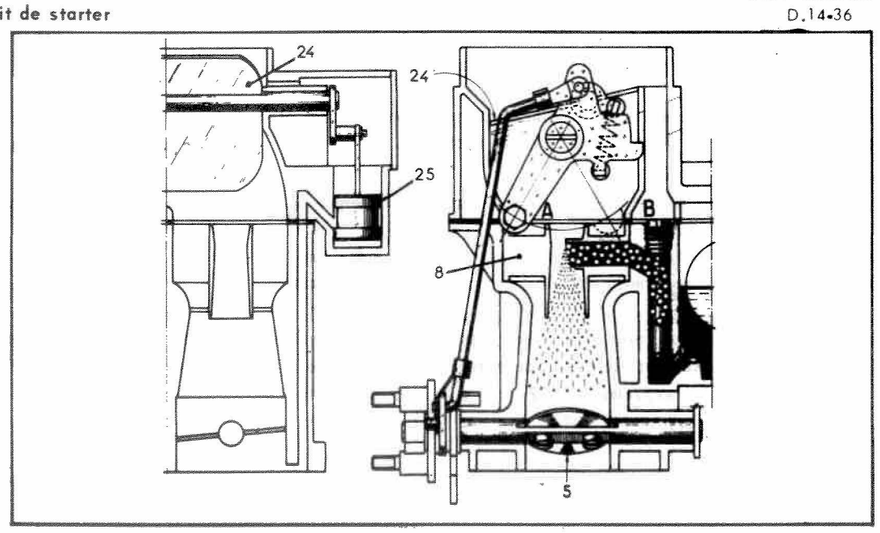
2. Circuit de ralenti et de progression

D.14-33



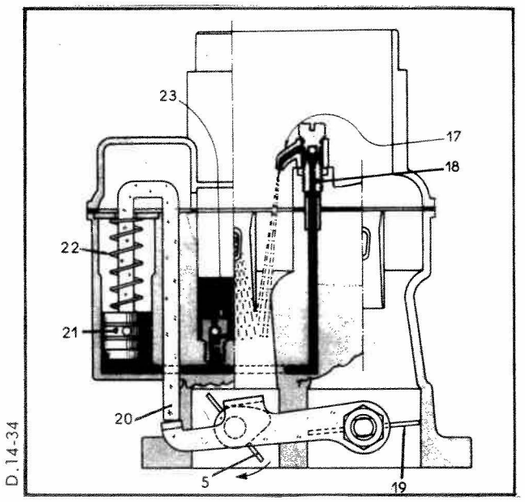
3. Circuit de starter

D.14-36



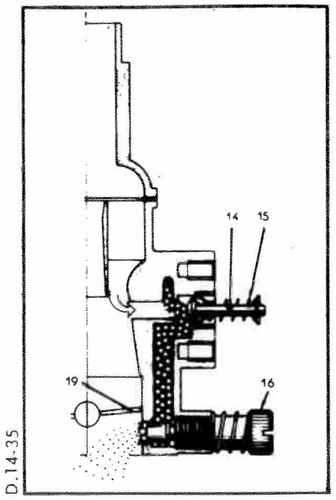
4 Circuit de pompe de reprise

D.14-34



5 Circuit de ralenti accéléré

D.14-35



Légende des schémas de fonctionnement :

1. Calibreurs d'air d'automaticité
2. Pointeau
3. Flotteur
4. Gicleurs principaux
5. Papillon primaire
6. Tubes d'émulsion
7. Diffuseurs
8. Centreurs de mélange
9. Vis de butée de papillon secondaire
10. Vis de butée de papillon primaire
11. Calibreurs d'air de ralenti
12. Gicleurs de ralenti
13. Vis de richesse du ralenti
14. Clapet de ralenti accéléré
15. Ressort de clapet
16. Vis de réglage
17. Injecteur de pompe de reprise
18. Clapet de refoulement anti-retour
19. Papillon secondaire
20. Biellette de commande de piston de pompe de reprise
21. Piston de pompe de reprise
22. Ressort de piston
23. Clapet d'aspiration anti-retour
24. Volet de départ à froid
25. Dash-pot de volet de départ à froid

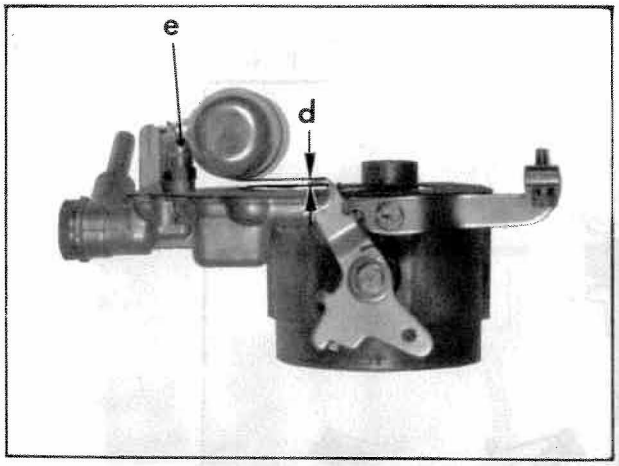
Position A du starter : correspond à la mise en marche du moteur à froid

Position B du starter : correspond à un moteur chaud. L'effet du starter est supprimé.

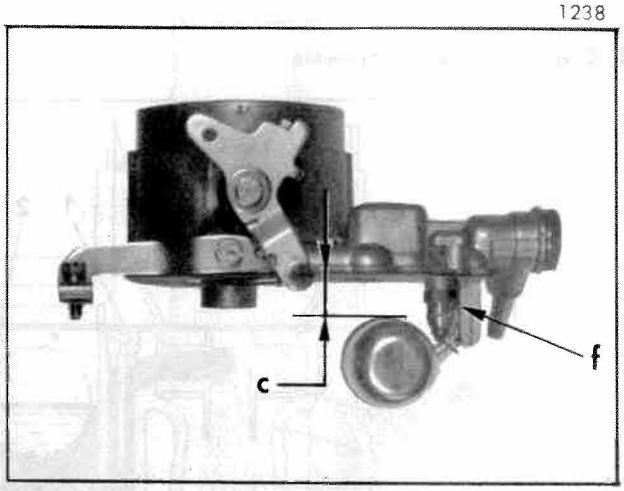
Correctif N° 2 au Manuel 583-3

II. POINTS PARTICULIERS - *CARBURATEURS WEBER*

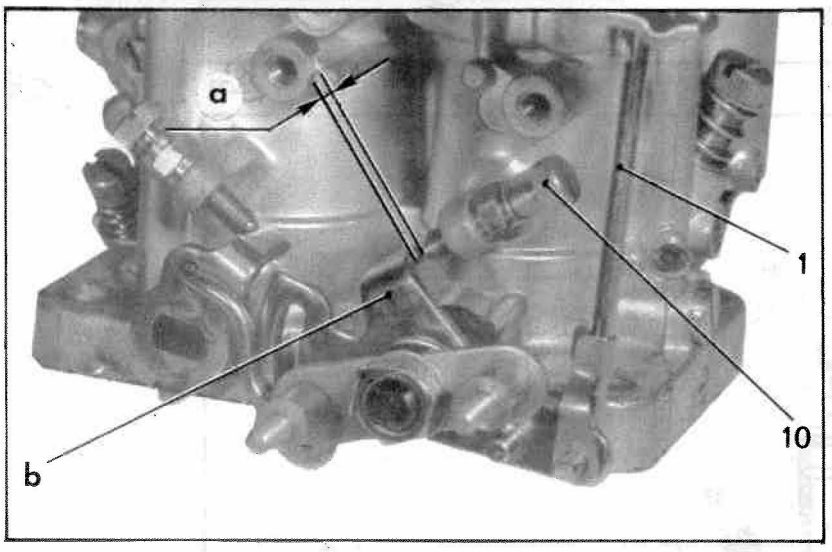
1239



1238



12 657



a) **Réglage des papillons :**

Véhicules sortis jusqu'en septembre 1972 :

- Réglage du ralenti sur le corps primaire. Le papillon primaire étant fermé, amener la vis de butée (10) au contact du levier « b » et la visser de 1/3 de tour. A ce moment, une cale de 5/100 doit passer entre la tranche du papillon et le corps du carburateur.

Véhicules sortis depuis septembre 1972 :

- Le carburateur est réglé par le fabricant. La position des vis de butée des papillons du premier et du deuxiéme corps est obtenue à l'aide d'un micromètre et, **en aucun cas, ces vis ne doivent être déréglées.** Dans ces conditions, l'ouverture initiale des papillons mesurée entre tranches de papillons et corps du carburateur doit être de 0,070 à 0,075 mm.

b) **Réglage du volet de départ :**

Le dispositif de départ à froid est réalisé par un volet de départ monté sur le premier corps.
Le volet étant fermé, le carburateur en position ralenti, la distance entre la pointe de la vis (10) de butée de papillon et du levier « b » sur le corps primaire doit être de :

Véhicules sortis jusqu'en septembre 1972 : a = 3,8 mm
Véhicules sortis depuis septembre 1972 : a = 3,6 mm

(ce qui correspond à 0,85 ±0,05 mm entre la tranche du papillon primaire et le corps du carburateur).
Eventuellement, tordre la tige (1) pour obtenir cette distance.

c) **Réglage du niveau du flotteur :**

Le couvercle, muni de son joint papier étant retourné, la distance entre le flotteur et le joint du couvercle doit être de :

Véhicules sortis jusqu'en septembre 1972 : d = 4,75 ± 0,1 mm
Véhicules sortis depuis septembre 1972 : d = 5 ± 0,25 mm

Sinon, agir sur la languette « e » qui doit se trouver, après réglage, parallèle au plan de joint du couvercle.
Le couvercle étant placé normalement, la distance entre le flotteur et le joint du couvercle doit être de :

Véhicules sortis jusqu'en septembre 1972 : c = 11,5 ± 0,1 mm
Véhicules sortis depuis septembre 1972 : c = 11,5 ± 0,1 mm

Sinon, agir sur la languette « f » pour obtenir cette distance.

III. CARACTERISTIQUES - *CARBURATEURS WEBER*

Types de véhicules		DX - DXF - DJ		DJF		DY - DYF - DL - DLF - DT			
Dates de sortie		→ *10/1968*		*10/1968* →		→ *10/1968*		*10/1968* →	
Véhicules option bvh *Véhicules option bvm*		28 × 36 DDE 28 × 36 DDE A1		28 × 36 DLE 28 × 36 DLE A1		28 × 36 DDE 2 28 × 36 DDE A 2		28 × 36 DLE 2 28 × 36 DLE A 2	
Désignation des réglages	Rep.	Corps primaire	Corps second.	Corps primaire	Corps second.	Corps primaire	Corps second.	Corps primaire	Corps second.
Diffuseur	7	23	27	23	27	23	27	20	26
Gicleur principal	4	130	175	130	175	120	170	110	155
Calibreur d'air d'automaticité	1	155	155	AB	AB	140	140	AD	AA
Tube d'émulsion	6	F 16	F 16	F 16	F 16	F 16	F 16	F 16	F 16
Calibreur d'air de ralenti	11	185	85	AD	AA	185	85	AD	AA *
Gicleur de ralenti	12	50	70	50	70 ou 75*	45	55	50	70 ou 75
Trous de progression ϕ		80-90-120	80-90-170	80-90-120	80-90-170	80-90-120	80-90-170	80-90-120	80-90-170
Flotteur laiton (poids en g)..	3	11	11	11	11	11	11	11	11
Pointeau	2	175	175	175	175	175	175	175	175
Injecteur de pompe de reprise..	17	60	60	60	60	60	60	60	60
Clapet de pompe de reprise.....	23	55	55	55	55	55	55	55	55
Centreur de mélange	8	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5

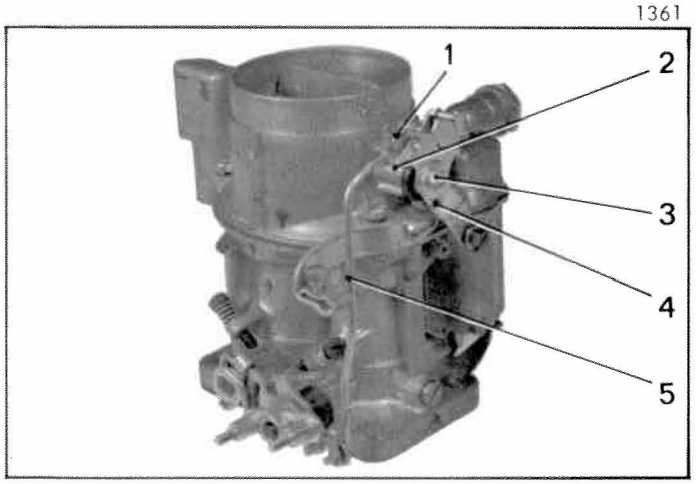
* 70 *pour bvm* 75 *pour bvh*

Types de véhicules		DX - DX.BW - DJ		DP		DY		DT - DV - DL	
Dates de sortie		*9/1972* →		*9/1972* →		*9/1972* →		*9/1972* →	
Véhicules option bvh *Véhicules option BW* *Véhicules option bvm*		28 × 36 DM 2 (W4700) 28 × 36 DMA5 (W49-00) 28 × 36 DMA4 (W 48-00)		28 × 36 DMA2 (W41-00)		28×36 DM1 (W 42-01)		28×36 DMA3 (W 43-01)	
Désignation des réglages	Rep.	Corps primaire	Corps second.	Corps primaire	Corps second.	Corps primaire	Corps second.	Corps primaire	Corps second.
Diffuseur	7	24	27	23	27	20	26	20	26
Gicleur principal	4	120	160	115	175	105	150	105	150
Calibreur d'air d'automaticité.	1	AB 1	AA 2	AC	AC	AD	2 AA	1 AD	2 AA
Tube d'émulsion	6	F 20	F 6	F 20	F 6	F 20	F 6	F 20	F 6
Centreur de mélange	8	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5
Gicleur de ralenti	12	50	70	50	70	45	70	45	70
Calibreur d'air de ralenti	11	AC	AA	AC	AA		90	AC	AA
Ralenti accéléré (DX uniqu.) :									
Calibreur de mélange			90						
Calibreur d'air			5.5						
Ralenti additionnel :									
Gicleur				50		45		45	
Calibreur d'air				4		4		4	
Trou de mélange				80		90		90	
Trous de progression ϕ		80-100-100	120-165	80-95-120	120-170	80-95-120	120-170	80-95-120	120-170
Injecteur de pompe de reprise	17	50		50		50		50	
Flotteur laiton (poids en g)...	3	11		11		11		11	
Pointeau	2	1,75		1,75		1,75		1,75	

Correctif N° 2 au Manuel 583-3

IV. REMISE EN ETAT - CARBURATEUR WEBER.

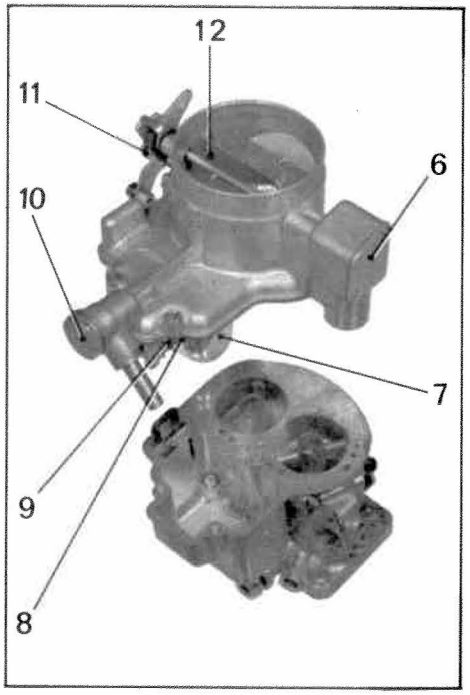
1361



DEMONTAGE.

1. Déposer :
   - les agrafes (2),
   - les joints toriques (1),
   - la tige de liaison (5) avec ses rondelles épaulées,
   - le couvercle.

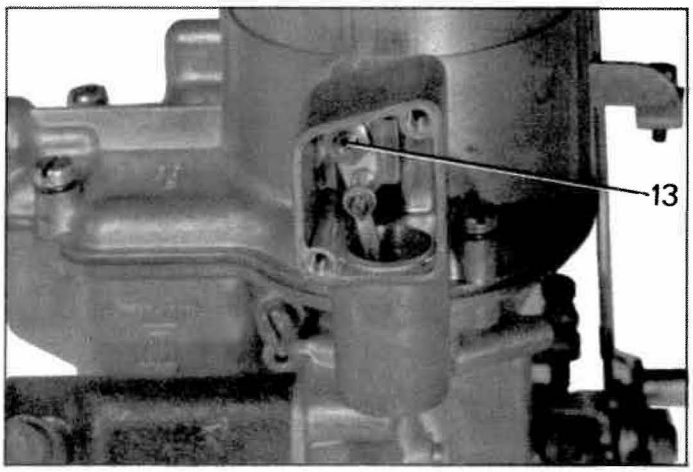
1236



2. Déshabiller le couvercle :

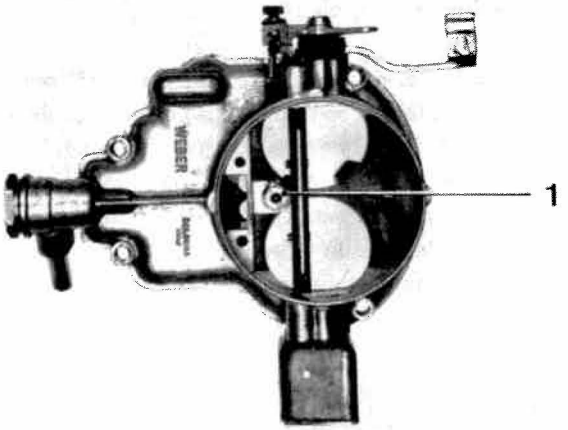
a) Déposer :
   - le crochet (9) de maintien du flotteur,
   - l'axe (8) du flotteur,
   - le flotteur (7),
   - le joint papier,
   - le pointeau avec son joint,
   - le bouchon (10) et le filtre,
   - la plaquette de fermeture (6) du piston d'assistance du volet de départ, et son joint papier,
   - le contre-écrou (13), l'écrou et la rondelle plate de fixation de la biellette de commande du piston d'assistance,
   - la vis (3),
   - le ressort de rappel (11) du volet de départ (12),
   - le levier de commande (4) du volet de départ avec son ressort de rappel.

1362



b) Dégager :
   - le volet de départ (12),
   - l'axe du volet de départ avec sa rondelle expansible,
   - le piston d'assistance du volet de départ.

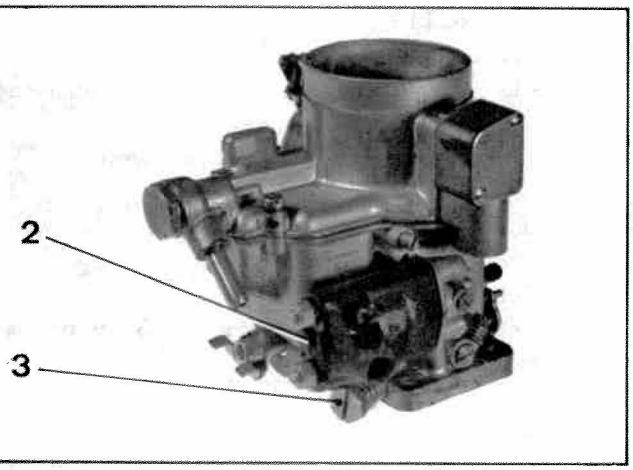
1240



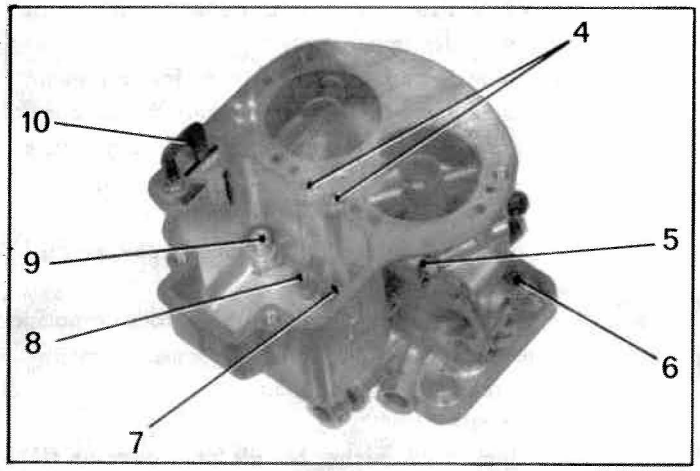
3. Déposer le pulvérisateur (1) de la pompe de reprise.

4. Déposer : *(Véhicules bvh seulement)*
   - la commande de ralenti accéléré (2) avec son mécanisme à clapet, complet,
   - la vis de réglage (3) du régime de ralenti accéléré avec son ressort.

2151



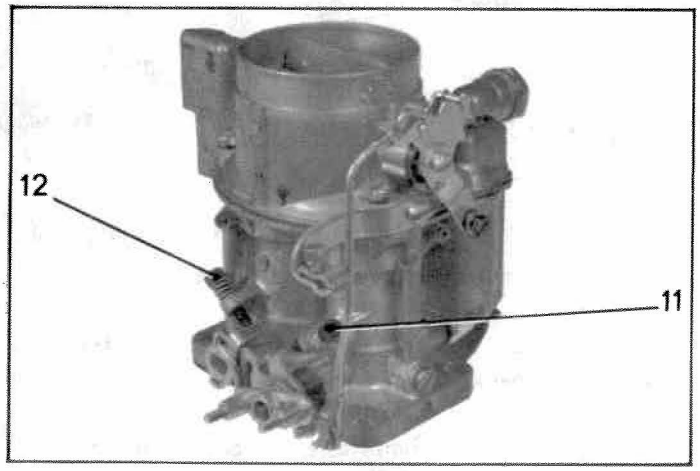
5. Déposer :
   - les gicleurs principaux (7) et (8),
   - le clapet (9) anti-retour de pompe de reprise,
   - les calibreurs d'air d'automaticité (4).



1236

6. Dégager :
   - les tubes d'émulsion placés sous les calibreurs d'automaticité (4),
   - le piston de pompe de reprise en tirant sur le levier coudé (10).

7. Déposer :
   - la vis de richesse (6) de réglage de ralenti avec son ressort,
   - les gicleurs de ralenti (5).

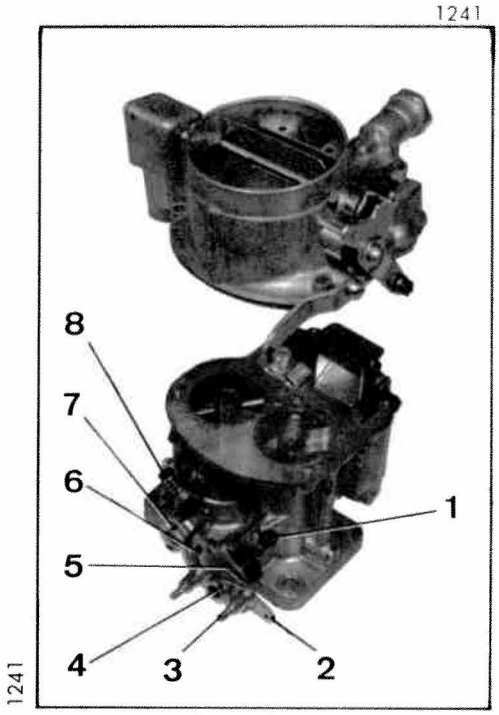


1361

8. Déposer la vis de réglage (12) d'ouverture du papillon du grand corps au ralenti, avec son ressort.

REMARQUE IMPORTANTE : Il ne faut sous aucun prétexte dérégler la vis de butée (11) du papillon du petit corps, le réglage de cette vis étant effectué par les Etablissements WEBER en fonction de chaque carburateur.

Correctif N° 2 au Manuel 583-3

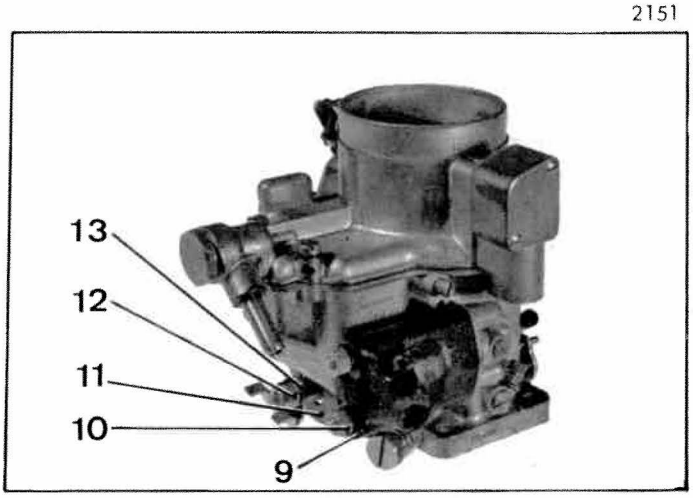


9. Défreiner l'écrou (4).
Déposer :
- le levier de commande (3) des papillons,
- le levier de commande (2) de la tige de liaison,
- la rondelle épaulée (5) avec sa rondelle expansible,
- l'épingle de maintien de la tige de liaison et la tige de liaison (7),
- le secteur (6) avec son ressort.

10. Défreiner l'écrou (10).
Déposer :
- l'écrou (10),
- la rondelle (9),
- le circlip de maintien du levier de commande (11) de pompe,
- le levier de commande (11) de pompe.

11. Défreiner l'écrou (12).
Déposer la came de commande (13) de pompe de reprise.

NOTA :
1°) Le démontage du carburateur doit être limité aux opérations décrites ci-dessus, sous peine de le rendre inutilisable.
2°) Déposer les bouchons, nettoyer les pièces à l'essence et souffler soigneusement les conduits du carburateur et les différents gicleurs à l'air comprimé.
3°) Avant le montage du carburateur, vérifier :
- l'état du pointeau de la vis de richesse du ralenti,
- l'étanchéité des clapets anti-retour de pompe de reprise,
- l'étanchéité du pointeau,
- le flotteur.
Ne jamais déboucher les gicleurs avec un fil métallique.



MONTAGE.

Procéder dans l'ordre inverse du démontage.

REMARQUE : Ne pas intervertir les gicleurs des premier et deuxième corps.

12. Régler le niveau du flotteur : voir § c) de la page 2, même opération.

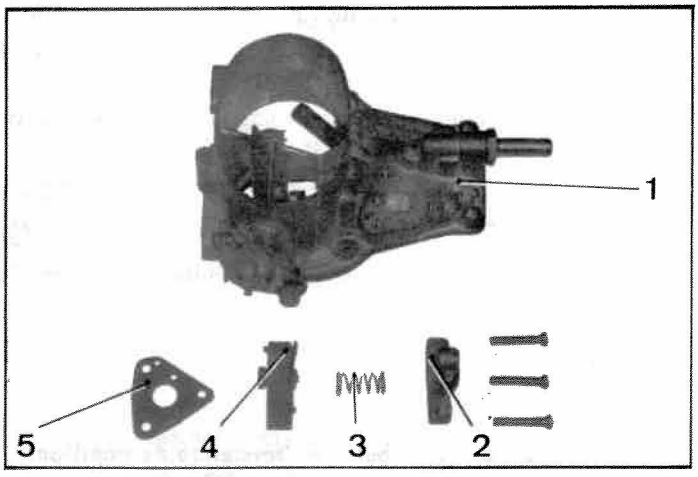
VEHICULES DE.
⟵ *9/1965* ⟶ *7/1966*

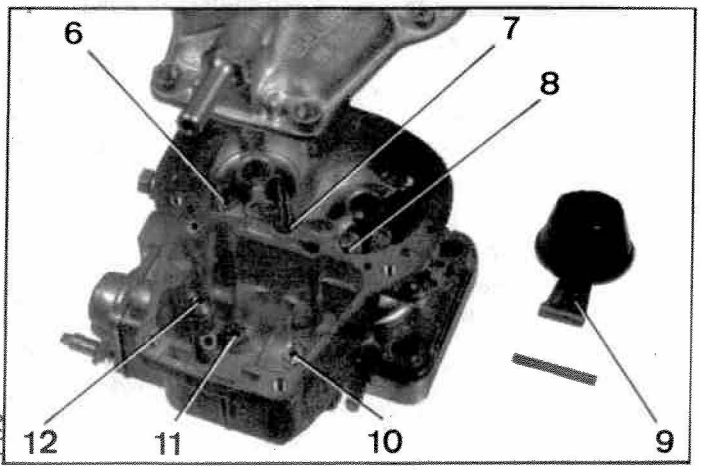
CARBURATEUR SOLEX

CARACTERISTIQUES

Type de carburateur 32 SDID 2		
Désignation des réglages	Corps primaire	Corps secondaire
Alésage venturi	24	26
Gicleur principal (type inversé)	130	125
Calibreur d'air d'automaticité	155	150
Diffuseur court	3,2	3,2
Trous de progression	2 ϕ = 100	2 ϕ = 100
Gicleur de ralenti	45	40
Calibreur d'air de ralenti	0,80	0,80
Injecteur de pompe	45	
Econostat ⟶ *3/1966*		80
⟵ *3/1966*		60
Flotteur polyamide	7,5 g	
Pointeau à ressort, siège	1,7 g	

Manuel 583-4





DEMONTAGE.

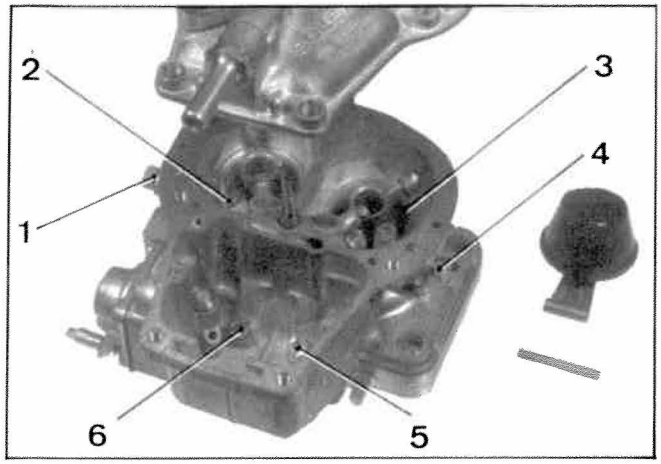
1. Désaccoupler la tige de liaison du starter.

2. Démonter le couvercle (1).

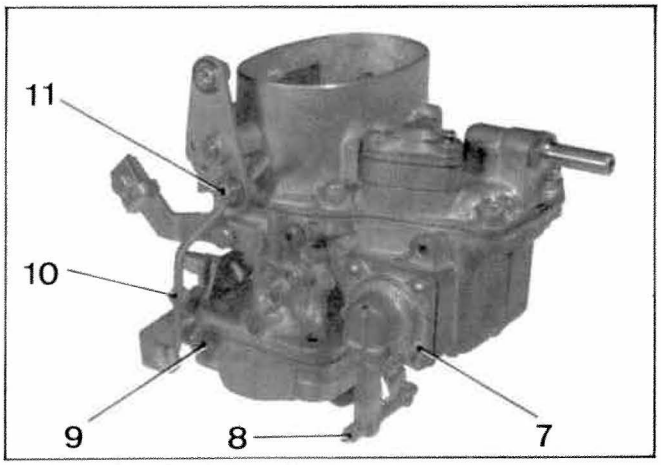
3. Déshabiller le couvercle (1) :
   Déposer l'enrichisseur de puissance.
   Dégager :
   - le corps clapet (4),
   - le ressort (3),
   - le couvercle (2),
   - le joint néoprène (5).

4. Dégager :
   - l'injecteur (7) de pompe de reprise,
   - le flotteur (9) et son axe.

5. Déposer :
   - les gicleurs principaux (10) et (11),
   - les calibreurs d'air d'automaticité (6) et (8),
   - le clapet (12) de pompe de reprise.



1496



1495

6. Déposer :
- les gicleurs de ralenti (1) et (4),
- la vis de richesse du ralenti (9) et son ressort,
- la vis de réglage (10) d'ouverture du papillon, au ralenti, et son ressort.

NOTA : La vis de butée de fermeture du papillon du corps secondaire, située sous la cuve, ne doit sous aucun prétexte, être déréglée. Cette vis est réglée par les Etablissements SOLEX.

7. Dégager la pompe de reprise (7) et son clapet.

REMARQUE IMPORTANTE : Ne pas déposer l'écrou (8) qui règle le débit et le début d'injection de la pompe de reprise.

REMARQUES :

a) Le démontage doit se limiter aux opérations ci-dessous, sous peine de rendre le carburateur inutilisable.

b) Nettoyer les pièces à l'essence et souffler soigneusement les canalisations et les gicleurs à l'air comprimé.

c) Avant remontage vérifier :
- l'état du pointeau et la vis de richesse du ralenti,
- l'étanchéité du clapet de la pompe de reprise,
- le flotteur,
- l'état des joints,
- l'état des membranes de la pompe de reprise et de l'enrichisseur de puissance,
- l'étanchéité du pointeau.

d) Ne jamais déboucher les gicleurs avec un fil métallique.

MONTAGE.

Procéder dans l'ordre inverse du démontage.

8. Monter les gicleurs et les calibreurs d'air correspondant à chacun des corps.

Corps primaire :
- gicleur principal (6) 130
- calibreur d'air d'automaticité (2) 155
- gicleur de ralenti (1) 45

Corps secondaire :
- gicleur principal (5) 125
- calibreur d'air d'automaticité (3) 150
- gicleur de ralenti (4) 40

9. Monter l'injecteur de la pompe de reprise en l'orientant vers le corps primaire.

10. Régler le volet de départ.

Fermer le volet de départ. Maintenir le papillon du corps primaire entrebâillé de 1,45 mm mesuré entre la tranche du papillon et le corps primaire.
Serrer la vis (11).

11. Régler la vis de butée de fermeture du papillon du corps secondaire

Il ne faut pas toucher à cette vis réglée par le constructeur. Dans le cas où elle serait déréglée, il faut :
- la dévisser,
- fermer le papillon du corps secondaire complètement,
- la visser jusqu'à ce qu'elle vienne au contact avec le dessous de cuve,
- la visser ensuite de 1/3 de tour,
- bloquer l'écrou de maintien.

CARBURATEURS SOLEX

VEHICULES DV ⟶ *9/1972*

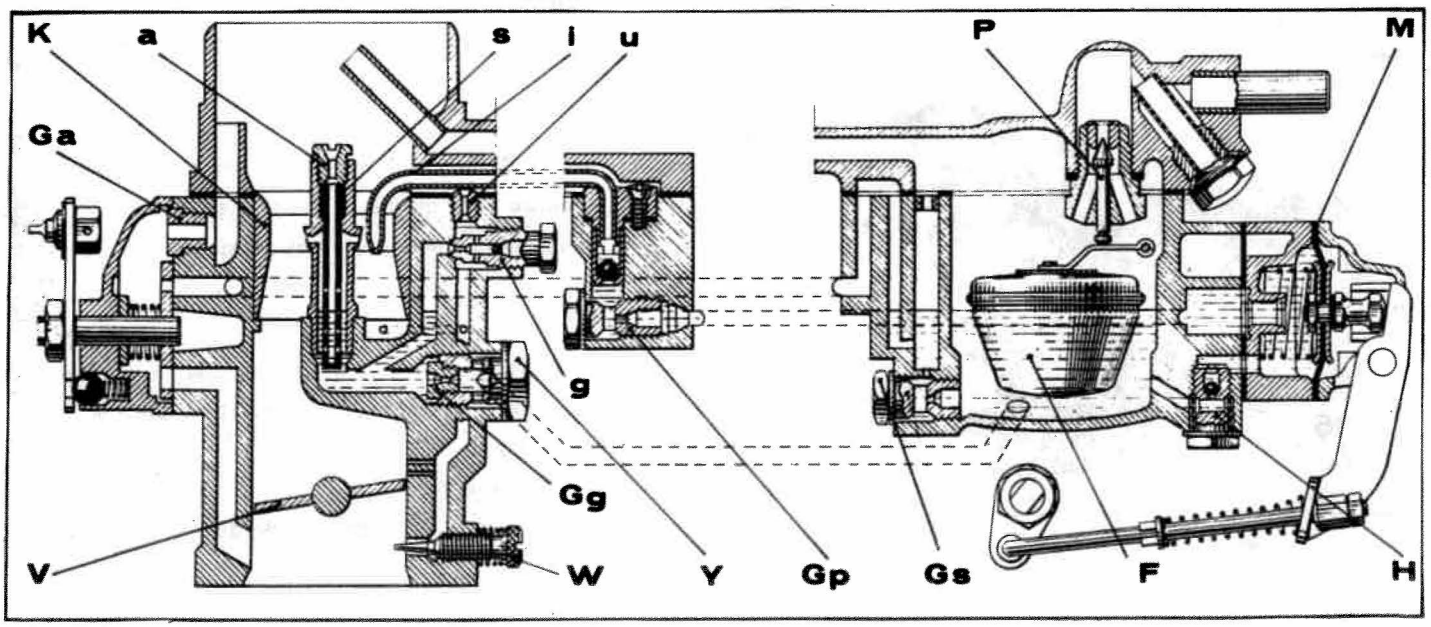
CARACTERISTIQUES

Véhicules DV ⟶ 9/1972

Types de carburateurs		34 PBIC	34 PBIC 2	34 PBIC 3	32 BIC
Dates de sortie		⟶ *7/1968*	⟶ *10/1968*	*10/1968* ⟶	*Option Taxi* *
Désignation des réglages	Rep.				
Repère sur levier de starter		90	90-1	93	97
Buse	K	26		27	22
Gicleur principal	Gg	135		142,5	125
Calibreur d'air d'automaticité	a	210	205	260 ou AH	250 ou AF
Tube d'émulsion N°	s	19	130	130	25
Gicleur de ralenti	g	50		55	50
Calibreur d'air de ralenti	u	130		X	
Vis de richesse (type)	W	A 53		standard	
Pompe de reprise (type)		72		72	sans
Gicleur de pompe	Gp	50		50	sans
Injecteur de pompe de reprise type bas	i	60		60	sans
Gicleur de starter	Gs	145		145	145
Flotteur polyamide (poids en g)	F	5,7		5,7	5,7
Pointeau standard	P	1,7		1,7	1,7
Trous de progression		2 ϕ = 120		2ϕ=120. 1ϕ=140	2 ϕ=115
Calibreur d'air mobile de starter	Ga	6		6	6

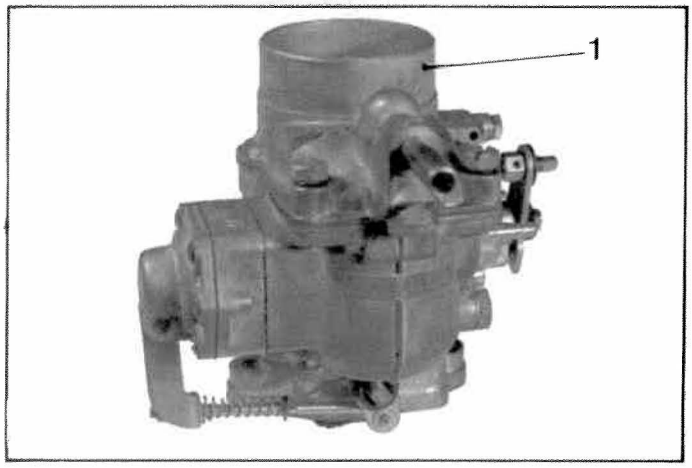
* Ouverture du papillon limitée à 9,6 mm (Entre la tranche du papillon et le corps)

CARBURATEUR SOLEX TYPE 34 PBIC ⟶ *9/1972*



Correctif N° 2 au Manuel 583-3

DEMONTAGE.



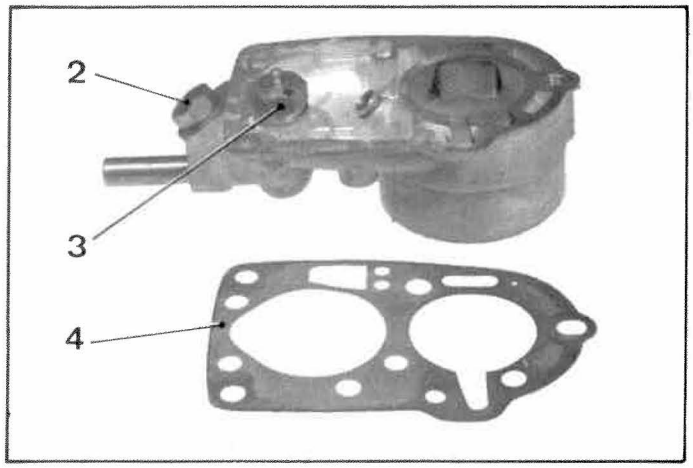
2396

1. Déposer le couvercle (1).

Déposer le joint papier (4).

2. Déshabiller le couvercle.

Déposer :
- le pointeau (3) avec son joint,
- le bouchon (2) avec son filtre et sa rondelle d'étanchéité.



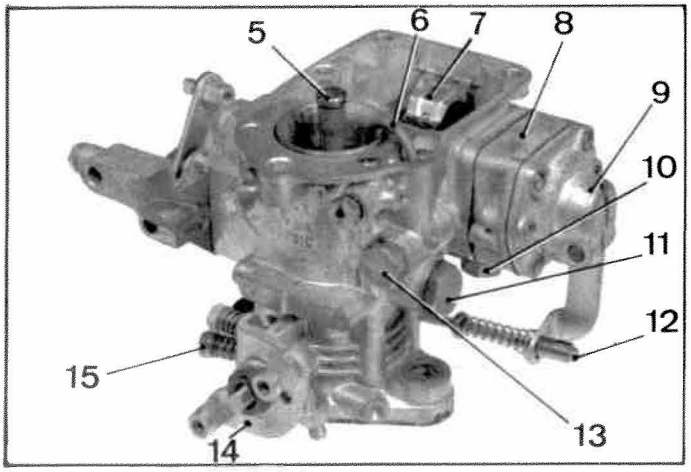
2398

3. Déshabiller le corps de carburateur :

a) Déposer :
- le flotteur (7) avec son axe,
- le calibreur d'air d'automaticité (5).

Retourner le carburateur et déposer :
- le tube d'émulsion,
- l'injecteur de pompe (6) avec son joint,
- la pompe de reprise (9) avec la membrane en néoprène, le ressort, l'entretoise (8) et le joint néoprène,
- le clapet (10) anti-retour de pompe de reprise.

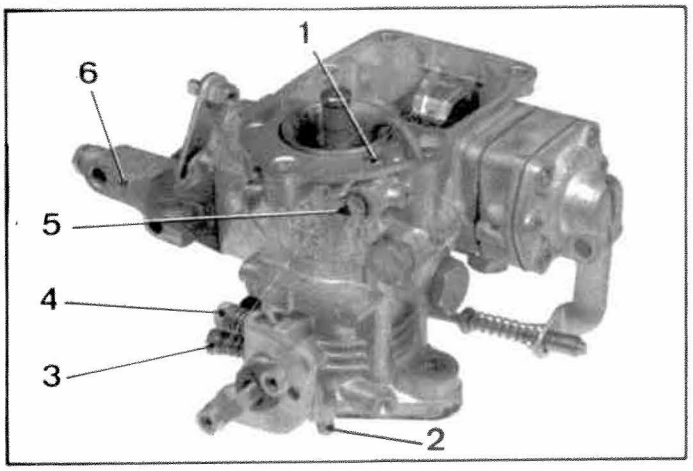
REMARQUE IMPORTANTE : Ne pas déposer l'écrou (12) qui règle le débit et le début d'injection de la pompe de reprise.



2397

b) Déposer :
- le porte-gicleur (11), le joint, le gicleur principal,
- le gicleur de pompe (13),
- le levier (14) de commande du papillon des gaz,
- la vis de richesse (15) avec son ressort.

REMARQUE : Ne pas déposer la vis de butée (2) de pleine ouverture de papillon des gaz.



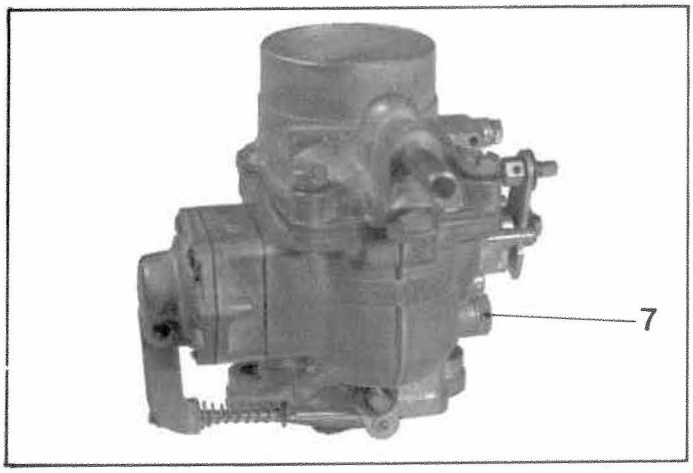
2397

c) Déposer :
- la vis (4) d'ouverture du papillon des gaz au ralenti et son ressort de réglage,
- le gicleur de ralenti (5),
- le calibreur d'air de ralenti (1),
- le couvercle (6) du starter, la glace, le ressort.
- le gicleur de starter (7) et son joint.

Correctif N° 2 au Manuel 583-3

NOTA :

a) Déposer les bouchons, *nettoyer les pièces à l'essence* et souffler soigneusement les conduits du carburateur et les différents gicleurs, à l'air comprimé.



2396

b) Avant montage du carburateur, vérifier :
- l'état du pointeau de la vis de richesse du ralenti,
- l'étanchéité des clapets anti-retour de pompe de reprise,
- l'étanchéité du pointeau de niveau constant,
- le flotteur (s'assurer que son poids est celui prévu et qu'il n'est ni déformé, ni percé).

Ne jamais déboucher les gicleurs avec un fil métallique.

MONTAGE.

4. Procéder dans l'ordre inverse du démontage.

REMARQUE : Ne pas bloquer la vis de richesse(3) du ralenti à l'aide d'un tournevis, ce qui entraînerait la détérioration du corps du carburateur et de la vis de richesse.

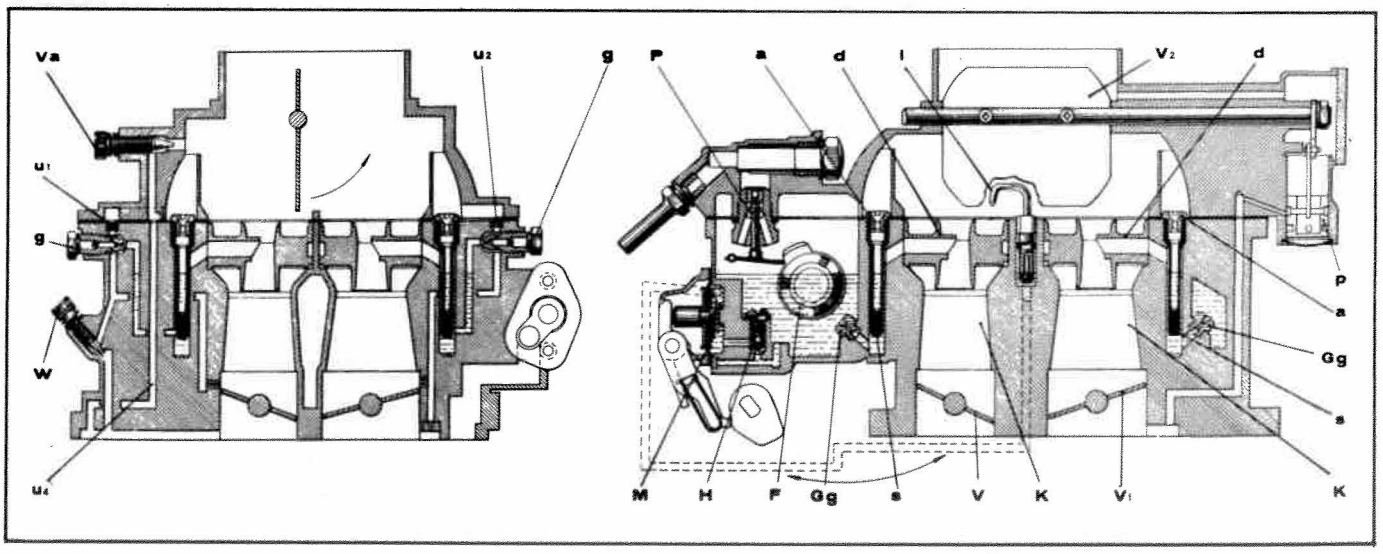
NOTA : Depuis Février 1970, certains véhicules DT (DV et DP depuis Septembre 1972), sont équipés de carburateurs SOLEX type 28 × 36 SFIF.

Types de véhicules		DT		DT - DV		DP		DP	
Dates de sortie		*2/1970 → 9/1972*		*9/1972 →*		*9/1972 → 9/1973*		*9/1973 →*	
Repère du carburateur		26		138		20		154	
Désignation des réglages	Rep.	Corps primaire	Corps secondaire	Corps primaire	Corps secondaire	Corps primaire	Corps secondaire	Corps primaire	Corps secondaire
Buse	K	20	26	20	26	23	27	23	27
Gicleur principal	Gg	120	145	120	145	130	165	122,5	170
Calibreur d'air d'automaticité	a	1 AD	2 AA	1 AD	2 AA	1 AB	2 AB	1 AB	2 AB
Diffuseur N°	d	56 980	56 980	56 980	56 980				
Tube d'émulsion N°	s	57 105 002	57 105 002	57 105 002	57 105 002	57 105 002	57 105 002	57 105 002	57 105 002
Gicleur de ralenti	g	55		48		55		51	
Gicleur de « by-pass »	g		65		65		65		65
Flotteur polyamide	F	5,20 g		5,20 g		5,20 g		5,20 g	
Pointeau à bille	P	1,7		1,7		1,7		1,7	
Injecteur haut (bille acier)	I	ϕ = 60		ϕ = 60		ϕ = 60		ϕ = 60	
Dispositif de départ à froid	V2	Volet mécanique assisté							
Volet de départ fermé : Entrebaillement du papillon du premier corps (Cote mesurée entre tranche du papillon et corps du carburateur)		$1,40 \begin{smallmatrix}+0,1\\0\end{smallmatrix}$ mm		$1,40 \begin{smallmatrix}+0,1\\0\end{smallmatrix}$ mm		1,30 ± 0,05 mm		1,40 ± 0,05 mm	

Correctif N° 2 au Manuel 583-3

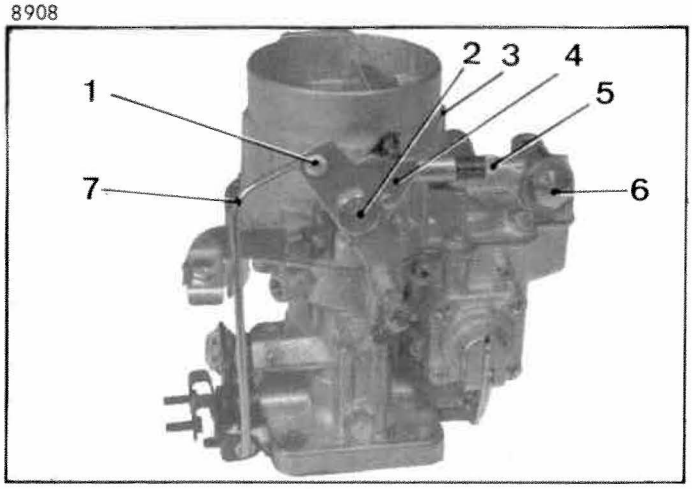
D. 14-31

CARBURATEUR SOLEX 28 × 36 SFIF



DEMONTAGE.

8908



1. Déposer :
- l'épingle (1),
- la tige de liaison (7),
- le couvercle (3).

2. Déshabiller le couvercle :

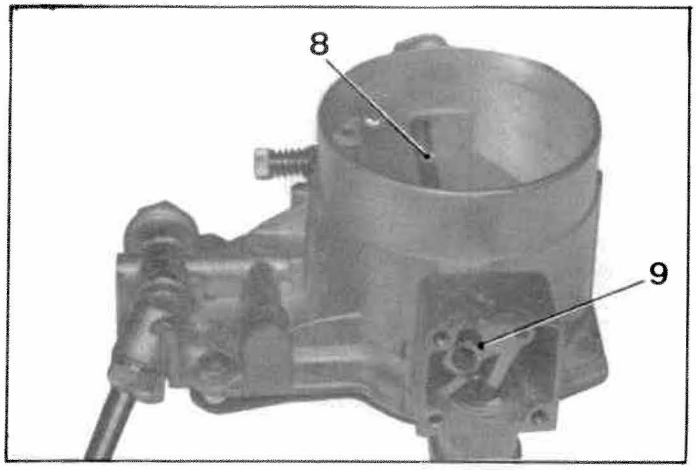
a) Déposer le joint papier.

b) Chasser l'axe du flotteur, et déposer le flotteur.

c) Déposer :
- le pointeau et son joint,
- le bouchon (6) et le filtre,
- la plaquette de fermeture du piston d'assistance de volet de départ,
- l'écrou de fixation (9) de la biellette de commande du piston d'assistance,
- la vis de fixation (2) du système de commande du volet de départ,
- la commande (4) du volet de départ après avoir décroché les ressorts,
- les deux vis (8) du volet de départ,
- la vis-pointeau (5) de réglage de débit d'air du ralenti.

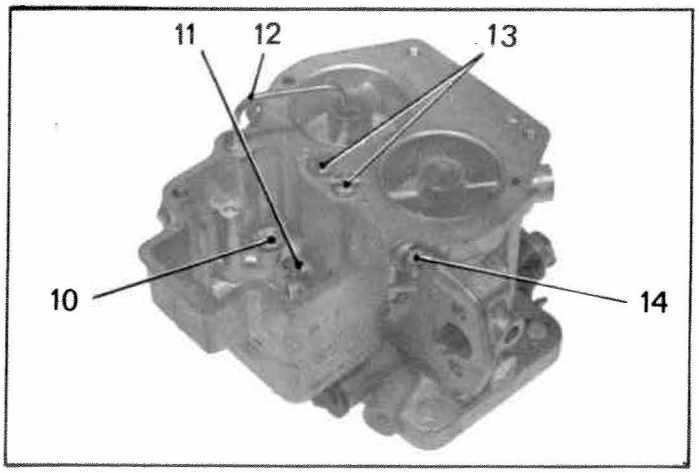
d) Dégager :
- le volet de départ,
- l'axe du volet de départ.

8911



3. Déposer :
- les gicleurs principaux (11),
- le clapet anti-retour (10) de pompe de reprise et son joint torique,
- les calibreurs d'air d'automaticité (13).

8912



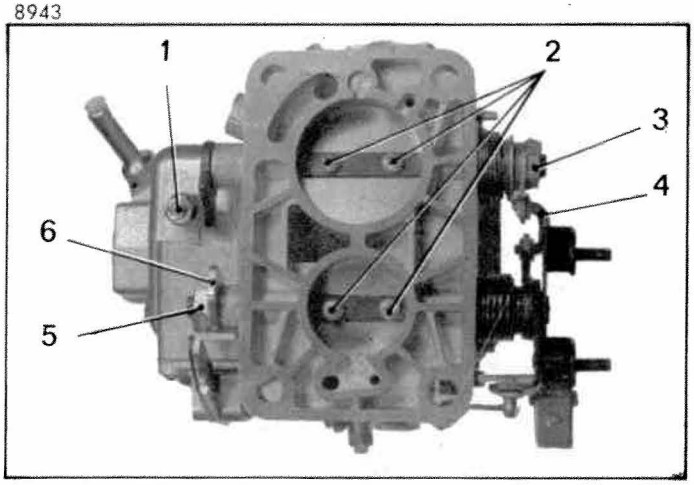
4. Déposer la pompe de reprise et l'injecteur de pompe de reprise (12) en le tirant.

5. Déposer la vis de réglage de débit d'essence du ralenti.

6. Déposer les gicleurs de ralenti (14).

7. Défreiner l'écrou (3) de l'axe du papillon de corps secondaire.

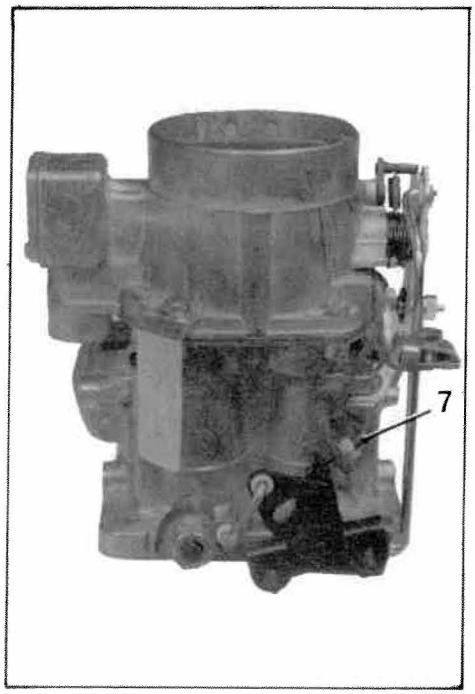
8943



8. Déposer :
   - la tige coudée (4) de commande de papillon du corps secondaire,
   - l'écrou, le ressort, les rondelles et les entretoises de l'axe du papillon du second corps.

9. Défreiner l'écrou (5). Déposer l'écrou, la rondelle et la came (6) de commande de pompe de reprise.

8921



10. Déposer les vis (2) des papillons des corps primaire et secondaire. Retirer les papillons. Retirer l'axe du papillon du corps primaire après avoir décroché le ressort de rappel. Retirer l'axe du papillon du corps secondaire.

    REMARQUE : Ne pas dérégler les deux vis (1) et (7) de butée des papillons en position fermé.

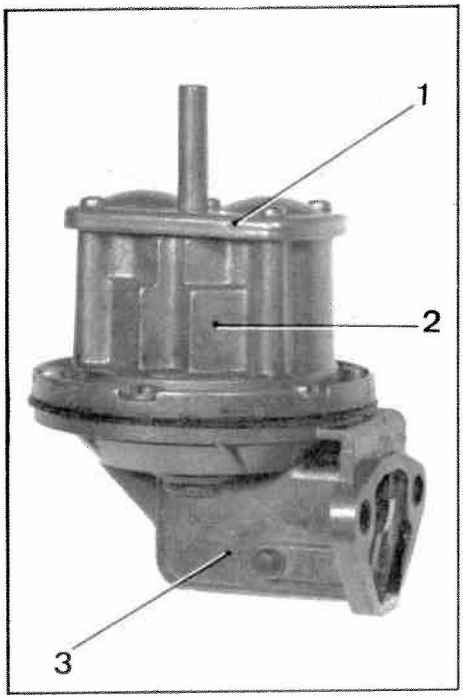
MONTAGE.

Procéder dans l'ordre inverse du démontage.
Ne pas inverser les gicleurs et les calibreurs d'air d'automaticité.

Additif N° 2 au Manuel 583-3

VEHICULES TT

POMPE A ESSENCE SEV - MARCHAL



Manuel 583-4

DEMONTAGE.

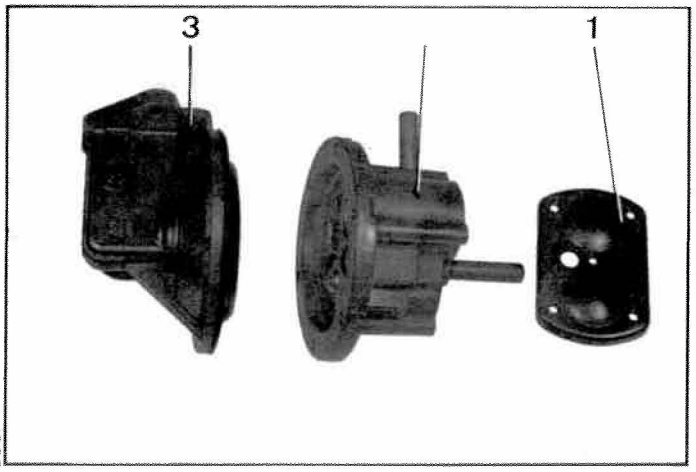
1. Déposer le couvercle (1) et le joint de couvercle.

2. Désaccoupler le corps supérieur (2) et le corps inférieur (3).

3. Nettoyer les pièces.

- REMARQUES :
  - Les clapets sont sertis dans le corps supérieur de la pompe.
  - En cas de mauvais fonctionnement il faut remplacer le corps supérieur.
  - Si l'un des éléments du corps inférieur est détérioré, il faut changer le corps inférieur.

MONTAGE.

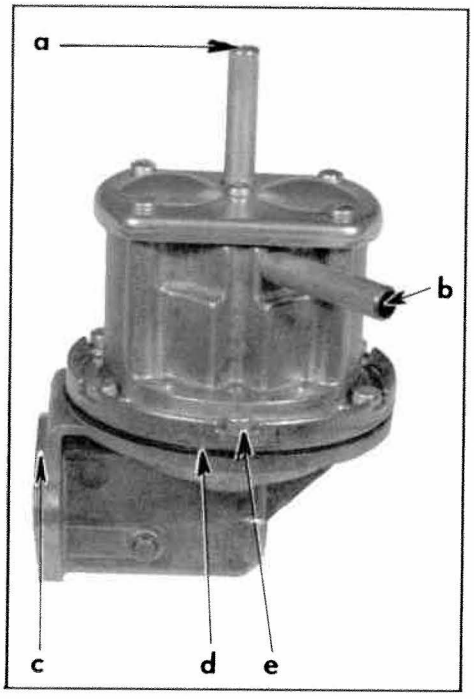


4. Accoupler le corps inférieur (3) et le corps supérieur (2). Serrer les vis de fixation.

5. Mettre en place le joint de couvercle.

6. Poser le couvercle (1).

7. Vérifier l'étanchéité.



CONTROLE DE L'ETANCHEITE

8. Obturer l'orifice «a» de refoulement au carburateur. Monter un tube caoutchouc sur l'orifice «b» d'aspiration.

9. Immerger complètement la pompe dans un récipient contenant de l'essence.

10. Souffler en «b» de l'air comprimé à une pression de 0,100 à 0,300 bar (100 à 300 g/ cm^2).

11. Au début, il peut se produire un bouillonnement dû à l'enfoncement des membranes.

    Maintenir la pression durant quelques instants.

    Si des bulles d'air s'échappent par le passage du levier de commande en «c», c'est que la membrane n'est pas étanche, il faut remplacer le corps inférieur.

    Si des bulles d'air s'échappent en «d» entre la face d'appui du corps supérieur et du corps inférieur, ou aux vis de serrage en «e», c'est que les plans de joint sont défectueux, ou que les vis ne sont pas assez serrées.

CONTROLE DE LA PRESSION

12. Sur véhicule, utiliser l'appareil 4005-T.
    Le moteur tournant au ralenti, la pression d'essence mesurée entre la pompe et le carburateur doit être comprise entre 0,260 et 0,310 bar (260 à 310 g/ cm^2)