

♦ I. CARACTERISTIQUES GENERALES.

Type :	G 10 (1015 cm ³)	G 103 (1220 cm ³)
Nombre de cylindres :	4 (à plat)	4 (à plat)
Puissance fiscale :	6 CV	7 CV
Cylindrée :	1015 cm ³	1220 cm ³
Alésage :	74 mm	77 mm
Course :	59 mm	65,6 mm
Rapport volumétrique :	9/1	8,2/1
Puissance effective :	56 CV (DIN) à 6500 tr/mn	60 CV (DIN) à 5750 tr/mn
Couple maximum :	7,2 m.kg (DIN) à 3500 tr/mn	8,9 m.kg (DIN) à 3250 tr/mn

Refroidissement : à air pulsé.

Graissage : Sous pression, alimenté par une pompe à huile du type « EATON » entraînée par une des courroies de distribution. Cartouche à huile, marques : PURFLUX ou FRAM.

Alimentation :

- Carburateur double corps, genre « COMPOUND ».
- ♦ Marques : SOLEX ou WEBER
- Silencieux d'admission : type sec à éléments interchangeables.
- ♦ - Régulation de la température de l'air d'admission par volet thermostatique.
- Carburant normalement utilisé : « SUPER ».

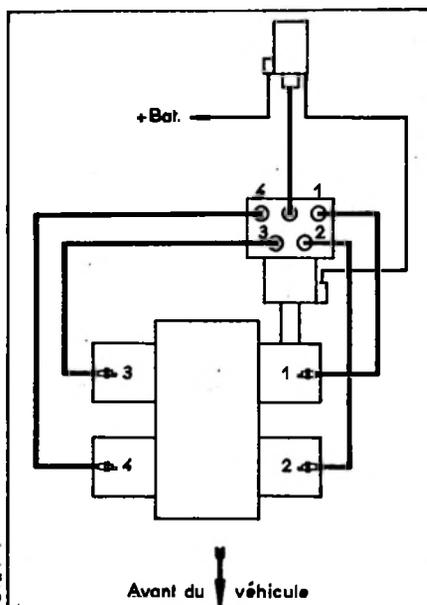
Allumage :

- Allumeur entraîné par l'arbre à cames, côté gauche.
- Marques : SEV-MARCHAL ou DUCELLIER
- Bougies : *voir les Notes Techniques correspondantes.*
- ♦ - Sur les moteurs G 10 sortis depuis Juin 1972 et sur les moteurs G 103, il faut impérativement monter des bougies à culot long.
- Ordre d'allumage : 1-4-3-2 (voir ci-dessous la numérotation des cylindres).

Distribution :

- Un arbre à cames en tête sur chacun des deux groupes de cylindres.
- Les arbres à cames sont entraînés par deux courroies crantées (à tension réglable).

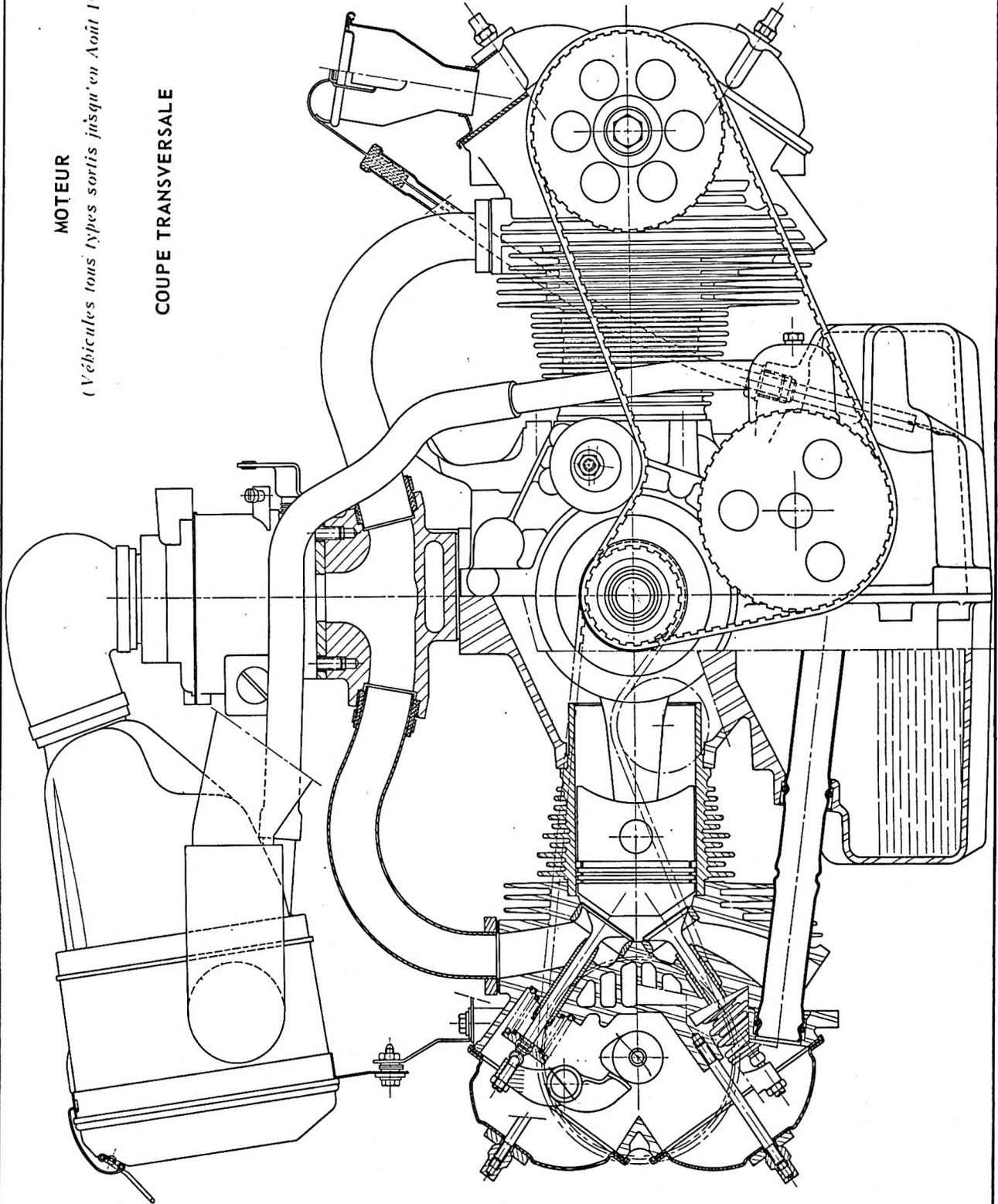
Disposition des cylindres :



MOTEUR

(Véhicules tous types sortis jusqu'en Août 1972)

COUPE TRANSVERSALE

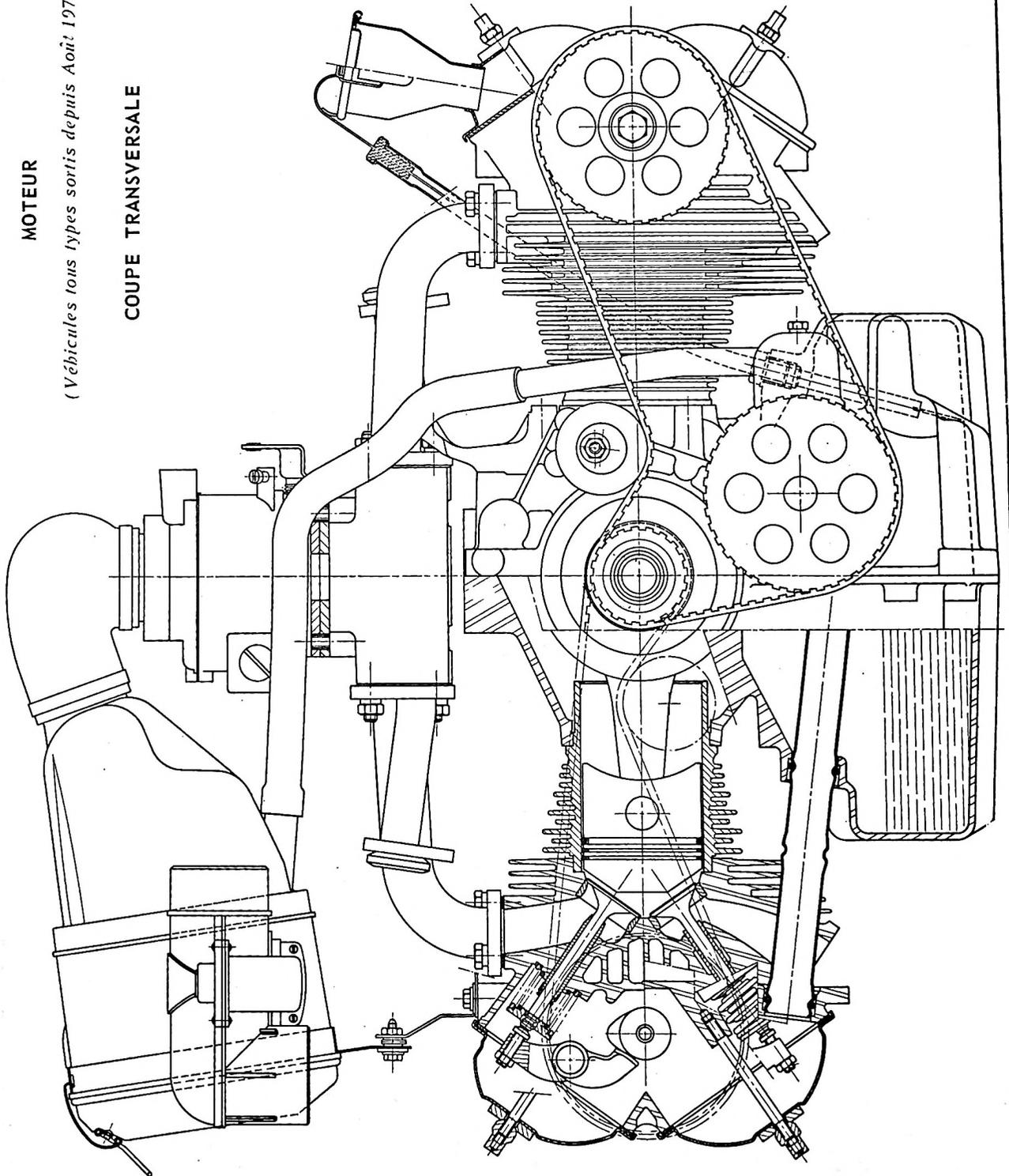


G. 10-2 a

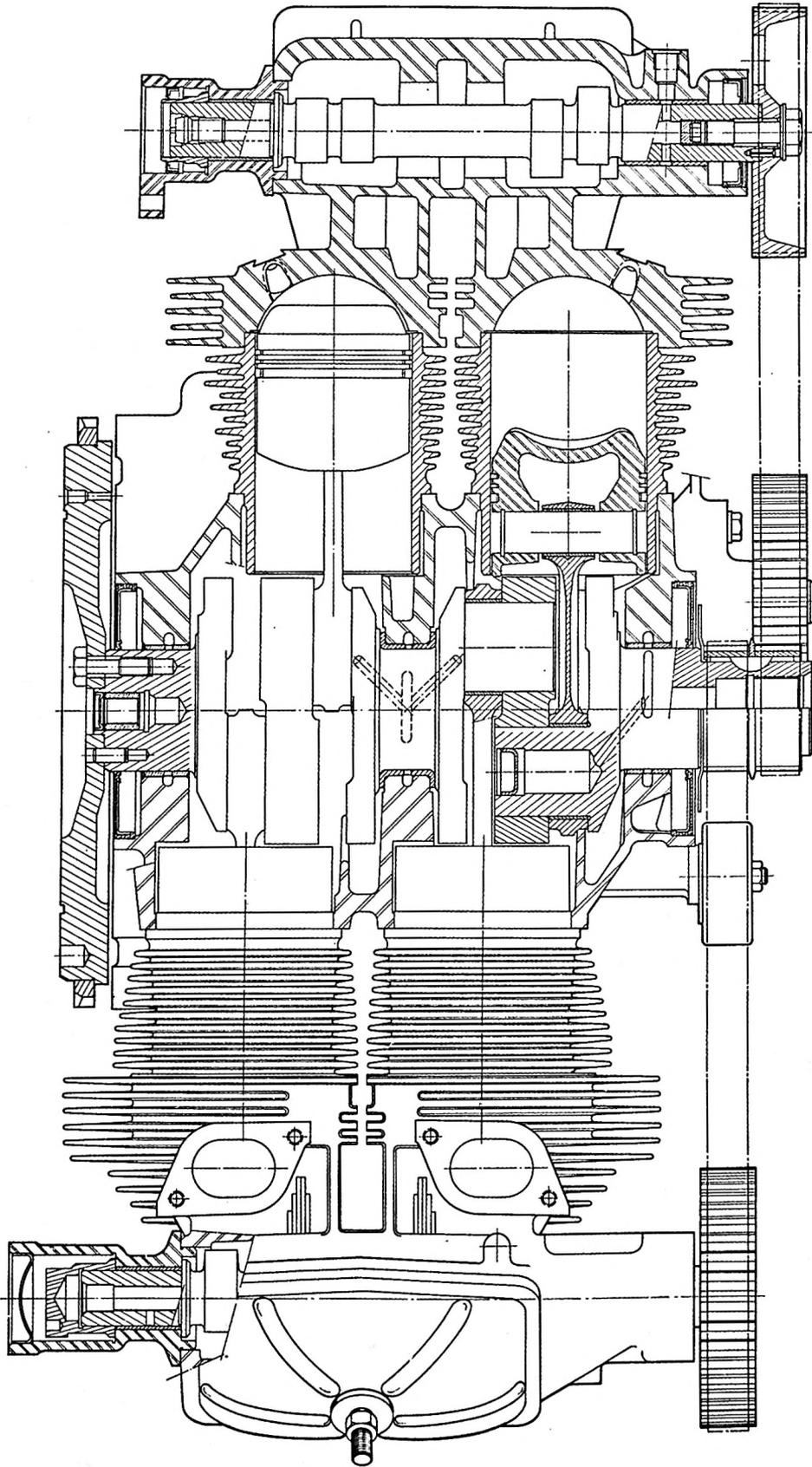
MOTEUR

(Véhicules tous types sortis depuis Août 1972)

COUPE TRANSVERSALE



MOTEUR
COUPE HORIZONTALE

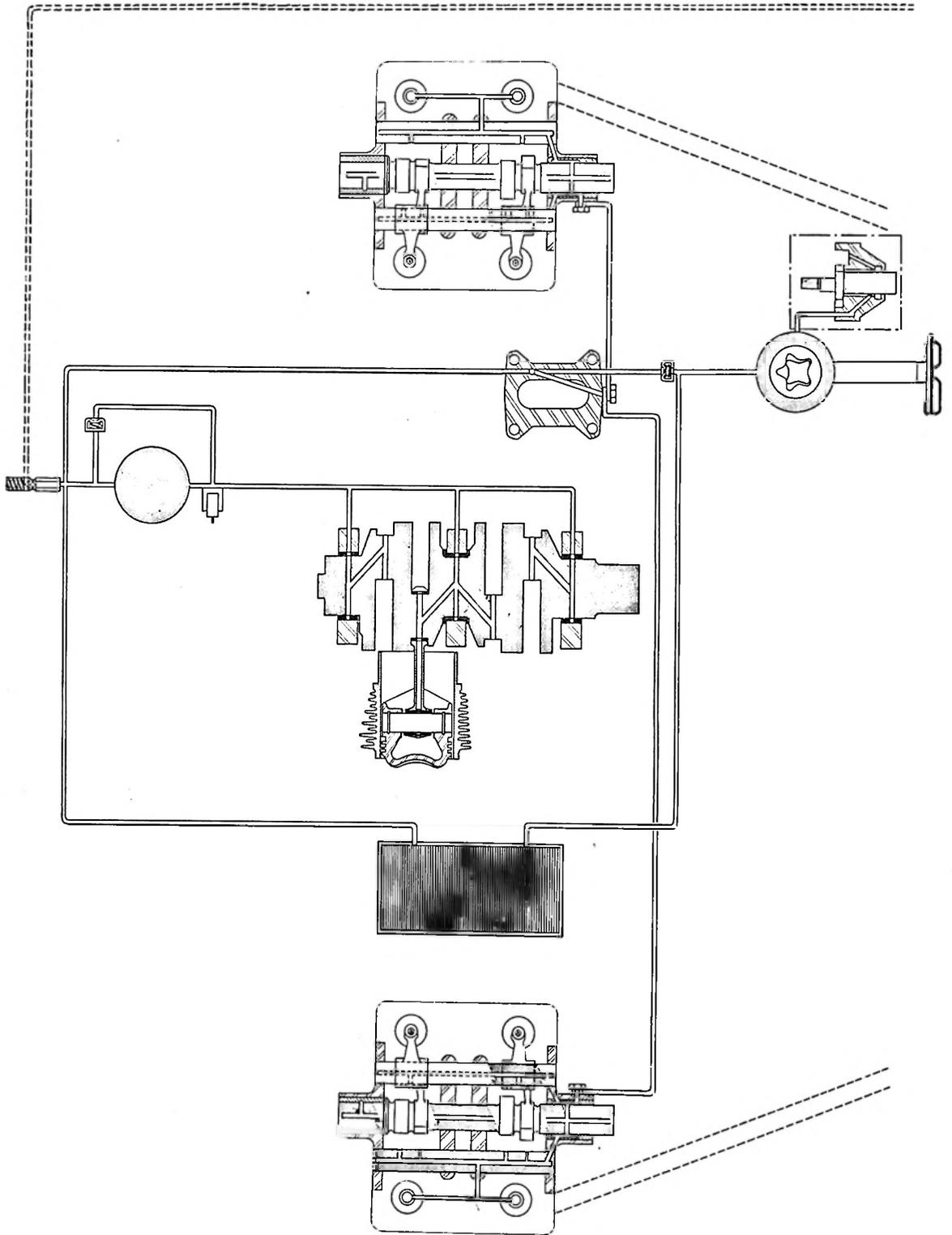


G. 22-1 b

Correctif N° 5 au Manuel 582-1

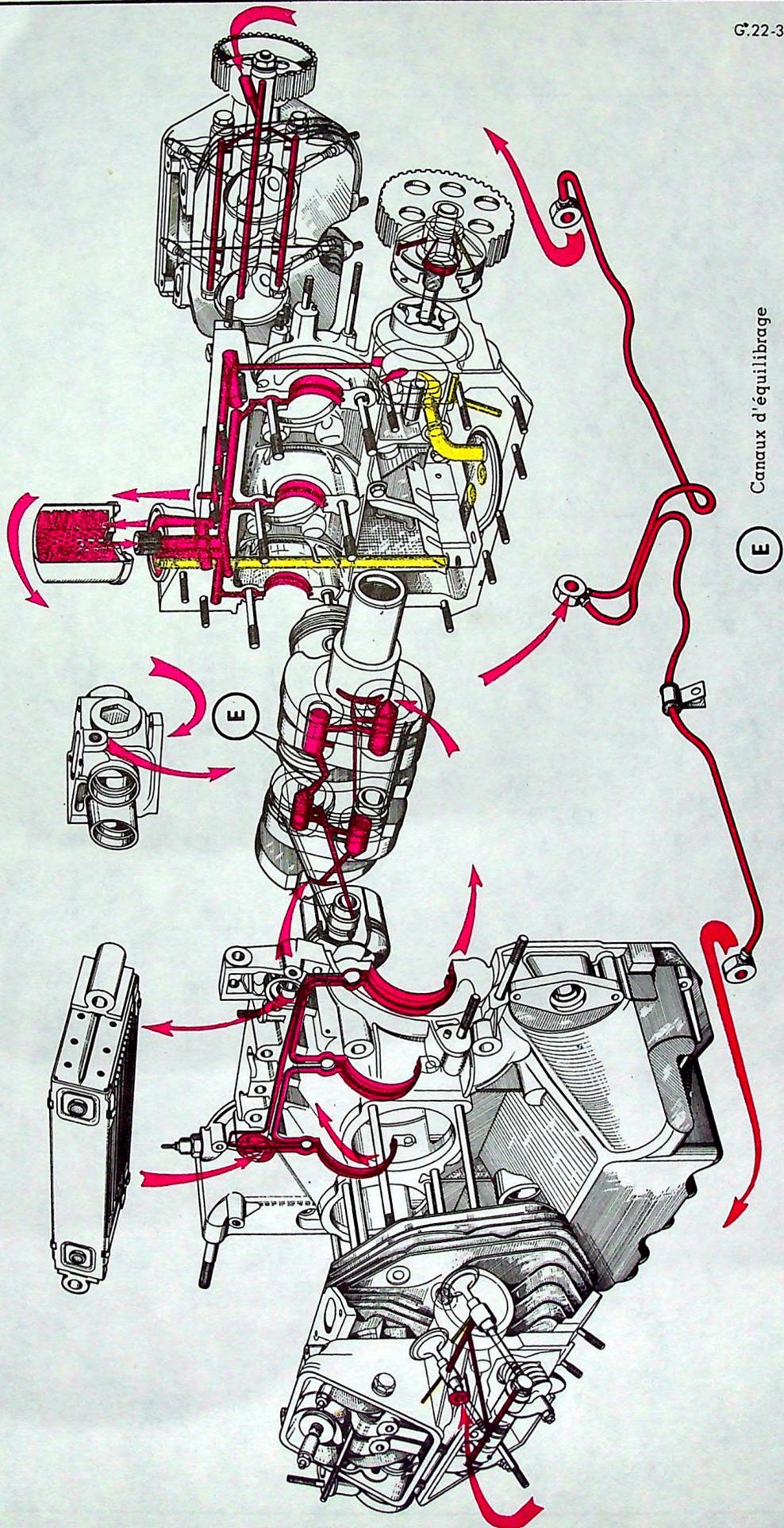
SCHEMA DU CIRCUIT DE GRAISSAGE

Véhicules GX tous types sortis jusqu'en Septembre 1971



SCHEMA DU CIRCUIT DE GRAISSAGE

Véhicules GX tous types sortis depuis Septembre 1971 jusqu'en Août 1972



G.22-3

Canaux d'équilibrage

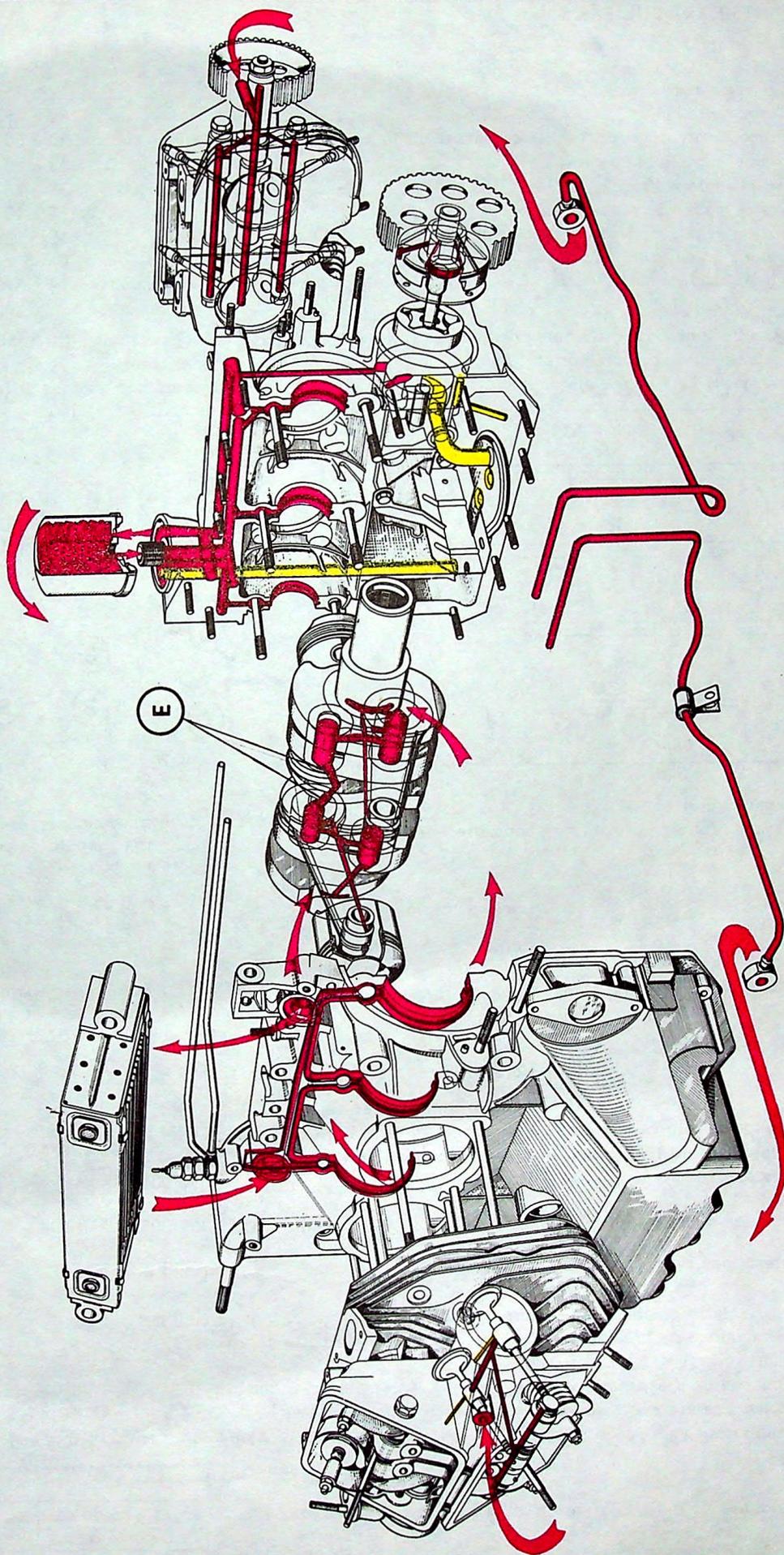
E

A.22-4

Correctif N° 5 au Manuel 582-1

SCHEMA DU CIRCUIT DE GRAISSAGE

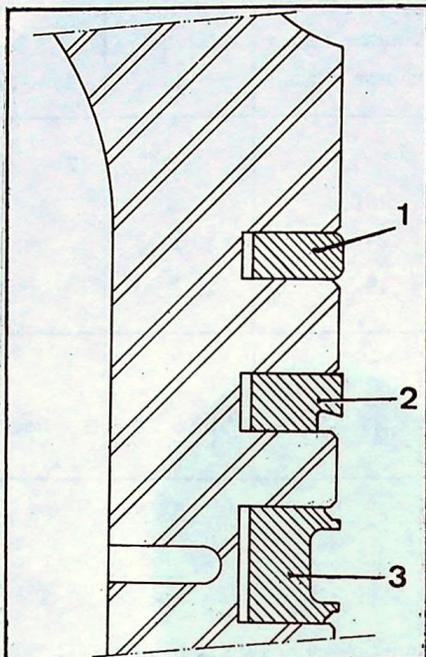
Véhicules GX tous types sortis depuis Août 1972



Canaux d'équilibrage

E

Pistons - segments.



Pistons :

- Les axes de piston sont montés « libres ».
- Sens de montage des pistons :
Après montage, le chiffre indiquant le taux de compression doit être lisible à l'endroit.

Segments :

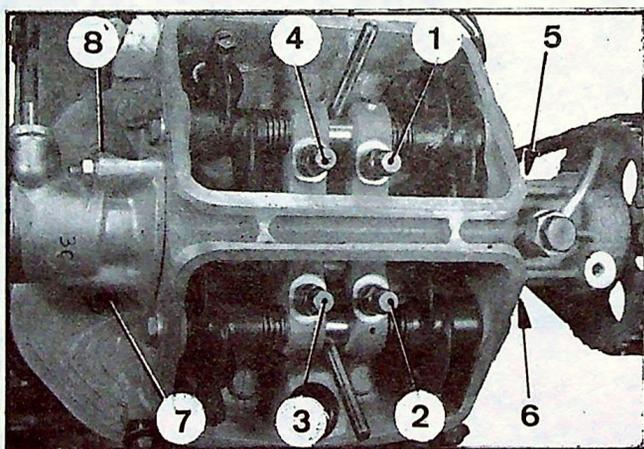
- Le repère, ou la marque du fabricant, doit être dirigé vers le sommet du piston.
- Ordre de montage (à partir du sommet du piston) :
 - 1 - segment d'étanchéité
 - 2 - segment racleur
 - 3 - segment racleur - refouleur

Couples de serrage :

- Erou de culasse :
 - 1er serrage : 8 à 10 mAN
(0,8 à 1 m.kg)
 - ♦ 2ème serrage :
 - écrou de 12 mm sur plats : 16 à 18 mAN
(1,6 à 1,8 m.kg)
 - écrou de 13 mm sur plats : 20 à 25 mAN
(2 à 2,5 m.kg)
- Erou de couvre-culasse : 8 à 10 mAN
(0,8 à 1 m.kg)
- Obturateur d'axe de culbuteur 17 à 18 mAN
(1,7 à 1,8 m.kg)
- Erou de bride d'échappement : 15 mAN
(1,5 m.kg)
- Goujon de palier d'arbre à cames : 3 à 5 mAN
(montage au LOCTITE N° GX. 01 45901 A)
(0,3 à 0,5 m.kg)
- Vis raccord de graissage : 18 à 20 mAN
(1,8 à 2 m.kg)
- Vis d'arrêt d'axe de culbuteurs (clé Allen 3 mm)
(montage au LOCTITE N° GX. 01 45901 A)
- Vis de bride d'admission : 18,5 mAN
(1,8 m.kg)
- Erou de palier d'arbre à cames : .. 15 à 18 mAN
(1,5 à 1,8 m.kg)

Culasses :

ORDRE DE SERRAGE DES ECROUS DE FIXATION



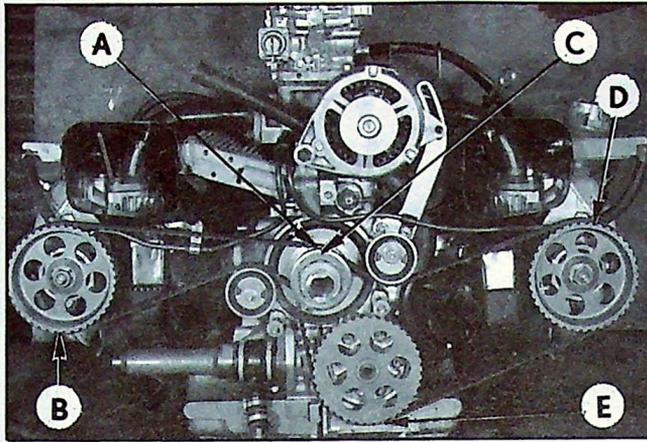
Correctif N° 5 au Manuel 582-1

7979

Soupapes - Soupapes rotatives « TEVES »

Soupapes	Angles (degrés)	φ de tête (mm)	φ de queue (mm)	longueur (mm)
Admission	120	39	8 - 0,005 - 0,020	97,4
Echappement	90	34	8,5 - 0,021 - 0,036	96,3

10 965



B - CONTROLE DES REPERES DES COURROIES

♦ Moteur G. 10 (1015 cm³)

Courroie crantée droite :

Longueur totale : 866,775 mm

Nombre total de pas : 91

Deux repères blancs A et B
séparés (côté tendeur) de 42 pas

Courroie crantée gauche :

Longueur totale : 981,075 mm

Nombre total de pas : 103

Deux repères blancs C et D
séparés de : 32 pas

Un repère jaune E (pompe à huile)

tel que : EC = 25 pas

C - CONTROLE DES REPERES DES COURROIES

♦ Moteur G. 103 (1220 cm³)

Courroie crantée droite :

Longueur totale : 885,825 mm

Nombre total de pas : 93

Deux repères blancs A et B
séparés (côté tendeur) de : 43 pas

Courroie crantée gauche :

Longueur totale : 1000,125 mm

Nombre total de pas : 105

Deux repères blancs C et D
séparés de : 33 pas

Un repère jaune E (pompe à huile)

tel que : EC = 25 pas

Couples de serrage :

- Ecrou de galet tendeur : 18,5 mAN (1,8 m.kg)
- Ecrou de roue d'arbre à cames : 82 mAN (8,2 m.kg)
- Goujon de galet-tendeur : (monté au LOCTITE N° GX. 01 459 01 A) 3 à 5 mAN (0,3 à 0,5 m.kg)

Culbuteurs

- Jeu pratique entre culbuteur et came : Moteur froid

Admission et échappement : 0,20 mm

*Régler chaque culbuteur séparément lorsque le talon
se trouve au dos de la came correspondante*

- Identification des axes de culbuteur :

- axe admission gauche identique à axe échappement droit : sans repère

- axe admission droit identique à axe échappement gauche : Repère trou borgne au centre de l'axe

Circuit de graissage

- Qualité de l'huile : TOTAL Altigrade GTS 20 W 50
ou GT 20 W 40
- Contenance du carter : - après démontage : 4 litres
 - après vidange : 3,5 litres
 - entre mini - maxi : 0,5 litre
- ◆ - Pression d'huile à $80 \pm 5^\circ \text{C}$ à 2000 tr/mn : 4,7 bars mini
à 6000 tr/mn : 6,2 à 7 bars
- Tarage du mano-contact : 0,5 à 0,8 bar
- Tarage du thermo-contact de température d'huile : $135 \pm 3^\circ \text{C}$
- Tarage du ressort de clapet de décharge :
 - Longueur libre : 58,5 mm
 - Longueur sous charge de $8,5 \pm 0,4 \text{ kg}$: 33 mm
- Tarage des clapets « by-pass » :
 - Filtre (repère blanc) : 0,9 à 1,15 bar
 - Réfrigérateur (repère vert) : 1,8 à 2,5 bars
- Cartouche filtrante : Couleur de la notice - jusqu'à 1000 km rouge
- après 1000 km blanche
- Montage du tube d'aspiration d'huile dans le carter au : LOCTITE
N° GX. 01.460.01 A

Couples de serrage :

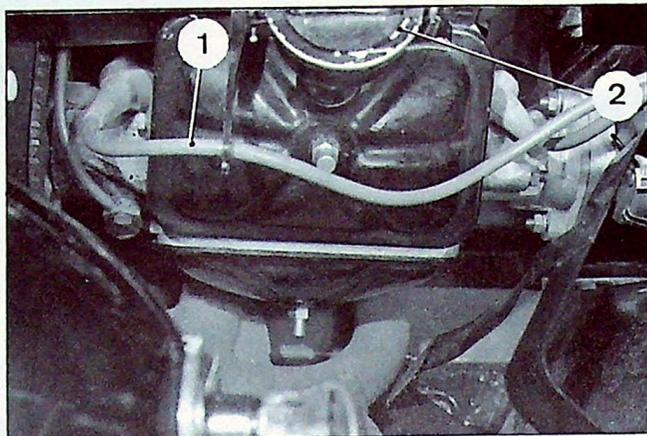
- Insert de la cartouche filtrante (LOCTITE N° GX. 01 459 01 A) 10 à 15 mAN (1 à 1,5 m.kg)
- Vis de fixation du réfrigérateur : 18,5 mAN (1,8 m.kg)
- Bouchon clapet « by-pass » du réfrigérateur (LOCTITE N° GX. 01 459 01 A) 45 à 50 mAN (4,5 à 5 m.kg)
- Vis-raccord de canalisation de graissage : 18 à 20 mAN (1,8 à 2 m.kg)
- Obturateur de rampe de graissage (LOCTITE N° GX. 01 459 01 A) 35 à 40 mAN (3,5 à 4 m.kg)
- Cartouche filtrante : Approcher la cartouche au contact du carter,
puis serrer de 1/2 à 3/4 de tour (joint graissé)
- Mano-contact de pression d'huile : 22 mAN (2,2 m.kg)
- Raccord de thermo-contact de température d'huile : 50 à 55 mAN (5 à 5,5 m.kg)
- Thermo-contact de température d'huile : 25 mAN (2,5 m.kg)

Ventilateur

- Diamètre extérieur : 290 mm
- Nombre de pales : 9
- Réglage de la dent de loup :
 - a) Au PMH, orienter la dent de loup horizontalement
 - b) Dépassement de la dent de loup par rapport au contre-écrou
après réglage (environ) : 5 mm de filetage
- Couple de serrage du contre-écrou (face graissée) 170 à 200 mAN (17 à 20 m.kg)

REGLAGE DES CULBUTEURS

8360



- Placer un chiffon sur la tubulure d'échappement.
Côté gauche : Dégager le fil (1) de la bougie N° 2
- Déposer les couvre-culasses.

- Régler le jeu des culbuteurs :

NOTA : Le réglage doit se faire moteur froid.

Régler successivement chacun des culbuteurs de la façon suivante :

- Faire tourner le moteur pour que le talon du culbuteur à régler soit au dos de la came correspondante (soupape complètement fermée).
- Régler le jeu du culbuteur :
Régler le jeu entre le talon du culbuteur et le dos de la came correspondante, en « a ».
Admission - Echappement = 0.18 mm

REMARQUE : Si le moteur est en place sur le véhicule, utiliser un tournevis coudé A pour faciliter le réglage.

- Monter les couvre-culasses :

- S'assurer qu'il n'y a pas d'aspérité sur les plans de joint qui doivent être propres et secs.
- Coller le joint sur le couvre-culasse (colle BOSTIK 1400 ou MINNESOTA F. 19)
- Bien centrer les couvre-culasses

NOTA : Les couvre-culasses inférieurs et supérieurs sont différents. Respecter leur sens de montage.

- L'orifice de remplissage (2) est monté côté gauche

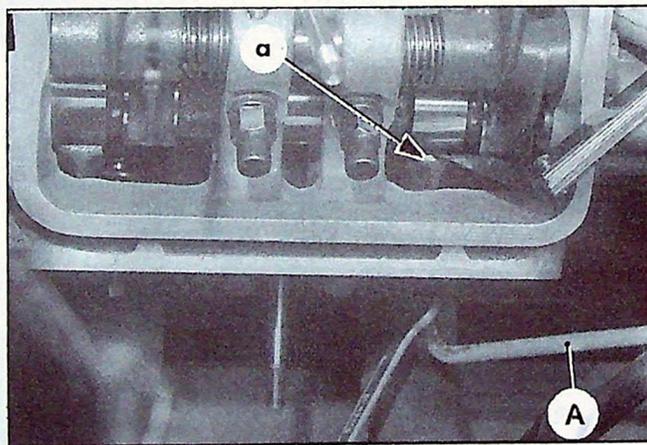
ATTENTION : Un mauvais montage des joints, un mauvais centrage ou un serrage insuffisant de l'écrou de fixation, peut entraîner la perte totale de l'huile

- Serrer l'écrou de ~~5 à 7 mAN (0,5 à 0,7 mkg)~~ **à 10 mAN (0,8 à 1 mkg)**
Côté gauche : Poser le fil de bougie.

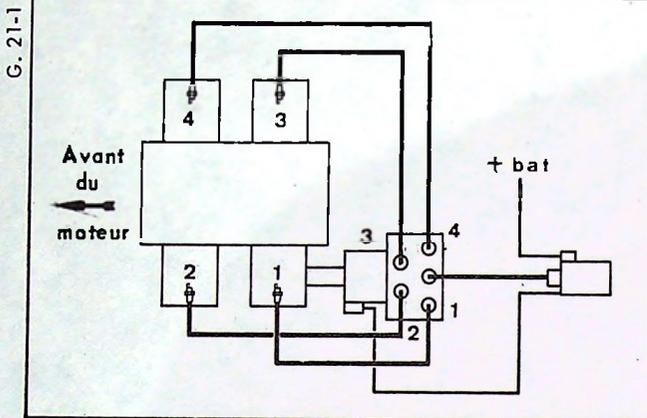
- Le moteur étant chaud, régler le ralenti, si nécessaire.

- Vérifier l'étanchéité des joints.
- Vérifier le niveau d'huile.

8364



CONTROLE DU CALAGE DE LA DISTRIBUTION



IMPORTANT : Cette opération doit être exécutée, moteur froid.

1. De chaque côté, déposer le couvre-culasse supérieur.
2. Introduire une pige MR. 630-51/70 ($\phi = 5 \text{ mm}$) dans le trou prévu du carter-moteur côté gauche.

Sur un moteur équipé d'un secteur gradué : faire tourner le moteur pour amener le repère du volant-moteur (rainure en forme de « V ») en face du repère 10° du secteur gradué.

3. Contrôler le calage de l'arbre à cames gauche :

REMARQUE : On peut commencer le contrôle indifféremment par l'arbre à cames gauche ou droit.

- a) Tourner le moteur dans le sens de la marche jusqu'à ce que :

- les soupapes du cylindre N° 1 soient en « bascule » (fin d'échappement, début d'admission),
- la pige pénètre dans le trou correspondant du volant moteur.

- b) Sur le culbuteur d'admission du cylindre N° 1, desserrer l'écrou (1) et agir sur la vis de réglage de façon qu'il n'y ait ni jeu ni contrainte entre cette vis et la queue de soupape.

Serrer l'écrou (1) sans forcer.

- c) Dégager la pige et tourner le moteur d'un tour dans le sens de la marche, jusqu'à ce que la pige pénètre de nouveau dans le trou du volant (fin de compression).

- d) Sur le culbuteur d'admission, relever le jeu existant entre la vis de réglage et la queue de soupape :

Ce jeu doit être compris entre 0,50 et 1 mm.

4. Contrôler le calage de l'arbre à cames droit :

Procéder de la même façon que précédemment en opérant sur le cylindre N° 3.

5. Déposer la pige MR. 630-51/70.

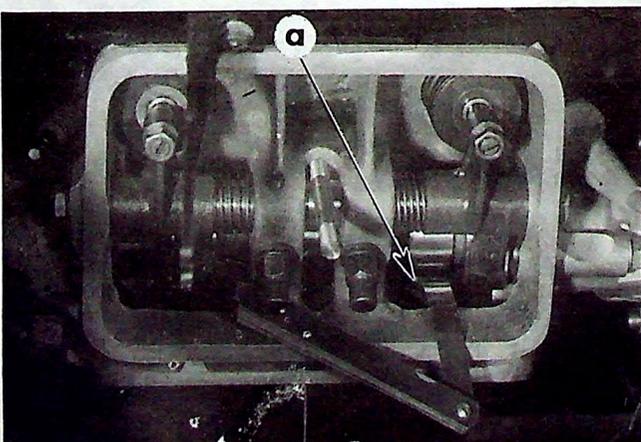
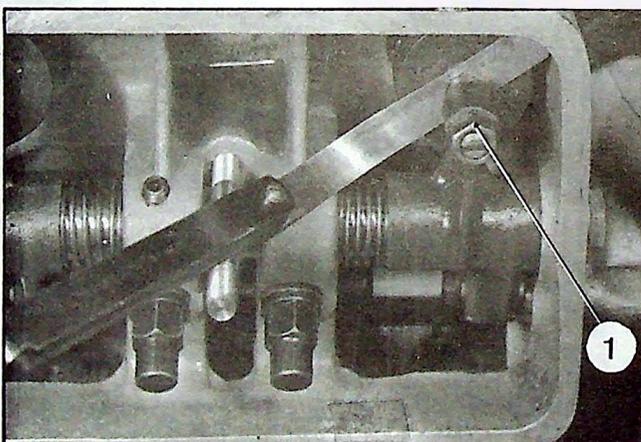
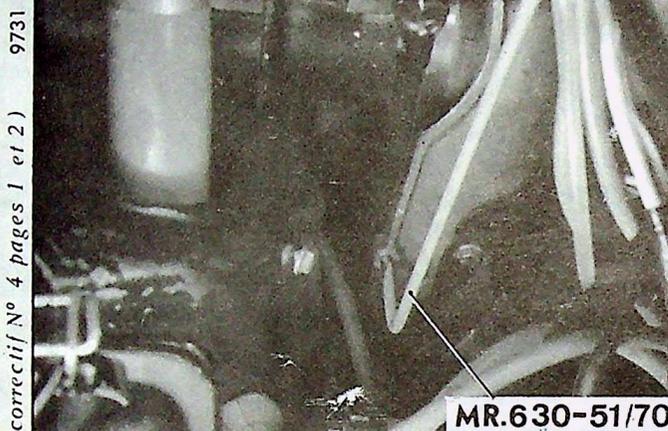
6. Régler le jeu aux culbuteurs :

Procéder de la même façon pour l'admission et l'échappement.

- a) Tourner le moteur pour amener le dos de la came correspondante en face du talon du culbuteur à régler.

- b) Régler le jeu en « a », entre le talon du culbuteur et la came.

Admission = Echappement = 0.20 mm



7. Monter les couvre-culasses :

- a) S'assurer qu'il n'y a aucune aspérité sur les plans de joint qui doivent être propres et secs.
- b) Si nécessaire, coller les joints sur les couvre-culasses (colle BOSTIK 1400, ou MINNESOTA F. 19).
- c) Mettre en place les couvre-culasses en les centrant correctement.

REMARQUES :

- Les couvre-culasses supérieurs et inférieurs sont différents. Respecter le sens de montage.
- Le couvre-culasse équipé du tube de remplissage se monte du côté gauche.

Serrer les écrous de fixation de 8 à 10 mAN (0,8 à 1 m.kg).

ATTENTION : un mauvais montage des joints, un mauvais centrage, ou un serrage insuffisant de l'écrou de fixation peut entraîner la perte totale de l'huile moteur.

8. Vérifier le niveau d'huile du moteur.
9. Faire tourner le moteur et vérifier l'étanchéité des joints.

Régler le ralenti, si nécessaire.

I. CARBURATEUR SOLEX 28 C I C ———> Septembre 1972.

CARACTERISTIQUES :

Carburateur SOLEX à double corps du type « Compound » avec ouverture du second corps par commande mécanique différentielle.

Type : 28 C I C.

Repères : (sur plaquette en aluminium fixée par une vis du couvercle) :

CIT 118 ———> Décembre 1970

CIT 118¹ ———> Décembre 1970 : Suppression du gicleur de ralenti additionnel, en « a », qui est remplacé par un bouchon.

A partir de Mars 1971, le trou « a » devenant borgne, ce bouchon est supprimé.

CIT 118² ———> Mai 1971 : Modification de la commande de starter agissant, entre autre, sur l'entrebâillement du papillon de 2ème corps (amélioration du démarrage à froid) (voir réglage au verso).

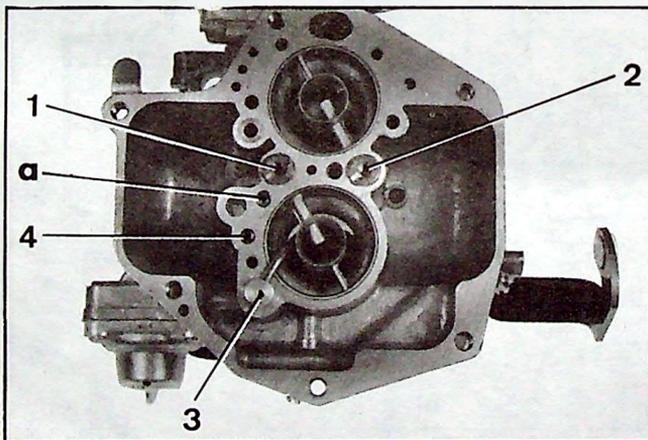
CIT 118³ ———> Juin 1971 : Modification du levier de commande de papillon.

CIT 133 ———> Juillet 1971 : Nouveaux réglages.

CIT 133¹ ———> Octobre 1971 : ———> Septembre 1972 : Nouveaux réglages.

Correctif N° 5 au Manuel 582.1

9.402

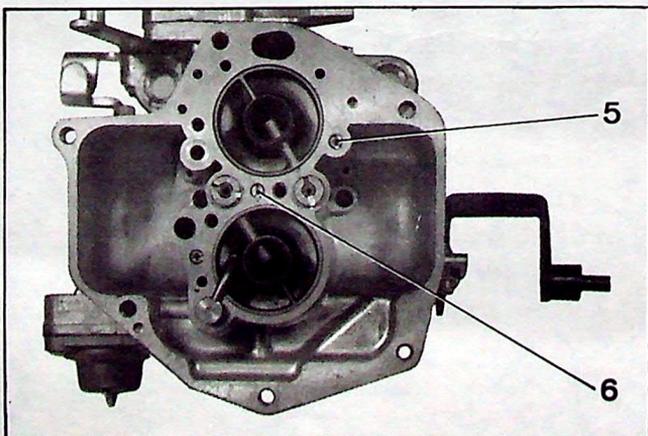


Position des réglages :

a) Carburateurs à repères CIT 118, 118¹, 118², 118³, 133 et 133¹.

- (1) Calibreur d'automaticité du 1er corps.
- (2) Calibreur d'automaticité du 2ème corps.
- (3) Injecteur de pompe de reprise.
- (4) Gicleur de ralenti.
- Gicleur principal du 1er corps situé au fond du puits du calibreur (1).
- Gicleur principal du 2ème corps situé au fond du puits du calibreur (2).

10.408



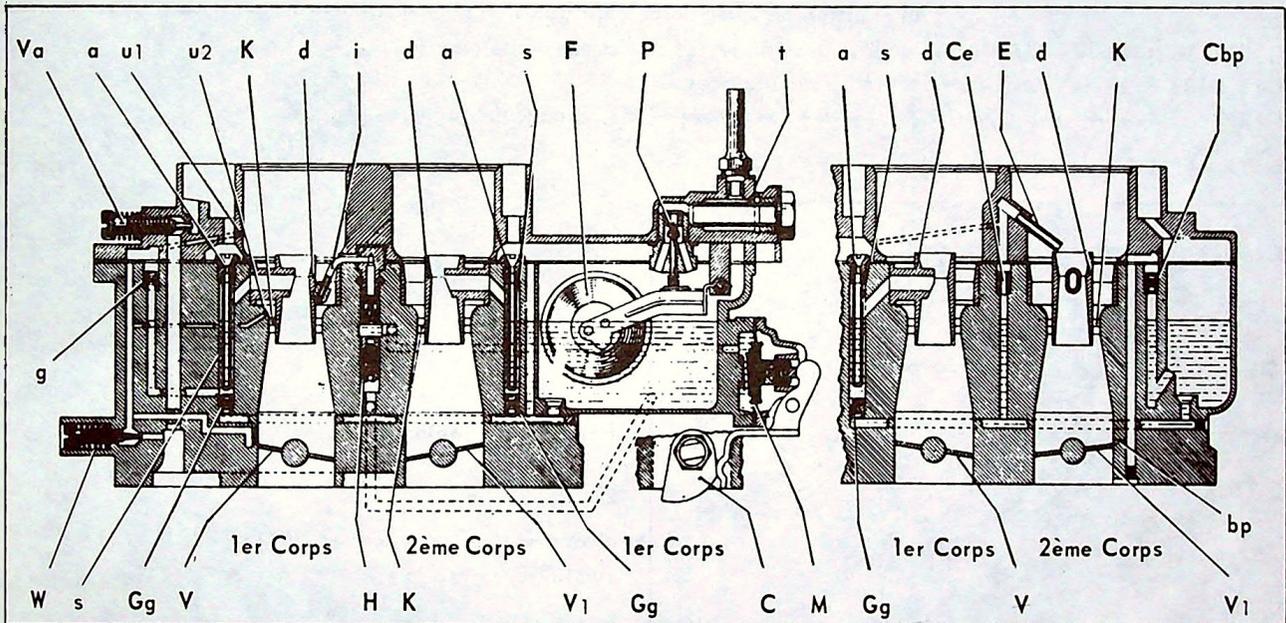
b) Carburateurs à repères CIT 133 ou 133¹.

- (5) Gicleur de by-pass sur le 2ème corps.
- (6) Econostat sur le 2ème corps (sur CIT 133¹) ou bouchon (sur CIT 133).

REGLAGES

DESIGNATION	CIT 118 - CIT 118 ¹ CIT 118 ² - CIT 118 ³		CIT 133		CIT 133 ¹	
	1er corps	2ème corps	1er corps	2ème corps	1er corps	2ème corps
Buse	21	21	19	19	19	19
Gicleur d'alimentation	110	90	100	90	100	70
Ensemble tube d'émulsion	1 P 1	2 U 1	1 P 1	2 P 2	1 P 1	2 P 2
Gicleur de ralenti	50		50		50	
Injecteur de pompe de reprise	35		35		45	
Gicleur de by-pass				40		40
Econostat						140
Siège de pointeau (à ressort)		1,7		1,7		1,7
Flotteur double en polyamide						

G. 14-3



Légende :

- a : Ajustages d'automatité
- bp : By-pass 2ème corps
- C : Came de pompe
- Cbp : Calibreur de by-pass
- d : Diffuseur
- E : Econostat
- Ce : Calibreur d'éconostat
- F : Flotteur
- g : Gicleur de ralenti
- Gg : Gicleurs d'alimentation
- H : Clapet de pompe
- i : Injecteur de pompe
- K : Buses d'air
- M : Membrane de pompe
- P : Pointeau à ressort
- s : Tubes d'émulsion
- t : Crépine - filtre
- u1 : Orifice d'air de ralenti
- u2 : Orifice calibré
- V : Papillon des gaz (1er corps)
- V1 : Papillon des gaz (2ème corps)
- Va : Vis de réglage d'air
- W : Vis de richesse

II. CARBURATEUR WEBER 30 DGS (W 50-00) | — Septembre 1972.
 (Système anti-pollution)

CARACTERISTIQUES :

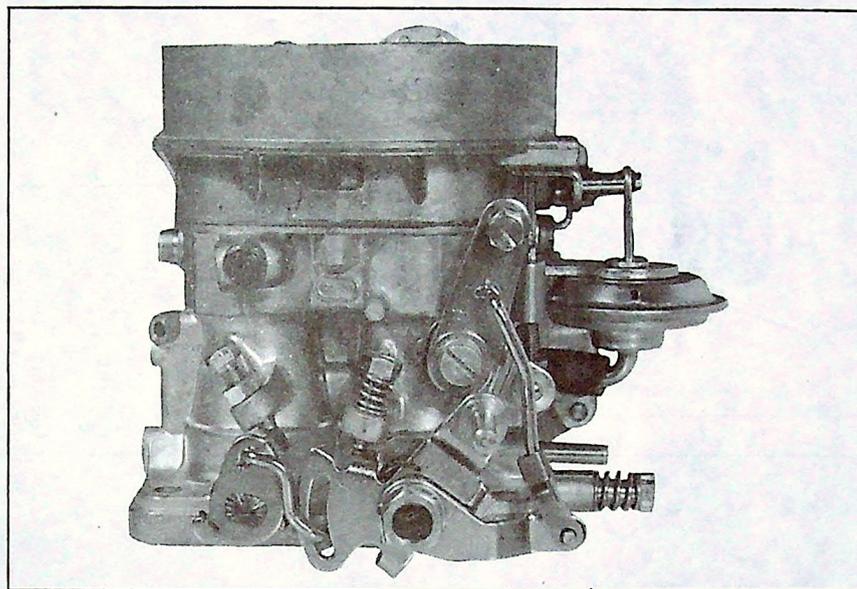
Carburateur à double corps du type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps

Type : 30 DGS

Repère : W 50-00 (sur plaquette fixée par une vis du couvercle).

Starter à volet sur premier corps.

10943



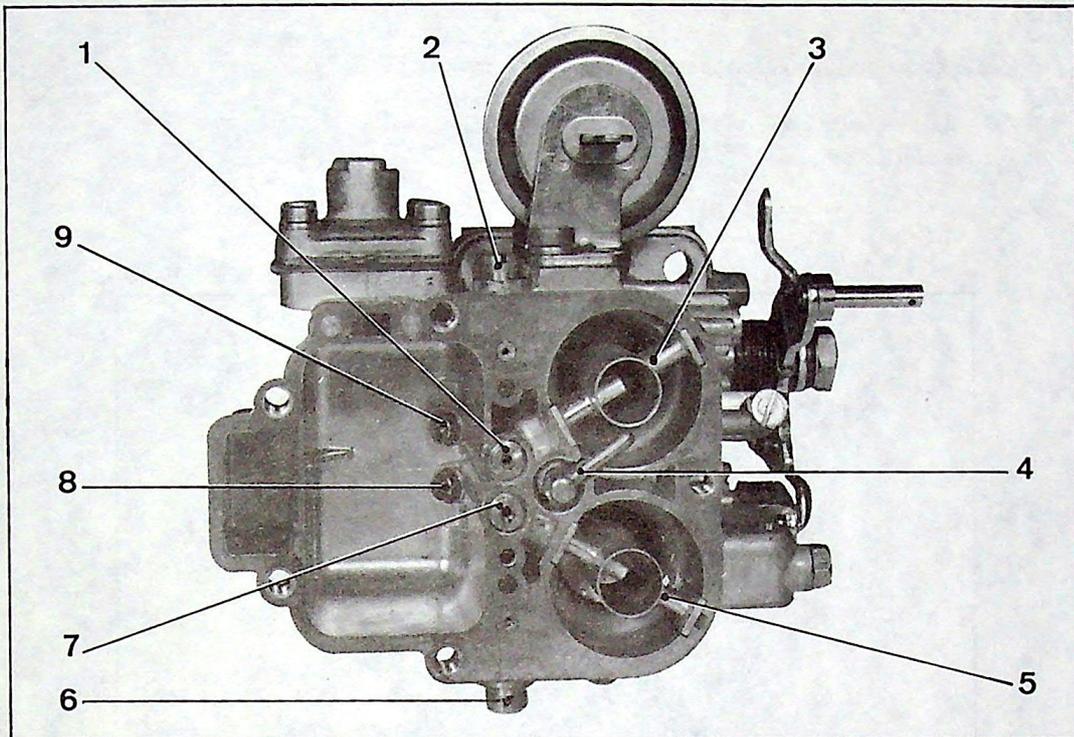
Additif N° 5 au Manuel 582-1

REGLAGES

DESIGNATION	1er corps	2ème corps
Buse	20	20
Gicleur principal	100	100
Calibreur d'air d'automaticité	AD 1	AD 2
Tube d'émulsion	F 20	F 20
Gicleur de ralenti	45	45
Injecteur de pompe de reprise	50	
Gicleur de mélange (diffuseur)	4,5	4,5
Pointeau	$\phi = 1,5$	
Flotteur en laiton	11 g	

Position des différents réglages.

10 951



- (1) Calibreur d'air d'automaticité du premier corps
- (2) Gicleur de ralenti du premier corps
- (3) Gicleur de mélange du premier corps
- (4) Injecteur de pompe de reprise
- (5) Gicleur de mélange du second corps
- (6) Gicleur de ralenti du second corps
- (7) Calibreur d'air d'automaticité du second corps
- (8) Gicleur principal du second corps
- (9) Gicleur principal du premier corps.

III. CARBURATEUR SOLEX 28 CIC² (CIT 137) | — Septembre 1972
(Système anti-pollution)

CARACTERISTIQUES :

Carburateur SOLEX dépollué.

Type : 28 CIC².

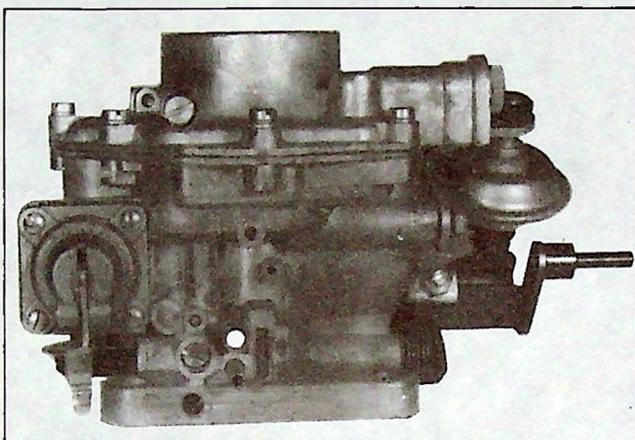
Repère : (sur plaquette en aluminium) CIT 137.

Double corps « Compound » avec ouverture du second corps par commande mécanique.

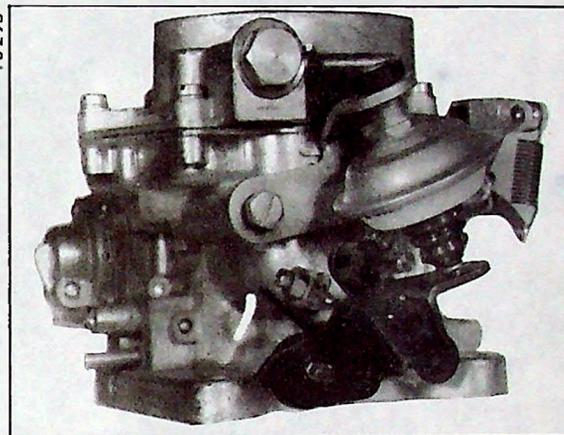
Starter et pompe de reprise à commande mécanique.

Frein de ralenti.

10292



10293

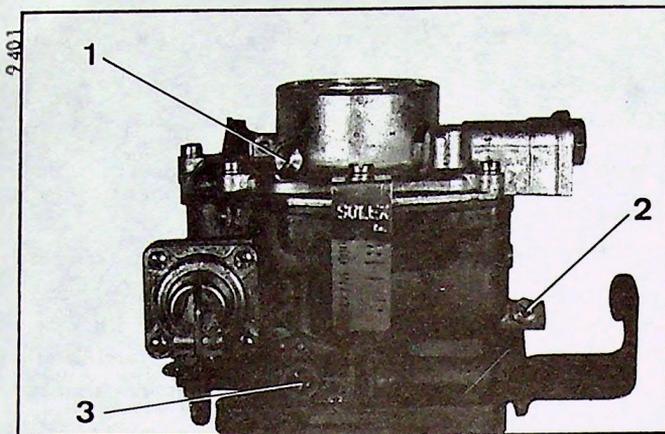


Additif N° 5 au Manuel SR2.1

REGLAGES

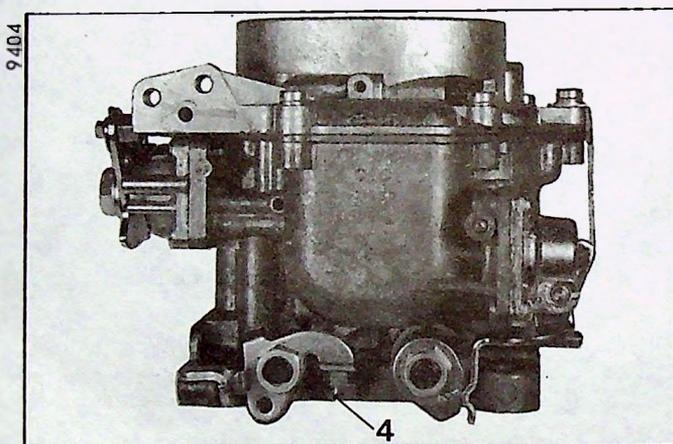
DESIGNATION	1er corps	2ème corps
Buse	19	19
Gicleur principal	100	75
Ensemble tube d'émulsion	1 P 2	2 P 3
Gicleur de ralenti	45	
Gicleur de ralenti à richesse constante	35	
Injecteur de pompe de reprise	50	
Gicleur de by-pass		50
Gicleur éconostat		160
Trou dans papillon du 2ème corps		$\phi = 2 \text{ mm}$
Pointeau	17	
Flotteur double polyamide	11,4 g	

♦ I. REGLAGE D'UN CARBURATEUR SOLEX 28 CIC → Septembre 1972
(Séries CIT 118 et CIT 133)



REMARQUES IMPORTANTES :

- Le carburateur est réglé par le fabricant. La position des vis de butée (2) et (4) des papillons du premier et du deuxième corps est obtenue à l'aide d'un micromètre et, *en aucun cas, ces vis ne doivent être dérégées*. Seule la vis d'air (1) de ralenti doit être réglée pour obtenir un régime de ralenti correct.
- Dans le cas d'un mauvais fonctionnement du moteur, avant toute intervention sur le carburateur, il est impératif de vérifier les points suivants :
 - le jeu des soupapes,
 - l'allumage, et en particulier les bougies,
 - le calage dynamique de l'allumeur,
 - le nettoyage du carburateur (souffler les conduits à l'air comprimé).



A. VERIFICATION ET REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE.

1. Débrancher le tuyau d'arrivée d'essence
2. Déposer le couvercle du carburateur
3. Vérifier le réglage du flotteur :

La cote, mesurée entre l'axe du flotteur et le plan de joint du couvercle (joint en place) doit être de :

a) Carburateurs de la série CIT 118 :

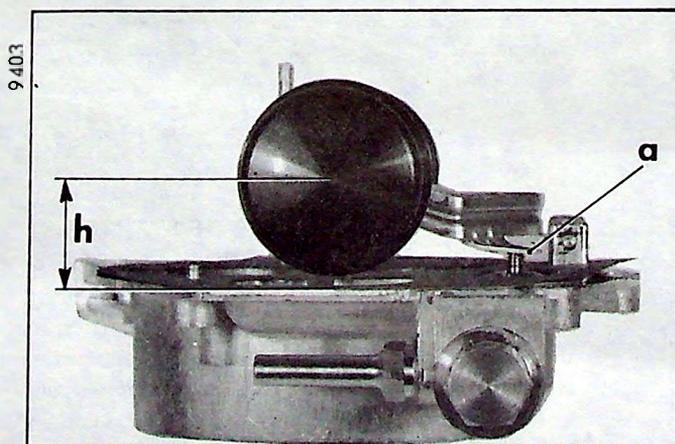
$$h = 20 \pm 1 \text{ mm}$$

b) Carburateurs de la série CIT 133 :

$$h = 18 \pm 1 \text{ mm}$$

Si ces conditions ne sont pas réalisées, agir sur la languette «a» pour obtenir la cote «h» correspondant au type de carburateur considéré.

NOTA : La cote «h» doit être sensiblement égale pour chaque flotteur : (écart admis : 1 mm).



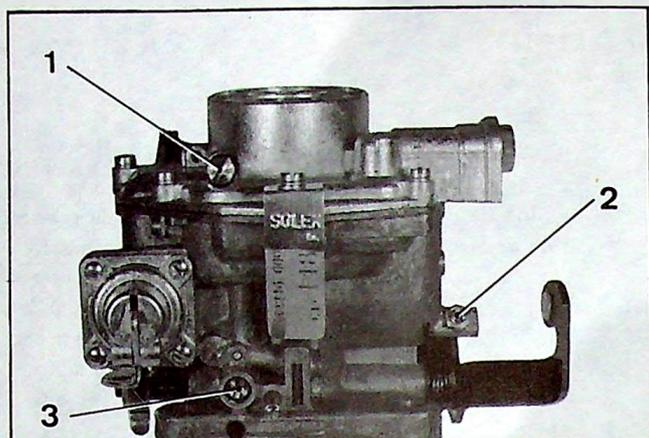
4. Poser le couvercle en s'assurant que le flotteur ne touche pas aux parois de la cuve.
5. Brancher le tuyau d'arrivée d'essence

REMARQUE : Lorsque le flotteur est réglé à la cote «h», le niveau de cuve (couvercle déposé) est tel que la distance entre la surface libre de l'essence et le plan de joint de la cuve est de 26 ± 1 mm.

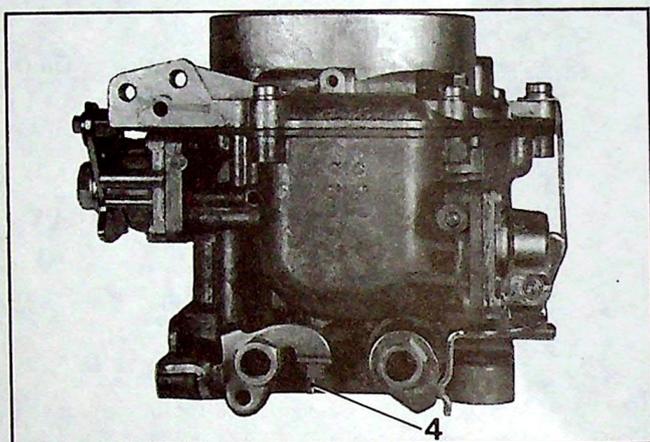
B. REGLAGE DU RALENTI.

1. S'assurer du parfait retour des papillons du premier et du deuxième corps à leur position de repos.
2. Desserrer la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur.
3. Préréglage :
 - a) Visser à fond, sans forcer, la vis de richesse (3) puis la dévisser de six tours.
 - b) Visser à fond la vis d'air (1) puis la dévisser de quatre tours.

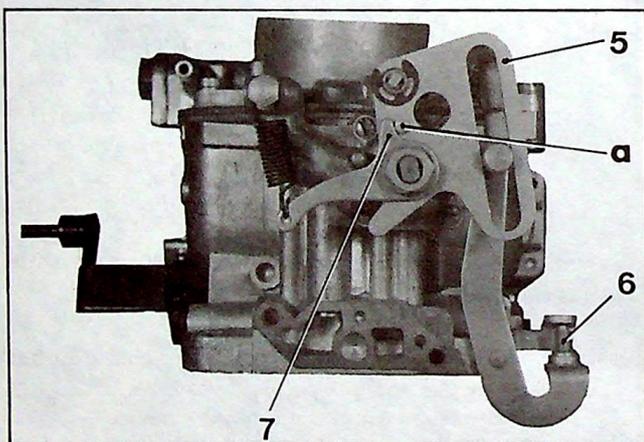
9401



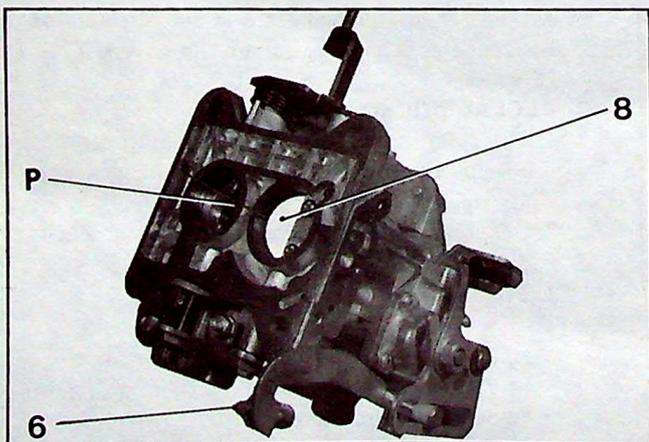
9404



10135



10138



4. Réglage (utiliser un compte-tours d'atelier).

a) A l'aide de la vis d'air (1) amener le régime moteur à :

- $850 + \begin{matrix} 50 \\ 0 \end{matrix} \text{ tr/mn}$ (moteur avec BV à convertisseur)

- $900 + \begin{matrix} 50 \\ 0 \end{matrix} \text{ tr/mn}$ (moteur avec BV mécanique)

b) Rechercher le régime maximum en agissant sur la vis de richesse (3).

c) Serrer ensuite cette vis (3) de façon à amorcer une baisse de régime de 10 à 20 tr/mn.

d) Si le régime final ainsi obtenu est différent de celui indiqué à l'alinéa a), le rétablir et refaire les opérations indiquées aux alinéas b) et c).

NOTA : Si, après les vérifications et les réglages précédents, il est impossible d'obtenir un réglage de ralenti correct, il faut vérifier l'ouverture fixe des papillons.

Pour cela :

a) Repérer la position des vis (2) et (4) de butée de papillon du premier et du deuxième corps.

b) Desserrer les contre-écrous et dévisser ces deux vis jusqu'à obtenir « à la main » la fermeture complète de chaque papillon.

c) Approcher :

- la vis (2) au contact du levier,
- la vis (4) au contact de la butée sur le fond de cuve.

d) Visser ensuite ces deux vis pour les ramener à leurs repères d'origine. Il doit y avoir :

- trois quarts de tour pour la vis (2),
- un tour pour la vis (4).

Sinon, les régler suivant ces conditions.

Serrer les contre-écrous de chaque vis.

e) Régler le ralenti comme indiqué au chapitre B.

C. REGLAGE DE LA COMMANDE DE STARTER.

(Sur les carburateurs repérés CIT 118², CIT 118³ CIT 133 et CIT 133¹).

Le levier de starter (5) étant dans la position indiquée sur la figure (téton « a » en appui sur le levier (7)), une pige P de $\phi = 0,5 \text{ mm}$ doit passer librement et sans jeu entre le papillon du deuxième corps (8) et le corps du carburateur.

Sinon, agir sur la vis (6) pour obtenir cette condition.

II. REGLAGE D'UN CARBURATEUR WEBER 30 DGS (50-00)

— Septembre 1972.

(Système anti-pollution)

A. REGLAGE DU RALENTI.

REMARQUES IMPORTANTES :

- Ne pas intervenir sur la vis de butée (7) de papillon du second corps, celle-ci étant réglée à l'aide d'un micromètre par le fabricant.
- Le réglage du ralenti ne doit être effectué que sur un moteur ayant les culbuteurs et l'allumage correctement réglés.

Réglage du régime de ralenti et de sa teneur en CO et CO² (à l'aide d'un analyseur de gaz).

1. S'assurer du parfait retour des papillons du premier et du second corps à leur position de repos.
2. Desserrer la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur.
3. Faire chauffer le moteur pour obtenir une température d'huile de 70° à 80° C.
Maintenir cette température pendant toute la durée des opérations de réglage du ralenti.
4. Agir sur la vis (1) pour amener le régime de ralenti du moteur à :

$$900 \begin{matrix} + 50 \\ 0 \end{matrix} \text{ tr/min}$$

5. A l'aide de la vis (5), régler la richesse du mélange pour obtenir :
Teneur en oxyde de carbone (CO) : 2 à 3,5 %
Teneur en gaz carbonique (CO²) : 10 à 13 %
NOTA : Ces teneurs doivent être obtenues tout en respectant le régime moteur indiqué au § 4 ; ces deux opérations doivent être faites simultanément.
REMARQUE : Les teneurs autorisées en CO et CO² sont données pour une température de l'air ambiant comprise entre 15° et 30° C.

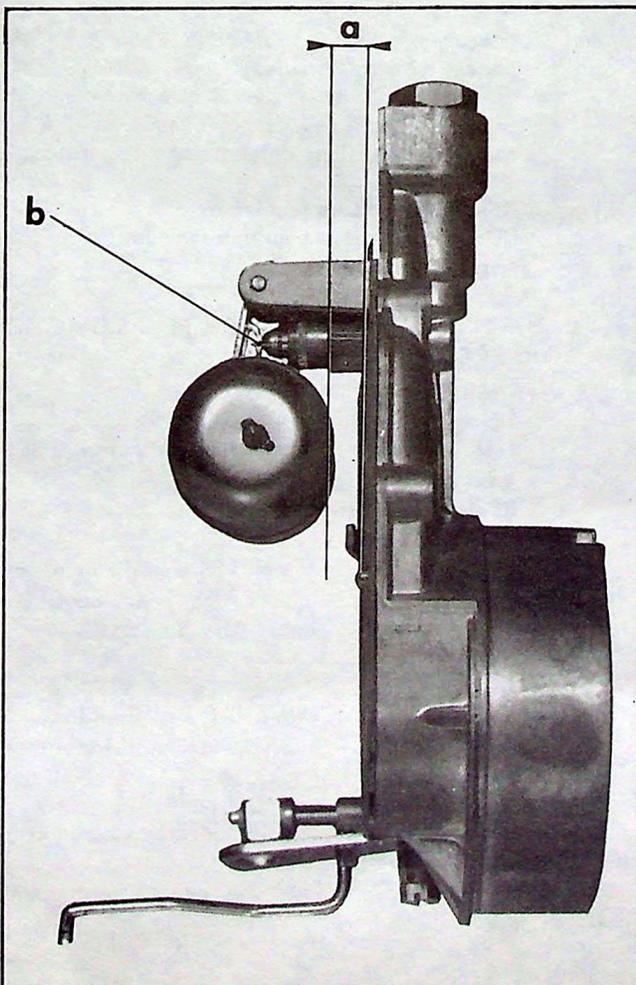
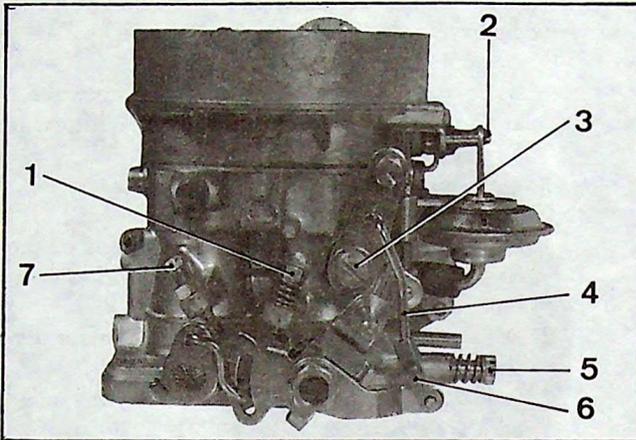
B. VERIFICATION ET REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE.

1. Déposer le couvercle du carburateur.

Pour cela :

- Déposer l'agrafe (6), sa rondelle caoutchouc et désaccoupler la bielle (4), du levier de commande des papillons.
- Désaccoupler le levier de starter, du corps de carburateur en déposant la vis (3) et son ressort.
- Désaccoupler le levier de commande, de la capsule en déposant le circlip (2).
- Déposer les cinq vis de fixation du couvercle et le dégager.

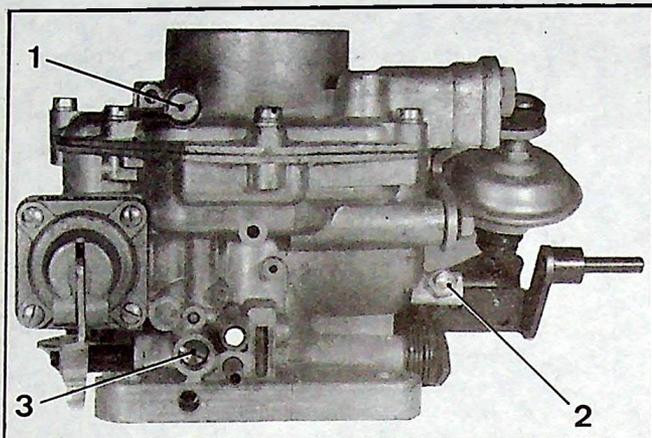
2. Positionner le couvercle verticalement comme indiqué sur la figure (bille du pointeau non enfoncée). Mesurer la cote « a » entre le plan de joint du couvercle (joint en place) et le flotteur.
Cette cote doit être de : $6,5 \pm 0,25 \text{ mm}$.
(Utiliser une cale de cette épaisseur).
Sinon, l'obtenir en agissant sur la languette « b ».
3. Poser le couvercle (opérer en sens inverse de la dépose).



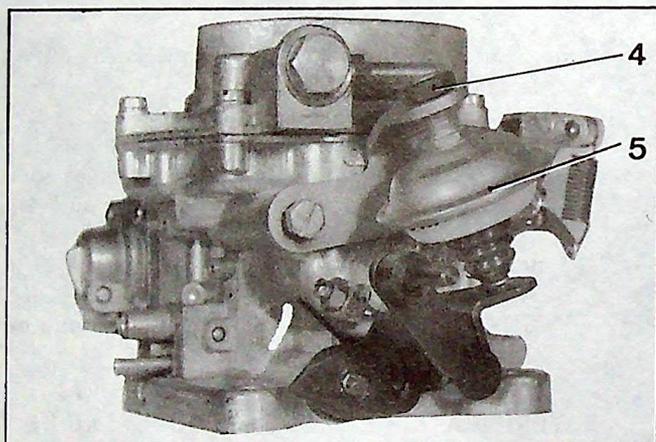
III. REGLAGE D'UN CARBURATEUR SOLEX CIT 137

— Septembre 1972.

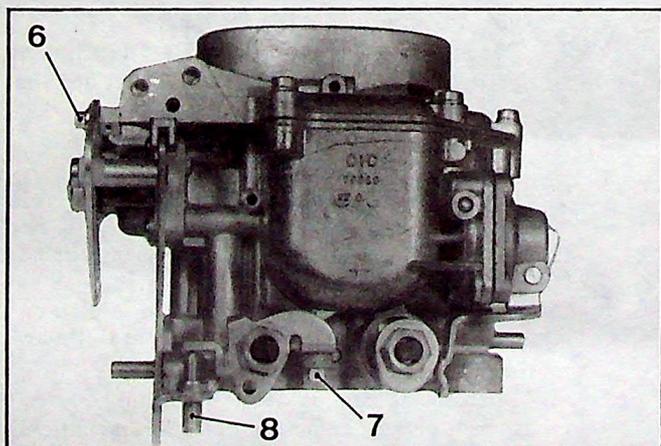
(Système anti-pollution)



10292



10293



10291

A. REGLAGE DU RALENTI.

REMARQUES IMPORTANTES :

- Ne pas intervenir sur la position des vis de butée (2) et (7) des papillons du premier et du deuxième corps, celles-ci étant réglées par le fabricant à l'aide d'un micromètre.
- Le réglage du ralenti ne doit être effectué que sur un moteur ayant les culbuteurs et l'allumage correctement réglés.

Réglage du régime de ralenti et de sa teneur en CO et CO² (à l'aide d'un analyseur de gaz) :

1. S'assurer du parfait retour des papillons du premier et du deuxième corps à leur position de repos.
2. Desserrer la vis de détente du conjoncteur-dissjoncteur.
3. Faire chauffer le moteur pour obtenir une température d'huile de 70° à 80° C.
Maintenir cette température pendant toute la durée des opérations de réglage du ralenti.
4. Agir sur la vis (1) pour amener le régime de ralenti du moteur à :

$$- 900 + 50 \frac{\text{tr}}{\text{mn}}$$

5. A l'aide de la vis (3), régler la richesse du mélange pour obtenir :
Teneur en oxyde de carbone (CO) : 2 à 3,5 %
Teneur en gaz carbonique (CO²) : 10 à 13 %
NOTA : Ces teneurs doivent être obtenues tout en respectant le régime moteur indiqué au § 4 ; ces deux opérations doivent donc être faites simultanément.

REMARQUE : Les teneurs autorisées en CO et CO² sont données pour une température de l'air ambiant comprise entre 15° et 30° C.

B. CONTROLE ET REGLAGE DU TEMPS D'ACTION DU FREIN DE RALENTI.

1. Contrôler le temps d'action :

Le régime du moteur doit chuter de 2 500 à 1 000 tr/mn dans un temps compris entre 2 et 5 secondes.

2. Régler le temps d'action :

Desserrer l'écrou (4).

Visser le frein de ralenti (5) pour diminuer le temps d'action, ou inversement pour l'augmenter. Serrer l'écrou (4) entre chaque mesure.

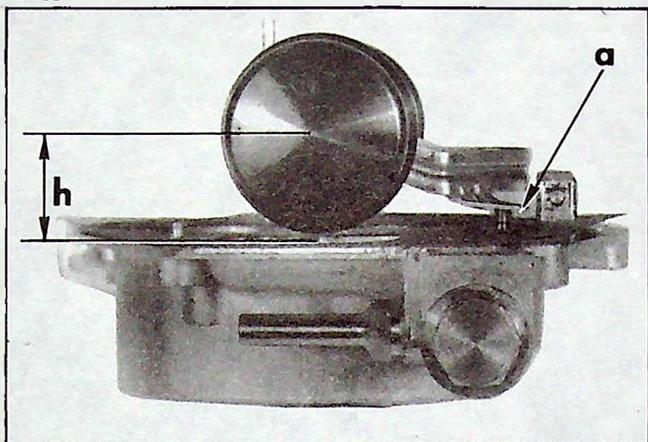
C. REGLAGE DE LA COMMANDE DE STARTER.

La commande (6) de starter étant au 1er crantage (obtenu à partir de la position starter hors-circuit), une pige de $\phi = 0,35$ mm doit passer librement et sans jeu entre le papillon du deuxième corps et le corps du carburateur.

Sinon, agir sur la vis (8) pour obtenir cette condition.

D. VERIFICATION ET REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE.

9403



1. Débrancher le tuyau d'arrivée d'essence au carburateur.

2. Déposer le couvercle du carburateur.

3. Vérifier le réglage du flotteur :

La cote mesurée entre l'axe du flotteur et le plan de joint du couvercle (joint en place) doit être de :

$$h = 18 \pm 1 \text{ mm}$$

et sensiblement égale pour chaque flotteur (écart admis 1 mm).

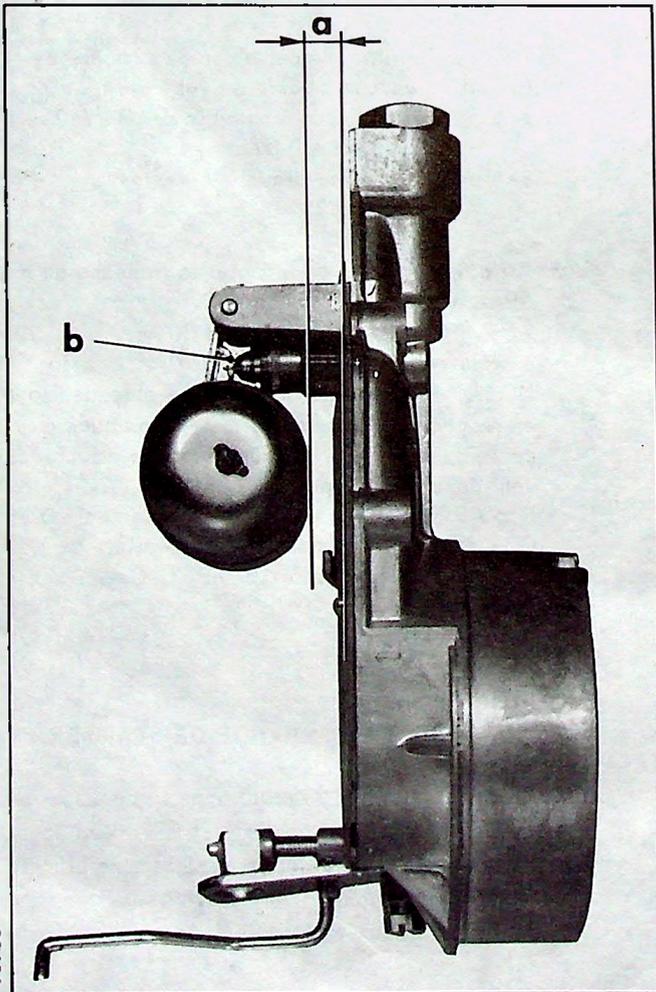
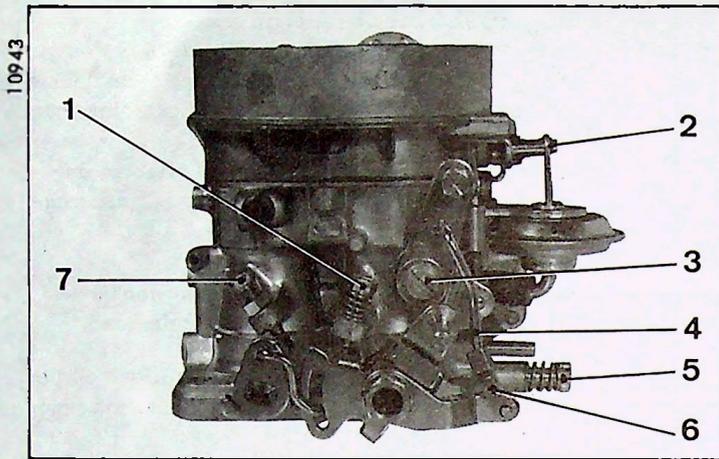
Si cette cote n'est pas réalisée, agir sur la languette «a» pour modifier la position du flotteur.

4. Poser le couvercle en s'assurant que le flotteur ne touche pas aux parois de la cuve.

5. Brancher le tuyau d'arrivée d'essence au carburateur.

REMARQUE : Lorsque le flotteur est réglé à la cote «h», le niveau de cuve (couvercle déposé) est tel, que la distance entre la surface libre de l'essence et le plan de joint de la cuve est de 26 ± 1 mm.

REGLAGE DU CARBURATEUR WEBER 30 DGS¹ (W 51-00)



I. REGLAGE DU RALENTI.

REMARQUES IMPORTANTES :

- Ne pas intervenir sur la vis de butée (7) du papillon du second corps, celle-ci étant réglée à l'aide d'un micromètre par le fabricant.
- Le réglage du ralenti ne doit être effectué que sur un moteur ayant les culbuteurs et l'allumage correctement réglés.

Réglage du régime de ralenti et de sa teneur en CO et CO² (à l'aide d'un analyseur de gaz) :

1. S'assurer du parfait retour des papillons du premier et du second corps à leur position de repos.
2. Desserrer la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur.
3. Faire chauffer le moteur pour obtenir une température d'huile de 70° à 80° C.
Maintenir cette température pendant toute la durée des opérations de réglage du ralenti.
4. Agir sur la vis (1) pour obtenir un régime de ralenti, suivant le modèle de véhicule :
 - a) Véhicule avec convertisseur de couple : 850 à 900 tr/mn
 - b) Véhicule avec embrayage classique : 900 à 950 tr/mn.

5. A l'aide de la vis (5), régler la richesse du mélange pour obtenir :

Teneur en oxyde de carbone (CO) : 2 à 3,5 %
Teneur en gaz carbonique (CO²) : 10 à 13 %.

NOTA : Ces teneurs doivent être obtenues tout en respectant les régimes moteur indiqués au paragraphe précédent ; ces deux opérations doivent donc être faites simultanément.

REMARQUE : Les teneurs autorisées en CO et CO² sont données pour une température de l'air ambiant comprise entre 15° et 30° C.

II. VERIFICATION ET REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE.

1. Déposer le couvercle du carburateur :

Pour cela :

- Déposer l'agrafe (6) et sa rondelle caoutchouc et désaccoupler la bielle (4), du levier de commande des papillons.
- Désaccoupler le levier de starter, du corps de carburateur en déposant la vis (3) et son ressort.
- Désaccoupler le levier de commande, de la capsule en déposant le circlips (2).
- Déposer les cinq vis de fixation du couvercle et le dégager.

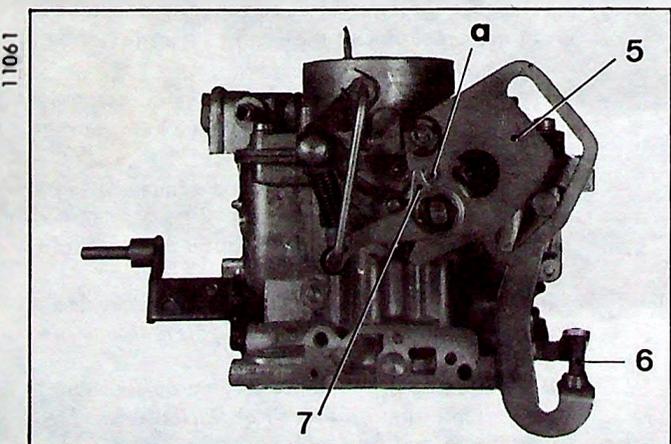
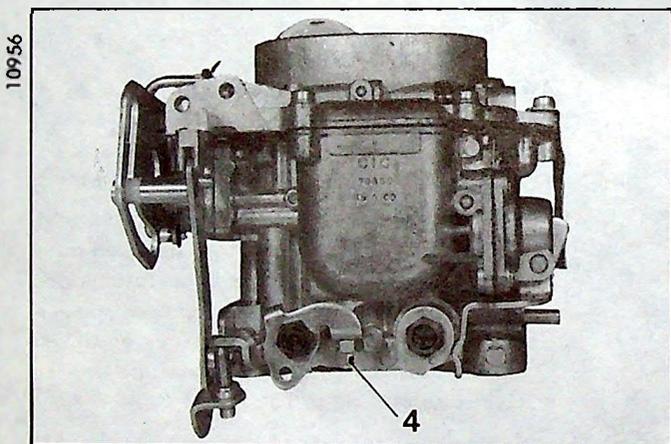
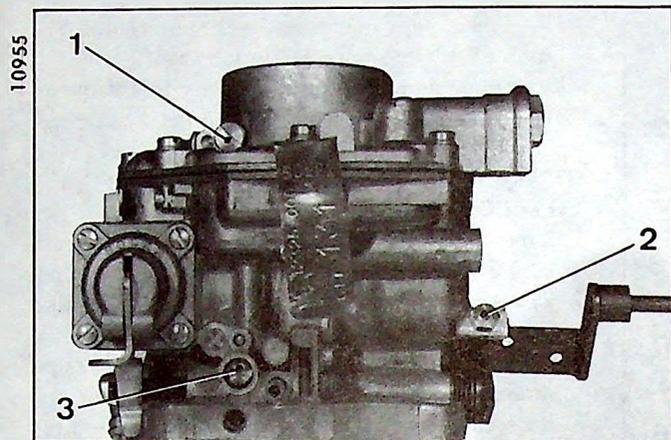
2. Positionner le couvercle verticalement comme indiqué sur la figure (bille du pointeau non enfoncée).

Mesurer la cote « a » entre le plan de joint du couvercle (joint en place) et le flotteur.

Cette cote doit être :

« a » = 6,5 ± 0,25 mm (Utiliser une cale de cette épaisseur). Sinon, l'obtenir en agissant sur la languette « b ».

3. Poser le couvercle (opérer en sens inverse de la dépose).

REGLAGE DU CARBURATEUR SOLEX 28 CIC 3 (CIT 131⁴).

I. REGLAGE DU RALENTI .

REMARQUES IMPORTANTES :

- Ne pas intervenir sur la position des vis de butée (2) et (4) des papillons du premier et du deuxième corps, celles-ci étant réglées par le fabricant à l'aide d'un micromètre.
- Le réglage du ralenti ne doit être effectué que sur un moteur ayant les culbuteurs et l'allumage correctement réglés.

Réglage du régime de ralenti et de sa teneur en CO et CO² (à l'aide d'un analyseur de gaz) :

1. S'assurer du parfait retour des papillons du premier et du deuxième corps à leur position repos.
2. Desserrer la vis de détente du conjointeur-disjoncteur.
3. Faire chauffer le moteur pour obtenir une température d'huile de 70° à 80° C. Maintenir cette température pendant toute la durée des opérations de réglage du ralenti.
4. Agir sur la vis (1) pour obtenir un régime de ralenti suivant le modèle de véhicule :
 - a) Véhicule avec convertisseur de couple : 850 à 900 tr/mn
 - b) Véhicule avec embrayage classique : 900 à 950 tr/mn
5. A l'aide de la vis (3), régler la richesse du mélange pour obtenir :
 - Teneur en oxyde de carbone (CO) : 2 à 3,5 %
 - Teneur en gaz carbonique (CO²) : 10 à 13 %.
 NOTA : Ces teneurs doivent être obtenues tout en respectant les régimes moteur indiqués au paragraphe précédent ; ces deux opérations doivent donc être faites simultanément.

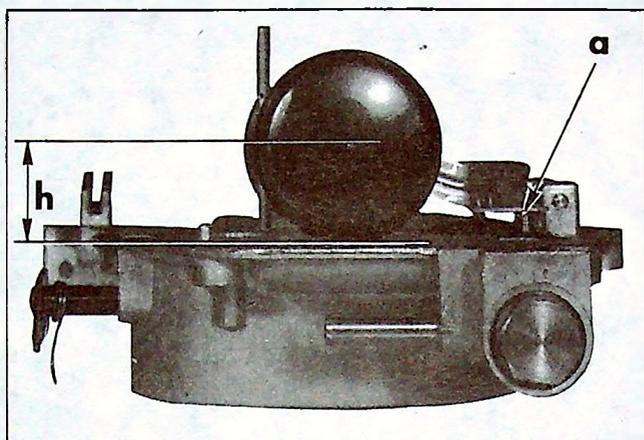
REMARQUE : Les teneurs autorisées en CO et CO² sont données pour une température de l'air ambiant comprise entre 15° et 30° C.

II. REGLAGE DE LA COMMANDE DE STARTER.

Le levier de starter (5) étant dans la position indiquée sur la figure ci-contre (téton « a » en appui sur le levier (7) de volet de départ), une pige de $\phi = 0,5$ mm doit passer librement et sans jeu entre le papillon du deuxième corps et le corps de carburateur.

Agir sur la vis (6) pour obtenir cette condition.

III. VERIFICATION ET REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE.



1. Débrancher le tuyau d'arrivée d'essence au carburateur.

2. Déposer le couvercle du carburateur.

3. Vérifier le réglage du flotteur :

La cote, mesurée entre l'axe du flotteur et le plan de joint du couvercle (joint en place) doit être de : $h = 18 \pm 1$ mm
et sensiblement égale pour chaque flotteur (écart admis = 1 mm).

Si cette cote n'est pas réalisée, agir sur la languette « a » pour modifier la position du flotteur.

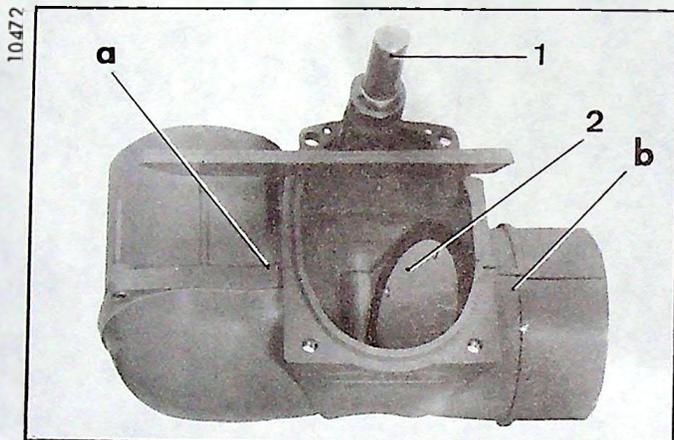
4. Poser le couvercle en s'assurant que le flotteur ne touche pas aux parois de la cuve.

5. Brancher le tuyau d'arrivée d'essence au carburateur.

REMARQUE : Lorsque le flotteur est réglé à la cote « h », le niveau de cuve (couvercle déposé) est tel, que la distance entre la surface libre de l'essence et le plan de joint de la cuve est de 26 ± 1 mm.

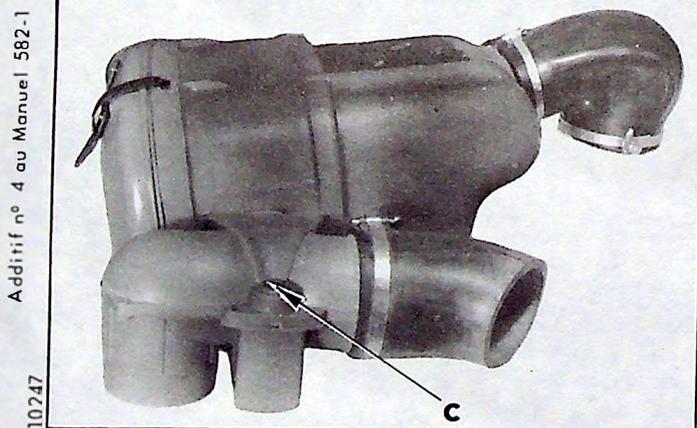
RECHAUFFAGE DE L'AIR D'ADMISSION.

CONTROLE DE LA SONDE THERMOSTATIQUE.



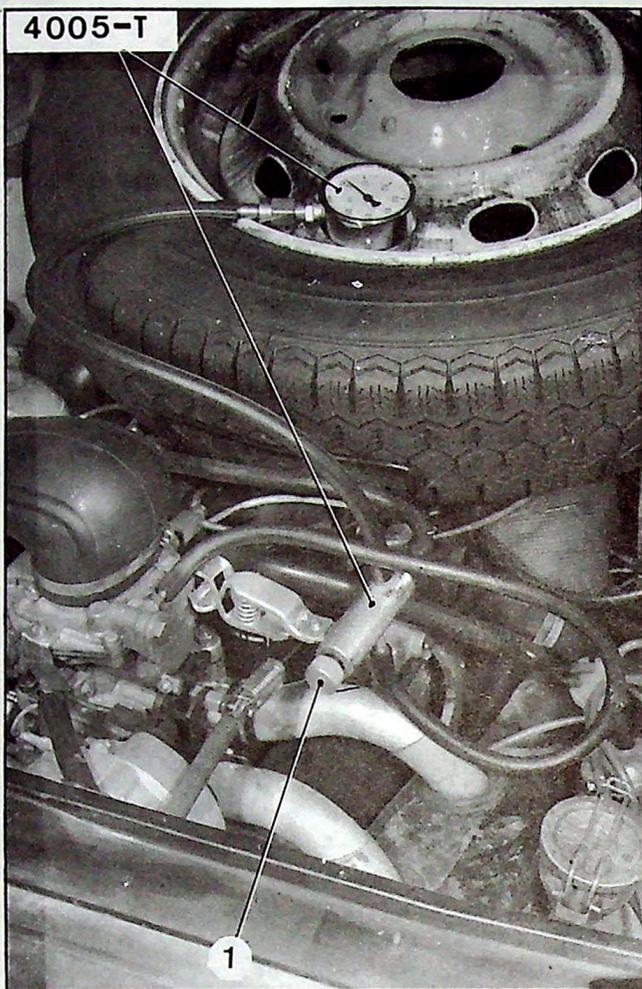
Contrôle.

- A la température ambiante (inférieure à 36°), le volet (2) doit obturer le conduit « b » (air ambiant)
- Plonger la sonde (1) dans de l'eau froide.
- Chauffer lentement l'eau, de façon à élever progressivement sa température.
- Lorsqu'elle atteint, et dépasse $39^{\circ} \pm 3^{\circ}$ C le volet (2) doit progressivement obturer le conduit « a » (air réchauffé) et rester dans cette position.
- Laisser refroidir l'eau : lorsque sa température atteint, et devient inférieure à $39^{\circ} \pm 3^{\circ}$ C, le volet (2) doit obturer à nouveau le conduit « b » (air ambiant).

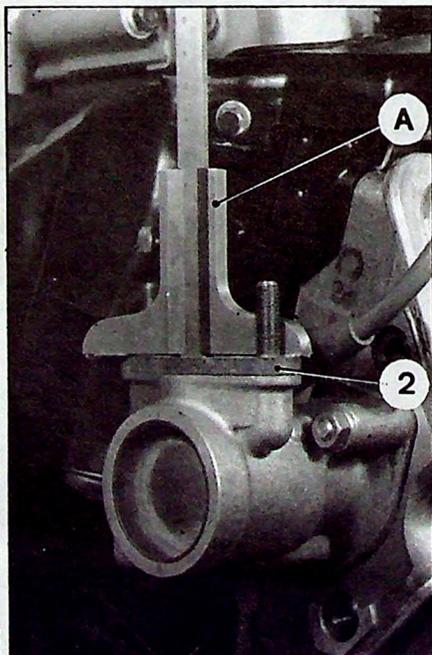


NOTA : Sur véhicule, pendant la mise en température du moteur, il est possible de contrôler le déplacement du volet en observant le trait repère « c » situé en bout d'axe du volet.

11145



Correctif N° 5 au Manuel 582-1



8654

POMPE A ESSENCE

1. Caractéristiques :

Pompe aspirante et refoulante du type à membrane commandée par excentrique en bout d'arbre à cames.

Fournisseurs	GUIOT	AC DELCO
Références	567 A	6930

2. Contrôles à l'aide de l'appareil 4005-T :

- Mettre l'appareil en place comme indiqué sur la figure ci-contre.
- Dévisser le bouton moleté (1) d'un tour et demi environ.
- Mettre le moteur en marche.

a) Contrôler la pression à débit nul :

- Visser à fond le bouton moleté (1).
- Lire sur le manomètre la pression stabilisée qui doit être de : 250 millibars maxi.

b) Contrôler l'étanchéité des clapets de pompe :

- Arrêter le moteur.
- La pression ne doit pas chuter brutalement.

c) Contrôler l'étanchéité du pointeau de carburateur :

- Desserrer le bouton moleté (1).
- Mettre le moteur en marche et le laisser tourner quelques instants.
- Arrêter le moteur.
- La pression ne doit pas chuter brutalement.

Déposer l'appareil 4005-T.

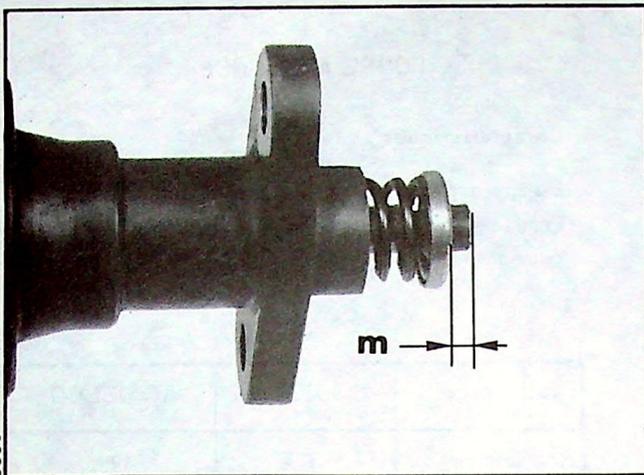
Brancher le tuyau d'arrivée d'essence au carburateur.

3. Contrôler la course du poussoir de pompe :

- a) A l'aide d'une jauge de profondeur A, mesurer la cote entre la face supérieure de l'entretoise(2) et l'excentrique de commande du poussoir de pompe en *position haute*, puis en *position basse*. (Faire tourner le moteur à la manivelle pour faciliter cette opération).

Cette cote doit être comprise entre :

21,5 et 22 mm (*position haute de l'excentrique*)
et 26,5 et 27 mm (*position basse de l'excentrique*).



b) Mesurer la longueur « m » entre la coupelle d'arrêt de ressort et l'extrémité du poussoir de commande de pompe. Cette longueur doit être de 4 mm mini.

4. Contrôler l'étanchéité de la pompe :

Obturer le tube de refoulement.

Souffler de l'air comprimé sous une pression de

800 millibars dans le tube d'aspiration de la pompe.

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

Aucune fuite ne doit être décelée.

NETTOYAGE D'UN TAMIS DE TRANSMETTEUR DE JAUGE A ESSENCE

DEPOSE.

5. Déconnecter le câble de masse de la batterie.

6. Par l'intérieur du coffre, déposer le transmetteur de jauge à essence. Pour cela :

- Déposer la plaque de fermeture.

- Déconnecter les deux fils et désaccoupler la durite (1), du transmetteur.

- Déposer la bague de verrouillage (2) du transmetteur sur le réservoir, en la tournant de 1/6 de tour vers la gauche.

- Dégager avec précaution le transmetteur, du réservoir, pour ne pas le détériorer.

- Nettoyer l'élément filtrant « a » à l'essence et le souffler à l'air comprimé.

POSE

7. Poser le transmetteur :

- Engager d'abord le flotteur dans le réservoir, puis le tube plongeur.

- Positionner correctement le joint d'étanchéité (3).

- Poser la bague de verrouillage (2) et la tourner de 1/6 de tour vers la droite.

- Connecter les fils et accoupler la durite (1) au transmetteur.

- Poser la plaque de fermeture.

8. Connecter le fil de masse à la batterie et vérifier le fonctionnement du transmetteur de jauge.

♦ FILTRE A ESSENCE

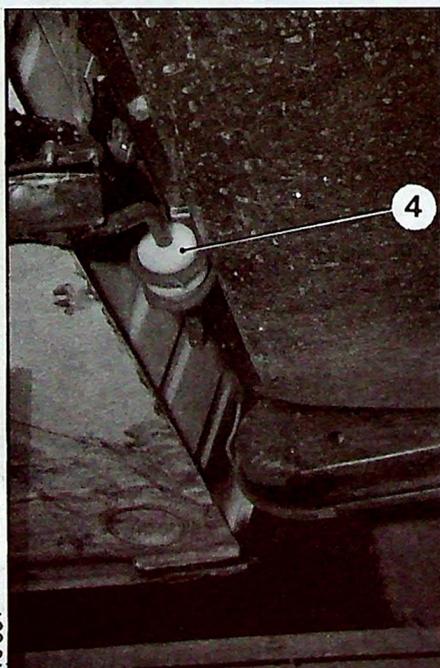
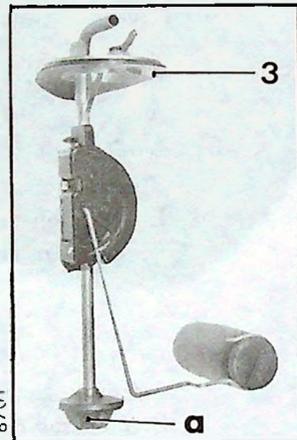
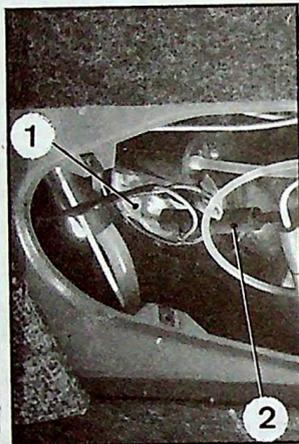
Marque : GUIOT

Référence : G 20

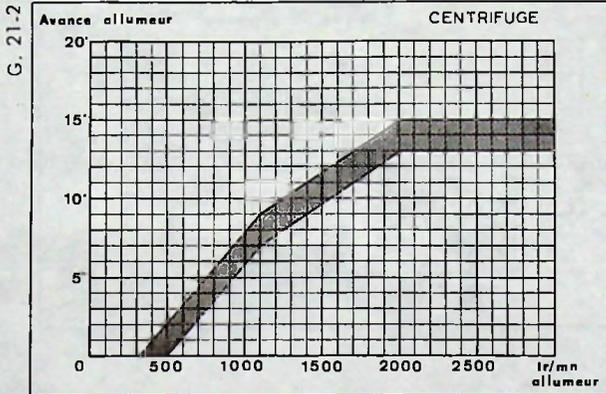
Depuis Février 1972, un filtre (4) est monté sur la canalisation d'alimentation en essence entre le réservoir et la pompe.

NOTA : Le remplacement du filtre est à effectuer tous les 20 000 kms.

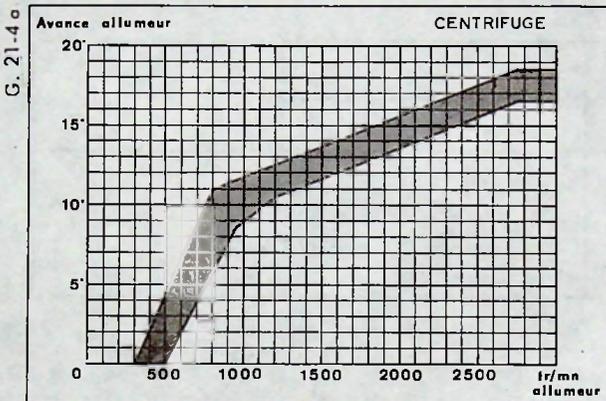
Respecter le sens de montage; une flèche indique le sens du passage de l'essence.



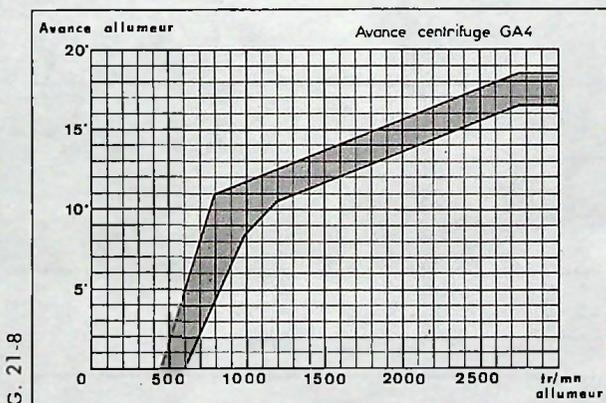
Courbe d'avance centrifuge G.A.1



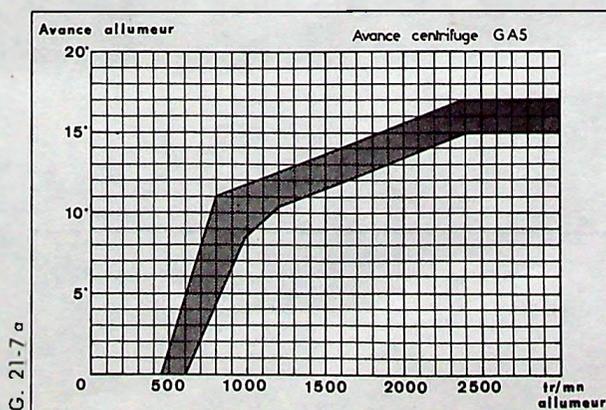
Courbe d'avance centrifuge G.A.2



Courbe d'avance centrifuge G.A.4



Courbe d'avance centrifuge G.A.5



CARACTERISTIQUES

ALLUMEUR

Marques et références (gravées sur le corps) :
SEV-MARCHAL (type à cassette) :

41310002 → 1/1971
41301002 → 1/1971 → 12/1971
41301202 → 12/1971 → 9/1972
DUCELLIER :
4310 A → 1/1971 → 12/1971
4431 A → 12/1971 → 9/1972
4451 A → 9/1972

Ces allumeurs sont équipés :

- d'un dispositif d'avance centrifuge
- d'un dispositif d'avance par dépression

Sens de rotation :

(vu côté commande) : SH (sens horloge).

Ordre d'allumage : 1 - 4 - 3 - 2

Ecartement des contacts : 0,35 à 0,45 mm.

Angle de fermeture des contacts : $57 \pm 2^\circ$

Rapport Dwell $63\% \pm 3\%$

Avance initiale : 10° avant PMH.

Repère sur volant :

a) Véhicules sortis jusqu'en Octobre 1971 :

- trou de pige correspondant à 10° d'avance initiale avant le PMH.

b) Véhicules sortis depuis Octobre 1971 :

Un repère est frappé sur le volant et un secteur gradué en degrés moteur est fixé sur le carter moteur.

ATTENTION : Le repère du volant placé en face du zéro du secteur gradué correspond au PMH des cylindres n° 1 et n° 3.

Repères des courbes d'avance (gravés sur allumeurs) :

a) Allumeurs montés sur véhicules → 1/1971

Désignation	Repère	Repère fournisseur	
		SEV	Ducellier
Avance centrifuge	GA1	A270	
Avance par dépression	GD1	C100	

b) Allumeurs montés sur véhicules → 1/1971
→ 11/1971

Désignation	Repère	Repère fournisseur	
		SEV	Ducellier
Avance centrifuge	GA2	A283	4310 A
Avance par dépression	GD1	C100	

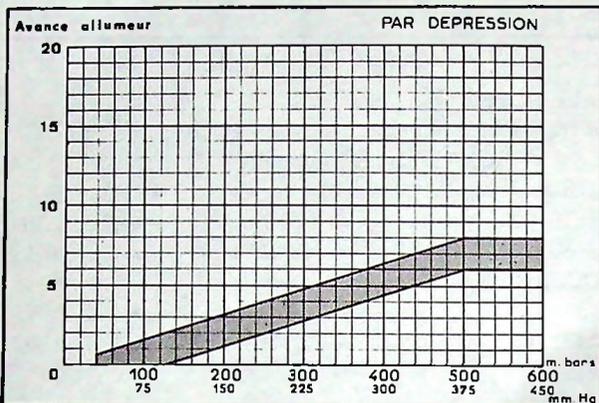
c) Allumeurs montés sur véhicules → 12/1971
→ 9/1972

Désignation	Repère	Repère fournisseur	
		SEV	Ducellier
Avance centrifuge	GA4	A296	4431 A
Avance par dépression	GD1	C100	

d) Allumeurs montés sur véhicules → 9/1972

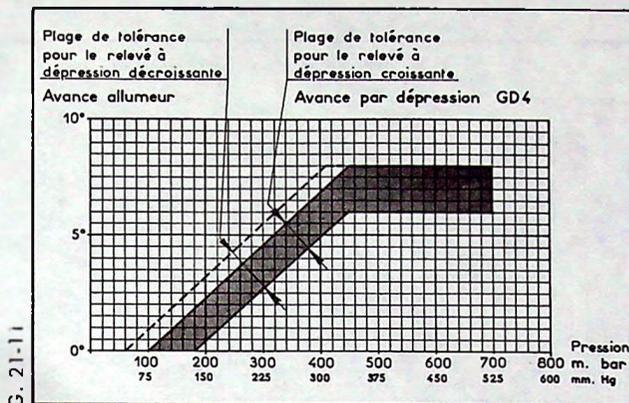
Désignation	Repère	Repère fournisseur	
		SEV	Ducellier
Avance centrifuge	GA5		4451 A
Avance par dépression	GD4		

Courbe d'avance par dépression GD.1



G. 21-5

Courbe d'avance par dépression GD.4



G. 21-11

Calage statique de l'allumeur, à la lampe témoin :

Repères sur allumeur	GA 1 ou GA 1 - GD 1	GA 2 - GD 1		GA 4 - GD 1 GA 5 - GD 4
		→ 10/1971	→ 10/1971	
Calage (point d'allumage)	15° (2 dents avant trou de pige)	10° (trou de pige)	10° (Secteur gradué sur moteur)	

Contrôle de la courbe de l'allumeur en dynamique, à la lampe stroboscopique :

(dépression débranchée)

Allumeur Repères des courbes	Régime en tr/mn moteur	Avance en degrés vilebrequin		Avance en degrés allumeur par rapport au trou de pige (à lire sur secteur gradué 3093-T)
		Avance totale	Avance par rapport au trou de pige	
GA 1 ou GA 1 - GD 1	2000 tr/mn	29°	19°	9° 30
GA 2 - GD 1 → 10/1971	2500 tr/mn	33°	23°	11° 30
GA 2 - GD 1 → 10/1971	2500 tr/mn	33° (à lire sur secteur gradué fixé sur le moteur)		
GA 4 - GD 1 GA 5 - GD 4				

BOUGIES

Ecartement des électrodes :

0,6 à 0,7 mm → 4/1972

0,65 à 0,8 mm → 4/1972

Couple de serrage :

(culasse froide) 20 à 25 mAN (2 à 2,5 m.kg)

NOTA

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

BOBINE

Du type à résistance extérieure.

Références :

DUCELLIER..... 2777 B → 7/1971

DUCELLIER..... 2777 C → 7/1971

ou SEV-MARCHAL..... E 44910312

ou MARELLI BZR 206 A → 6/1972

CONDENSATEUR D'ALLUMAGE

Capacité 0,25 à 0,30 μ F

FILS DE HAUTE TENSION

Marque ELECTRIC FIL-BOUGICORD

Référence :400 RTF 33-0

Résistance des fils (à 20°C) :

- Bobine à allumeur 160 à 250 Ω → 9/1971

420 à 720 Ω → 9/1971

- Allumeur à cylindre n° 1 370 à 570 Ω

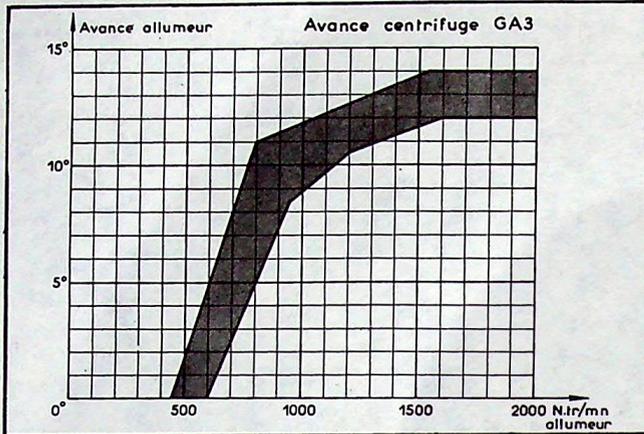
- Allumeur à cylindre n° 2 650 à 990 Ω

- Allumeur à cylindre n° 3 1200 à 1820 Ω

- Allumeur à cylindre n° 4 1430 à 2160 Ω

CARACTERISTIQUES

G.21-10



ALLUMEUR.

Marques et références : (gravées sur le corps).

DUCELLIER : 4411 B

SEV-MARCHAL : 41301402 (à cassette).

Ces allumeurs sont équipés :

- d'un dispositif d'avance centrifuge,
- d'un dispositif d'avance par dépression.

Sens de rotation :

SH (sens horloge) : vue côté commande.

Ordre d'allumage : 1-4-3-2.

Ecartement des contacts : 0,35 à 0,45 mm.

Angle de fermeture des contacts : 57° ± 2°.

Rapport Dwell : 63 % ± 3 %.

Point d'avance initiale : 10° avant PMH.

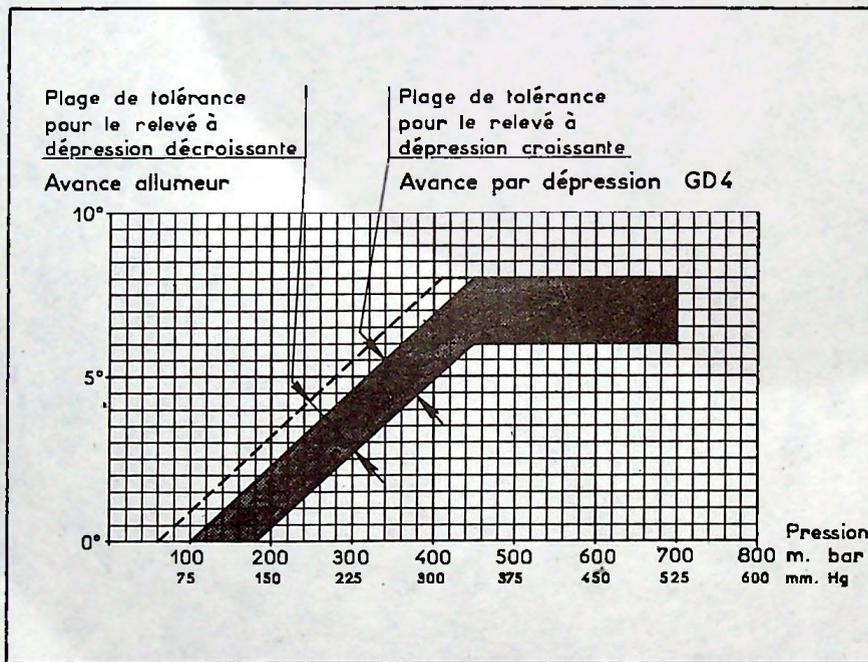
(Repère frappé sur le volant moteur placé en face de la graduation 10° du secteur gradué fixé sur le carter).

Contrôle dynamique :

Avance : 33° sur le secteur gradué à 2500 tr/mn (dépression débranchée).

Repères des courbes d'avance : (gravés sur le corps) : GA 3 - GD 4.

G.21-11



Additif N° 5 au Manuel 582-1

BOUGIES.

Ecartement des électrodes :
0,65 à 0,80 mm

Couple de serrage (culasse froide)
20 à 25 mAN (2 à 2,5 m.kg)

NOTA : En ce qui concerne les marques et les types des bougies préconisées, se reporter aux notes techniques traitant ce sujet et paraissant périodiquement.

BOBINE.

Du type à résistance extérieure.

Références :

DUCELLIER 2777 C

SEV-MARCHAL E 44910312

MARELLI BZR 206 A

CONDENSATEUR D'ALLUMAGE.

Capacité : 0,25 à 0,30 µF.

FILS DE HAUTE TENSION.

Marque : ELECTRICFIL - BOUGICORD

Référence : 400 RTF 33-0

Résistance des fils (à 20° C) :

- Bobine à allumeur 420 à 720 Ω

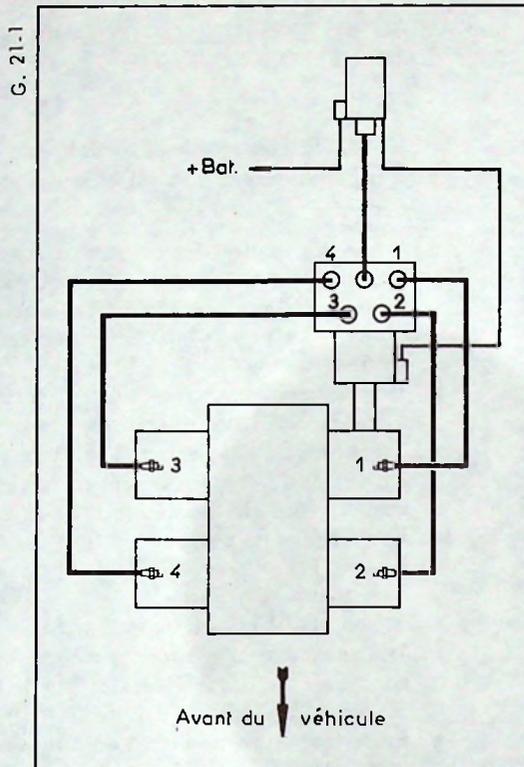
- Allumeur à cylindre n° 1 370 à 570 Ω

- Allumeur à cylindre n° 2 650 à 990 Ω

- Allumeur à cylindre n° 3 1200 à 1820 Ω

- Allumeur à cylindre n° 4 1430 à 2160 Ω

I - CONTROLE DE L'ECARTEMENT DES CONTACTS



1. A l'aide d'un contrôleur d'angle de came ou d'un oscilloscope :

Moteur tournant, lire un angle de fermeture des grains de contact égale à $57^{\circ} \pm 2^{\circ}$.

2. A l'aide d'un dwellmètre :

Moteur tournant, lire un « rapport Dwell » égal à $63\% \pm 3\%$.

Si ces valeurs ne sont pas obtenues, déposer l'allumeur, après avoir désaccouplé la tête, du corps d'allumeur, et régler les contacts sur un banc d'essais d'allumeur.

3. A l'aide d'un jeu de cales :

Déposer l'allumeur comme indiqué précédemment. Tourner l'arbre de commande de l'allumeur pour qu'un des bossages de la came lève le linguet à sa hauteur maxi. A ce point, mesurer l'écartement des grains qui doit être de $0,35$ à $0,45$ mm. Sinon, le régler à cette valeur.

II - CALAGE DE L'ALLUMEUR A LA LAMPE TEMOIN ET CONTROLE DU CALAGE DYNAMIQUE A LA LAMPE STROBOSCOPIQUE

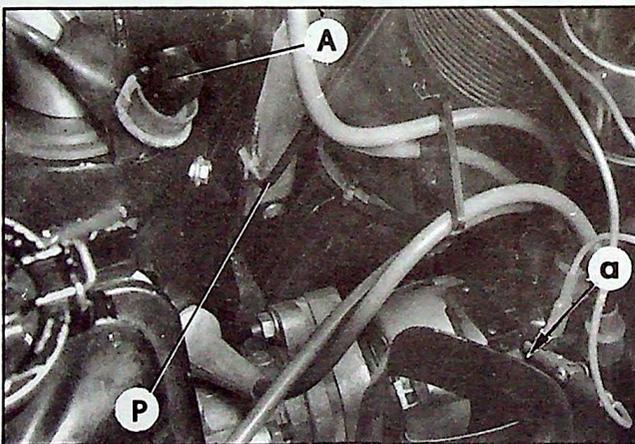
1. Véhicules sortis jusqu'en Octobre 1971 et équipés d'allumeurs avec repères :
GA 1 ou GA 1 - GD 1 ou GA 2 - GD 1.

A - CALAGE A LA LAMPE TEMOIN :

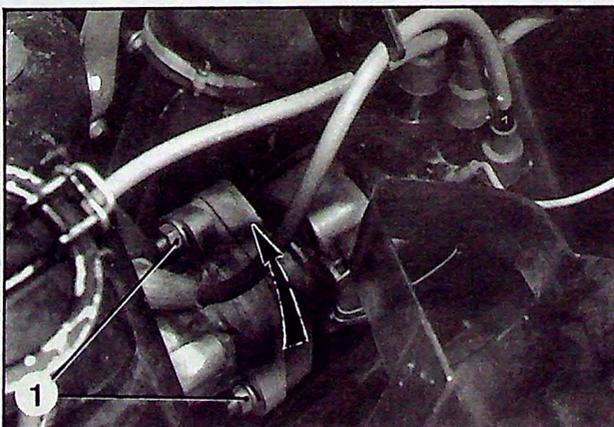
- a) Amener le cylindre n° 1 en fin de compression.
- b) Introduire une pige P de $\phi = 5$ mm dans le trou prévu dans le carter (côté gauche).
- c) Tourner le moteur à la manivelle jusqu'à ce que la pige :
 - se trouve à deux dents de la couronne de démarreur avant le trou du volant, soit 15° avant le P.M.H :
 - (Cas d'un allumeur avec repères GA 1 ou GA 1 - GD 1)
 - pénètre dans le trou du volant, soit 10° avant le P.M.H :
 - (Cas d'un allumeur avec repère GA2-GD 1)
 A ce moment le moteur est au point d'allumage.
- d) Retirer la pige
- e) Brancher une lampe témoin A, entre la borne de connexion du condensateur sur l'allumeur, en « a », et la masse.
- f) Mettre le contact.
- g) Desserrer les écrous (1) de fixation de l'allumeur. Tourner lentement le corps de l'allumeur dans le sens de la flèche (voir figure). S'arrêter au moment où la lampe s'allume, ce qui correspond au décolllement des grains de contact.
- Serrer les écrous de fixation de l'allumeur.
- h) Couper le contact.

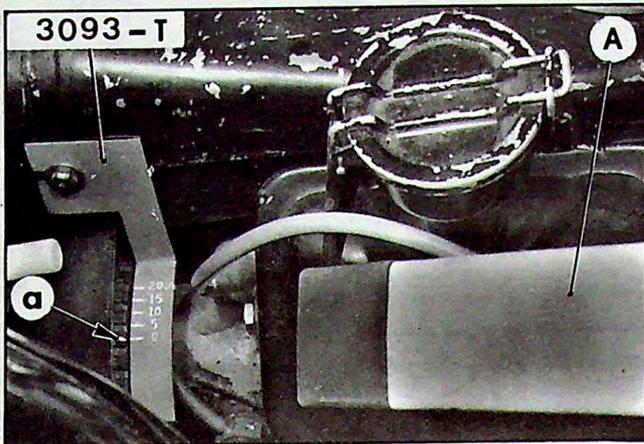
Correctif N° 5 au Manuel 582-1

8356



8358





8390

B CONTRÔLE DU CALAGE DYNAMIQUE A LA LAMPE STROBOSCOPIQUE

REMARQUE : Cette opération doit être effectuée impérativement à la suite de l'opération précédente.

- Introduire la pige dans le carter et tourner lentement le moteur jusqu'à ce qu'elle pénètre dans le trou du volant (*allumeur avec repères GA 1 ou GA 1 - GD 1 seulement*). Retirer la pige.
- Fixer le secteur gradué 3093-T, comme indiqué sur la figure ci-contre.
- Tracer un trait fin en « a » (peinture blanche) sur la poulie d'entraînement de l'arbre à cames (côté gauche) en face de la graduation « zéro » du secteur.
- Débrancher le tube souple de la commande d'avance à dépression.
- Connecter un compte-tours.
- Alimenter la lampe stroboscopique A et connecter le fil haute tension sur le fil de bougie du cylindre n° 1.
- Faire tourner le moteur et éclairer le secteur gradué à l'aide de la lampe. Accélérer le moteur : le repère sur la poulie d'arbre à cames doit paraître se déplacer.

h) Contrôler le point de calage dynamique :

- Cas d'un allumeur avec repère GA1 ou GA1 - GD 1.

Régime à 2000 ± 50 tr/mn. le repère « a » doit se stabiliser et correspondre à :

$$9^{\circ} 30' + \frac{1^{\circ}}{0} \text{ sur le secteur}$$

- Cas d'un allumeur avec repère GA2 - GD1 :

Régime à 2500 ± 50 tr/mn. le repère « a » doit se stabiliser et correspondre à :

$$11^{\circ} 30' + \frac{1^{\circ}}{0} \text{ sur le secteur}$$

IMPORTANT : Si le contrôle est incorrect, ne pas modifier le calage de l'allumeur (le réglage du point d'avance initiale devient lui même incorrect). Dans ce cas, déposer l'allumeur et corriger la courbe d'avance sur un banc d'essais.

- Couper le contact, déconnecter les appareils de contrôle. Déposer le secteur 3093-T.
- Rebrancher le tube souple à la commande d'avance à dépression.

2. Véhicules sortis depuis Octobre 1971 et équipés d'allumeurs avec repères :

GA 2 - GD 1 → 11/1971

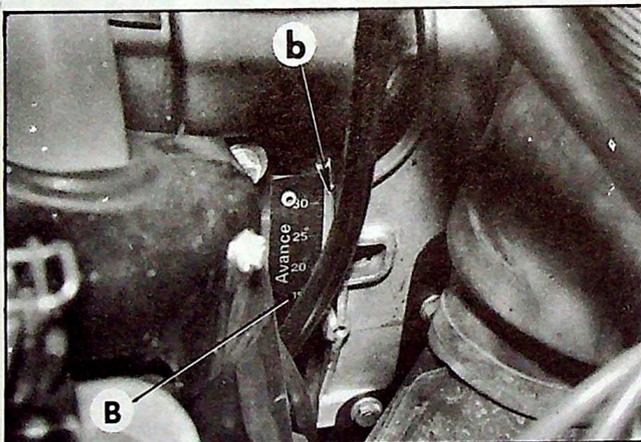
ou GA 4 - GD 1 → 9/1972

ou GA 5 - GD 2 → 9/1972 (moteur 1015 cm³)

ou GA 3 - GD 4 → 9/1972 (moteur 1220 cm³)

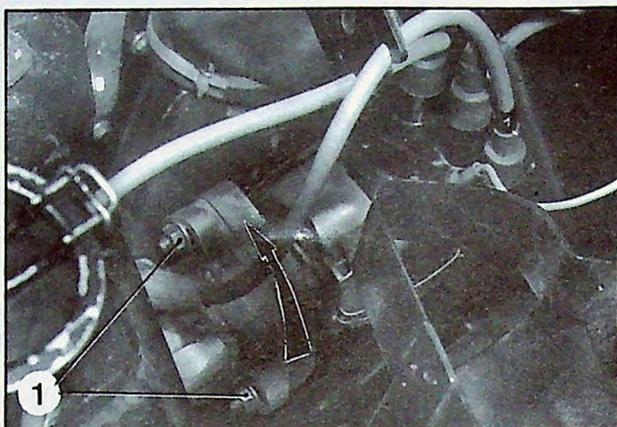
NOTA : Sur ces véhicules, un repère « b » est gravé sur le volant moteur et un secteur B gradué en degrés moteur est fixé sur le carter.

Lorsque le repère « b » du volant est placé en face du zéro du secteur gradué B, les pistons des cylindres n° 1 et n° 3 sont au P.M.H.



10394

8358



A - CALAGE A LA LAMPE TEMOIN.

- a) Amener le cylindre n° 1 en fin de compression.
- b) Tourner le moteur pour que le repère « b » du volant se trouve en face de la graduation 10° sur le secteur B (utiliser un miroir).
- c) Mettre le contact et connecter une lampe témoin entre la borne « RUP » de la bobine d'allumage et la masse.
- d) Desserrer les écrous de fixation (1) de l'allumeur et tourner celui-ci dans le sens de la flèche (voir figure) jusqu'au moment où la lampe témoin s'allume. Le moteur est alors au point d'allumage.
- e) Serrer les écrous de fixation de l'allumeur.
- f) Couper le contact et dégager la lampe témoin.

B - CONTROLE DU CALAGE DYNAMIQUE A LA LAMPE STROBOSCOPIQUE

REMARQUE : Cette opération doit être effectuée impérativement à la suite de l'opération précédente.

- a) Débrancher le tube souple de la commande d'avance à dépression.
- b) Connecter un compte-tours.
- c) Alimenter la lampe stroboscopique et connecter le fil haute tension sur le fil de bougie du cylindre n° 1.
- d) Faire tourner le moteur et l'accélérer.
Eclairer, à l'aide de la lampe, le secteur gradué B et le volant moteur : le repère « b » semble se déplacer.
- e) **Contrôler le point de calage dynamique :**
Régime à 2500 ± 50 tr/min, le repère « b » doit se stabiliser et correspondre à la division $33^\circ + \frac{2^\circ}{0}$ du secteur gradué.

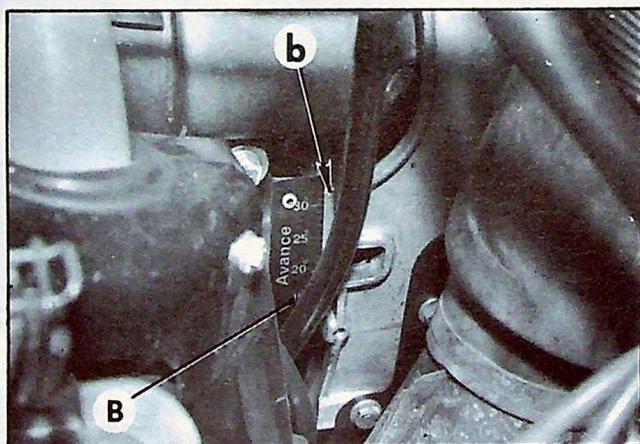
IMPORTANT : Si le contrôle est incorrect, ne pas modifier le calage de l'allumeur (le réglage du point d'avance initiale, deviendrait lui-même incorrect).

Dans ce cas, déposer l'allumeur et corriger la courbe d'avance sur un banc d'essais.

- f) Couper le contact et déconnecter les appareils de contrôle.
- g) Brancher le tube souple à la commande d'avance à dépression.

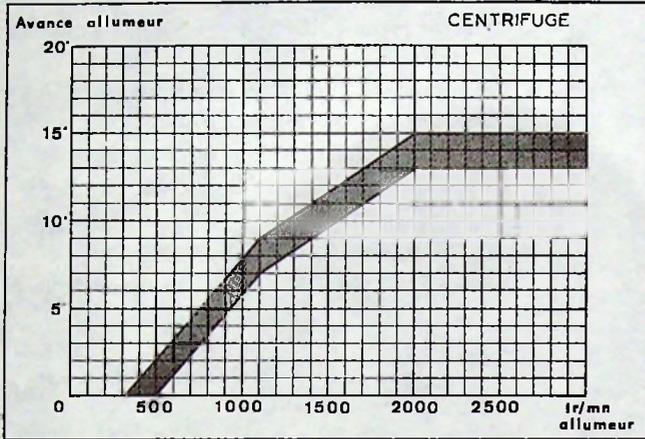
Correctif N° 5 ou Manuel 582-1

10 394



III - CONTROLE DES COURBES D'AVANCE AU BANC D'ESSAIS D'ALLUMEUR

Courbe d'avance centrifuge GA.1



G. 21-2

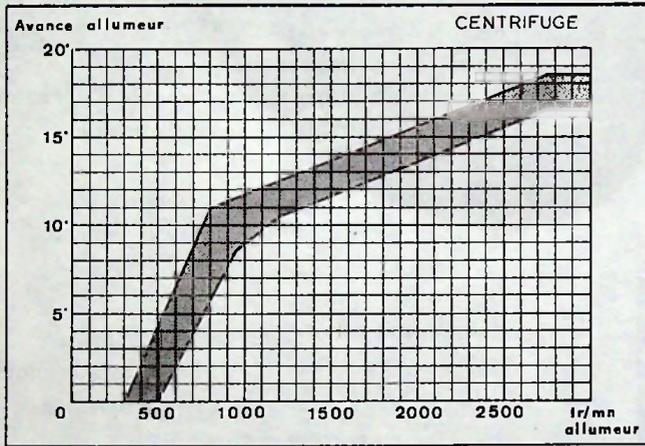
1. Contrôle des courbes d'avance centrifuge
GA.1 - GA.2 - GA.3 - GA.4 - GA.5

Le contrôle de ces courbes s'effectue avec *dépression nulle* (capsule non branchée).

Relever plusieurs points de la courbe à contrôler en faisant croître la vitesses de l'allumeur de 1000 à 4000 tr/mn, puis en la faisant décroître de 4000 à 0 tr/mn, puis enfin en la faisant croître de 0 à 1000 tr/mn.

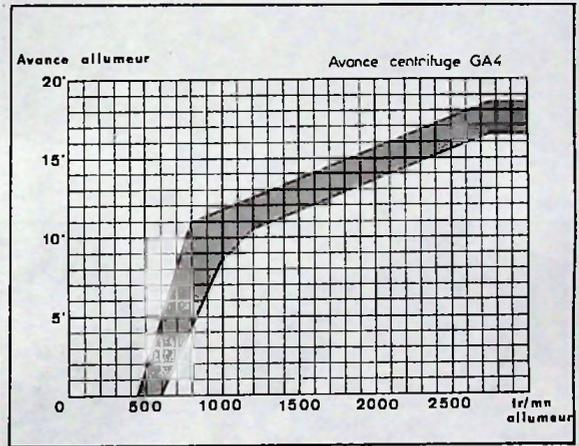
Les points sont relevés sans jamais revenir en arrière et doivent s'inscrire dans le graphique de la courbe correspondante. Sinon, corriger la courbe d'avance en modifiant la tension des ressorts des masses d'avance, en pliant leurs pattes d'accrochage. Changer éventuellement les ressorts.

Courbe d'avance centrifuge GA. 2



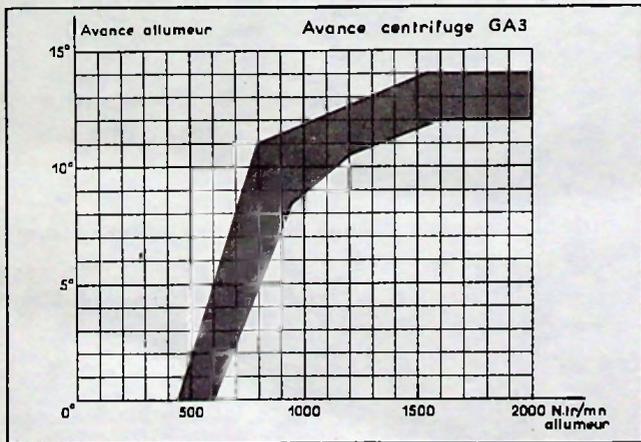
G. 21-4 a

Courbe d'avance centrifuge GA. 4



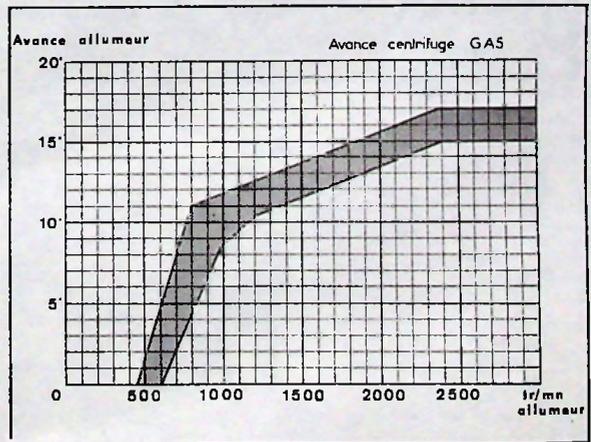
G. 21-8

Courbe d'avance centrifuge GA. 3



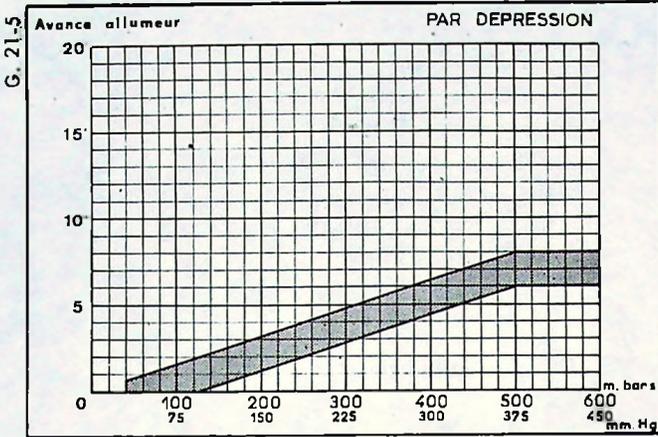
G. 21-10

Courbe d'avance centrifuge GA. 5



G. 21-7 a

Courbe d'avance par dépression GD. 1

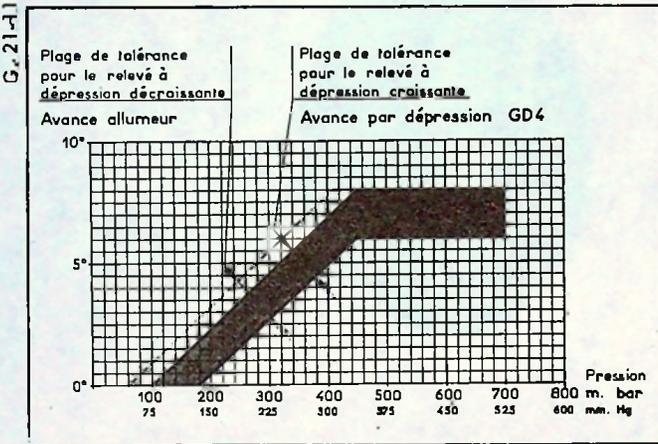


2. Contrôle des courbes d'avance par dépression GD. 1 et GD. 4 :

Le contrôle de ces courbes s'effectue avec avance centrifuge nulle et à vitesse constante (200 ± 50 tr/mn).

IMPORTANT : Dans le cas d'un allumeur DUCELLIER, obturer, pendant le contrôle, le petit trou situé sur la capsule.

Courbe d'avance par dépression GD. 4



Relever plusieurs points de la courbe à contrôler en faisant croître la dépression de 0 à 600 milli - bars (ou 0 à 450 mm/Hg), puis en la faisant décroître de 600 à 0 millibars (ou 450 à 0 mm/Hg).

Les points relevés doivent s'inscrire dans le graphique de la courbe correspondant à l'allumeur.

Correctif N° 5 au Manuel 582-1

IV - CONTROLE D'UNE BOBINE D'ALLUMAGE

- ♦ Bobine d'allumage DUCELLIER 2777 B ou 2777 C
ou SEV-MARCHAL E 449103 12
ou MARELLI BZR 206 A

♦ 1. Contrôle du circuit primaire :

- a) Contrôler l'isolement du circuit à l'aide d'un ohmmètre connecté entre la borne repérée « BAT » et le boîtier de la bobine.
La résistance doit être infinie.
- b) Contrôler la résistance du circuit à l'aide d'un ohmmètre connecté entre la borne repérée « BAT » et la borne repérée « RUP ».
La résistance doit être de :
 - bobine DUCELLIER : $1.32 \Omega \pm 5\%$ à 20° C
 - bobine SEV-MARCHAL : 1.5 Ω mini à 20° C
 - bobine MARELLI : $1.35 \Omega \pm 4\%$ à 20° C
- c) Contrôler la valeur de la résistance mise en série avec le circuit primaire.
La résistance doit être de :
 - bobine DUCELLIER : $0.68 \Omega \pm 0.02 \Omega$ à 20° C
 - bobine SEV MARCHAL : 1.1 à 1.2 Ω à 20° C
 - bobine MARELLI : $0.8 \Omega \pm 10\%$

♦ 2. Contrôle du circuit secondaire :

Contrôler la résistance du circuit à l'aide d'un ohmmètre connecté entre la borne repérée « RUP » et le plot central de la bobine.

La résistance doit être de :

- bobine DUCELLIER : $7500 \Omega \pm 1000 \Omega$ à 20°C
- bobine SEV-MARCHAL : $6000 \Omega \pm 5 \%$ à 20°C
- bobine MARELLI : $7500 \Omega \pm 10 \%$ à 20°C

3. Contrôle de la bobine au banc d'essais :

La bobine étant munie de sa résistance extérieure, la placer sur un banc d'essais comportant un éclateur shunté ($50 \text{ K}\Omega$) réglé comme indiqué sur la figure.

a) Faire tourner l'allumeur à 500 tr/mn .

L'éclateur étant écarté de 15 mm au moins, rapprocher lentement la touche mobile A et l'immobiliser lorsque la première étincelle apparaît.

A ce moment, lire l'écartement « d » de l'éclateur.

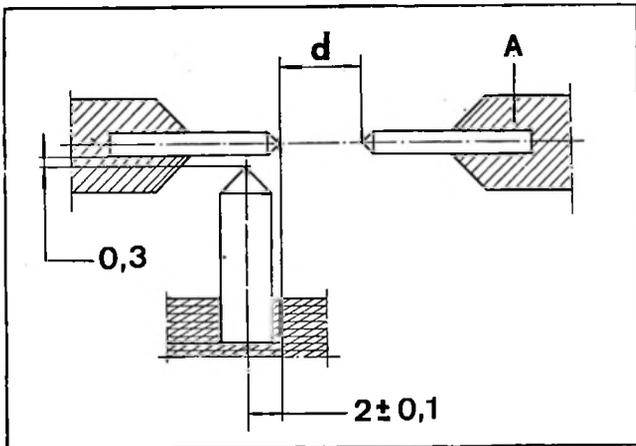
Recommencer au moins trois fois cet essai et faire la moyenne des écartements mesurés.

L'écartement moyen doit être au minimum de 9 mm .

b) Faire tourner l'allumeur à 3000 tr/mn .

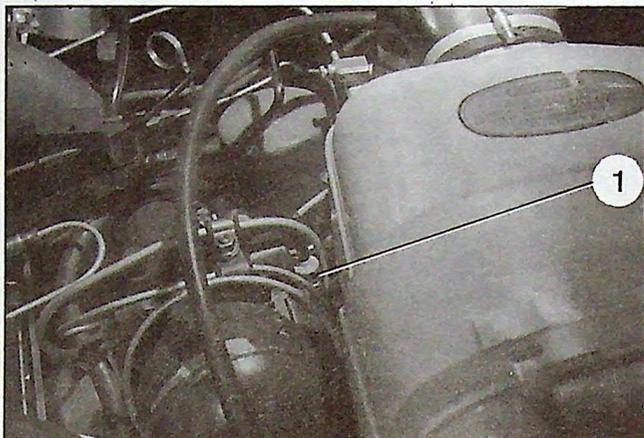
Refaire l'essai comme à 500 tr/mn .

L'écartement moyen doit être au minimum de 5 mm .



CONTROLE DE LA PRESSION D'HUILE SUR VEHICULE

8379



1. Déposer la roue de secours.
 - Etablir, s'il y a lieu, le niveau d'huile.
 - Faire chauffer le moteur.
(température d'huile 80°C)

2. Déposer le mano-contact de pression d'huile (1)
Mettre en place le raccord 3099-T (joint cuivre).

Utiliser un manomètre 2279-T (gradué de 0 à 10 bars), muni d'un tube flexible A.

3. Faire tourner le moteur : l'huile étant à $80 \pm 5^\circ\text{C}$, la pression doit être de :

- 4.7 bars au minimum à 2000 tr/mn
- 6.2 à 7 bars à 6000 tr/mn

4. Si la pression est incorrecte, remplacer le ressort du clapet de décharge.

REMARQUE. Si cette intervention est sans résultat, il faut vérifier le réfrigérateur, la cartouche filtrante, la pompe à huile et l'ensemble du circuit de graissage.

5. Déposer le manomètre 2279-T et le raccord 3099-T.

6. Poser le mano-contact (joint cuivre).
Le serrer à 22 mAN (2,2 mkg).
Connecter le fil d'alimentation.

7. Vérifier le niveau d'huile.
Poser la roue de secours.

Correctif N° 5 au Manuel 582-1

8382

