Nous avons le plaisir de vous présenter dans cet opuscule la

NOTICE DE DÉMONTAGE

de la

VOITURE

201

avec l'outillage spécialement créé à cet effet

•

MAGASIN CENTRAL DES PIÈCES DÉTACHÉES

Peugeot

R. C. Seine 78.412

80, rue Danton, LEVALLOIS-PERRET (Seine)

Téléph. : CARNOT 95-23
et la suite

RADIATEUR

Figures	Outillage
Figure 1	Clé de 10 m/m
Figure 2	Clé de 10 m/m Clé de 10 m/m
Figure 3	Clé de 17 m/m N° 524
Figure 4	Clé de 17 m/m à fourches

DÉMONTAGE DU RADIATEUR

1° **Enlever le capot** : Relever l'un des panneaux latéraux du capot. Desserrer de quelques tours l'écrou de la fourche retenant l'extrémité arrière de l'axe de la charnière supérieure.

Se placer face au radiateur. Soulever le capot par l'arrière en saisissant par les ventillons les deux panneaux relevés et dégager l'axe de la charnière supérieure du guide porté par le radiateur. Le capot est alors libéré de ses attaches.

2° **Vidanger le radiateur**, en dévissant le bouchon six pans qui apparaît à la partie inférieure et dans le bas du radiateur.

3° **Enlever la calandre**, qui est fixée latéralement par une vis avec écrou (*a*) et un crochet d'attache avec écrou à oreilles (*b*).

4° **Desserrer le collier d'attache** supérieur (*c*) de raccord d'eau sur le radiateur, en introduisant une broche dans l'œil de la goupille que l'on chasse en bout après l'avoir desserrée d'un tour ou deux.

5° **Desserrer le collier d'attache**, côté moteur du raccord d'eau *inférieur* dans les mêmes conditions que ci-dessus.

6° **Enlever les deux boulons** (*d*) fixant l'extrémité des deux tringles de radiateur sur ce dernier.

7° **Démonter la plaque de police**, maintenue par deux vis avec rondelles plates sur les pattes avant du châssis.

8° **Dépouiller les deux écrous** des boulons de fixation (*e*) du radiateur sur le support du ressort avant. Dévisser les deux écrous et enlever, soit les deux rondelles Belleville maintenues entre les deux rondelles plates, soit la rondelle Belleville et le tampon caoutchouc ou le ressort, qui sont portés par chacun des deux boulons.

9° **Ebranler légèrement le radiateur** sur son support pour dégager les raccords caoutchouc et le soulever pour le sortir par-dessus la barre entretoise des phares, qu'il n'est pas nécessaire de démonter.

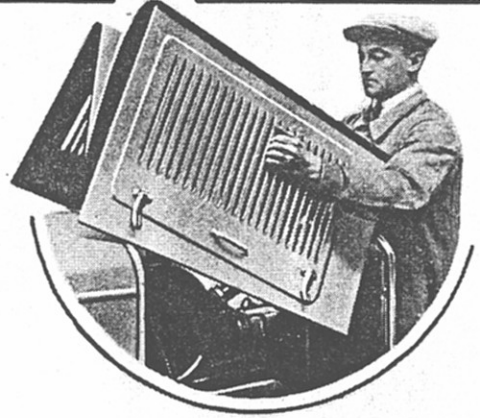


Fig.1

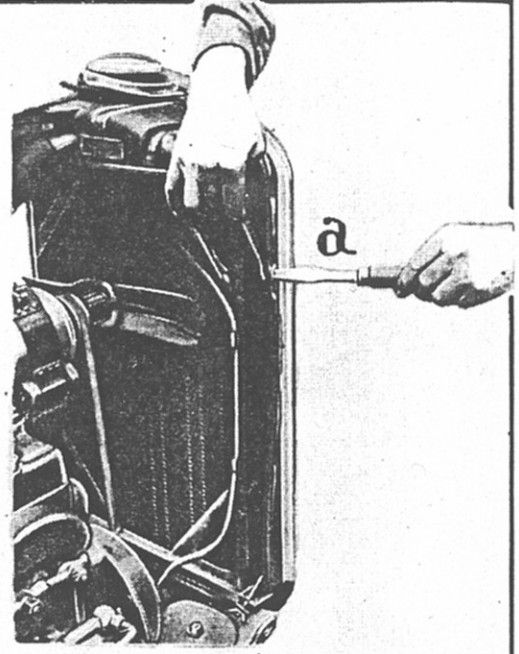


Fig.2

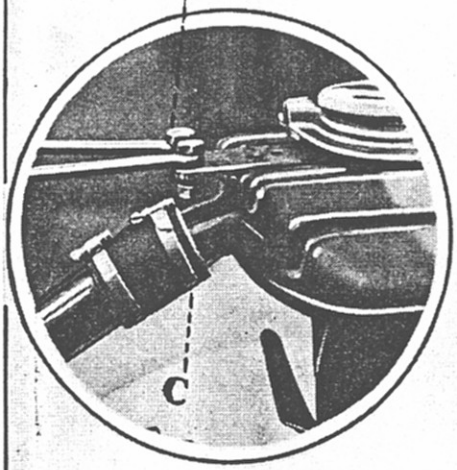


Fig.3

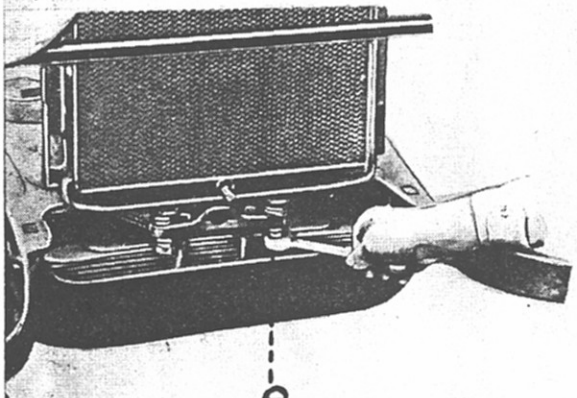


Fig.4

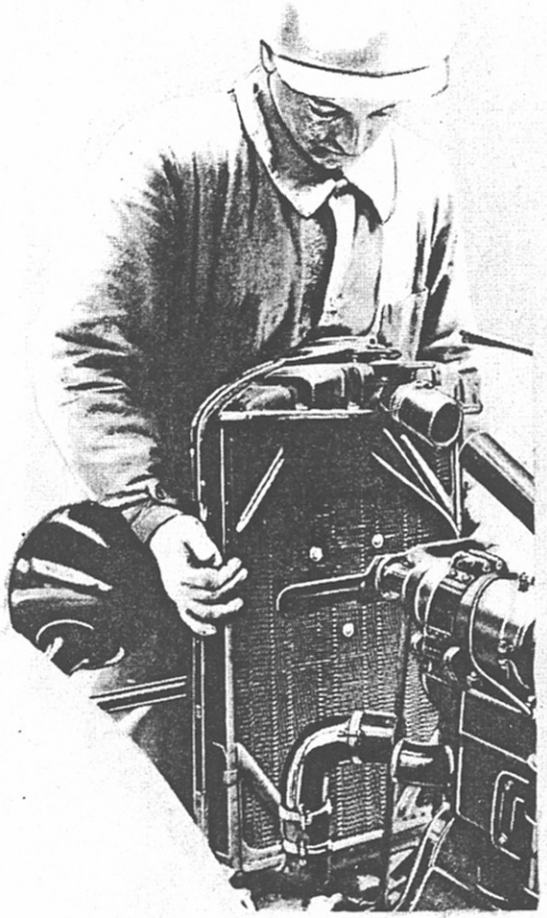


Fig. 5

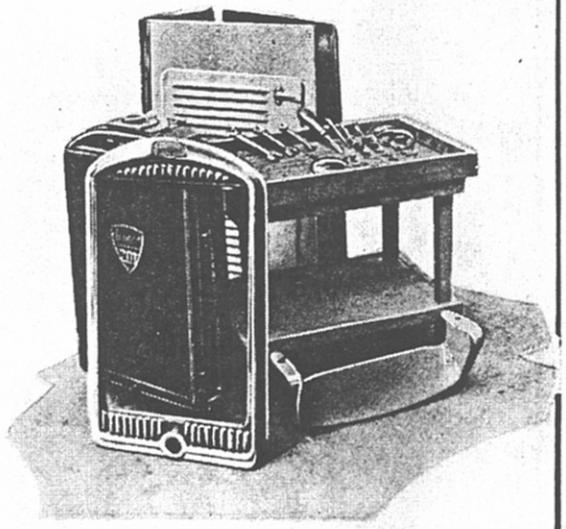


Fig.6

MOTEUR

Figures	Outillage
	Clé de 8 m/m
	Clé de 14 m/m
Figure 7	
Figure 8	Clé N° 524
Figure 9	
Figure 10	

I. DÉMONTAGE ACCESSOIRES

Démontage de la culasse

1° **Vidanger le radiateur.**

2° **Desserrer les colliers d'attache des raccords** de la tuyauterie de sortie d'eau. Faire glisser les raccords sur le tube, et enlever ce dernier.

3° **Débrancher les fils** primaire et secondaire sur la bobine d'allumage et débrancher les fils sur les bougies.

4° **Démonter le distributeur Delco** après desserrage de l'écrou de la pince (*f*).

5° **Faire tomber la courroie de ventilateur**, en tournant le moteur à la manivelle et en appuyant sur le brin mou de la courroie pour le faire passer par-dessus la joue de la poulie. Dégager la courroie de la poulie inférieure et la sortir en la faisant passer par-dessus les pales du ventilateur.

6° **Desserrer complètement la vis du collier** de dynamo et rabattre les deux parties du collier (*g*).

7° **Débrancher les fils sur la dynamo** et enlever celle-ci, en la soulevant de l'avant pour dégager l'ergot (*h*) (fig. 11).

8° **Desserrer les 14 écrous borgnes** fixant la culasse (n°s 1 à 14, fig. 10).

9° **Décoller la culasse** en faisant effort à l'aide d'un levier sur les extrémités avant et arrière (support de dynamo à l'avant et petit talon à l'arrière). La soulever parallèlement à elle-même en la maintenant par le carter de pompe à eau et le support de dynamo. Bien se garder d'introduire un tournevis dans le plan de joint, que l'on risquerait de détériorer, ainsi que le joint lui-même.

N. B. — Au remontage, observer l'ordre de serrage indiqué sur la gravure ci-contre, de façon à éviter les déformations de la culasse et à assurer un serrage régulier du joint.

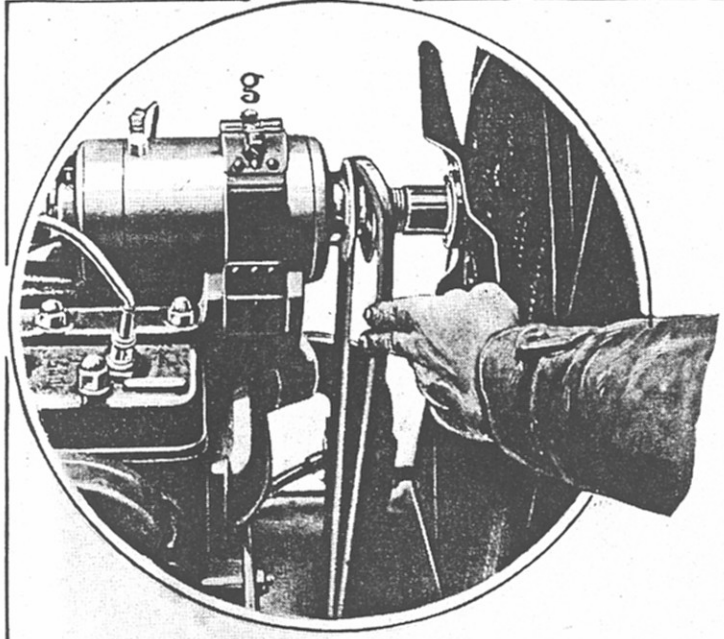


Fig. 7

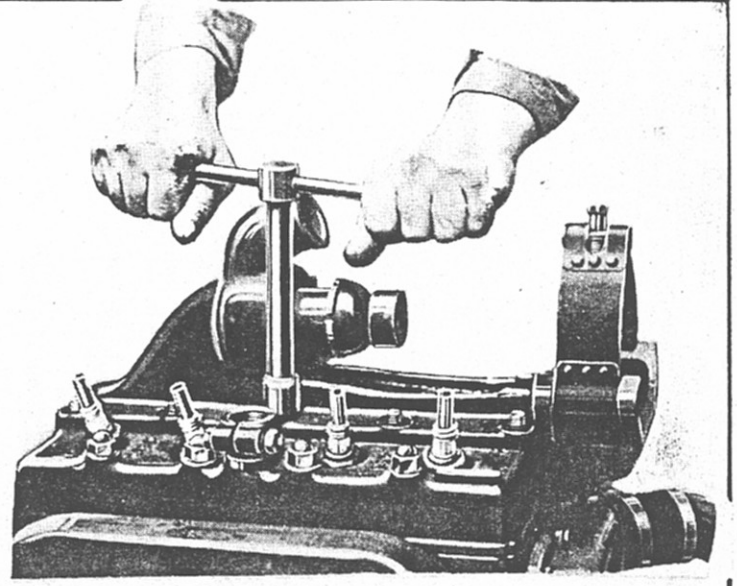


Fig. 8

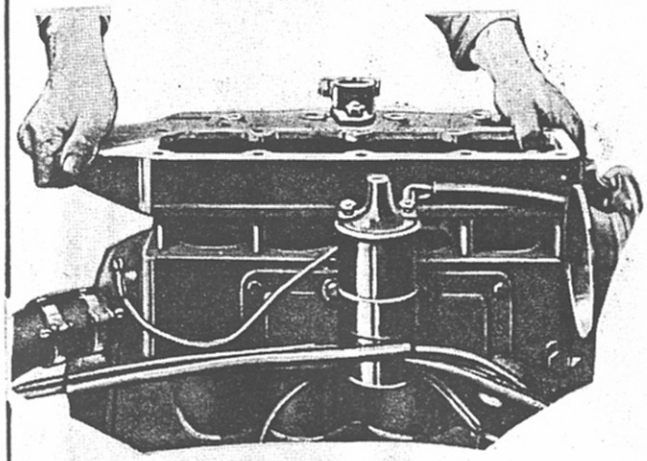


Fig. 9

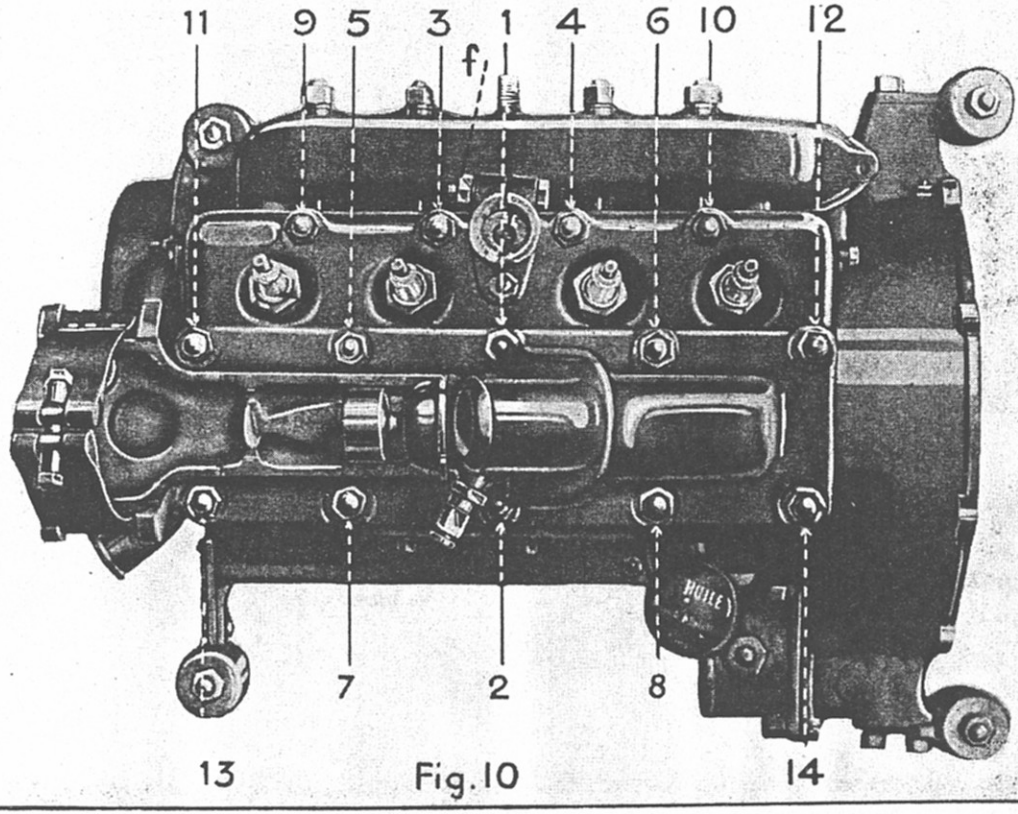


Fig. 10

RÉFÉRENCES :

FIGURES	OUTILLAGE	
		DÉMONTAGE DE LA TUBULURE DE SORTIE D'EAU ET DU CORPS DE POMPE A EAU
		1° **Procéder comme pour le démontage de la culasse,** en n'exécutant toutefois que les opérations 1, 2, 5, 6 et 7.
FIGURE 11	**Clé de 8 m/m Clé à canon de 14 m/m**	2° **Débrancher les fils** primaire et secondaire, soit sur la bobine d'allumage, soit sur le distributeur.
		3° **Dévisser les deux vis** fixées dessous le support de dynamo.
		4° **Dévisser les dix écrous** retenant la tubulure de sortie d'eau sur la culasse.
FIGURE 12		5° **Décoller la tubulure** en la soulevant à l'avant par le support de dynamo et à l'arrière par le corps de pompe.
		RÉFECTION DU PRESSE-ETOUPE
		Cette opération s'exécute sur le moteur même après exécution des deux premiers paragraphes du démontage de la culotte de sortie d'eau.
	Clé de 10 m/m	1° **Dévisser les quatre vis** retenant le palier de la pompe.
		2° **Décoller le joint** en frappant légèrement sur le chapeau du presse-étoupe.
		3° On a alors entre les mains la turbine avec son presse-étoupe.
FIGURE 13		4° **Chasser la goupille** maintenant la turbine sur son axe et dégager la turbine.
		5° **Enlever le ressort** frein du chapeau de presse-étoupe, dévisser ce chapeau, retirer le ressort et le godet retenant la garniture.
FIGURE 14		6° **Pour la réfection de la garniture du presse-étoupe,** emmancher un mandrin calibré ou à défaut l'axe de la turbine dans le godet. Enrouler le « Spiro » autour du mandrin en l'enfonçant dans le godet que l'on tourne en même temps, jusqu'à affleurement du bord. Presser fortement la garniture avec un tube, et remonter l'axe et la turbine.

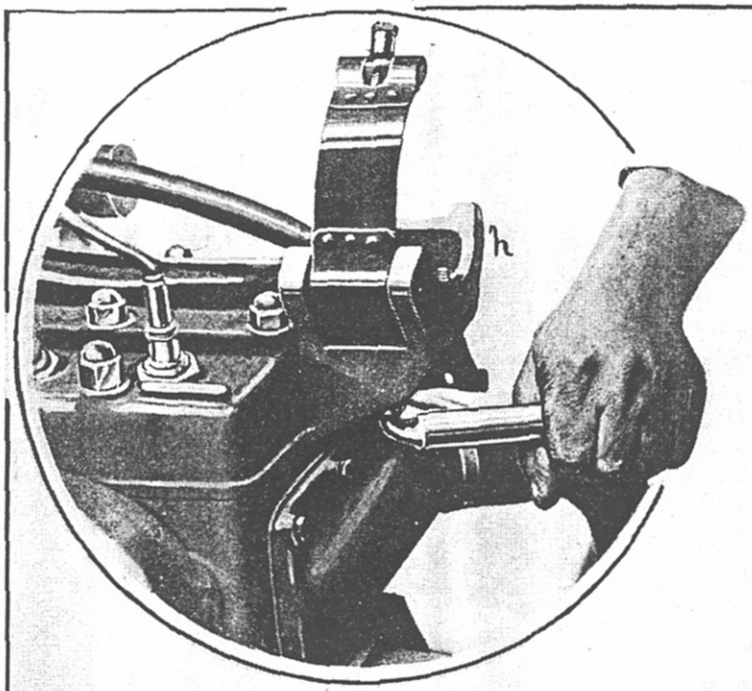


Fig. 11

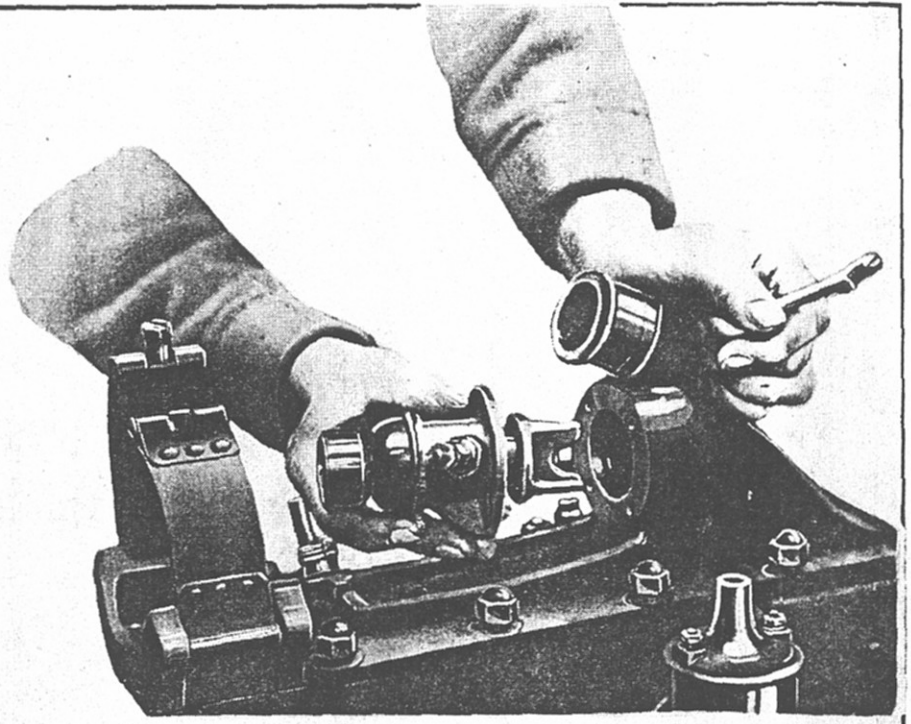


Fig. 13

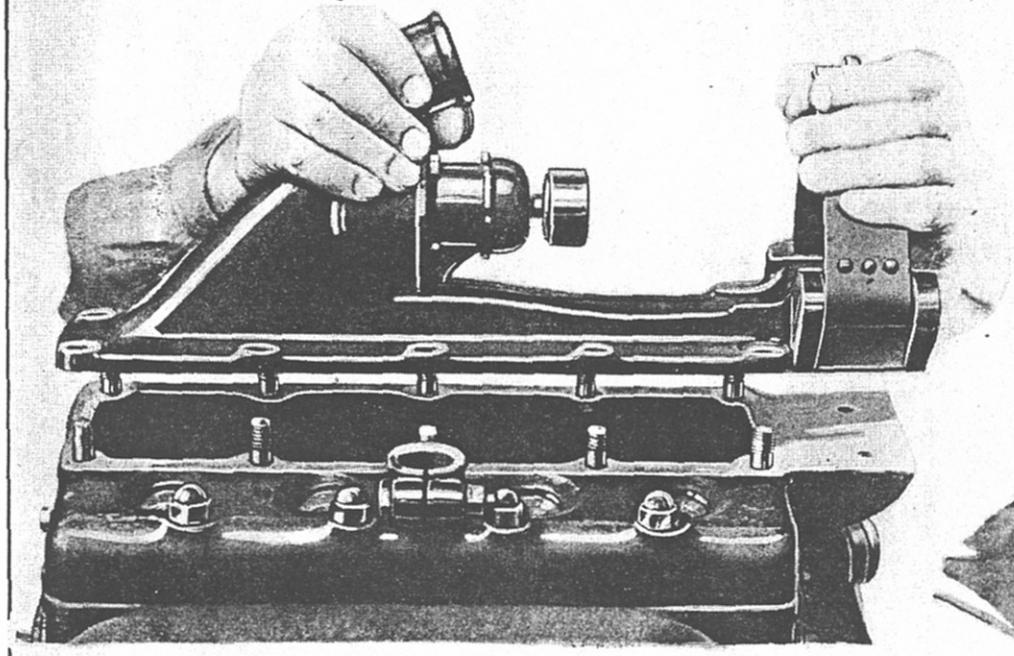


Fig. 12

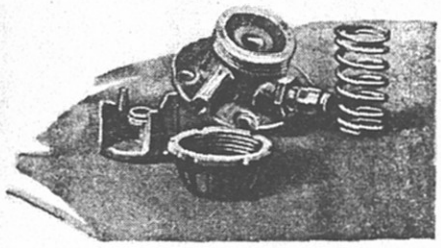


Fig. 14

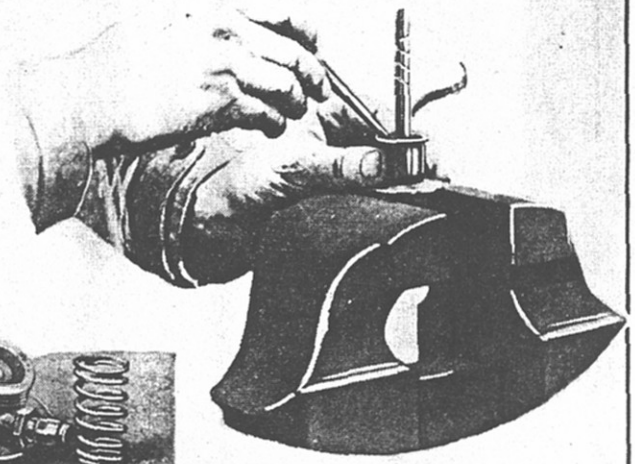


Fig. 14

Figures	Outillage
	Clé de 17 m/m N° 524
	Lève-soupape N°s 523 et 528
Figure 15	

DÉMONTAGE D'UN RESSORT DE SOUPAPE

1° **Enlever la plaque cache-soupapes,** après avoir dévissé les deux écrous qui le maintiennent.

2° **Mettre la soupape dans la position fermée,** en tournant tout doucement le moteur à la manivelle.

3° **Garnir l'ouverture du carter avec un chiffon,** pour éviter la chute d'un corps étranger à l'intérieur du moteur.

4° **Engager les deux dents de la fourche du lève-soupapes,** côté convexe en dessus, entre la rondelle d'appui du ressort de soupape et le guide des poussoirs.
Imprimer au lève-soupapes un mouvement de rotation sur lui-même d'environ un quart de tour, jusqu'à ce qu'il prenne appui sur le talon de la fourche. Le ressort reste alors comprimé.

5° Par le trou de la bougie, que l'on aura préalablement enlevée, introduire une broche ou un tournevis et **appuyer sur la tête de la soupape,** pour la faire retomber sur son siège. **La goupille d'arrêt de la cuvette de ressort est alors apparente.**

6° Si nécessaire, faire tourner la soupape, de manière à rendre la goupille plus accessible et **enlever cette goupille avec une pince.**

7° **Laisser retomber la cuvette et son ressort sur le poussoir,** en manœuvrant le lève-soupapes en sens inverse.

8° **Glisser la lame d'un tournevis entre la cuvette de ressort et la vis du poussoir.** Faire effort des deux mains pour comprimer le ressort et faire dévier la première spire inférieure de manière à la faire retomber en dehors du poussoir.

9° **Enlever alors la cuvette.** Le ressort, qui prend appui sur la tête du poussoir, se dégage en le dévissant avec une pince.

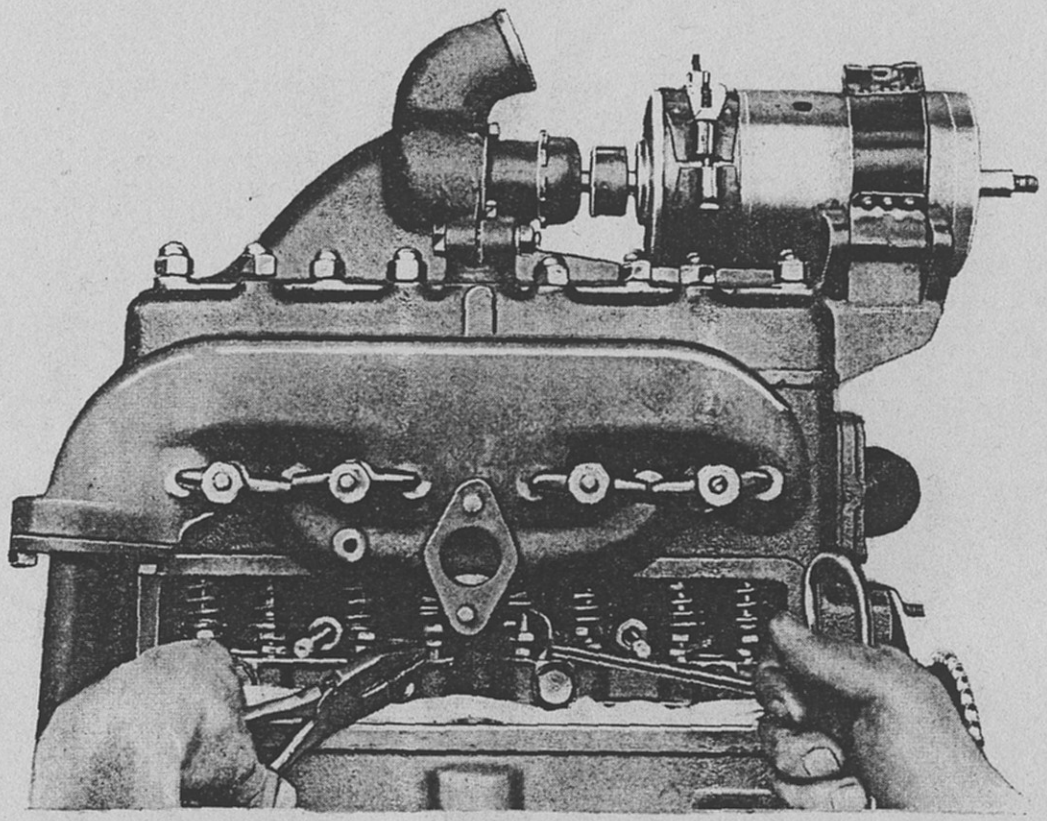


Fig.15

RÉFÉRENCES :

FIGURES	OUTILLAGE
FIGURE 16	Lève-soupapes Nos 528 et 523

REMONTAGE D'UN RESSORT DE SOUPAPE

1° **Engager le ressort sur la queue de la soupape** par la partie du plus faible diamètre.

2° **Visser le ressort** qui prend appui sur la vis de poussoir.

3° **Placer la cuvette sous le ressort**, avant que la dernière spire soit vissée entièrement.

4° **Avec la lame d'un tournevis**, tenu à deux mains, **soulever le ressort et sa cuvette** en le poussant vers le moteur, de façon à l'amener au-dessus du poussoir, puis le laisser retomber.

5° **Soulever la cuvette et son ressort avec le lève-soupape**.

6° **Faire retomber la soupape sur son siège**, avec un tournevis introduit par le trou de bougie.

7° **Orienter la soupape** pour rendre accessible le trou de goupille et **mettre la goupille en place à l'aide d'une pince**.

8° **Laisser retomber le ressort** en manœuvrant le lève-soupape et s'assurer que la goupille est bien logée dans l'évidement de la cuvette.

N. B. — Le remplacement d'un ressort de soupape est évidemment facilité en enlevant le carburateur et les collecteurs d'échappement et d'admission. Ce démontage accessoire n'est toutefois pas indispensable.

Remplacement d'une soupape

Le remplacement d'une soupape nécessite **le démontage de la culasse comme indiqué page 2**. Procéder ensuite comme pour les deux opérations précédentes. La seconde se trouvera cependant simplifiée, puisque la nouvelle soupape qui aura été préalablement rodée sur le siège, pourra être introduite dans le guide, après que le ressort de sa cuvette aura été mis en place.

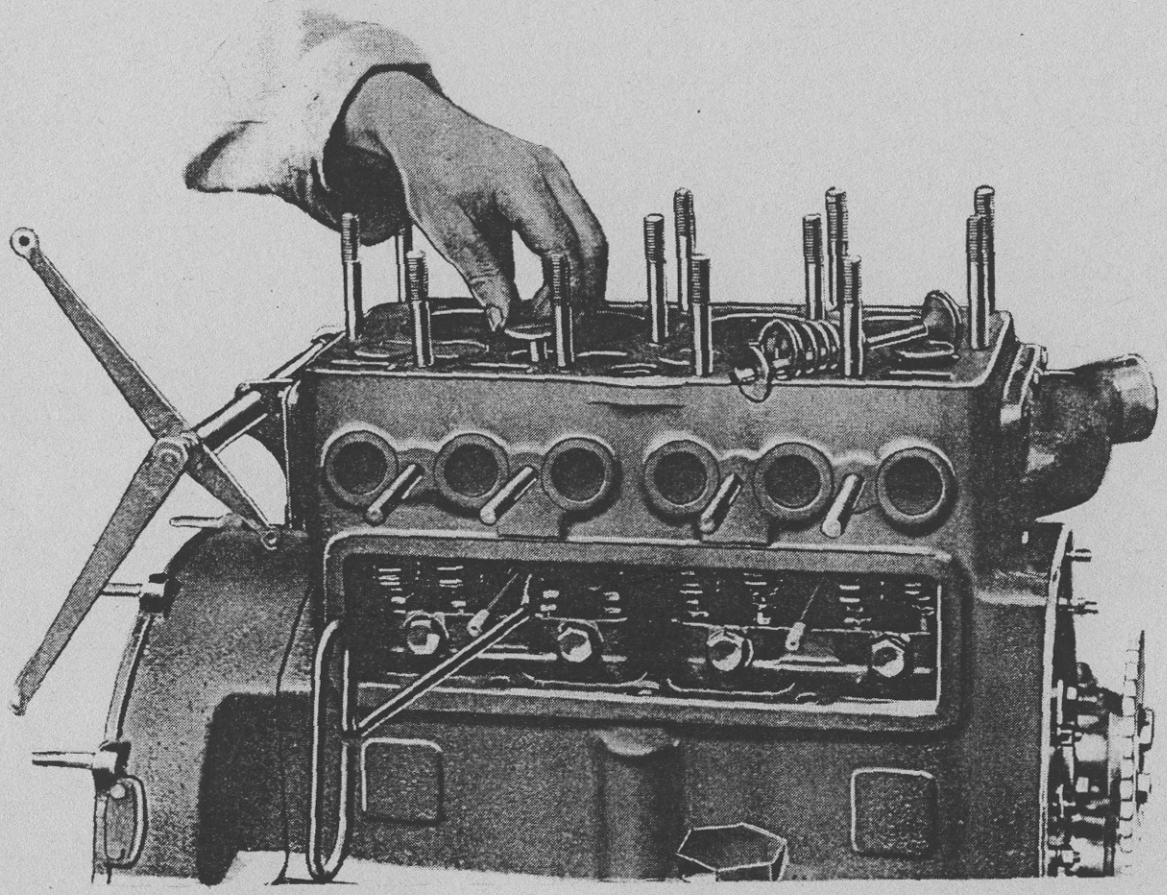


Fig. 16

Figures	Outillage	
		RÉGLAGE DES POUSSOIRS
		Pour la facilité de l'opération, il est préférable de démonter le carburateur.
Figure 17	**Clé N° 517**	1° **Immobiliser le poussoir** avec une clé plate, engagée sur le plat du poussoir, celui-ci étant complètement descendu.
Figure 17	**Clés N°s 518 et 519**	2° **Utiliser deux autres clés plates** pour desserrer le contre-écrou et régler la vis du poussoir jusqu'à obtention du jeu requis. (25/100e pour les voitures postérieures au N° 312 037 ; 15/100e à l'admission et 20/100e à l'échappement pour les voitures antérieures.)
		DÉMONTAGE D'UN POUSSOIR
		1° **Tourner le moteur à la manivelle**, de façon que les quatre poussoirs de la rampe, dont fait partie le poussoir considéré, soient peu ou point soulevés.
		2° **Rabattre avec un tournevis** le bord relevé de la rondelle-frein immobilisant chacune des deux vis fixant la rampe de poussoirs.
Figure 18	**Clé N° 524**	3° **Dévisser et enlever les deux vis de fixation.**
		4° **Sortir la rampe de poussoirs** en la faisant basculer.
		DÉMONTAGE DU CARBURATEUR ET DE LA TUYAUTERIE D'ARRIVÉE D'ESSENCE
	Clé de 14 m/m à fourche	1° **Dévisser le raccord** d'arrivée d'essence au carburateur et celui du robinet d'essence. Sortir le tuyau du côté capot avec le bouchon inséré dans le tablier.
		2° **Enlever la goupille** retenant la tringle de volet d'air sur le carburateur.
		3° **Séparer par une simple traction** la boîte à rotule de la commande carburateur de la rotule portée par le levier actionnant le papillon du carburateur (ces deux pièces sont maintenues accouplées par la pression d'un ressort et il suffit de tirer dans l'axe de la rotule pour vaincre la pression de ce ressort).
	Clé de 14 m/m à fourche	4° **Dévisser les deux écrous** de 8 m/m maintenant la bride du carburateur sur la tubulure d'admission et enlever le carburateur.
		DÉMONTAGE DU FLOTTEUR ET DU GICLEUR
Figure 19	**Clé de 13 m/m à fourche**	1° **Dévisser les deux vis** à tête carrée retenant la partie inférieure du carburateur (utiliser le tournevis).
		2° **Retirer le corps inférieur** du carburateur et extraire le flotteur de la cuve.
Figure 20		3° **Pour atteindre le gicleur**, dévisser le chapeau du gicleur vissé sur le support du gicleur.

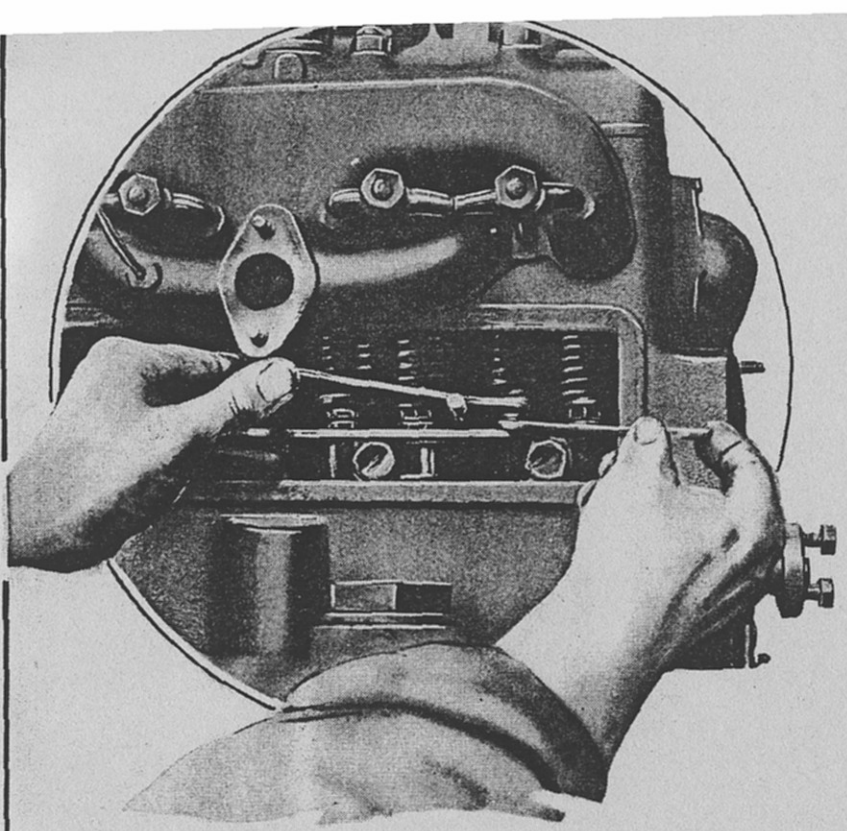


Fig.17

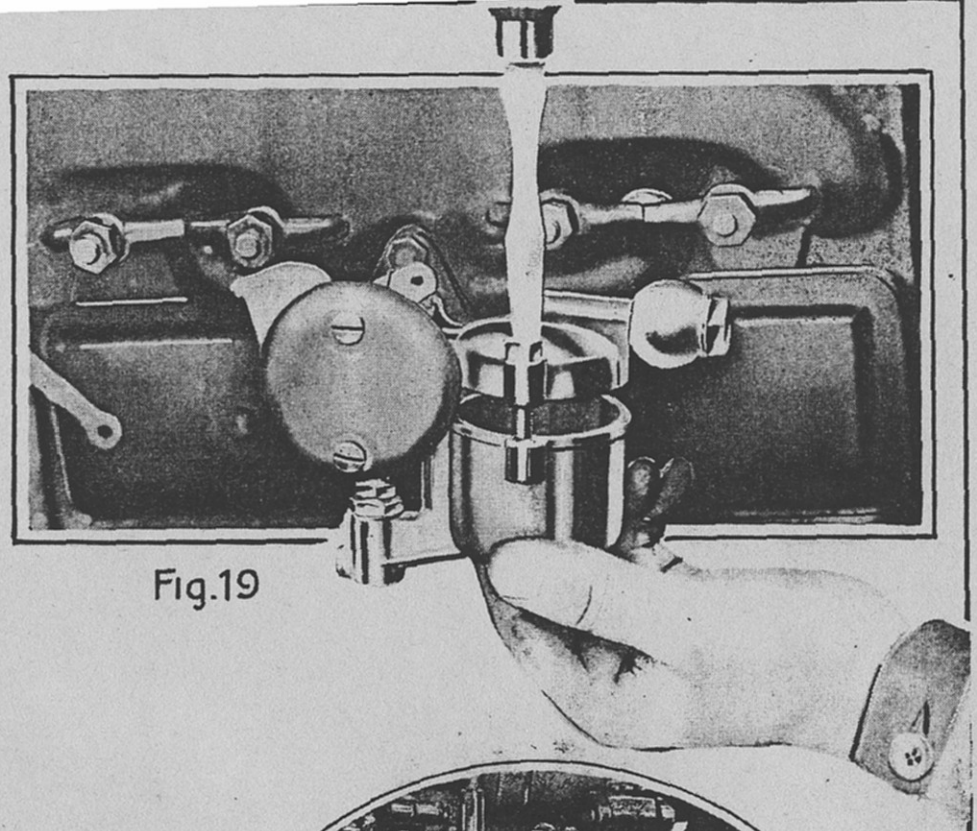


Fig.19

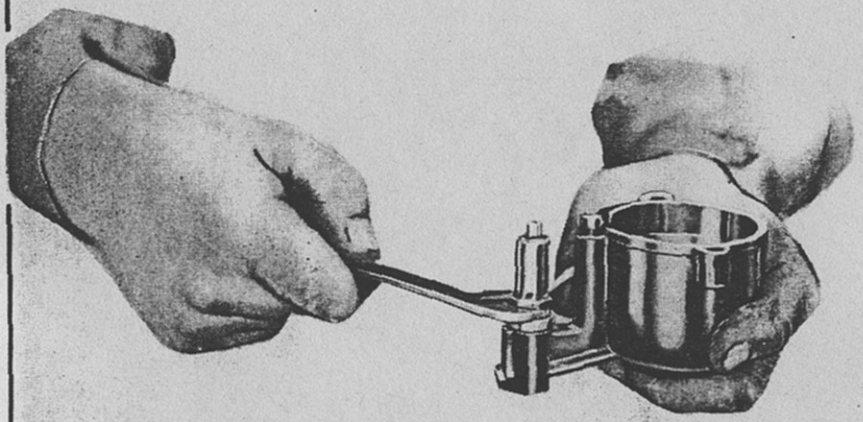


Fig. 20

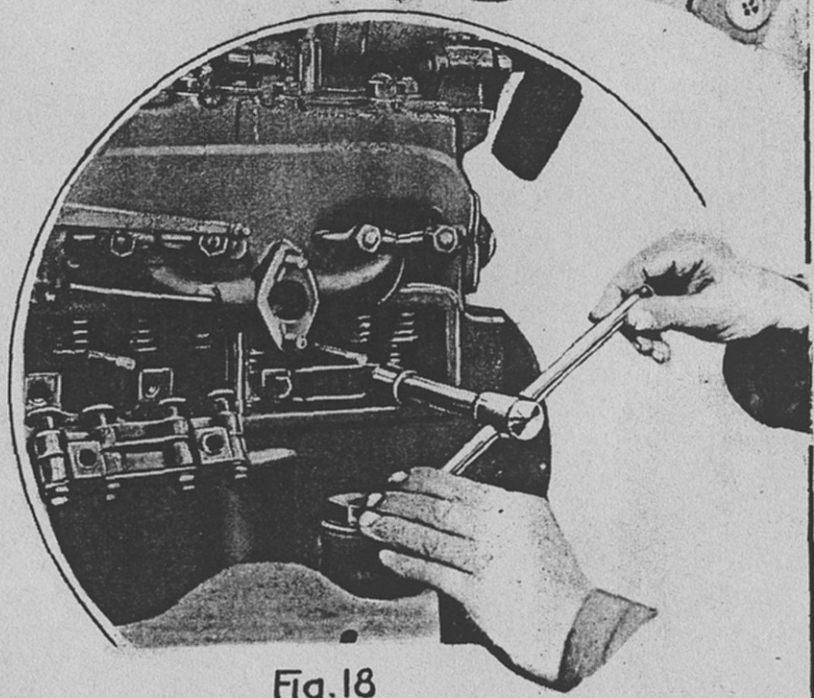


Fig.18

Figures	Outillage	
		DÉMONTAGE DES TUBULURES D'ÉCHAPPEMENT ET D'ADMISSION
Figure 21	**Clé de 14 m/m**	1° **Dévisser les deux vis** de 8 m/m maintenant la bride du tuyau d'échappement sur le collecteur d'échappement.
		2° **Désaccoupler la tige de commande de modérateur** sur le levier porté par l'arbre de renvoi de commande de carburateur.
Figure 22	**Clé N° 524**	3° **Dévisser les quatre écrous** de 10 m/m des quatre étriers maintenant la tubulure d'admission et d'échappement sur le moteur.
		4° **Enlever les étriers** et la tubulure double d'échappement et d'admission en prenant la précaution de ne pas égarer les joints et les bagues de centrage.
		DÉMONTAGE DU FILTRE A HUILE
Figure 23	**Clé N° 520**	1° **A l'aide de la clé spéciale** fournie avec l'outillage de la voiture, ou avec une forte clé fermée, dévisser le gros bouchon six pans serré sur le filtre à huile. Dans les voitures de la première série, le six pans est de plus petites dimensions (25 m/m sur plats au lieu de 48 m/m), il est freiné par une plaque retenue elle-même par un petit ressort à pincette, pièces qu'il convient d'enlever préalablement avant de procéder au desserrage du bouchon. Le démontage du filtre doit être effectué lorsqu'on fait la vidange du moteur. Nettoyer alors le filtre à l'essence pour enlever les impuretés déposées sur les mailles. Pomper à l'aide d'une seringue l'huile sale qui reste dans le corps du filtre et nettoyer ce dernier avec de l'huile fraîche. Au remontage, vérifier si le joint n'est pas détérioré, et bloquer très fortement le bouchon.
		RÉGLAGE DE LA PRESSION D'HUILE
Figure 24	**Clé de 27 m/m**	1° **Dévisser l'écrou borgne sous le filtre.**
		2° **Débloquer le contre-écrou de la vis de réglage.**
		3° **A l'aide d'un tournevis,** serrer ou desserrer la vis de façon à modifier la tension du ressort du clapet de décharge. La pression doit être réglée lorsque l'huile est chaude ; elle doit être environ de 0 kg. 5 à 1 kg., le moteur tournant au ralenti, et d'environ 3 kg, le moteur accéléré vers 2.000 tours.
		4° **Maintenir la vis** avec le tournevis et bloquer fortement le contre-écrou.
		5° **Révisser l'écrou borgne** qui protège la vis de réglage contre la boue et la poussière.

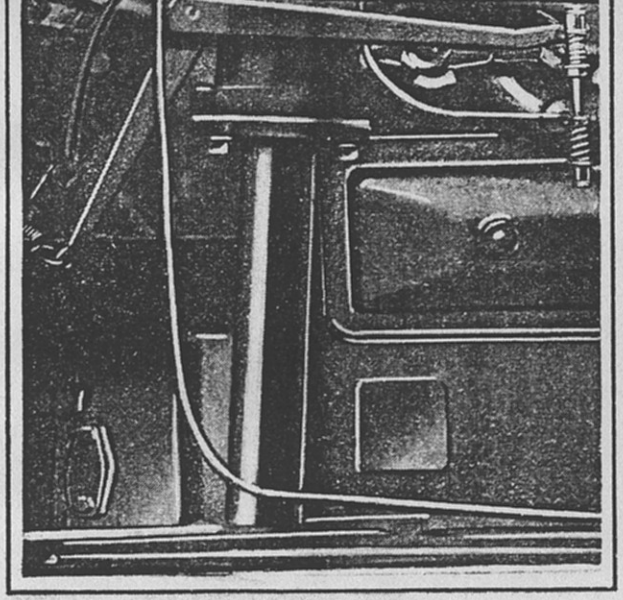


Fig. 21

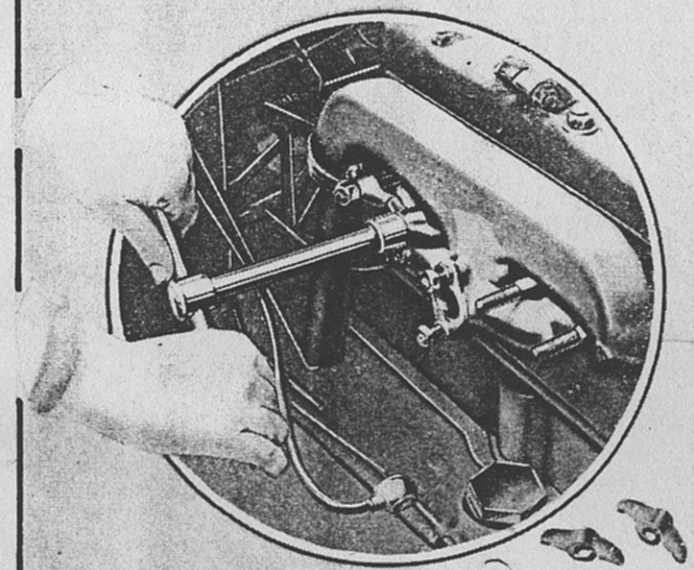


Fig. 22

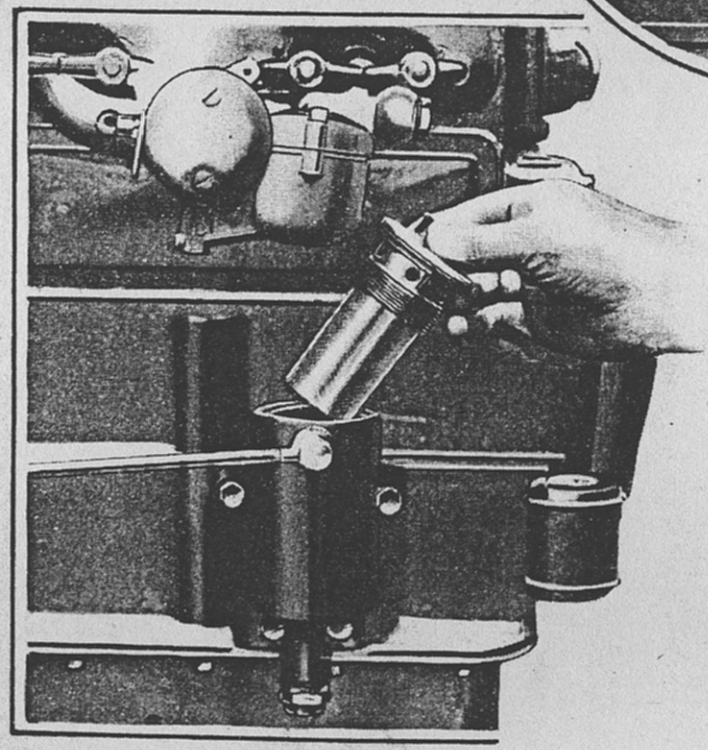


Fig. 23

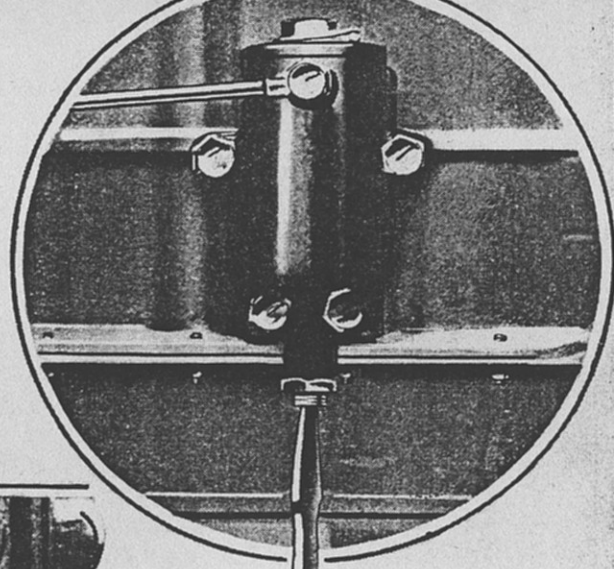


Fig. 24

Figures	Outillage
	Clé de 8 m/m à fourche
Figure 25	Clé N° 514
Figure 26	Clé N° 515
	Clé à tube de 17 m/m
	Clé N° 524
Figure 27	Arrache-poulie N° 510

RÉGLAGE DE LA TENSION DE LA COURROIE DE VENTILATEUR

1° **Dévisser la vis-frein de la joue mobile** de la poulie de ventilateur, après déblocage du contre-écrou.

2° **A l'aide de la clé à ergot**, visser la joue mobile de la quantité suffisante pour assurer la tension normale de la courroie.

3° **Resserrer la vis d'arrêt** dans la position correspondante à l'une des six rainures pratiquées dans le filetage du moyeu et rebloquer le contre-écrou.

RÉGLAGE DU PRESSE-ETOUPE DE LA POMPE A EAU

En cas de fuite d'eau par l'avant de la pompe à eau.

1° **Soulever avec un tournevis** le frein en tôle immobilisant l'écrou de réglage du presse étoupe.

2° **Visser modérément l'écrou de réglage** à l'aide de la clé à ergot jusqu'à l'obtention de l'étanchéité du presse-étoupe.

3° **Rabattre le frein tôle** dans un des créneaux de l'écrou.
En cas où le resserrage du presse-étoupe resterait sans résultat appréciable, il serait alors nécessaire de procéder à la réfection du presse-étoupe, comme indiqué page 5.

DÉMONTAGE DE LA POULIE DE VENTILATEUR SUR DYNAMO

1° **Immobiliser la poulie** avec une broche de diamètre approprié enfoncée dans l'un des trous de la joue mobile de la poulie, et, avec une clé à tube, dévisser l'écrou retenant la poulie sur l'axe de l'induit.

2° **Retirer l'écrou et sa rondelle**.

3° **Engager les crochets** de l'arrache-poulie derrière le flasque recevant le ventilateur, et serrer la vis centrale pour extraire la poulie. (Ne pas égarer la clavette Woodruff en enlevant la poulie.)

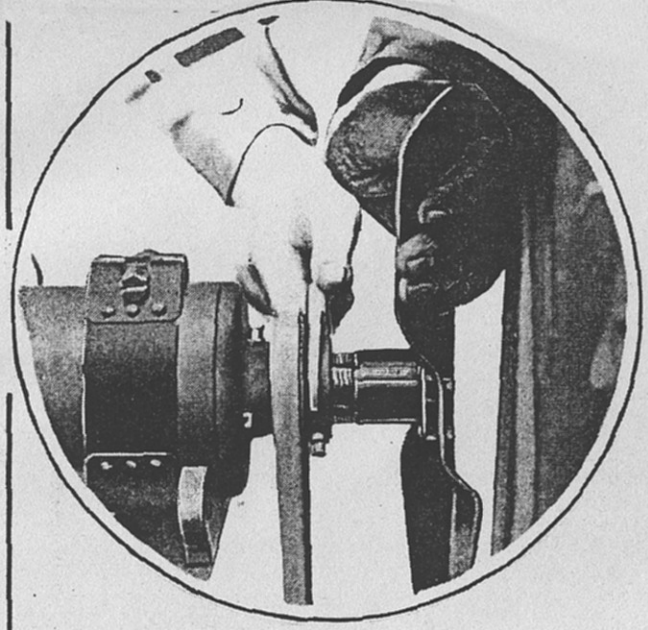


Fig.25

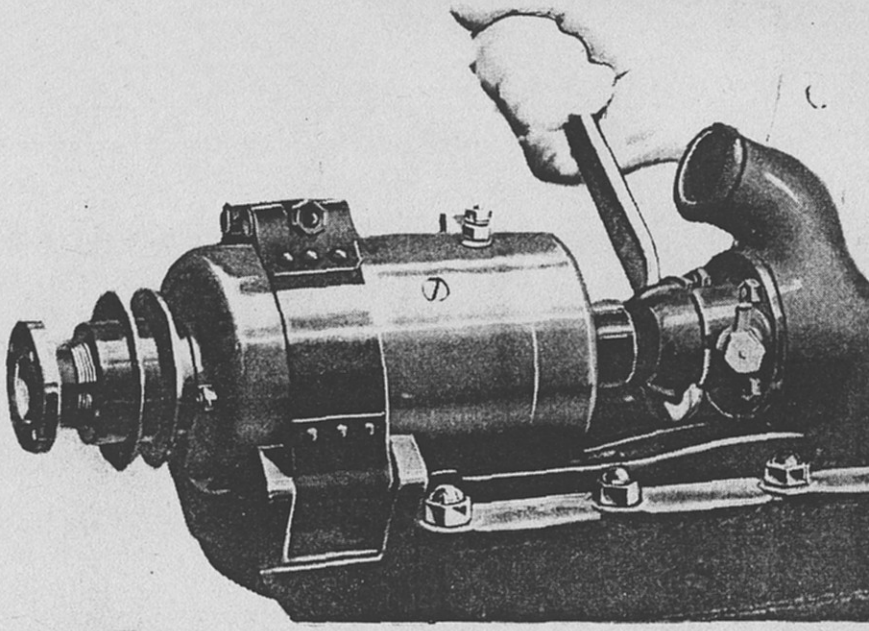


Fig.26

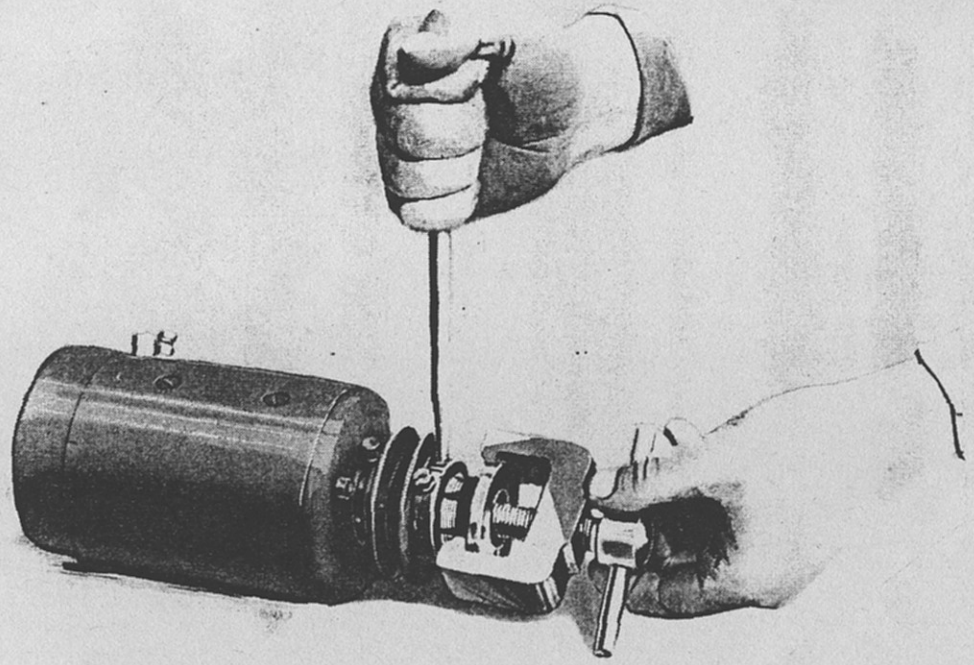


Fig.27

MOTEUR

II - ENLÈVEMENT DU BLOC MOTEUR — BOITE DE VITESSES

Figures	Outillage	
	Clé de 10 m/m	1° **Débrancher le fil de masse à la batterie.**
		2° **Enlever le capot.**
	Clé de 17 m/m	3° **Démonter la barre entretoise des phares.**
		4° **Démonter les phares** ou simplement les faire tourner sur eux-mêmes pour faciliter le passage du moteur. Dans ce cas, les protéger contre les éraflures possibles en les enveloppant d'un chiffon.
	Clé de 10 m/m	5° **Enlever la calandre du radiateur.**
	Clé de 17 m/m à fourche	6° **Démonter le radiateur après vidange.**
	Clé de 17 m/m	7° **Démonter les deux tringles du triangle du radiateur.**
	Clé de 14 m/m	8° **Débrancher les commandes** du carburateur et enlever la tuyauterie d'essence.
Figure 28	Clé de 17 m/m à fourche	9° **Débrancher le raccord d'huile** sur le filtre.
	Clé de 8 m/m	10° **Débrancher les connexions** sur la dynamo, la bobine d'allumage et le démarreur. Détacher les deux fils de bobine et dynamo retenus sur la culasse par une bride.
Figure 29	Clé de 12 m/m à fourche	11° **Débrancher les trois fils** fixés derrière le plancher incliné sur la pédale du démarrage. Détacher la bride maintenant le câble de batterie sur le plancher incliné.

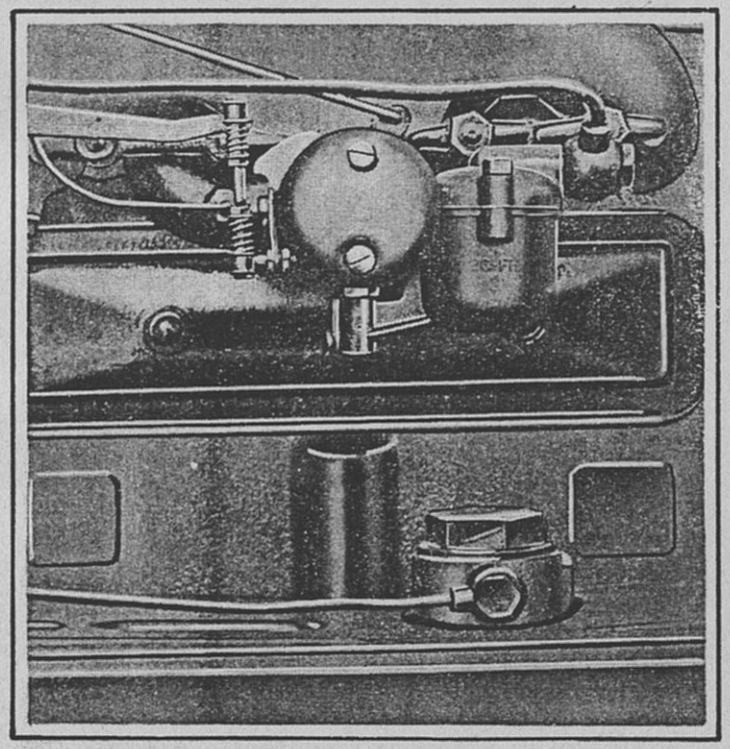


Fig.28

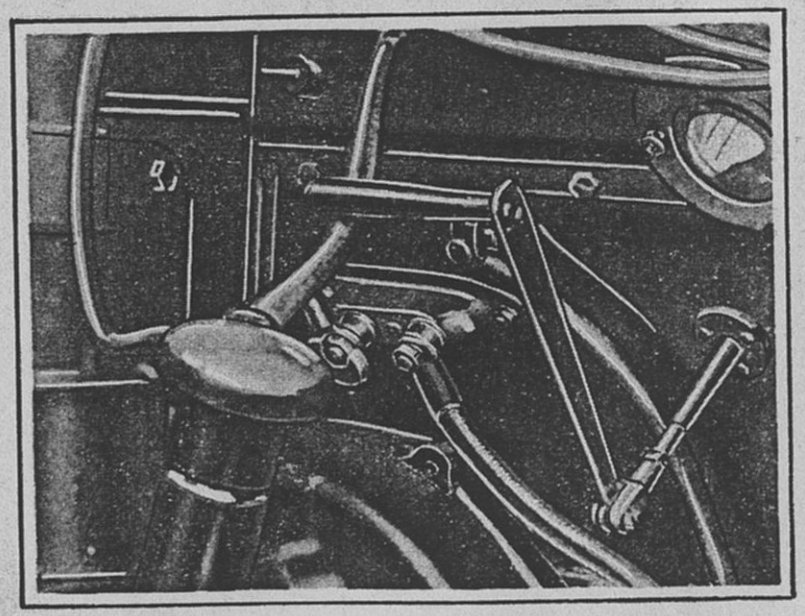


Fig.29

Figures	Outillage	
	Clé de 8 m/m	12° **Démonter le vibreur** après débranchement du fil.
Figure 30	Clé de 14 m/m	13° **Dévisser les deux vis** de la bride du tuyau d'échappement.
Figure 31	Clé de 26 m/m	14° **Enlever le carter de direction.**
		15° **Démonter les tôles de côté du moteur** fixées chacune par trois écrous.
	Clé de 21 m/m à fourche	16° **Enlever les quatre boulons** des pattes d'attache du moteur (écrou goupille sous le châssis).
Figure 32	Clé de 14 m/m	17° **Enlever les boulons** de 8 m/m fixant les tiges de pédale à l'extrémité des pédales de frein et de débrayage et enlever les tiges avec leur semelle de pédale.
		18° **Enlever l'axe de la chape** de la tige d'accélérateur sur le levier porté par l'arbre de renvoi de commande de carburateur.
		19° **Décrocher le ressort de rappel** de l'arbre de renvoi de commande de carburateur.
		20° **Enlever le plancher bois** et le plancher incliné tôle, fixé par 6 vis de 6 millimètres sur les consoles et le tablier.
		21° **Enlever les goupilles** et ressorts maintenant les tringles de commande de frein sur le levier de commande de frein à main et sur le levier de commande de frein au pied.
Figure 33		22° **Enlever les axes des chapes** des deux tiges de frein avant sur les leviers de l'arbre de renvoi de frein.

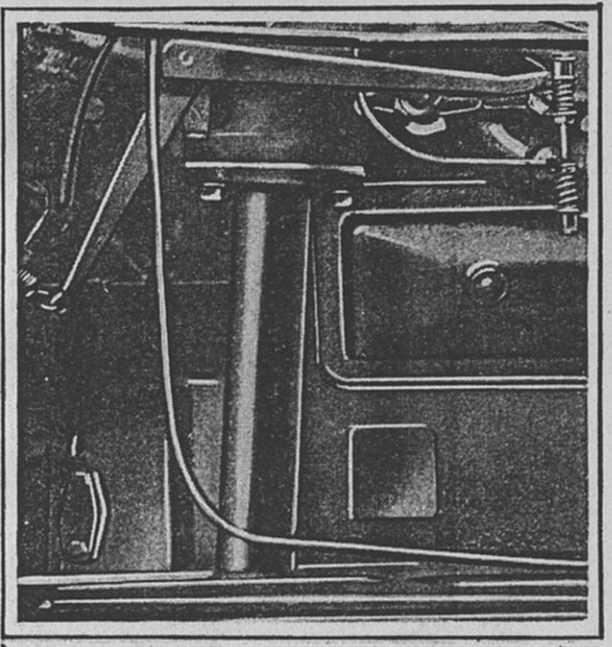


Fig. 30

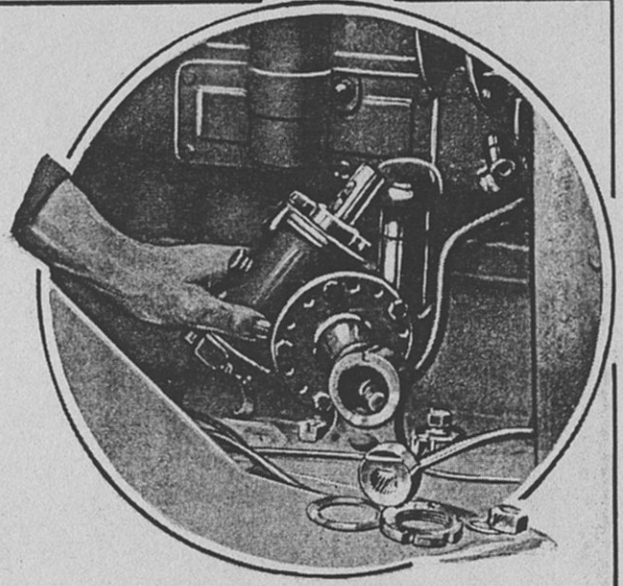


Fig. 31

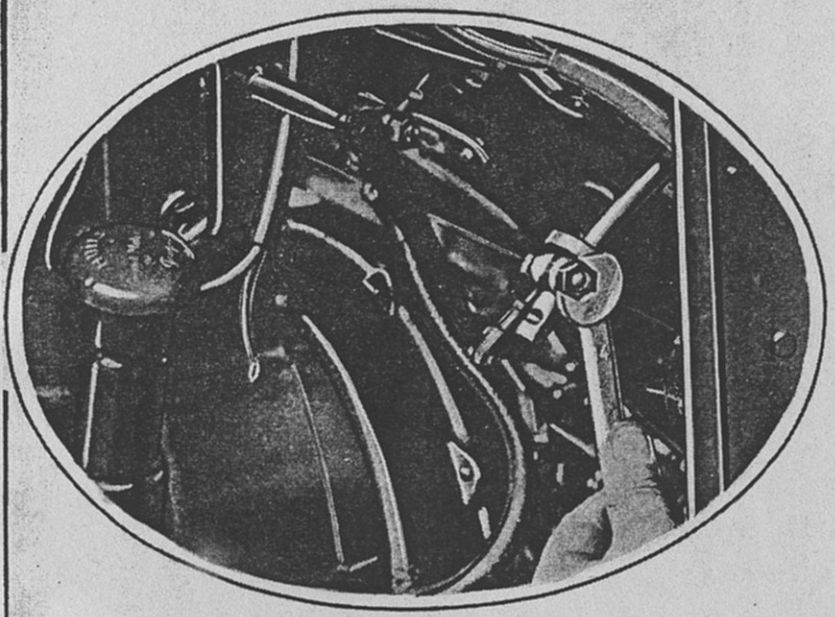


Fig. 32

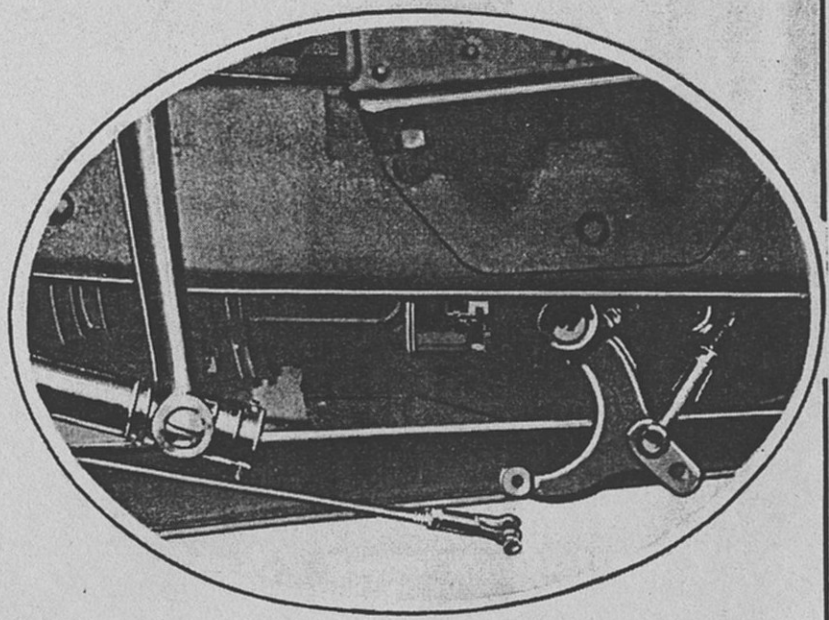


Fig. 33

Figures	Outillage	
Figure 34	Clé de 14 m/m	23° **Dévisser les cinq écrous** des boulons assemblant le couvercle de la rotule avec le support de poussée et faire reculer le couvercle pour dégager la rotule.
Figure 35	Clé de 14 m/m	24° **Débrancher la commande de compteur** en enlevant la gaîne du câble retenue sur le côté droit de la boîte par le boulon placé à l'extrémité de la douille support de pignon.
	Clé N° 527 Clé de 14 m/m	25° **Démonter le couvercle** de la boîte de vitesses avec les leviers à main après avoir dévissé les quatre écrous qui les maintiennent sur la boîte.
		26° **Décrocher les ressorts** de rappel des pédales et coucher ces dernières sur le moteur pour faciliter le passage sous le réservoir d'essence.
	Clé de 17 m/m à fourche	27° **Enlever les écrous de culasse 5 et 6** (fig. 10) et visser à leur place les boulons du dispositif de levage de moteur.
Figure 36	Appareil N° 501	28° **Passer le crochet du palan** dans l'anneau du dispositif, soulever doucement, et sortir le moteur, soit en déplaçant le palan, soit en déplaçant la voiture, en prenant la précaution d'éviter le tuyau d'échappement et de ne pas accrocher les phares s'ils n'ont pas été démontés. Nous recommandons également la grue d'atelier qui permet la manutention facile et sans danger du moteur entier.

N. B. — Pour l'opération de levage, nous recommandons l'emploi du lève-moteur Pelfor dont figure ci-contre. Ce petit dispositif permet de lever ou suspendre le moteur en le saisissant par les trous de bougies.

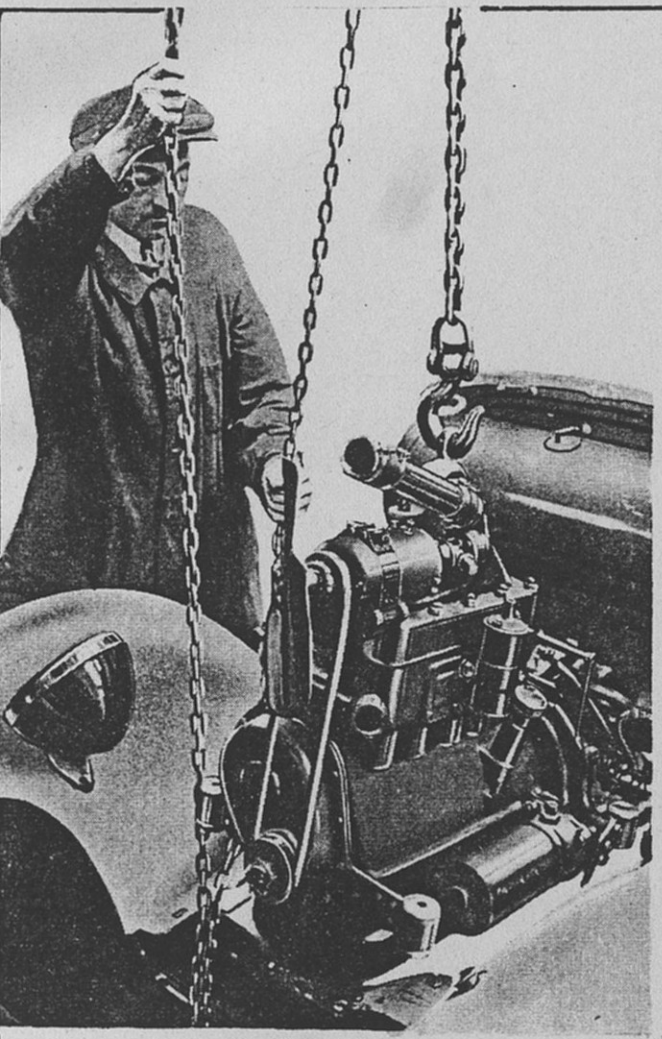


Fig.36

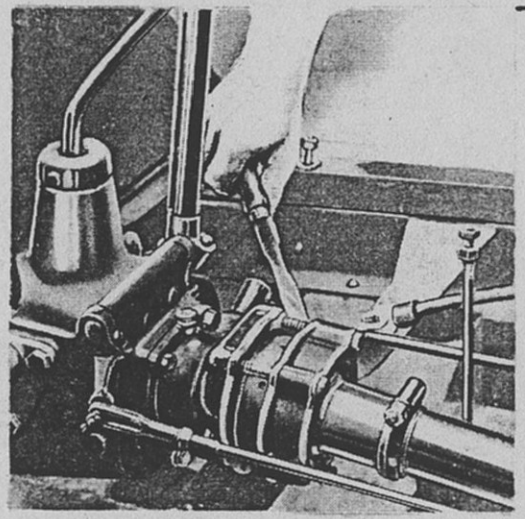
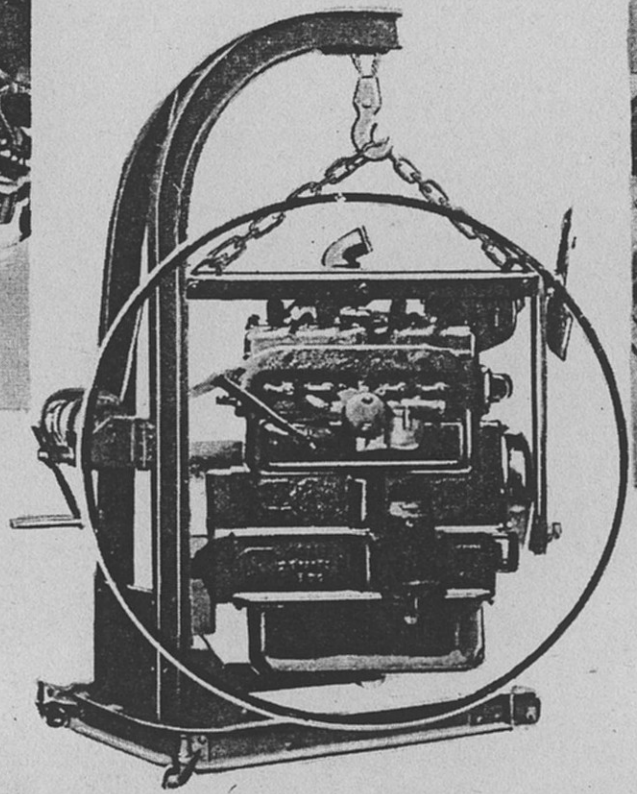


Fig.34



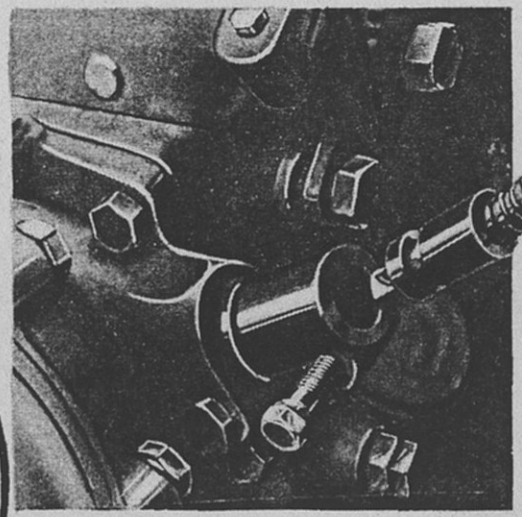


Fig.35

MOTEUR

RÉFÉRENCES : Figures	Outillage	
		III - DÉMONTAGE EN DÉTAIL
Figure 37		1° **Le moteur étant suspendu au palan**, après son enlèvement du châssis, le laisser reposer sur un bâti de réparations, où il sera fixé comme sur le châssis.
	Clé de 14 m/m N° 527	2° **Enlever les huit écrous avec rondelles Grower** retenant le carter de changement de vitesse sur le moteur, et enlever la boîte.
		DÉMONTAGE DU VOLANT MOTEUR
Figure 38	Clé N° 527	3° **Dévisser les six écrous avec rondelles Grower** fixant le couvercle d'embrayage sur le volant et enlever le couvercle d'embrayage avec son disque moteur, ainsi que le disque récepteur.
		4° **Rabattre les bords de la plaque** freinant les six vis de fixation du volant et les quatre vis fixant la plaque elle-même.
Figure 39	Clé de 10 m/m	5° **Dévisser ces quatre dernières** et enlever la plaque frein.
Figure 40	Clé N° 527	6° **Dévisser les six vis de fixation du volant avec la clé à canon spéciale.**
		7° **Enlever le volant** en utilisant les deux trous taraudés, prévus dans le fond du volant et permettant de fixer un feuillard contrecoudé qui servira pour le réglage du moteur au banc.
		8° **Faire la vidange d'huile du moteur**, puis tourner d'un demi-tour le support de réparation pour placer le moteur la tête en bas.
	Clé N° 526	9° **Dévisser les seize écrous avec rondelles Grower** fixant le bac à huile sur le carter moteur, et enlever le bac.
		Pour le démontage facile du moteur, nous recommandons de se servir du support moteur dont l'orientation réglable assure le meilleur accès aux différents éléments à démonter.

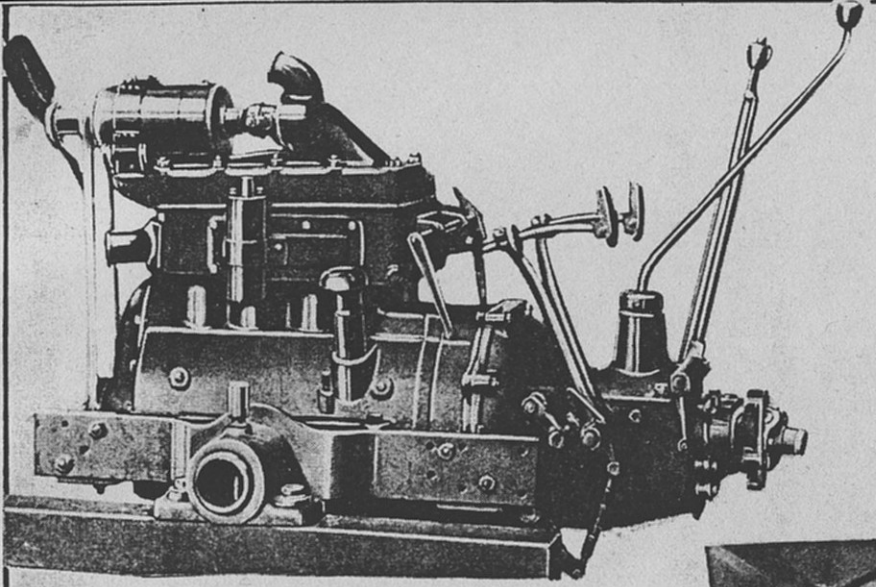


Fig. 37

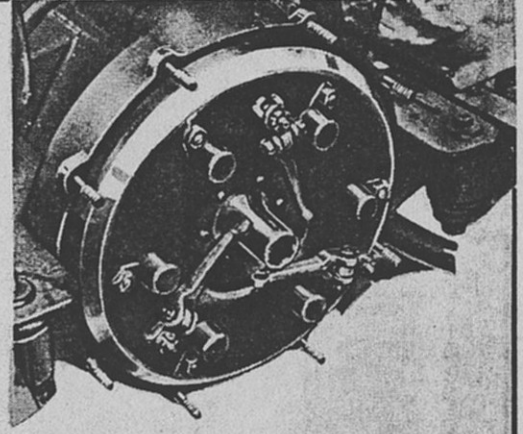


Fig. 38

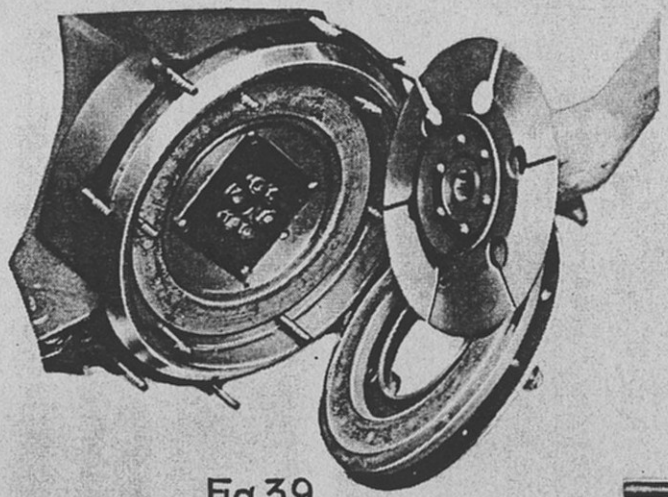


Fig. 39

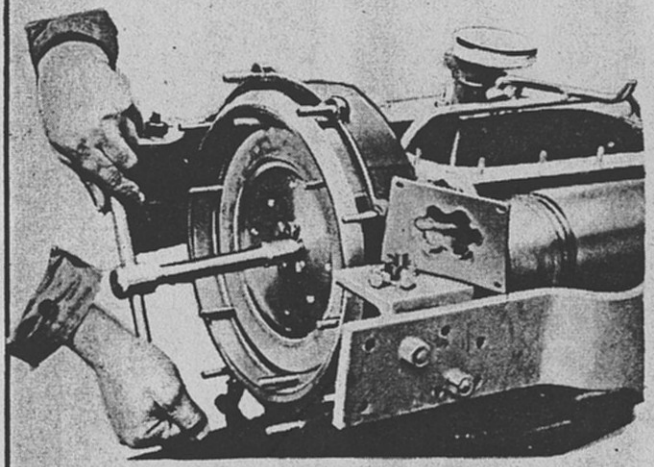
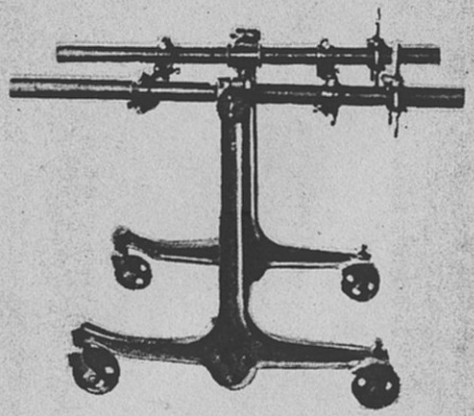


Fig. 40



RÉFÉRENCES : Figures	Outillage
	Clé N° 526
Figure 41	Appareil N° 504 et clé N° 509
Figure 44	Clé N° 527
Figure 46	Fourche N° 512 et clé N° 509

DÉMONTAGE DU PALIER ARRIÈRE DU VILEBREQUIN

10° **Dévisser les six vis et rondelles Grower** immobilisant le chapeau du palier arrière et enlever ce chapeau.

11° **Avec l'appareil spécial**, sortir la rondelle de rejet d'huile sur le vilebrequin.

12° **Dévisser les cinq écrous avec Grower** fixant la bride du palier arrière sur le carter.

13° **De l'intérieur du moteur**, chasser le palier arrière.

NOTA : Pour le remontage de la rondelle de rejet d'huile, tremper cette dernière préalablement dans l'huile chaude et s'assurer, après mise en place, si la distance entre cette rondelle et l'extrémité du vilebrequin n'est pas inférieure à 10 m/m 5, de façon à ce qu'elle ne s'oppose pas à la mise en place du volant.

REMPLACEMENT DU COUSSINET ARRIÈRE

Lorsque le palier arrière a été démonté

introduire la vis de la fourche N° 512 par le côté extérieur du palier, mettre en place la rondelle et l'écrou sur l'extrémité de la vis ; serrer celle-ci à la main pour amener en contact la rondelle et le coussinet, puis serrer avec la clé N° 509 pour extraire le coussinet.

Pour le nettoyage des pièces démontées, nous recommandons le bac de lavage Pelfor dont la partie amovible assure une prise facile des pièces et un nettoyage parfait.

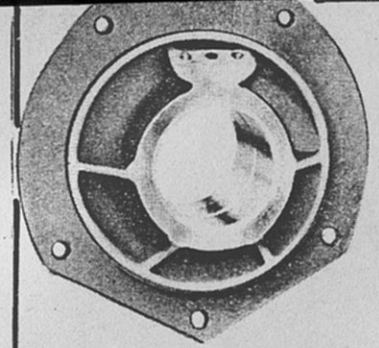


Fig.45

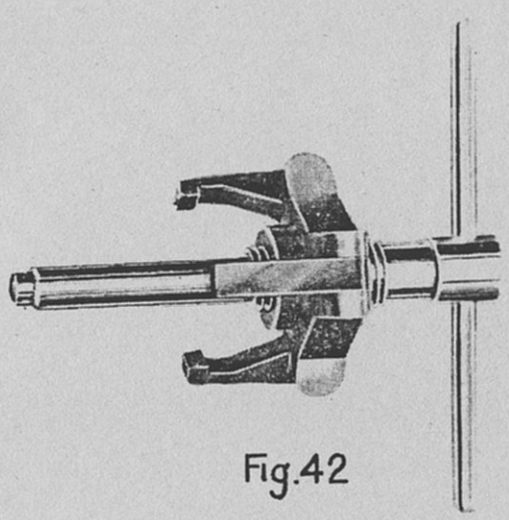


Fig.42

Fig.43

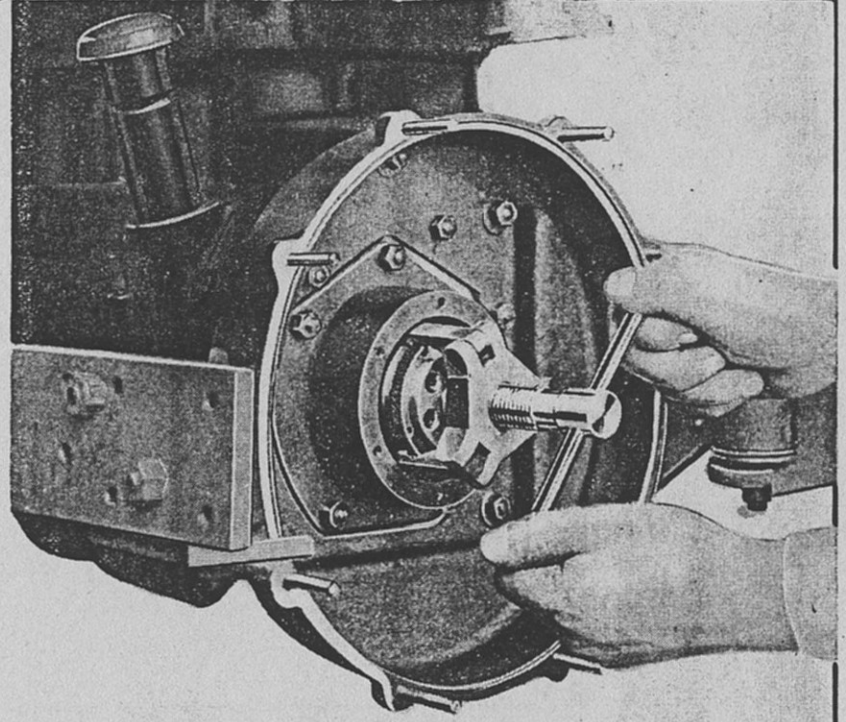


Fig.41

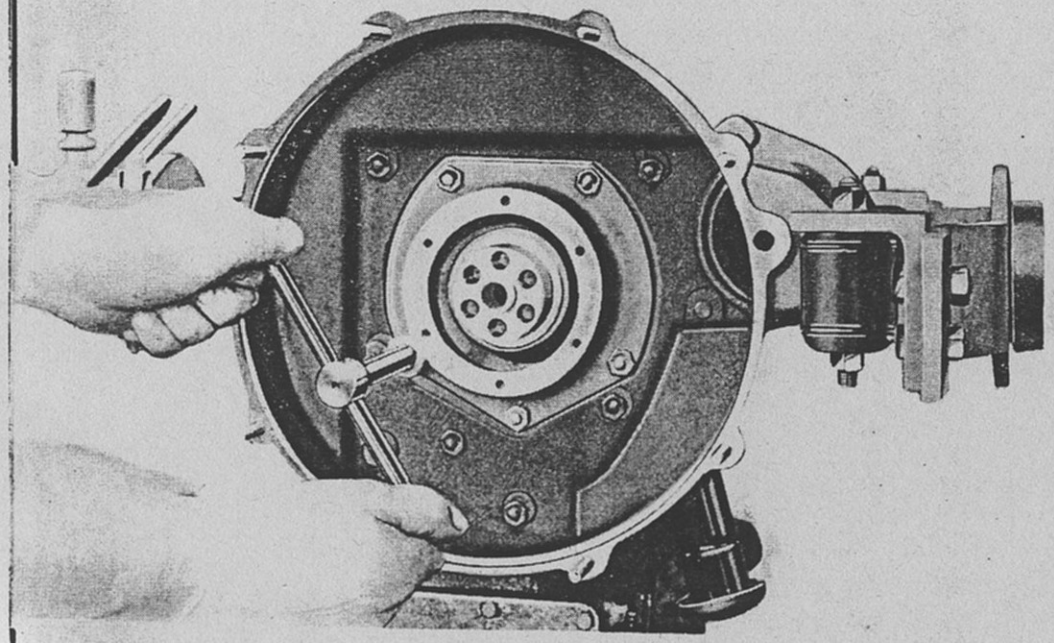
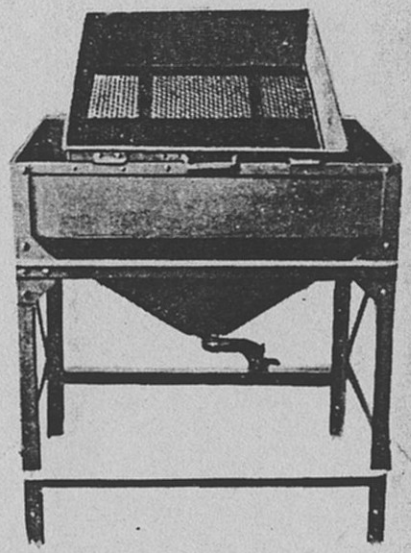


Fig.44



Figures	Outillage

DÉMONTAGE DES BIELLES ET PISTONS

1° **Placer la bielle à démonter**, dans la position voisine du point mort bas, de façon à la rendre plus accessible.

Clé N° 525

2° **Dégoupiller les écrous de tête de bielle**, les dévisser avec la clé à canon spéciale et chasser les boulons de tête de bielle.

3° **Enlever le chapeau de la bielle** et dégager la bielle de son maneton.

Figure 47

4° **Placer le maneton** correspondant horizontalement côté arbre à cames.

5° **Sortir alors la bielle** avec son piston.

Les bielles sont numérotées de 1 à 4 en partant de l'avant du moteur. Le chiffre correspondant est frappé sur le bossage du boulon de bielle côté corps de bielle et côté chapeau de bielle. Pour éviter toute erreur au remontage, un numéro d'appairage est frappé dans les mêmes conditions sur l'autre côté de la bielle.
Les pistons sont également frappés sur le fond d'un chiffre correspondant au numéro de la bielle et du cylindre.

DÉMONTAGE DE LA POMPE A HUILE

1° **Enlever la goupille** assemblant l'arbre de la pompe avec l'axe de commande du Delco (chambre des soupapes).

Figure 48

Clé N° 527

2° **Dévisser les deux écrous** fixant la bride de la pompe sur le plan de joint inférieur du moteur et dégager la pompe.

DÉMONTAGE DE LA CANALISATION D'HUILE

1° **Couper les fils de fer** immobilisant les vis de fixation des brides (trois sur le plan de joint et deux sur chacun des deux paliers).

Figure 49

Clé de 10 m/m

2° **Dévisser ces sept vis** et retirer les tubulures d'huile.

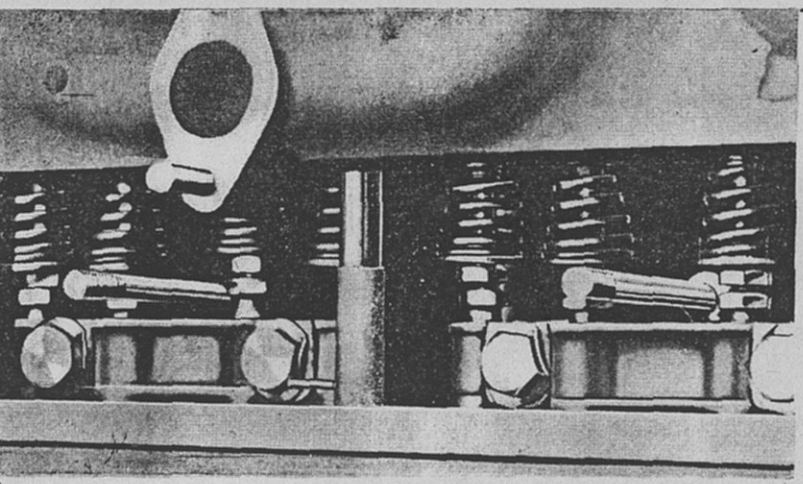


Fig. 48

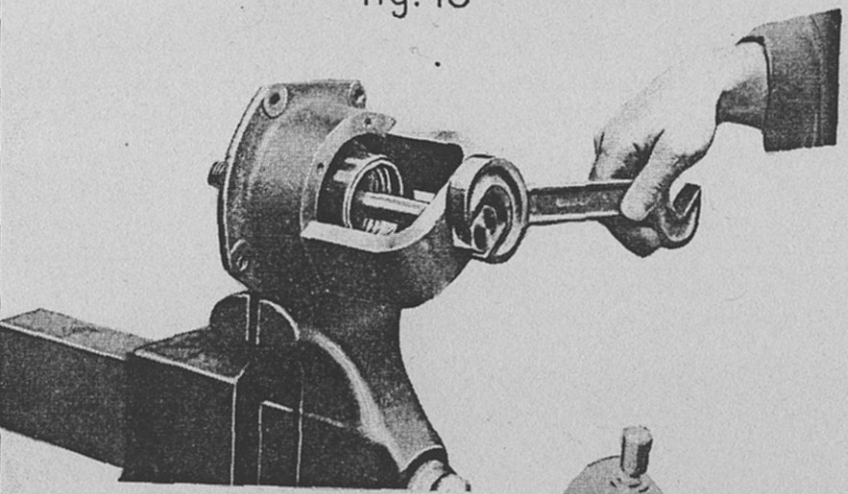


Fig. 46

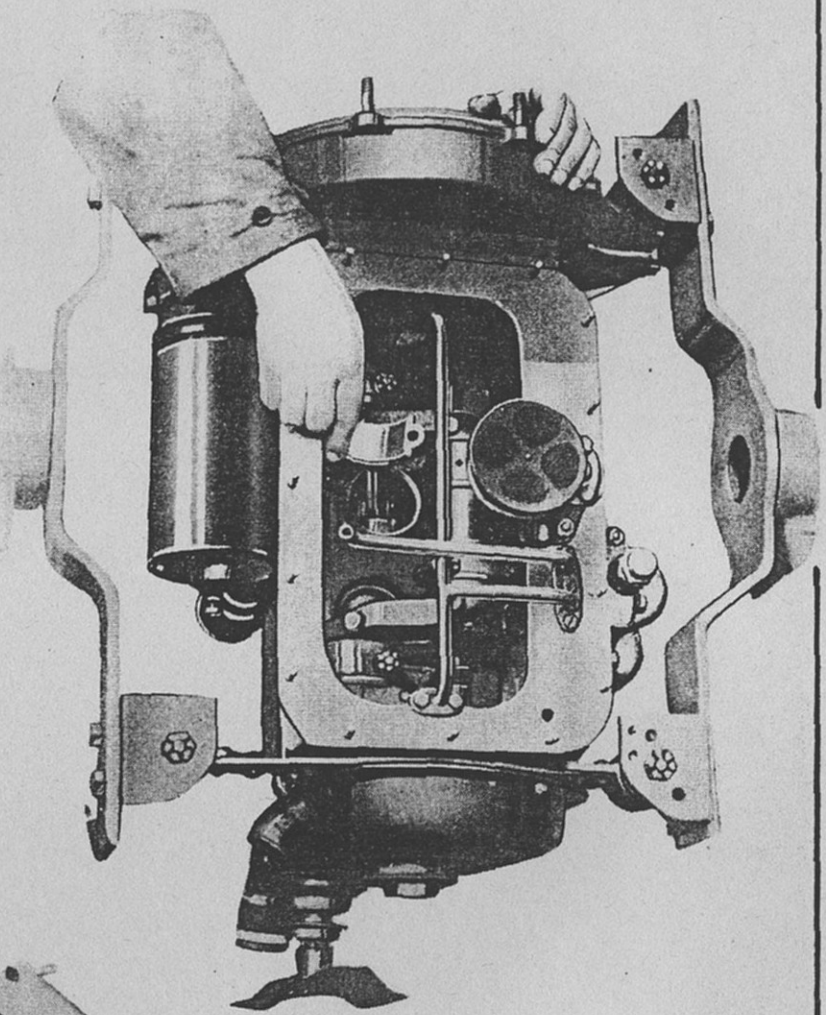


Fig. 47

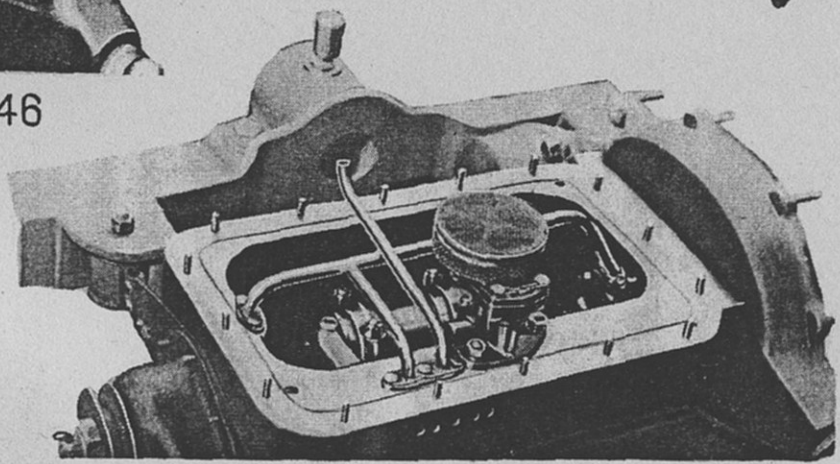


Fig. 49

RÉFÉRENCES :

Figures	Outillage
	Clé N° 509
	Clé de 10 m/m
Figure 50	Clé N° 526
Figure 51	Clé N° 527
Figure 52	Clé N° 524
	Clé de 10 m/m
Figure 53	

DÉMONTAGE DE LA CHAINE DE DISTRIBUTION

1° **Redresser l'arrêt de la rondelle frein** immobilisant la griffe de mise en marche.

2° **Dévisser la griffe de mise en marche** avec une forte clé adaptée sur le six pans.

3° **Enlever la poulie** de ventilateur et sa clavette.

4° **Dévisser les douze écrous avec rondelle Grower** maintenant le carter de distribution sur le moteur et enlever le carter.

5° **Enlever le ressort frein** du maillon de raccordement de la chaîne avec la pince universelle.

6° **Sortir la joue de raccordement** avec ses deux axes et enlever la chaîne des pignons.

N. B. — Dans le cas où la chaîne de distribution est une chaîne sans fin, il est nécessaire de démonter la roue d'arbre à cames, comme indiqué plus loin.

DÉMONTAGE DE L'ARBRE A CAMES

Le carter de distribution étant enlevé, comme indiqué précédemment, ainsi que la pompe à huile.

1° **Dévisser les trois vis** fixant la roue dentée sur l'arbre à cames, après avoir rabattu les bords de la rondelle frein.

2° **Enlever la roue dentée** avec la chaîne de distribution.

3° **Démonter les deux rampes de poussoirs.**

4° **Dévisser les deux vis** fixant la bride butée d'arbre à cames.

5° **Enlever la butée** et retirer l'arbre à cames.

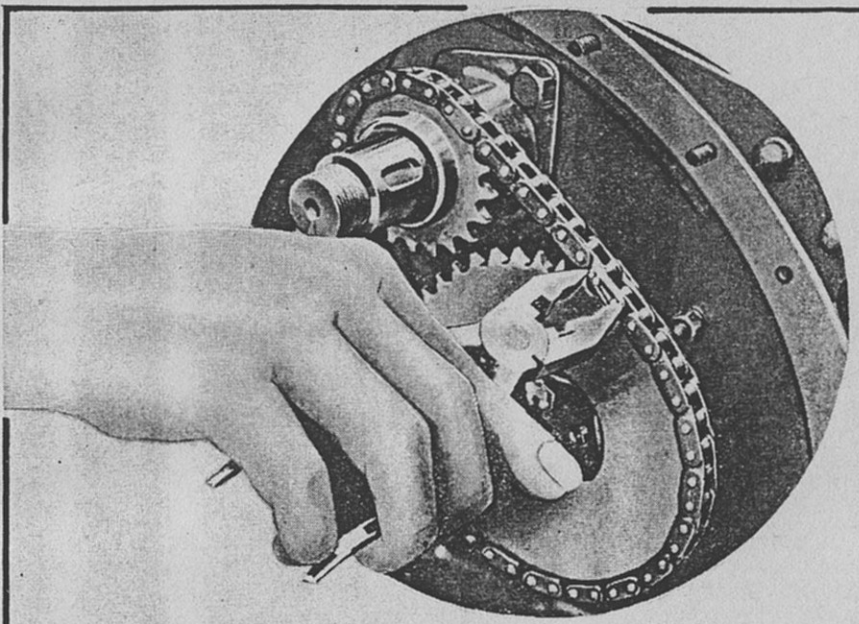


Fig.50

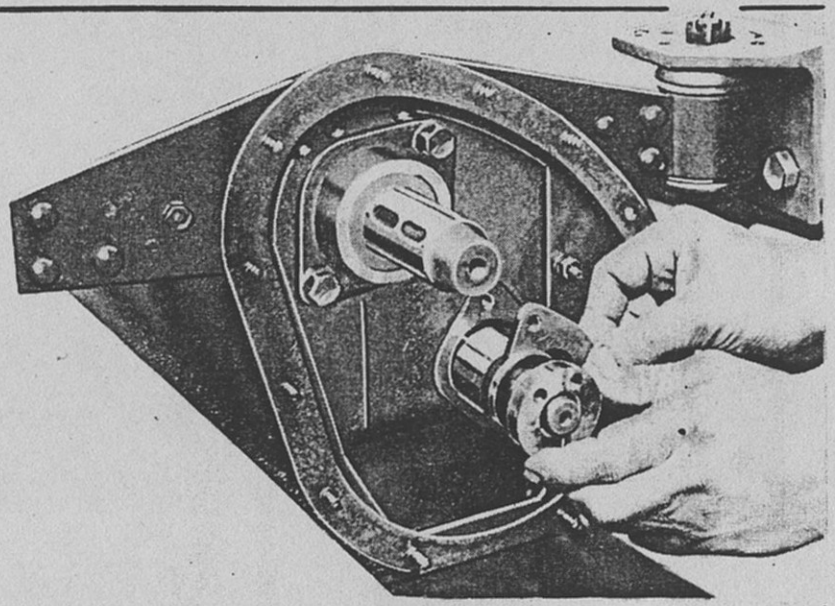


Fig.53

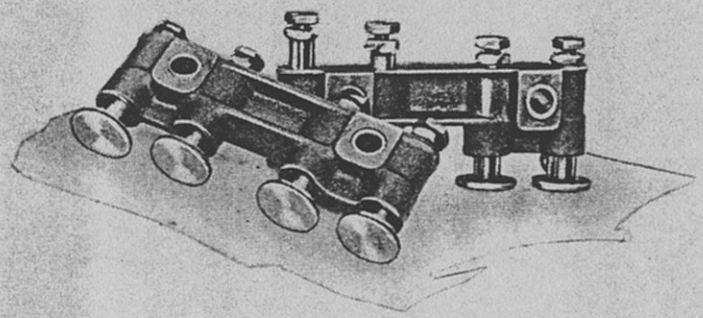


Fig.52

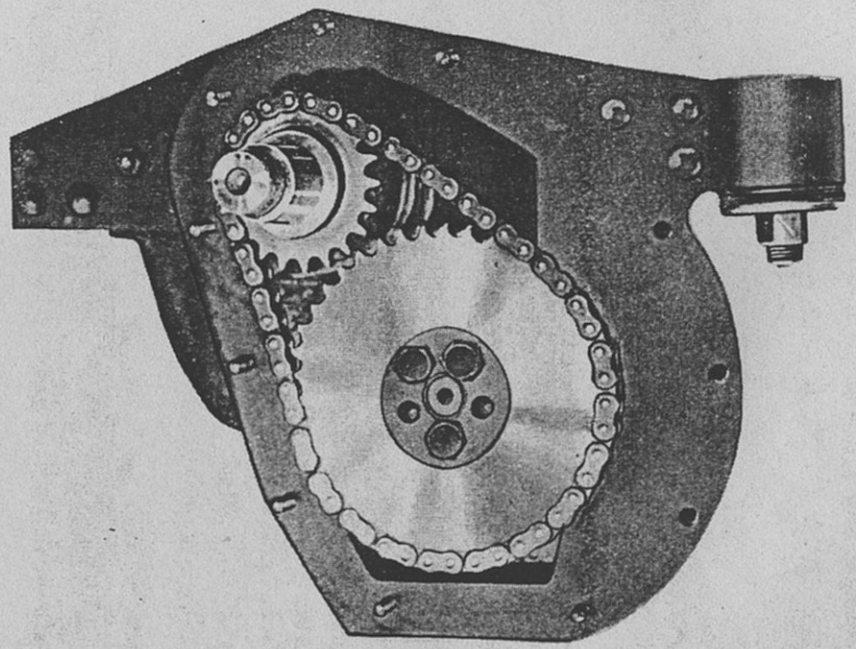


Fig.51

Figures	Outillage
Figure 54	Appareil N° 510 Clé N° 509
Figure 55	Clé N° 527
Figure 56	
Figure 57	

DÉMONTAGE DU PALIER AVANT DE VILEBREQUIN

6° **Avec l'arrache-pignon**, sortir le pignon de commande de distribution

7° **Enlever la clavette du pignon** et la rondelle butée à l'avant du palier.

8° **Dévisser les deux vis avec Grower** bloquant le palier avant.

9° **Sortir le palier avant** en le chassant de l'intérieur si nécessaire.

Dans le cas où ce palier présenterait quelque résistance à l'enlèvement, utiliser la fourche N° 512 avec la rondelle appropriée.

DÉMONTAGE DU VILEBREQUIN

Après avoir procédé au démontage des bielles du palier arrière du carter de distribution et du pignon de distribution, il est facile de sortir le vilebrequin par l'arrière du moteur.

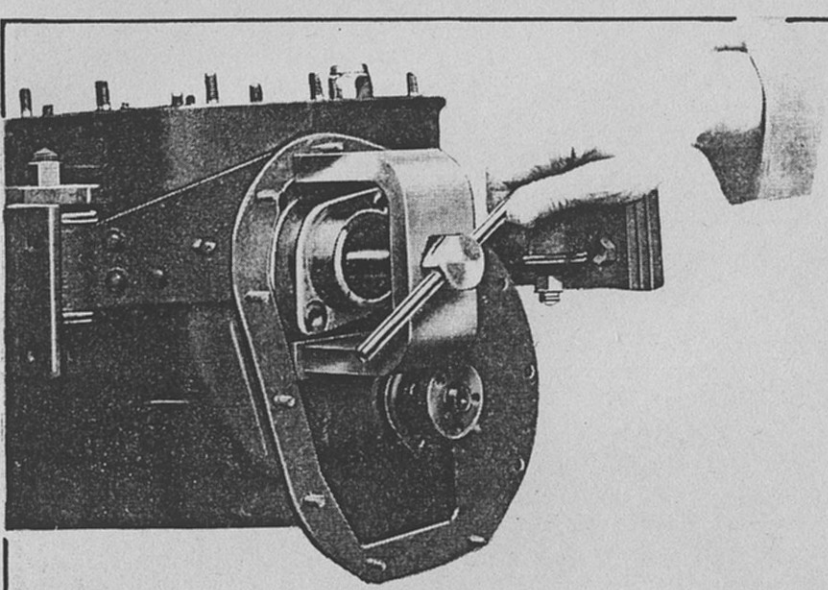


Fig.57

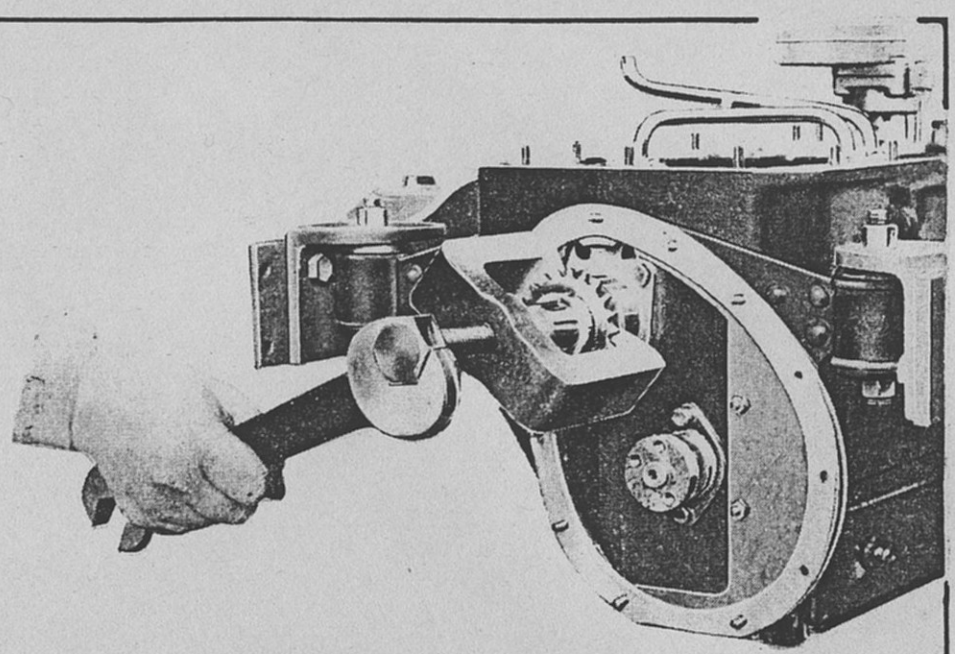


Fig.54

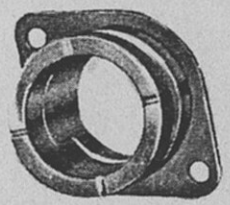


Fig.56

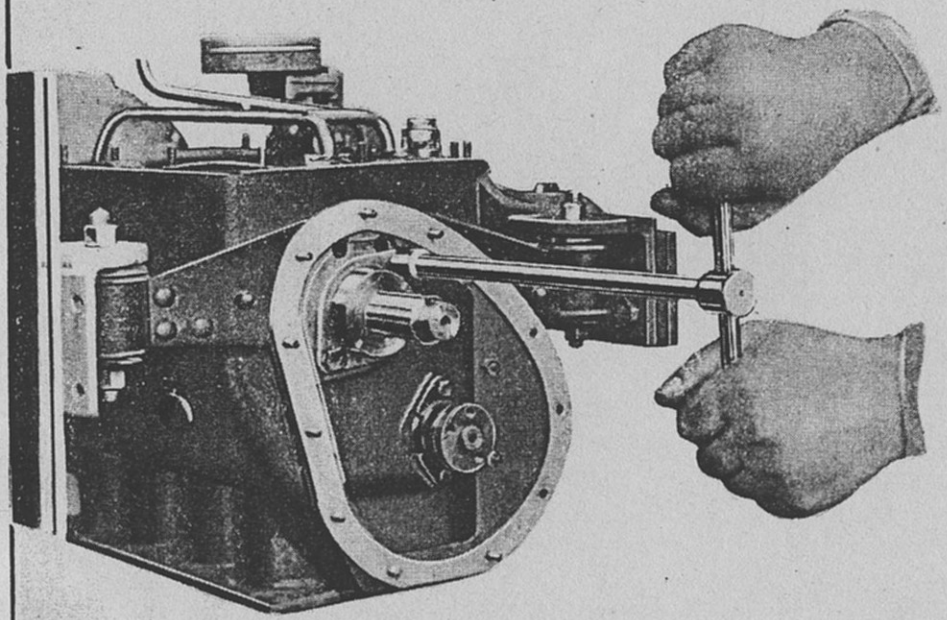


Fig.55

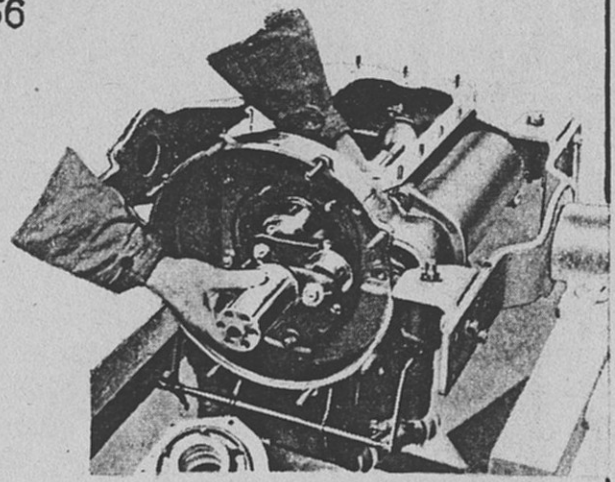


Fig.58

EMBRAYAGE

Références : Figures	Outillage
Figure 57	Clé N° 527
Figure 58	
Figure 59	Clé N° 525
Figure 62	Appareil N° 502

DÉMONTAGE DE L'EMBRAYAGE

La boîte de vitesses étant enlevée.

1° **Rabattre les arrêts des freins** tôle et dévisser les six écrous fixant le couvercle d'embrayage sur le volant.

2° **Dégager le couvercle** de son embrèvement dans le volant et le sortir.

3° **Enlever le disque récepteur d'embrayage.**

DÉMONTAGE DU PLATEAU D'EMBRAYAGE DES RESSORTS ET DES DOIGTS DE DÉBRAYAGE

Pour procéder au remplacement des garnitures ferodo, par exemple :

1° **Dégoupiller et dévisser** les trois écrous des goujons-guide du plateau.

2° **Soulever le couvercle** avec ses doigts de débrayage. Le plateau d'embrayage portant le disque moteur est alors libéré, ainsi que les ressorts d'embrayage.

3° **Dégoupiller et dévisser** les écrous des axes des doigts et enlever ces axes pour sortir les doigts de débrayage.

NOTA : Au remontage, observer que les touches des doigts de débrayage soient bien dans le même plan, à environ 43 millimètres du disque récepteur d'embrayage.

REMPLACEMENT DE LA DOUILLE DE CENTRAGE D'EMBRAYAGE

Lorsque l'embrayage a été démonté :

Introduire dans la douille les deux parties du manchon fileté de l'extracteur N° 502, maintenir en contact le talon du manchon avec l'extrémité inférieure de la douille à extraire et introduire la vis dans le manchon.
Glisser l'extrémité de la lame d'un tournevis entre les deux lèvres du manchon, puis serrer la vis à la main, pour amener son extrémité en contact avec le fond du trou foré dans le vilebrequin. Serrer alors la vis avec la clé N° 509 pour extraire la douille de centrage

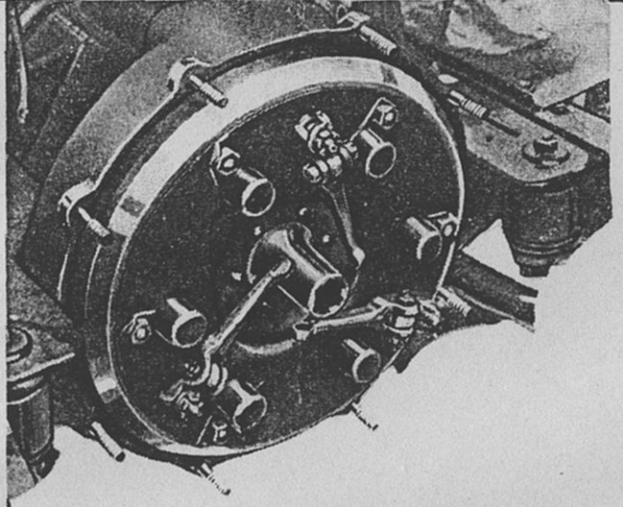


Fig.59

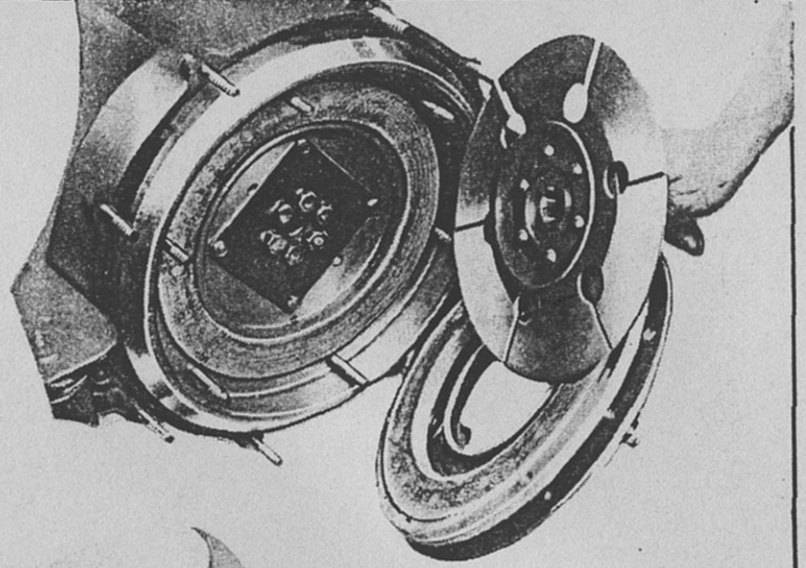


Fig.60

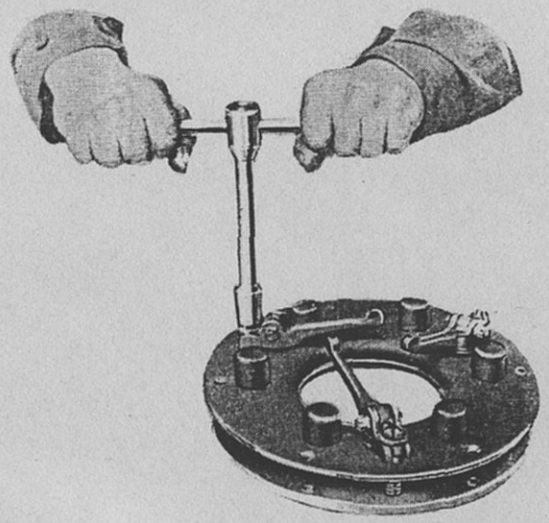


Fig.61

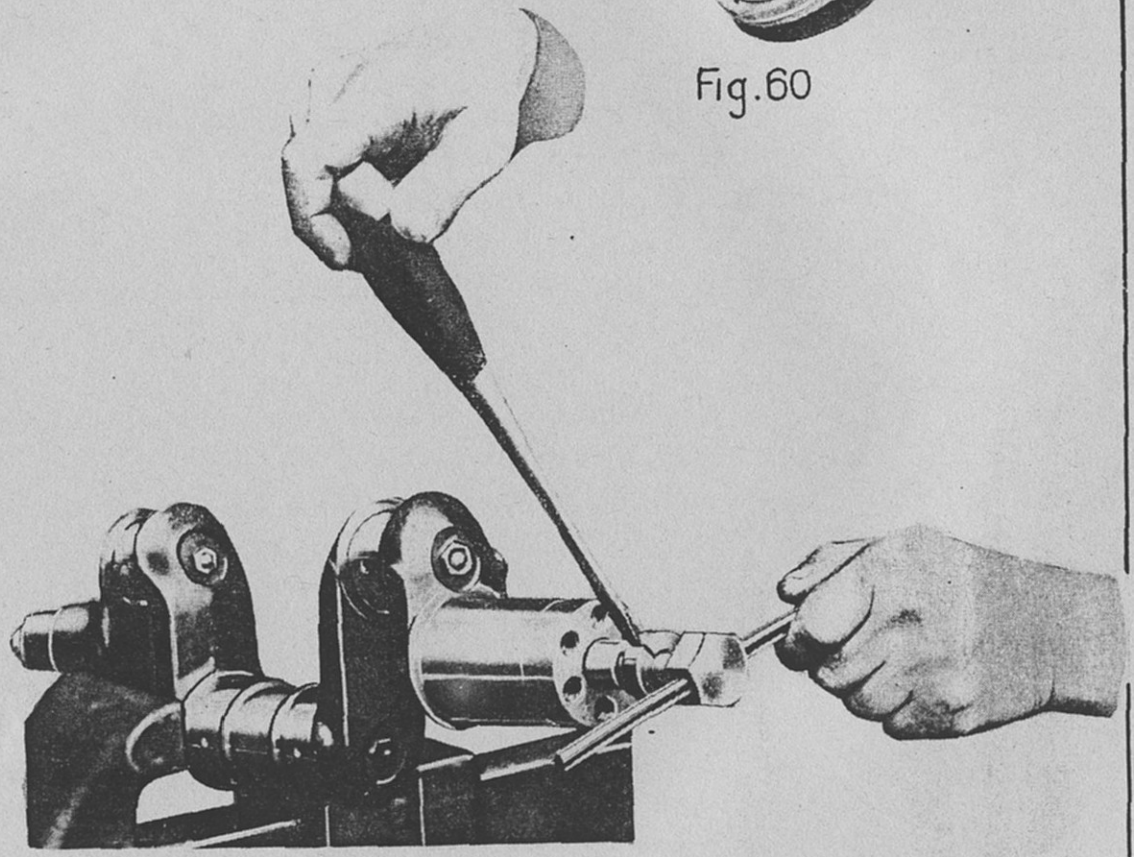


Fig.62

BOITE DE VITESSES

ENLÈVEMENT DE LA BOITE DE VITESSES SEULE

Références : Figures	Outillage	
	Clé de 10 m/m et 12 m/m	1° **Débrancher les câbles de batterie** et les câbles et fils sur les deux bornes de la pédale de démarrage.
Figure 63	Clé de 10 m/m et 14 m/m	2° **Enlever les boulons de 8 m/m** fixant les tiges de pédale à l'extrémité des pédales de frein et de débrayage et enlever les tiges avec leur semelle de pédale.
	Clé de 10 m/m	3° **Dévisser les six vis** fixant le plancher incliné.
Figure 64	Clé de 14 m/m	4° **Démonter les tringles** de commande de frein à main et de frein à pied en enlevant à l'arrière les boulons d'articulation sur le palonnier de renvoi de frein et à l'avant, les goupilles, rondelles et ressorts, les retenant sur les axes des leviers.
Figure 65	Clé de 14 m/m	5° **Désaccoupler les chapes de commande** de frein avant sur les leviers de l'arbre de renvoi de frein sous la boîte de vitesses.
Figure 67	Clé de 14 m/m	6° **Enlever le boulon** du collier de serrage de la rotule.
Figure 66	Clé de 14 m/m à fourche	7° **Enlever les cinq écrous** des boulons assemblant le couvercle avec le support de la rotule.
		8° **Visser la rotule,** le plus loin possible sur le tube, de façon à découvrir complètement le cardan.
	Clé à canon coudée de 12 m/m	9° **Rabattre les freins tôle** des vis assemblant les deux couronnes de cardan et sortir les quatre vis.

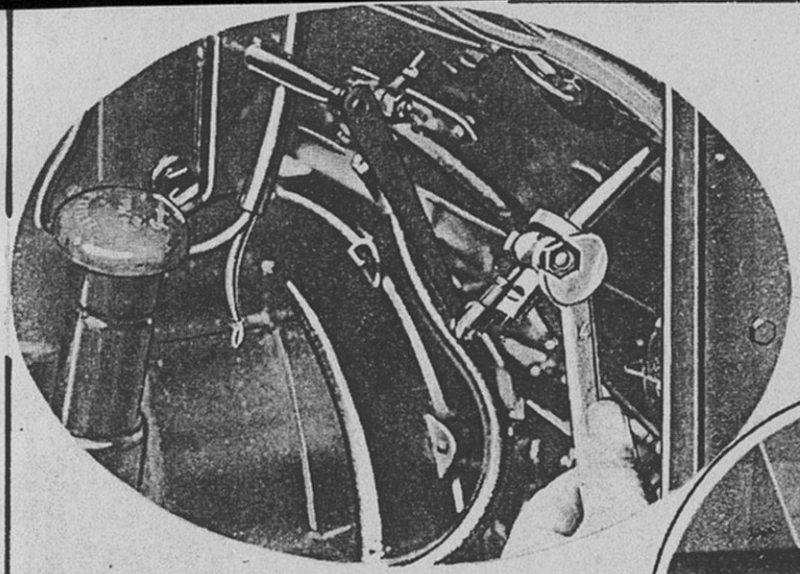


Fig.63

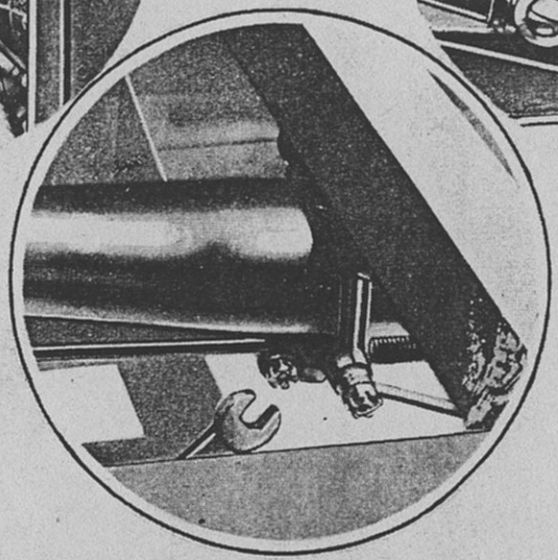


Fig.64

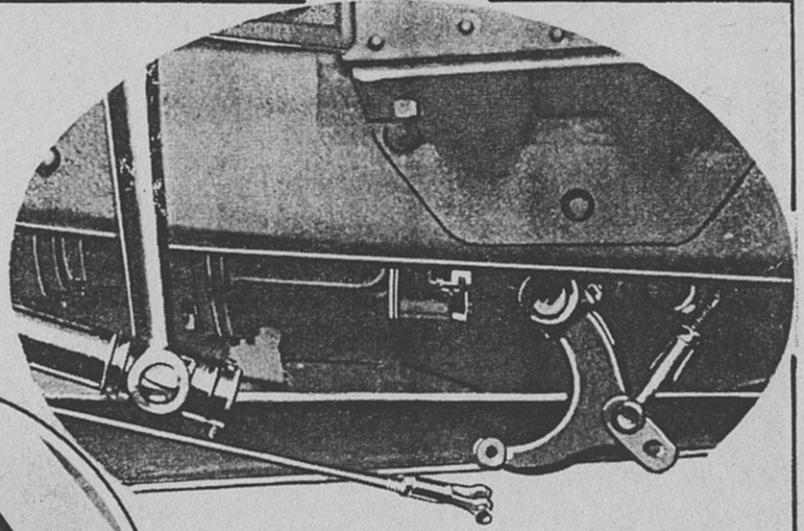


Fig.65

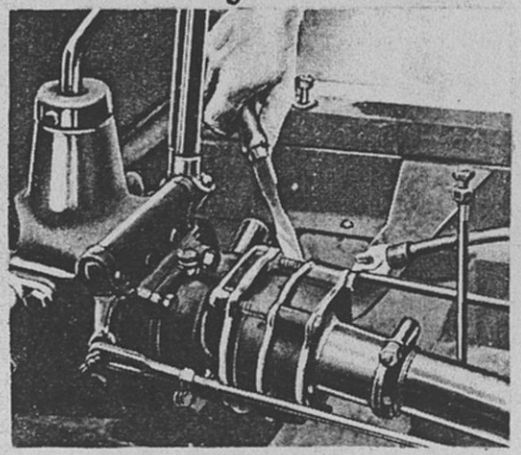


Fig.66

Figures	Outillage

ENLÈVEMENT DE LA BOITE DE VITESSES (*Suite*)

10° **Dégager la demi-couronne arrière de cardan.** Placer horizontalement les tourillons de la fourche arrière et faire effort avec un tournevis pour dégager la fourche de la boîte à rotule. L'extrémité du tube de poussée repose alors sur le support des batteries.

Clé N° 527

11° **Dévisser les huit vis avec rondelles Grower** fixant le carter de la boîte de vitesses sur le moteur. Ebranler la boîte en faisant effort par en dessous avec un levier appuyé sur la traverse du châssis, et tirer la boîte vers l'arrière, environ 40 millimètres, de façon à dégager l'extrémité de l'arbre moteur de son logement dans l'extrémité du vilebrequin. A ce moment, la boîte peut être légèrement déviée latéralement pour faciliter son dégagement.

Figure 68

NOTA : L'opération ci-dessus concerne l'enlèvement de la boîte sur un châssis muni d'une carrosserie cabriolet. Dans le cas d'une conduite intérieure, il existe une traverse de carrosserie passant au-dessus de la boîte et qu'il est nécessaire de démonter préalablement. Toutefois, les premières carrosseries ont une traverse non démontable qu'il sera alors nécessaire d'entailler par le dessous, comme indiqué ci-contre et de renforcer ensuite par l'adjonction de deux feuillards.

REMARQUES : Etant donnée la difficulté qu'on peut rencontrer pour dégager la boîte de vitesses, en désaccouplant le cardan, il est souvent plus expéditif de reculer préalablement le pont arrière, cette opération s'exécutant avec une très grande facilité (voir page 31).

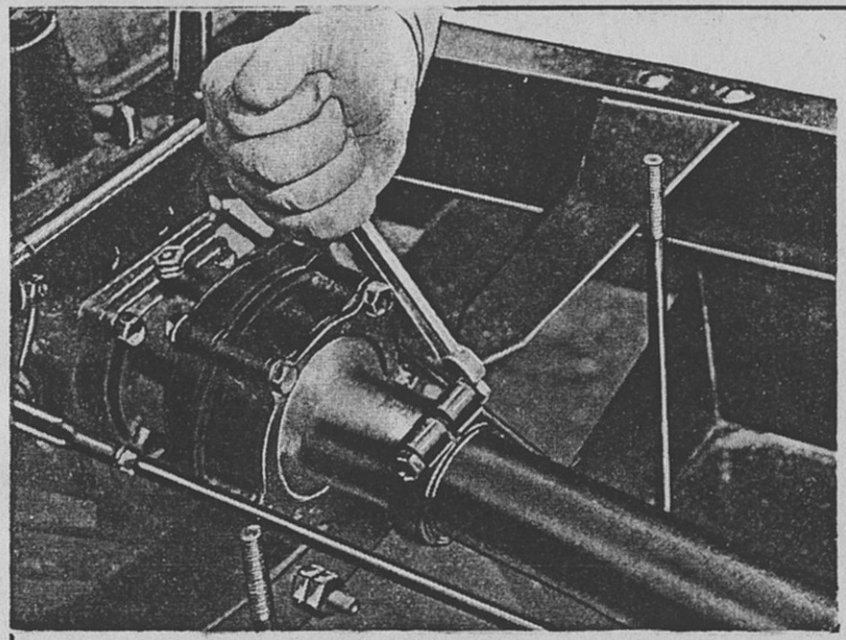


Fig.67

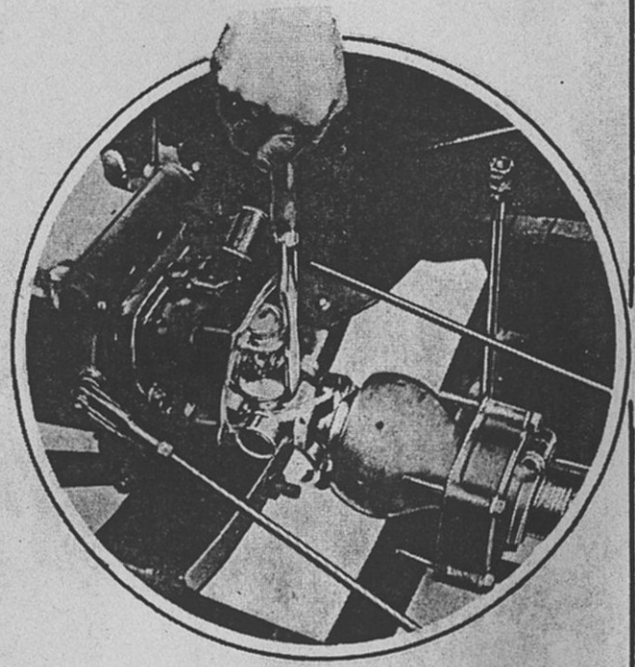


Fig.68

RÉFÉRENCES :

Figures	Outillage
Figure 69	**Clé de 14 m/m**
Figure 70	**Clé de 14 m/m N° 527**
Figure 71	**Clé de 14 m/m à fourche**
Figure 72	**Clé de 10 m/m** **Clé de 10 m/m**

DÉMONTAGE DE LA BOITE DE VITESSES

1° **Démonter la plaque en tôle** masquant le regard et fixée à sa partie supérieure par un écrou.

2° **Dévisser les quatre écrous avec Grower** maintenant le couvercle sur la boîte de vitesses et enlever le couvercle avec ses leviers.

Démontage de l'arbre récepteur et des baladeurs

3° **Dévisser les six vis** maintenant la boîte à rotule sur l'arrière de la boîte de vitesses.

4° **Dégager la boîte à rotule** qui est centrée dans le palier arrière de la boîte de vitesses et sortir l'arbre récepteur avec le baladeur de première vitesse marche arrière et le baladeur de la deuxième et troisième vitesses.

Eviter que la rondelle montée sur l'extrémité de l'arbre récepteur ne vienne à tomber dans la boîte.

Démontage de l'arbre moteur

Pour démonter le pignon de la boîte.

5° **Détacher les deux ressorts** maintenant la butée d'embrayage et sortir la butée.

6° **Enlever la clavette** maintenant la fourchette de débrayage et faire tourner celle-ci.

7° **Enlever la clavette** maintenant le levier gauche sur l'arbre de renvoi de frein et désaccoupler la chape fixée au levier.

8° **Enlever le levier** et sortir l'arbre de renvoi de frein.

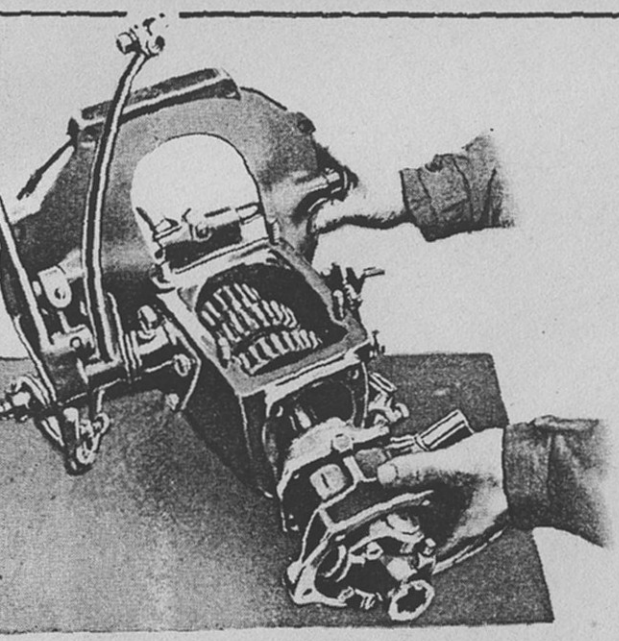


Fig.71

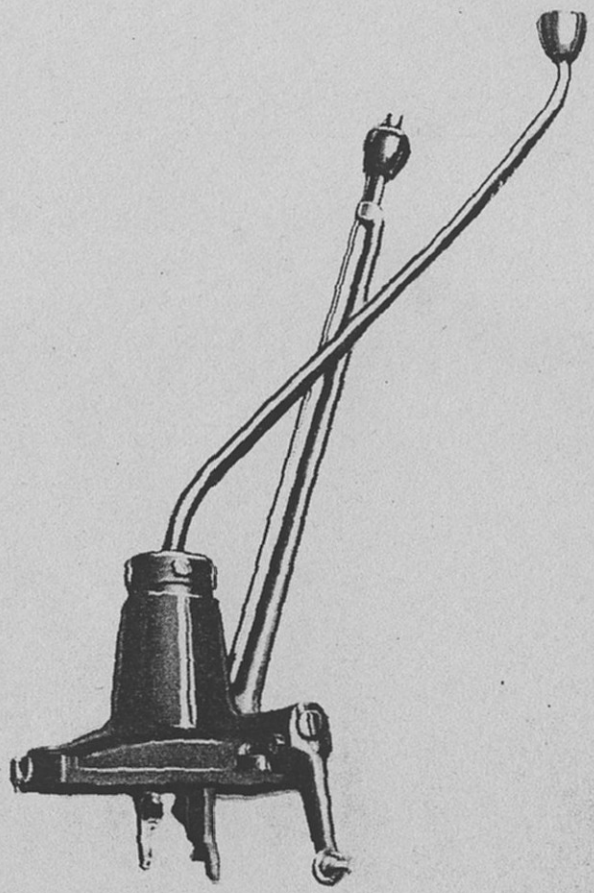


Fig.70

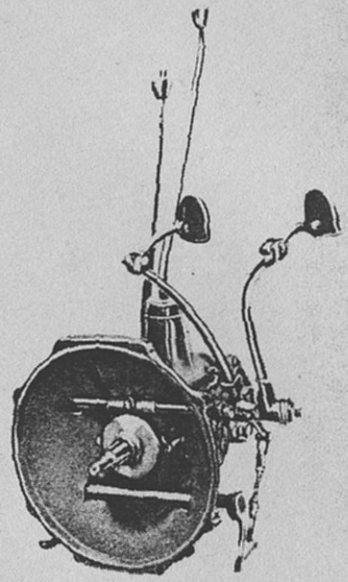


Fig.69

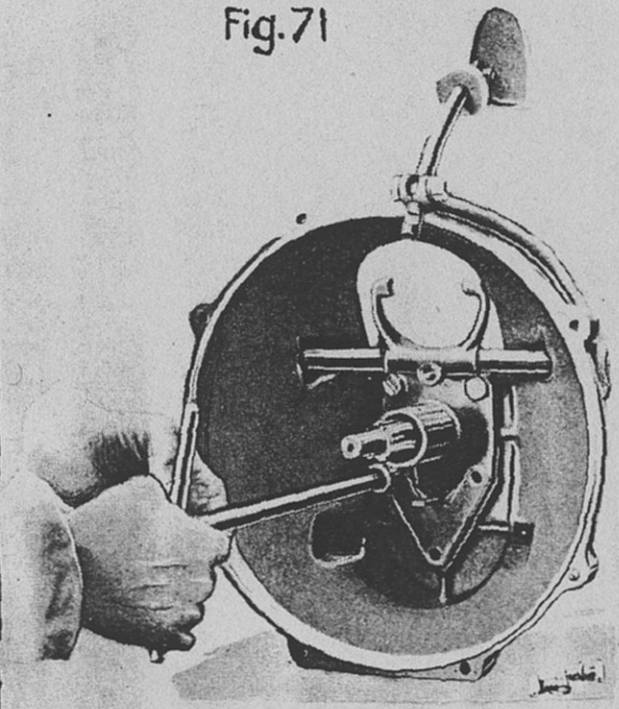


Fig.72

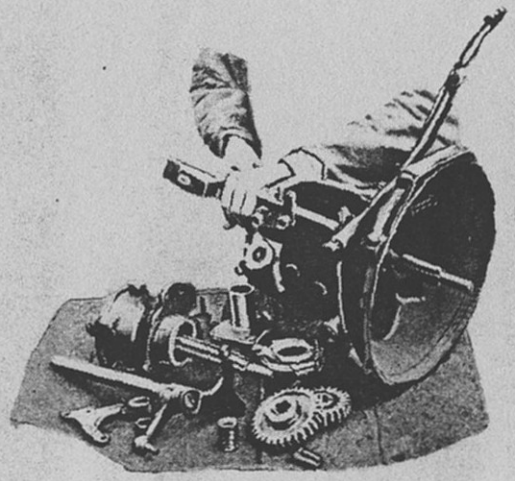


Fig.73

Figures	Outillage	
		DÉMONTAGE DE LA BOITE DE VITESSES (*Suite*)
Figure 72	**Clé N° 527**	9° **Dévisser les cinq vis** fixant le chapeau avant de la boîte et enlever le chapeau et le guide de la butée d'embrayage.
		10° **Sortir le roulement** à rouleaux et sa rondelle à l'intérieur du pignon moteur.
Figure 73		11° **Avec une chasse**, faire sortir l'arbre moteur avec son roulement.
		Démontage de l'arbre intermédiaire :
Figure 74	**Clé de 14 m/m**	12° **Desserrer le contre-écrou** et la vis immobilisant sous la boîte l'extrémité arrière de l'arbre intermédiaire.
Figure 75		13° **Avec une chasse**, faire sortir l'axe par l'avant de la boîte et enlever le train fixe.
		Démontage de l'axe de marche arrière.
Figure 74	**Clé de 14 m/m**	14° **Dévisser le contre-écrou** et la vis immobilisant, sur le côté droit arrière de la boîte, l'arbre de marche arrière.
Figure 76		15° **Avec une broche** introduite par l'ouverture avant de la boîte, chasser l'axe vers l'arrière, puis sortir le pignon de marche arrière.

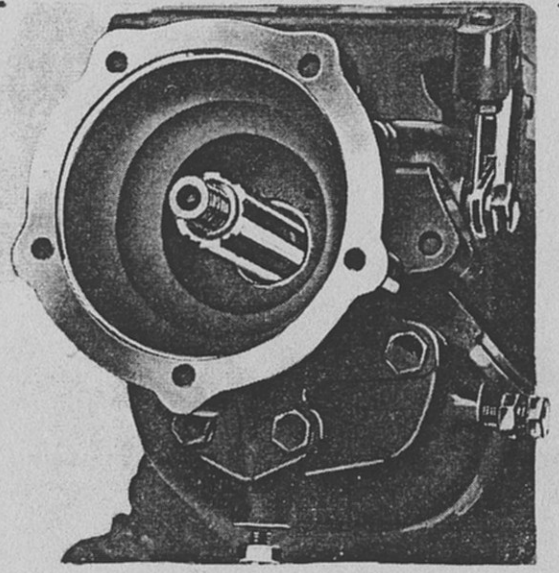


Fig.74

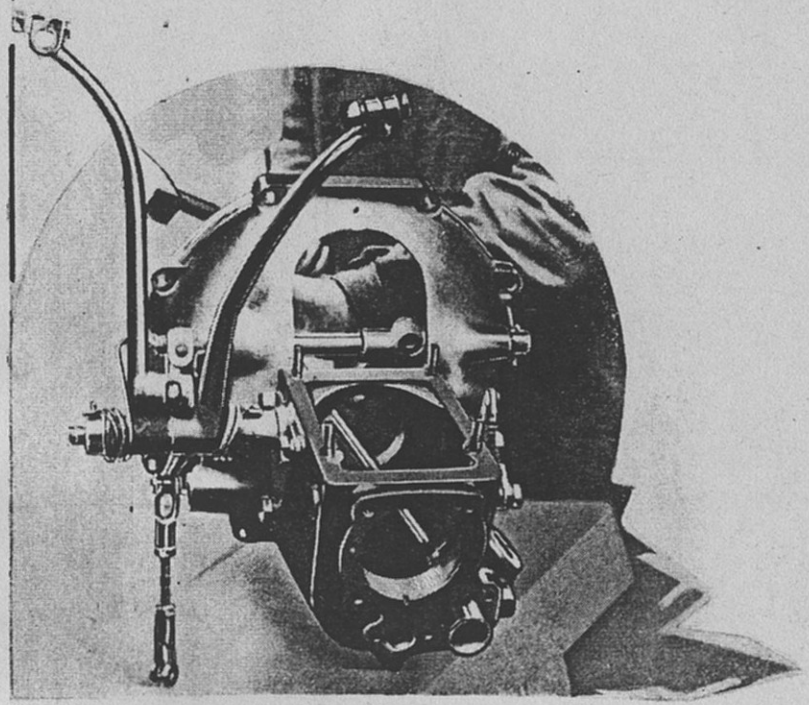


Fig.76

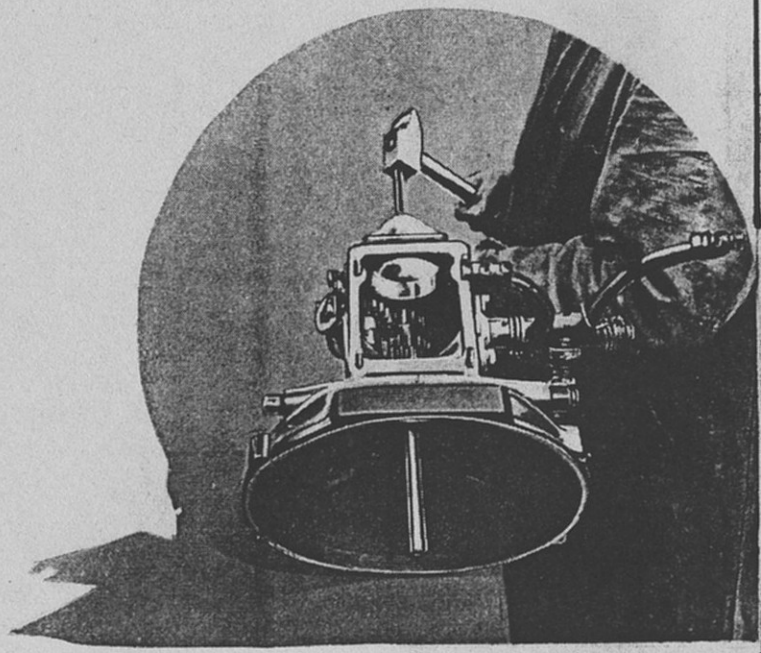


Fig.75

RÉFÉRENCES :

FIGURES	OUTILLAGE
FIGURE 77	**Clé à canon coudée de 12 m/m**
	Clé de 21 m/m
FIGURE 78	
FIGURE 79	
FIGURE 80	
FIGURE 81	

DÉMONTAGE DE LA BOITE DE VITESSES (*Suite*)

Démontage du roulement de l'arbre récepteur.

Le palier arrière étant enlevé avec l'ensemble roulement et arbre :

16° **Rabattre les freins tôle** des vis assemblant les deux couronnes de cardan et dévisser les quatre vis.

17° **Enlever la fourche arrière** de cardan avec la demi-couronne arrière de cardan.

18° **Dégoupiller et desserrer l'écrou** de la fourche avant de cardan

19° **Faire pression avec deux tournevis** pour sortir la fourche.

20° **Chasser l'arbre récepteur** en frappant avec une masse en plomb sur l'extrémité arrière.

21° **Après enlèvement de la goupille fendue,** desserrer l'écrou à créneaux intérieur bloquant le roulement.

22° **Chasser le roulement** par la partie arrière de la boîte à rotule.

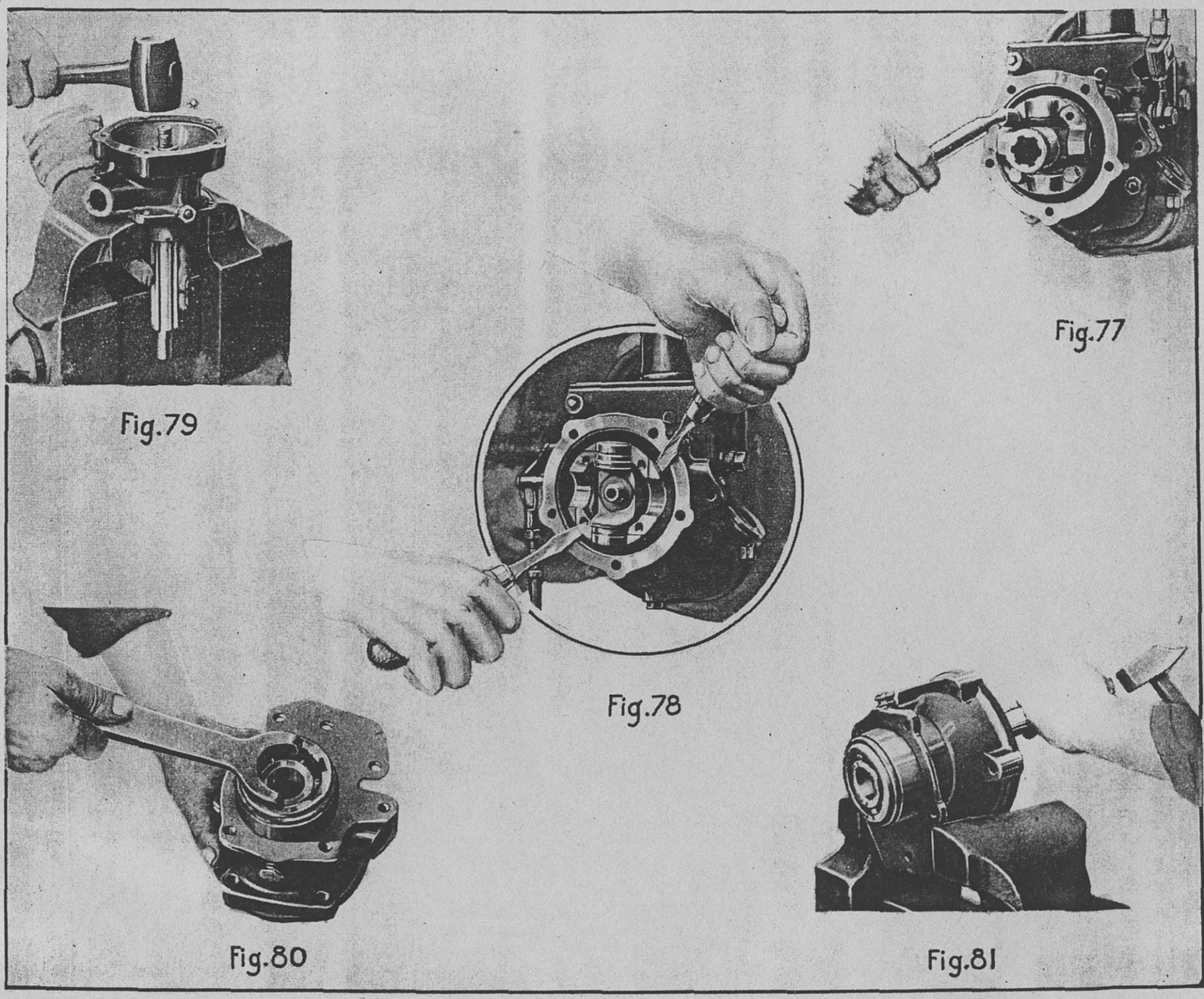


Fig.79

Fig.77

Fig.78

Fig.80

Fig.81

Figures	Outillage
Figure 82	Clé de 10 m/m
Figure 83	Clé de 14 m/m
Figure 84	
Figure 85	
Figure 86	Clé N° 527
	Clé de 10 m/m
Figure 87	Clé de 10 m/m
Figure 88	

DÉMONTAGE DE LA COMMANDE DE COMPTEUR

1° **Dévisser la vis** immobilisant la gaîne du câble de compteur sur la douille de l'axe du pignon de commande de compteur.

2° **Enlever le boulon** de la pince immobilisant la douille de l'axe du pignon de commande de compteur.

3° **Sortir la douille** avec l'axe et le pignon.

4° **Pour sortir l'axe,** dévisser les deux vis diamétralement opposées sur la douille et freinées par un fil de fer.

5° **Chasser par les trous** ainsi découverts la goupille assemblant l'axe avec la douille du tournevis de l'extrémité.

6° **Chasser l'axe** avec un poinçon.

DÉMONTAGE D'UNE FOURCHETTE

1° **Enlever le couvercle** de la boîte avec ses leviers, après desserrage des quatre écrous le retenant sur la boîte.

2° **Dévisser les deux vis** retenant le couvercle de la rotule du levier de changement de vitesses et sortir le levier.

3° **Dévisser la vis** immobilisant la plaque arrêt des tiges de fourchette (côté avant) et chasser la plaque-arrêt verticalement.

4° **Chasser la tige** de fourchette par l'extrémité arrière.

5° **La fourchette** se dégage alors avec son ressort et sa bille de verrouillage.

N. B. — Pour le remontage, introduire au préalable une broche dans la fourchette, pour faire rentrer la bille dans son logement et chasser cette broche ensuite avec la tige de fourchette.

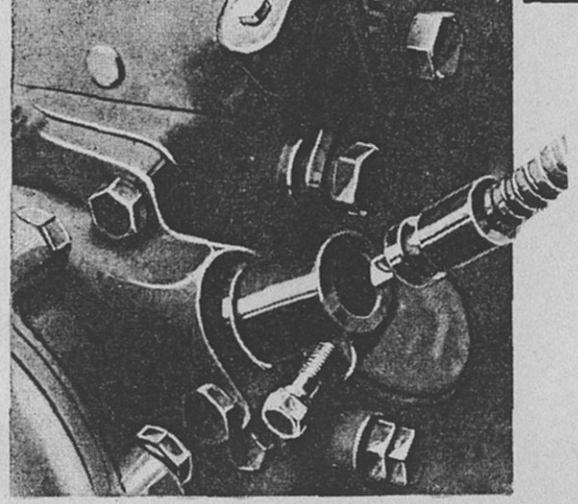


Fig.82

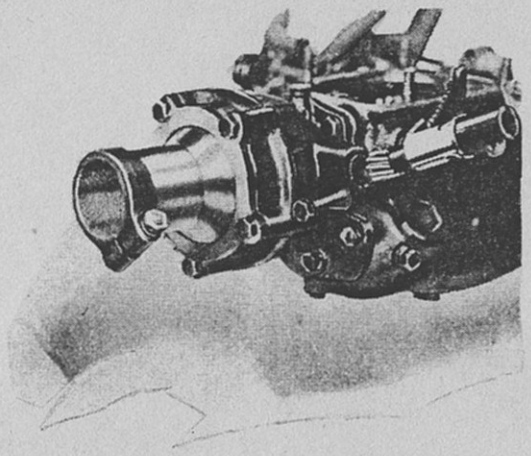


Fig.83

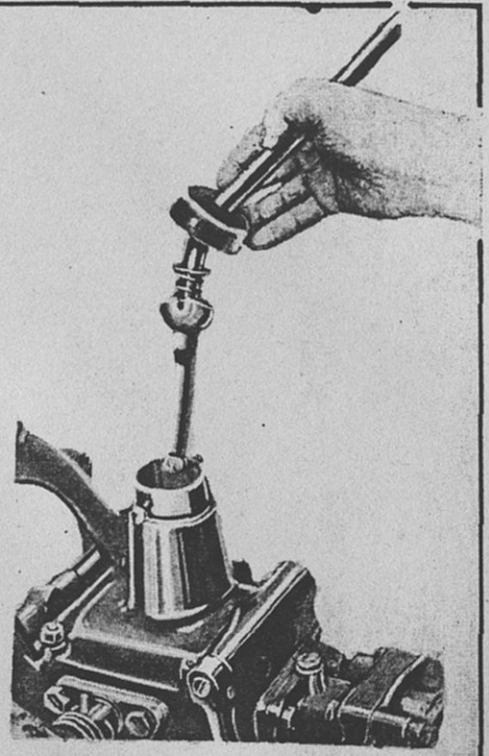


Fig.86

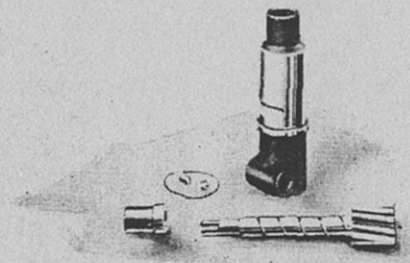


Fig.85

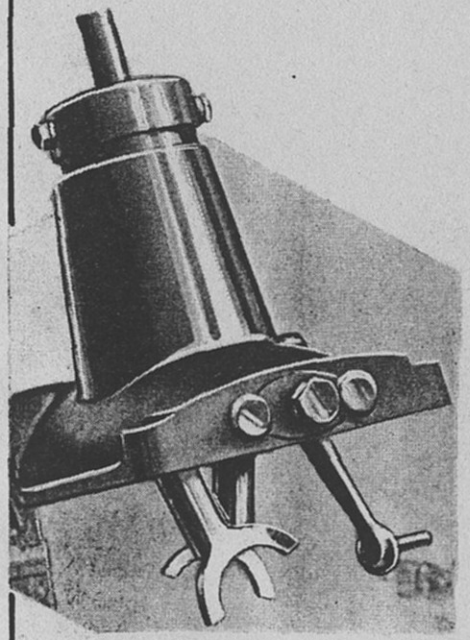


Fig.87

Fig.84

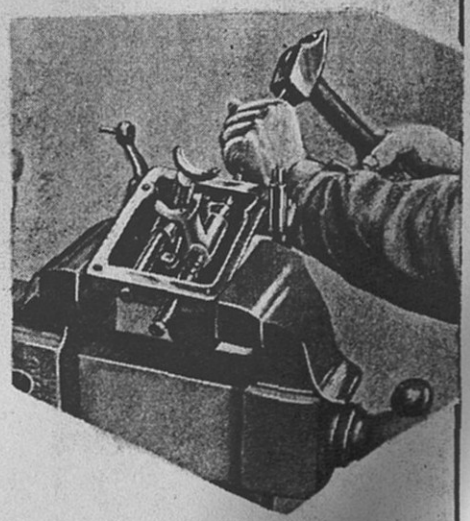


Fig.88

PONT ARRIÈRE

RÉFECTION DU PRESSE-ÉTOUPE DE ROUE ARRIÈRE

RÉFÉRENCES : FIGURES	OUTILLAGE	
		1° **Placer un cric** sous le support d'amortisseur, côté roue à démonter
		2° **Enlever la roue Michelin.**
FIGURE 89	**Clé N° 509**	3° **Enlever le chapeau de roue**, puis la goupille et l'écrou retenant le moyeu.
FIGURES 90-91	**Appareil N° 506**	4° **Visser l'arrache-moyeu sur le moyeu.**
	Clé N° 509	5° **Serrer la vis centrale** de l'arrache-moyeu, frapper un coup sec sur la tête de la vis pour décoller le cône et sortir le moyeu.
FIGURE 92		6° **Enlever les mâchoires.** Soulever à deux mains la mâchoire supérieure pour la dégager de son articulation et de la clé de frein.
FIGURE 93	**Clé de 14 m/m N° 527**	7° **Dévisser les six écrous** avec rondelle Grower retenant la cage de rejet d'huile sur le plateau de frein et enlever la cage.
FIGURE 94	**Clé N° 511**	8° **Enlever la goupille** immobilisant la rondelle filetée du presse-étoupe et dévisser cet écrou avec la clé à ergots.
		9° **Remplacer la rondelle** feutre garnissant l'écrou de presse-étoupe et remonter.

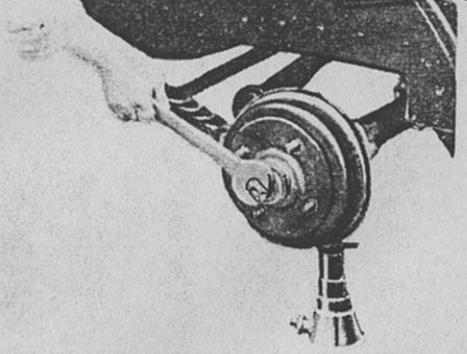


Fig.89

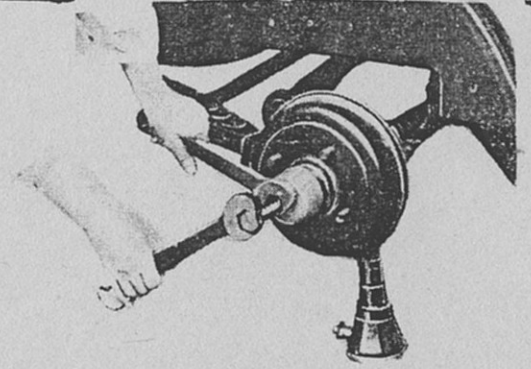


Fig.90

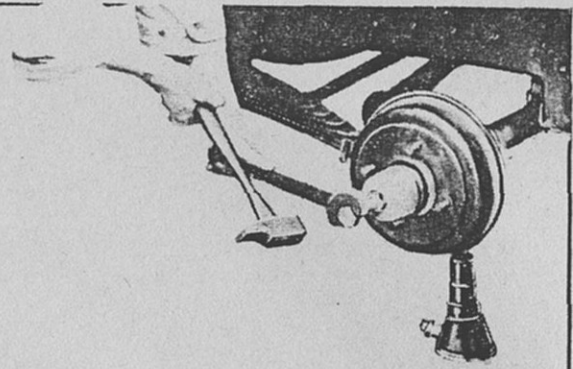


Fig.91

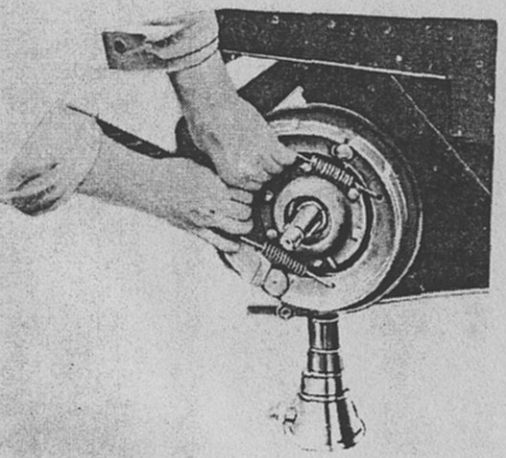


Fig.92

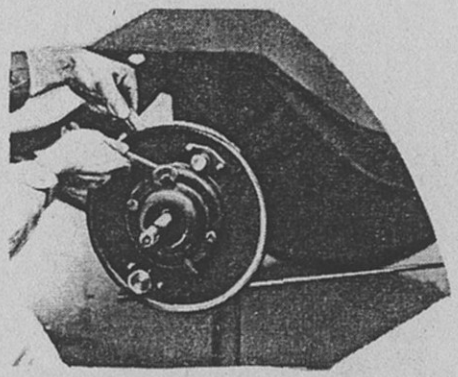


Fig.93

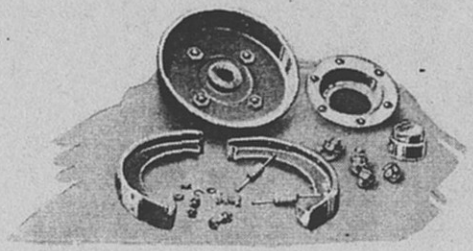


Fig.95

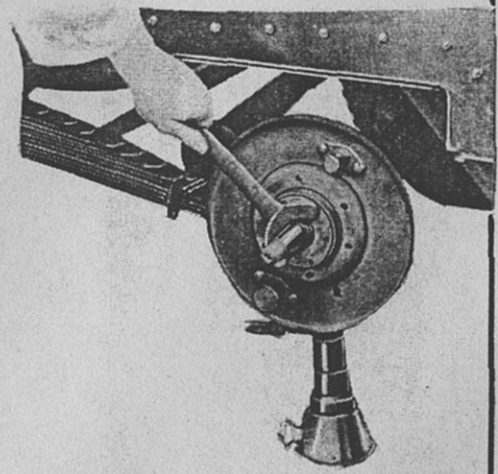


Fig.94

RÉFÉRENCES : Figures	Outillage	
		REMPLACEMENT D'UN ROULEMENT DE ROUE ARRIÈRE
		Exécuter les neuf opérations précédemment décrites pour l'enlèvement du presse-étoupe, puis :
		10° **Enlever la rondelle d'appui du feutre.** Le roulement apparaît alors monté sur sa bague.
		11° **Engager l'arrache-roulement** dans la rainure circulaire de la bague.
Figure 96	**Appareil N° 507 Clé N° 509**	12° **Serrer la vis de l'arrache-roulement** pour lui faire prendre appui sur l'extrémité de l'arbre de roue et continuer de visser jusqu'à ce que le roulement et son manchon aient quitté la partie cylindrique de l'arbre.
		DÉMONTAGE DU PONT ARRIÈRE
		1° **Soulever l'arrière de la voiture** au palan et caler les longerons sous les supports arrière de marchepied.
		2° **Soulever légèrement le pont arrière** avec un vérin.
		3° **Enlever les roues Michelin.**
	Clé de 14 m/m	4° **Dévisser les écrous** retenant les chapeaux des colliers-supports d'amortisseurs sur les tubes de pont, enlever les chapeaux et relever les branches d'amortisseurs avec leurs supports, après les avoir débloquées légèrement.
Figure 98	**Clé de 21 m/m**	5° **Dégoupiller et dévisser** les deux écrous de chaque jumelle de ressort arrière et chasser les deux axes solidaires de la joue intérieure de la jumelle.
Figure 99	**Clé de 14 m/m**	6° **Dévisser les écrous** des cinq boulons assemblant le couvercle de la rotule avec le support de rotule et décoller le couvercle.

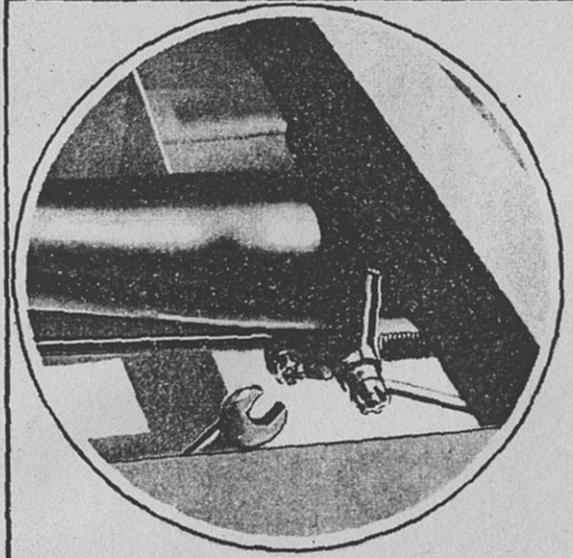


Fig.97

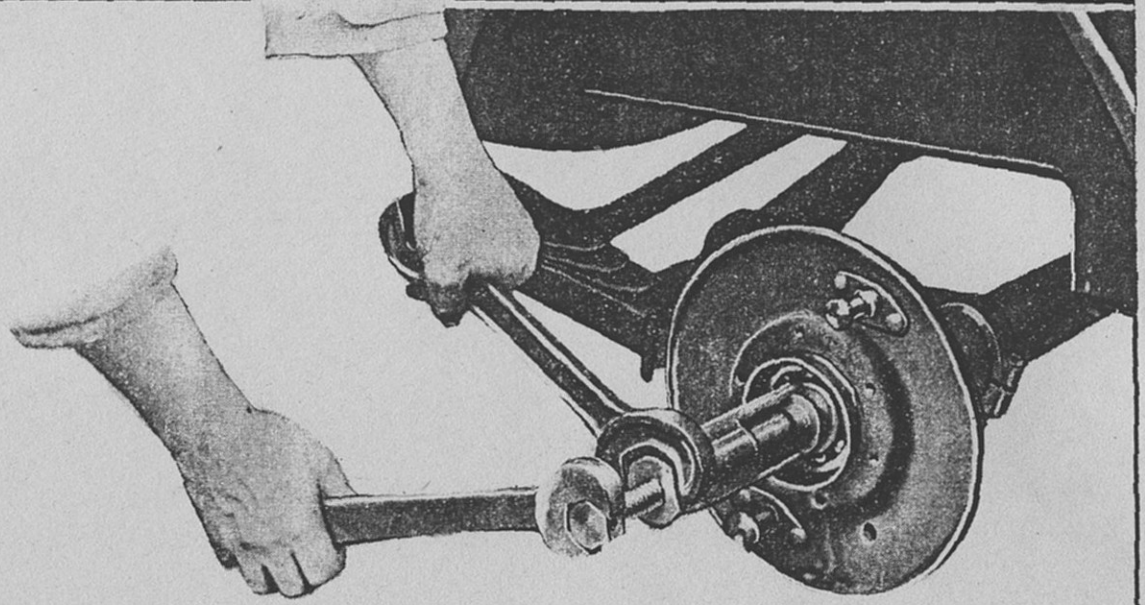


Fig.96

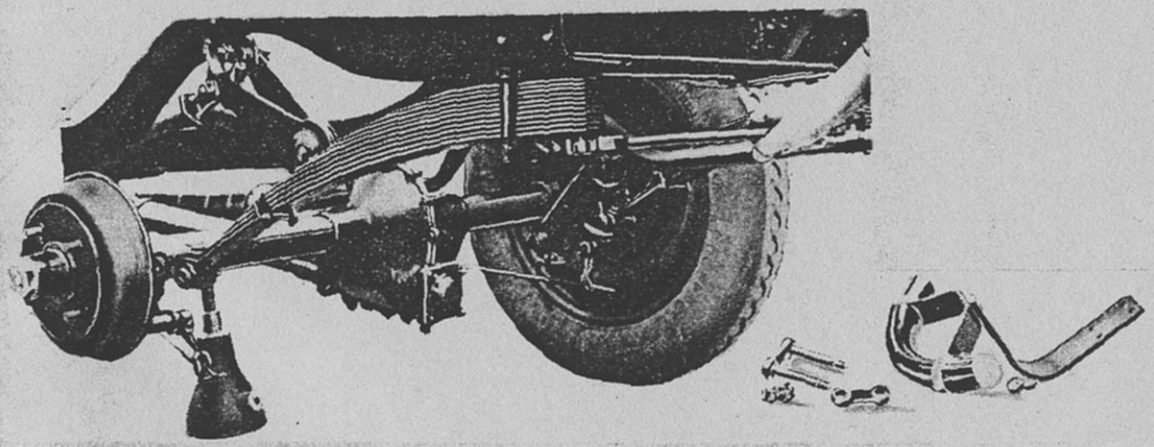


Fig.98

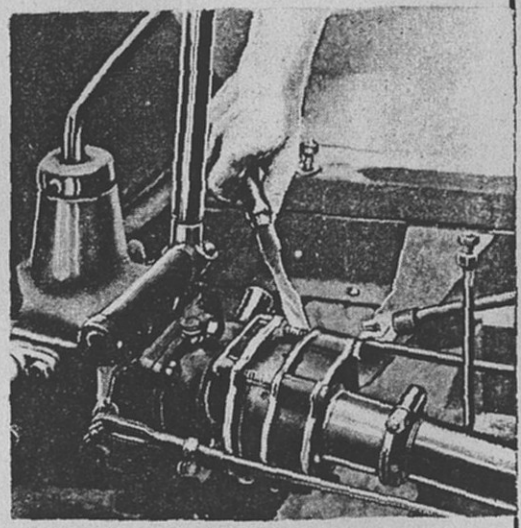


Fig.99

RÉFÉRENCES :

FIGURES	OUTILLAGE
FIGURE 97	**Clé de 14 m/m**
FIGURE 100	

DÉMONTAGE DU PONT ARRIÈRE (*Suite*)

7° **Enlever le boulon d'attache** des tringles de freins au pied et à main sur la partie inférieure du palonnier.

8° **Le pont** est alors complètement libéré du châssis. Faire descendre le vérin qui le soutient de façon à le laisser reposer sur deux calages, puis tirer le pont vers l'arrière.

Pour plus de commodité, cette dernière opération doit être exécutée avec deux ouvriers, l'un tirant sur les tubes de pont et l'autre soutenant la rotule et aidant l'arbre cannelé à sortir de la fourche de cardan au moyen d'un tournevis prenant appui sur le support d'accumulateurs d'une part et sur le collier-support de palonnier d'autre part.

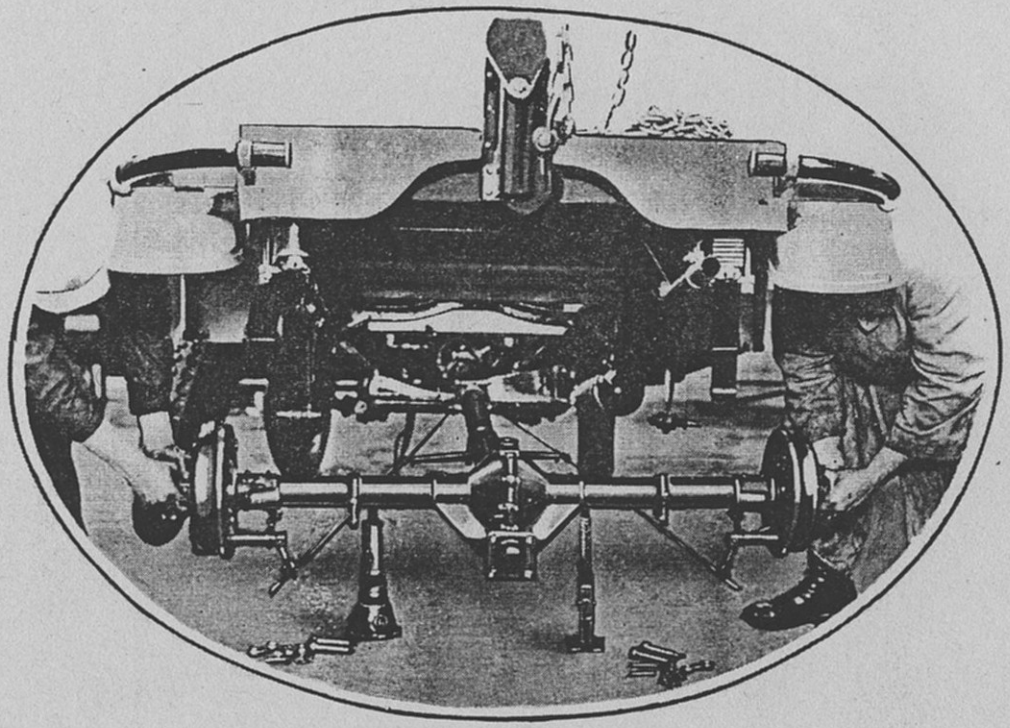


Fig.100

RÉFÉRENCES :

Figures	Outillage	
		DÉMONTAGE DU PONT ARRIÈRE EN DÉTAIL
		1° **Vidanger le pont arrière.**
		2° **Dévisser les poulets de réglage** des tringles de frein.
Figure 101	Clé de 17 m/m	3° **Dévisser les quatre écrous** maintenant le tube de réaction sur le carnet et déboîter le tube de réaction avec l'arbre de transmission, du carter du pont.
		4° **Sortir l'arbre de transmission** en frappant avec une chasse en cuivre sur l'extrémité avant de l'arbre.
	Clés Nos 520 et 509	5° **Dévisser les chapeaux de roue,** les écrous de blocage de moyeu, extraire les moyeux avec leur poulie de frein et enlever les mâchoires de frein.
	Clé No 527	6° **Dévisser les écrous** des treize boulons assemblant les demi-carters de pont arrière et enlever ces boulons.
Figure 102		7° **Placer le pont verticalement,** le soulever et le laisser retomber sur un morceau de bois dur pour décoller les deux coquilles. Enlever le demi-carter de pont avec le tube de pont ainsi libéré.
Figure 103		8° **Exécuter la même opération** en retournant le pont bout pour bout pour sortir complètement les arbres de différentiel avec le différentiel. Enlever en même temps la vis et ses roulements.

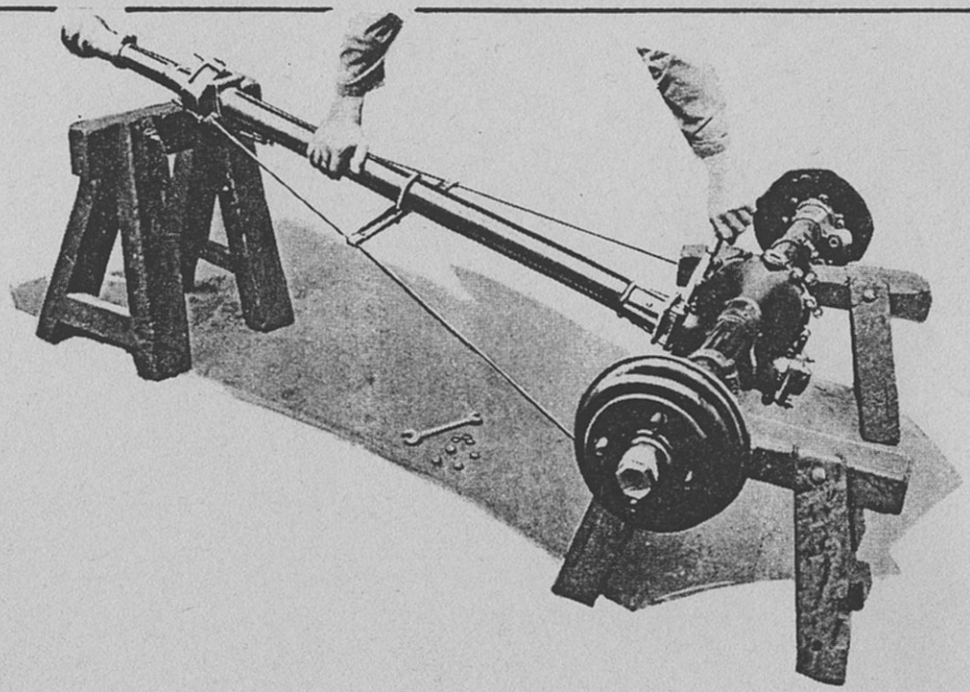


Fig. 101

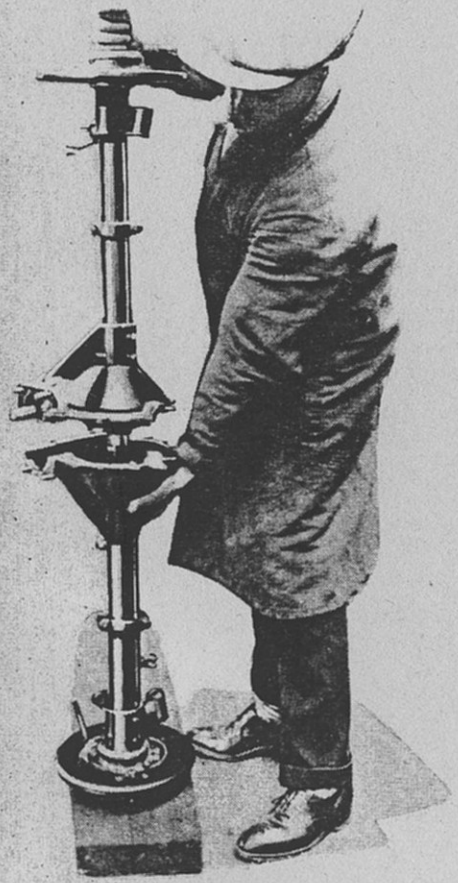


Fig. 102

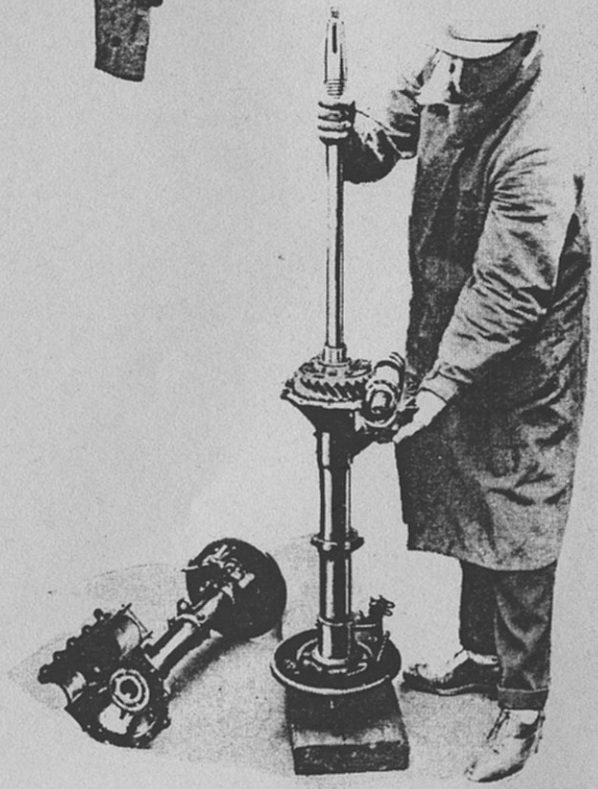


Fig. 103

RÉFÉRENCES :

FIGURES	OUTILLAGE
	Clé N° 524
FIGURES 104-105	
	Appareil N° 503 Clé N° 509

DÉMONTAGE DU PONT ARRIÈRE EN DÉTAIL (*Suite*)

9° **Pour démonter le différentiel,** dégoupiller et dévisser les huit écrous des boulons d'assemblage des coquilles de différentiel.

10° **Séparer les coquilles pour avoir :**

La couronne hélicoïdale, les deux satellites avec leur axe et les deux dés de l'axe ainsi que les deux arbres de différentiel avec les planétaires.

11° **Dans l'opération de désassemblage** des deux demi-carters de pont, les roulements de roue et les roulements de différentiel sont restés en place dans les carters.

Pour leur démontage, utiliser les deux appareils spéciaux prévus à cet effet. Eviter d'utiliser une barre d'acier pour sortir les roulements, car de cette façon on les détériore presque sûrement.

Il est très avantageux pour le travail des ponts de disposer d'un support de ponts Pelfor, Ces appareils rendent de très grands services par la facilité de manutention et de fixation qui en résulte.

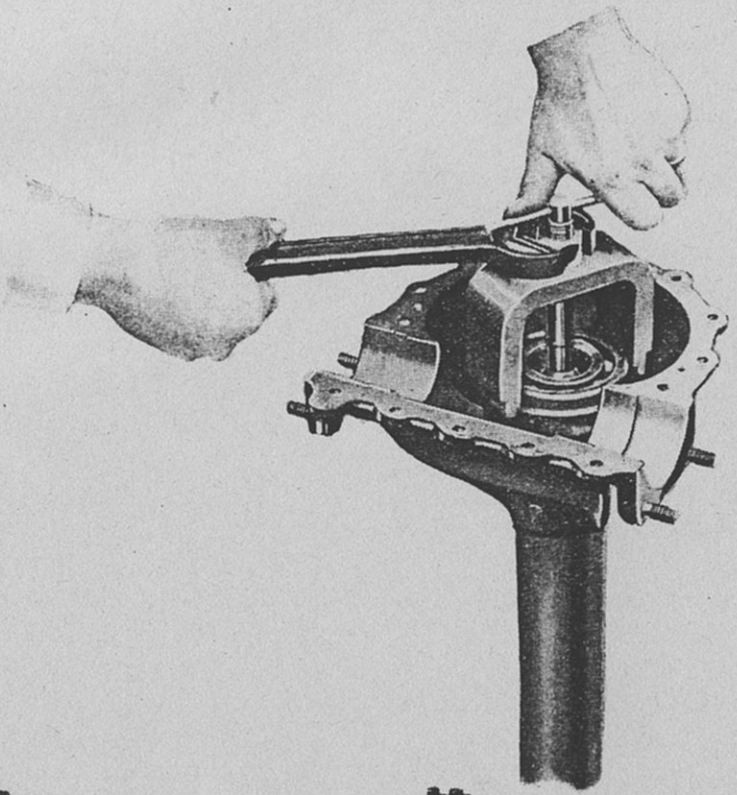


Fig.104

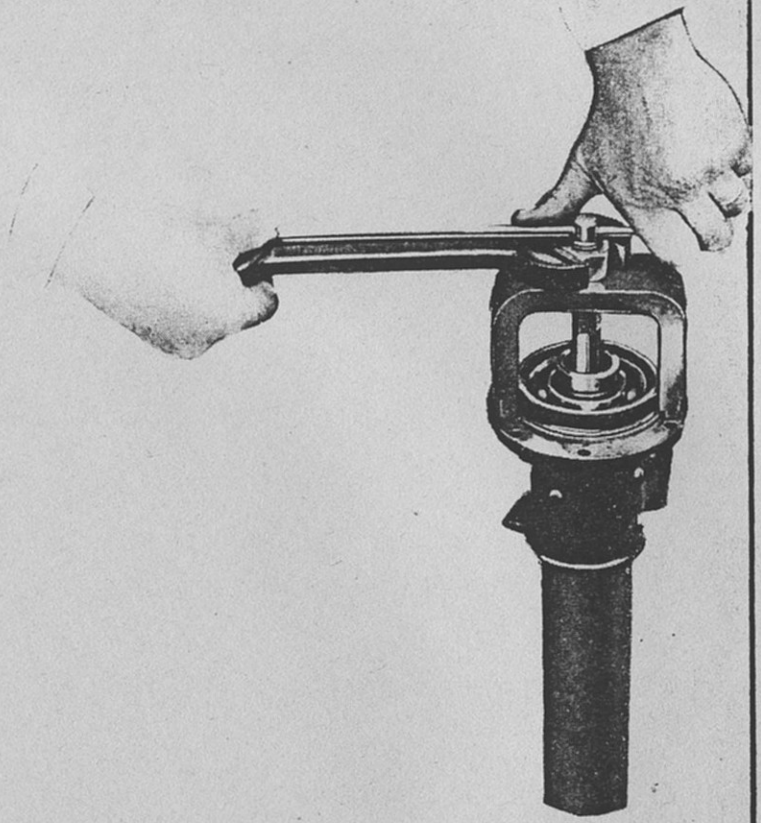
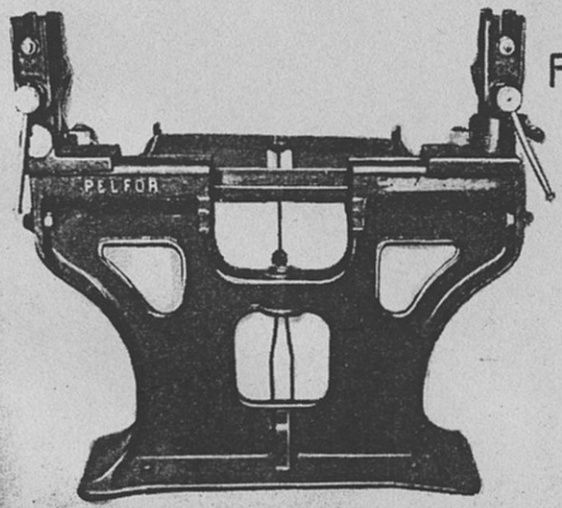


Fig.105



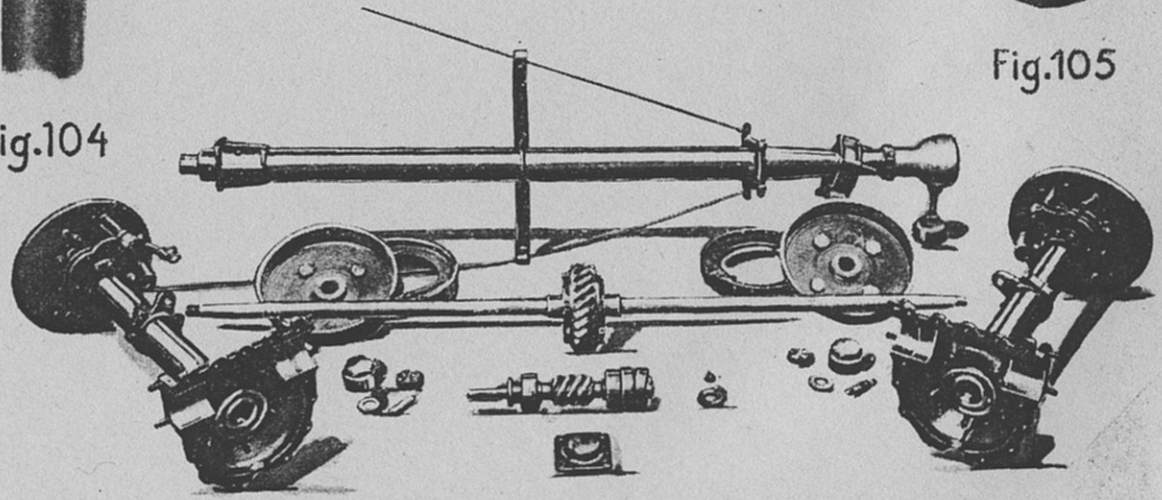


Fig.106

ESSIEU AVANT

RÉFÉRENCES :	
FIGURES	OUTILLAGE
FIGURE 107	Clé N° 509
FIGURE 108	Appareil N° 506 Clé N° 509
FIGURE 109	Clé N° 505
FIGURE 110	

REMPLACEMENT D'UN ROULEMENT DE ROUE AVANT

1° **Soulever l'essieu** avant sur vérin et le caler.

2° **Enlever les roues Michelin**, côté roulement à remplacer.

3° **Dévisser le chapeau de roue**, puis l'écrou de fusée, après enlèvement de la goupille.

4° **Retirer la rondelle de sécurité.**

5° **Visser l'arrache-moyeu** sur l'extrémité du moyeu.

6° **Serrer la vis centrale** de l'arrache-moyeu. Le moyeu sort alors avec ses deux roulements.

7° **Pour sortir le roulement extérieur,** le chasser avec une broche en laiton introduite par le côté intérieur du moyeu.

8° **Pour extraire le roulement intérieur**, relever le frein de l'écrou de moyeu et dévisser cet écrou avec la clé à ergots.

9° **Chasser le roulement intérieur** avec une broche en laiton introduite par le côté extérieur du moyeu ou en utilisant l'appareil N° 503.

Au remontage, observer de placer la rondelle de sécurité côté convexe contre le roulement. Se servir de l'écrou de fusée pour remettre le moyeu en place.

DÉMONTAGE DES MACHOIRES DE FREIN AVANT

1° **Soulever verticalement la mâchoire supérieure** en la saisissant des deux mains par son milieu et en prenant appui sur le plateau de frein, pour vaincre la tension des ressorts de rappel. La mâchoire supérieure se dégage alors de l'axe et de la clé et la mâchoire inférieure tombe d'elle-même ensuite.

Pour remonter, mettre en place la mâchoire inférieure et présenter la mâchoire supérieure horizontalement en engageant le patin et le demi-œil de la mâchoire sur la came et sur l'axe. Relever alors la mâchoire en appuyant la main à plat sur son côté extérieur.

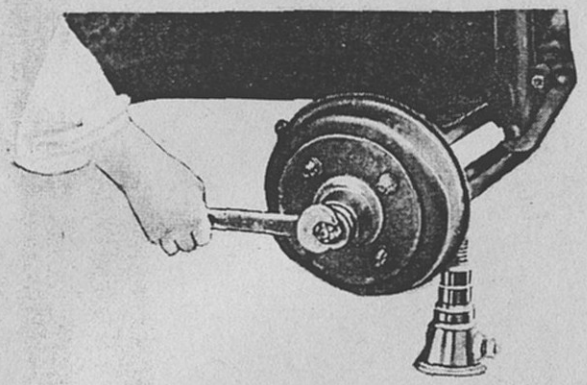


Fig.107

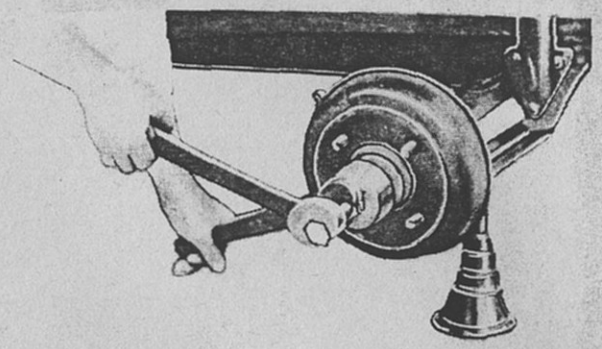


Fig.108

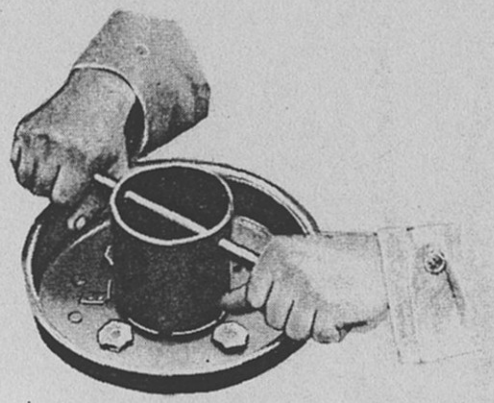


Fig.109

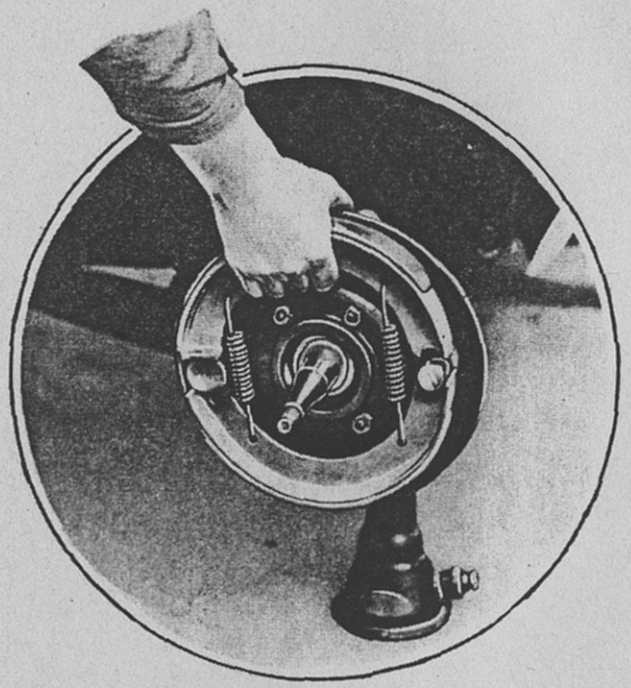


Fig.110

RÉFÉRENCES :

Figures	Outillage
Figure 108	
	Clé de 15 m/m
Figure 109	
Figure 110	
Figure 111	
Figure 112	
	Clé N° 527

DÉMONTAGE DE LA FUSÉE

Le moyeu et les mâchoires étant enlevés comme indiqué précédemment :

1° **Braquer vers l'extérieur du châssis** la roue avant sur laquelle on opère.

2° **Dégager le levier double** de renvoi de frein de son axe fixé sur l'essieu.

3° **A l'aide d'un tournevis**, dévisser l'écrou maintenant les cache-poussière supérieurs et inférieurs du pivot de fusée.

4° **Braquer la roue avant** vers l'intérieur du châssis.

5° **Enlever la goupille** maintenant le bouchon de réglage de la bielle de connexion et dévisser ce bouchon.

6° **Couper les fils de fer** maintenant la tôle cache-poussière de la boîte à rotule et dévisser le graisseur Técalémit pour dégager le cache-poussière.

7° **Soulever la barre** de connexion pour la désaccoupler d'avec la rotule.

8° **Opérer de la même facon** pour désaccoupler la barre de direction s'il s'agit de la fusée droite.

9° **Chasser la goupille** maintenant le pivot de fusée dans l'œil de l'essieu en frappant sur son extrémité à l'aide d'un poinçon présenté par l'arrière de l'essieu.

10° **Avec une broche courte**, chasser le pivot par le bas.

11° **Dégager la fusée.** Pour avoir la fusée nue, dévisser les quatre boulons fixant le plateau de frein et la cage de rejet d'huile sur la fusée.

12° **Pour extraire les bagues de fusée**, utiliser deux rondelles, un tube et un boulon de 8.

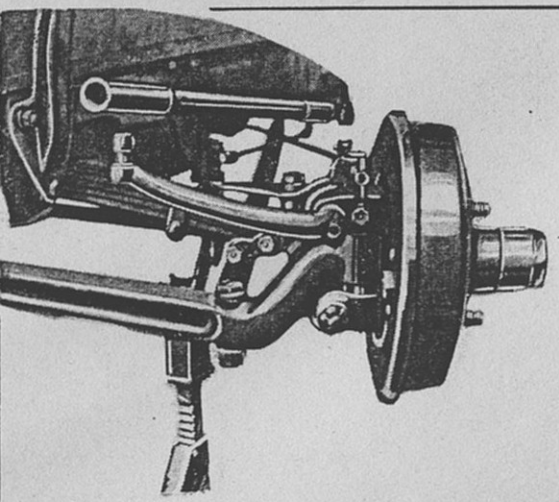


Fig.113

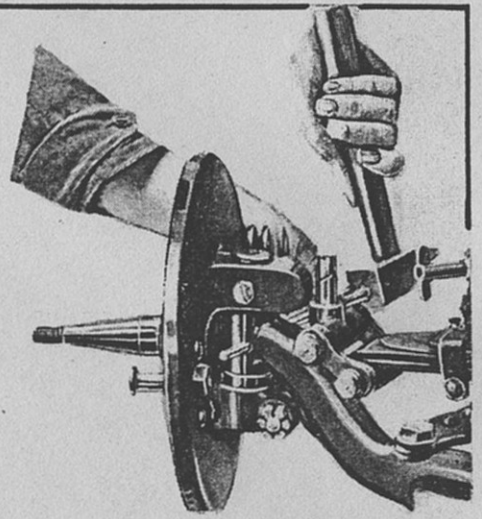


Fig.114

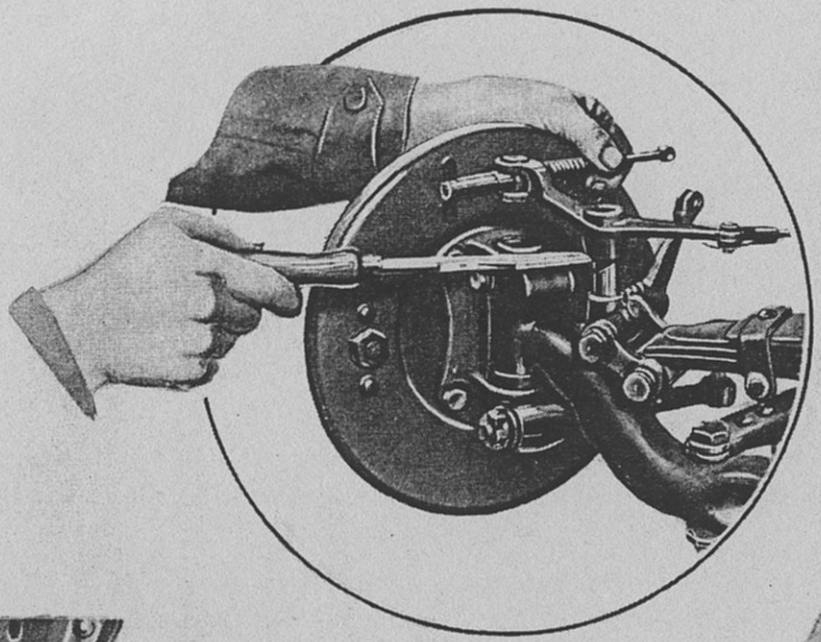


Fig.111

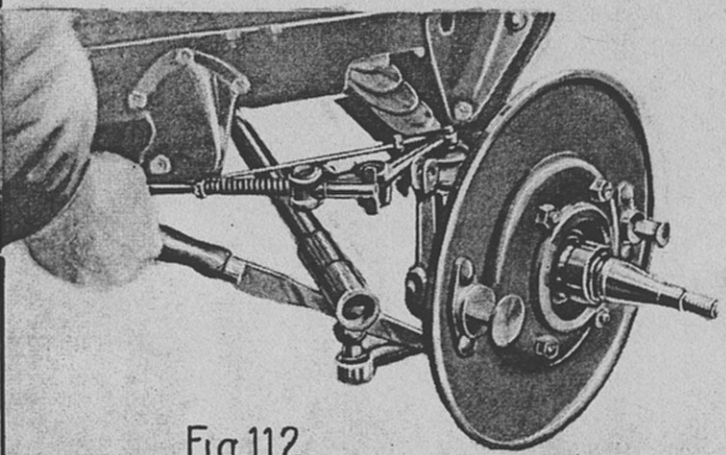


Fig.112

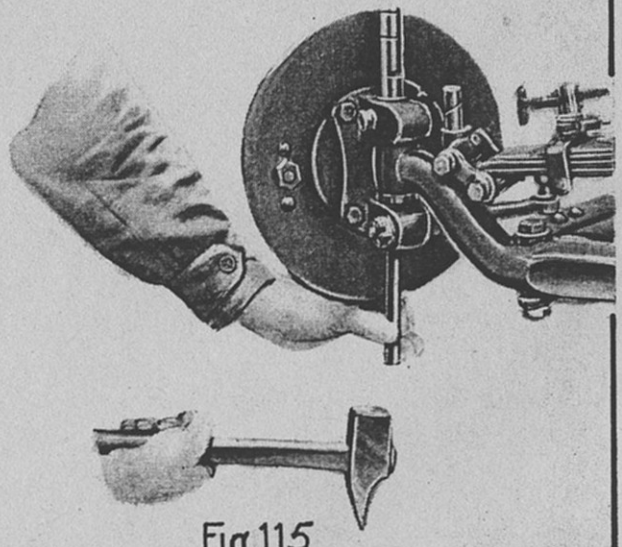


Fig.115

RÉFÉRENCES :

FIGURES	OUTILLAGE
FIGURE 116	
FIGURE 117	
	Clé de 1 m/m
FIGURE 118	Clé à tube de 23 m/m

DÉMONTAGE DE L'ESSIEU AVANT

1° **Soulever l'avant du châssis** en plaçant un cric sous chaque extrémité de l'essieu avant et caler le châssis en plaçant un tréteau sous chacun des deux longerons, au droit de la traverse médiane.

2° **Enlever les deux roues avant.**

3° **Dégoupiller les broches de 4 m/m** retenant la joue arrière des jumelles de ressort avant et chasser ces broches.

4° **Dégager les joues arrière** des jumelles, puis chasser vers l'avant les deux axes des ressorts de chaque jumelle.

5° **Dégoupiller les axes des chapes** sur l'extrémité des leviers doubles de renvoi de frein et désaccoupler les commandes de frein avant.

6° **Dégoupiller le bouchon de la boîte à rotule** avant de la bielle de direction et dévisser ce bouchon, puis dégager la rotule du levier de direction en faisant tourner la fusée.

7° **Dégoupiller et dévisser** l'écrou retenant l'axe d'articulation des amortisseurs sur chacun des bras du triangle avant et dégager ces axes.

Pour la facilité du travail, desserrer légèrement les amortisseurs.

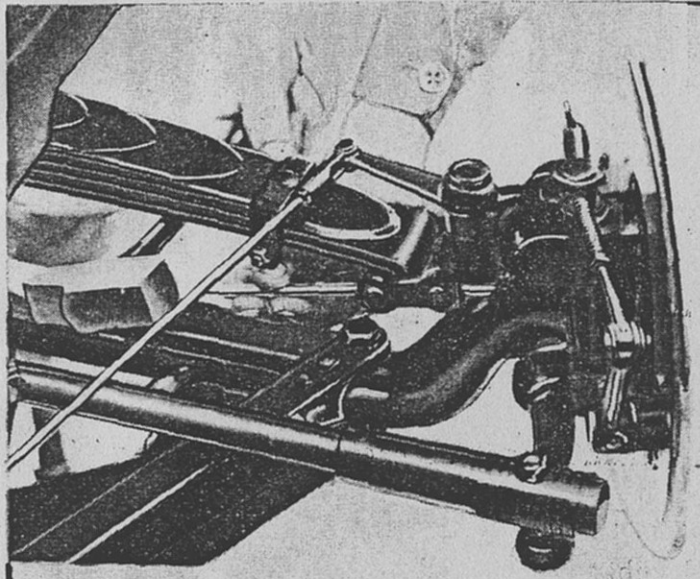


Fig. 116

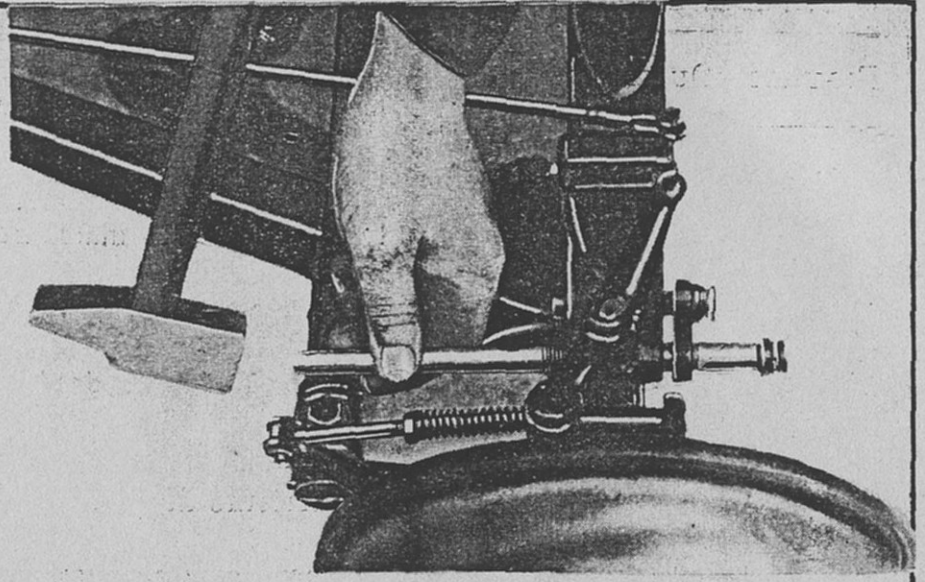


Fig. 117

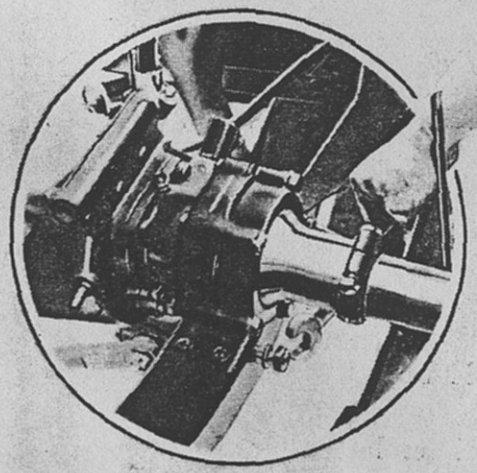


Fig. 119

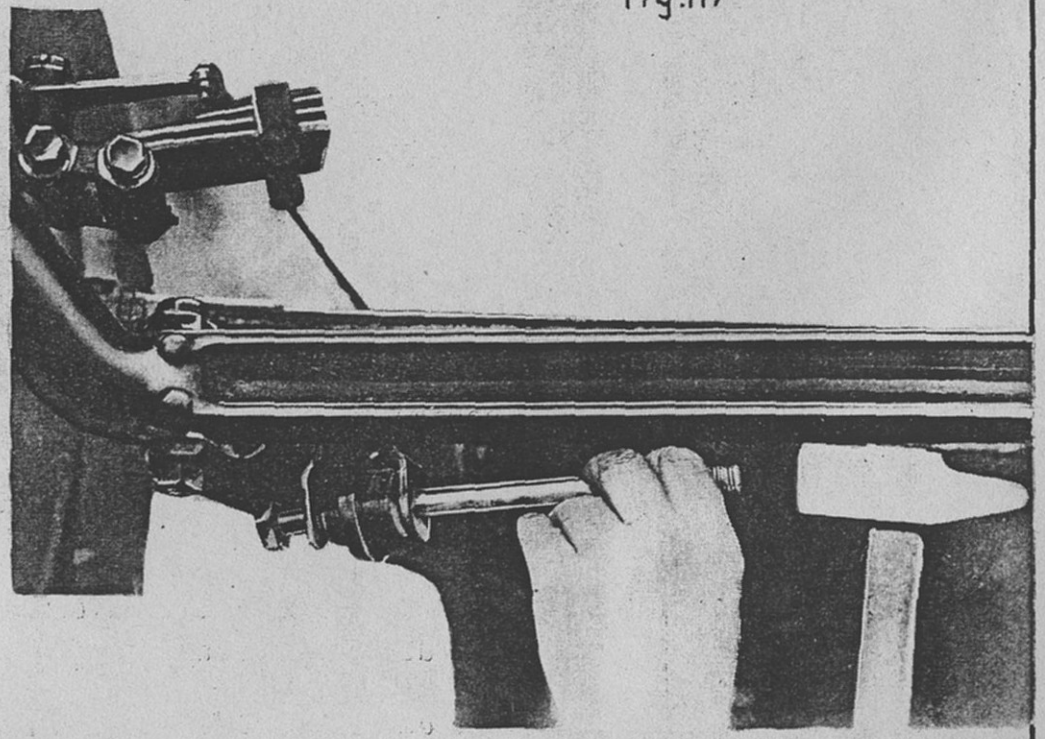


Fig. 118

RÉFÉRENCES :

FIGURES	OUTILLAGE
FIGURE 119	**Clé à fourche de 21**
FIGURE 120	

DÉMONTAGE DE L'ESSIEU AVANT (*Suite*)

8° **Desserrer l'écrou et le contre-écrou** maintenant l'attache arrière du triangle sur la traverse médiane du châssis. Enlever la rondelle de centrage placée derrière l'écrou.

9° **L'essieu est alors libéré du châssis.**

Descendre les deux crics, pour laisser reposer le corps d'essieu sur deux pièces de bois qui serviront de rails, et tirer l'essieu vers l'avant.

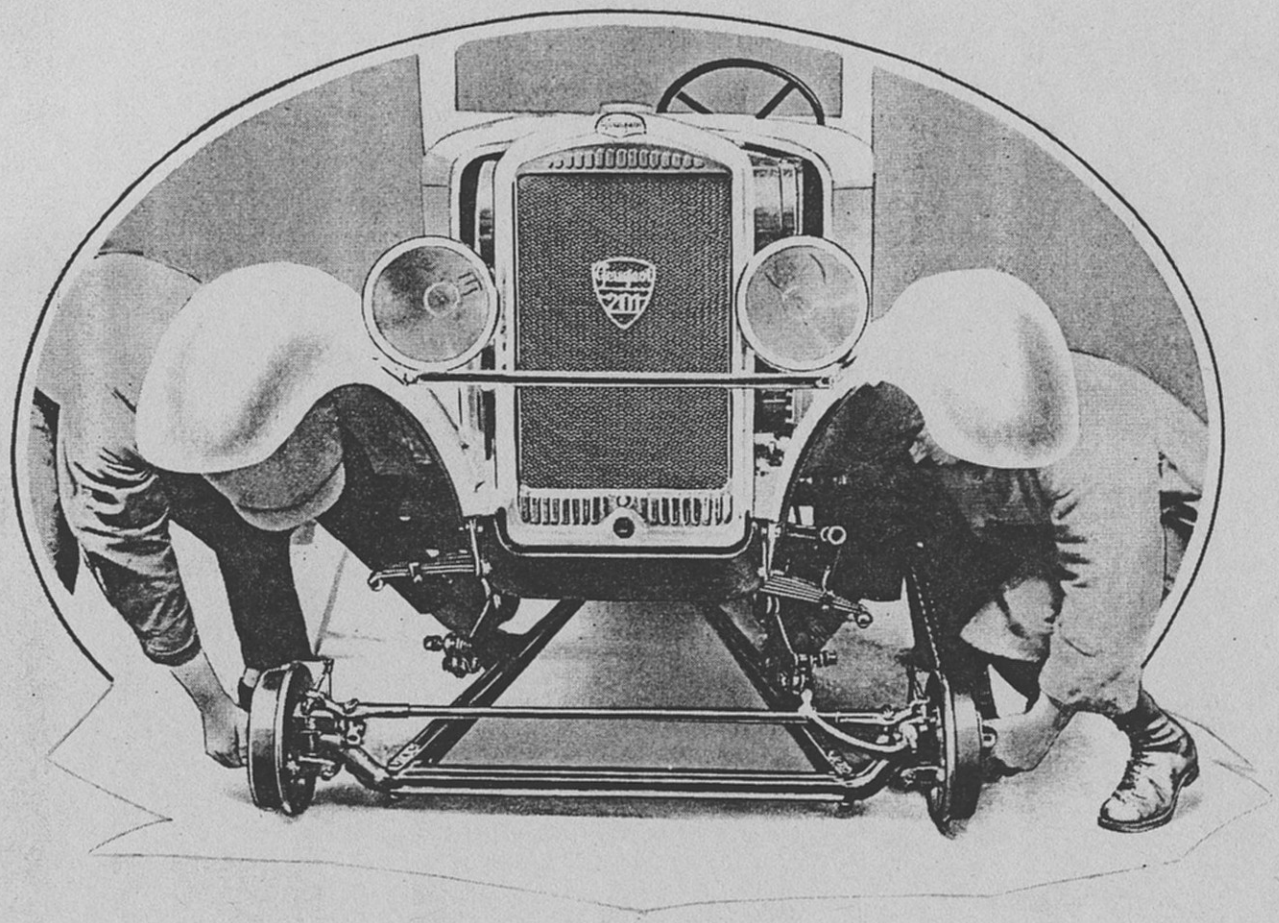


Fig. 120

DIRECTION

RÉFÉRENCES : Figures	Outillage	
		DÉMONTAGE DE LA DIRECTION
		1° **Faire basculer les deux ressorts** maintenant le distributeur sous le carter de direction et dégager le distributeur.
		2° **Appuyer sur le bouton** de klaxon pour dégager la rondelle échancrée retenant à sa partie inférieure la tige de commande de distributeur et sortir cette tige par le haut de la direction.
Figure 121	Clé N° 527	3° **Enlever le boulon** serrant le manchon fendu, en bas de la colonne de direction et remonter la colonne de direction, en tirant sur le volant, pour la dégager de la vis de direction.
		4° **Rabattre le frein de l'écrou** bloquant la manivelle de direction et desserrer l'écrou.
Figure 122	Appareil N° 513	5° **Débloquer la manivelle de direction** sur son cône à l'aide de l'arrache-manivelle spécial.
	Clé N° 516	6° **Desserrer l'écrou à créneaux** bloquant le carter de direction sur son support (au besoin et à défaut d'arrache-manivelle, l'écrou peut servir à débloquer le cône de la manivelle, en interposant une cale d'épaisseur convenable entre les deux pièces).
Figure 123		7° **Dégager le carter du support** en le faisant tourner pour trouver la position favorable.
		DÉMONTAGE DE LA DIRECTION EN DÉTAIL
	Clé N° 524	1° **Dévisser les deux vis** fixant le couvercle supérieur de direction et enlever le couvercle.
		2° **Sortir la vis.**
	Clé à tube de 30 m/m	3° **Desserrer le boulon** réglant le jeu axial de la vis de direction sous le carter de direction (ne pas égarer les rondelles de réglage).
Figure 124	Clé N° 527	4° **Rabattre les freins des cinq vis** fixant le grand couvercle latéral du carter ; dévisser ces vis et enlever le couvercle.
		5° **Sortir la roue tangente.**

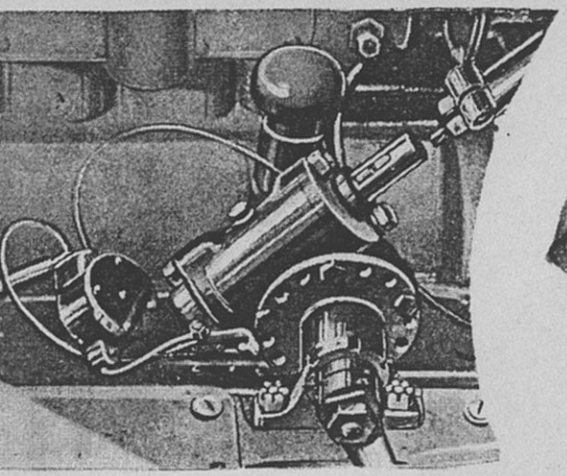


Fig. 121

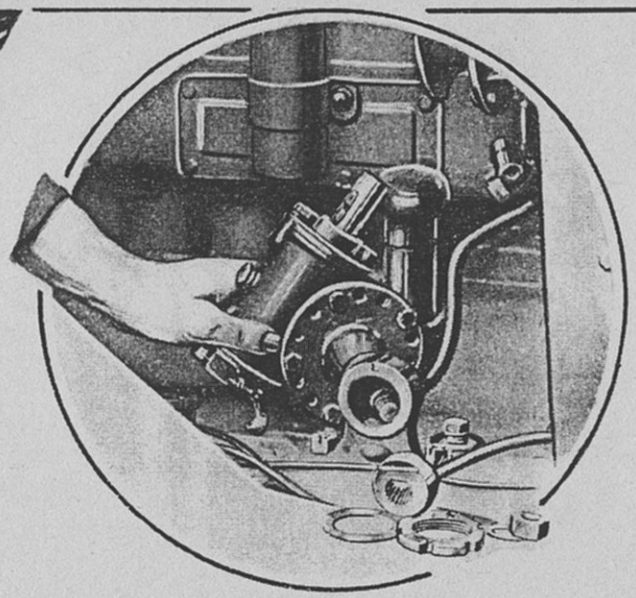


Fig. 123

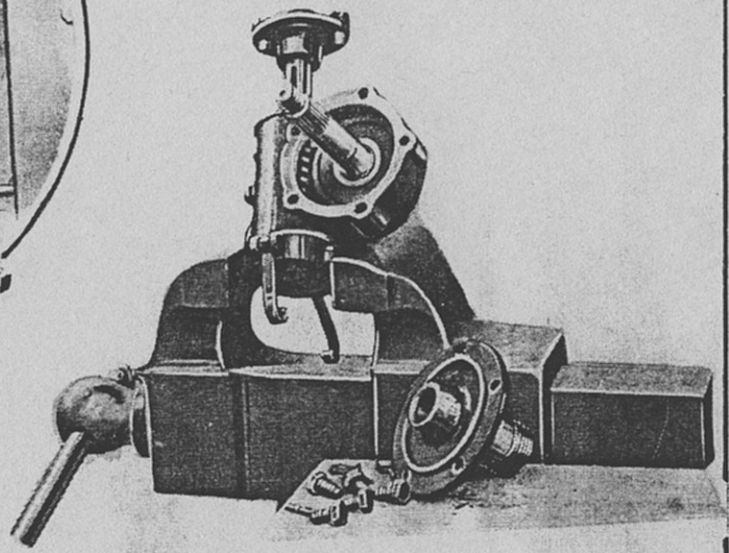


Fig. 124

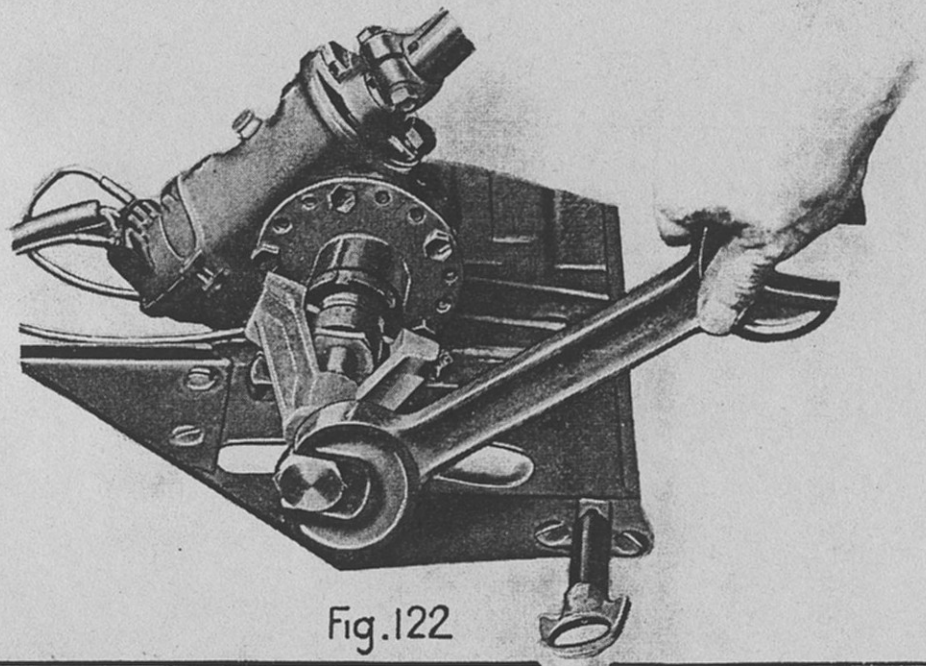


Fig. 122

RÉFÉRENCES :

Figures	Outillage
	Clé de 21 m/m
Figure 125	Clé de 14 m/m
Figure 126	
Figure 127	Clé de 32 m/m Clé de 21 m/m
	Clé de 14 m/m
	Clé N° 527 Clé de 14 m/m à fourche
Figure 128	

DÉMONTAGE D'UN RESSORT ARRIÈRE

1° **Soulever l'arrière de la voiture** au palan ou à l'aide de cric placé sous le pont arrière et caler les longerons à l'aide de trétcaux disposés au niveau des supports arrière de marchepied.

2° **Enlever la roue Michelin**, côté à opérer.

3° **Dégoupiller et dévisser** les deux écrous de la jumelle de ressort.

4° **Démonter le chapeau** de collier d'attache de l'amortisseur sur le tube de pont et ouvrir l'amortisseur après l'avoir légèrement débloqué.

5° **Manœuvrer le cric** placé sous l'essieu pour décharger les axes de jumelles et chasser les deux axes à l'aide d'une broche appuyée sur la joue qui les porte.

6° **Dégoupiller et dévisser** l'écrou fixant l'extrémité arrière du ressort au châssis.

7° **Desserrer les écrous et contre-écrous** de l'étrier du ressort.
Le ressort est ainsi libéré.

DÉMONTAGE DU RÉSERVOIR D'ESSENCE

Après enlèvement du capot et des deux tringles de radiateur.

1° **Dévisser le raccord** du tuyau d'essence sur le robinet.

2° **Enlever la bride** retenant la gaine du câble de compteur sur le réservoir.

3° **Débrancher le câble** de compteur sur le compteur.

4° **Désaccoupler la chaînette** de commande de l'indicateur du niveau d'essence.

5° **Dévisser les quatre vis** retenant les bandes fixées latéralement contre le réservoir.

6° **Dévisser les deux écrous** fixant les brides du réservoir à la partie inférieure.

7° **Dégager le réservoir** en le maintenant par le dessous.

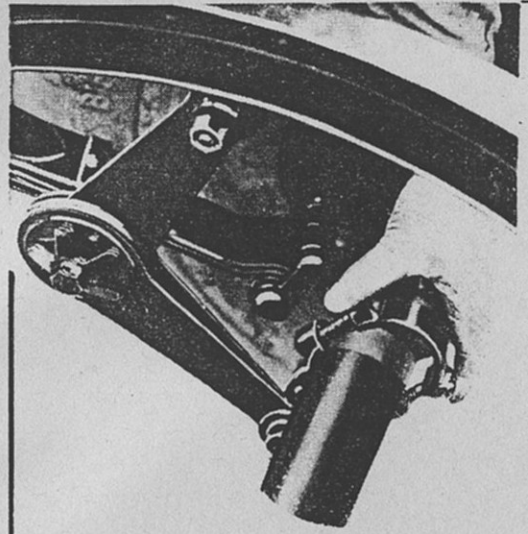


Fig.125

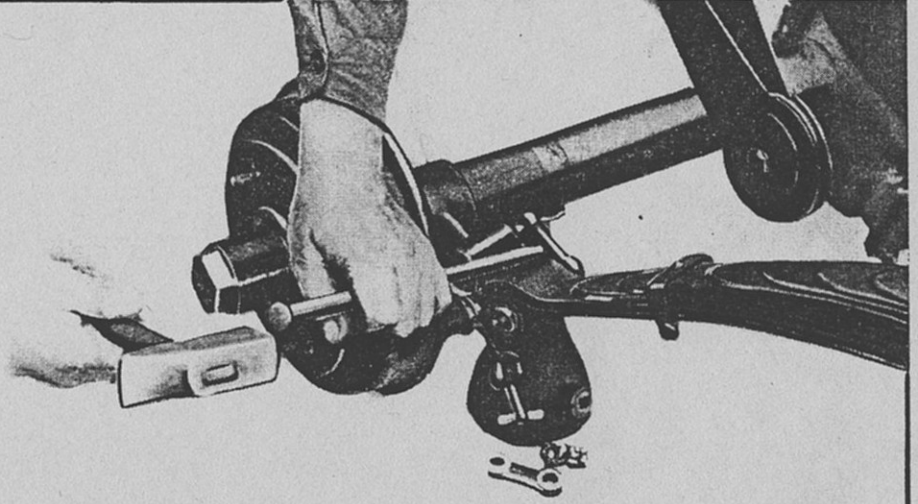


Fig.126

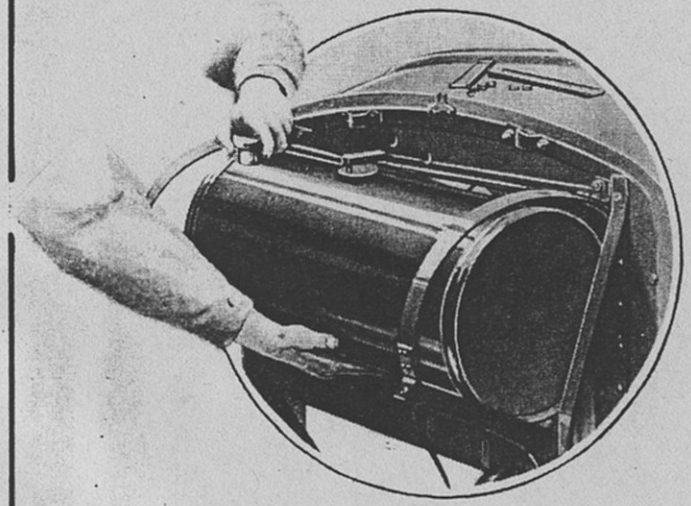


Fig.128

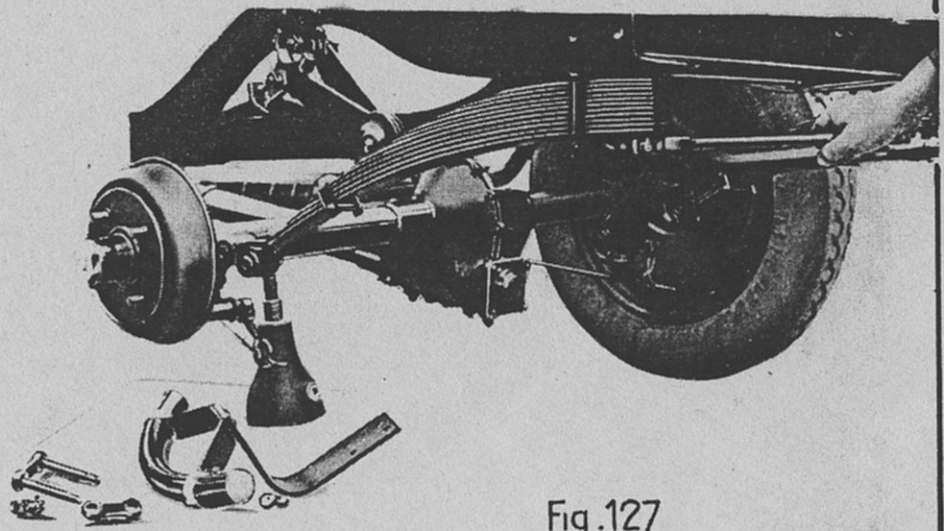


Fig.127

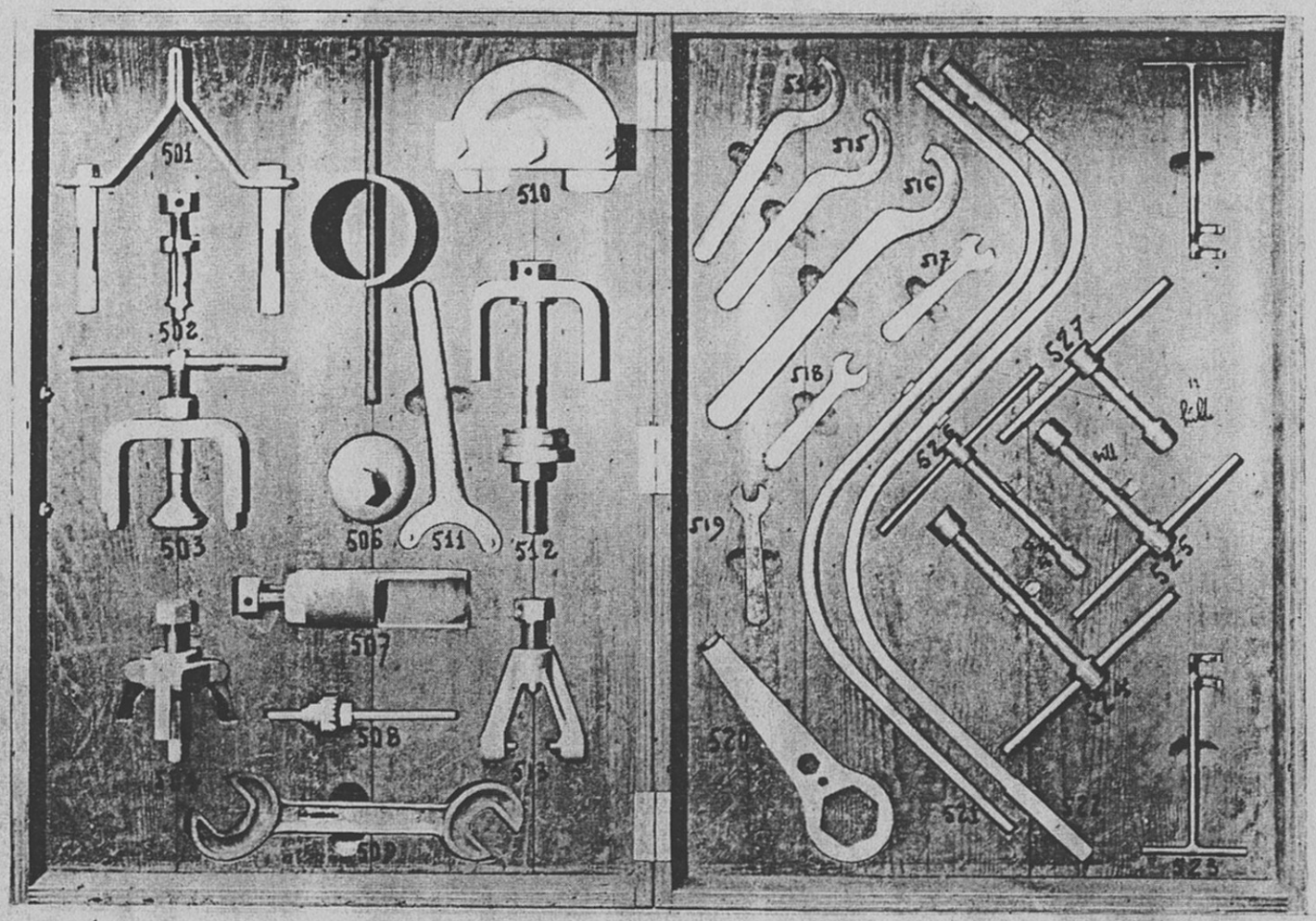
RÉFÉRENCES :

FIGURES	OUTILLAGE

ENLÈVEMENT DE LA CARROSSERIE CABRIOLET

La carrosserie est fixée au châssis par six boulons.

Clé de 14 m/m	1° **Enlever les deux boulons** passant dans la traverse avant de la carrosserie.
Clé de 14 m/m	2° **Enlever les deux boulons** passant dans la traverse du passage de roues.
Clé de 14 m/m	3° **Enlever les deux boulons** passant à l'arrière dans les brancards de caisse et dans les goussets, immédiatement avant la traverse arrière du châssis.
Clés de 10 m/m et de 14 m/m	4° **Enlever les huit boulons** retenant l'auvent sur la ceinture du tablier tôle.
Clé de 14 m/m	5° **Désaccoupler le tube de direction** avec la vis et sortir le collier.
Clé de 14 m/m	6° **Enlever le boulon d'attache** du support de direction sur la console du tablier et enlever la colonne de direction.
	7° **Soulever la caisse** soit à bras, soit au palan après l'avoir amarrée.


501
502
503
505
506
507
508
509
510
511
512
513
514
515
516
517
518
519
520
521
522
523
524
525
526
527

NOTICE DE DÉMONTAGE

de la

VOITURE

R. C. Seine 78.412

80, rue Danton, LEVALLOIS-PERRET (Seine)

Téléph. : CARNOT 95-23
et la suite

NOMENCLATURE DE L'OUTILLAGE SPÉCIAL

N° de l'appareil	DÉSIGNATION	OBSERVATIONS
501	Appareil de levage du moteur.	
502	Appareil pour extraction de la bague de centrage d'embrayage.	
503	Appareil pour extraction des roulements du différentiel et de roue arrière.	
504	Appareil pour extraction de la bague rejet d'huile sur vilebrequin.	
505	Clé à ergot pour écrou intérieur de moyeu avant.	
506	Arrache-moyeu.	
507	Arrache-roulement de roue arrière	
508	Fraise pour siège de soupapes.	
509	Clé double pour griffe de mise en marche et vis six pans des appareils de démontage.	
510	Arrache-pignon de distribution.	
511	Clé à ergot pour écrou de presse-étoupe de roue arrière.	
512	Appareil pour extraction de la douille du palier arrière de vilebrequin.	
513	Arrache-manivelle de direction.	
514	Clé à ergot pour poulie de ventilateur.	
515	Clé à ergot pour presse-étoupe de pompe à eau.	
516	Clé à ergot pour écrou de blocage de direction.	
517	Clé plate pour poussoir.	
518	Clé plate pour vis de poussoir.	
519	Clé plate pour écrou de vis de poussoir.	
520	Clé pour bouchon de filtre à huile.	
521	Jauge pour pinçage des roues avant	
522	» » » »	
523	Lève-soupapes à droite.	
524	Clé à canon de 17 m/m.	
525	Clé à canon de 15 m/m.	
526	Clé à canon de 10 m/m.	
527	Clé à canon de 14 m/m.	
528	Lève-soupapes à gauche.	