

Code catalogue pièces détachées	Code correspondant manuel et barème	
—	10	Caractéristiques et données - Couples de serrage
		Gr. 100 - MOTEUR
A0	100.01	Supports du groupe motopropulseur
		Gr. 101 - ORGANES PRINCIPAUX
A1	101.01	Bloc-cylindres et culasse
	101.02	Carter à huile et couvercles du bloc-cylindres
	101.03	Vilebrequin et volant moteur
	101.05	Bielles et pistons
	101.06	Commande de distribution
	101.07	Distribution
		Gr. 102 - ALIMENTATION ET ECHAPPEMENT
A2	102.02	Pompe à essence et tuyauterie
	102.04	Carburateur et filtre à air
		Gr. 103 - GRAISSAGE
A3	103.01	Graissage du moteur
		Gr. 104 - REFROIDISSEMENT
A4	104.07	Prises d'air et convoyeur
	104.09	Ventilateur - Courroies
—	10 A	Outillage

Moteur: caractéristiques et données**10**

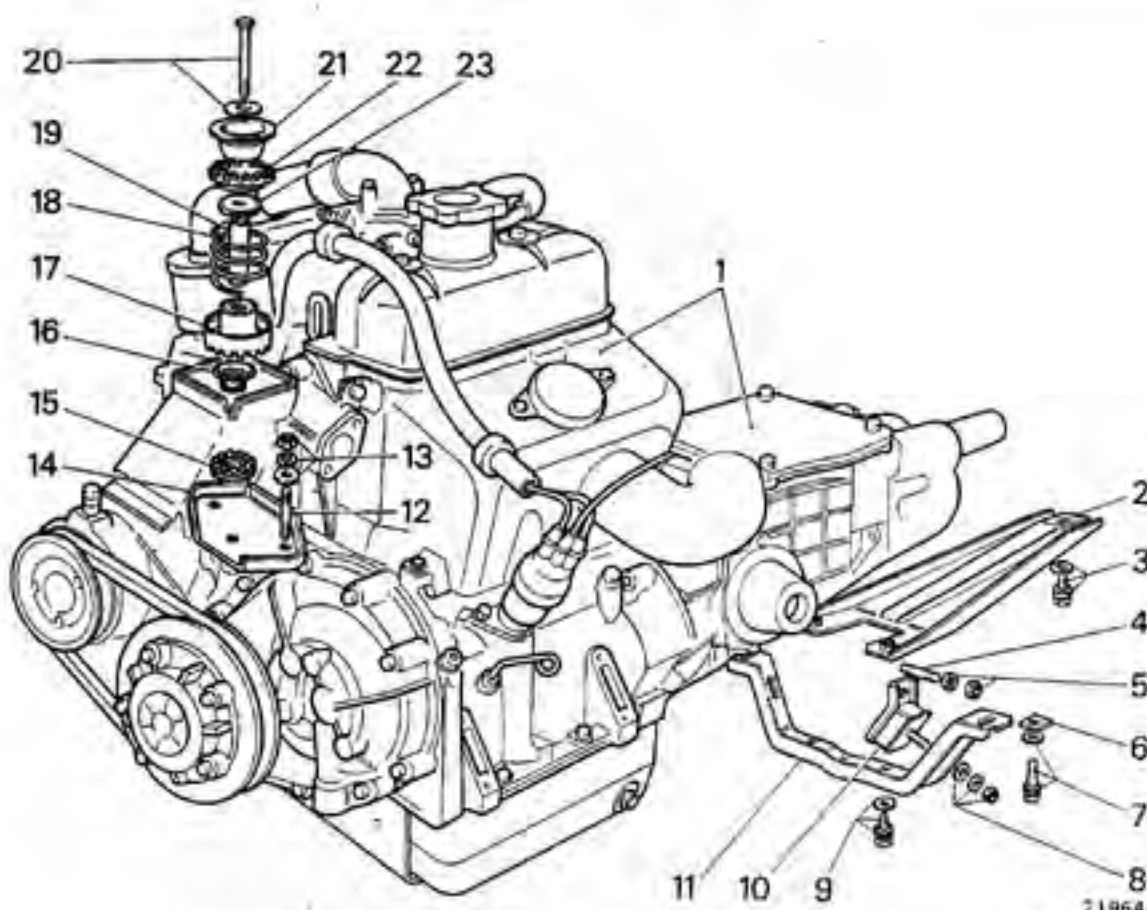
Modèle 126

Feuille 1

BLOC-CYLINDRES - CYLINDRES - BIELLES

DESIGNATION	mm
Alésage des cylindres { Classe A Classe B Classe C	73,500 à 73,510 73,510 à 73,520 73,520 à 73,530
Diamètre de centrage des cylindres	81,410 à 81,464
Alésage de centrage des cylindres dans le bloc	81,500 à 81,535
Jeu au montage entre cylindres et logements dans le bloc	0,036 à 0,125
Alésage des paliers d'arbre à cames: — côté chaîne — côté volant.	43,020 à 43,045 22,015 à 22,036
Alésage des logements de poussoirs	22,003 à 22,021
Alésage des logements des coussinets de bielles	47,130 à 47,142
Epaisseur d'origine des coussinets de bielles	1,534 à 1,543
Cotes réparation des coussinets de bielles de rechange	0,254 - 0,508 - 0,762 - 1,016
Alésage des pieds de bielles	21,939 à 21,972
Alésage d'origine des bagues de pied de bielle (*)	20,000 à 20,006
Cotes réparation des bagues de pied de bielle de rechange	0,2 - 0,5
Jeu au montage entre axe de piston et bague de pied de bielle	0,005 à 0,016
Accouplement bague-pied de bielle	il doit toujours y avoir du serrage
Jeu au montage entre manetons et coussinets de bielles	0,011 à 0,061
Désalignement maxi admissible entre les axes de tête et de pied de bielle: — mesuré à 125 mm de la tige de la bielle	± 0,15

(*) Cote à réaliser bague en place.



Pièces de fixation du groupe motopropulseur.

1. Groupe motopropulseur.
2. Etrier.
3. Vis, rondelle-frein et rondelle plate.
4. Goujon.
5. Ecrou et rondelle-frein.
6. Plaquette.
7. Vis, rondelle-frein et rondelle plate.
8. Ecrou, rondelle-frein et rondelle plate.
9. Vis, rondelle-frein et rondelle plate.
10. Tampon élastique.
11. Traverse de support de boîte.
12. Goujon d'écrou fixant l'étrier 14.
13. Ecrou, rondelle plate et rondelle-frein.
14. Etrier support moteur.
15. Tampon caoutchouc inférieur.
16. Bague caoutchouc.
17. Tampon caoutchouc supérieur.
18. Ressort à boudin.
19. Entretoise.
20. Vis et rondelle plate.
21. Coupelle supérieure.
22. Tampon d'appui.
23. Rondelle plate.

CYCLE D'ESSAI AU BANC DU MOTEUR REVISE

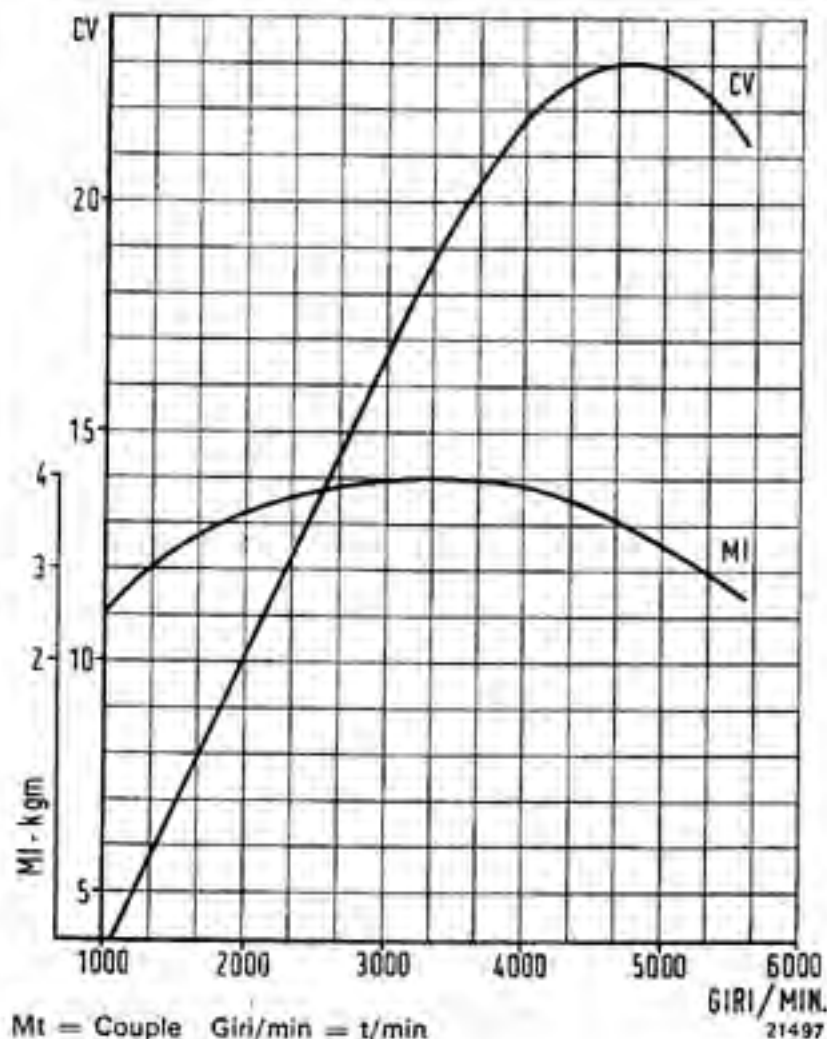
Se tenir aux données du tableau ci-dessous:

Régime d'essai tr/mn	Temps en minutes	Charge au frein
800 à 1000	10	à vide
1500	10	à vide
2000	10	à vide

NOTA - Pendant l'essai au banc d'un moteur révisé, il est déconseillé d'atteindre le régime maximal ; il faut respecter les valeurs indiquées dans le tableau. Le rodage du moteur sera complété sur le véhicule.

Courbes caractéristiques du moteur suivant la méthode DIN.

La courbe de puissance que montre la figure est celle qui peut être réalisée moteur révisé et rodé, avec ventilateur, silencieux et filtre à air, au niveau de la mer.



Bloc-cylindres et culasse

Modèle 126

101.01

Feuille 1

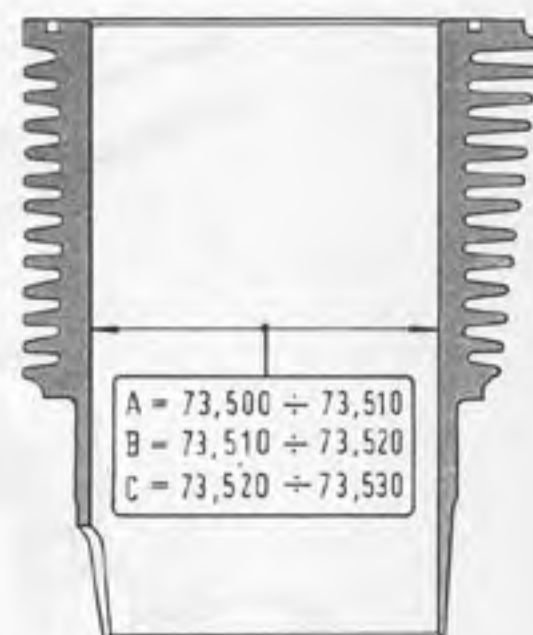
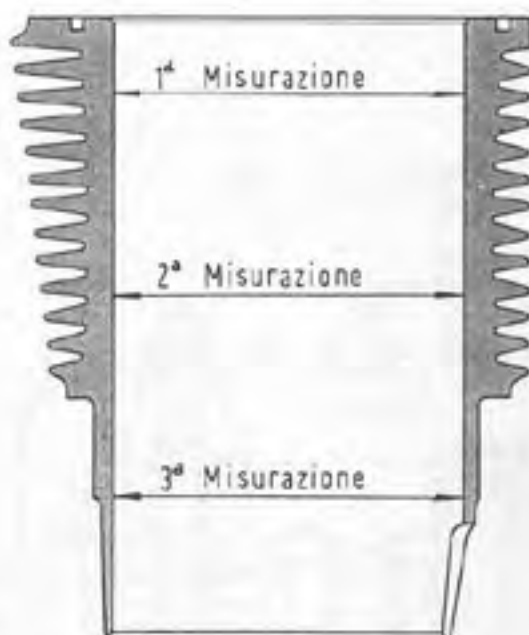
CYLINDRES

Contrôles.



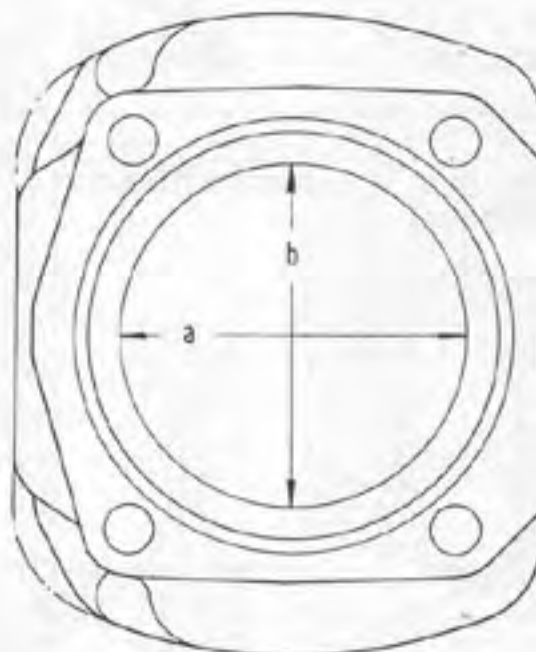
20093

Mise à zéro du comparateur du calibre A. 95687 sur la bague-étalon A. 95647.



21915

1ª, 2ª, 3ª Misurazione = 1re, 2e, 3e Mesure

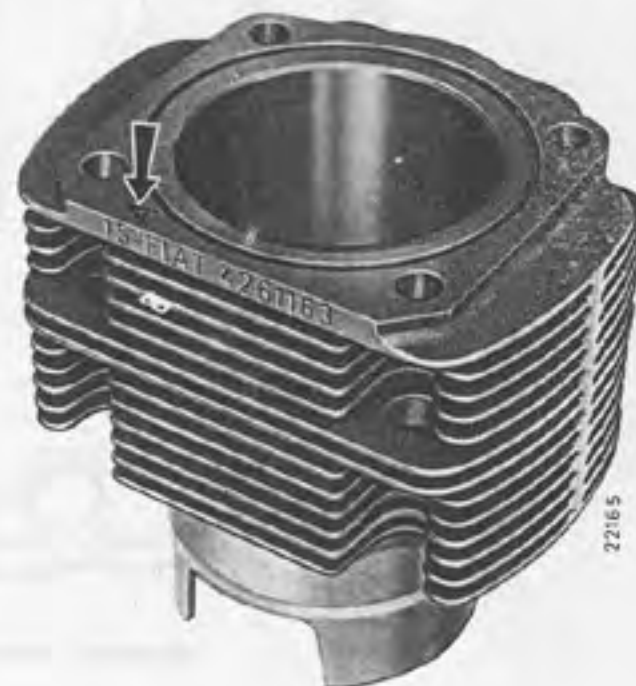


Sélection des cylindres et schéma pour la mesure de leur alésage à l'aide du calibre A. 95687 avec comparateur au centième.

Le plan de joint porte frappé la lettre-repère de la classe d'appartenance des cylindres, indiquée par une flèche sur la figure ci-contre.

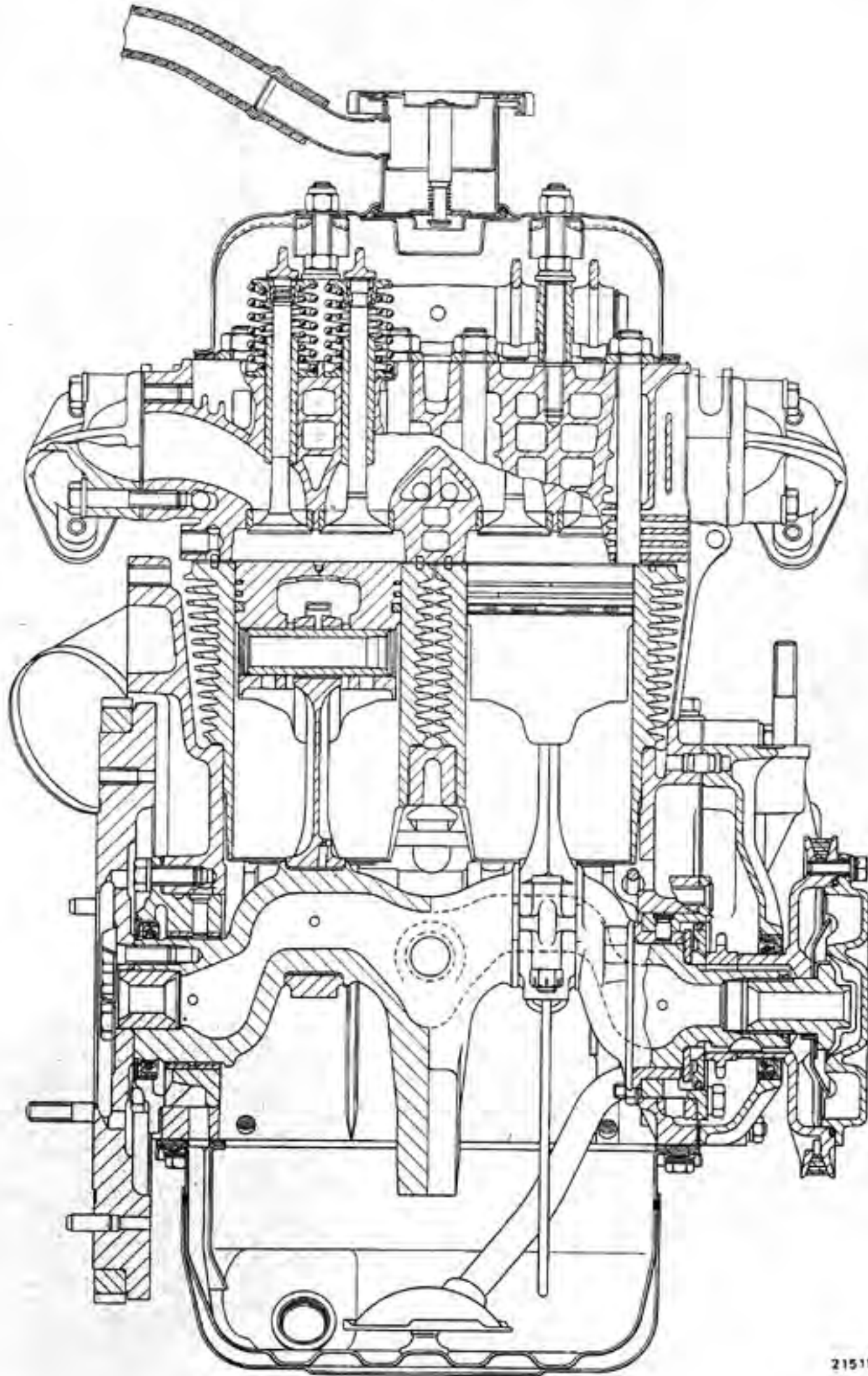
Les cylindres sont répartis en classes de **0,01 en 0,01 mm** d'après la valeur de leur alésage.

Le jeu au montage entre piston et cylindre, mesuré sur un axe perpendiculaire à l'axe du piston et à **57,25 mm** de la calotte du piston, est de **0,070 à 0,090 mm**.



22165

Vue du cylindre avec ailettes : la flèche désigne la lettre-repère de la classe d'appartenance du cylindre.



21511

Moteur : coupe longitudinale par les cylindres.

Bloc-cylindres et culasse

Modèle 126

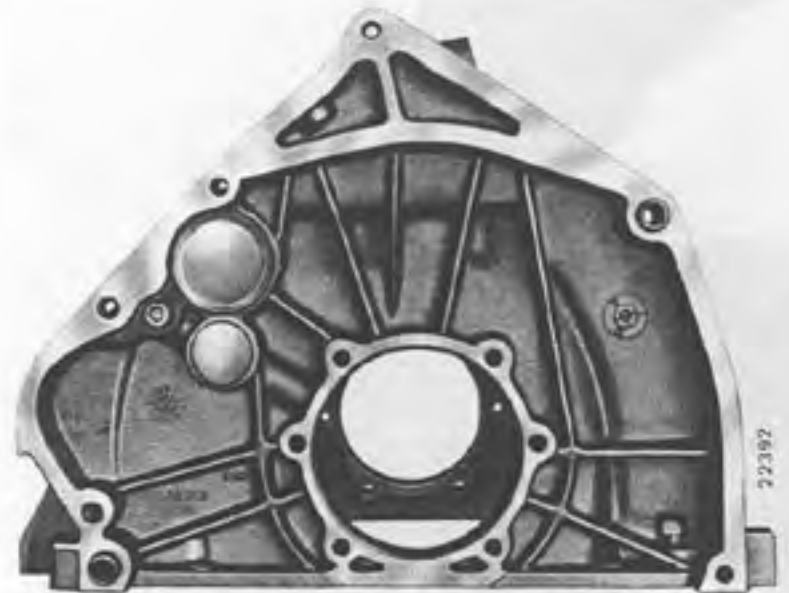
101.01

Feuille 2

BLOC-CYLINDRES

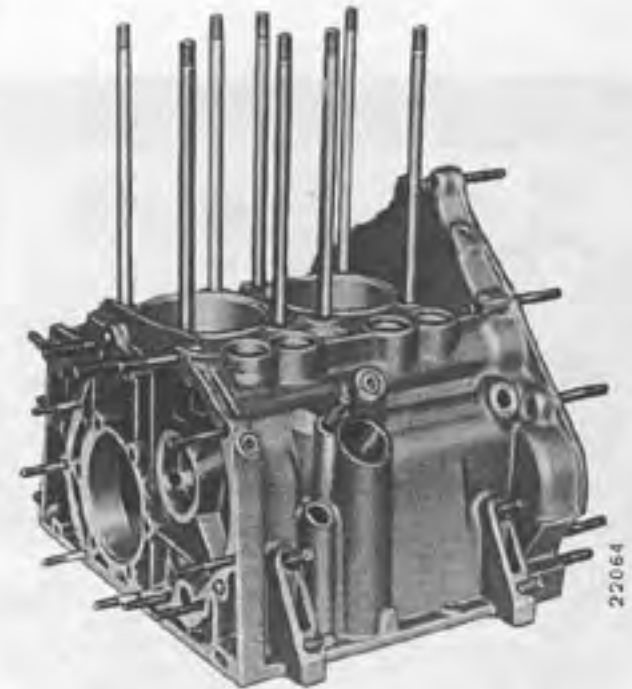
S'assurer de l'efficacité des bouchons d'étanchéité du bloc-cylindres: s'ils sont abîmés, les remplacer.

Bloc-cylindres vu de l'arrière.



S'assurer que les goujons fixant les cylindres et leur culasse au bloc-cylindres et ceux fixant le carter d'embrayage et celui de distribution sont bien serrés; dans le cas contraire les visser à fond.
Remplacer tout goujon ayant le filet endommagé.

Vue du bloc-cylindres avec ses goujons.



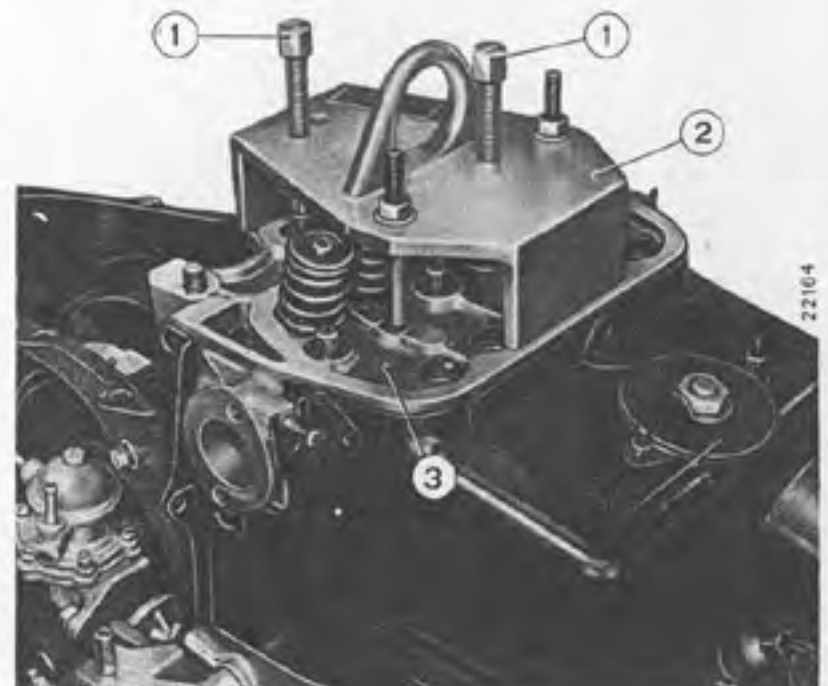
CULASSE

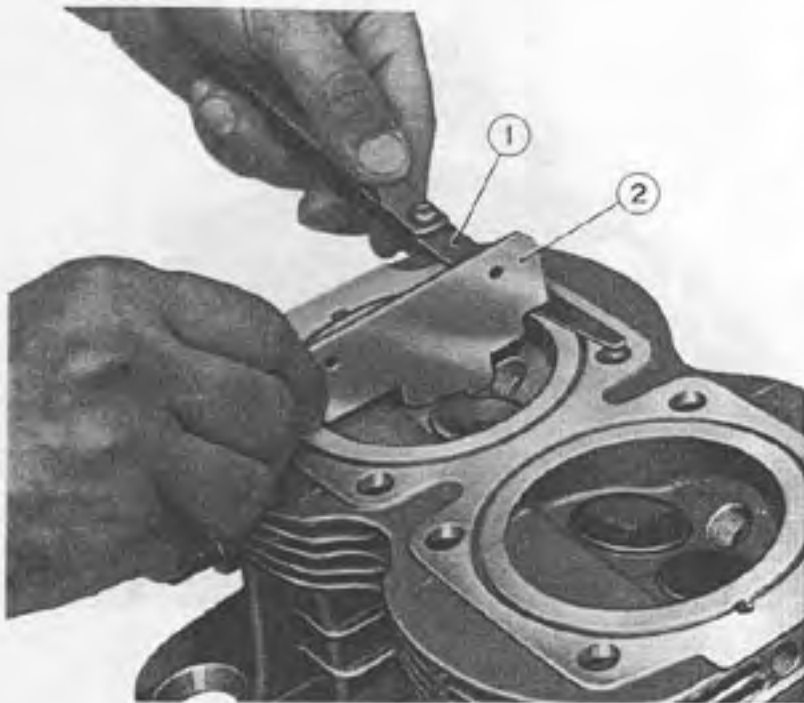
La dépose de la culasse est nécessaire si elle présente des défauts ne comportant pas la décomposition du moteur, ou bien quand, après un certain kilométrage il faut décalaminer les chambres de combustion et les soupapes.

Pour faciliter la dépose de la culasse utiliser l'outil **A. 40051**.

Dépose de la culasse à l'aide de l'outil A. 40051.

1. Vis de manoeuvre.
2. Outil **A. 40051**.
3. Culasse.





22592

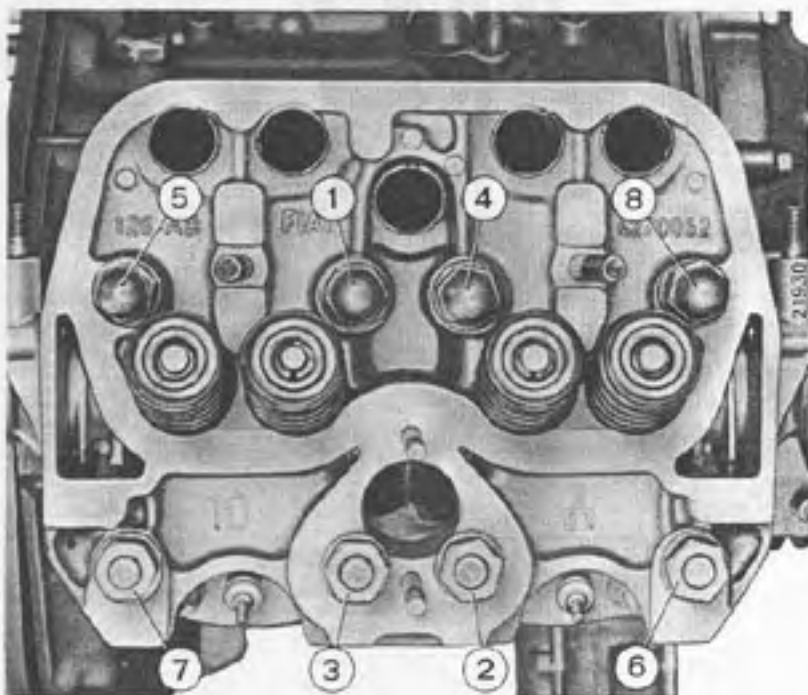
Contrôle de la hauteur des chambres de combustion.

Après le surfacage du plan de joint de culasse, vérifier la hauteur des chambres de combustion.

La lumière entre la butée du calibre et le plan de la culasse ne doit pas excéder **0,5 mm**.

Contrôle de la hauteur des chambres de combustion.

1. Cale d'épaisseur pour contrôler la lumière entre la butée du calibre **A. 96222** et le plan de culasse.
2. Calibre **A. 96222** pour contrôler la hauteur des chambres de combustion.



Ordre de serrage.

Serrer les écrous de culasse graduellement, en respectant l'ordre de serrage indiqué sur la figure à côté. La clé dynamo doit être tarée à **4 m.kg**.

Vue de l'ordre de serrage des écrous de culasse.

Carter à huile et couvercles du bloc-cylindres

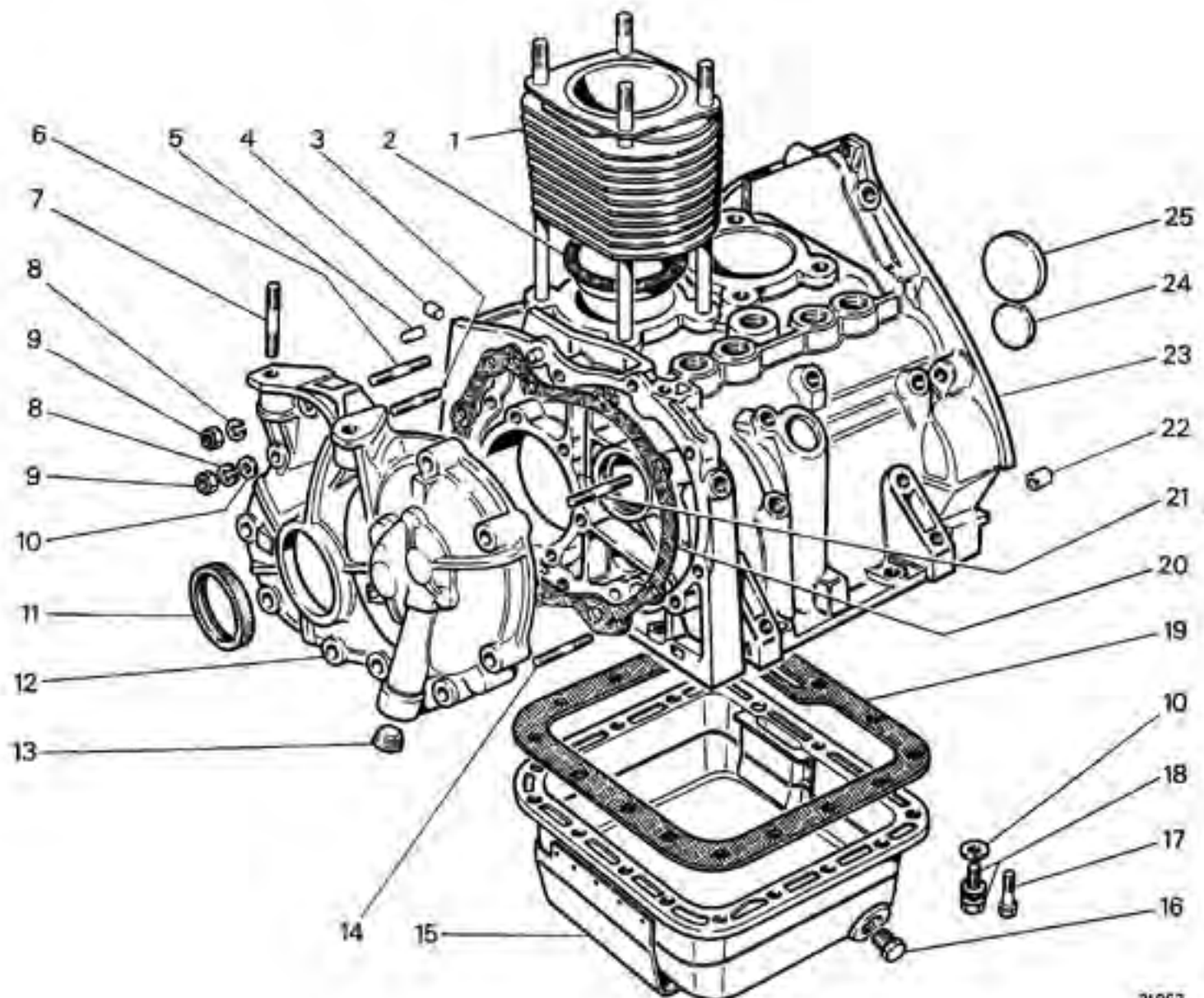
Modèle 126

11-1973

101.02

Feuille 1

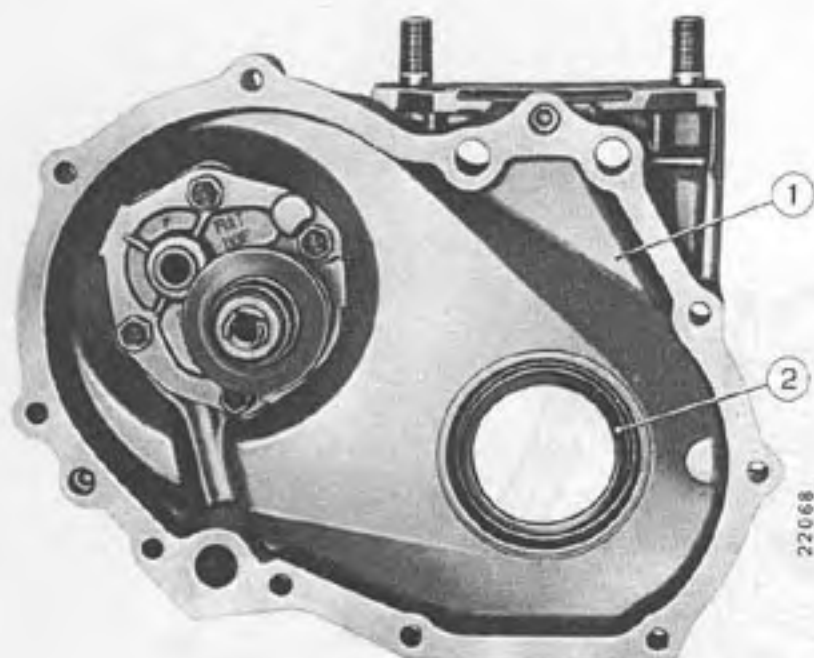
REPLACEMENT DES JOINTS



21963

Joint et couvercles de bloc-cylindres.

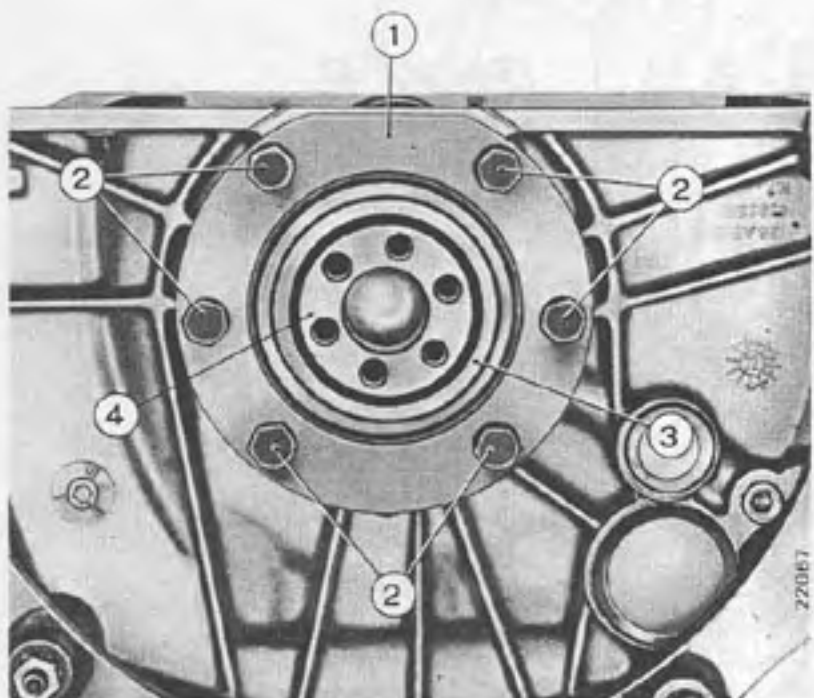
1. Cylindre.
2. Joint entre cylindre et bloc.
3. Goujon de carter de distribution.
4. et 5. Pieds de centrage.
6. Goujon de carter de distribution.
7. Goujon d'étrier de support moteur.
8. Rondelle-frein.
9. Erou de fixation carter de distribution.
10. Rondelles plates.
11. Bague d'étanchéité de carter de distribution.
12. Carter de distribution.
13. Bouchon de conduit d'aspiration de pompe à huile.
14. Goujon de carter de distribution.
15. Carter à huile.
16. Bouchon de vidange de carter à huile.
17. Vis de fixation carter à huile au bloc-cylindres.
18. Vis et rondelle-frein de fixation carter à huile au bloc-cylindres.
19. Joint de carter à huile.
20. Joint de carter de distribution.
21. Goujon de carter de distribution.
22. Pied de centrage.
23. Bloc-cylindres.
24. Bouchon inférieur.
25. Bouchon supérieur.



Lors de la révision du moteur on conseille de remplacer les bagues d'étanchéité aux deux bouts du vilebrequin, un sur le carter avant de distribution, l'autre sur le palier arrière de vilebrequin.

Carter avec bague d'étanchéité de vilebrequin, côté distribution.

1. Carter de distribution.
2. Bague d'étanchéité sur carter de distribution.



Vue du palier de vilebrequin, côté volant, bague d'étanchéité en place.

1. Palier arrière de vilebrequin.
2. Vis de fixation du palier arrière de vilebrequin au bloc-cylindres.
3. Bague d'étanchéité sur palier de vilebrequin.
4. Vilebrequin.

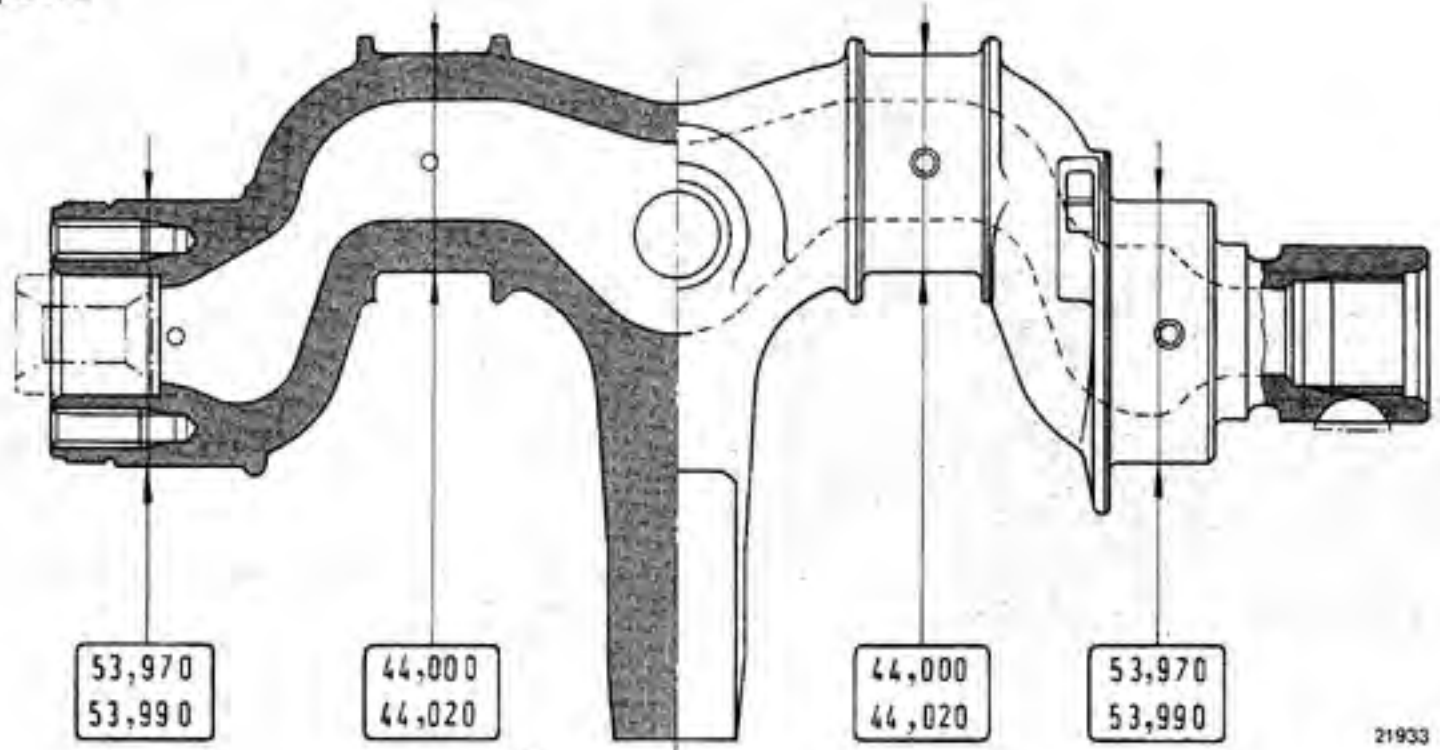
Vilebrequin et volant moteur

Modèle 126

101.03

Feuille 1

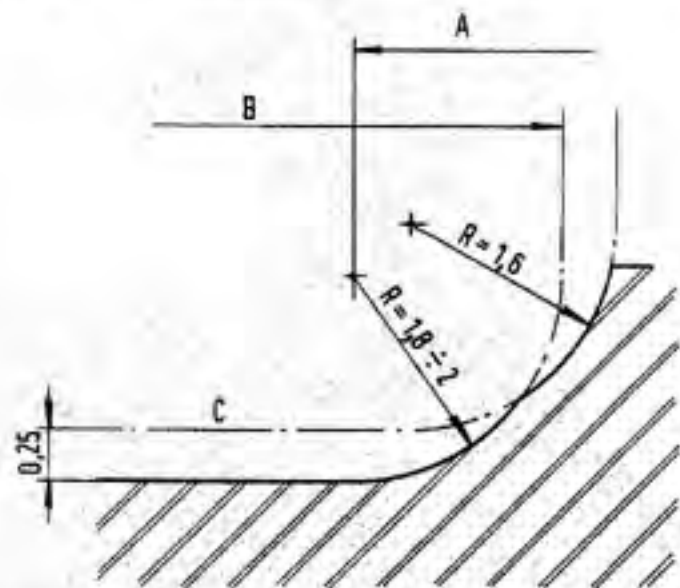
VILEBREQUIN



21933

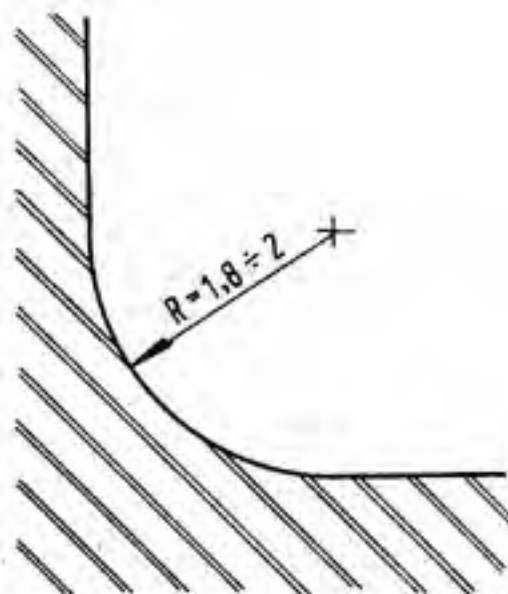
Cotes principales des tourillons, des manetons et de leurs congés d'épaulement.

- A. A la butée du tourillon côté poulies: 180,4 mm au maximum.
- B. Largeur de meule.
- C. Diamètre de tournage.
- D. 2,55 mm au maximum.
- E. Écartement des centres: 20,4 mm.
- F. Largeur de meule.
- G. Diamètre de tournage.



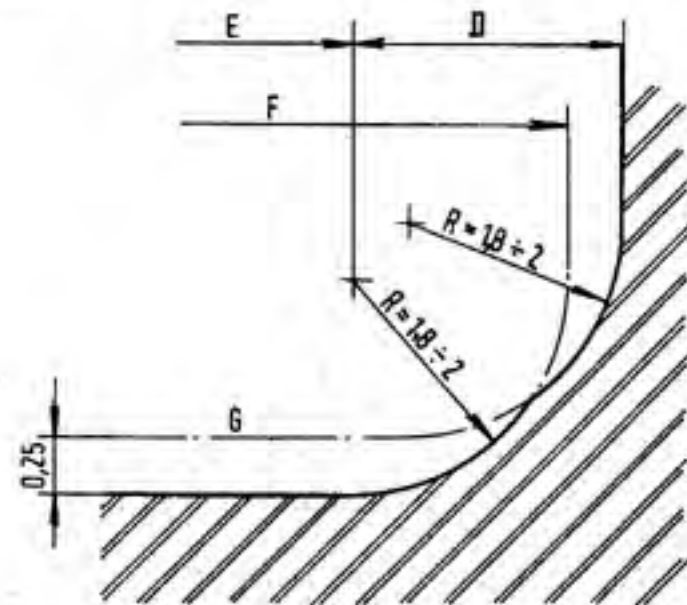
22096

Congés à effectuer sur l'épaulement de palier côté volant.



22098

Congé à effectuer sur l'épaulement de palier côté poulie.



22097

Congés à effectuer sur les épaulements de bielle.



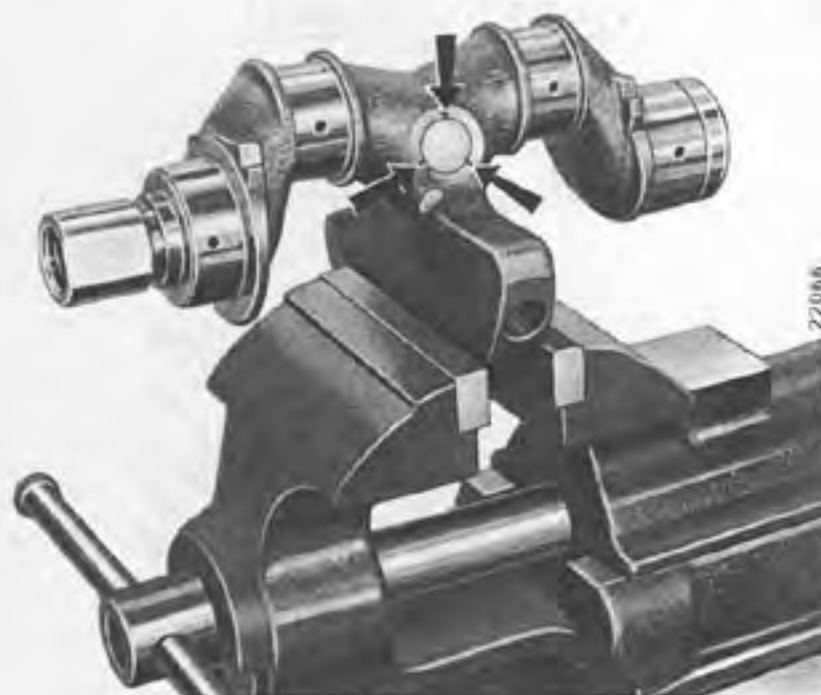
22041

Contrôle des tourillons et des manetons.

Le vilebrequin ne doit présenter de criques ni sur les tourillons et les manetons ni sur les manivelles; dans le cas contraire, remplacer le vilebrequin pour éviter une rupture en marche.

De légères traces de grippage peuvent être éliminées à l'aide d'un morceau de "carborundum" très fin; si les rayures sont creuses ou l'ovalisation dépasse **0,005 mm**, rectifier les tourillons et les manetons. Pour cette opération il faut tenir compte des jeux au montage et de l'échelle des cotes réparation des cous-

Contrôle du diamètre des tournillons à l'aide d'un micromètre.



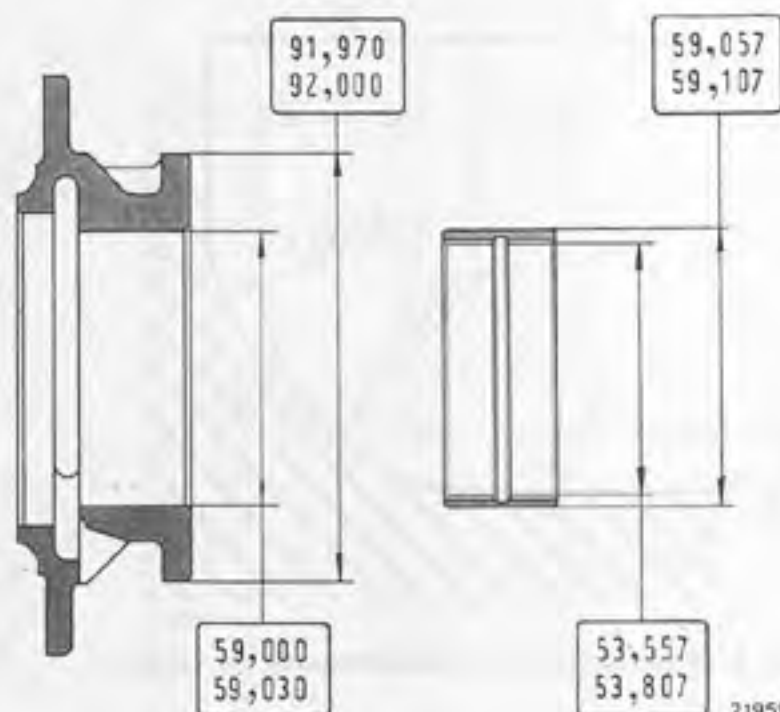
22046

sinets de rechange indiquée sur la feuille 2, tableau 10. La rectification des tourillons et des manetons doit être exécutée de sorte à obtenir le jeu du montage prescrit et des rayons de congé conformes aux cotes données au recto.

Après rectification et polissage des tourillons et des manetons, laver soigneusement le vilebrequin pour enlever toute trace de matière abrasive.

Rincer les rampes de graissage avec des injections répétées d'essence sous pression.

Vue des points de montage des bouchons d'étanchéité du conduit d'huile de vilebrequin.



21959

Contrôle des coussinets de palier.

Vérifier le jeu entre les coussinets et les tourillons avant de mettre en place le vilebrequin dans le bloc-cylindres.

Mesurer le diamètre intérieur des coussinets et des tourillons avec un micromètre et, si le jeu dépasse la valeur prescrite, remplacer les coussinets et rectifier les tourillons aux cotes réparation des nouveaux coussinets.

Palier et coussinet de palier de vilebrequin côté volant.

Vilebrequin et volant moteur

Modèle 126

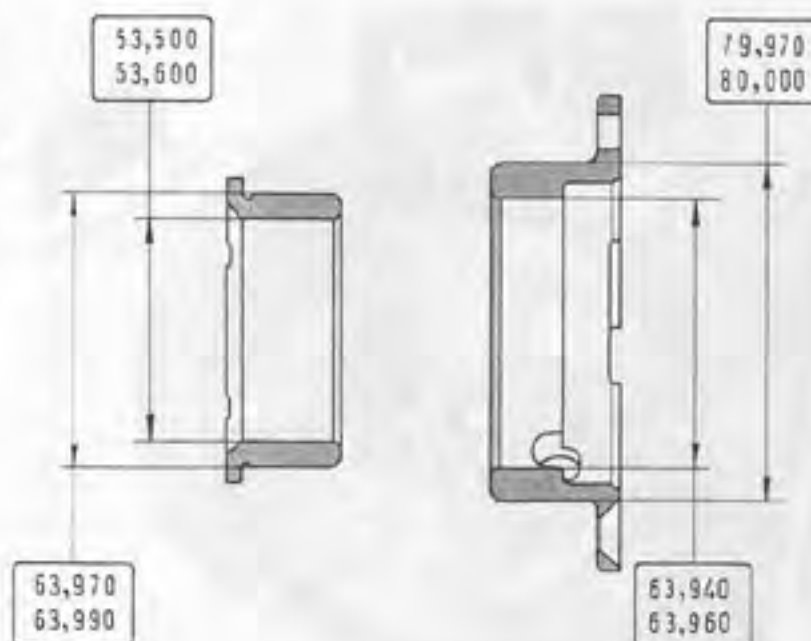
101.03

Feuille 2

Les coussinets sont livrés de rechange au diamètre standard et minorés, complets de leurs paliers: ils ne comportent donc aucun ajustement si les tourillons ont été rectifiés au diamètre correspondant à la cote réparation demandée.

On livre également le coussinets côté distribution de rechange avec surépaisseur intérieure de **1 mm** à adapter au diamètre minoré du tourillon.

Palier et coussinet de vilebrequin, côté distribution.



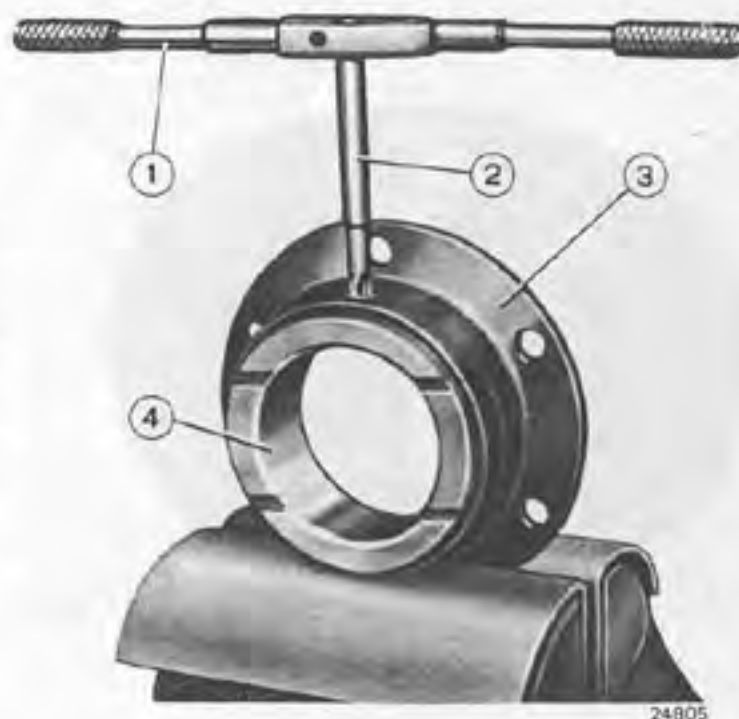
24694

Après mise en place du coussinet dans le palier, le percer en regard du pied de centrage sur le palier, le repasser à l'alésoir **A. 90334** et enfin mettre en place le pied de centrage.

NOTA - Après avoir emmanché le roulement et appliqué le téton, et avant les opérations de surfacage et d'alésage du coussinet, chauffer le palier complet à 150 °C. Cette opération peut être réalisée en introduisant le palier dans un four ou bien dans un récipient contenant de l'huile moteur qui sera chauffé à la température indiquée.

Alésage du trou de pied de centrage de coussinet sur palier côté distribution.

1. Tourne-à-gauche.
2. Alésoir **A. 90334**.
3. Palier de vilebrequin.
4. Coussinet de palier de vilebrequin.

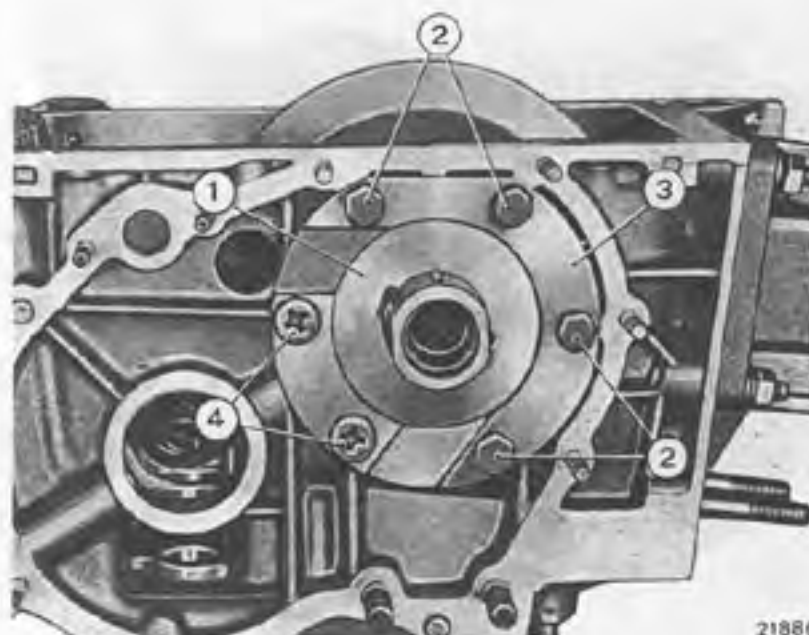


24805

Les contrôles et les remplacements nécessaires terminés, monter les palier avant et arrière de vilebrequin et serrer les vis à **3 m.kg.**

Palier de vilebrequin côté distribution.

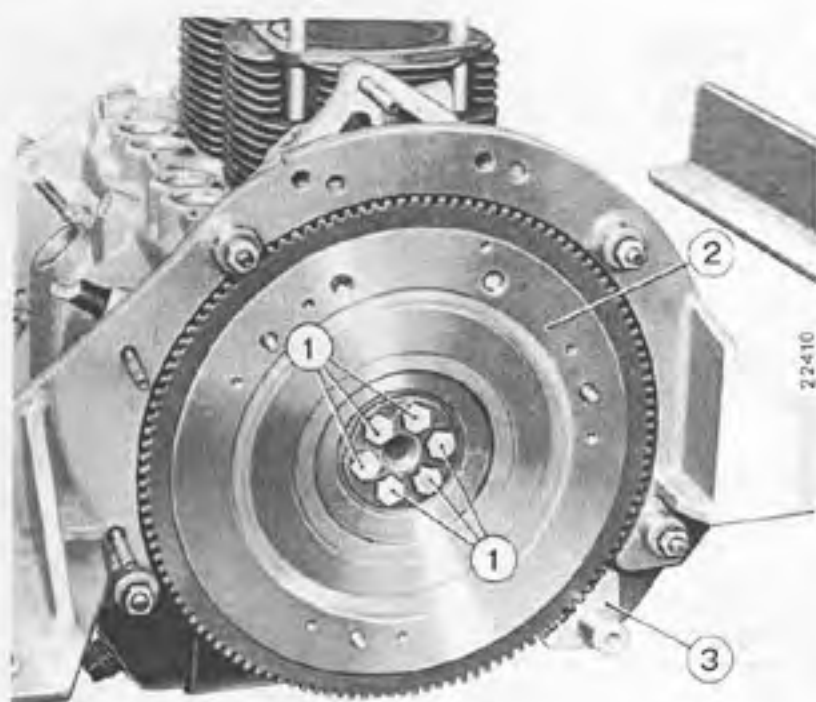
1. Bague.
2. Vis six-pans de fixation du palier.
3. Palier de vilebrequin.
4. Vis à empreinte cruciforme de fixation du palier.



21886

PISTONS - AXES - SEGMENTS

DESIGNATION	mm							
Diamètre standard des pistons de rechange dans le plan perpendiculaire à l'axe de piston:								
— mesuré à 57,25 mm de la calotte du piston								
<table style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td rowspan="3" style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">{</td> <td>Classe A</td> <td>73,420 à 73,430</td> </tr> <tr> <td>Classe B</td> <td>73,430 à 73,440</td> </tr> <tr> <td>Classe C</td> <td>73,440 à 73,450</td> </tr> </table>	{	Classe A	73,420 à 73,430	Classe B	73,430 à 73,440	Classe C	73,440 à 73,450	
{		Classe A	73,420 à 73,430					
		Classe B	73,430 à 73,440					
	Classe C	73,440 à 73,450						
Cotes réparation des pistons de rechange	0,2 - 0,4 - 0,6							
Alésage du logement d'axe de piston	19,995 à 20,000							
Hauteur des gorges des segments								
<table style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td rowspan="3" style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">{</td> <td>1ère gorge</td> <td>1,535 à 1,555</td> </tr> <tr> <td>2ème gorge</td> <td>2,030 à 2,050</td> </tr> <tr> <td>3ème gorge</td> <td>3,967 à 3,987</td> </tr> </table>	{	1ère gorge	1,535 à 1,555	2ème gorge	2,030 à 2,050	3ème gorge	3,967 à 3,987	
{		1ère gorge	1,535 à 1,555					
		2ème gorge	2,030 à 2,050					
	3ème gorge	3,967 à 3,987						
Diamètre standard de l'axe de piston	19,990 à 19,995							
Cote réparation de l'axe de piston de rechange	0,2							
Epaisseur des segments:								
— 1er segment, d'étanchéité	1,478 à 1,490							
— 2ème segment, racleur	1,978 à 1,990							
— 3ème segment, refouleur avec expandeur	3,925 à 3,937							
Cotes réparation des segments de rechange	0,2 - 0,4 - 0,6							
Jeu au montage entre piston et cylindre (mesuré dans le plan perpendiculaire à l'axe de piston, à 57,25 mm de la calotte du piston)	0,070 à 0,090							
Jeu au montage entre axe et portées de piston	0 à 0,010							
Jeu au montage entre segments et gorges (dans le sens vertical)								
<table style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td rowspan="3" style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">{</td> <td>1er segment</td> <td>0,045 à 0,077</td> </tr> <tr> <td>2ème segment</td> <td>0,040 à 0,072</td> </tr> <tr> <td>3ème segment</td> <td>0,030 à 0,062</td> </tr> </table>	{	1er segment	0,045 à 0,077	2ème segment	0,040 à 0,072	3ème segment	0,030 à 0,062	
{		1er segment	0,045 à 0,077					
		2ème segment	0,040 à 0,072					
	3ème segment	0,030 à 0,062						
Jeu à la coupe des segments placés dans le cylindre:								
— 1er segment	0,25 à 0,40							
— 2ème et 3ème segments	0,20 à 0,35							
Tolérance maxi admissible entre les poids des pistons d'un moteur	± 5 g							



Vérifier les surfaces de contact du volant avec le vilebrequin et le disque entraîné d'embrayage: elles doivent être toujours parfaitement en plan et exemptes de rayures.

Vérifier l'état de la couronne dentée de démarrage: en cas d'usure excessive ou de détérioration des dents, remplacer la couronne.

Dépose du volant moteur.

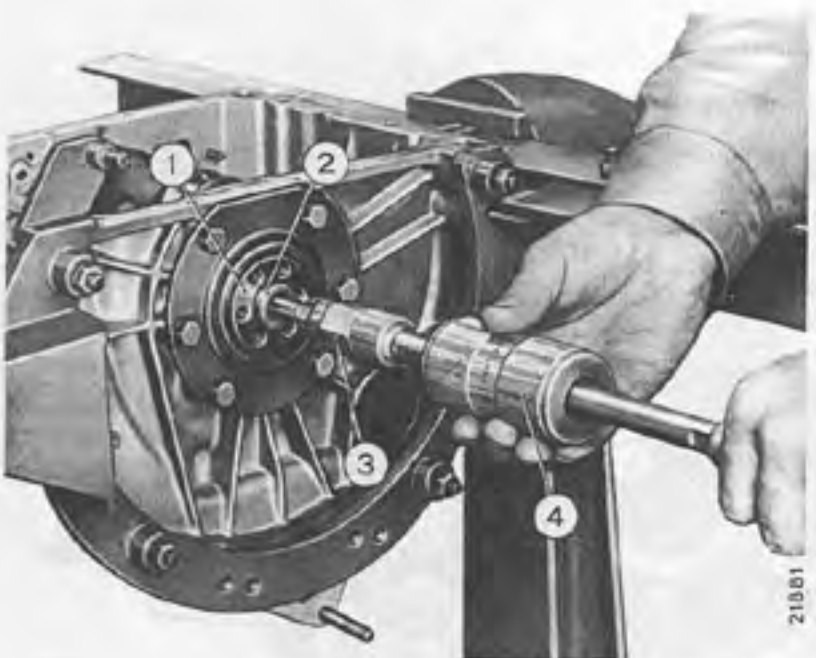
1. Vis de fixation du volant au vilebrequin.
2. Volant moteur.
3. Outil A. 60161 de retenue du volant.



Monter la nouvelle couronne, après l'avoir chauffée au four à 80 °C, afin de provoquer une légère dilatation favorisant l'emmanchement sur le volant.

Remplacement de la couronne dentée de volant moteur.

1. Volant moteur.
2. Couronne dentée.



Au cas où le remplacement de la bague de centrage d'arbre primaire s'imposerait, utiliser l'extracteur à percussion A. 40206/801 avec la pièce A. 40207/812.

Extraction de la bague d'arbre primaire de son logement dans le vilebrequin, à l'aide de l'extracteur à percussion.

1. Vilebrequin.
2. Bague d'arbre primaire.
3. Pièce A. 40207/812.
4. Extracteur à percussion A. 40206/801.

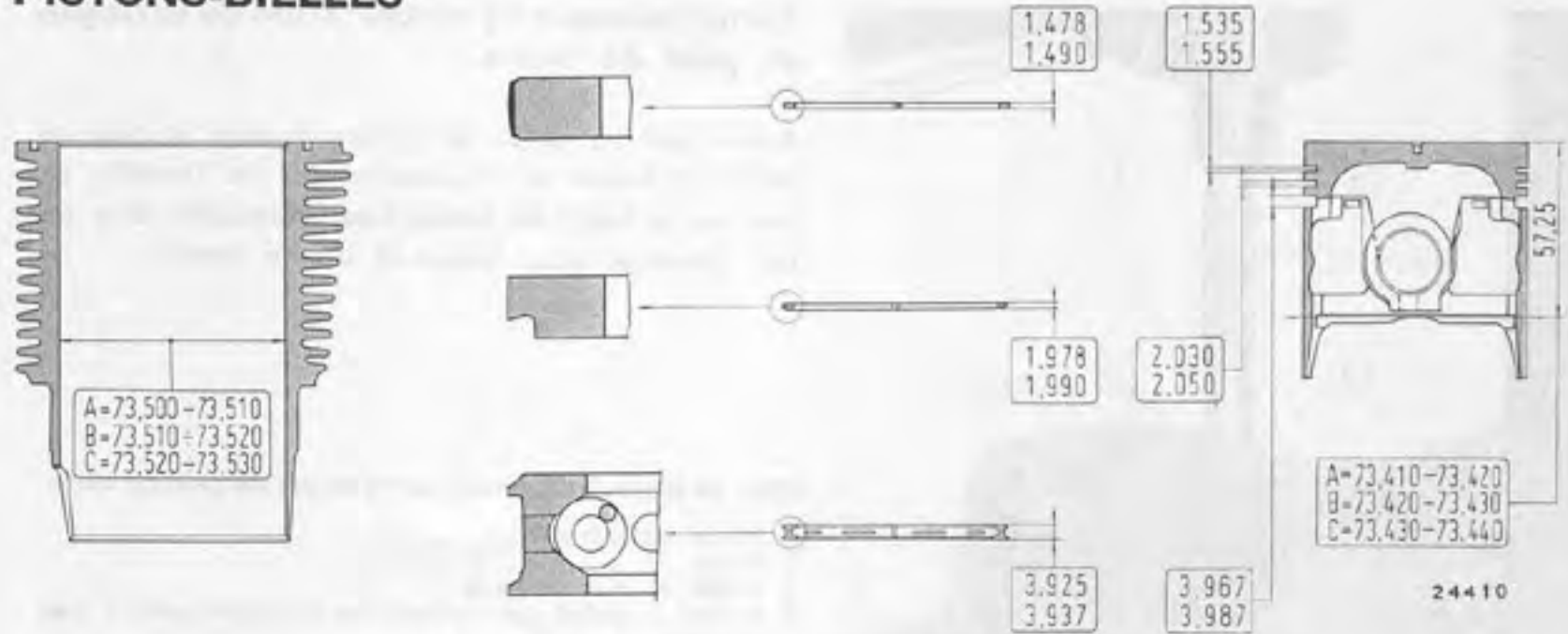
Bielles et pistons

101.05

Modèle 126

Feuille 1

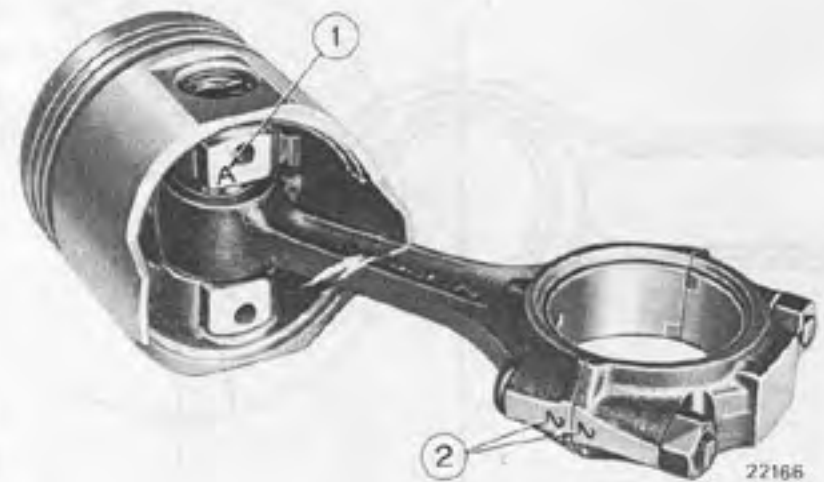
PISTONS-BIELLES



Cotes principales du cylindre, du piston et ses segments.

Ensemble bielle-piston.

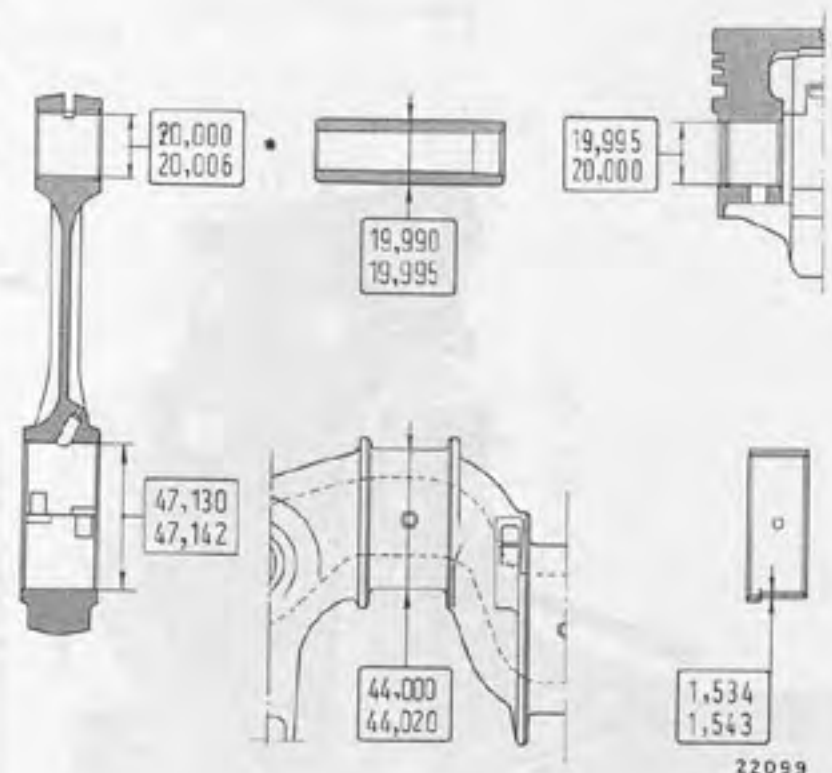
1. Lettre-repère de la classe d'appartenance du piston pour l'appariement avec son cylindre.
2. Numéro du cylindre auquel la bielle appartient.



Jeu au montage entre axe de piston et bague de pied de bielle: **0,005 à 0,016 mm.**

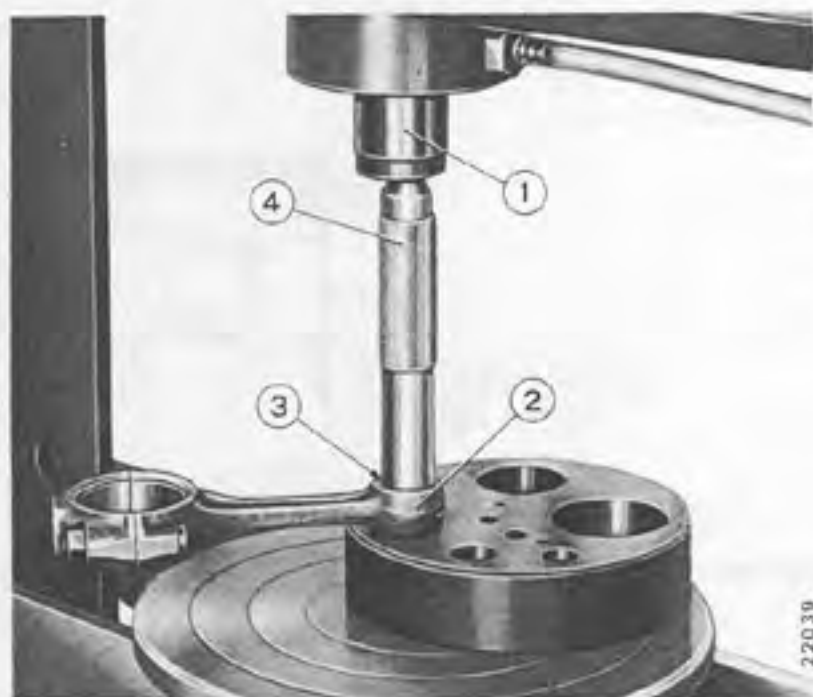
Jeu au montage entre axe de piston et portée de piston: **0 à 0,010 mm.**

Jeu au montage entre manetons et coussinets de bielle: **0,024 à 0,074 mm.**



Cotes principales de la bielle et sa bague, du piston et son axe, du maneton et son coussinet.

* Cotes à réaliser bague en place.

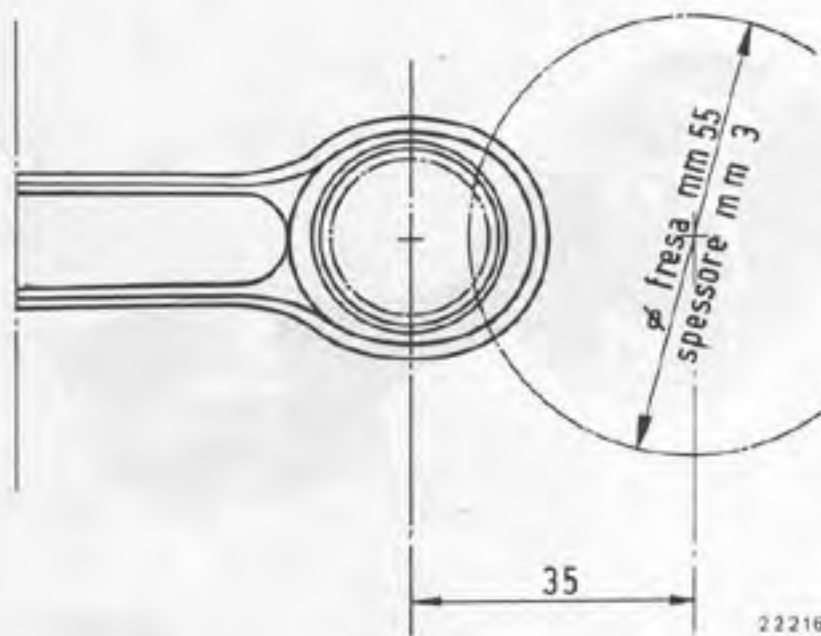


Remplacement et rectification de la bague de pied de bielle.

Après mise en place de la bague dans le pied de bielle, la fraiser en correspondance de l'entaille en haut sur la bielle. Ce fraisage est nécessaire pour un bon graissage entre bague et axe de piston.

Mise en place, à la presse, de la bague de pied de bielle.

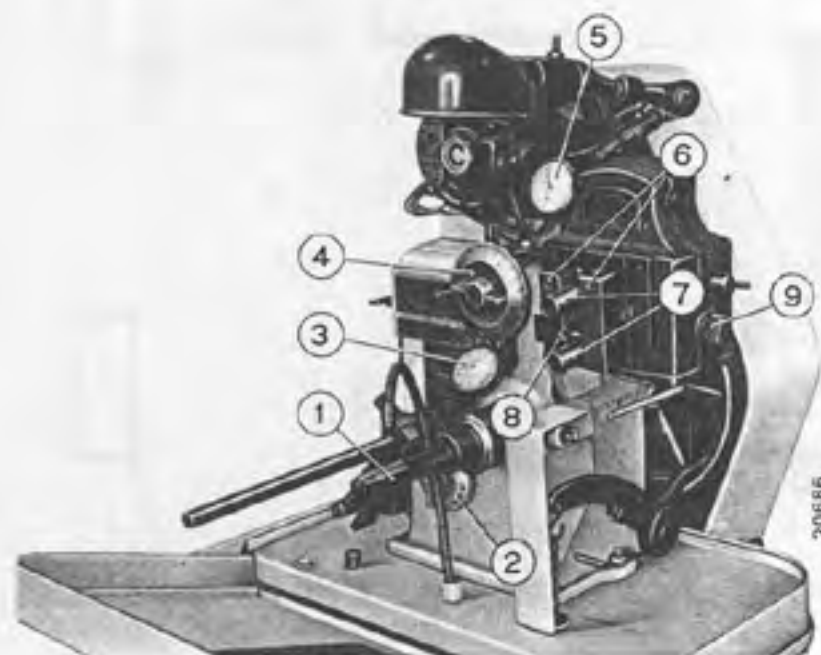
1. Presse hydraulique.
2. Bielle.
3. Bague de pied de bielle.
4. Châsse A. 60213 pour emmancher la bague dans le pied de bielle.



Fraiser la bague neuve (en place) comme montré dans la figure ci-contre et l'aléser ensuite, à l'aide de la rectifieuse M. 1044, jusqu'à la tolérance prescrite de manière à obtenir le jeu correct d'appariement avec l'axe de piston.

Schéma et données de fraisage d'une bague neuve en place dans le pied de bielle.

- Ø fresa mm 55 = Ø fraise 55 mm
Spessore mm 3 = épaisseur 3 mm



Réglage micrométrique du calibre de la rectifieuse M. 1044.

1. Broche porte-abrasifs.
2. Disque de présélection de la pression des abrasifs.
3. Comparateur indiquant l'expansion des abrasifs.
4. Présélection de l'avancement automatique des abrasifs.
5. Comparateur au centième de calibre.
6. Paralleles de l'outil de blocage des axes de pistons.
7. Axes de pistons.
8. Secteurs de calibre.
9. Vis de réglage micrométrique du calibre.

Bielles et pistons

Modèle 126

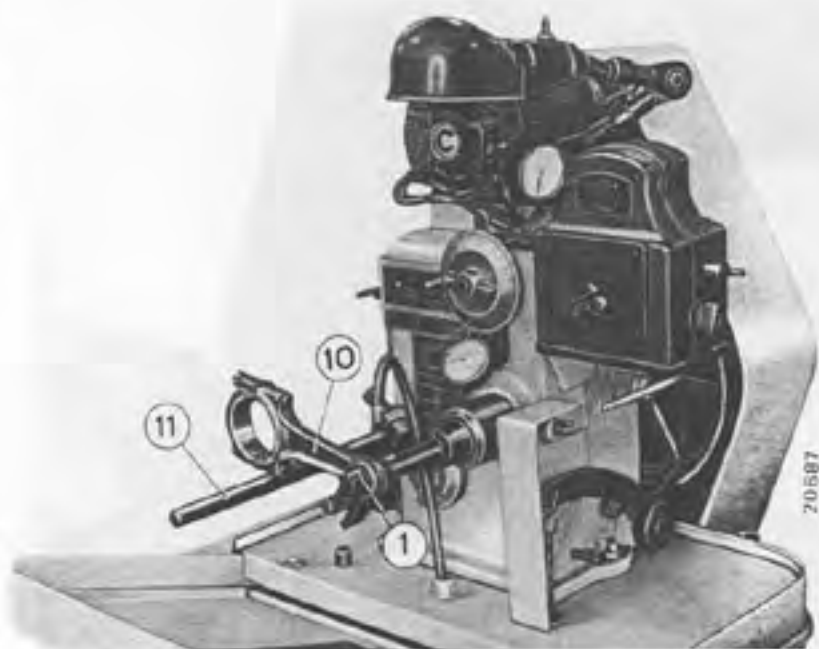
101.05

Feuille 2

On peut également effectuer la rectification de l'ancienne bague pour éliminer son ovalisation ou des rayures peu importantes.

Rectification de la bague en place dans le pied de bielle

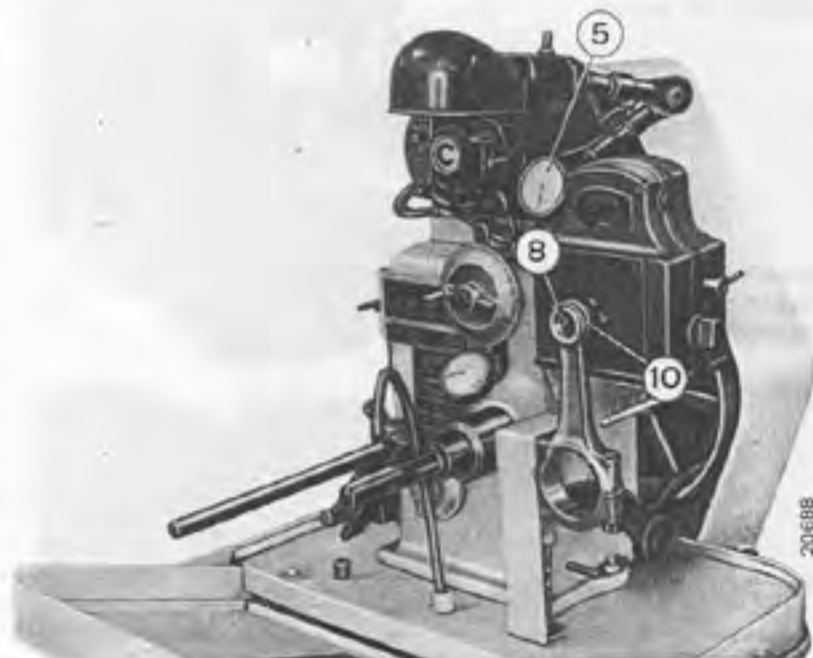
- 1. Broche avec pierres abrasives.
- 10. Bielle.
- 11. Tige de support de la bielle pendant la rectification.



Après rectification, vérifier l'alésage de la bague de pied de bielle pour s'assurer que le jeu d'appariement avec l'axe de piston, standard ou cote réparation, se situe dans les limites autorisées.

Mesure de l'alésage de la bague de pied de bielle.

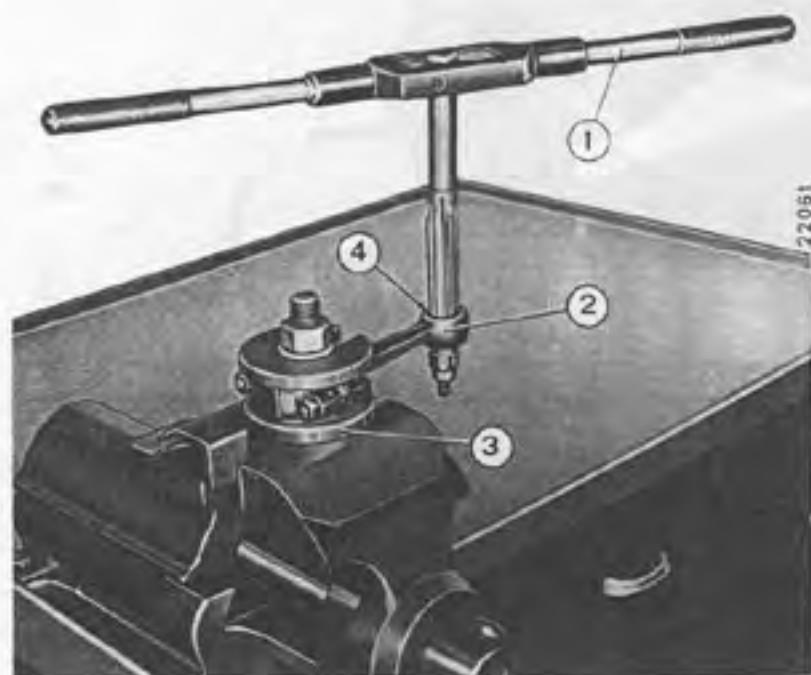
- 5. Comparateur au centième de calibre.
- 8. Secteurs de calibre.
- 10. Bielle.

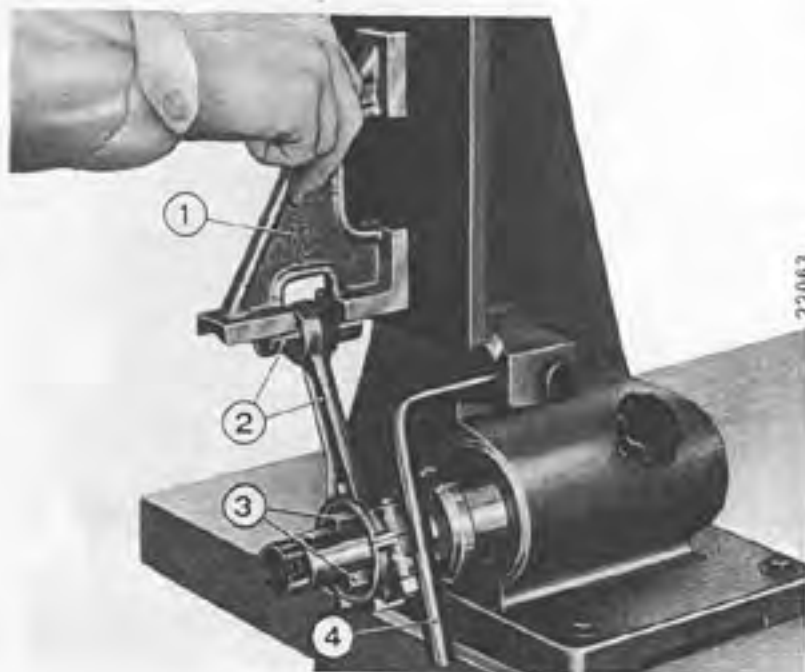


La bague de pied de bielle peut aussi être fraisée, à l'aide d'un alésoir expansible, à un diamètre permettant le montage d'axes majorés de **0,2 mm**.
En déterminant la valeur de l'alésage, se rappeler que le jeu prescrit entre l'axe et la bague de pied de bielle est de **0,005 à 0,016 mm**.

Alésage de la bague de pied de bielle à l'aide de l'alésoir expansible A. 90307 et de l'outil A. 60077.

- 1. Tourne-à-gauche A. 90307.
- 2. Bielle.
- 3. Outil A. 60077 de retenue de la bielle pendant l'alésage.
- 4. Bague de pied de bielle.





22063

Montage de l'ensemble bielle-axe-piston.

Avant d'introduire l'ensemble bielle-axe-piston dans le cylindre, vérifier l'équerrage de la bielle.
La tolérance maxi sur l'équerrage, mesuré à 125 mm de la tige de la bielle, est de $\pm 0,20$ mm.

Contrôle de l'équerrage de la bielle à l'aide de l'appareil Ap. 5051.

1. Calibre en équerre.
2. Ensemble bielle-axe-piston.
3. Arbre avec lames expansibles.
4. Barrette de référence.

Il doit être possible d'introduire l'axe de la simple pression du pouce.



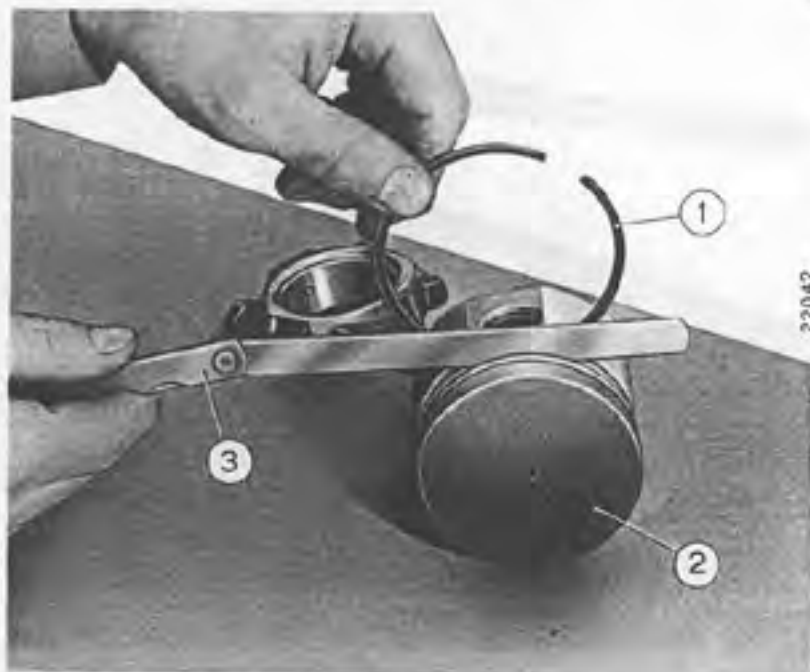
22037

Conditions pour un ajustement correct axe-piston.



22036

L'axe ne doit pas tendre à sortir du trou.



22042

On peut contrôler l'ajustement axe-piston en introduisant l'axe choisi, dûment lubrifié à l'huile moteur fluide, dans le piston.

Si l'ajustement est correct, l'axe doit entrer sous la simple pression du pouce et ne doit pas tendre à se dégager du piston si on maintient celui-ci et l'axe en position verticale.

Les pistons sont livrables, de rechange, à leur cote d'origine ou bien en cote réparation majorés de **0,2 - 0,4 - 0,6 mm**, sans sélection du diamètre et du trou de l'axe de piston.

Les axes sont livrables, de rechange, à leur cote d'origine ou bien en cote réparation majorés de **0,2 mm**, sans aucune sélection.

Lors de l'assemblage piston-bielle, le déport (**2 mm**) de l'axe de piston doit être du côté opposé au numéro-repère frappé sur la bielle.

Vérifier le jeu, dans le sens vertical, entre segments et leurs gorges: ce jeu doit rentrer dans les limites indiquées au tableau 10, feuille 1.

Les segments sont livrables, de rechange, à leur cote d'origine ou bien en cote réparation majorés de **0,2 - 0,4 - 0,6 mm**.

Contrôle du jeu des segments dans leurs gorges.

1. Segment.
2. Piston.
3. Jeu de cales d'épaisseur A. 95113.

Bielles et pistons

Modèle 126

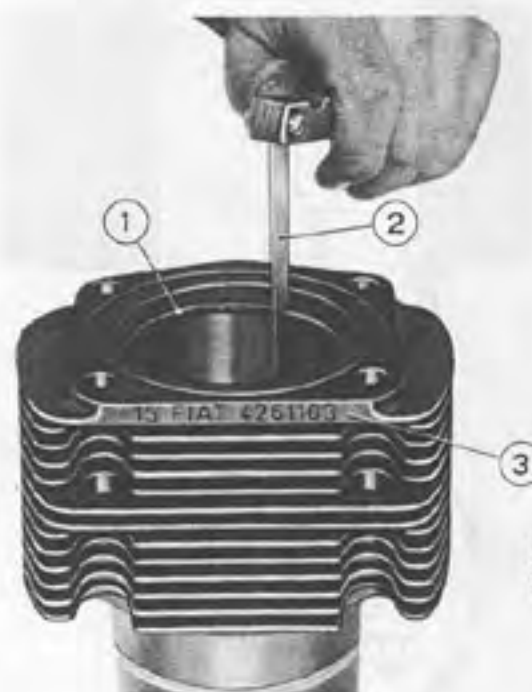
101.05

Feuille 3

Avant de monter les segments sur les pistons, les introduire dans le cylindre et contrôler le jeu à la coupe: ce jeu doit correspondre aux valeurs indiquées au tableau 10, feuille 1. Si le jeu est insuffisant retoucher les extrémités du segment, si le jeu est excessif, remplacer le segment.

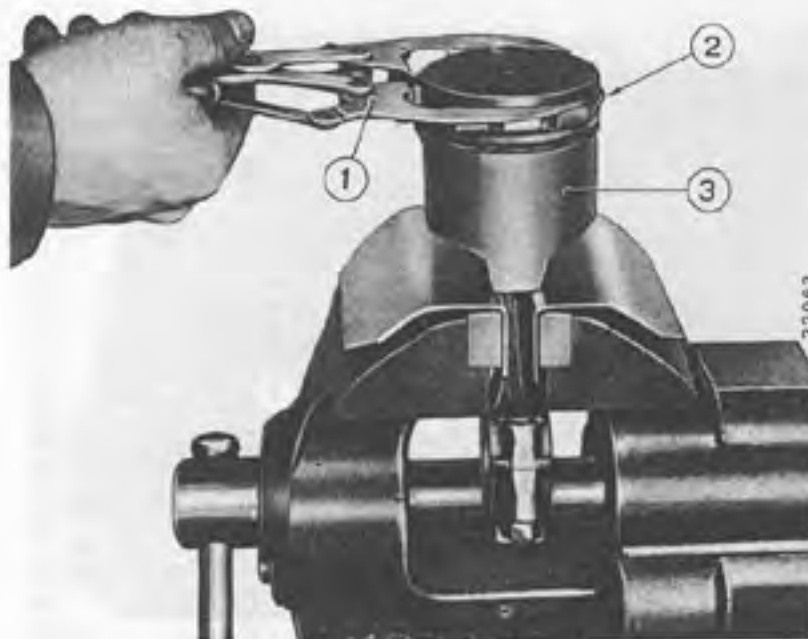
Contrôle du jeu à la coupe des segments.

1. Segment.
2. Jeu de cales d'épaisseur A. 95113.
3. Cylindre.



22065

Monter les segments sur le piston à l'aide de la pince à segments A. 60182, et en décaler les coupes de 120° environ entre elles.



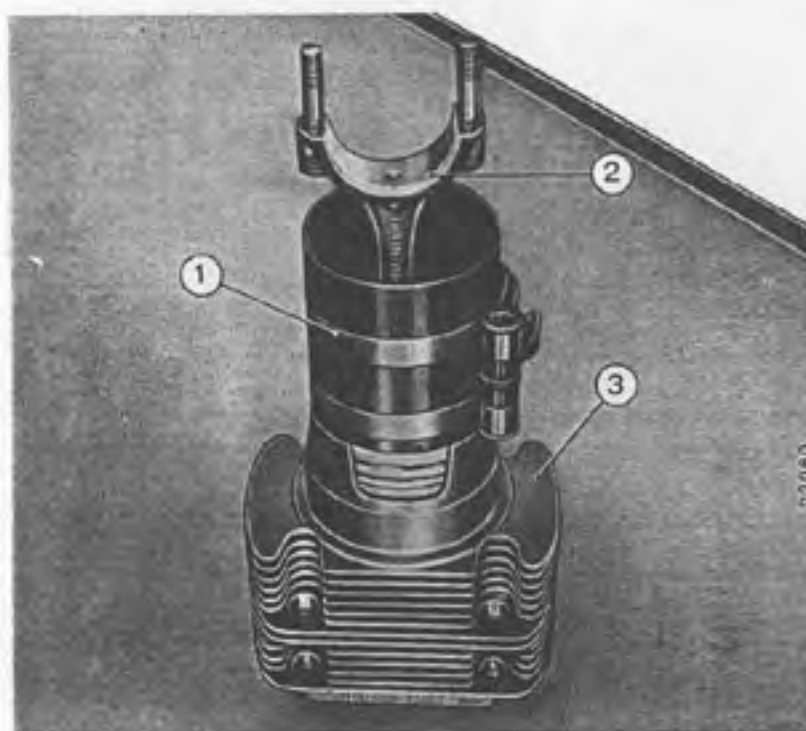
22062

Montage des segments sur le piston.

1. Pince à segments A. 60182.
2. Segment.
3. Piston.

Le montage du piston doit être effectué au banc, en l'introduisant dans le cylindre comme le montre la figure à côté.

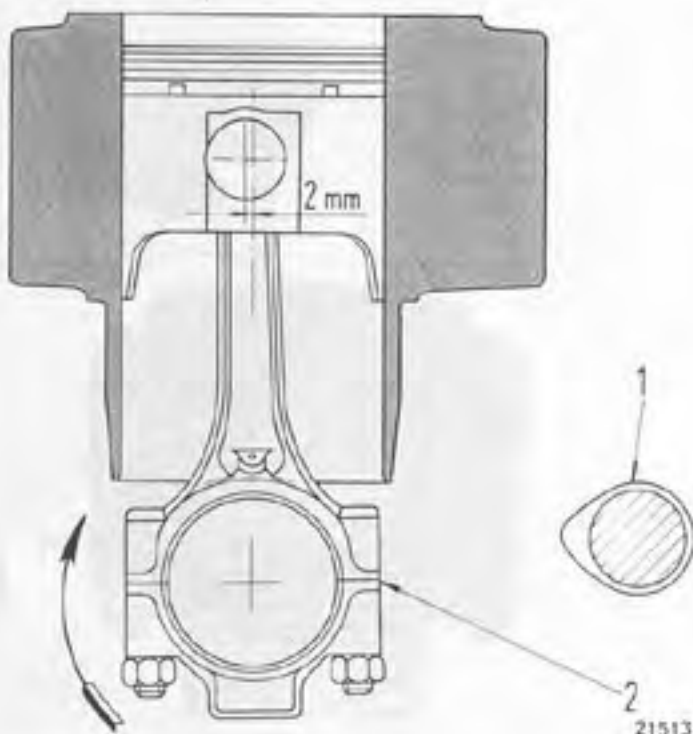
Pour faciliter le montage du piston, utiliser le collier A. 60605 qui, en tenant les segments pressés dans leurs gorges, favorise l'introduction dans le cylindre.



22060

Introduction du piston dans le cylindre.

1. Collier A. 60605.
2. Ensemble bielle-piston.
3. Cylindre.

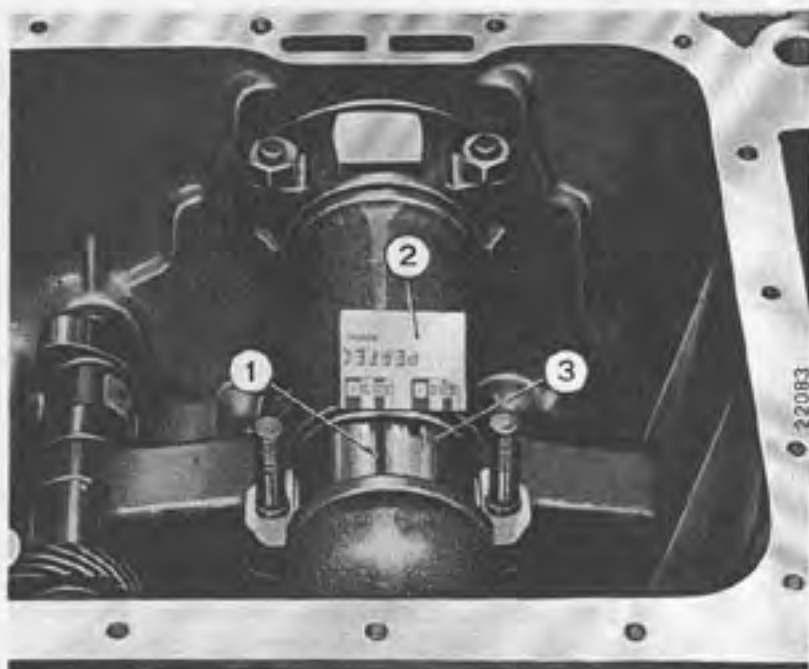


Le trou d'axe est déporté de **2 mm**; l'ensemble bielle-piston doit être introduit dans le cylindre avec le numéro-repère frappé sur la bielle orienté côté arbre à cames.

Schéma d'orientation de l'ensemble bielle-piston en place dans le cylindre.

1. Arbre à cames.
2. Zone où est frappé le numéro du cylindre auquel la bielle appartient.

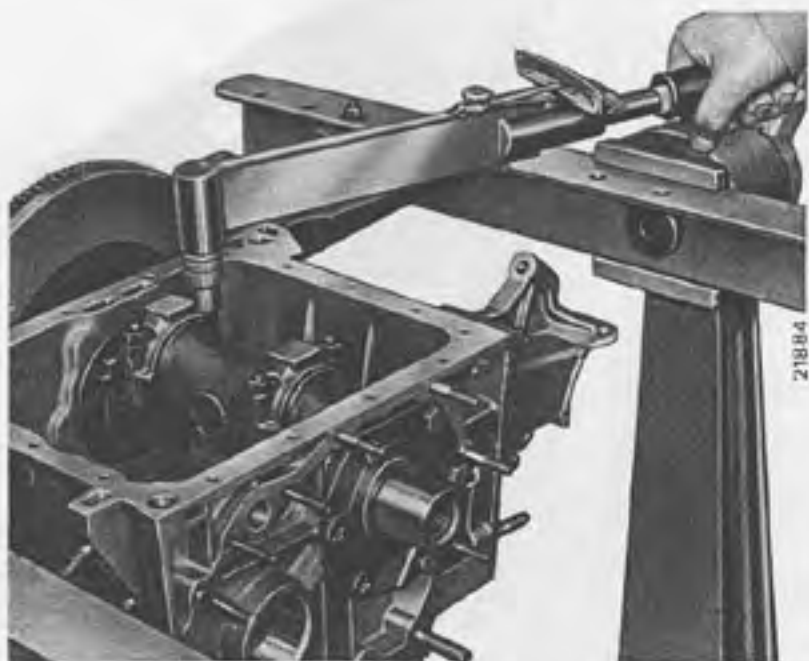
La flèche indique le sens de rotation du vilebrequin vu du côté distribution.



Ne jamais retoucher les coussinets à coquille mince; pour éviter d'enlever la couche de matériau antifric-tion. Si les coussinets présentent des rayures creuses ou des traces d'usure excessive, il faut les remplacer. Vérifier l'ajustement entre coussinets et manetons: le jeu ne doit pas excéder **0,011 à 0,061 mm**.

Contrôle du jeu de montage des coussinets sur manetons.

1. Largeur du fil calibré après écrasement.
2. Echelle de comparaison sur la pochette du fil.
3. Maneton.



En cas de jeu excessif, remplacer les coussinets par d'autres cote réparation et rectifier les manetons de façon à garantir le même jeu de montage, en se tenant préférentiellement sur une valeur moyenne.

Serrage des écrous des chapeaux de bielle à 3,5 m.kg.

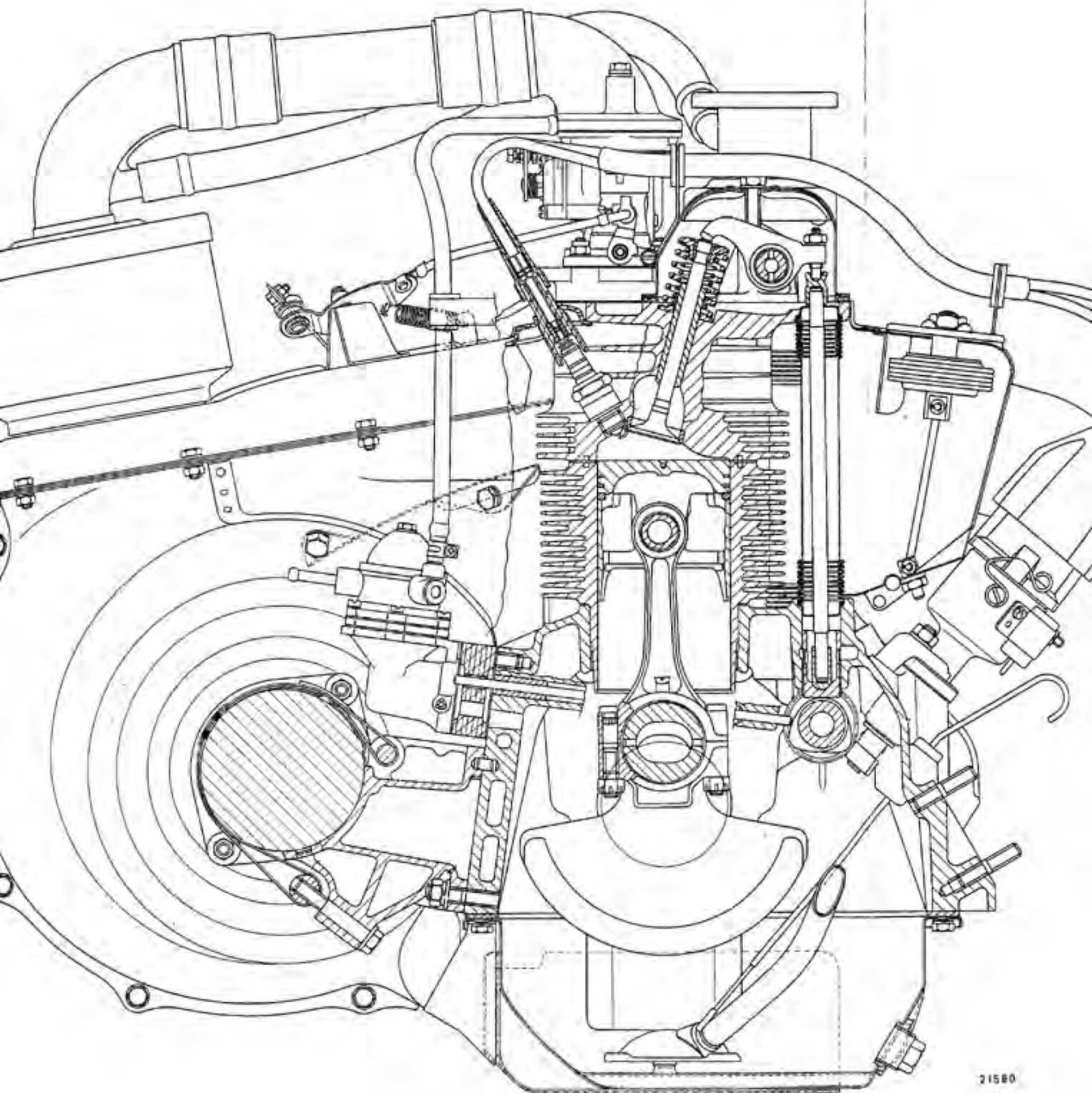
Bielles et pistons

Modèle 126

XII-1973

101.05

Feuille 4



21580

Moteur: Coupe transversale par le cylindre.

Commande de distribution

Modèle 126

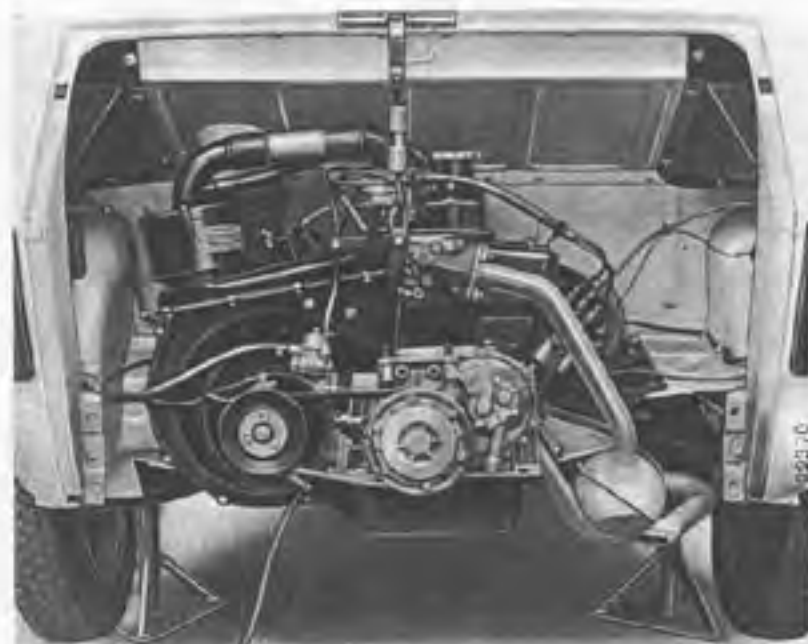
REPLACEMENT DE LA CHAÎNE ET CALAGE DE LA DISTRIBUTION

Lors du remplacement de la chaîne de distribution et de ses pignons, soutenir le groupe motopropulseur à l'aide de l'outil A. 60589 comme le montre la figure ci-contre.

Pour accéder au carter de distribution, déposer la traverse arrière, fixée à la caisse et au support moteur; déposer la poulie d'entraînement de dynamo et de ventilateur et dégager le carter de distribution.

Mise en place de l'outil A. 60589 pour le soutien du moteur pendant le remplacement de la chaîne de distribution et de ses pignons.

Avant de déposer la chaîne s'assurer que les repères sur le pignon entraîneur et sur le pignon entraîné coïncident.



Vue du moteur sans traverse arrière et soutenu par l'outil A. 60589.

Diagramme de la distribution.

Jeu entre soupapes et culbuteurs:

- pour vérification du calage 0,625 mm
- jeu de marche, à froid :
 - admission 0,20 mm
 - échappement 0,25 mm

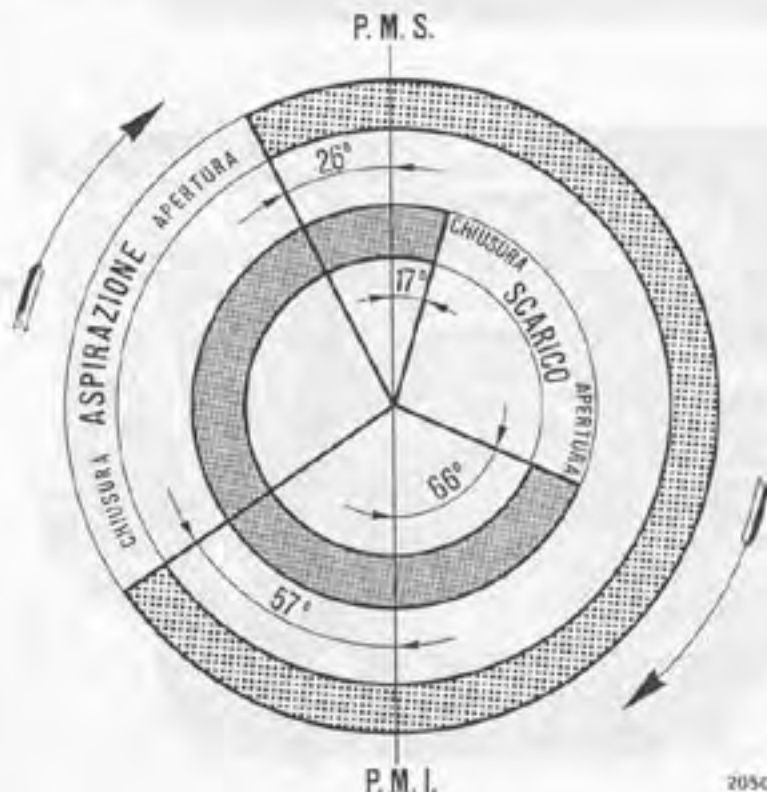
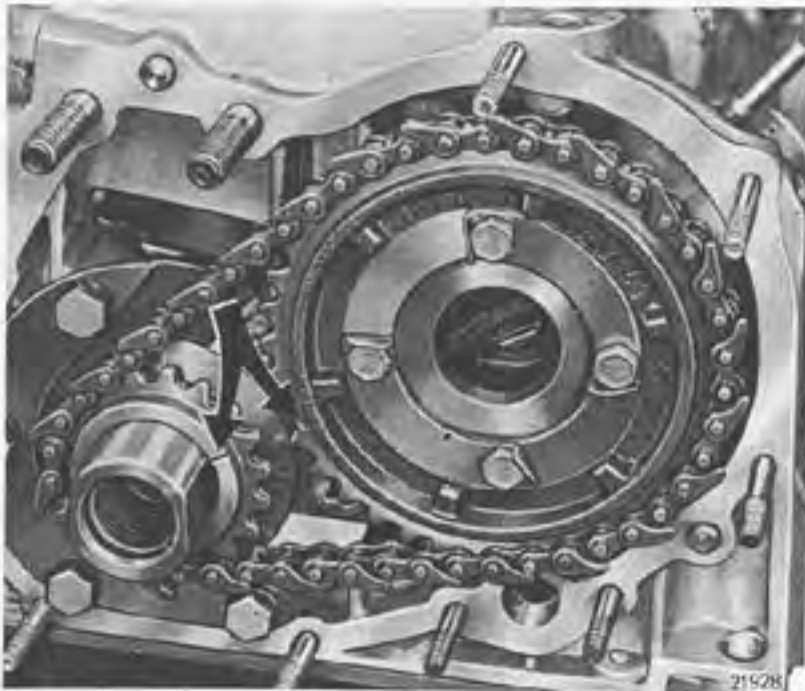


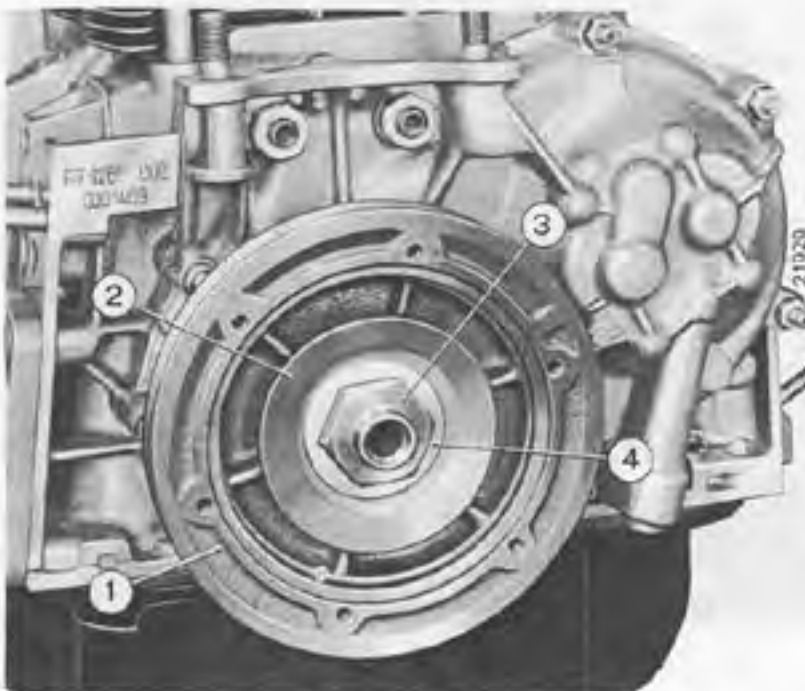
Diagramme de la distribution rapporté à un jeu théorique entre soupapes et culbuteurs de 0,625 mm.



Lorsqu'on monte l'ensemble commande de distribution s'assurer que le repère sur le pignon entraîné en bout de l'arbre à cames coïncide avec celui sur le pignon entraîneur et que les tendeurs sont tournés vers l'extérieur comme le montre la figure ci-contre. Serrer les vis de fixation de la poulie à l'arbre à cames à **1 m.kg.**

Contrôle de la correspondance des repères sur les pignons de distribution.

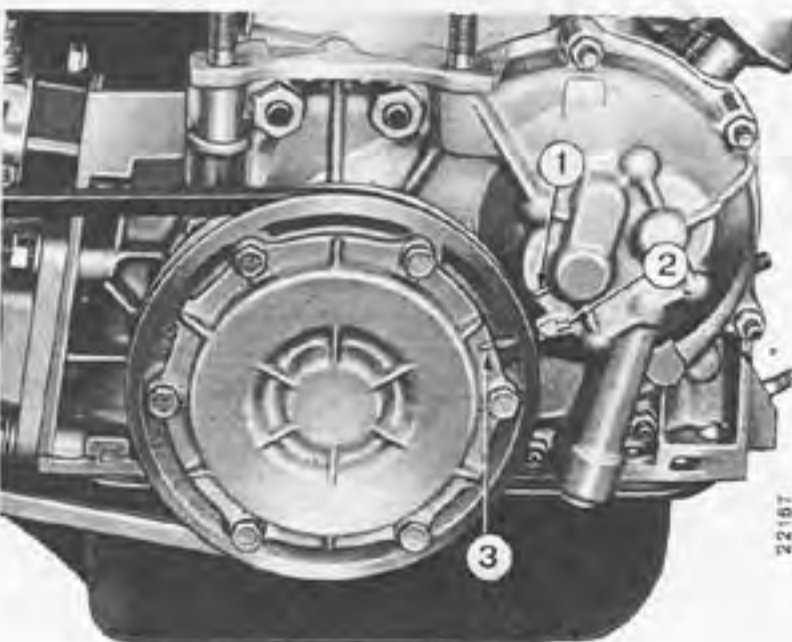
Les flèches indiquent les repères frappés sur les pignons.



La vis creuse fixant la poulie d'entraînement de dynamo et de ventilateur doit être serrée à **15 m.kg.**

Serrage de la vis creuse de fixation de la poulie d'entraînement de dynamo et de ventilateur.

1. Poulie d'entraînement de dynamo et ventilateur.
2. Défecteur.
3. Vis creuse de fixation de la poulie au vilebrequin.
4. Rondelle plate.



Vérification du calage de l'allumage.

Les repères pour un calage correct de l'allumage se trouvent sur le carter de distribution et sur la poulie d'entraînement.

Vue des repères sur carter de distribution et sur poulie d'entraînement de dynamo pour vérifier le calage de l'allumage à l'aide de l'appareil Ap. 5030.

1. Repère correspondant à une avance d'allumage de 10°.
2. Repère correspondant à une avance d'allumage de 0°.
3. Repère sur couvercle de poulie d'entraînement de dynamo et de ventilateur.

Moteur: caractéristiques et données

Modèle 126

CULASSE

DESIGNATION	mm
Alésage des logements des guides de soupapes	13,950 à 13,977
Diamètre extérieur des guides de soupapes standard { d'origine de rechange	14,040 à 14,058 14,060 à 14,078
Cote réparation des guides de soupapes de rechange	0,2
Alésage des guides de soupapes en place dans la culasse	8,022 à 8,040
Serrage entre guides de soupapes et logements dans la culasse	0,063 à 0,108
Diamètre des queues de soupapes	7,974 à 7,992
Jeu au montage entre soupapes et leurs guides	0,030 à 0,066
Angle de conicité des sièges de soupapes dans la culasse	45° ± 5'
Angle de portée des soupapes	45° 30' ± 5'
Diamètre des têtes de soupapes { admission échappement	32 28
Voilage maxi de la soupape, pour un tour complet de cette dernière guidée sur sa tige, le comparateur appuyant au centre de la portée	0,03
Largeur des sièges de soupapes dans la culasse (surface de contact)	1,8 à 2,1
Alésage des sièges de soupapes dans la culasse { admission échappement	28 24

RESSORTS DE SOUPAPES

	Ressort int.	Ressort ext.
Référence	4301739	4301740
Contrôle de la longueur du ressort sous une charge de 6,1 ± 0,4 kg	35,5 mm	—
Contrôle de la longueur du ressort sous une charge de 26 ± 1,5 kg	—	38,5 mm
Charge mini admise rapportée aux longueurs susdites	5,2 kg	23,6 kg

Commande de distribution

101.06

Modèle 126

Feuille 1

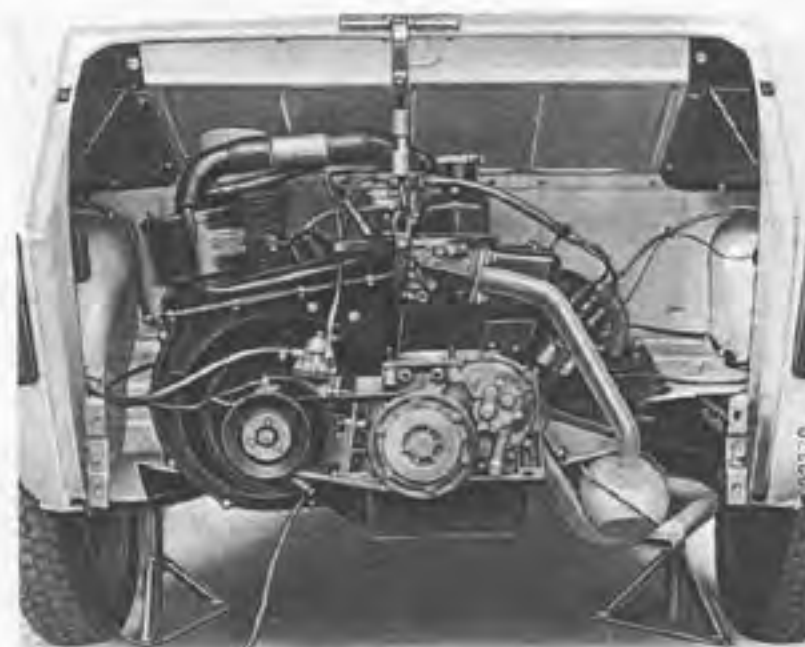
REPLACEMENT DE LA CHAÎNE ET CALAGE DE LA DISTRIBUTION

Lors du remplacement de la chaîne de distribution et de ses pignons, soutenir le groupe motopropulseur à l'aide de l'outil **A. 60589** comme le montre la figure ci-contre.

Pour accéder au carter de distribution, déposer la traverse arrière, fixée à la caisse et au support moteur; déposer la poulie d'entraînement de dynamo et de ventilateur et dégager le carter de distribution.

Mise en place de l'outil **A. 60589** pour le soutien du moteur pendant le remplacement de la chaîne de distribution et de ses pignons.

Avant de déposer la chaîne s'assurer que les repères sur le pignon entraîneur et sur le pignon entraîné coïncident.



Vue du moteur sans traverse arrière et soutenu par l'outil **A. 60589**.

Diagramme de la distribution.

Jeu entre soupapes et culbuteurs:

- pour vérification du calage **0,625 mm**
- jeu de marche, à froid:
 - admission **0,20 mm**
 - échappement **0,25 mm**

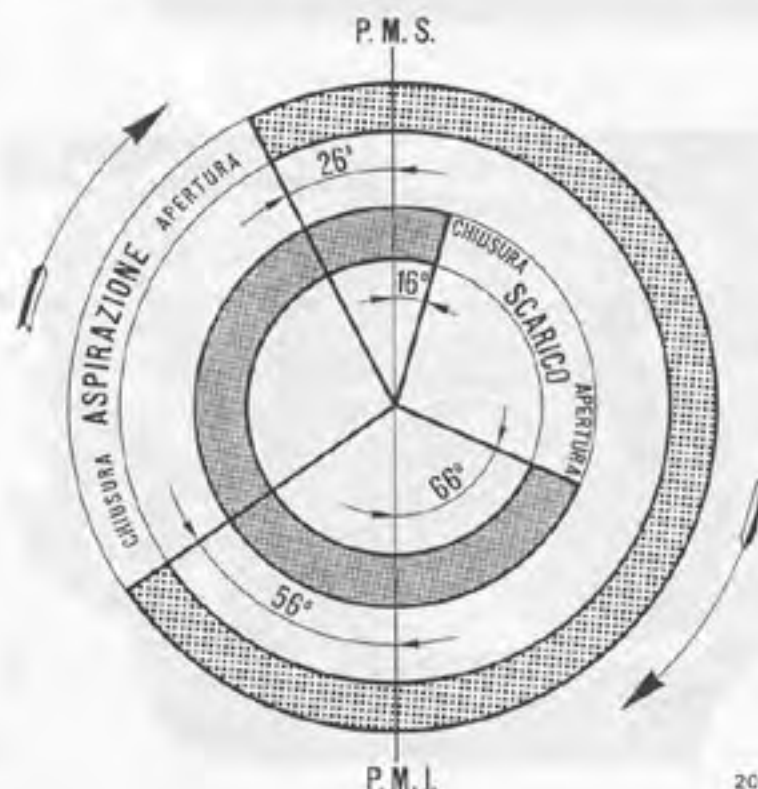
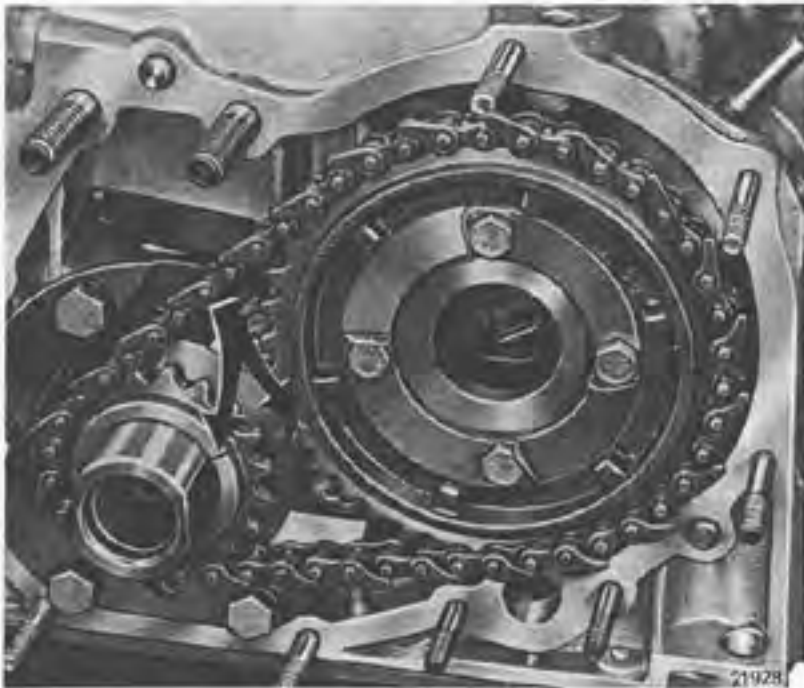


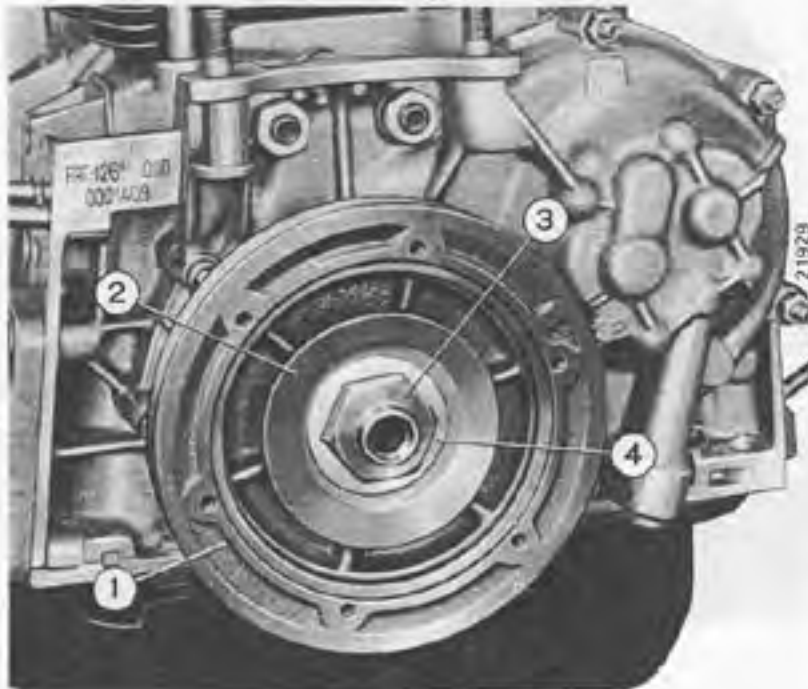
Diagramme de la distribution rapporté à un jeu théorique entre soupapes et culbuteurs de 0,625 mm.



Lorsqu'on monte l'ensemble commande de distribution s'assurer que le repère sur le pignon entraîné en bout de l'arbre à cames coïncide avec celui sur le pignon entraîneur et que les tendeurs sont tournés vers l'extérieur comme le montre la figure à côté. Serrer les vis de fixation de la poulie à l'arbre à cames à **1 m.kg.**

Contrôle de la correspondance des repères sur les pignons de distribution.

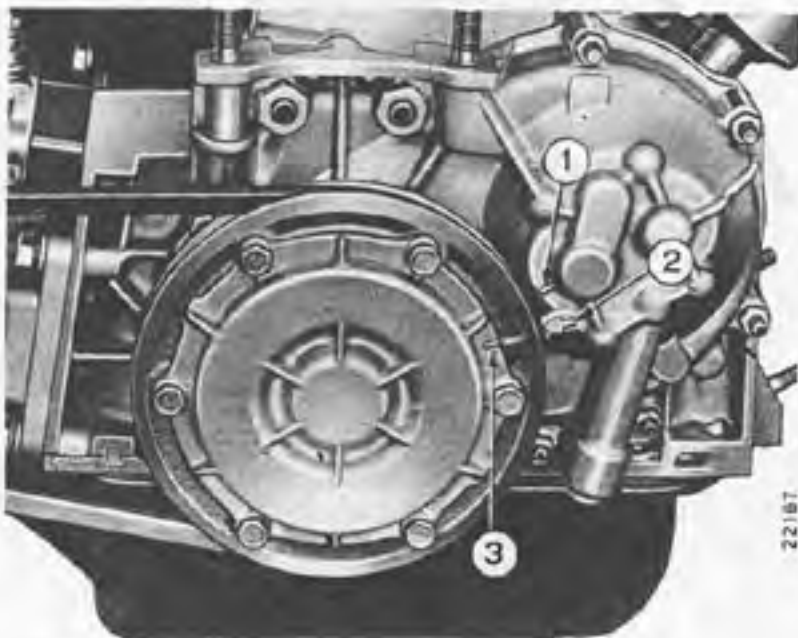
Les flèches indiquent les repères frappés sur les pignons.



La vis creuse fixant la poulie d'entraînement de dynamo et de ventilateur doit être serrée à **15 m.kg.**

Serrage de la vis creuse de fixation de la poulie d'entraînement de dynamo et de ventilateur.

1. Poulie d'entraînement de dynamo et ventilateur.
2. Déflecteur.
3. Vis creuse de fixation de la poulie au vilebrequin.
4. Rondelle plate.

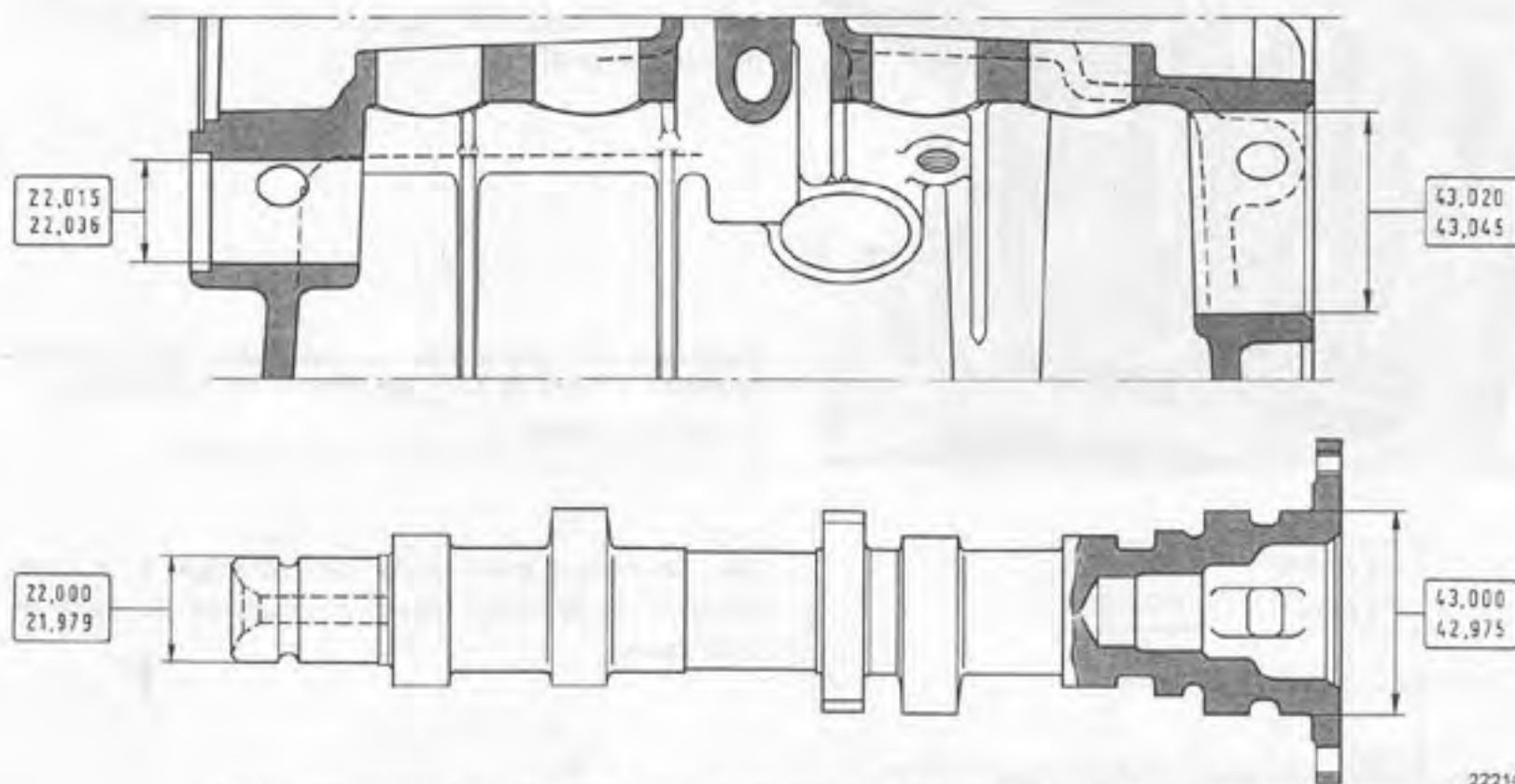


Vérification du calage de l'allumage.

Les repères pour un calage correct de l'allumage se trouvent sur le carter de distribution et sur la poulie d'entraînement.

Vue des repères sur carter de distribution et sur poulie d'entraînement de dynamo pour vérifier le calage de l'allumage à l'aide de l'appareil Ap. 5030.

1. Repère correspondant à une avance d'allumage de 10°.
2. Repère correspondant à une avance d'allumage de 0°.
3. Repère sur couvercle de poulie d'entraînement de dynamo et de ventilateur.

ARBRE A CAMES**Cotes principales de l'arbre à cames et des ses logements sur bloc-cylindres.**

Pour les jeux de montage entre logements sur bloc-cylindres et portées d'arbre à cames, se référer au tableau 10, feuille 3.

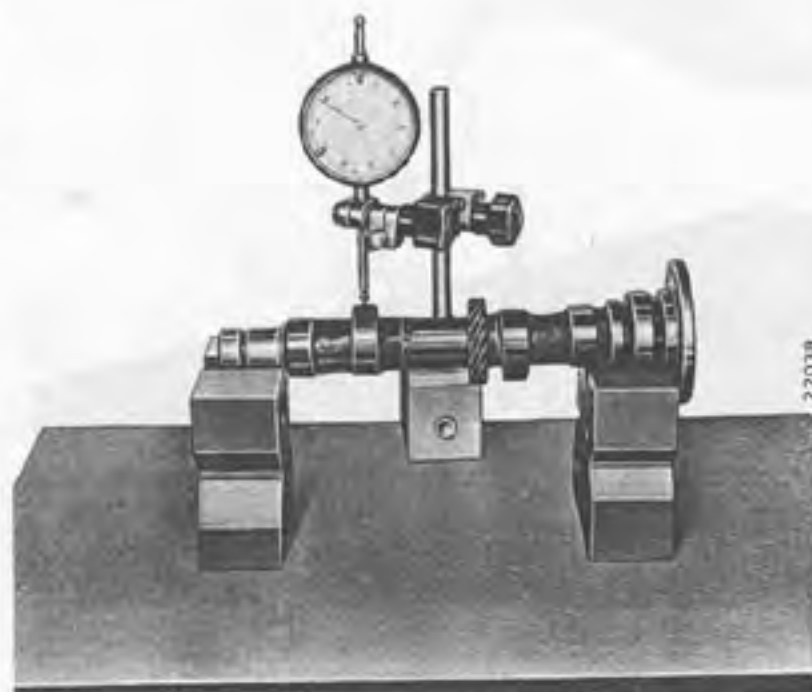
Contrôle.

Tant les surfaces des portées que celles des cames doivent être parfaitement polies et en parfait état. S'assurer qu'il n'existe aucune trace de griffage ou de rayures non rattrapable avec une pierre abrasive très fine, et que les dents du pignon d'entraînement de l'allumeur ne sont pas ébréchées ou trop usées; dans le cas contraire remplacer l'arbre à cames.

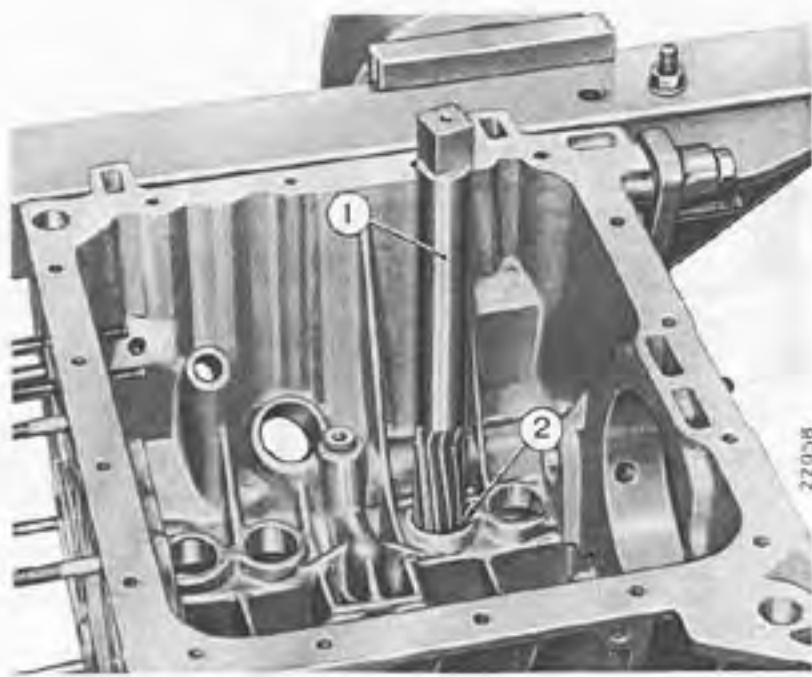
Placer l'arbre à cames sur deux parallèles **A. 95730** en appui sur un marbre et contrôler, à l'aide d'un comparateur, que la levée de la came est de **6,200 mm**;

cette valeur concerne tant les cames d'admission que celles d'échappement.

Après avoir vérifié le bon état de l'arbre à cames, contrôler le calage de la distribution de chaque cylindre.



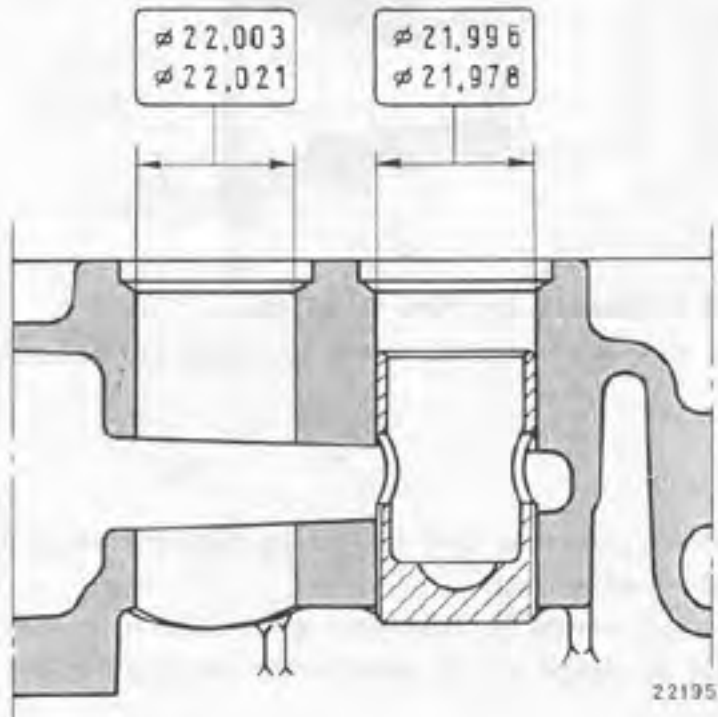
Contrôle de la levée des cames avec le comparateur au centième à socle magnétique A. 95684.



S'assurer que le jeu entre poussoirs et leurs logements ne dépasse pas **0,043 mm**; si ce jeu est plus important, retoucher les logements à l'alésoir **A. 90338/1 (1ère majoration)** ou bien **A. 90338/2 (2ème majoration)** et remplacer les poussoirs en rapport à la majoration pratiquée.

Réalésage des logements de poussoirs dans le bloc-cylindres à l'aide de l'alésoir pour la 1re majoration.

1. Alésoir **A. 90338/1**.
2. Logement de poussoir dans le bloc-cylindres.



Les poussoirs sont livrés de rechange à la cote standard et en cote réparation majorés de **0,05** et **0,10 mm**.

Cotes d'accouplement entre poussoirs et leurs logements dans le bloc-cylindres.

SOUPAPES ET LOGEMENTS DE SOUPAPES

Démontage et montage des soupapes.

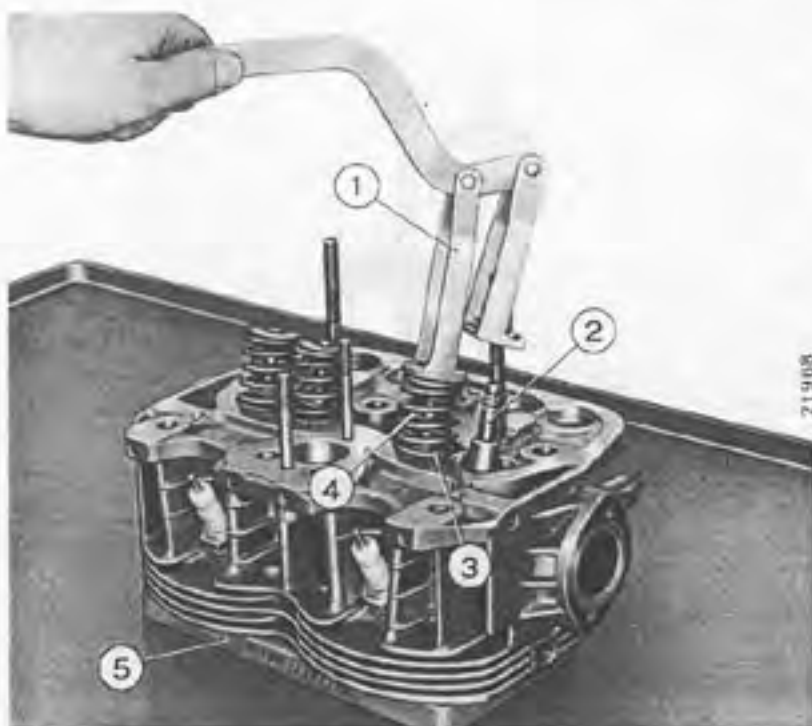
Appuyer la culasse sur la base d'appui (5), placer l'outil (1) comme le montre la figure à côté, comprimer les ressorts et dégager les demi-cônes de retenue. Déposer les ressorts, les cuvettes et le joint d'arrêt d'huile sur la tige des soupapes d'admission.

Retirer les bougies, retourner la culasse et sortir les soupapes de leurs guides.

Pour le montage reprendre en sens inverse les opérations de démontage.

Dépose des soupapes de la culasse.

1. Outil **A. 60084** pour la dépose des soupapes.
2. Tige de soupape.
3. Ressort extérieur de soupape.
4. Ressort intérieur de soupape.
5. Base **A. 60158** d'appui de la culasse.



Distribution

Modèle 126

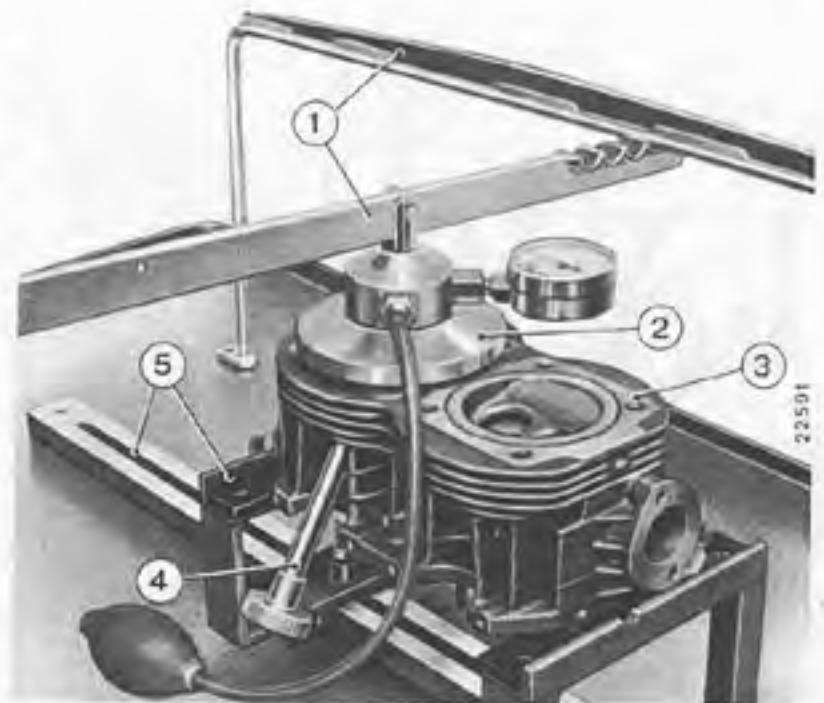
101.07

Feuille 3

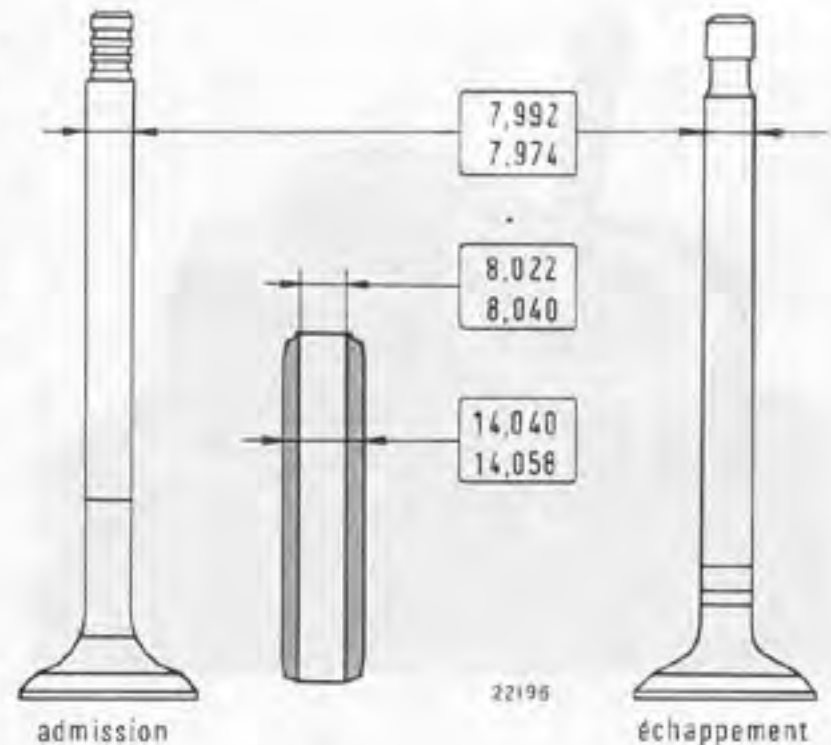
Si la portée de soupape ne plaque pas parfaitement sur son logement, la fuite d'air est signalée par un déplacement plus ou moins rapide de l'aiguille du manomètre vers le zéro; il sera donc nécessaire de rectifier à nouveau logements et portées de soupapes très soigneusement.

Essai d'étanchéité des soupapes.

1. Outil **A. 60041/2** de retenue du dispositif **A. 95868** pour le contrôle de l'étanchéité des soupapes.
2. Dispositif **A. 95868** pour le contrôle de l'étanchéité des soupapes.
3. Culasse.
4. Bouchon **A. 60018** pour logements de bougies d'allumage.
5. Outil **A. 60041** d'appui et fixation de la culasse.



Si les portées des soupapes présentent des traces d'usure ou des fêlures, rectifier le logement avec la rectifieuse **M. 1014**, en disposant le support de manière que la soupape prenne une inclinaison telle, par rapport à la meule de la rectifieuse, à permettre le repassage du logement à l'angle correct de $45^{\circ}30' \pm 5'$. Cette opération terminée, s'assurer que l'épaisseur de la soupape au pourtour de sa tête n'est pas inférieur à **0,5 mm**.



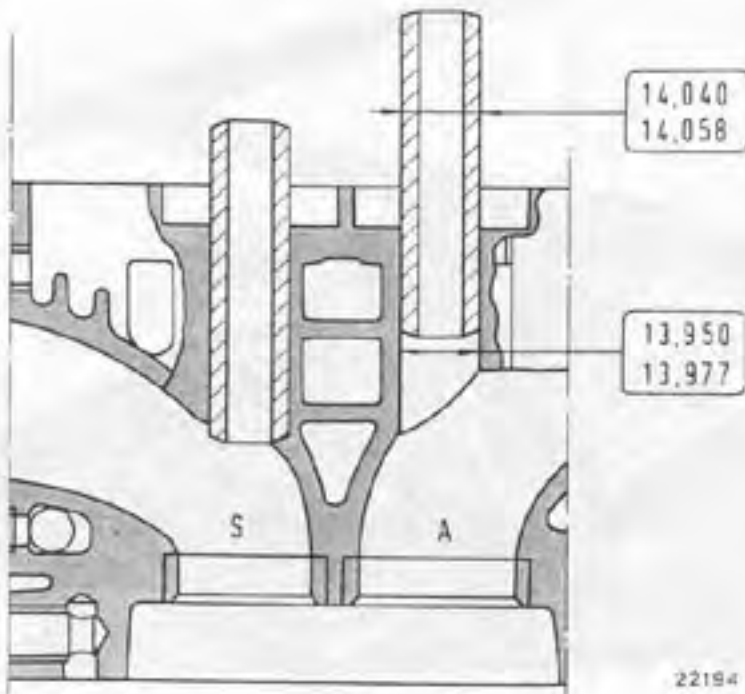
Cotes principales des soupapes d'admission et d'échappement, et de leurs guides.

L'excentricité maxi de la soupape, pour un tour complet de la même guidée sur sa tige, et avec le comparateur **A. 95684** appuyant au centre de la portée, ne doit pas excéder **0,03 mm**.

Contrôle du centrage et du jeu entre la tige de soupape et son guide.

1. Comparateur au centième à socle magnétique **A. 95684**.
2. Soupape d'échappement.
3. Soupape d'admission.





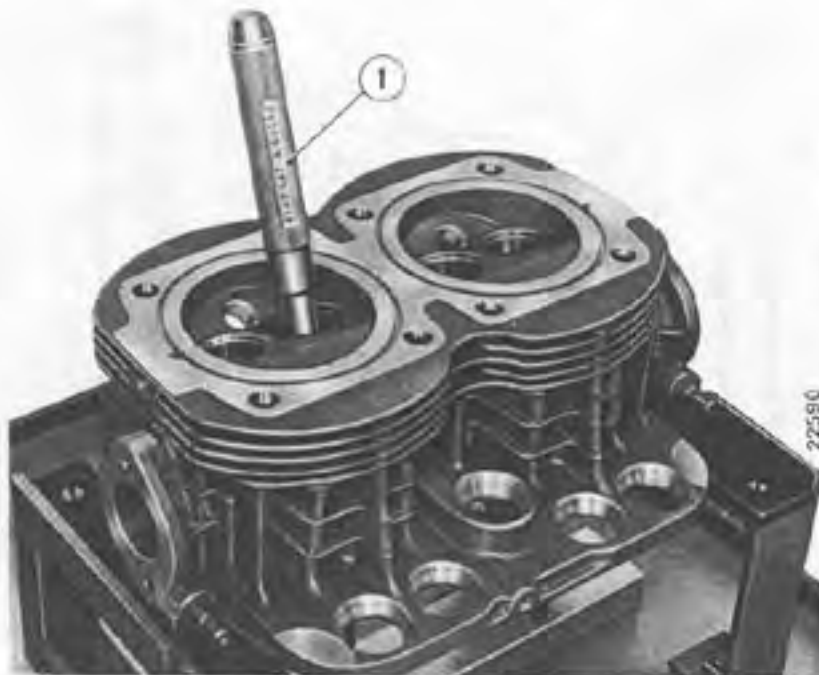
22194

GUIDES DE SOUPAPES - RESSORTS - POUSSOIRS

Remplacement des guides de soupapes.

Les guides de soupapes sont emmanchés dans leurs logements avec un serrage de **0,063 à 0,108 mm**; s'assurer donc qu'aucun relâchement ne s'est vérifié. Les guides de soupapes sont livrés de rechange à leur cote d'origine aussi bien qu'en cote réparation avec diamètre extérieur de **14,240 à 14,258 mm**.

Données d'accouplement entre guides de soupapes et leurs logements.

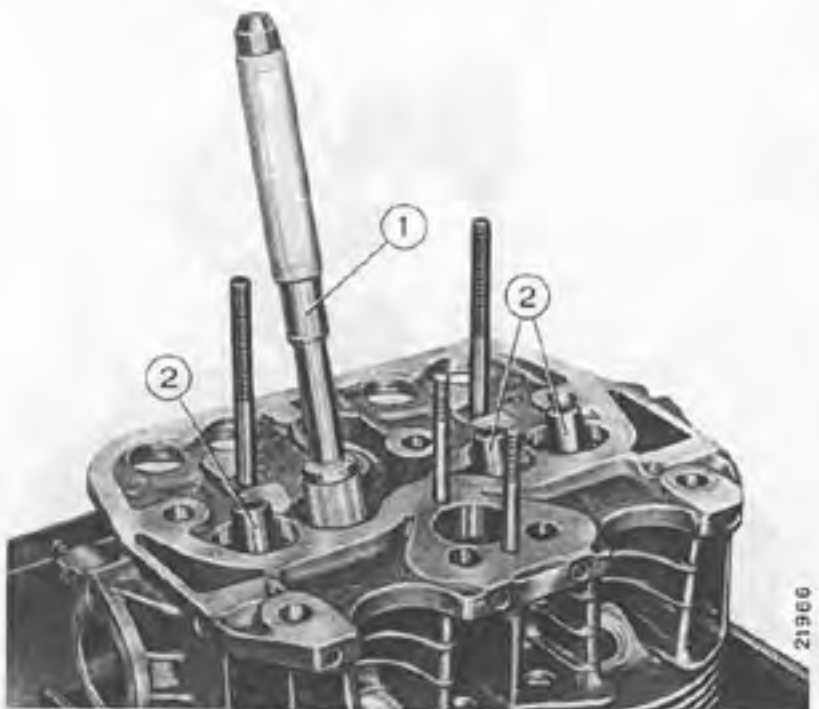


Le jeu au montage entre tige de soupape et son guide est de **0,030 à 0,066 mm**, tant pour les soupapes d'admission que pour celles d'échappement.

Remplacer le guide de soupape en cas de jeu excessif entre le même et la tige de soupape ne pouvant pas être rattrapé par simple remplacement de la soupape, ou si le guide manque de serrage dans son logement sur la culasse; pour cette opération utiliser la châsse **A. 60153/1**.

Dépose du guide de soupape à l'aide de la châsse A. 60153/1.

1. Châsse **A. 60153/1**.



La mise en place des guides de soupapes se fait à l'aide de la châsse **A. 60153/1** muni de la pièce **A. 60153/6 A**.

Positionnement et montage d'un guide de soupape à l'aide de la châsse A. 60153/1.

1. Châsse **A. 60153/1** et pièce **A. 60153/6 A**.
2. Guides de soupapes.

Distribution

Modèle 126

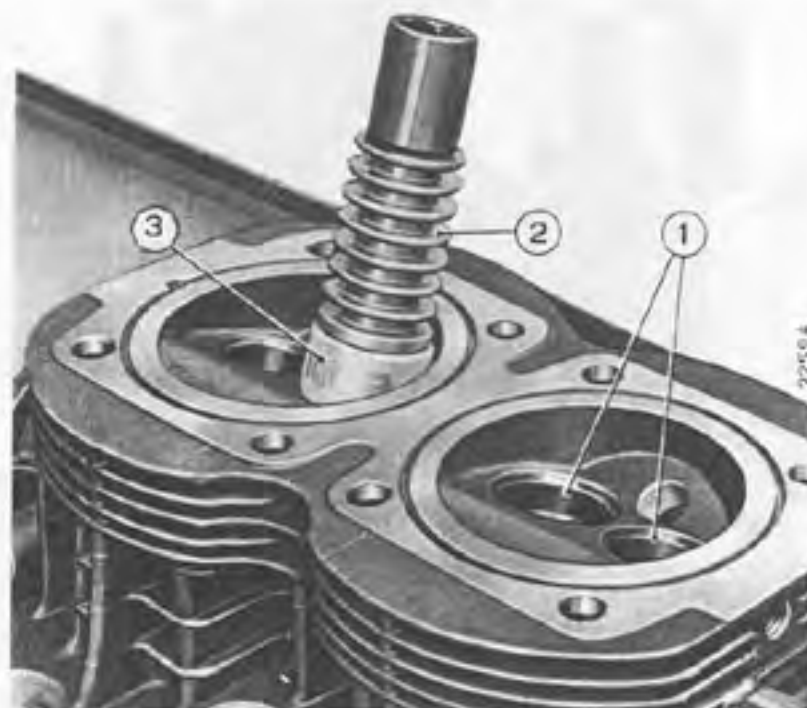
101.07

Feuille 2

Rectification des logements des soupapes.

Les logements des soupapes ne doivent pas présenter de traces d'enfoncement sur leur surface de contact avec les soupapes; dans le cas contraire, les rectifier comme indiqué à côté.

Exécuter ces opérations à la main, pour éviter des vibrations et donc une rectification anormale des logements des soupapes.



Rectification des logements des soupapes.

1. Logements des soupapes.
2. Mandrin porte-meule A. 94069.
3. Meule A. 94056 à inclinaison de 45° .

Avant de rectifier les logements, rhabiller la meule A. 94056 avec l'appareil Ap. 5050: cette opération permet d'en garder la conicité à $45^\circ \pm 5'$, correspondant à l'inclinaison des logements des soupapes.

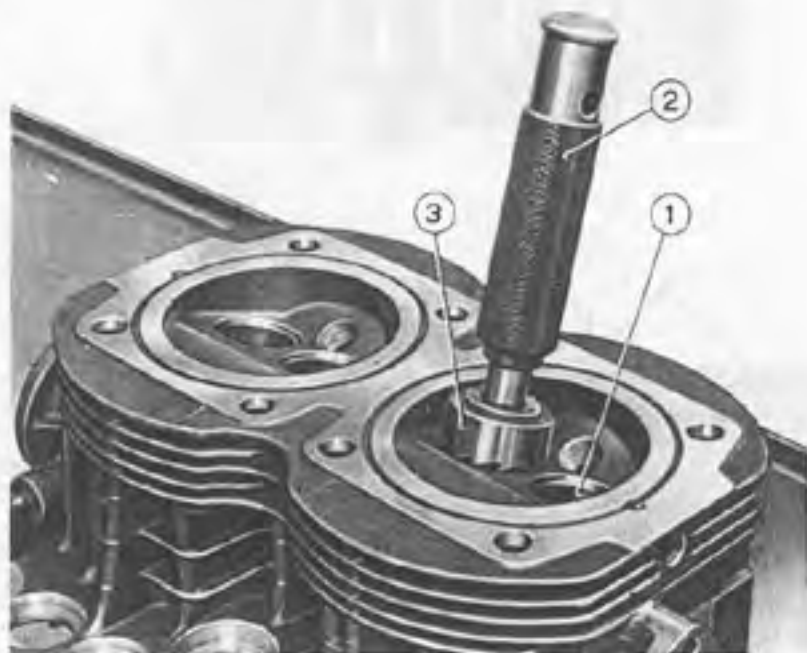


Angles d'inclinaison des logements sur les soupapes et sur la culasse.

Une fois la rectification terminée, il faudra réduire la largeur des logements des soupapes: en réduisant la surface de contact entre soupape et logement, en effet, on améliore remarquablement l'étanchéité des soupapes.

Réduction de la largeur des logements des soupapes.

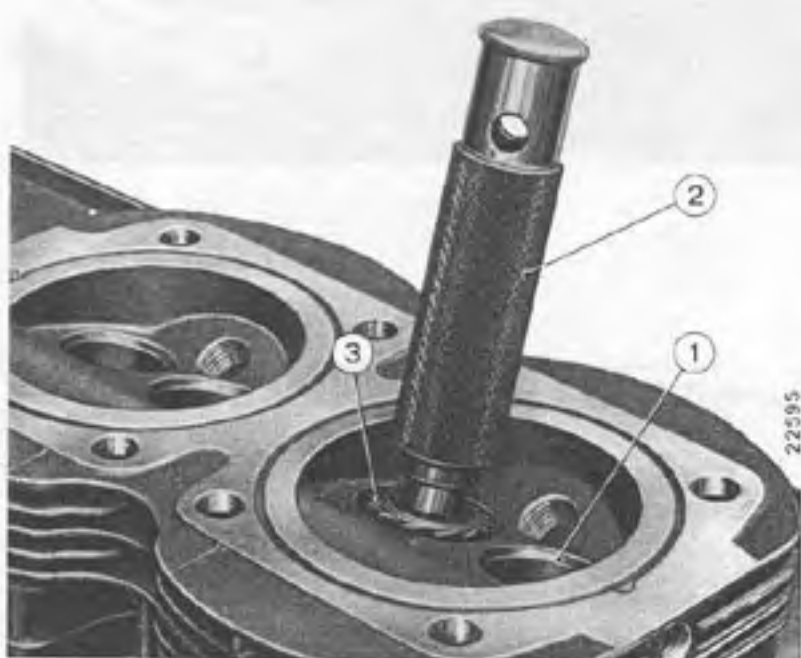
1. Logement de soupape.
2. Mandrin A. 94058 pour actionnement de la fraise.
3. Fraise A. 94057 à inclinaison de 20° .





Les fraises (à 20° et 75°) doivent être utilisées alternativement après avoir engagé la tige de guidage A. 94059 dans le guide de soupape.

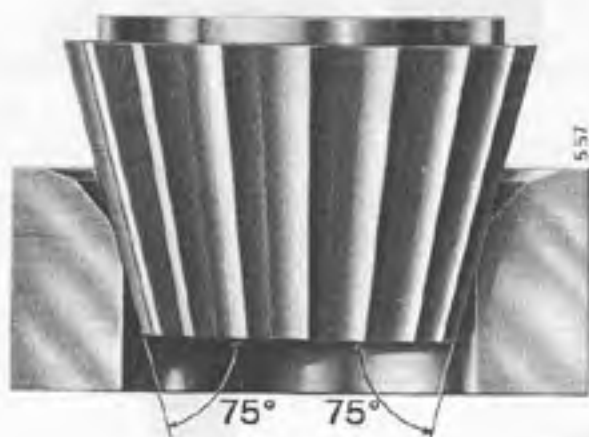
Réduction de la largeur du logement de soupape avec la fraise A. 94057 (20°).



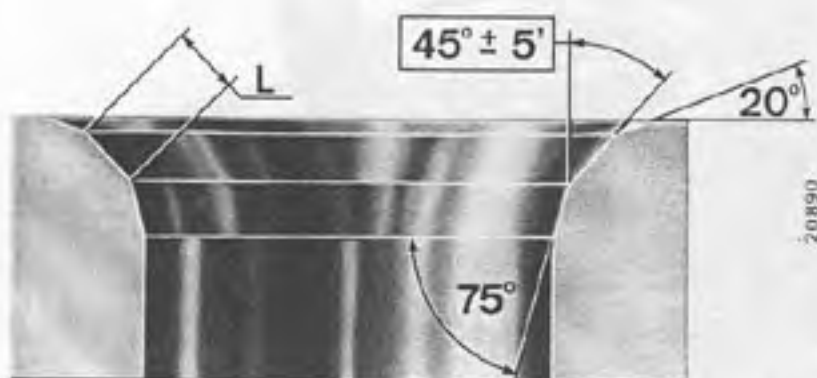
NOTA - Les fraises A. 94057 et A. 94030 peuvent être utilisées aussi bien pour les logements des soupapes d'admission que pour celles d'échappement.

Réduction de la largeur des logements des soupapes.

1. Logement de soupape.
2. Mandrin A. 94058 pour actionnement des fraises.
3. Fraise A. 94030 à inclinaison de 75°.



Réduction de la largeur du logement de soupape avec la fraise A. 94030 (75°).



La largeur des logements des soupapes d'admission et d'échappement, après réduction, doit être: $L = 1,8$ à $2,1$ mm.

Logement de soupape dont la largeur a été réduite avec les fraises à inclinaison de 75° et 20°.

Distribution

Modèle 126

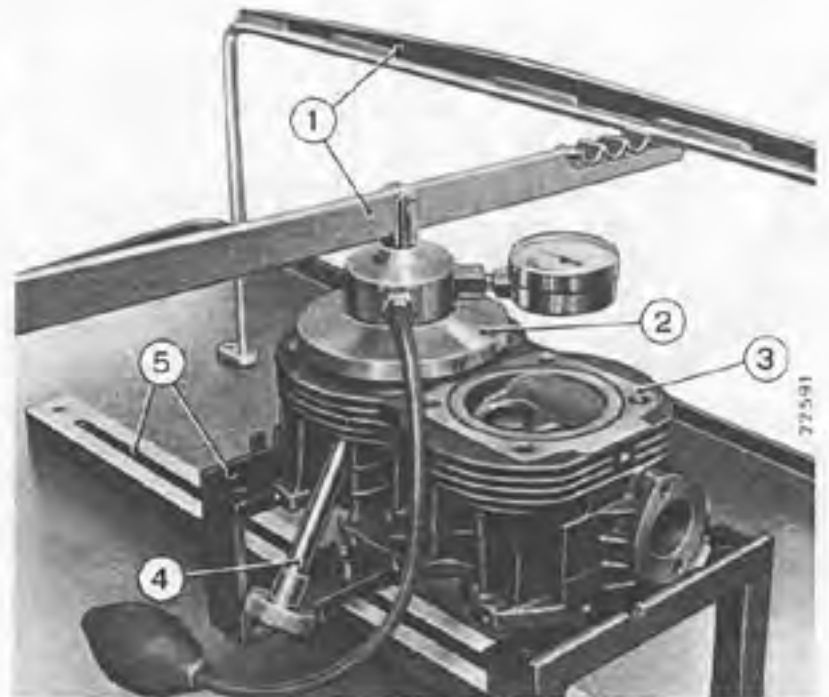
101.07

Feuille 3

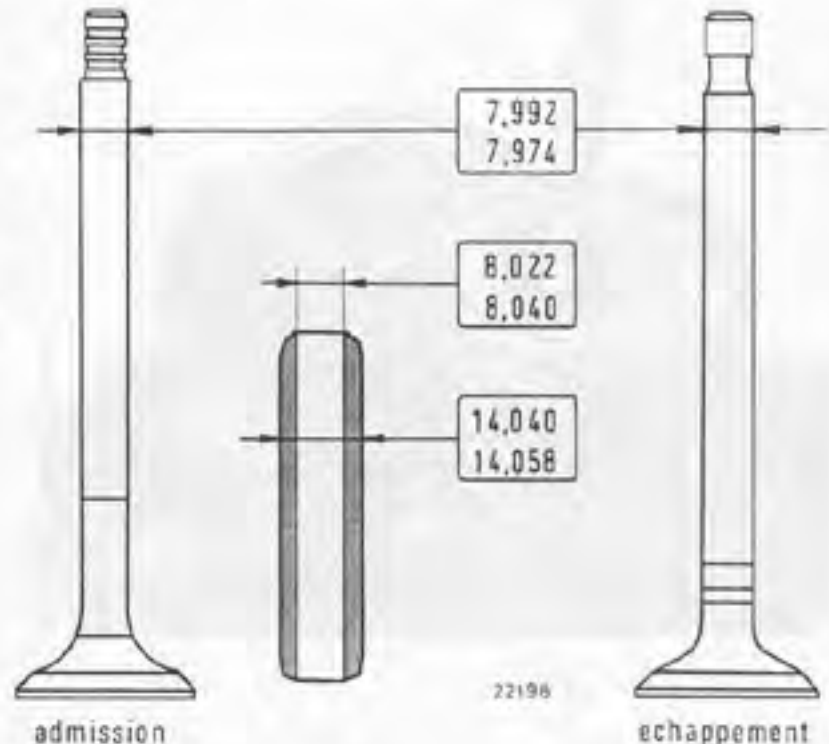
Si la portée de soupape ne plaque pas parfaitement sur son logement, la fuite d'air est signalée par un déplacement plus ou moins rapide de l'aiguille du manomètre vers le zéro; il sera donc nécessaire de rectifier à nouveau logements et portées de soupapes très soigneusement.

Essai d'étanchéité des soupapes.

1. Outil **A. 60041/2** de retenue du dispositif **A. 95868** pour le contrôle de l'étanchéité des soupapes.
2. Dispositif **A. 95868** pour le contrôle de l'étanchéité des soupapes.
3. Culasse.
4. Bouchon **A. 60018** pour logements de bougies d'allumage.
5. Outil **A. 60041** d'appui et fixation de la culasse.



Si les portées des soupapes présentent des traces d'usure ou des fêlures, rectifier le logement avec la rectifieuse **M. 1014**, en disposant le support de manière que la soupape prenne une inclinaison telle, par rapport à la meule de la rectifieuse, à permettre le repassage du logement à l'angle correct de $45^{\circ}30' \pm 5'$. Cette opération terminée, s'assurer que l'épaisseur de la soupape au pourtour de sa tête n'est pas inférieur à **0,5 mm**.



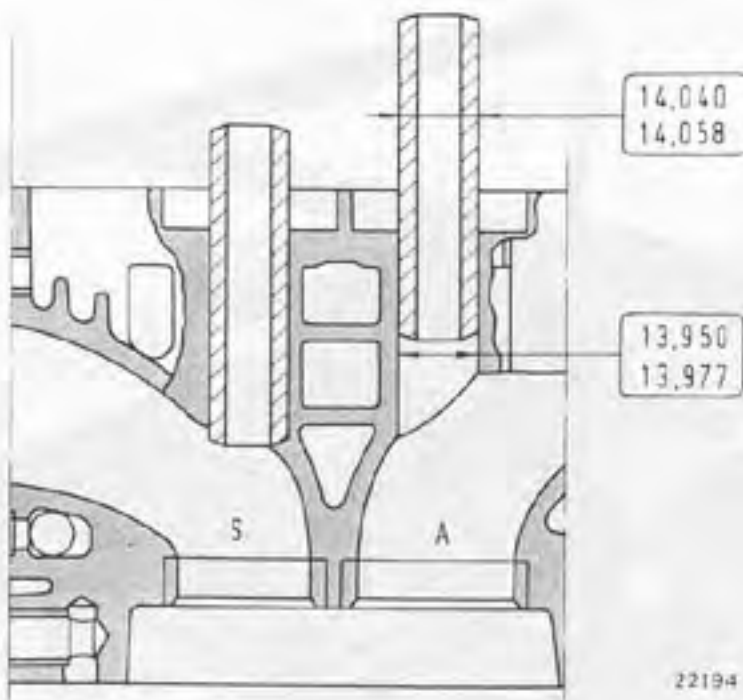
Cotes principales des soupapes d'admission et d'échappement, et de leurs guides.

L'excentricité maxi de la soupape, pour un tour complet de la même guidée sur sa tige, et avec le comparateur **A. 95684** appuyant au centre de la portée, ne doit pas excéder **0,03 mm**.

Contrôle du centrage et du jeu entre la tige de soupape et son guide.

1. Comparateur au centième à socle magnétique **A. 95684**.
2. Soupape d'échappement.
3. Soupape d'admission.



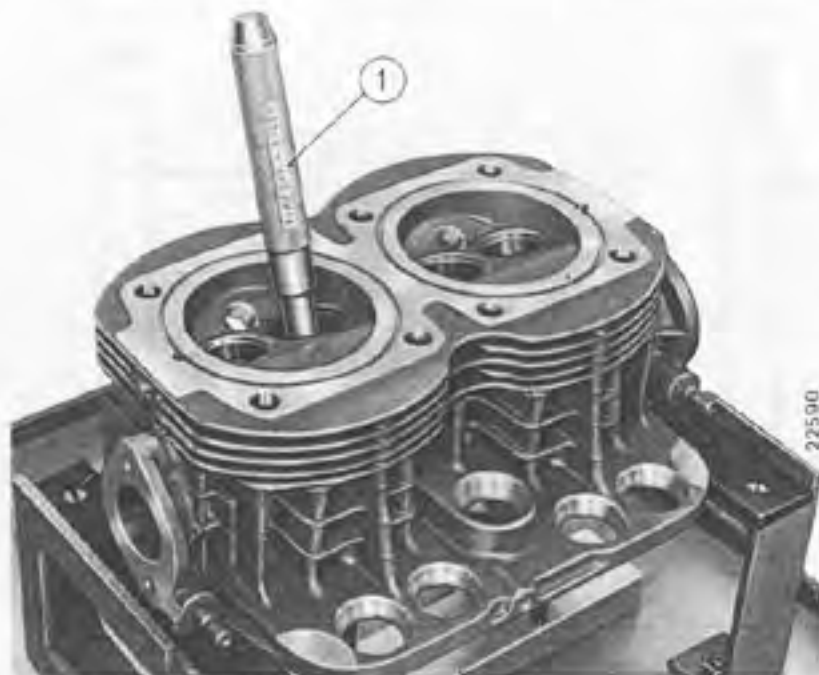


GUIDES DE SOUPAPES - RESSORTS - POUSSOIRS

Remplacement des guides de soupapes.

Les guides de soupapes sont emmanchés dans leurs logements avec un serrage de **0,063 à 0,108 mm**; s'assurer donc qu'aucun relâchement ne s'est vérifié. Les guides de soupapes sont livrés de rechange à leur cote d'origine aussi bien qu'en cote réparation avec diamètre extérieur de **14,240 à 14,278 mm**.

Données d'accouplement entre guides de soupapes et leurs logements.

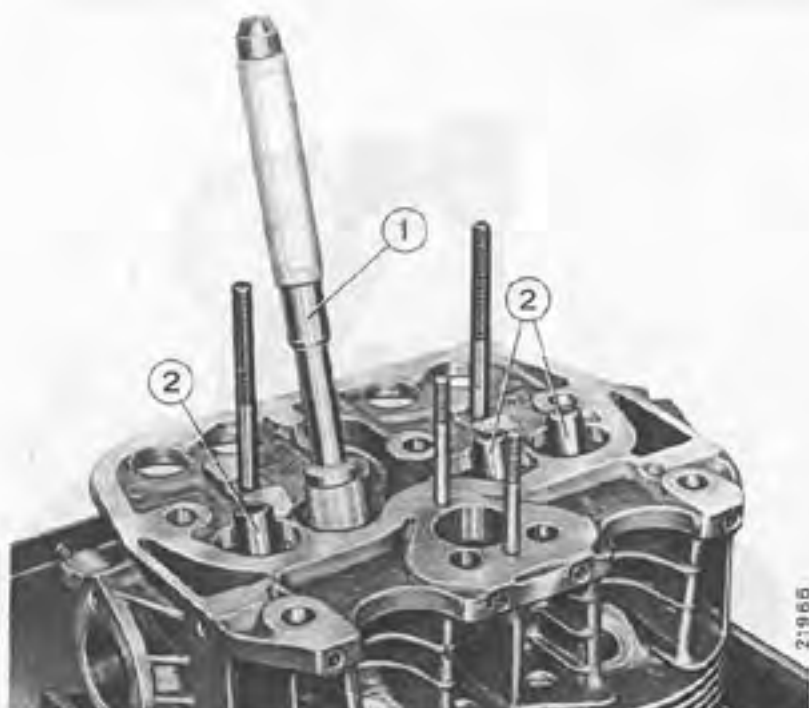


Le jeu au montage entre tige de soupape et son guide est de **0,030 à 0,066 mm**, tant pour les soupapes d'admission que pour celles d'échappement.

Remplacer le guide de soupape en cas de jeu excessif entre le même et la tige de soupape ne pouvant pas être rattrapé par simple remplacement de la soupape, ou si le guide manque de serrage dans son logement sur la culasse; pour cette opération utiliser la chasse **A. 60153/1**.

Dépose du guide de soupape à l'aide du mandrin A. 60153/1.

1. Chasse **A. 60153/1**.



La mise en place des guides de soupapes se fait à l'aide de la chasse **A. 60153/1** munie de la pièce **A. 60153/6 A**.

Positionnement et montage d'un guide de soupape à l'aide de la chasse A. 60153/1.

1. Chasse **A. 60153/1** et pièce **A. 60153/6 A**.
2. Guides de soupapes.

VILEBREQUIN ET SES COUSSINETS

DESIGNATION	mm
Diamètre standard des tourillons	53,970 à 53,990
Alésage des coussinets de paliers (complets avec palier, tels qu'ils sont livrés de rechange)	54,035 à 54,050
Cotes réparation des coussinets de paliers de rechange (complets avec palier)	0,2 - 0,4 - 0,6 - 0,8 - 1,00
Jeu au montage entre coussinets de paliers et tourillons	0,045 à 0,080
Diamètre standard des manetons	44,013 à 44,033
Alésage des logements des coussinets de bielles	47,130 à 47,142
Epaisseur des coussinets de bielles standard	1,534 à 1,543
Cotes réparation des coussinets de bielles de rechange	0,254 - 0,508 - 0,762 - 1,016
Jeu au montage entre coussinets de bielles et manetons	0,011 à 0,061
Désalignement maxi admissible des manetons par rapport aux tourillons .	0,25
Ovalisation maxi des tourillons et des manetons après rectification . . .	0,005
Conicité maxi des tourillons et des manetons après rectification	0,005
Perpendicularité du plan de joint de volant par rapport à l'axe du vilebrequin: — tolérance maxi admise, avec un indicateur au centième appuyant de côté, à une distance de 25 mm environ de l'axe de rotation du vilebrequin . . .	0,025
Volant moteur: — parallélisme entre le plan d'appui du disque d'embrayage et le plan de joint de vilebrequin: tolérance maxi admise	0,10
— perpendicularité des plans susdits par rapport à l'axe de rotation: tolérance maxi admise	0,10

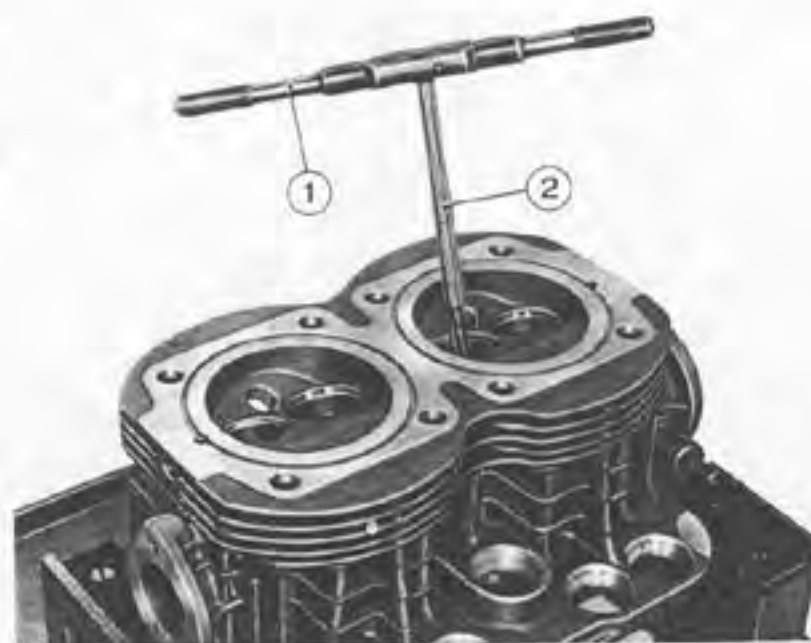
Distribution

Modèle 126

101.07

Feuille 4

Les guides de soupapes sont livrés de rechange avec leur alésage fini d'usinage. Si, exceptionnellement il faut les retoucher à cause d'une légère déformation subie lors de la mise en place, utiliser l'alésoir **A. 90310**.



Guides de soupapes retouchés à l'alésoir A. 90310.

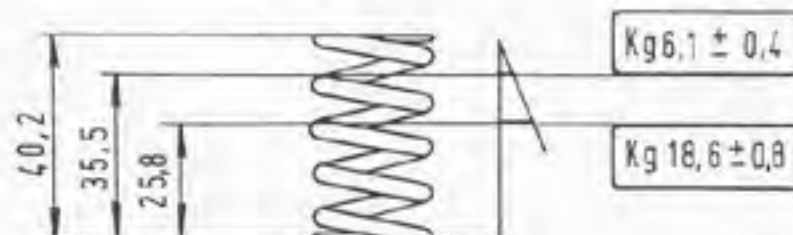
1. Tourne-à-gauche.
2. Alésoir **A. 90310**.

22589

Contrôle des ressorts.

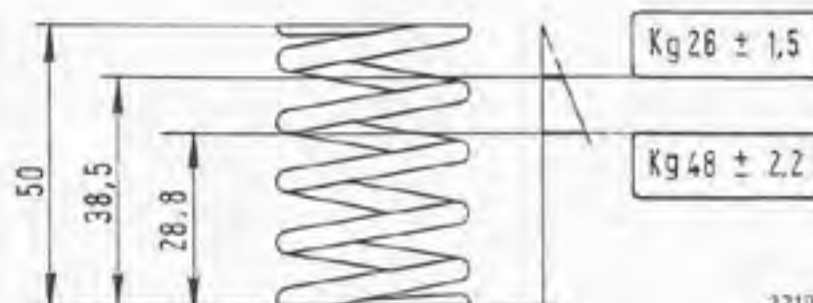
Vérifier la charge des ressorts avec l'appareil **Ap. 5049**; ensuite, comparer les données de charge et de déformation élastique relevées au moyen de l'appareil avec celles indiquées par les figures à côté.

Données principales pour le contrôle des ressorts intérieurs des soupapes.



22240

NOTA - Pour la charge minimale admissible de chaque ressort, par rapport à la hauteur du ressort en place, voir tableau 10, page 2.



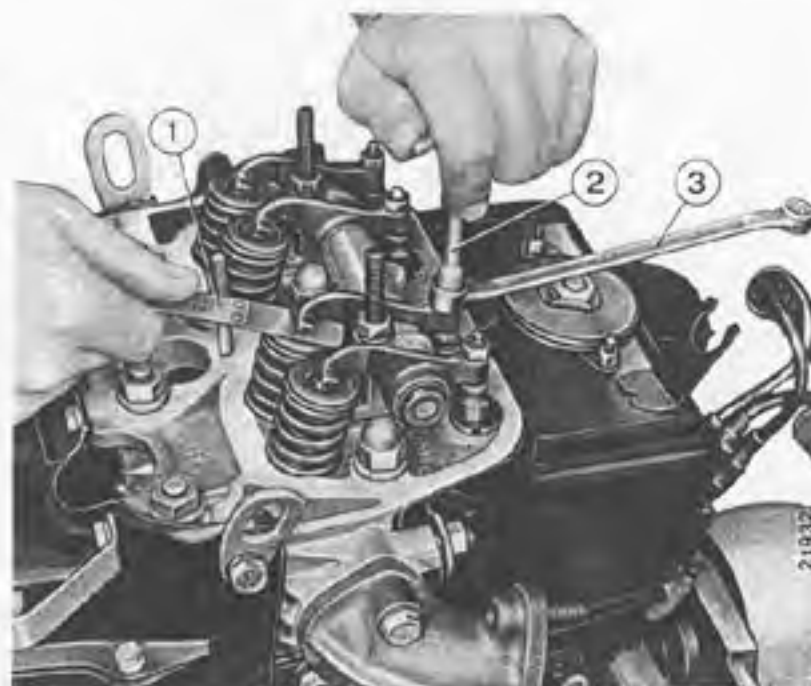
22101

Données principales pour le contrôle des ressorts extérieurs des soupapes.

Réglage de jeu aux culbuteurs.

Le réglage du jeu aux culbuteurs doit être exécuté avec soin: le jeu prescrit, moteur froid, est de **0,20 mm** pour les soupapes d'admission et de **0,25 mm** pour les soupapes d'échappement.

Si le jeu est différent, le diagramme de la distribution en est aussi modifié, avec des conséquences fâcheuses pour le moteur.



Réglage du jeu entre soupapes et culbuteurs.

1. Jeu de cales **A. 95110**.
2. Clé **A. 50117** pour vis de réglage des culbuteurs.
3. Clé **A. 50108** pour écrou de retenue de vis de réglage des culbuteurs.

Pompe à essence et tuyauterie

Modèle 126

102.02

Feuille 1

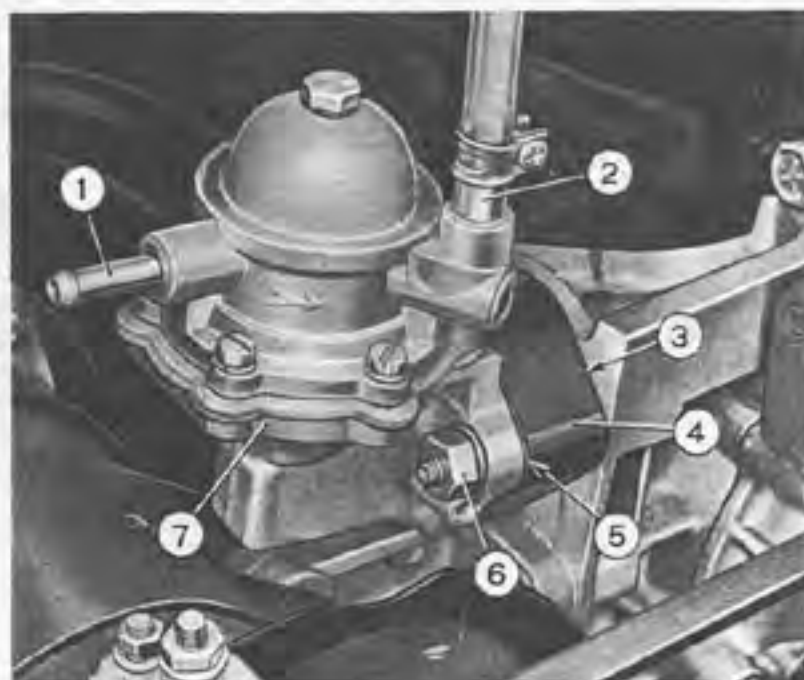
POMPE A ESSENCE

La pression d'alimentation est de **1,3 à 2 m H₂O** à un régime du vilebrequin de **5000 tr/mn** environ.

Une arrivée anormale d'essence au carburateur peut être due à un défaut de la pompe ou des canalisations qui y sont branchées.

Pompe à essence en place.

1. Raccord de tuyau d'arrivée d'essence du réservoir.
2. Raccord de tuyau d'amenée d'essence au carburateur.
3. Joint (épaisseur 0,3 - 0,7 - 1,2 mm) de réglage de la saillie du poussoir.
4. Cale isolante de pompe à essence.
5. Joint (épaisseur 0,3 mm).
6. Ecrou de fixation de la pompe au bloc.
7. Pompe à essence.



NOTA - Si les clapets d'aspiration et de refoulement sont inefficaces, remplacer le corps supérieur de pompe complet.

Contrôles.

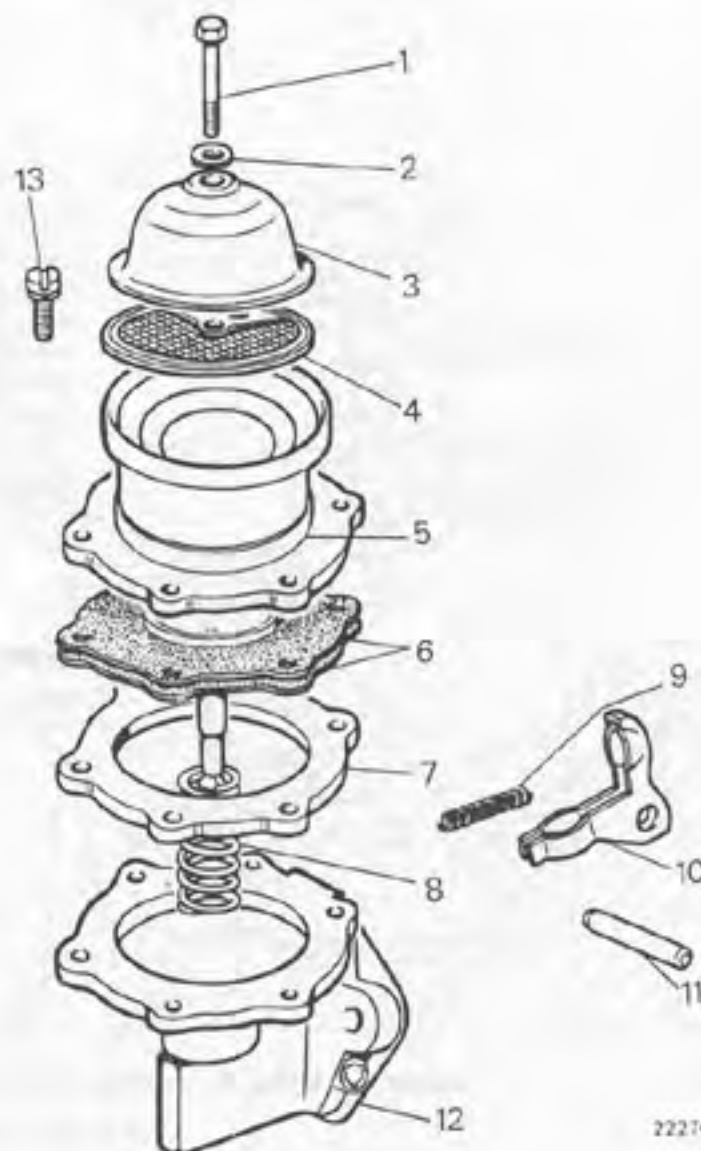
Vérifier que:

- les vis (13) d'accouplement des demi-corps et la vis (1) de couvercle sont vissées à fond;
- les canalisations ne sont pas colmatées ou détériorées, et que leurs colliers sont bien serrés;
- les filtres ne sont pas colmatés ou abîmés;
- les ressorts (8 et 9) de rappel de la membrane et du levier de commande ne sont pas déformés;
- la membrane (6) n'a pas durci.

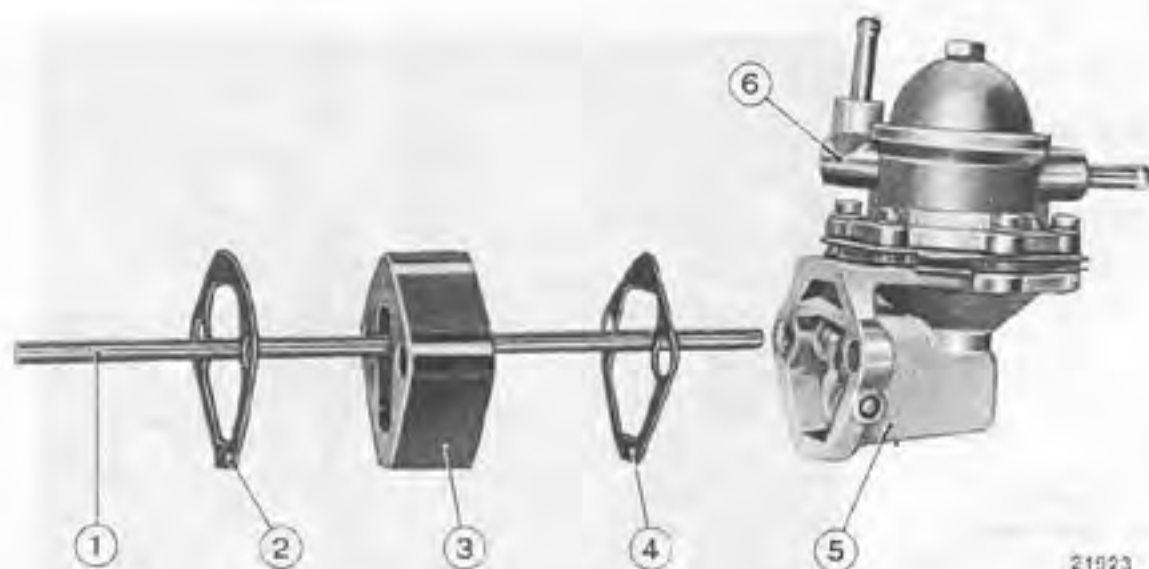
Avant d'assembler la pompe remplacer toujours les joints d'étanchéité.

Vue éclatée de la pompe à essence.

1. Vis de couvercle.
2. Rondelle plate.
3. Couvercle de pompe.
4. Filtre.
5. Corps supérieur.
6. Membrane.
7. Entretoise.
8. Ressort de rappel de membrane.
9. Ressort de rappel du levier de commande.
10. Levier de commande.
11. Axe de levier de commande.
12. Corps inférieur.
13. Vis d'accouplement des corps inférieur et supérieur.



22274



Pompe à essence et éléments pour son accouplement au moteur.

1. Poussoir de commande.
2. Joint à épaisseur variable (0,3 - 0,7 - 1,2 mm) de réglage de la saillie du poussoir.
3. Cale isolante de pompe.
4. Joint (épaisseur 0,3 mm).
5. Corps inférieur de pompe.
6. Corps supérieur de pompe.

21923

Réglage.

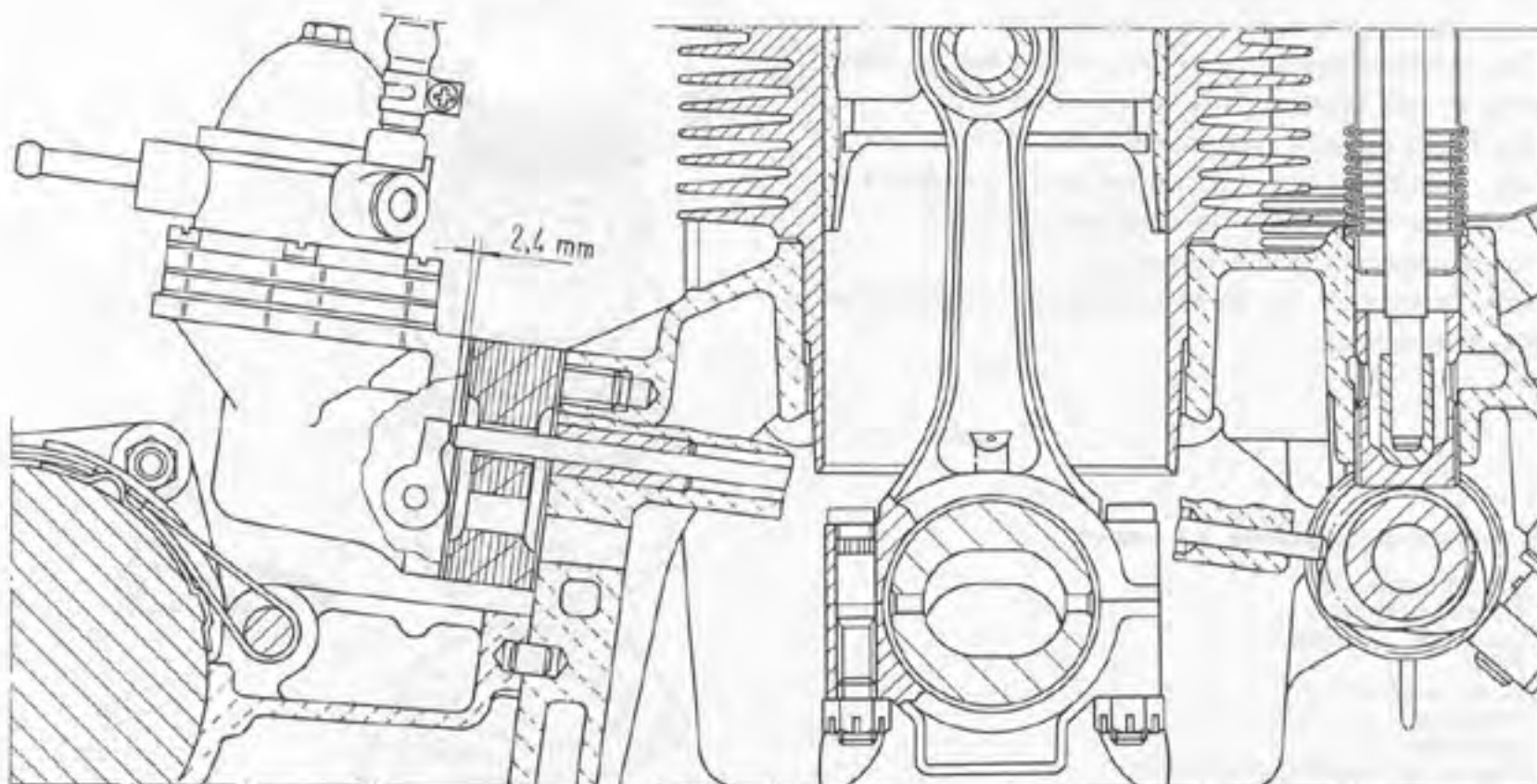
La course du poussoir de la pompe à essence est de **2,4 mm**.

La saillie du poussoir, en position de début de course, doit être de **1 à 1,5 mm** par rapport au joint extérieur (4). Si les valeurs relevées ne correspondent pas à celles ci-dessus, remplacer le joint (2), à savoir:

— pour des valeurs inférieures monter un joint de **0,3 mm** d'épaisseur;

— pour des valeurs supérieures monter un joint de **1,2 mm** d'épaisseur.

Cette opération est basée sur la présence, lors du contrôle, du joint (2) dans son épaisseur moyenne de **0,7 mm**.



22213

Coupe partielle du moteur par la commande de la pompe à essence.

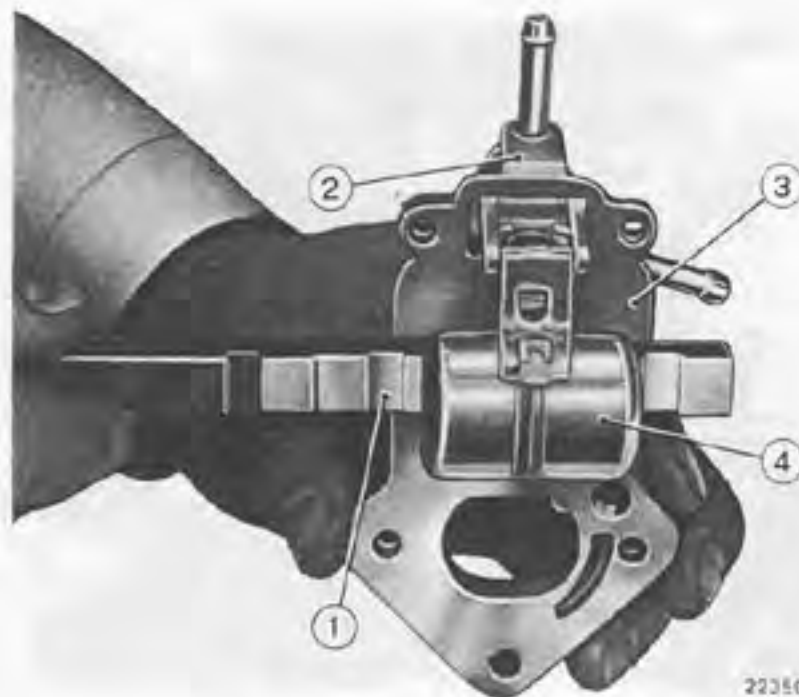
2,4 mm = Course du poussoir.

MISE A NIVEAU DU FLOTTEUR

Il faut régler le niveau du flotteur chaque fois qu'on remplace le flotteur ou le pointeau; dans ce dernier cas, remplacer aussi le joint de siège de pointeau, en veillant à ce que le nouveau pointeau soit bien vissé en place.

Contrôle du niveau du flotteur à l'aide du calibre A. 95141.

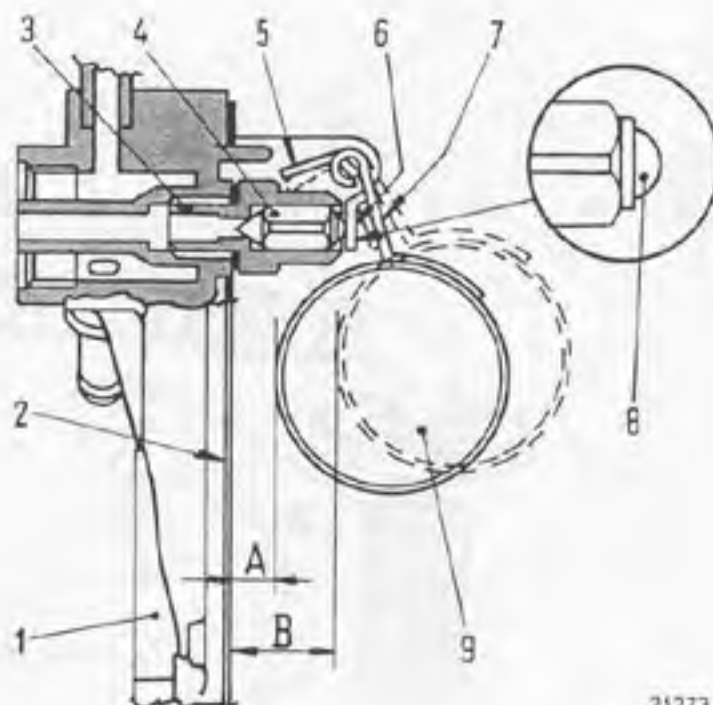
1. Calibre A. 95141.
2. Couvercle de carburateur.
3. Joint de couvercle (2).
4. Flotteur.



22350

Schéma de la mise à niveau du flotteur du carburateur Weber 28 IMB.

1. Couvercle de carburateur.
 2. Joint.
 3. Siège de pointeau.
 4. Pointeau.
 5. Ergot.
 6. Languette.
 7. Bras de flotteur.
 8. Bille de pointeau.
 9. Flotteur.
- A = 8 mm:** distance entre le flotteur et le plan de couvercle avec joint, en position verticale.
B = 16 mm: distance maxi du flotteur du plan de couvercle avec joint.
B - A = 8 mm: course du flotteur.



21273

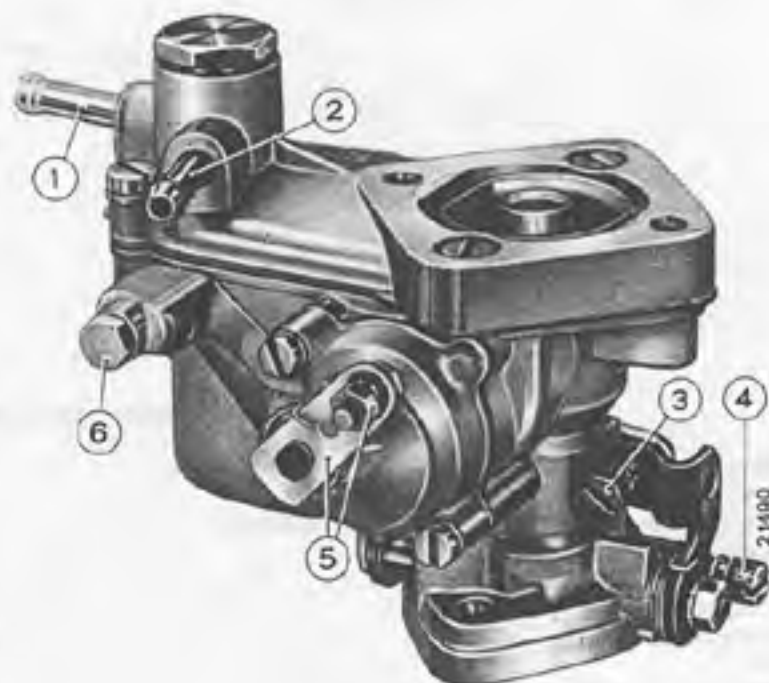
Mise en marche du moteur.

Moteur froid: enclencher complètement le dispositif de starter; dès que le moteur a démarré, dégager partiellement le dispositif.

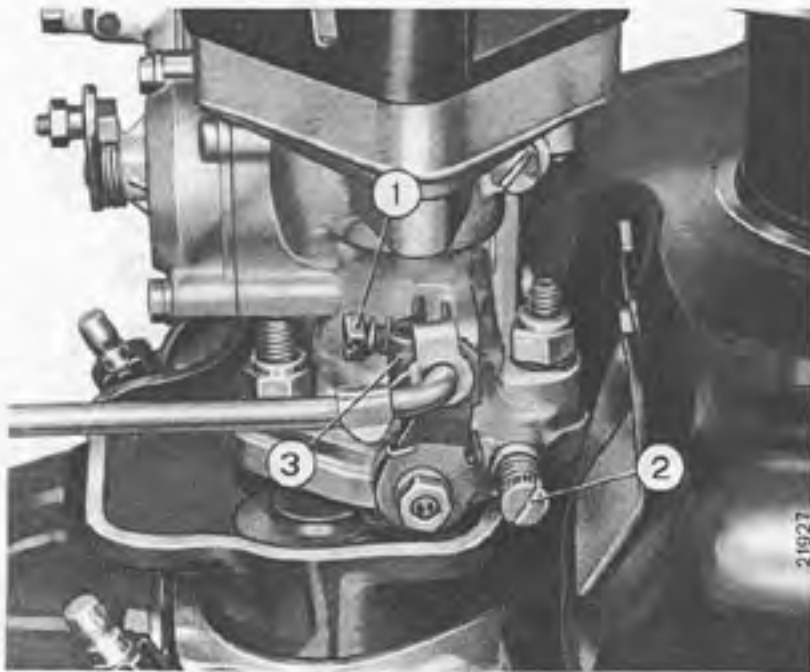
Moteur partiellement chaud: dans ce cas il suffit d'enclencher partiellement le dispositif de starter.

Carburateur Weber 28 IMB vu du côté dispositif de starter.

1. Raccord de tuyau de retour du carburant en excès.
2. Raccord d'arrivée du carburant.
3. Vis de réglage de régime de ralenti.
4. Vis de richesse de ralenti.
5. Levier de commande du volet de starter et écrou de fixation de la tirette de starter.
6. Vis de gaine de la tirette de starter.



21400



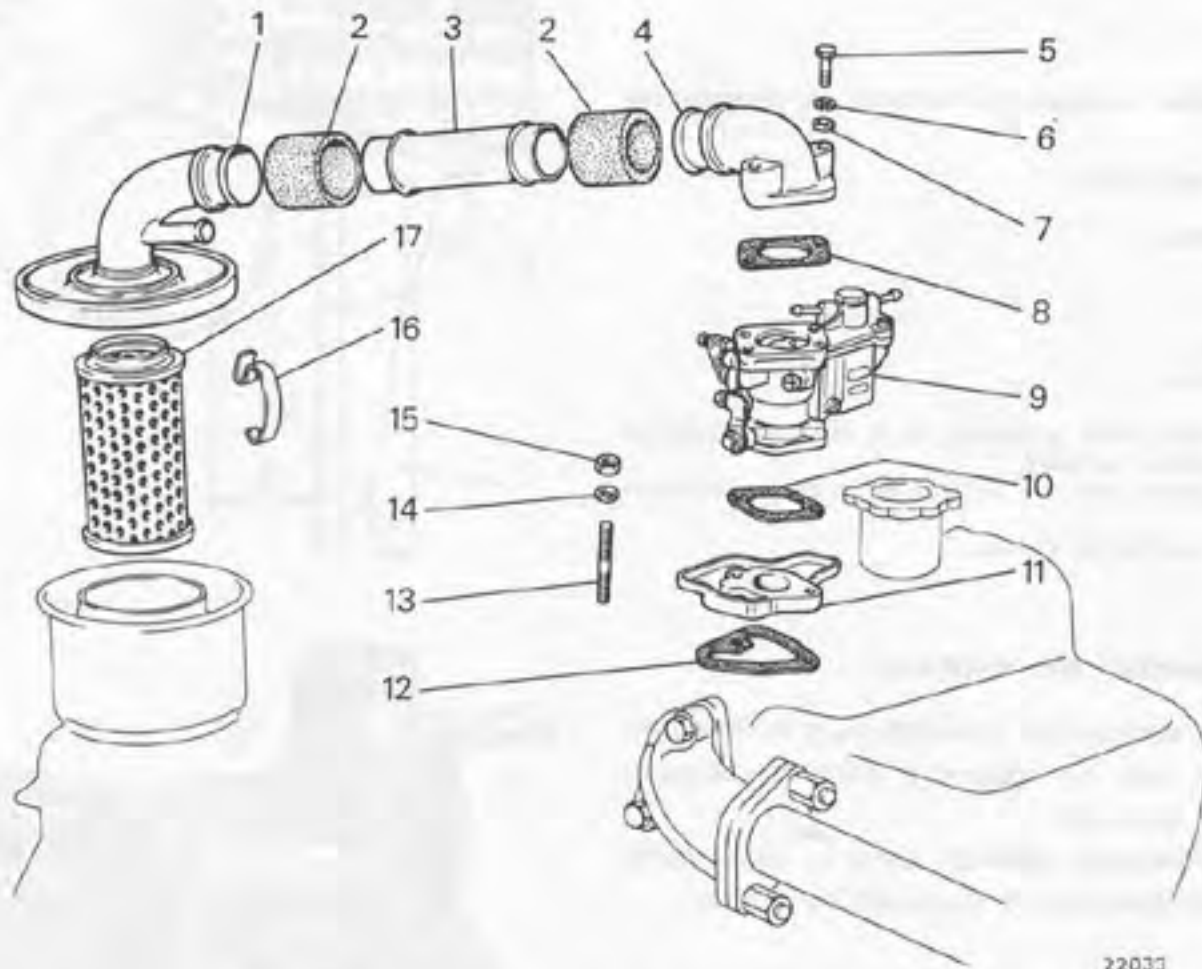
Réglage du ralenti.

Ce réglage doit être fait moteur chaud et en marche; régler d'abord, au moyen de la vis (1), l'ouverture mini du papillon à une valeur telle que le moteur tourne bien rond.

Agir ensuite sur la vis (2) de réglage de richesse, pour obtenir le régime le plus rapide et le plus stable pour cette position du papillon; réduire alors l'ouverture du papillon jusqu'à l'obtention d'un régime de ralenti correct.

Réglage du ralenti.

1. Vis butée de papillon.
2. Vis de richesse de ralenti.
3. Levier de commande du volet de starter.

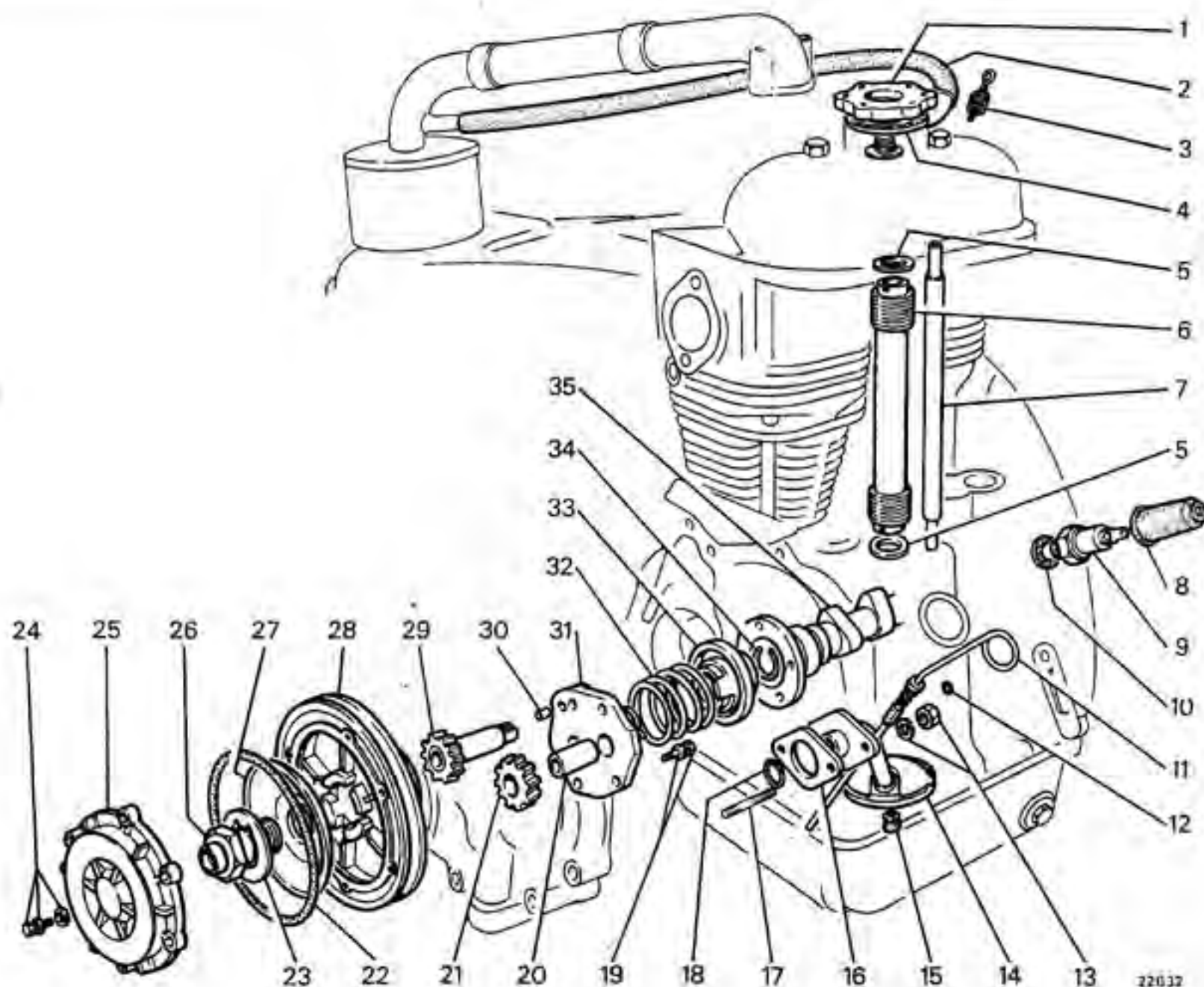


Pièces composant l'ensemble filtre à air.

- | | |
|---|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Couvercle de filtre. 2. Manchons caoutchouc. 3. Tube d'amenée d'air du filtre au carburateur. 4. Raccord. 5. Vis de raccord. 6. Rondelle-frein. 7. Rondelle plate. 8. Joint. 9. Carburateur complet. | <ol style="list-style-type: none"> 10. Joint. 11. Cale isolante de carburateur. 12. Joint. 13. Goujon d'écrou fixant le carburateur à la culasse. 14. Rondelle plate. 15. Ecrrou de fixation du carburateur à la culasse. 16. Agrafe. 17. Élément filtrant. |
|---|---|

Graissage

Modèle 126



Vue éclatée du système de graissage du moteur.

- | | |
|---|---|
| 1. Bouchon de remplissage et clapet d'évent de gaz de carter. | 20. Arbre de pignon entraîné de pompe à huile. |
| 2. Durite d'évent des vapeurs d'huile. | 21. Pignon entraîné de pompe à huile. |
| 3. Pare-flamme. | 22. Joint torique. |
| 4. Joint d'étanchéité de bouchon 1. | 23. Plaquette-frein. |
| 5. Joint d'étanchéité de gaine de tige de culbuteur. | 24. Vis, rondelle plate et rondelle-frein. |
| 6. Gaine de tige de culbuteur. | 25. Couvercle de filtre centrifuge. |
| 7. Tube de graissage d'axe de culbuteurs. | 26. Vis creuse de fixation de la poulie de commande de dynamo et de ventilateur. |
| 8. Protecteur de mano-contact d'huile. | 27. Déflecteur annulaire. |
| 9. Mano-contact d'huile. | 28. Poulie de commande de dynamo et de ventilateur faisant fonction de filtre centrifuge. |
| 10. Joint. | 29. Pignon entraîneur de pompe à huile. |
| 11. Jauge d'huile. | 30. Pied de centrage. |
| 12. Joint torique. | 31. Couvercle de pompe. |
| 13. Ecrou et rondelle-frein. | 32. Ressort de clapet de surpression. |
| 14. Crépine d'aspiration de pompe à huile. | 33. Clapet de surpression d'huile. |
| 15. Butée caoutchouc. | 34. Segment d'arrêt. |
| 16. Entretoise. | 35. Arbre à cames. |
| 17. Goujon. | |
| 18. Joint. | |
| 19. Vis et rondelle-frein. | |

NOTE — Le pare-flamme (3) peut être sorti de son logement; il est donc possible de le nettoyer et de le remplacer.

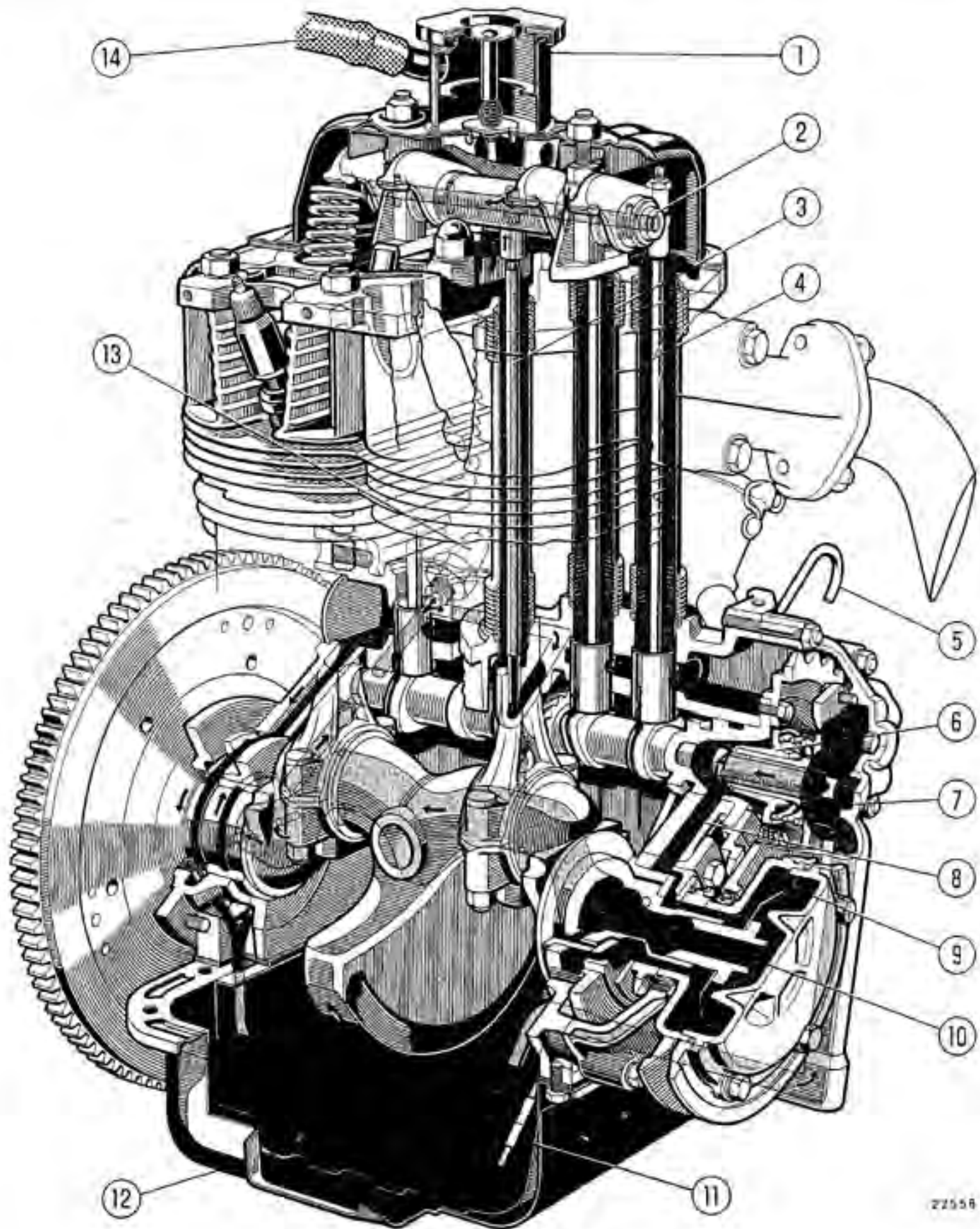


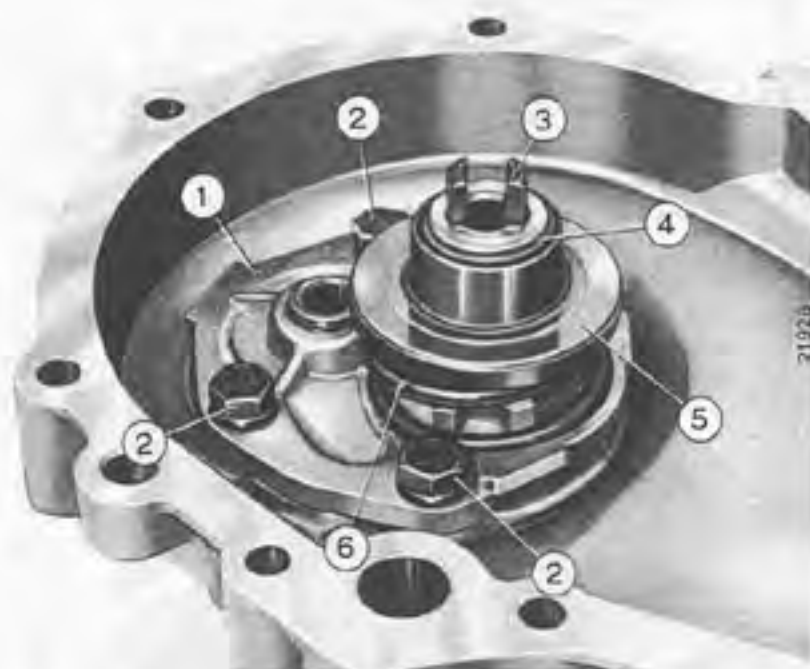
Schéma de graissage du moteur.

- | | |
|--|---|
| 1. Bouchon de remplissage avec clapet d'évent des gaz de carter. | 8. Conduit d'arrivées au filtre centrifuge. |
| 2. Axe des culbuteurs. | 9. Filtre à huile centrifuge. |
| 3. Conduit amenant l'huile à l'axe des culbuteurs. | 10. Vilebrequin avec conduit central de passage d'huile. |
| 4. Conduit de retour de l'huile de culasse. | 11. Crépine de pompe à huile. |
| 5. Jauge d'huile. | 12. Convoyeur d'air de refroidissement de carter à huile. |
| 6. Clapet de surpression d'huile. | 13. Mano-contact d'huile. |
| 7. Pompe à huile à engrenages. | 14. Canalisation de recyclage des gaz de carter et des vapeurs d'huile, branchée au filtre à huile. |

POMPE A HUILE**Dépose, moteur en place.**

Lors de la dépose et la pose de la pompe à huile, moteur en place, il faut soutenir le groupe motopropulseur à l'aide de l'outil **A. 60589**.

Pour déposer la pompe à huile, déposer d'abord la

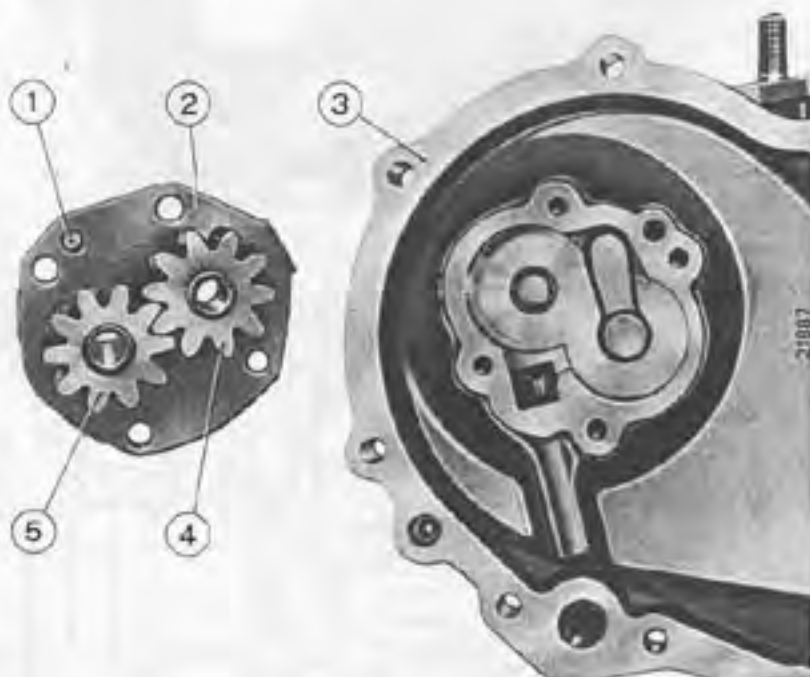
**Pompe à huile et clapet de surpression d'huile en place sur carter de distribution.**

1. Couvercle de pompe à huile.
2. Vis de fixation de la pompe à huile au carter de distribution.
3. Arbre de pignon entraineur de pompe à huile.
4. Segment d'arrêt.
5. Clapet de surpression d'huile.
6. Ressort de clapet.

traverse arrière, fixée à la caisse et au support moteur, la poulie d'entraînement de dynamo et de ventilateur et le carter de distribution complet de pompe à huile.

Contrôles.

La pression d'huile normal, qu'on peut vérifier à l'aide du manomètre **A. 60162**, est de **2,5 à 3 kg/cm³** à une température de **100 °C**.

**Pignons, couvercle et logement de pompe à huile.**

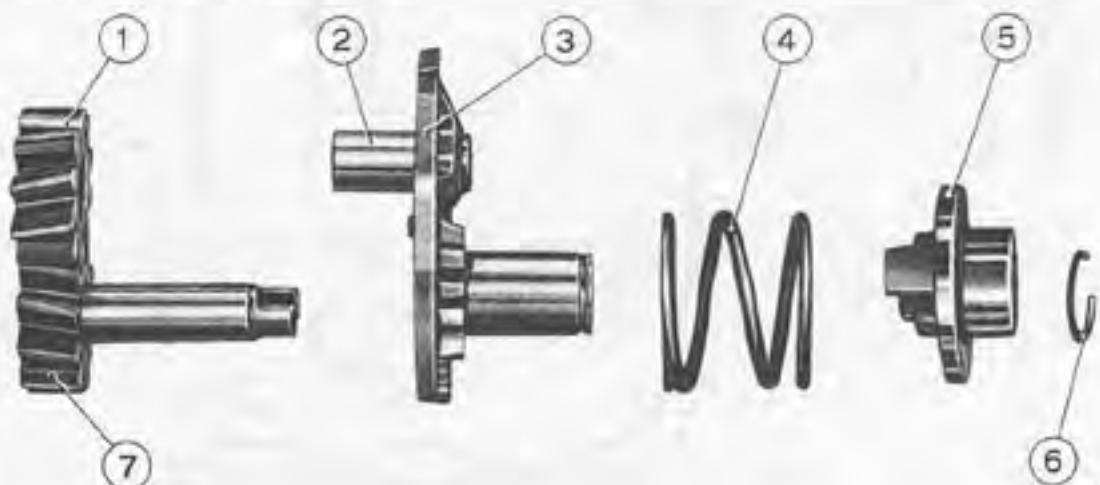
1. Pied de centrage du couvercle de pompe.
2. Couvercle de pompe à huile.
3. Carter de distribution.
4. Pignon entraîné de pompe à huile.
5. Pignon entraîneur et arbre de commande de pompe à huile.

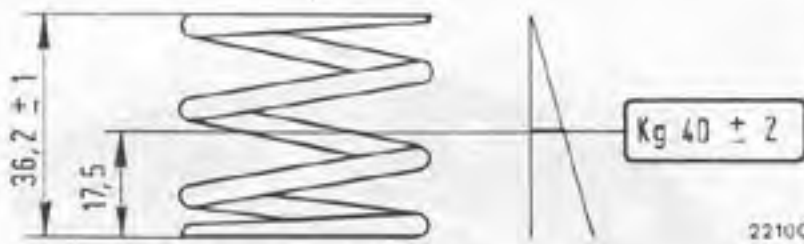
Une fois la pompe reconstituée, tourner l'arbre d'entraînement à la main pour s'assurer que les pignons tournent librement et sans point dur.

NOTA - Soigner tout particulièrement le nettoyage du clapet de surpression: d'éventuelles impuretés ou dépôts pourraient en provoquer le grippage.

Vue éclatée de la pompe à huile et du clapet de surpression.

1. Pignon entraîné de pompe à huile.
2. Arbre de pignon entraîné.
3. Couvercle de pompe.
4. Ressort de clapet.
5. Clapet de surpression d'huile.
6. Segment d'arrêt.
7. Pignon entraîneur de pompe à huile et arbre de commande.



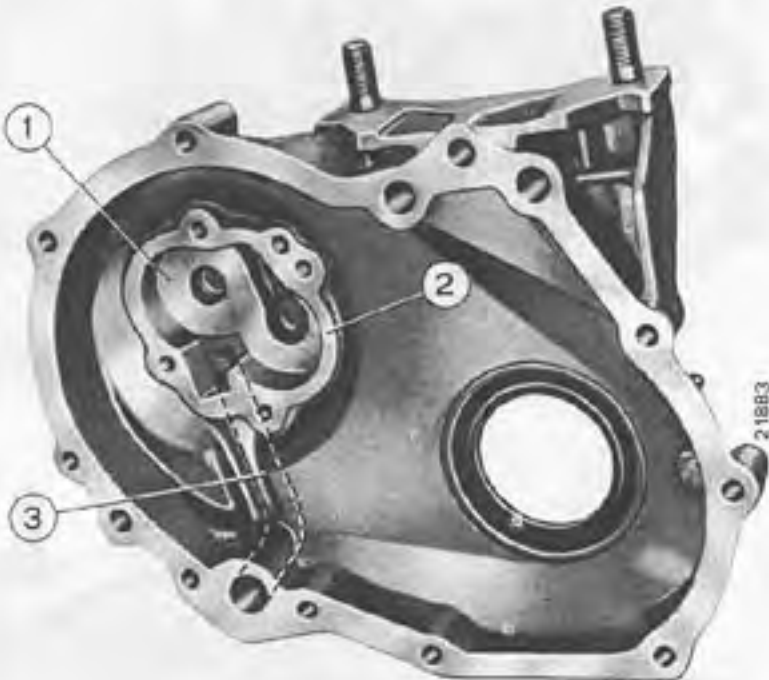


S'assurer que le ressort réglant la pression de l'huile n'est pas fêlé et n'a pas perdu son efficacité.

Données principales de contrôle du ressort de clapet de surpression.

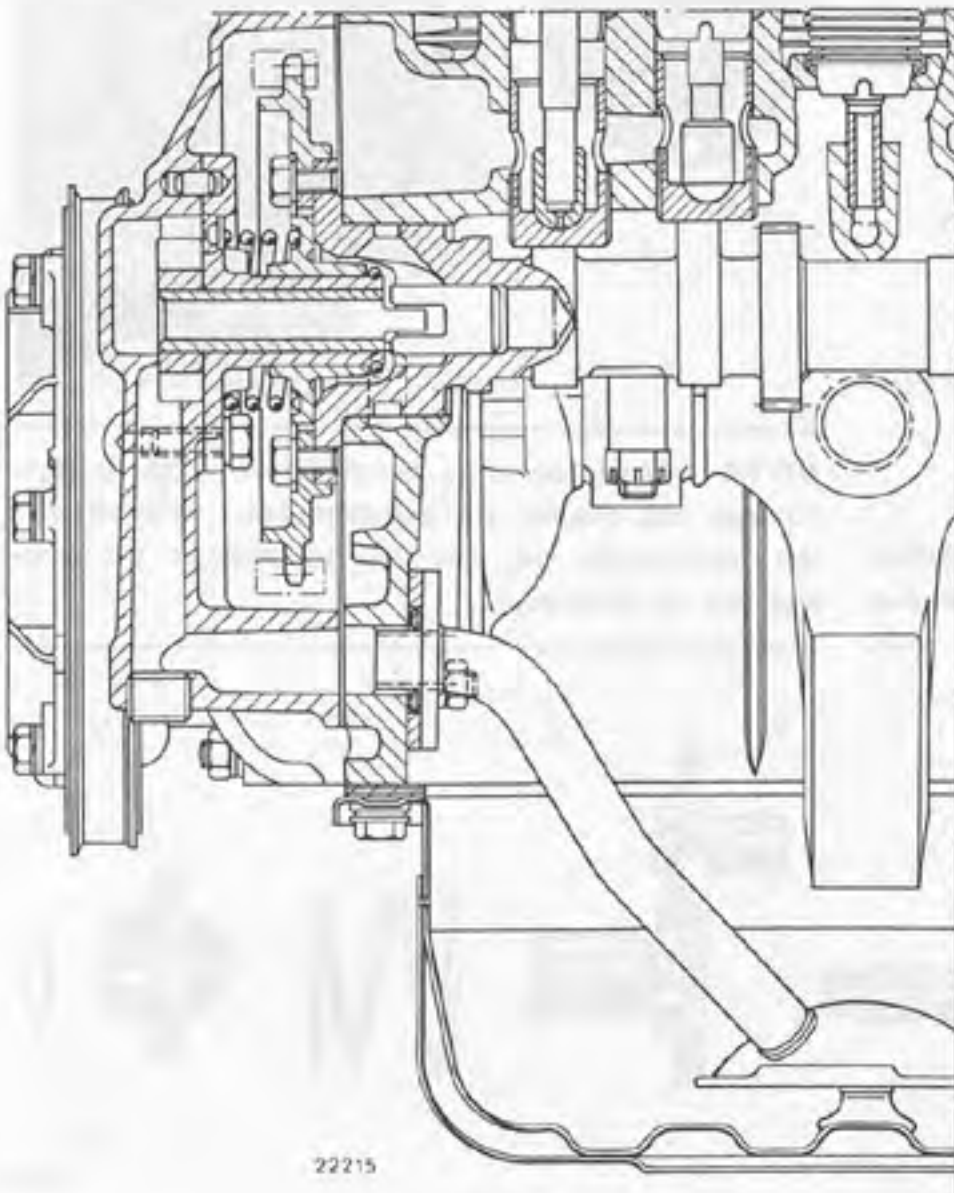
On peut contrôler la charge du ressort au moyen de l'appareil **Ap. 5049**, en comparant les données obtenues avec celles de la figure à côté.

La charge mini admise, rapportée à une longueur du ressort en place de **17,5 mm**, est de **37,6 kg**.



Carter de distribution et logement de la pompe à huile.

1. Logement des pignons de pompe à huile.
2. Carter de distribution.
3. Conduit de passage d'huile de la crépine d'aspiration à la pompe.



Détail de la coupe longitudinale du moteur au niveau de la pompe à huile.

L'arbre du pignon entraîneur de pompe à huile est commandé, comme on le voit à la figure, par un crabotage forcé dans l'arbre à cames. De plus, l'arbre est creux, pour l'envoi de l'huile au palier arrière de l'arbre à cames.

22215

Prises d'air et convoyeur

Modèle 126

104.07

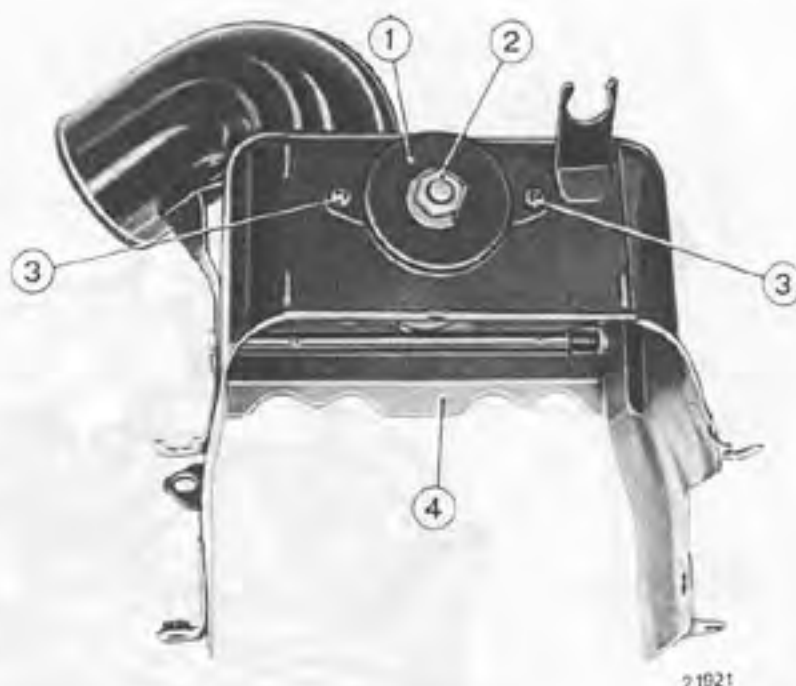
Feuille 1

REFROIDISSEMENT

Le rendement optimal du moteur est subordonné au fonctionnement correct du thermostat; en effet, si le volet s'ouvre à une température inférieure à celle prescrite, le moteur atteindra sa température avec

Déflexeur de réglage de la température de l'air complet.

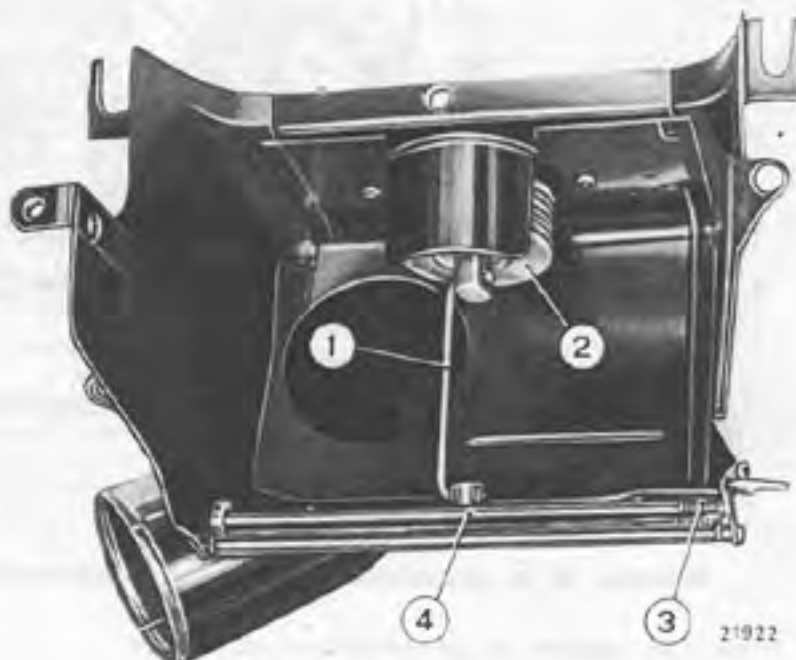
1. Couvercle de thermostat.
2. Erou de fixation du thermostat au couvercle.
3. Erous de goujons de fixation du couvercle au déflexeur.
4. Volet d'évacuation d'air de refroidissement du moteur.



difficulté, tandis que son ouverture à une température supérieure entraîne un refroidissement inefficace, d'où suréchauffement des différents organes mécaniques.

Détail du groupe régulateur de la température de l'air.

1. Tirant de liaison volet-thermostat.
2. Thermostat.
3. Ressort de rappel du volet.
4. Axe du volet d'évacuation d'air.



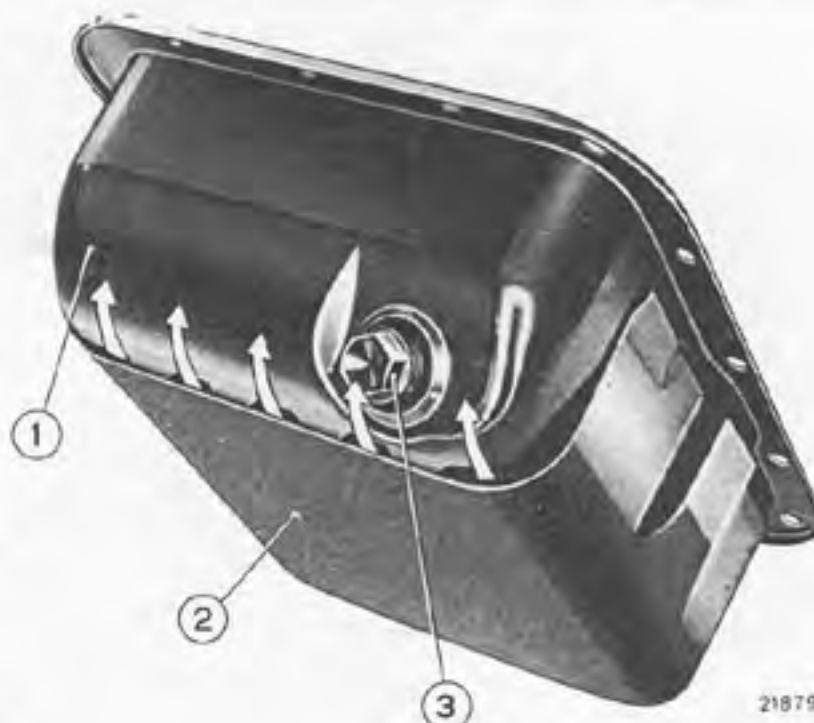
S'assurer que le thermostat de commande du volet d'évacuation d'air se met en action aux températures suivantes:

- début d'ouverture du volet . . . 68° à 73° C
- ouverture complète du volet . . . 87° à 93° C

Carter d'huile avec conduits d'air de refroidissement.

1. Carter d'huile.
2. Convoyeur d'air de refroidissement du carter d'huile.
3. Bouchon de vidange d'huile.

Les flèches indiquent la sortie de l'air de refroidissement du moteur.

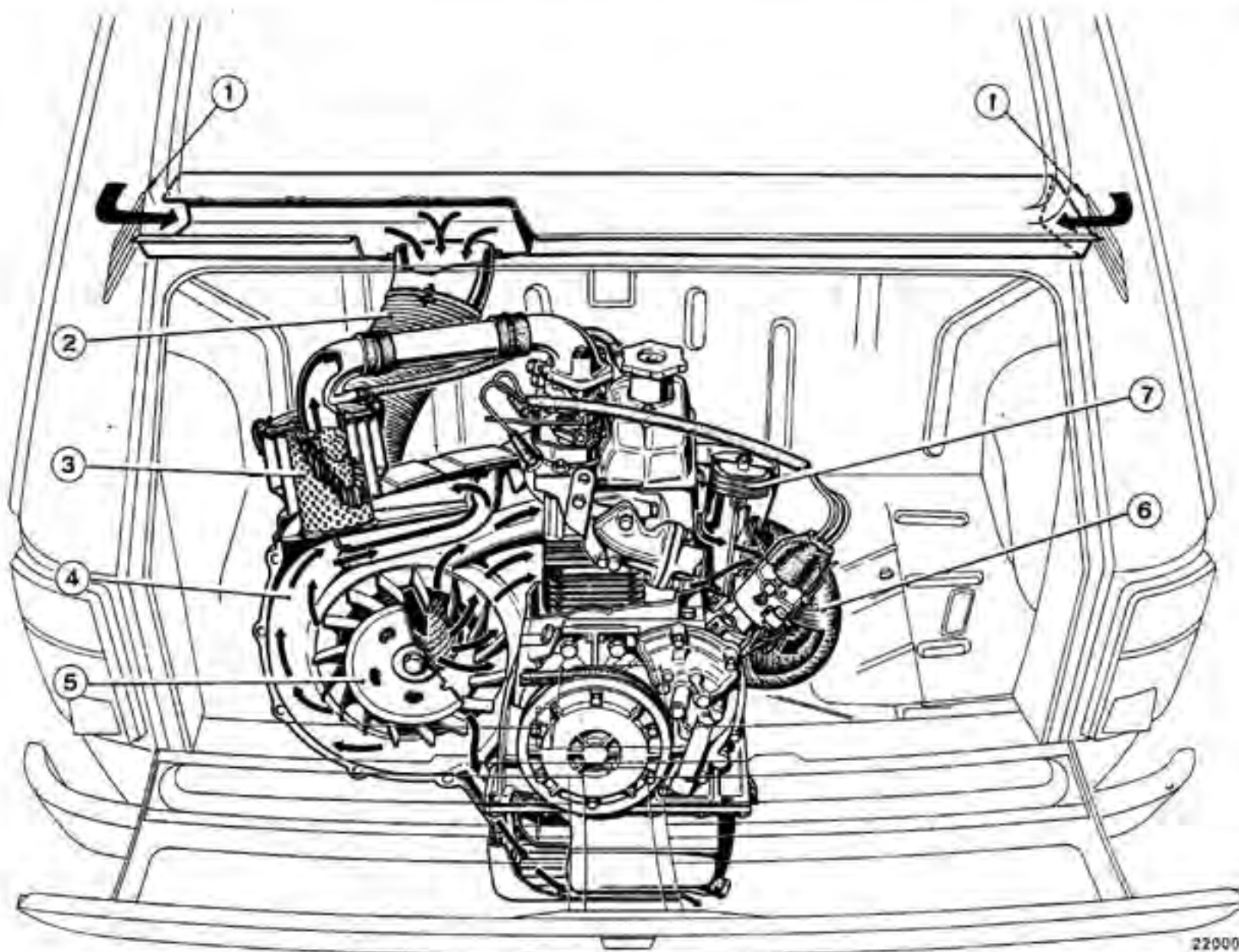


Moteur: caractéristiques et données

Modèle 126

ORGANES DE LA DISTRIBUTION

DESIGNATION	mm
Diamètre des portées d'arbre à cames:	
— côté chaîne	42,975 à 43,000
— côté volant.	21,979 à 22,000
Alésage des paliers d'arbre à cames:	
— côté chaîne	43,020 à 43,045
— côté volant.	22,015 à 22,036
Jeu au montage entre paliers et portées d'arbre à cames:	
— côté chaîne	0,020 à 0,070
— côté volant.	0,015 à 0,057
Alésage des sièges de poussoirs dans le bloc-cylindres	22,003 à 22,021
Diamètre extérieur des poussoirs	21,978 à 21,996
Cotes réparation des poussoirs de rechange	0,05 - 0,10
Jeu au montage entre poussoirs et logements	0,007 à 0,043
Alésage du trou de palier d'axe de culbuteurs	18,005 à 18,023
Diamètre de l'axe de culbuteurs	17,988 à 18,000
Jeu au montage entre palier et axe de culbuteurs.	0,005 à 0,035
Alésage du trou des culbuteurs	18,016 à 18,043
Jeu au montage entre culbuteurs et leur axe	0,016 à 0,055



22000

Schéma de la circulation d'air de refroidissement du moteur et de réchauffement de l'habitacle.

- | | |
|--|--|
| 1. Prises d'air latérales de refroidissement du moteur. | d'alimentation du carburateur. |
| 2. Canalisation d'amenée d'air frais au ventilateur. | 5. Ventilateur centrifuge. |
| 3. Élément filtrant l'air aspiré par le carburateur. | 6. Canalisation d'amenée d'air chaud dans l'habitacle. |
| 4. Convoyeur d'air frais de refroidissement du moteur et | 7. Thermostat de commande du volet d'évacuation d'air. |

Ventilateur - Courroies

Modèle 126

104.09

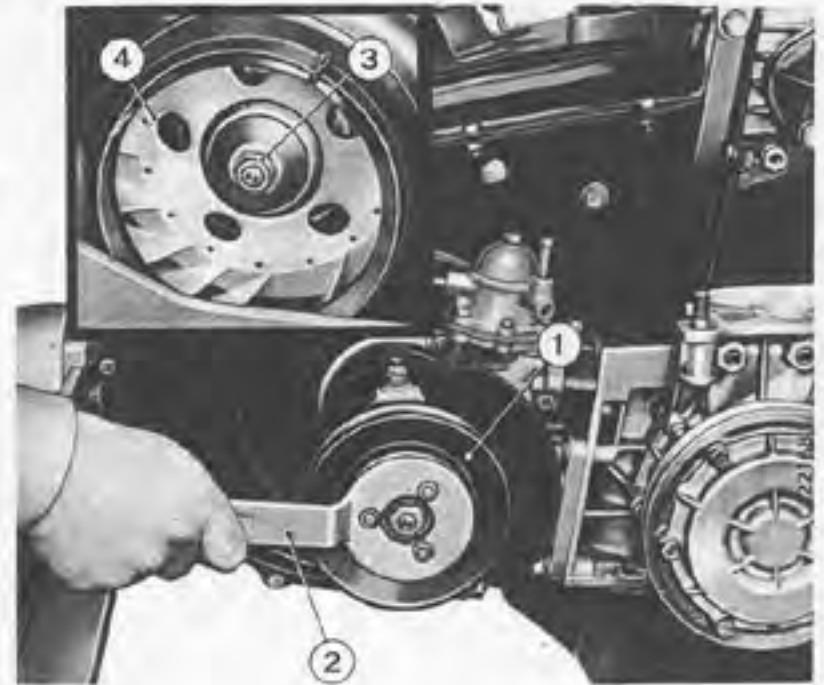
Feuille 1

REGLAGE DE LA TENSION DE LA COURROIE DE DYNAMO ET DE VENTILATEUR

Serrer l'écrou (3) fixant le ventilateur à l'arbre d'induit de dynamo à **3,5 m.kg.**

Serrage de l'écrou de fixation du ventilateur à l'arbre d'induit de la dynamo.

1. Dynamo.
2. Clé (A. 50103) d'arrêt de la poulie pendant la dépose et la pose de la dynamo et du ventilateur.
3. Ecrou fixant le ventilateur à l'arbre d'induit de dynamo.
4. Ventilateur.

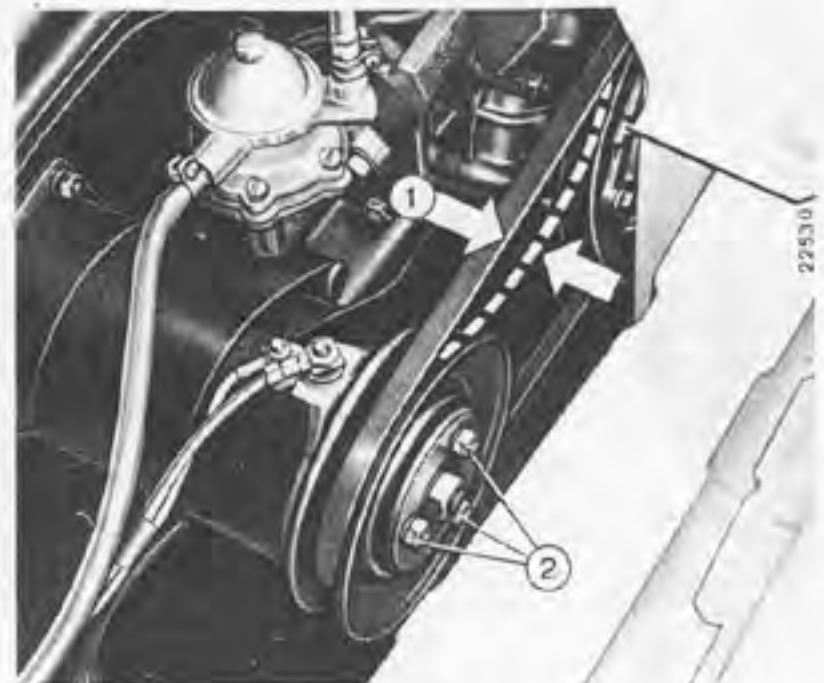


Vérifier la tension de la courroie, car avec l'usage elle pourrait se détendre et patiner; pour augmenter la tension de la courroie, procéder comme suit:

- desserrer l'écrou (2) de poulie;
- sortir la poulie arrière;
- enlever une ou plusieurs cales d'épaisseur de manière à réduire la largeur de la gorge entre les deux joues de poulie. S'il faut enlever plus d'une cale, les distribuer tant à l'avant qu'à l'arrière de la poulie. Monter la poulie et la fixer avec les écrous (2).

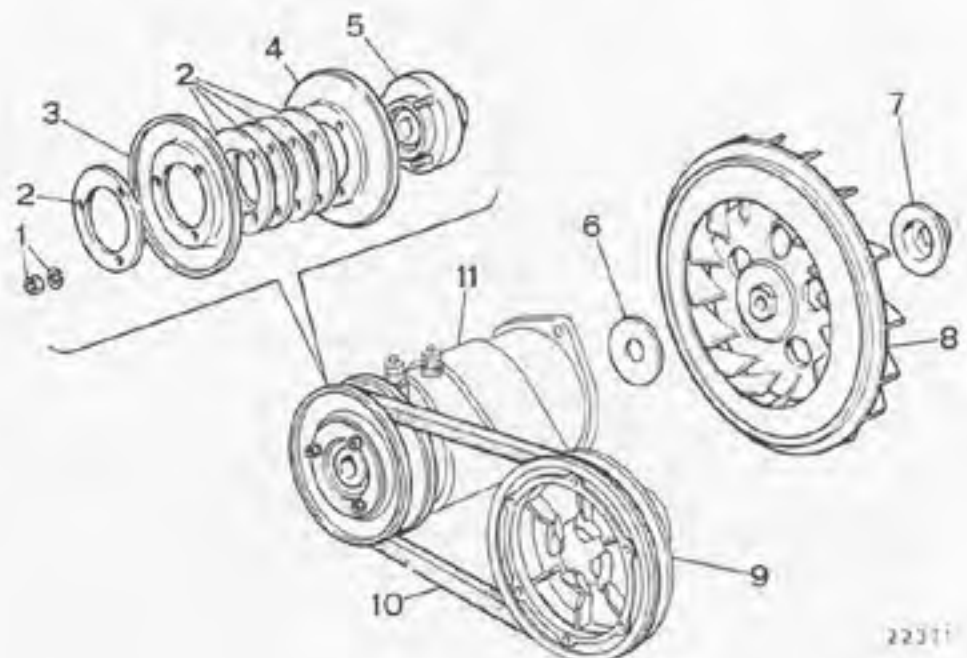
Réglage de la tension de la courroie de dynamo et de ventilateur.

1. Fléchissement normal: **1 à 1,5 cm** sous une pression de **10 kg.**
2. Ecrous de fixation de la joue arrière.



Pièces composant l'ensemble ventilateur.

1. Ecrou et rondelle-frein.
2. Cales d'épaisseur de réglage de la tension de la courroie.
3. Joue arrière.
4. Joue avant.
5. Moyeu complet.
6. Rondelle plate.
7. Entretoise.
8. Ventilateur.
9. Poulie de commande.
10. Courroie trapézoïdale.
11. Dynamo.



Outillage

Modèle 126



A. 40051 Extracteur de culasse.



A. 50117 Clé pour vis de réglage des culbuteurs.



A. 40206/801 Extracteur à percussion - à utiliser avec **A. 40207/812**.



A. 60018 Bouchon de logements des bougies lors de l'essai d'étanchéité des soupapes.



A. 40207/812 Pièce à utiliser avec **A. 40206/801** pour l'extraction des bagues d'arbre d'entrée.



A. 60027 Outil avec bague **A. 60027/19** de fixation des cylindres pour le réalésage.



A. 50089 Douille de serrage des écrous de palier de culbuteurs.



A. 60041 Outil pour y appuyer la culasse pendant la rectification des sièges de soupapes.



A. 50103 Clé de maintien de la poulie pendant la dépose et la pose de la dynamo et du ventilateur.



A. 60041/2 Outil de maintien du dispositif pour essayer l'étanchéité des soupapes - à utiliser avec **A. 95868**.



A. 50108 Clé pour écrou de vis de réglage des culbuteurs.

Outillage

Outillage

Modèle 126



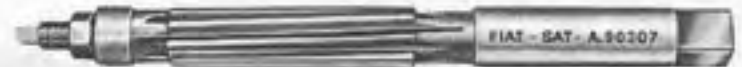
A. 60587 Support pour la dépose et la pose du moteur et du groupe motopropulseur.



A. 61001/7 Etrier de fixation du moteur au chevalet pivotant **Ar. 22204**.



A. 60588 Palonnier de levage et déplacement moteur et groupe motopropulseur.



A. 90307 Alésoir expansible de bague de pied de bielle.



A. 90310 Alésoir des guides de soupapes.



A. 60589 Etrier de soutien moteur sur voiture lors de la dépose/repose de la traverse arrière.



A. 90334 Alésoir de logements de pieds de centrage sur paliers de vilebrequin.



A. 90338/1 | Alésoirs de sièges de poussoirs cote
A. 90338/2 | réparation (1re et 2e majoration).



A. 60605 Collier pour introduire les pistons dans (*) les cylindres.



A. 94030 Fraise (75°) pour réduire la largeur des sièges de soupapes.

Outillage

Modèle 126

10 A

Feuille 2



A. 60587 Support pour la dépose et la pose du moteur et du groupe motopropulseur.



A. 61001/7 Etrier de fixation du moteur au chevalet pivotant **Ar. 22204**.



A. 60588 Palonnier de levage et déplacement moteur et groupe motopropulseur.



A. 90307 Alésoir expansible de bague de pied de bielle.



A. 90310 Alésoir des guides de soupapes.



A. 60589 Etrier de soutien du moteur sur voiture lors de la dépose/repose de la traverse arrière.



A. 90334 Alésoir de logements de pieds de centrage sur paliers de vilebrequin.



A. 90338/1 } Alésoirs de sièges de poussoirs cote
A. 90338/2 } réparation (1re et 2e majoration).



A. 60605 Collier pour introduire les pistons dans **A. 94030** les cylindres.



Fraise (75°) pour réduire la largeur des sièges de soupapes.



A. 94056 Meule (45°) pour retoucher les sièges de soupapes.



A. 94057 Fraise (20°) pour réduire la largeur des sièges de soupapes.



A. 94058 Mandrin d'entraînement des fraises.



A. 94059 Jeu de tige de guidage pour retoucher les sièges de soupapes.



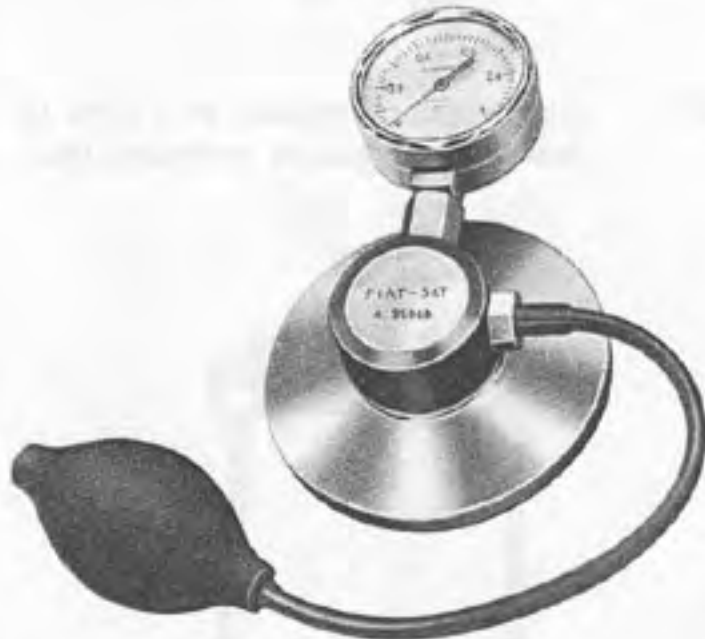
A. 94069 Mandrin porte-meule.



A. 95110 Jauge d'épaisseur pour régler le jeu aux culbuteurs.



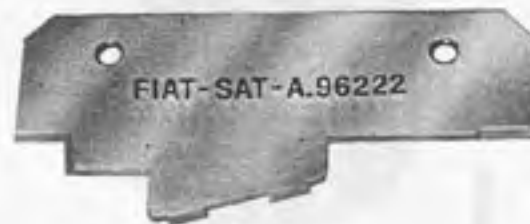
A. 95141 Calibre pour vérifier le niveau du flotteur.



A. 95868 Dispositif pour contrôler l'étanchéité des soupapes.



A. 96147 Bague étalon (Ø 73,5) de mise à zéro de la jauge A. 95687.



A. 96222 Calibre de contrôle de la profondeur des chambres de combustion après surfacage de la culasse.



A. 60077 Outil de maintien de la bielle pendant le réalésage de la bague de pied de bielle.



A. 60084 Outil pour la dépose et la pose des soupapes.



A. 60152 Flasque et bague de positionnement du vilebrequin sur la rectifieuse.



A. 60156 Outil pour fixer les cylindres lorsqu'on renverse le moteur pour le réviser.



A. 60158 Base d'appui de la culasse pendant la dépose et la pose des soupapes.



A. 60161 Outil pour l'immobilisation du volant pendant sa fixation au vilebrequin.



A. 60182 Pince à segments.



A. 60212 Châsse pour démonter et monter l'axe de piston.



A. 60213 Châsse pour démonter et monter la bague de pied de bielle.



A. 60395/1/2 Châsse pour démonter et monter les guides de soupapes.



A. 60449 Paire de tiges filetées d'entraînement du volant pour le calage de la distribution.



A. 60077 Outil de maintien de la bielle pendant le réalésage de la bague de pied de bielle.



A. 60084 Outil pour la dépose et la pose des soupapes.



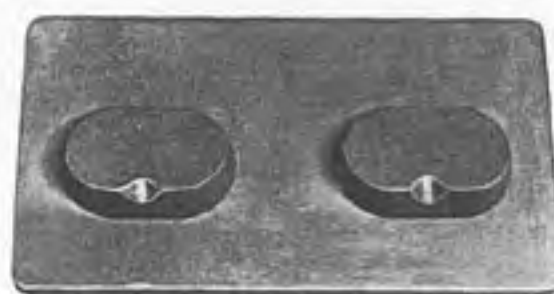
A. 60152 Flasque et bague de positionnement du vilebrequin sur la rectifieuse.



A. 60153/1/6 A Chasse pour démonter et monter les guides de soupapes.



A. 60156 Outil pour fixer les cylindres lorsqu'on renverse le moteur pour le réviser.



A. 60158 Base d'appui de la culasse pendant la dépose et la pose des soupapes.



A. 60161 Outil pour l'immobilisation du volant pendant sa fixation au vilebrequin.



A. 60182 Pince à segments.



A. 60212 Chasse pour démonter et monter l'axe de piston.



A. 60213 Chasse pour démonter et monter la bague de pied de bielle.



A. 60449 Paire de tiges filetées d'entraînement du volant pour le calage de la distribution.

POMPE A ESSENCE

Débit	≥ 25 litres/h
Course du poussoirs de commande	2,40 mm
Pression du refoulement à un réglage de 5000 tr/mn env.	1,3 à 2 mH ₂ O

CARBURATEUR WEBER (en mm)

Type	28 IMB
Corps	28
Dispositif de starter	à action graduelle
Buse	23
Centreur	4
Gicleur principal	1,25
Gicleur de ralenti	0,45
Gicleur de starter	0,90 (F 5)
Ajutage d'air principal	2,15
Siège de pointeau	1,25
Tube d'émulsion	F 8
Ajutage d'air de ralenti	2,00
Poids du flotteur	9 g
Niveau du flotteur: — distance entre le flotteur et le plan du couvercle avec joint (en position verticale)	8
— course	8

GRAISSAGE

Pompe à huile (type)	à engrenages
Entraînement de la pompe à huile	par l'arbre à cames
Clapet de surpression	sur le même axe que l'arbre à cames
Jeu entre le pourtour des engrenages et le corps de pompe	0,070 à 0,130 mm
Jeu entre le côté supérieur des engrenages et le plan de portée du couvercle	0,030 à 0,087 mm
Jeu entre l'arbre de l'engrenage entraîneur et son logement dans le corps de pompe	0,016 à 0,053 mm
Jeu entre l'engrenage mené et son axe	0,02 à 0,06 mm
Jeu de denture des engrenages	0,15 mm
Jeu au montage entre le clapet de surpression et son arbre	0,020 à 0,074 mm
Mano-contact d'huile	électrique
Pression de graissage à 100° C	2,5 à 3 kg/cm ²

RESSORT DE CLAPET DE SURPRESSION D'HUILE

Référence	4127852
Longueur ressort en place, sous une charge de 40 ± 2 kg	17,5 mm
Charge mini admissible rapportée à la longueur du ressort en place	37 kg

REFROIDISSEMENT

Par circulation d'air sous pression par l'intermédiaire d'un ventilateur centrifuge et convoyeur.	
Thermostat commandant le volet de sortie d'air:	
— début d'ouverture du volet	68° à 73° C
— ouverture totale du volet	87° à 93° C

COUPLES DE SERRAGE

DESIGNATION	Référence	Filetage	Matériau	Couple de serrage m.kg
MOTEUR				
Vis fixant le palier de coussinet côté chaîne et côté volant	1/60435/30	M 8	R 100	3
Ecrou de culasse	1/21647/21	M 10×1,25	R 80 Znt (goujon R 100 Cdt)	4
Ecrou borgne de culasse	1/40549/11	M 10×1,25	R 50 Znt (goujon R 100 Cdt)	4
Ecrou de chapeau de bielle	1/25549/20	M 8×1	R 80 (vis R 100)	3,5
Vis fixant le volant au vilebrequin	1/43487/70	M 8	R 120	3,5
Vis fixant la roue d'arbre à cames	1/09794/21	M 6	R 80 Znt	1
Ecrou de palier de culbuteurs	1/61008/11	M 8	R 50 Znt (goujon R 80)	2,5
Vis de poulie d'entraînement dynamo et ventilateur	987109	M 24×1,5	R 50	15
Ecrou fixant le ventilateur à la dynamo	1/21647/11	M 10×1,25	R 50 Znt (arbre R 80)	3,5
Ecrou fixant la poulie à la dynamo	1/21647/11	M 10×1,25	R 50 Znt (arbre R 80)	3,5
Bougies d'allumage	4300036	M 14×1,25	—	3
SUSPENSION DU GROUPE MOTOPROPULSEUR				
Ecrou fixant les tampons élastiques à la traverse	1/61008/11	M 8	R 50 Znt (vis R 50 Sd Stab)	1,5
Vis fixant la traverse à la coque	1/38303/21	M 10×1,25	R 80 Cdt	4
Ecrou de goujon fixant le tampon complet à la boîte	1/61008/11	M 8	R 50 Znt (goujon R 50 Znt)	1,5
Vis d'étrier d'ancrage du groupe motopropulseur au support.	4300975	M 10×1,25	R 80 Znt	5
Ecrou fixant l'étrier du groupe motopropulseur	1/21647/21	M 10×1,25	R 80 Znt (goujon R 80)	5

Supports du groupe motopropulseur

Modèle 126

100.01

Feuille 1

DÉPOSE ET POSE DU MOTEUR

Pour déposer le moteur, déconnecter d'abord les bornes de la batterie pour éviter des courts-circuits, puis procéder comme suit:

- lever la voiture à l'arrière à l'aide d'un vérin hydraulique et la faire reposer sur les chandelles **A. 22908**;
- dégager le capot arrière de ses charnières, après avoir décroché le câble de retenue;
- déconnecter les fils de la dynamo, de l'allumeur et du mano-contact d'huile;

Vue d'en haut des pièces mécaniques et électriques à séparer lors de la dépose du moteur.

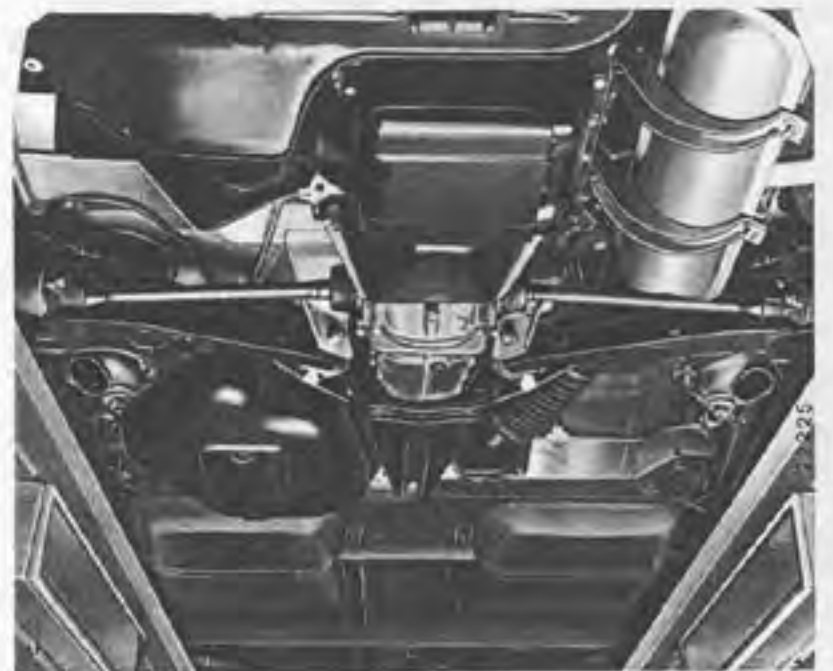
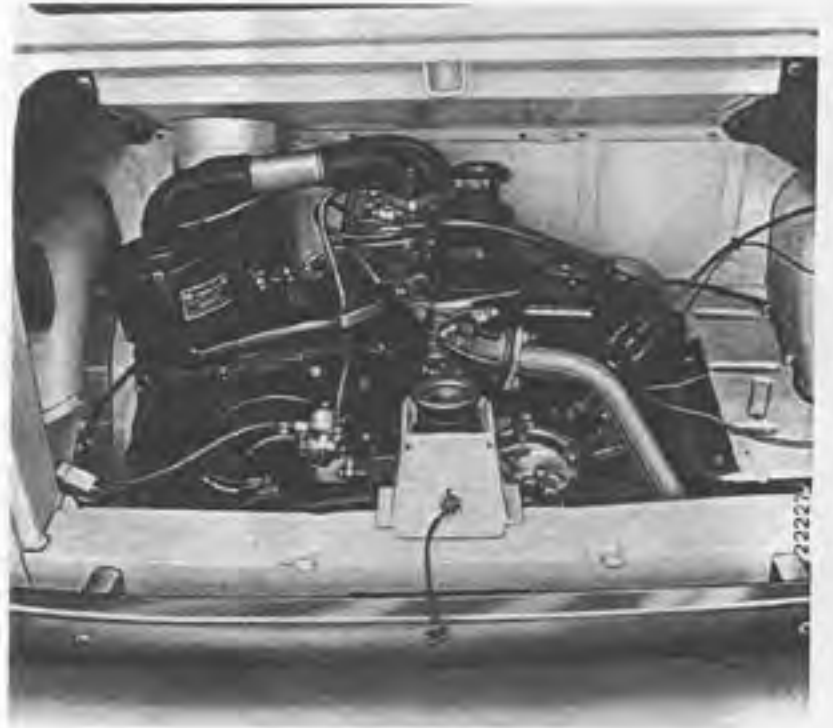
- désaccoupler les tuyaux d'amenée et refoulement d'essence et les câbles de commande d'accélérateur et de starter;
- dégager les manches souples d'arrivée d'air frais de refroidissement du moteur et d'amenée d'air chaud dans l'habitacle;
- déposer les tabliers latéraux de protection moteur et la tôle de protection du volant moteur;
- soutenir le moteur à l'aide d'un vérin hydraulique muni de l'étrier **A. 60587**;
- enlever les écrous fixant la boîte de vitesses et le démarreur au moteur;

Vue d'en bas des pièces à séparer lors de la dépose du moteur.

- enlever les écrous fixant la traverse arrière à la caisse (un de ces écrous fixe également la prise de masse);
- extraire le moteur complet de sa traverse et ensuite dégager la traverse.

La pose du moteur ne présente pas de difficultés particulières: il suffit de reprendre en sens inverse les opérations de dépose.

Extraction du moteur à l'aide du vérin hydraulique muni de l'étrier A. 60587.



Code catalogue pièces détachées	Code correspondant manuel et barème	
—	33	Caractéristiques et données - Couples de serrage
		Gr. 331 - FREINS
C1	331.02	Commande hydraulique des freins
	331.30	Freins avant et arrière
	331.35	Commande mécanique des freins
—	33 A	Outillage

Freins

Modèle 126

33

Feuille 1

CARACTERISTIQUES ET DONNEES

Type	hydrauliques, à tambour, sur les quatre roues; circuits avant et arrière indépendants
Diamètre des tambours	170,1 à 170,4 mm
Rectification des tambours: cote de reprise maximale admise sur le diamètre	1 mm
Garnitures { longueur développée { largeur { épaisseur (surfaces finies) { épaisseur mini admise	180 mm 30 mm 4,2 à 4,5 mm 1,5 mm
Rattrapage du jeu entre mâchoires et tambour	par dispositif d'auto-réglage
Alésage du maître-cylindre	19,05 mm (3/4")
Alésage des cylindres récepteurs: — roues avant — roues arrière	23,80 mm (15/16") 15,70 mm (5/8")
Frein à main de stationnement	mécanique, agissant sur les roues arrière

COUPLES DE SERRAGE

DESIGNATION	Référence	Filetage	Matériau	Couple de serrage m.kg
Ecrou de support de pédales freins et débrayage	1/61003/11	M 8	R 50 Znt (vis 50 Sd Stab)	1,5
Ecrou fixant le maître-cylindre de freins au support de pédales	1/61008/11	M 8	R 50 Znt (vis R 50 Sd Stab)	1,5
Raccord de flexible sur le cylindre récepteur .	809064	M 10×1,25	C4MF Trf Bon Cdt	2
Vis de tambour de freins arrière	1/59739/21	M 12×1,5	R 80 Znt	8,5
Vis de support de frein à main	1/38257/11	M 8	R 50 Cdt	1,5
Vis fixant le cylindre récepteur au plateau de freins	1/09794/21	M 6	R 80 Znt	1
Ecrou fixant le plateau de freins arrière et le moyeu	1/21647/11	M 10×1,25	R 50 Znt (vis R 80 Znt)	5,5

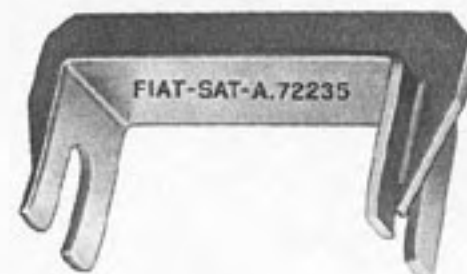
Outillage

Modèle 126

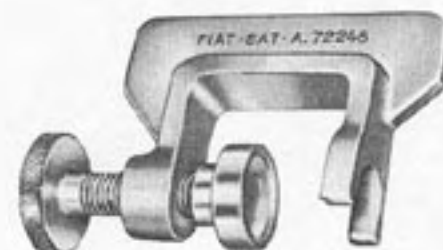
- A. 56109** Clé pour le réglage de la commande de frein à main.



- A. 72235** Jeu d'outils (4) de maintien des pistons des cylindres récepteurs.



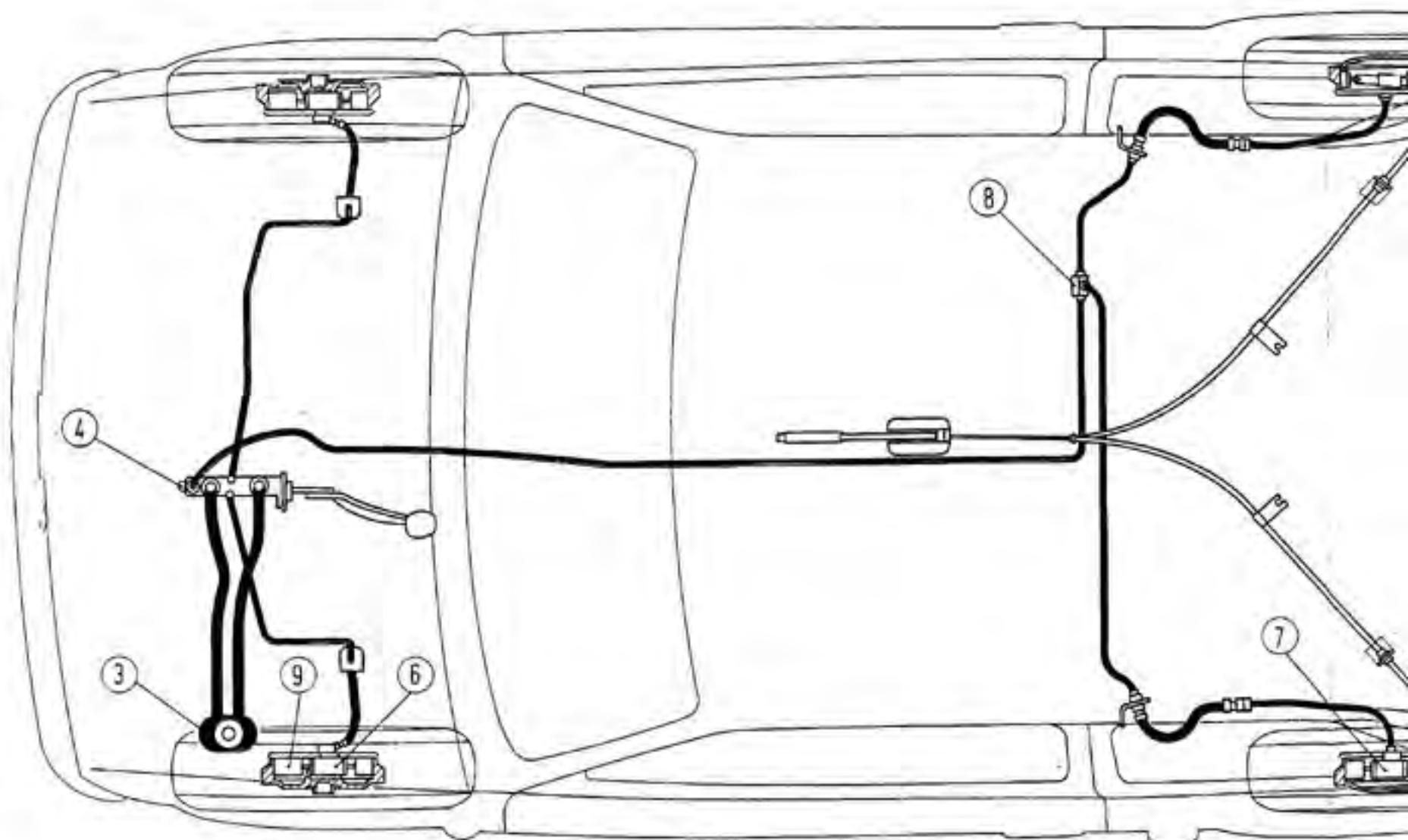
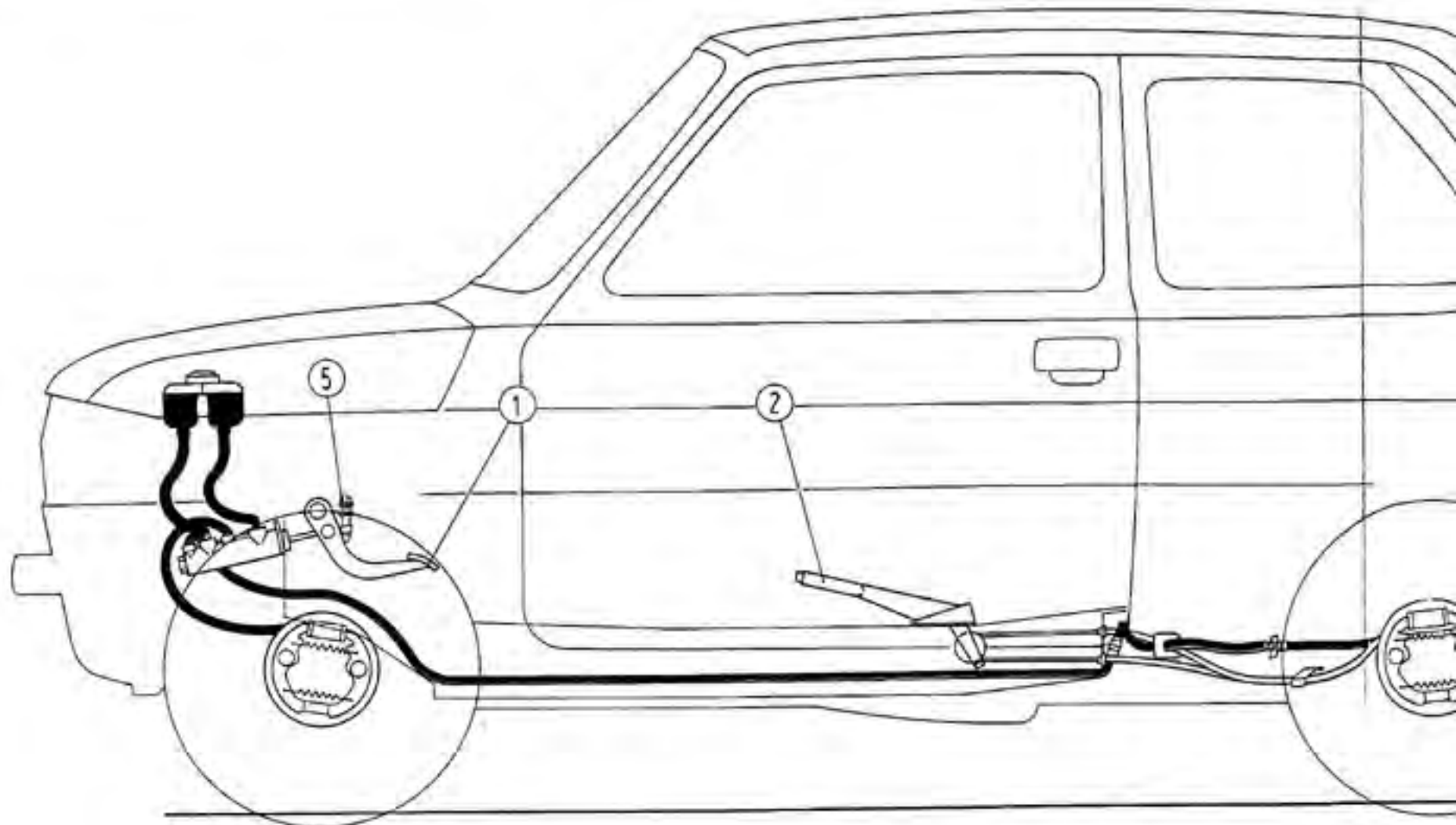
- A. 72246** Outil pour démonter et monter le dispositif de rattrapage automatique du jeu aux mâchoires.

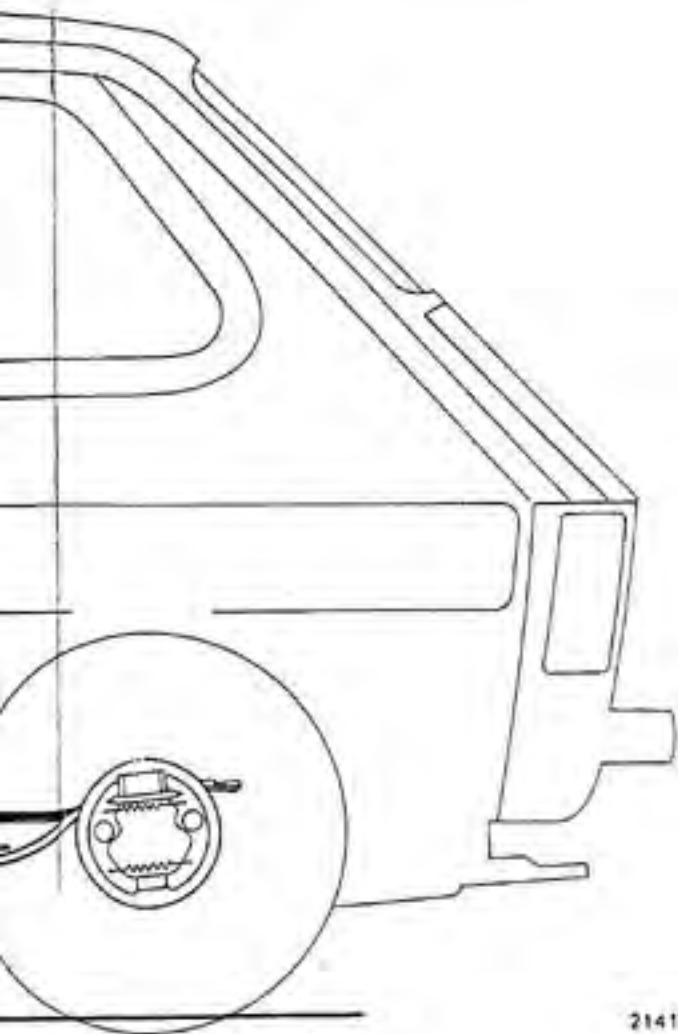


Commande hydraulique des freins

331.02

Modèle 126



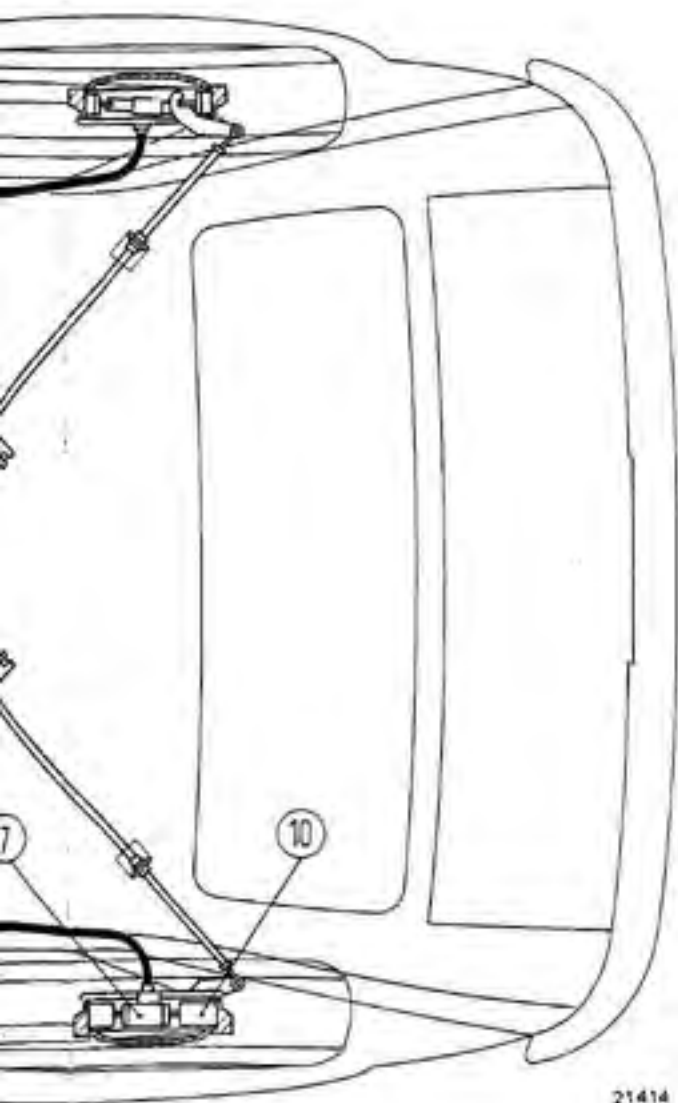


21413

Schéma de la commande hydraulique des freins de service et de la commande mécanique du frein de stationnement.

1. Pédale de freins.
2. Levier de frein à main.
3. Réservoir compensateur.
4. Maître-cylindre de freins.
5. Contacteur de feux stop.
6. Cylindre récepteur de freins avant.
7. Cylindre récepteur de freins arrière.
8. Raccord trois voies de freins arrière.
9. Garnitures de freins avant.
10. Garnitures de freins arrière.

- Circuit hydraulique de freins avant.
- Circuit hydraulique de freins arrière.



21414

Commande hydraulique des freins

Modèle 126

331.02

Feuille 2

MAITRE-CYLINDRE DE FREINS

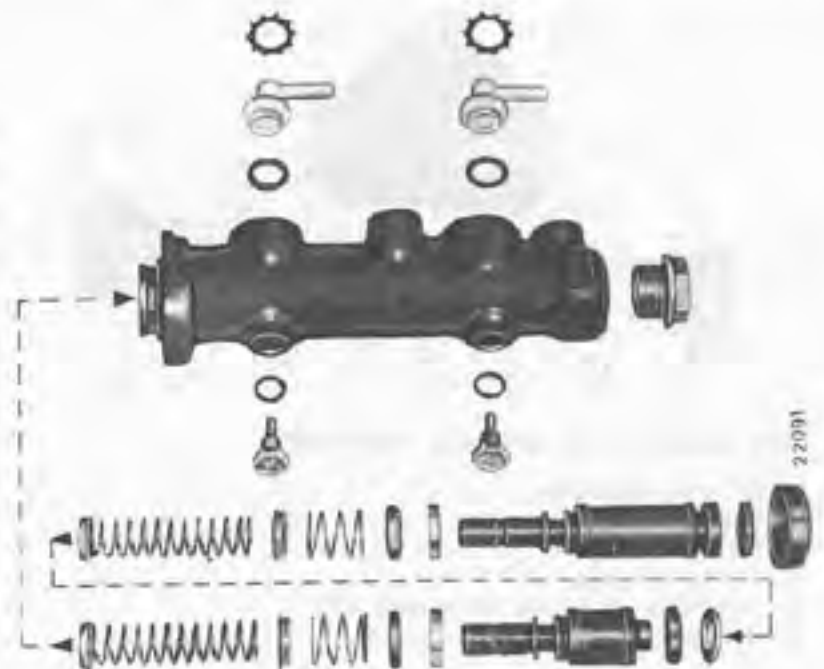
Lors d'une révision, s'assurer que la surface intérieure du corps de maître-cylindre et celles extérieures des pistons sont parfaitement glacées et ne présentent pas de traces de rugosités et que le jeu entre les pièces n'est pas excessif.

Vérifier l'état des ressorts de rappel et de toutes les autres pièces composant le maître-cylindre.

Il sera en outre toujours préférable de remplacer les joints d'étanchéité.

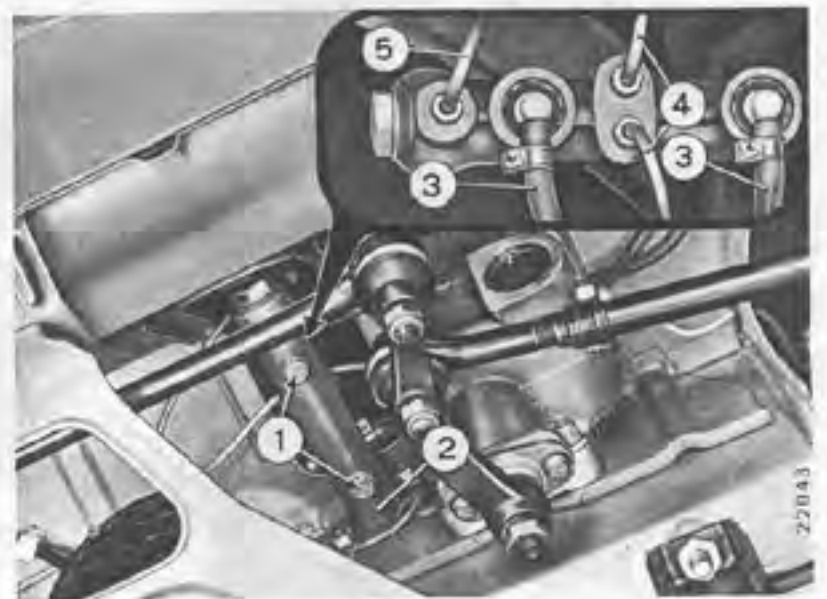
Le corps et les pistons du maître-cylindre ne sont pas fournis de rechange; en cas de défaillances il faut donc remplacer le maître-cylindre complet.

Vue éclatée du maître-cylindre de freins.



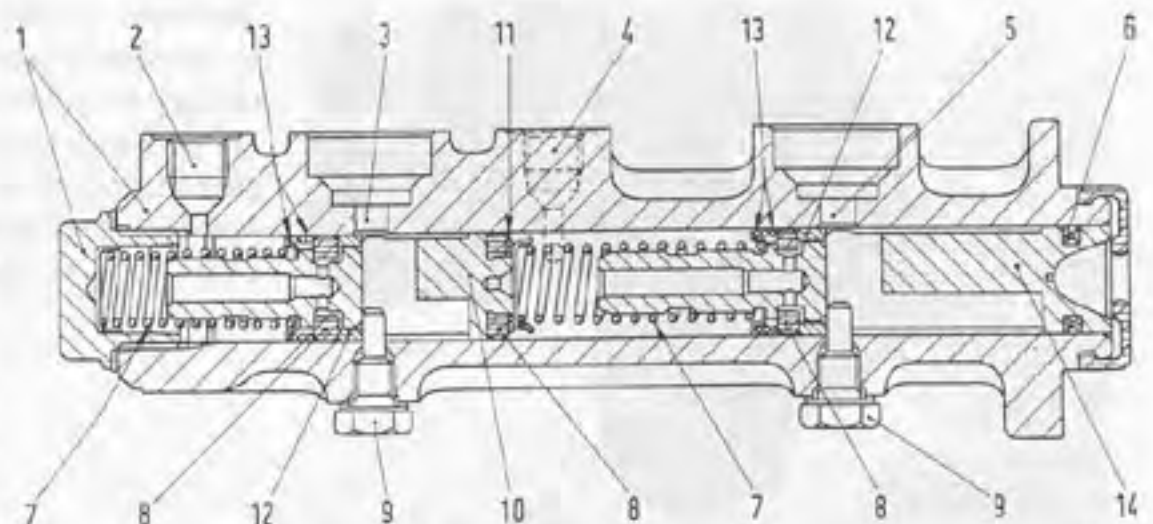
Maître-cylindre de freins en place dans la voiture.

1. Vis et rondelles d'étanchéité de porte-coupelle flottante avant et arrière.
2. Maître-cylindre de freins.
3. Tuyau de raccord réservoir-maître cylindre.
4. Tuyau d'amenée du liquide aux cylindres récepteurs des freins avant.
5. Tuyau d'amenée du liquide aux cylindres récepteurs des freins arrière.



Coupe du maître-cylindre de freins.

1. Corps de maître-cylindre et son bouchon.
2. Siège de raccord de tuyau d'amenée du liquide aux freins arrière.
3. Siège de raccord du tuyau de réservoir.
4. Siège de raccord de tuyau d'amenée du liquide aux freins avant.
5. Siège de raccord du tuyau de réservoir.
6. Joint d'étanchéité.
7. Ressorts.
8. Coupelles-soupapes flottantes.
9. Vis de butée et rondelle d'étanchéité de coupelles-soupapes flottantes avant et arrière.



10. Porte-coupelle flottante avant.
11. Rondelle plate.
12. Entretoises.
13. Ressorts et cuvettes.
14. Porte-coupelle flottante arrière.



Vue éclatée d'un cylindre récepteur.

1. Cylindre récepteur.
2. Capuchon caoutchouc.
3. Pistons.
4. Joints toriques.
5. Rondelles de butée de ressort (6).
6. Ressort de réaction des pistons.

CYLINDRE RECEPTEUR

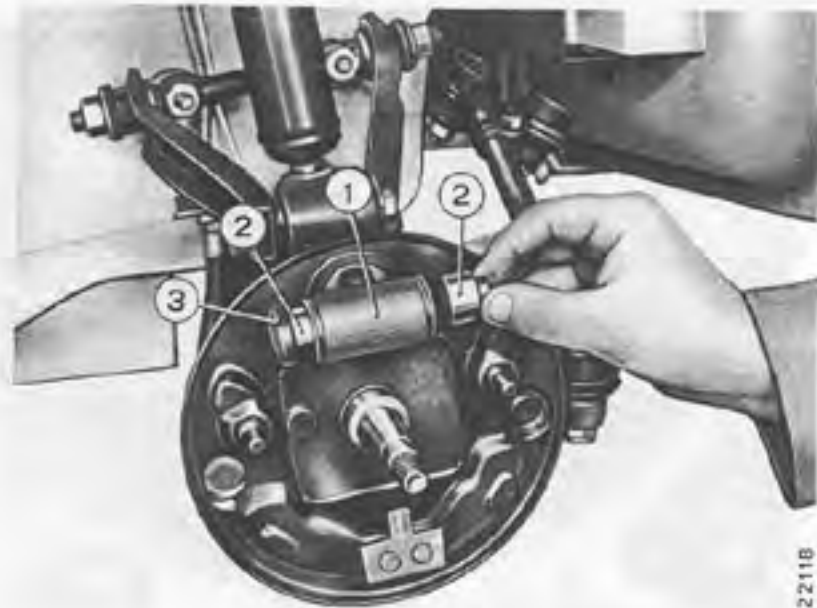
Lors de la révision du cylindre récepteur, s'assurer que la surface intérieure du corps de cylindre et les surfaces extérieures des pistons sont en bon état; dans le cas contraire, le corps de cylindre et ses pistons n'étant pas disponibles en rechange, il faut remplacer le cylindre récepteur complet.

Pour décomposer le cylindre récepteur il faut: déposer les capuchons de protection, sortir les deux pistons et leurs joints toriques, le ressort de réaction et les rondelles de butée.

Contrôler l'efficacité du ressort de réaction et si nécessaire, le remplacer.

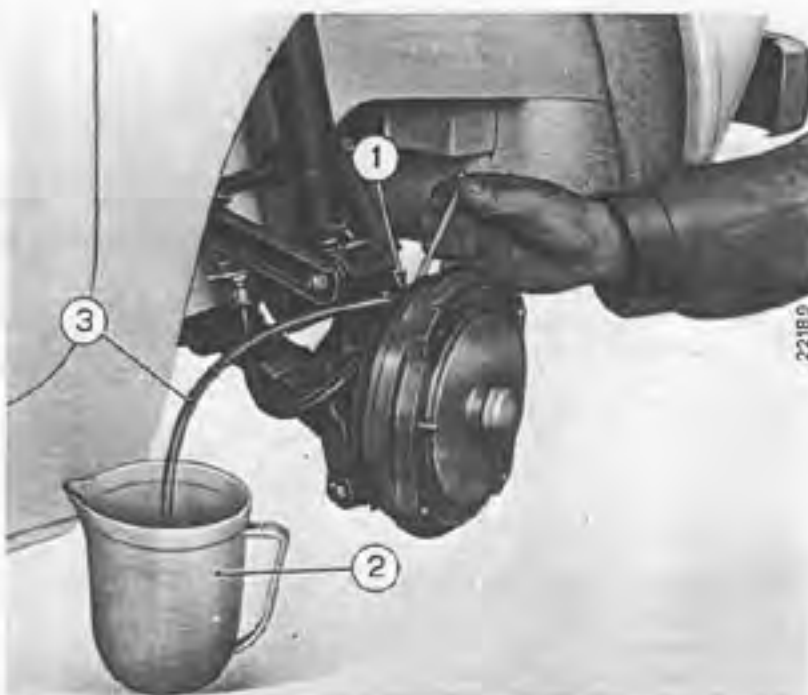
Il sera en outre préférable de remplacer les joints toriques.

A chaque opération de révision du système hydraulique, il faut purger le circuit en remplissant le réservoir de liquide **FIAT Etichetta Azzurra DOT 3**. Emmancher sur l'extrémité du purgeur du cylindre récepteur le tube caoutchouc (3), dont le bout inférieur sera plongé dans un récipient (2) approprié, contenant déjà du liquide du même type utilisé dans le circuit.



Dépose des pistons du cylindre récepteur.

1. Cylindre récepteur.
2. Pistons.
3. Capuchon caoutchouc de protection.



Desserrer ensuite de quelques tours le purgeur (1) et enfoncer plusieurs fois la pédale de freins jusqu'à ce que le liquide s'écoule sans bulles d'air.

En maintenant la pédale enfoncée, resserrer le purgeur et enlever le tube caoutchouc.

Après la purge complète du système, rétablir le niveau prévu dans le réservoir.

Purge du système hydraulique de freins.

1. Purgeur.
2. Récipient.
3. Tube caoutchouc.

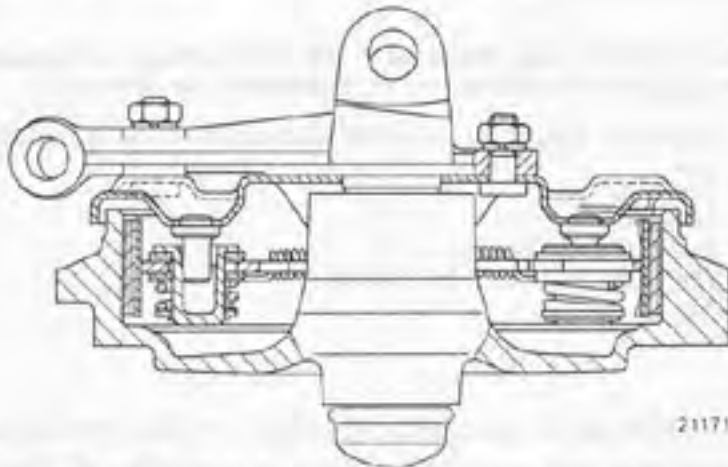
Freins avant et arrière

Modèle 126

REPLACEMENT DES MACHOIRES AVEC GARNITURES

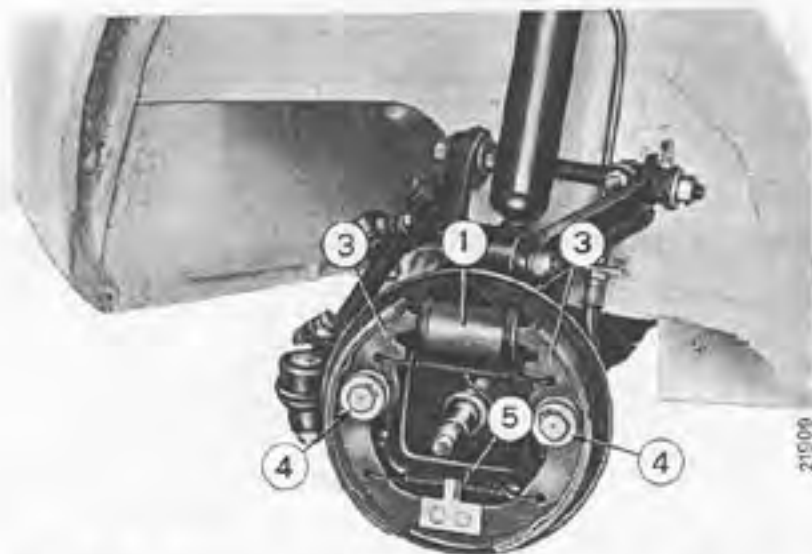
Après avoir déposé le tambour de freins et avoir appliqué l'outil **A. 72235** pour empêcher les pistons de sortir du cylindre, décrocher avec des pinces les ressorts de rappel (5) des mâchoires.

Lorsque l'épaisseur des garnitures de freins n'est plus que de **1,5 mm** (épaisseur mini), le remplacement des mâchoires s'impose.



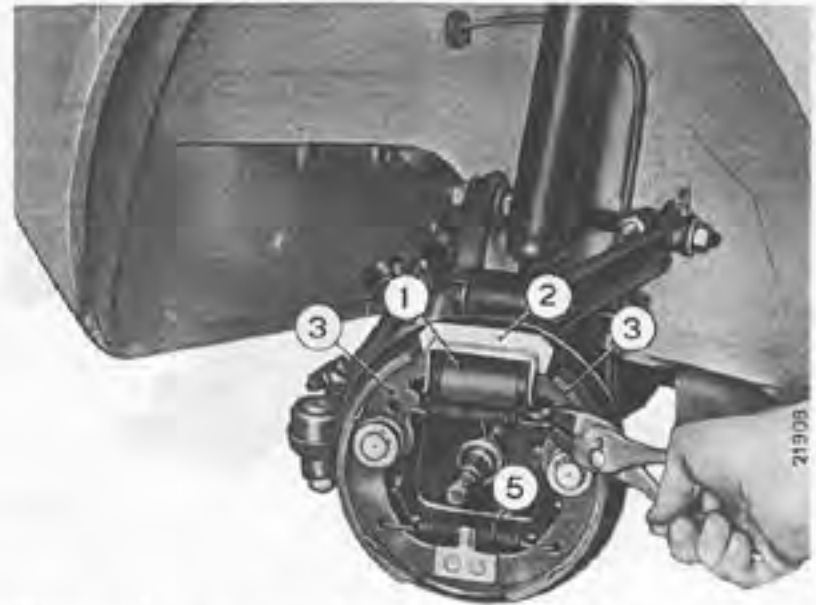
Coupe de l'ensemble freins de la roue avant gauche.

NOTA - Les opérations pour le remplacement des mâchoires montrées sur les figures qui suivent, se rapportent seulement aux roues avant; pour ce qui concerne les roues arrière, les opérations sont les mêmes.



Détail de l'ensemble plateau de freins sans tambour.

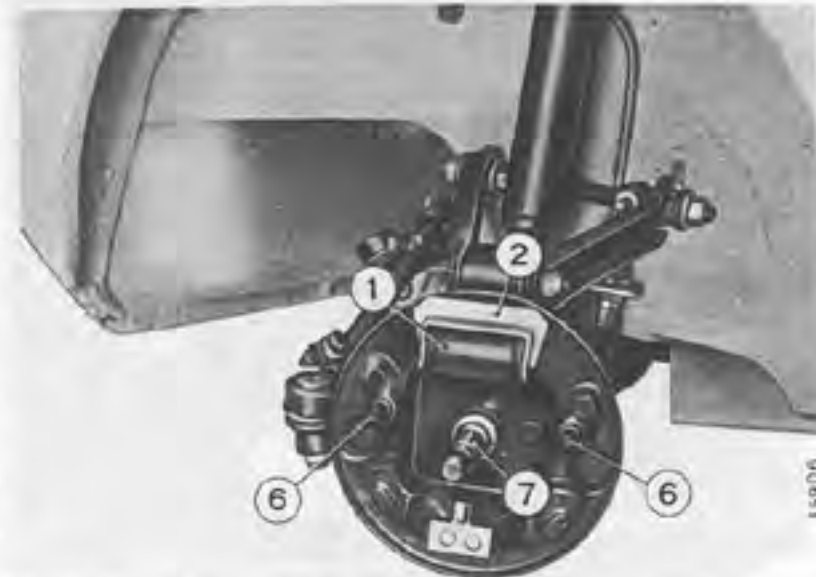
1. Cylindre récepteur.
2. Outil **A. 72235** de maintien des pistons dans le cylindre.
3. Mâchoires avec garnitures de freinage.
4. Dispositifs de rattrapage automatique du jeu entre mâchoires et tambour.
5. Ressorts de rappel des mâchoires.
6. Colonnnettes de l'étui de dispositif (4).
7. Fusée.



Dépose des ressorts de rappel des mâchoires.



Dépose des mâchoires après application de l'outil **A. 72235** de maintien des pistons dans le cylindre.



Détail de l'ensemble plateau de freins partiellement décomposé.

DISPOSITIF DE RATTRAPAGE AUTOMATIQUE DU JEU AUX MACHOIRES



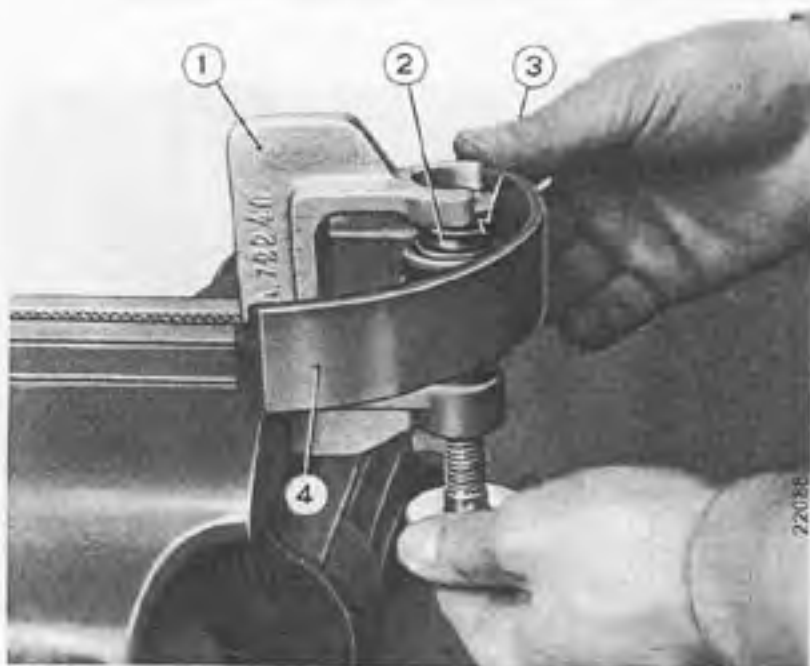
22087

S'assurer que toutes les pièces sont en parfait état; toute anomalie, même minime, entraîne le remplacement de la pièce usée ou endommagée.

Avant le reassemblage, vérifier toujours l'efficacité du ressort (3) à l'aide de l'appareil **Ap. 5049**, en le comprimant jusqu'à une longueur de **9,5 mm**; la charge indiquée par l'appareil doit être de **46 kg**, avec une tolérance de $\pm 4,2$ kg.

Vue éclatée du dispositif de rattrapage automatique du jeu entre mâchoires et tambours de freins.

1. Segment d'arrêt du dispositif automatique de rattrapage du jeu.
2. Rondelle plate.
3. Ressort.
4. Rondelles de friction.
5. Mâchoire complète de garniture.
6. Etui.

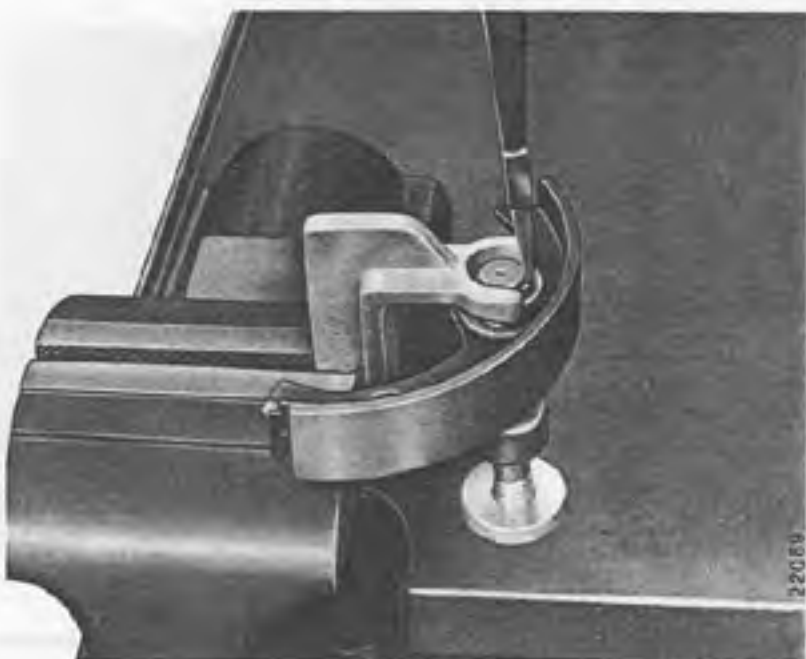


22088

Le montage du dispositif en objet se fait comme suit: — emmancher sur l'étui (2) une rondelle de friction, puis la mâchoire, la seconde rondelle de friction, le ressort (3) et la rondelle plate (2); agir sur cette dernière avec l'outil **A. 72246** pour comprimer le res-

Montage du dispositif de rattrapage automatique du jeu à l'aide de l'outil A. 72246.

1. Outil **A. 72246** pour le montage et le démontage du dispositif automatique de rattrapage du jeu.
2. Etui.
3. Ressort.
4. Mâchoire complète de garniture de freinage.



22089

sort de sorte à pouvoir engager le segment d'arrêt dans la gorge en bout de l'étui.

Montage à l'aide d'une pince, du segment d'arrêt du dispositif de rattrapage automatique du jeu.

**CONTROLE ET RECTIFICATION
DES TAMBOURS DE FREINS**

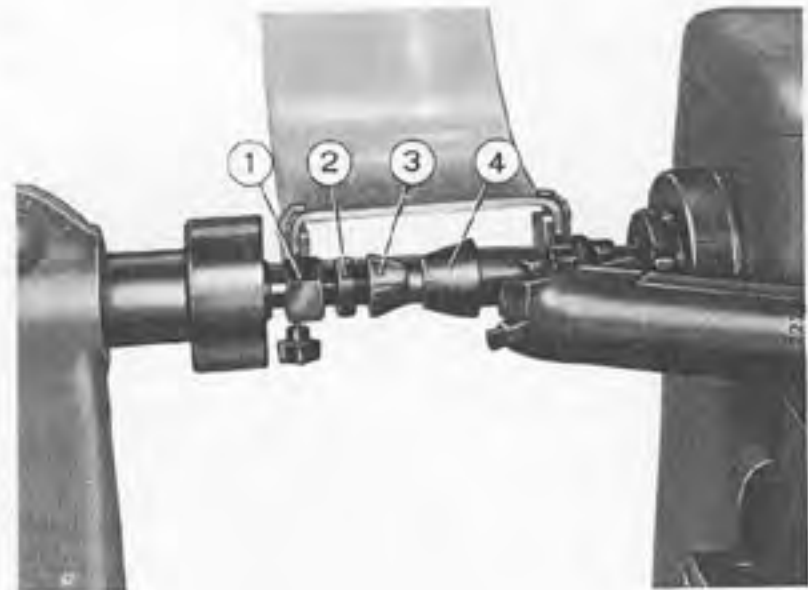
Examiner les tambours: en cas de rayures creuses ou d'ovalisation, les rectifier au tour.

La majoration maxi admise sur l'alésage des tambours est de **1 mm**.

Mesure de l'alésage du tambour de frein, à l'aide d'un pied à coulisse.



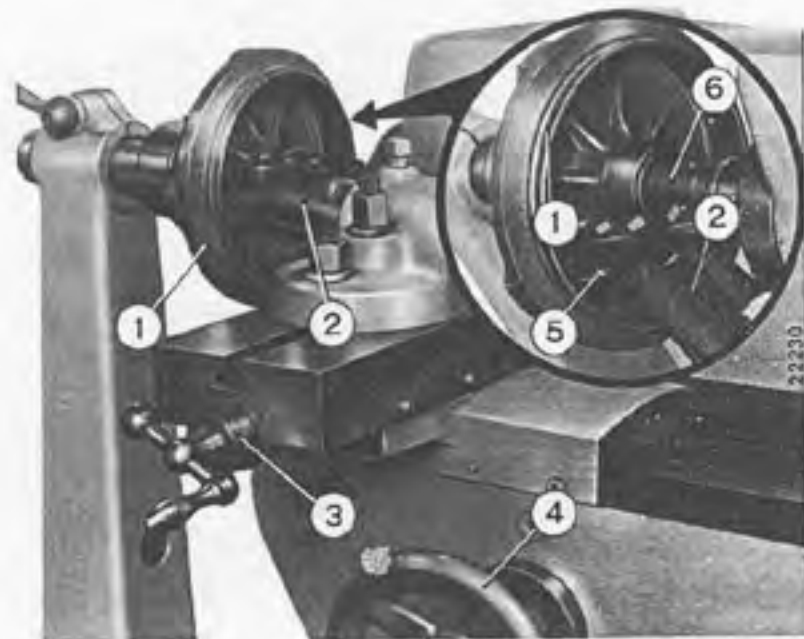
L'opération de tournage doit être accomplie au tour **M. 1004**, muni de mandrin et de ses bagues de centrage.



Tour M. 1004 pour tambours de freins, complet de mandrin, bagues et entretoise.

1. Ecrou de fixation du tambour.
2. Entretoise.
3. et 4. Bagues de centrage du tambour.

Le centrage du tambour sur le tour doit être exécuter d'une façon extrêmement soignée. Si pendant le tournage l'enlèvement du matériau n'est pas uniforme (en mesure de l'ovalisation relevée auparavant), on pourrait même préjudicier l'équilibrage du tambour.



Mise en place du tambour sur le tour M. 1004.

1. Tambour de frein.
2. Etrier porte-patins abrasifs.
3. Commande de l'avance transversal du tour.
4. Commande de l'avance longitudinale du tour.
5. Outil.
6. Mandrin.

Commande du frein à main

331.35

Modèle 126

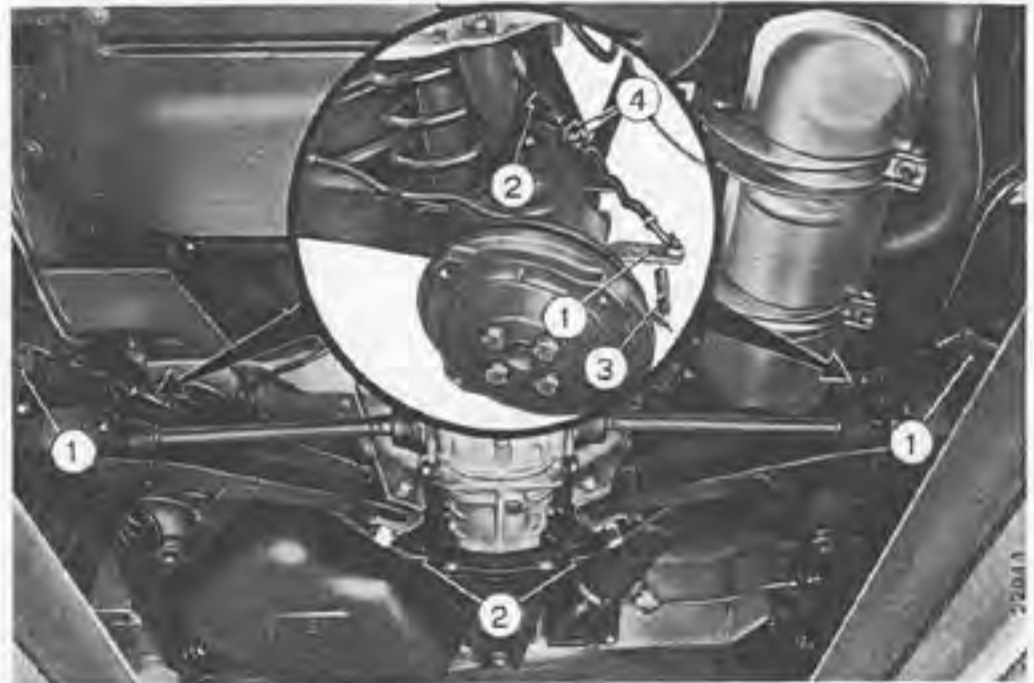
Feuille 1

REGLAGE DU FREIN A MAIN

A partir de sa position de repos, actionner le levier vers le haut de trois dents du secteur. Agir ensuite sur les deux tendeurs jusqu'à bloquer les roues arrière et bloquer aussi les tendeurs au moyen des contre-écrous (4). Effectuer 4 ou 5 freinages énergiques avec le levier à main et vérifier que:

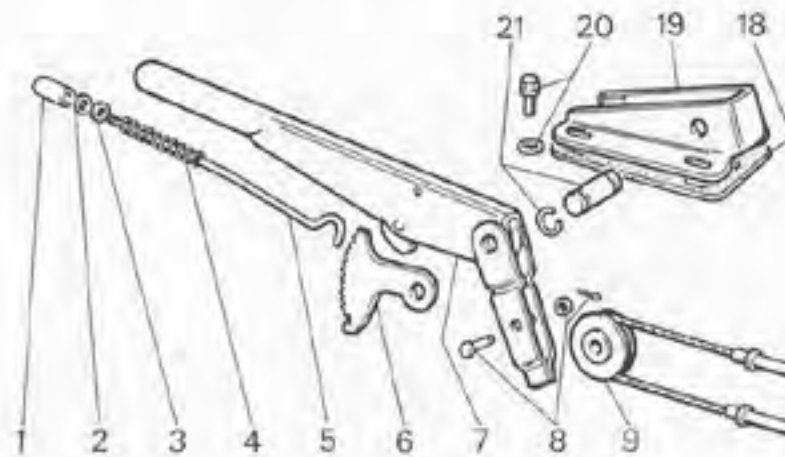
- le nombre de dents engagées ne dépasse pas 4 ou 5;
- avec le levier en position de repos, les freins arrière sont dégagés (libre rotation des roues).

S'il se vérifie le blocage d'une roue ou de toutes les deux, contrôler le fonctionnement de chaque pièce de la commande et de façon particulière l'aménagement et le coulissement du câble dans sa gaine, et répéter enfin le réglage.



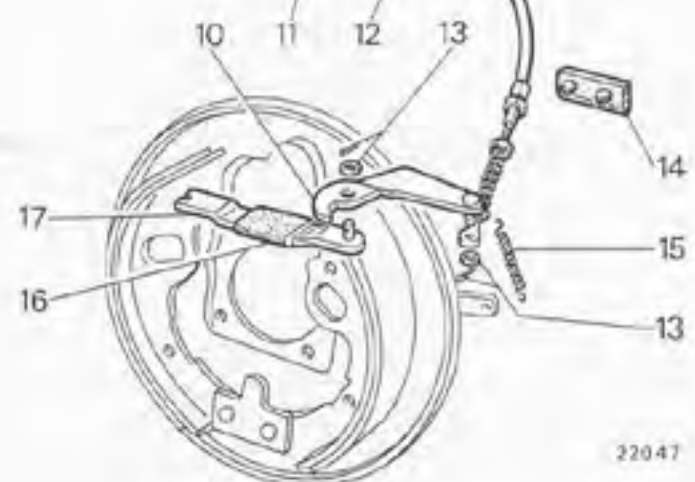
Vue des tendeurs de frein à main. Le détail montre les contre-écrous de réglage.

1. Levier de commande mécanique des mâchoires de freins arrière.
2. Gaine et câble.
3. Ressort de rappel de levier (1).
4. Ecrrou et contre-écrou de réglage du frein à main.



Vue éclatée de la commande de frein à main.

1. Bouton-poussoir de déblocage.
2. Bague caoutchouc.
3. Rondelle plate.
4. Ressort.
5. Tige.
6. Secteur denté.
7. Levier de commande.
8. Axe, rondelle plate et goupille.
9. Poulie de câble.
10. Levier de commande des mâchoires.
11. Gaine et câble.
12. Patte de câble.
13. Rondelles plates et goupilles.
14. Tampon caoutchouc.
15. Ressort de rappel de câble.
16. Bague caoutchouc de biellette (17).
17. Biellette de levier (10).
18. Joint de support (19).



19. Support de levier de commande.
20. Vis et rondelle plate de support (19).
21. Axe et segment d'arrêt de levier (7).

FIAT 126

CARACTERISTIQUES GENERALES - ENTRETIEN 00

Caractéristiques générales du moteur
Caractéristiques générales du châssis
Caractéristiques générales de l'équipement
électrique
Poids
Performances
Dimensions
Ravitaillements
Identification
Graissage
Vérifications et entretien
Caractéristiques des lubrifiants

Entretien

Modèle 126

00

Feuille 6

VERIFICATIONS ET ENTRETIEN

OPERATION	10.000 Km	20.000 Km	30.000 Km	40.000 Km	50.000 Km	60.000 Km	70.000 Km	80.000 Km
Tous les 500 km :	<ul style="list-style-type: none"> 1. Réservoir de freins: vérifier le niveau. 2. Pneus: vérifier la pression. 							
Tous les 2500 km :	3. Batterie: vérifier le niveau de l'électrolyte.							
Tous les 5000 km :	<ul style="list-style-type: none"> — Lave-glace: vérifier le niveau. 4. Rotules de direction: vérifier les capuchons. 							
5. Poussoirs: vérifier le jeu	*	*	*	*	*	*	*	*
6. Filtre à air: changer l'élément filtrant	*	*	*	*	*	*	*	*
7. Carburateur: régler le ralenti	*	*	*	*	*	*	*	*
8. Courroie de dynamo et de ventilateur: vérifier la tension	*	*	*	*	*	*	*	*
9. Allumeur: nettoyer et vérifier l'écartement des contacts du rupteur et vérifier le calage de l'allumage	*	*	*	*	*	*	*	*
10. Bougies: nettoyer et vérifier l'écartement des électrodes	*	*	*	*	*	*	*	*
11. Pedale de débrayage: vérifier le jeu	*	*	*	*	*	*	*	*
12. Freins: vérifier l'épaisseur des garnitures	*	*	*	*	*	*	*	*
13. Tringlerie de frein à main: régler le jeu	*	*	*	*	*	*	*	*
14. Rotules de direction: vérifier l'usure	*	*	*	*	*	*	*	*
15. Timonerie de direction: vérifier les jeux et l'étanchéité des joints	*	*	*	*	*	*	*	*
16. Pneus: vérifier l'usure et les intervertir	*	*	*	*	*	*	*	*
17. Batterie: vérifier les bornes et les colliers: les graisser avec de la vaseline pure filante	*	*	*	*	*	*	*	*
— Phares: vérifier le réglage	*	*	*	*	*	*	*	*
13. Tuyauterie d'échappement et silencieux: vérifier les fixations	*	*	*	*	*	*	*	*
— Joints, durites, raccords, bouchons: vérifier s'il existe des fuites	*	*	*	*	*	*	*	*
19. Carburateur: nettoyer gicleurs et filtre: rincer l'intérieur		*		*		*		*
— Dispositif de recyclage des gaz des carter: nettoyer les conduits		*		*		*		*
20. Géométrie des roues: vérifier		*		*		*		*
— Groupes mécaniques: vérifier les fixations à la carrosserie		*		*		*		*
21. Courroie de dynamo et de ventilateur: remplacer			*			*		*
22. Roulements de roues avant: régler le jeu			*			*		*
23. Dynamo: nettoyer le collecteur et remplacer les balais			*			*		*
24. Démarreur: nettoyer le collecteur et remplacer les balais			*			*		*
25. Filtre à huile centrifuge: démonter et nettoyer l'intérieur					*			*

CARACTERISTIQUES DES LUBRIFIANTS FIAT

TYPE	DESIGNATION INTERNATIONALE	APPLICATIONS
oliofiat VS⁺ 40 (mini au-dessus de 0° C; maxi supérieure à 35° C)	Huile détergente à faible teneur en cendres; API Service SD, CC - qui satisfait à la Séquence Européenne (SAE 40)	Moteur
oliofiat VS⁺ 30 (mini au-dessus de 0° C; maxi inférieure à 35° C)	Huile détergente à faible teneur en cendres; API Service SD, CC - qui satisfait à la Séquence Européenne (SAE 30)	Moteur
oliofiat VS⁺ 20 W (mini entre - 15° C et 0° C)	Huile détergente à faible teneur en cendres; API Service SD, CC - qui satisfait à la Séquence Européenne (SAE 20 W)	Moteur
oliofiat VS⁺ 10 W (mini au-dessus de - 15° C)	Huile détergente à faible teneur en cendres; API Service SD, CC - qui satisfait à la Séquence Européenne (SAE 10 W)	Moteur Démarreur
oliofiat W 90/M	Huile SAE 90 EP répondant à la norme MIL-L - 2105 B	Boîtier de direction
oliofiat ZC 90	Huile SAE 90 (non EP) pour transmissions mécaniques, contenant des additifs anti-usure	Boîte de vitesses - différentiel
grassofiat Jota 1	Graisse à base de lithium; N.L.G.I. - n. 1	Fusées de roues
grassofiat MR 3	Graisse à base de lithium; N.L.G.I. - n. 3	Rotules de direction - Roulements de roues. - Dynamo
Liquide FIAT DOT 3 (étiquette bleue)	DOT 3 - N.H.T.S.A. - Standard n. 116.S6	Circuit hydraulique de freins
oliofiat S.A.I.	Huile minérale ne gelant pas et contenant des additifs d'onctuosité	Amortisseurs hydrauliques

Caractéristiques générales

Modèle 126

00

Feuille 2

MOTEUR

Type	126 A.000
Cycle	4 temps à essence
Nombre de cylindres (en ligne)	2 verticaux
Alésage	73,5 mm
Course	70 mm
Cylindrée	594 cm ³
Rapport volumétrique	7,5
Puissance maximale DIN	23 ch
Régime correspondant	4800 t/mn
Couple maxi DIN	4 m·kg
Régime correspondant	3400 t/mn
Emplacement	longitudinal à l'arrière

Distribution : soupapes en tête et arbre à cames dans le bloc-cylindres.

— Admission	{	A.O.A.	26°
		R.F.A.	56°
— Echappement	{	A.O.E.	66°
		R.F.E.	16°
— Jeu entre culbuteurs et soupapes:			
— pour vérification du calage 0,625 mm			
— jeu de marche, à froid:			
Admission			0,20 mm
Echappement			0,25 mm

Alimentation :

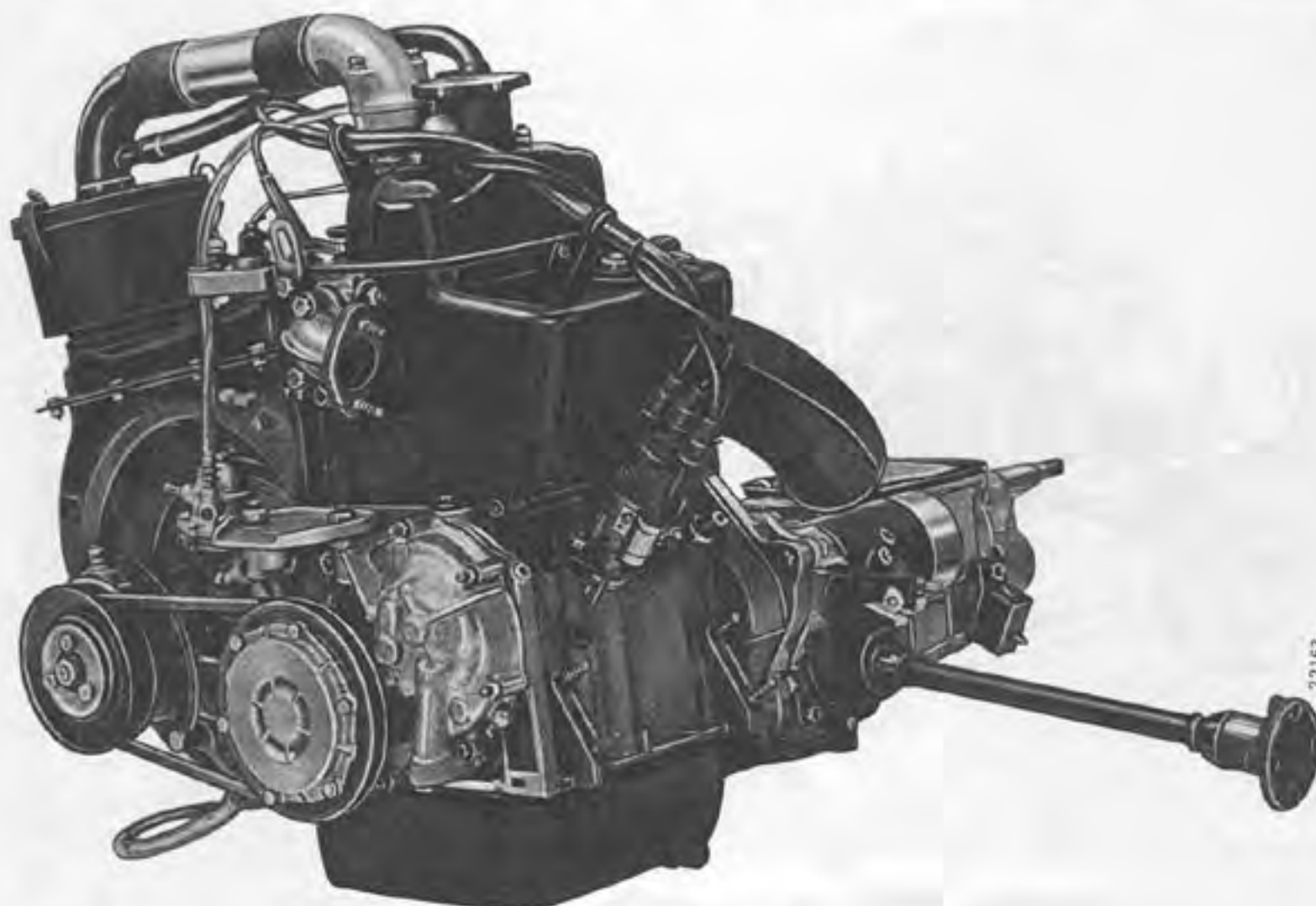
- Par pompe mécanique.
- Carburateur monocorps inversé Weber 28 IMB avec dispositif de mise en marche à froid à action graduelle.
- Canalisation de retour du carburant en excès.
- Dispositif limitant la teneur en oxide de carbone au ralenti.
- Dispositif de recyclage des gaz du carter.
- Filtre à air à cartouche (élément filtrant) en papier.

Graissage : sous pression, par pompe à engrenages et clapet de surpression d'huile.

- Pression d'huile normale: 2,5 à 3 kg/cm² à une température de 100° C.
- Epuration par filtre centrifuge à débit total.

Refroidissement :

- A air avec ventilateur centrifuge.
- Thermostat commandant le volet de sortie d'air:
 - début d'ouverture du volet . . . 68° à 73° C
 - ouverture totale du volet . . . 87° à 93° C



CHASSIS

Type 126 A Traction AR par arbres reliés au différentiel par des joints à patin et aux roues par des joints élastiques.

EMBRAYAGE

Monodisque à sec, avec ressort à diaphragme; commande mécanique de débrayage.

Garde à la pédale env. 28 mm

BOITE DE VITESSES

Quatre vitesses avant et une marche AR. Pignons de 2e-3e-4e toujours en prise, munis de synchros à bague libre.

Commande par levier au plancher.

Rapports:

— 1re	3,250
— 2e	2,067
— 3e	1,300
— 4e	0,872
— marche AR	4,024

DIFFERENTIEL

Incorporé à la boîte de vitesses.

Couple de démultiplication 8/39

FREINS

Freins de service et de secours hydrauliques sur les 4 roues avec mâchoires auto-centreuses actionnées par un maître-cylindre et des cylindres récepteurs.

Circuits avant et arrière indépendants.

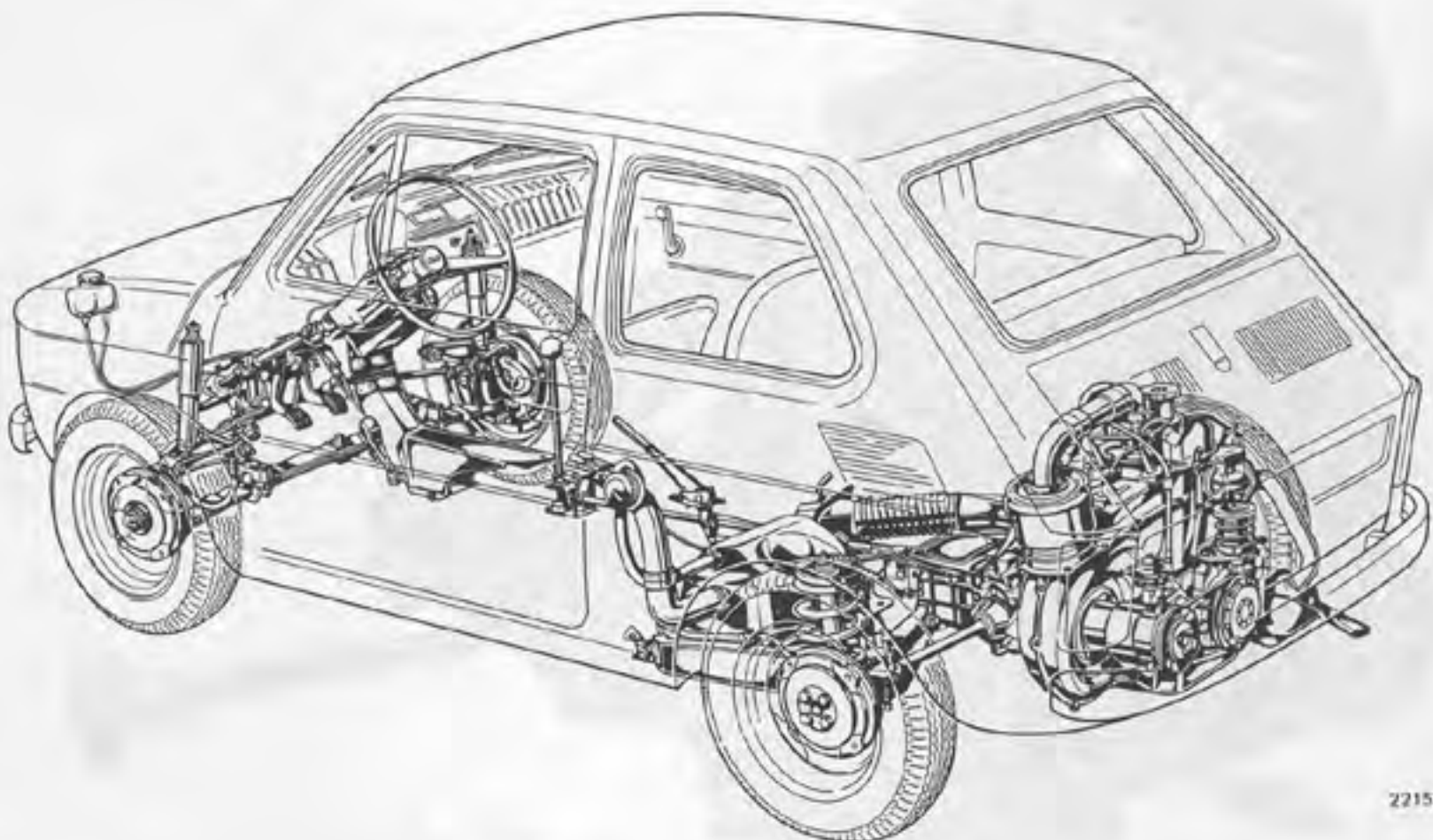
Dispositif de rattrapage automatique du jeu entre mâchoires et tambour.

Frein de stationnement mécanique, agissant sur les roues arrière, commandé par levier à main.

ROUES ET PNEUS

Roues à voile avec jante 4 x 12"
Pneus à carcasse radiale 135-12"

	AV	AR
Pression de gonflage (en bars) .	1,40	2,00



22152

Caractéristiques générales

Modèle 126

00

Feuille 3

DIRECTION

A vis sans fin et secteur hélicoïdal.
Colonne de direction en trois tronçons, avec deux joints de cadran.
Rapport 2/26
Diamètre mini de braquage 8,6 m
Barres de direction symétriques et indépendantes pour chaque roue, avec barre d'accouplement et levier latéral de renvoi.
Rotules à graissage "for life".

SUSPENSION AVANT

A roues indépendantes avec bras oscillants supérieurs.
Ressort à lamès transversal, ancré en deux points au soubassement de coque par calage de tampons élastiques, et relié à ses extrémités aux deux porte-fusées par des "estendbloccs" et des axes.

Le ressort remplit aussi une fonction stabilisatrice lors des secouements asymétriques des roues.

Amortisseurs hydrauliques télescopiques à double effet.
Chasse (*) 8° à 10°
Carrossage (*) 0° 30' à 1° 30'
Pincement (*) - 1 à + 3 mm

SUSPENSION ARRIERE

A roues indépendantes: ressorts hélicoïdaux et bras oscillants ancrés au soubassement de coque par des "estendbloccs".

Amortisseurs hydrauliques télescopiques à double effet.
Carrossage (*) 0° 20' à 1° 20'
Pincement (*) 5 à 9 mm

(*) Voiture en charge: 4 personnes, et pneus gonflés aux pressions préconisées.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Tension	12 V	— avance centrifuge d'automatisme	18°
Batterie, capacité (à la décharge en 20 h)	34 Ah	— écartement des contacts	0,47 à 0,53 mm
Dynamo FIAT DSV 90/12/16/3 S	230 W	Bougies d'allumage:	
Groupe régulateur FIAT	GN 2/12/16	Champion	L-81 Y
Démarrateur FIAT	B 76-0,5/12 S	Marelli	CW 8 NP
Allumeur, type	S 152 A	— Filetage de culot	M 14 x 1,25
— avance initiale de calage, sur moteur	10°	— Écartement des électrodes	0,6 à 0,7 mm

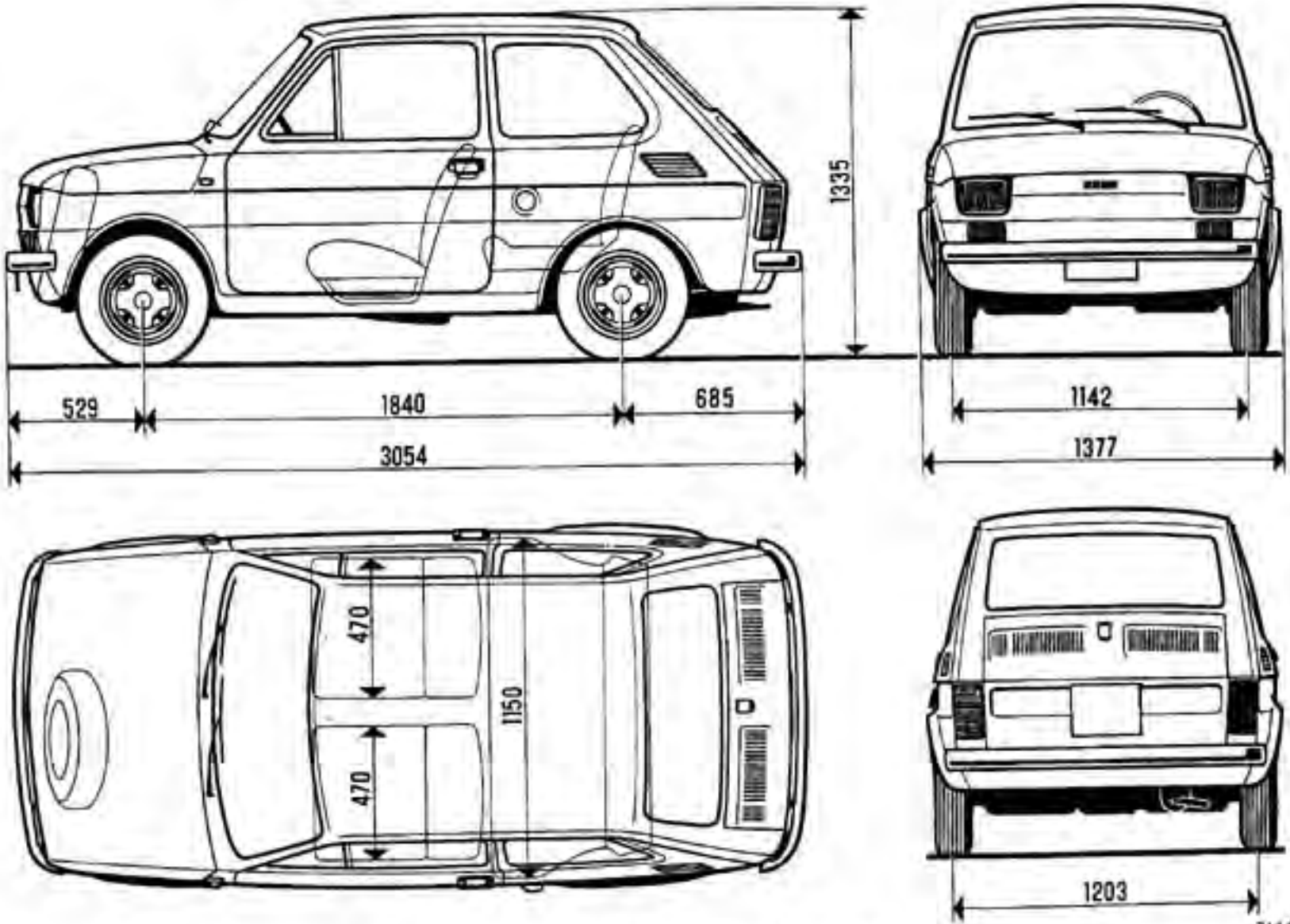
POIDS

Poids de la voiture en ordre de marche (avec roue de secours, outils et accessoires, pleins faits)	580 kg	Poids total autorisé en charge	900 kg
Charge utile	4 personnes + 40 kg	Répartition sur les essieux:	
		— essieu avant	360 kg
		— essieu arrière	540 kg
		Poids maxi remorquable	400 kg

PERFORMANCES

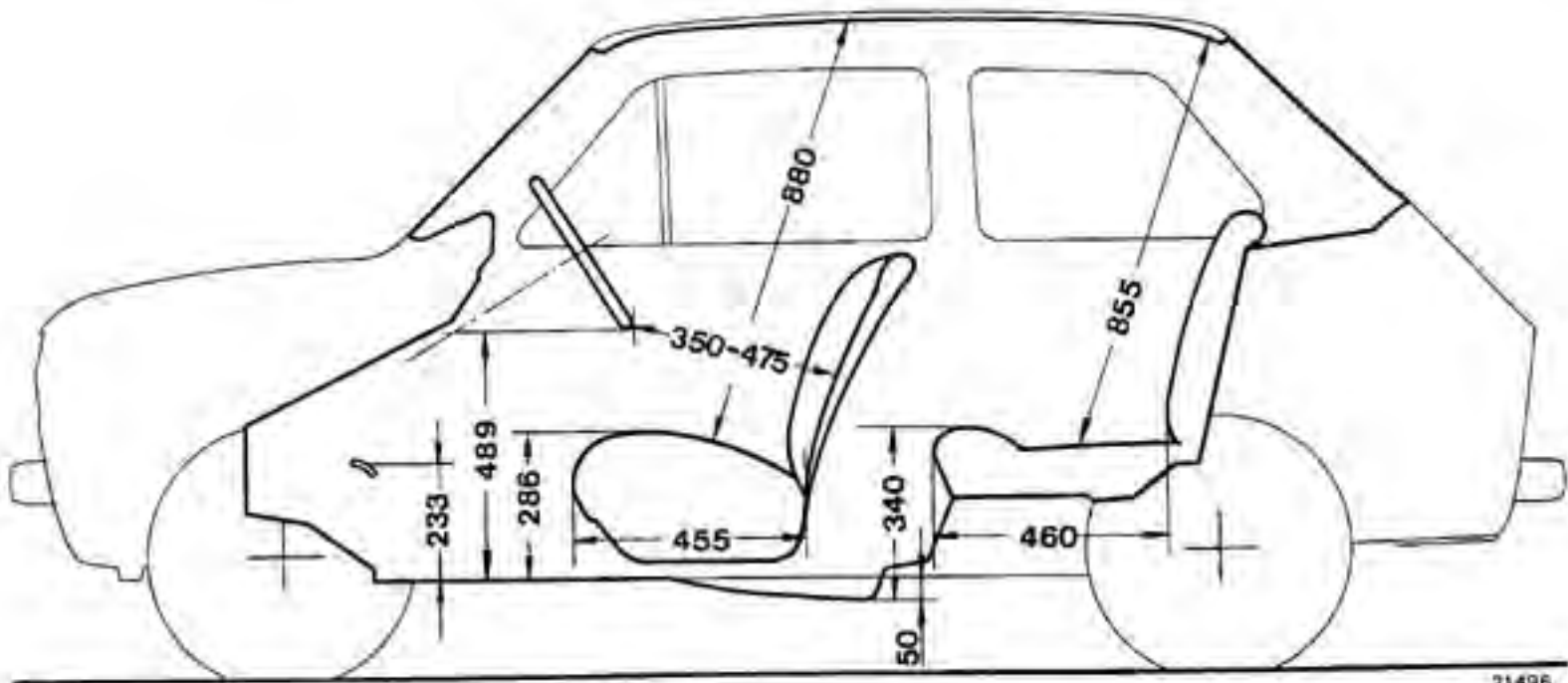
Vitesses maximales à pleine charge, en palier, sur route en bon état, après rodage:		Pentes maximales franchissables à pleine charge, sur route en bon état, après rodage:	
— 1 ^{re}	30 km/h	— 1 ^{re}	24 %
— 2 ^e	50 km/h	— 2 ^e	14 %
— 3 ^e	80 km/h	— 3 ^e	8 %
— 4 ^e	plus de 105 km/h	— 4 ^e	4 %
— marche AR	25 km/h	— marche AR	30 %

DIMENSIONS



21446

La hauteur maximale est rapportée à la voiture vide.



21496

Les cotes se rapportant à la distance entre les sièges et le pavillon ont été mesurées à 300 mm de l'axe de symétrie de la voiture.

Caractéristiques générales

Modèle 126

00

Feuille 4

PRECONISATIONS DE RAVITAILLEMENT

ORGANES A RAVITAILLER	QUANTITE		PRODUITS PRECONISES
	litres	kg	
Réservoir d'essence env.	21	—	} Supercarburant
y compris une réserve de env.	5	—	
Carter à huile (1)	2,5	2,25	oliofiat (2)
Boîte - différentiel	1,10	1	oliofiat ZC 90
Boîtier de direction	0,12	0,11	oliofiat W 90/M
Amortisseurs avant (chaque)	0,13	0,12	} oliofiat S.A.I.
Amortisseurs arrière (chaque)	0,11	0,10	
Système hydraulique de freins	0,350	0,350	Liquide FIAT étiquette bleue DOT 3
Réservoir de lave-glace	1,5	—	Mélange d'eau et de « liquide FIAT DP 1 » (3)

(1) La capacité totale du carter, du filtre, du vilebrequin et des canalisations est de 2,4 kg. La quantité indiquée dans le tableau est celle à prévoir pour les vidanges périodiques.

(2) Par temps chaud une dose de 30 cm³ chaque litre d'eau; par temps froid, pour des températures jusqu'à - 10° C mélanger 50% de liquide **DP 1** avec 50% d'eau. Au-dessous de - 10° C, utiliser exclusivement du "liquide **DP 1**" sans eau.

(3) Utiliser les types d'huile suivants:

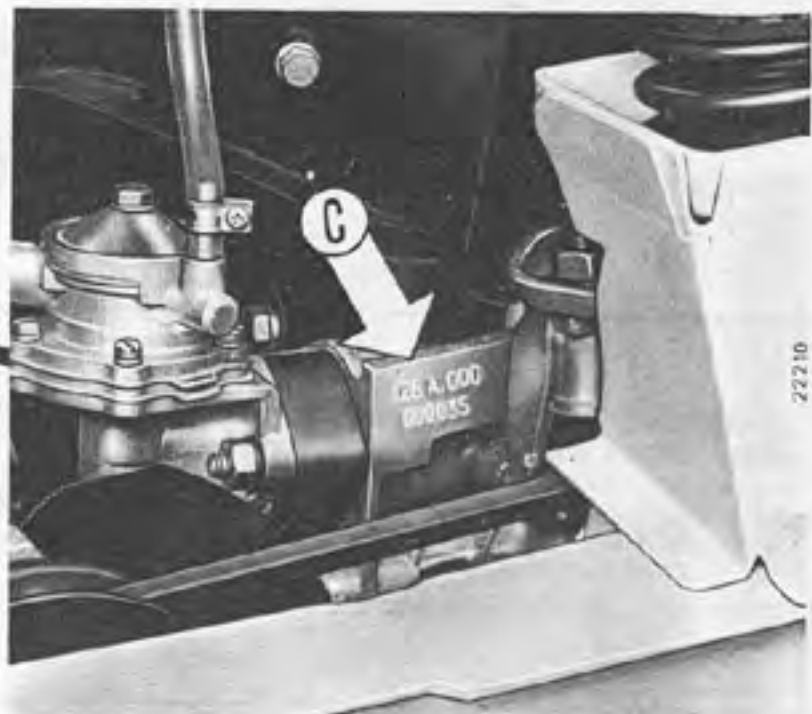
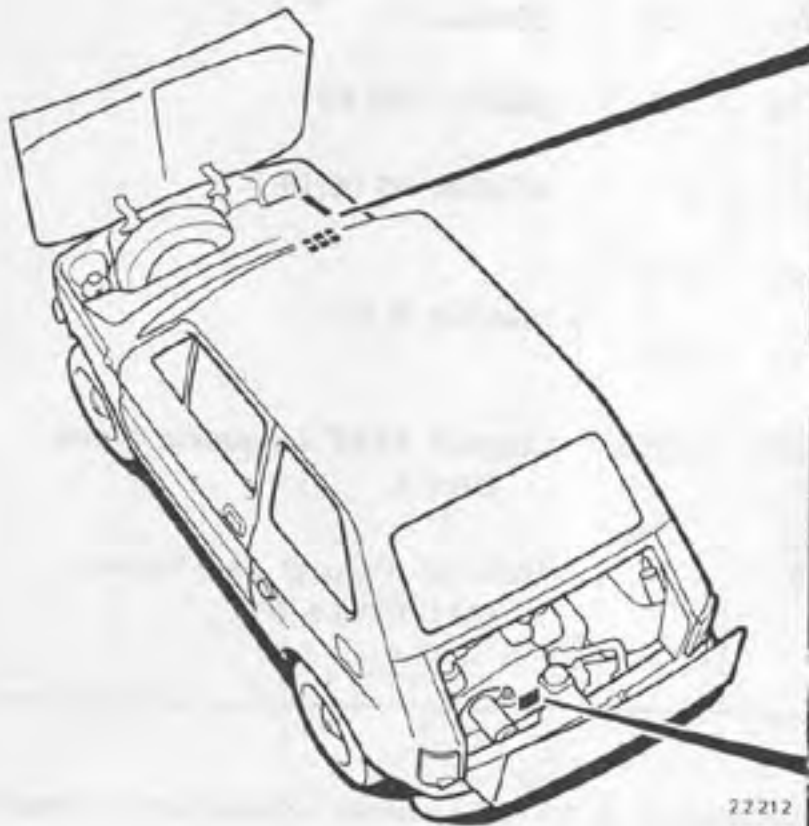
TEMPERATURE EXTERIEURE	oliofiat VS+	oliofiat MULTIGRADE
	Huiles détergentes à faible teneur en cendres - satisfaisant à la Séquence Européenne (*)	
Mini au-dessous de - 15 °C	VS+ 10 W (SAE 10 W)	—
Mini entre 0° C et - 15° C	VS+ 20 W (SAE 20 W)	10 W/30
Mini au-dessus de 0° C	VS+ 30 (SAE 30)	20 W/40
Maxi au-dessus de 35° C	VS+ 40 (SAE 40)	

(*) **Attention** :—Ne pas compléter le niveau avec des huiles d'autre type ou d'autre marque.

IDENTIFICATION

A - Type (126 A) et numéro du châssis.

B - Plaque de constructeur, groupant: numéro d'homologation, type et numéro du châssis, type du moteur, numéro de pièces détachées, et la référence de la peinture.



C - Type (126 A.000) et numéro du moteur.

PIECES DE RECHANGE

Les commandes de pièces de rechange doivent être accompagnées des indications suivantes:

- modèle de la voiture (appellation commerciale);
- type et numéro du châssis;
- type et numéro du moteur;
- numéro de pièces détachées;
- référence de la pièce commandée (à relever dans le Catalogue de Pièces Détachées) d'après laquelle les commandes sont exécutées.

CLES DE LA VOITURE

Chaque voiture comporte un jeu de deux clés, en double, pour:

- contact-démarrage;
- portes.

Sur les clés est frappé un numéro-code.

Pour réaliser un duplicata avec l'appareil **Ap. 5013**, il suffit de connaître le numéro-code et l'utilisation de la clé.

Entretien

Modèle 126

00

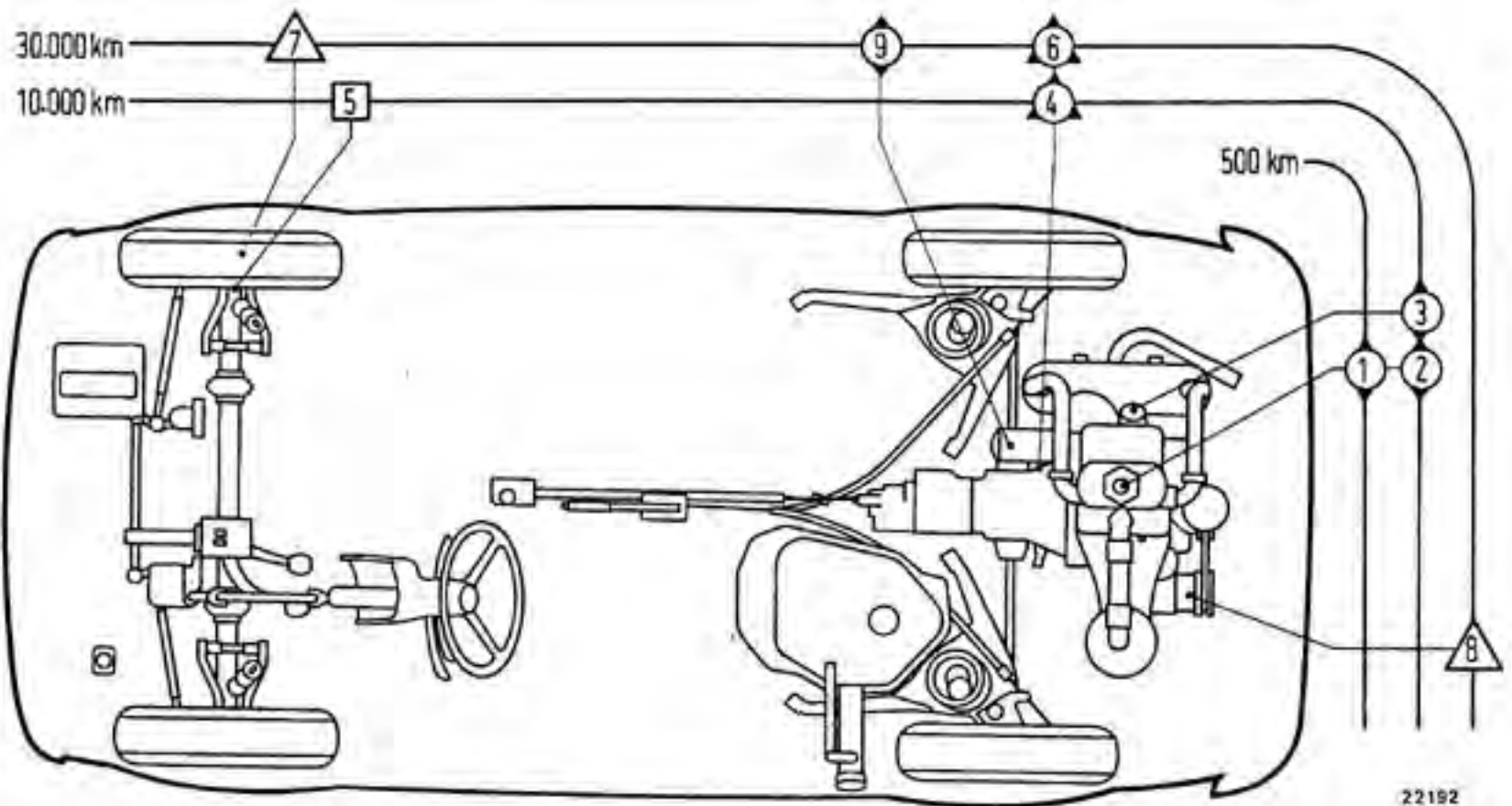
Feuille 5

GRAISSAGE

OPERATION	10.000 Km	20.000 Km	30.000 Km	40.000 Km	50.000 Km	60.000 Km	70.000 Km	80.000 Km
1. Tous les 500 Km : vérification du niveau de l'huile moteur; appoint, si nécessaire.								
2. Vidange huile moteur (*)	*	*	*	*	*	*	*	*
3. Graissage de l'allumeur	*	*	*	*	*	*	*	*
4. Vérification du niveau d'huile dans l'ensemble boîte-différentiel; appoint si nécessaire	*	*	*	*	*	*	*	*
5. Graissage des fusées	*	*	*	*	*	*	*	*
6. Vidange huile boîte-différentiel			*	*	*	*	*	*
7. Graissage roulements roues avant			*	*	*	*	*	*
8. Graissage roulements dynamo			*	*	*	*	*	*
9. Graissage démarreur			*	*	*	*	*	*

Tous les **10.000 km** : graissage des divers groupes de la carrosserie

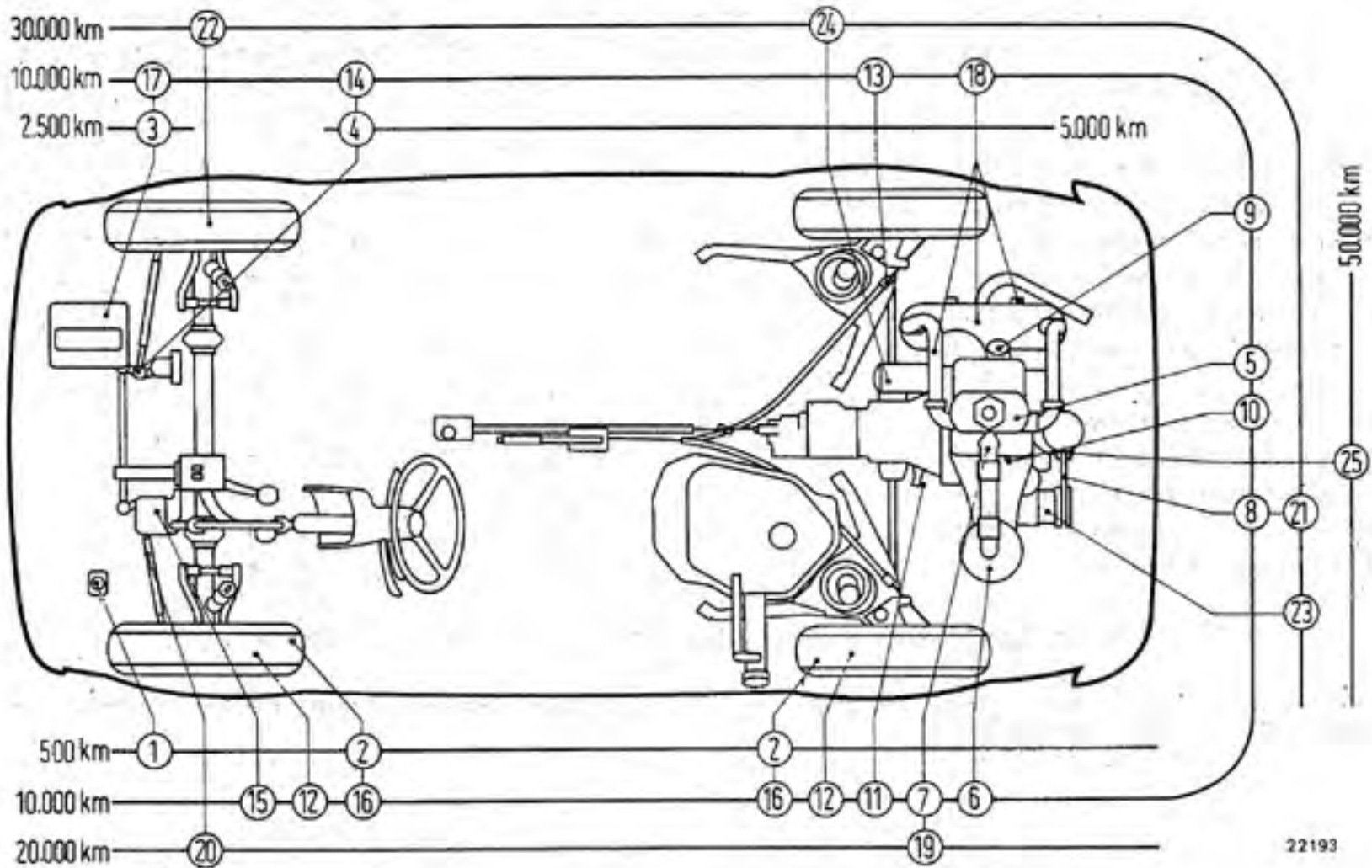
(*) Dans le cas d'un moteur neuf, la vidange doit avoir lieu après les 2000 à 3000 premiers kilomètres (opération comprise dans le coupon de la " Carte de garantie ").



22192

- 
oliofiat pour moteur
 (voir tableau des ravitaillements)
- 
oliofiat ZC 90
- 
grassofiat Jota 1
- 
grassofiat MR 3

VERIFICATIONS ET ENTRETIEN



Opérations éventuelles (non périodiques) ne figurant pas sur le schéma.

- Vérifier le calage de la distribution.
- Remplacer les contacts du rupteur d'allumeur.
- Vérifier le système de freinage.
- Vérifier les amortisseurs hydrauliques.

Code catalogue pièces détachées	Code correspondant manuel et barème	
—	55	Caractéristiques et données - Plan de câblage
		Gr. 551 - ALLUMAGE
F1	551.01	Allumage
		Gr. 552 - MISE EN MARCHE DU MOTEUR
F2	552.01	Mise en marche du moteur
		Gr. 553 - GENERATRICE
F3	553.01	Génératrice
		Gr. 554 - ECLAIRAGE
F4	554.01	Eclairage extérieur et intérieur - Fusibles
		Gr. 555 - ACCESSOIRES
F5	555.01	Dispositifs de signalisation et de manoeuvre
	555.03	Instruments de bord et témoins
—	55 A	Outillage

Mise en marche du moteur

Modèle 126

DEMARREUR

Ensemble démarreur.

1. Fourche de commande.
2. Contact mobile.
3. Ressort de rappel de contact (3).
4. Contact fixe de câble d'alimentation.
5. Vis de masses polaires.
6. Collier de protection du palier côté collecteur.
7. Pignon.

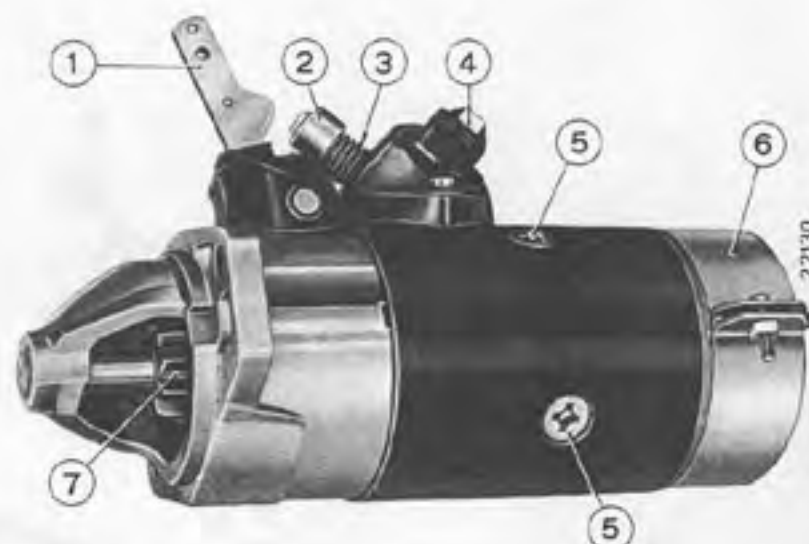
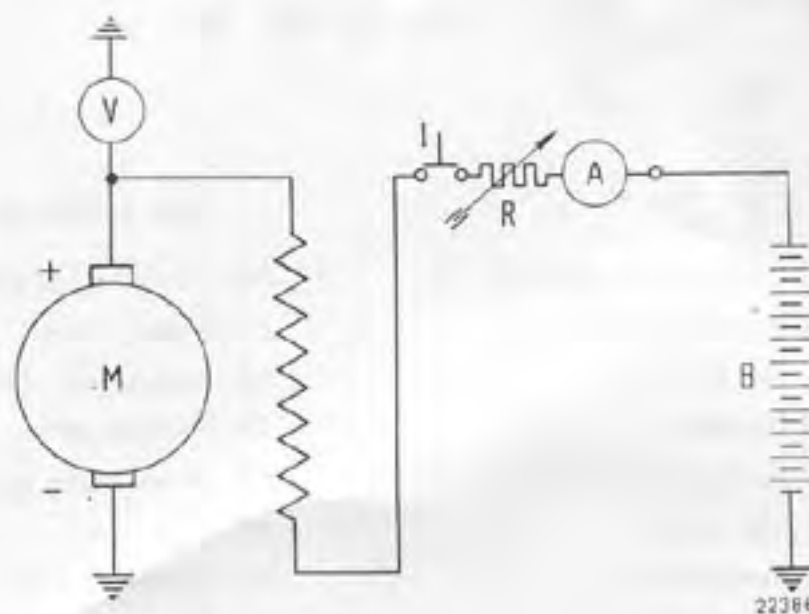


Schéma électrique pour essai du démarreur au banc.

- A. Ampèremètre 1000 A à fond d'échelle.
- B. Batterie 50 Ah - 12 V.
- I. Interrupteur.
- M. Démarreur FIAT B 76-0,5/12 S.
- R. Rhéostat de 800 A de capacité.
- V. Voltmètre 15 V à fond d'échelle.



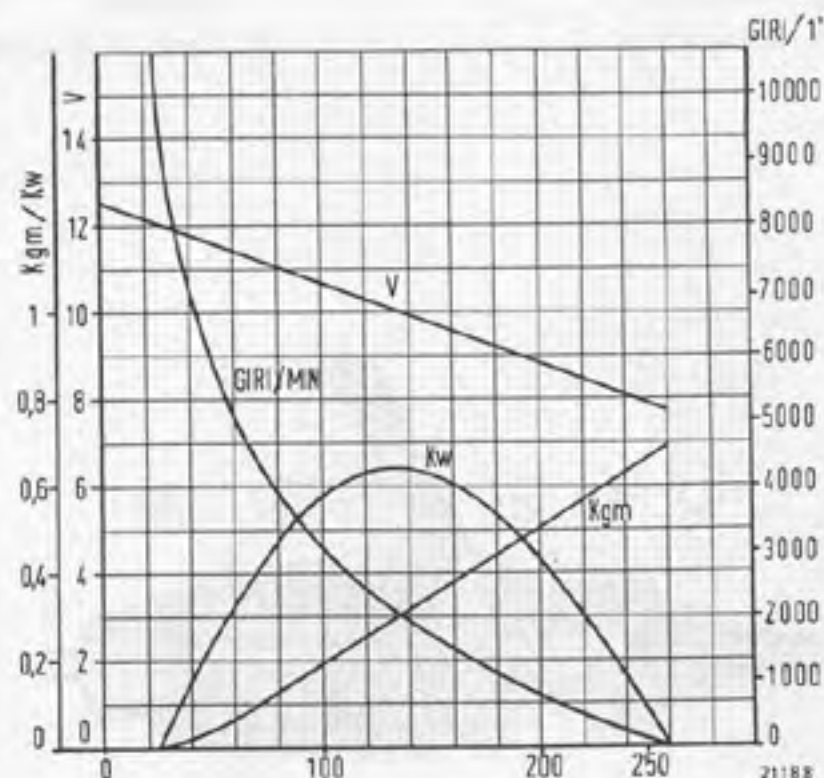
ESSAI DU DEMARREUR AU BANC

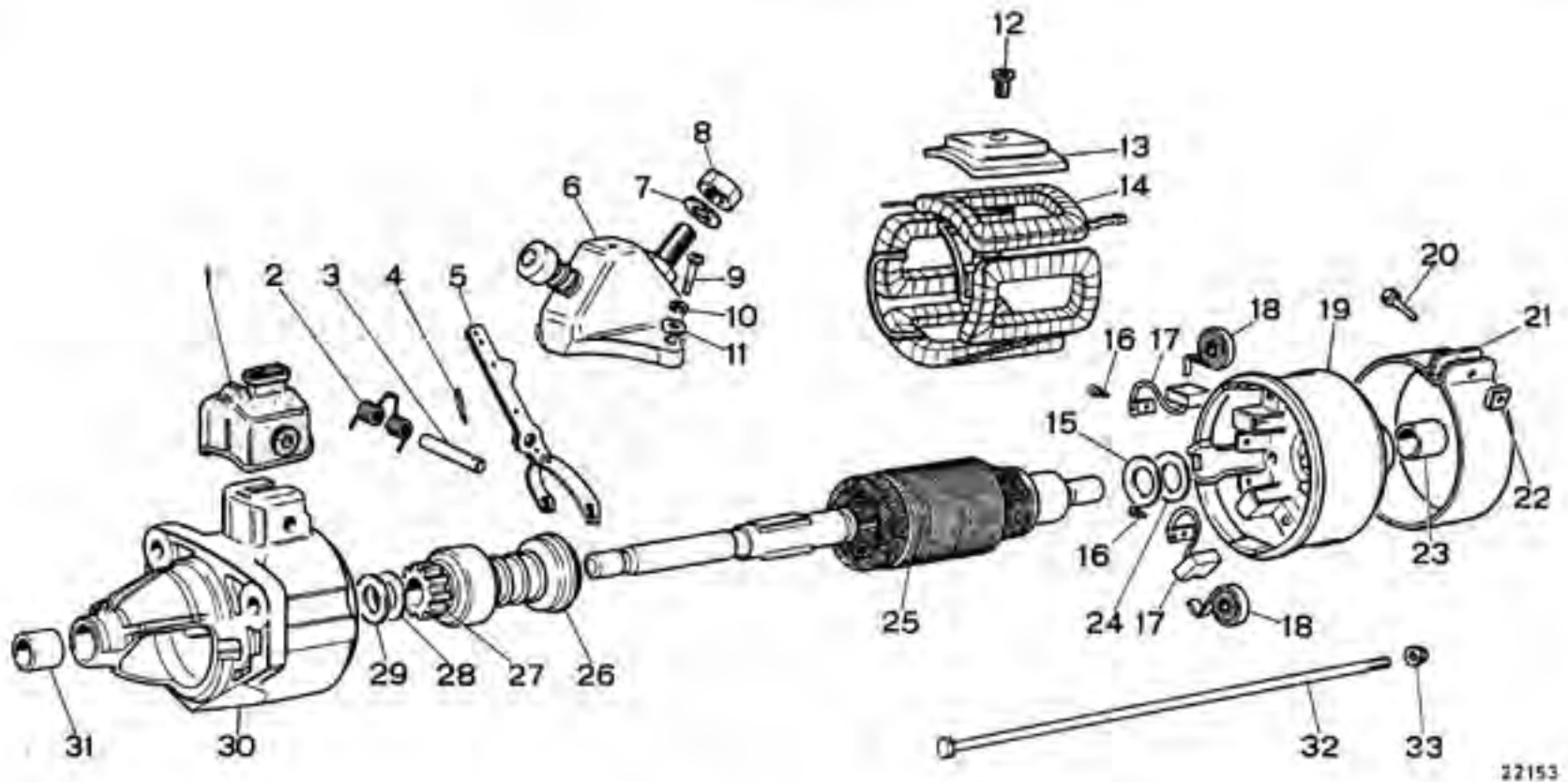
Essai de fonctionnement: cet essai consiste en dix démarrages de quatre secondes chacun, espacés de trente secondes, en freinant le démarreur avec un courant de 140 A.

Le couple fourni doit être de 0,32 m.kg à 1900 t/min sous une tension de 9,9 V.

Courbes caractéristiques du démarreur FIAT B 76-0,5/12 S.

Giri/min = t/min

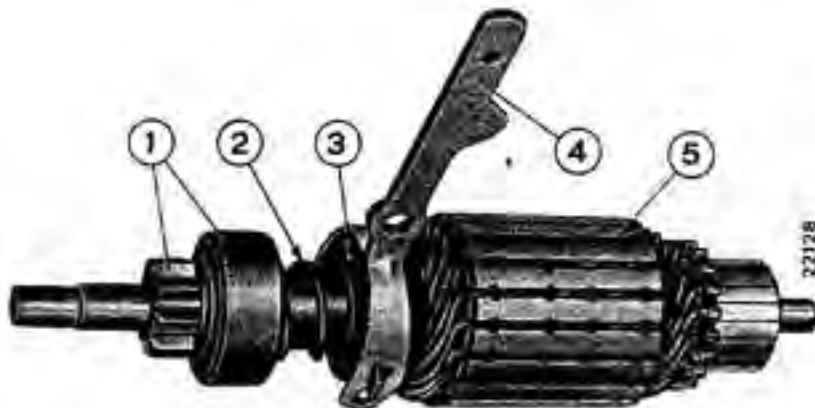




22153

Vue éclatée du démarreur.

- | | | |
|---|--|--|
| 1. Capuchon caoutchouc. | 12. Vis de masse polaire. | 23. Bague. |
| 2. Ressort de fourche. | 13. Masse polaire. | 24. Rondelle plate (épaisseur 1,5 mm). |
| 3. Axe de fourche. | 14. Enroulement inducteur. | 25. Induit. |
| 4. Goupille. | 15. Rondelle plate. | 26. Manchon de lanceur. |
| 5. Fourche de commande. | 16. Vis de cosse de balai. | 27. Pignon. |
| 6. Interrupteur. | 17. Balai. | 28. Rondelle plate. |
| 7. Rondelle-frein. | 18. Ressort de balai. | 29. Rondelle plate. |
| 8. Ecrou de fixation du câble d'alimentation. | 19. Palier côté collecteur. | 30. Palier côté pignon. |
| 9. Vis de fixation de l'interrupteur (6). | 20. Vis de collier de protection. | 31. Bague. |
| 10. Rondelle-frein. | 21. Collier de protection du palier côté collecteur. | 32. Tirant de fixation du démarreur. |
| 11. Rondelle plate. | 22. Ecrou de vis de collier de protection. | 33. Ecrou de tirant. |



22128

Induit complet de lanceur à roue libre et de fourche de commande.

1. Lanceur.
2. Ressort de manchon de lanceur.
3. Manchon de lanceur.
4. Fourche de commande.
5. Induit complet.

Mise en marche du moteur

Modèle 126

552.01

Feuille 2

Essai de démarrage : cet essai est égal à l'essai précédent, mais le démarreur doit absorber un courant de 260 A sous une tension de 7,7 V et fournir un couple de 0,69 m.kg.

Essai à vide : cet essai est égal aux essais précédents, mais la tension aux bornes du démarreur doit être réglée à 12 V. Le démarreur doit absorber un courant ne dépassant pas 26 A sous 12 V et à un régime de 10.000 t/min.

Essai du démarreur au banc.

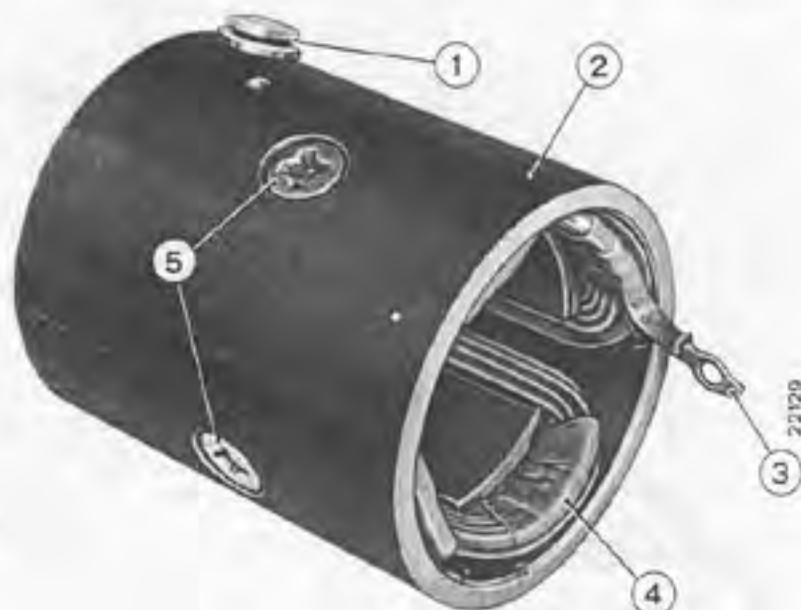
1. Interrupteur de démarrage.
2. Câble d'alimentation.
3. Démarreur.
4. Contact fixe de câble d'alimentation.
5. Fourche de commande.
6. Volant.
7. Compte-tours.
8. Indicateur de couple d'entraînement.



En cas de remplacement de l'enroulement inducteur le chauffer à 50° C avant de le monter, pour le rendre souple et en faciliter la mise en place sous les masses polaires. Les masses polaires doivent être serrées à fond avec leurs vis de fixation pour ramener l'entrefer à sa valeur initiale.

Carcasse du démarreur complète d'inducteur et de masses polaires.

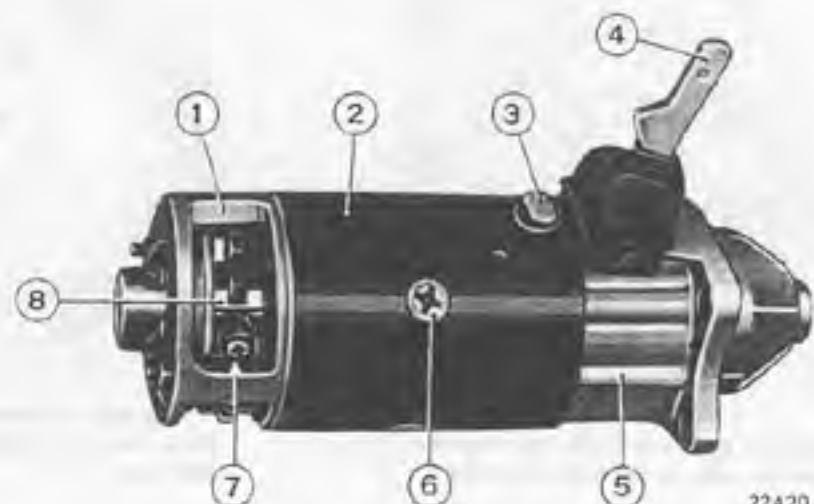
1. Crosse d'enroulement inducteur.
2. Carcasse.
3. Crosse des enroulements au balai positif.
4. Enroulement inducteur.
5. Vis de masses polaires.



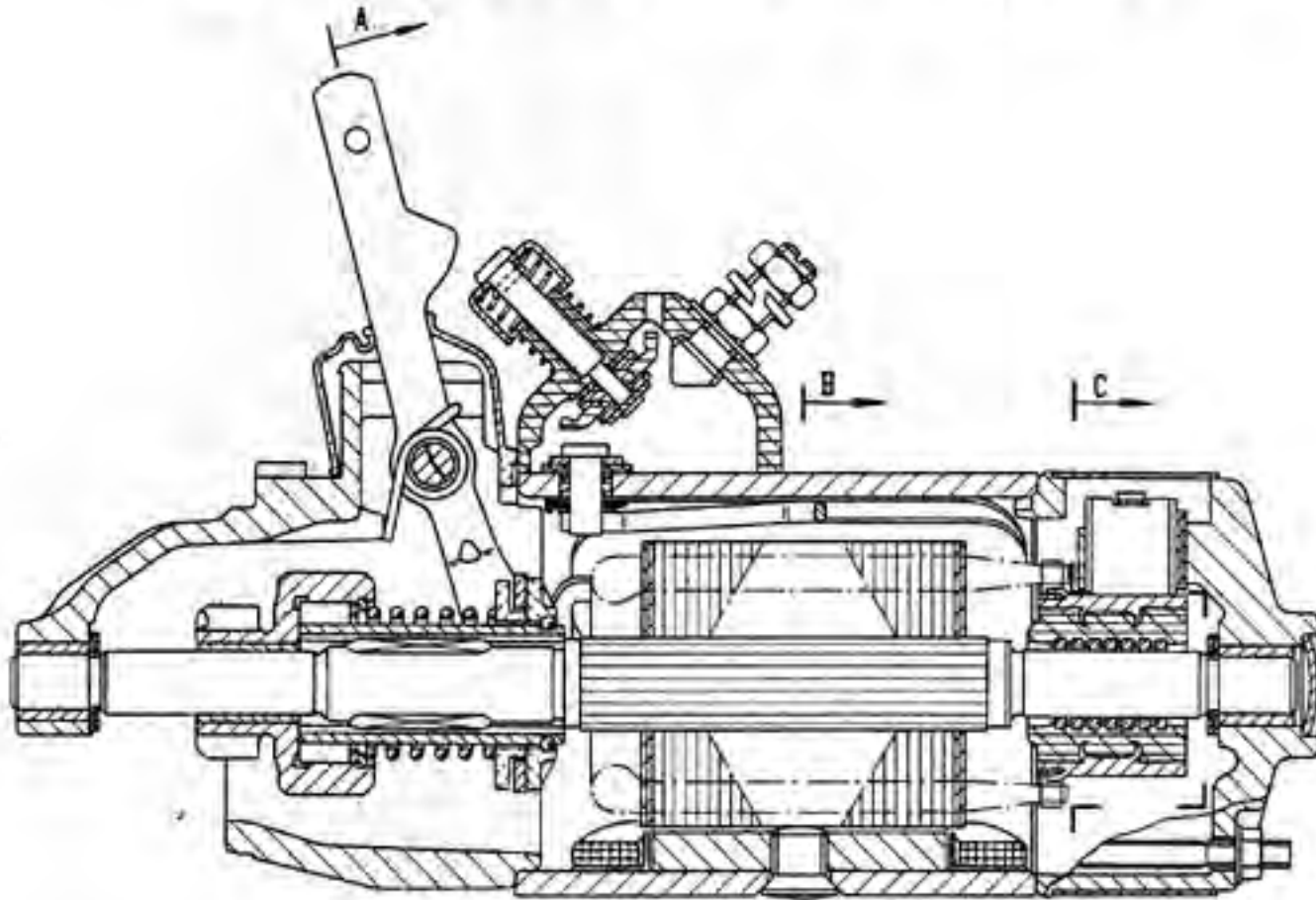
Une fois le montage terminé, contrôler que le diamètre intérieur entre les masses polaires est compris entre 52,57 et 52,75 mm.

Démarreur partiellement assemblé.

1. Palier côté collecteur.
2. Carcasse.
3. Crosse d'enroulement inducteur.
4. Fourche de commande.
5. Palier côté pignon.
6. Vis de masses polaires.
7. Vis de fixation des cosses des balais.
8. Balai.



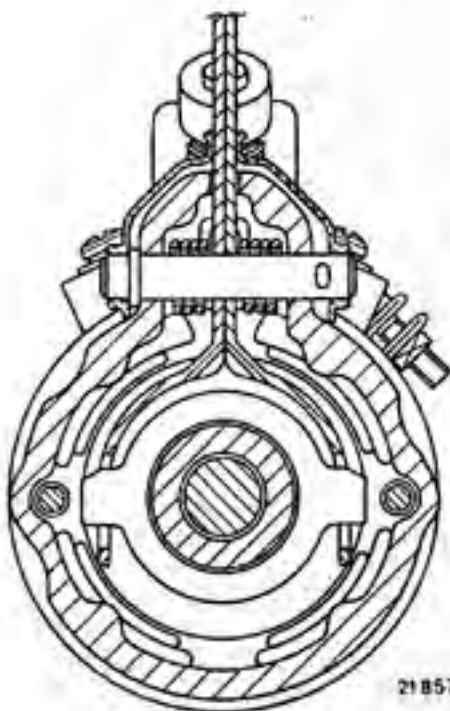
DEMARREUR FIAT B76-0,5 12S



21854

Coupe longitudinale du démarreur.

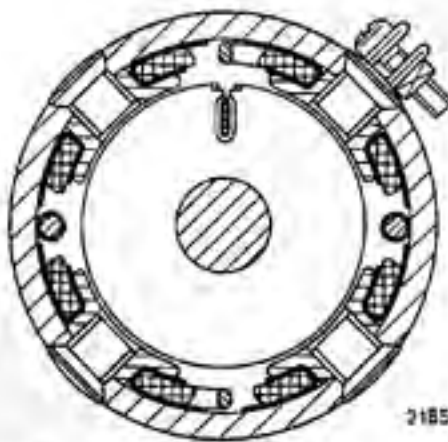
COUPE A-A



21857

Coupe transversale au niveau de la commande de lanceur.

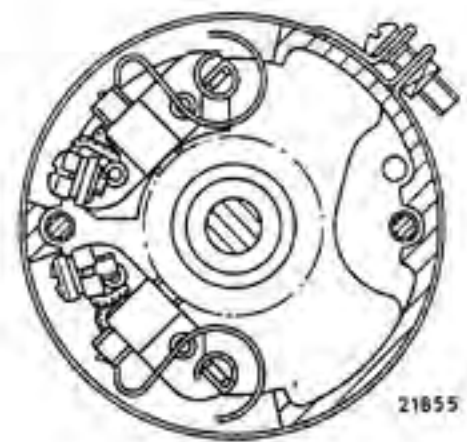
COUPE B-B



21856

Coupe à travers les masses polaires et l'enroulement inducteur.

COUPE C-C



21855

Coupe à travers le palier côté collecteur, avec vue des balais.

DYNAMO

Contrôle du débit de la dynamo, sur voiture.

Pour contrôler le débit de courant de la dynamo, sur voiture, l'instrument A. 95857 doit être branché moteur en marche.

Le contrôle doit se faire avec les utilisateurs branchés: dans ce cas il doit toujours y avoir débit de courant.

Contrôle du débit de la dynamo, sur voiture.

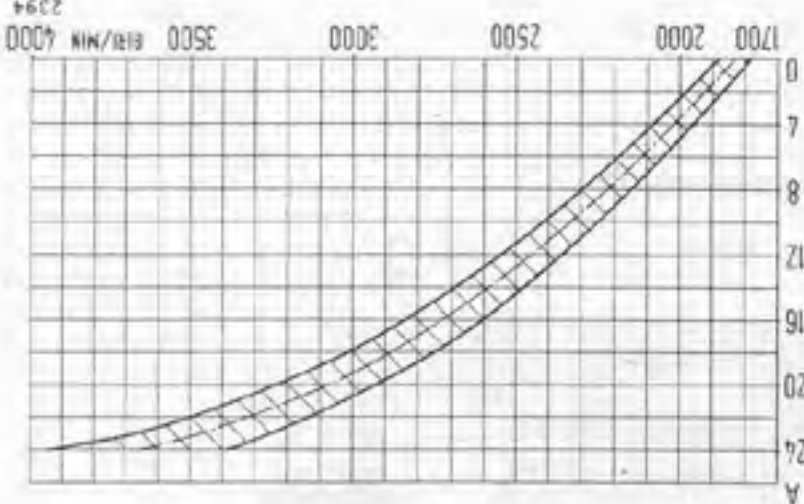
1. Fil branché au 51 du groupe régulateur.
2. Fil branché au serre-fil 51 de la dynamo.
3. Instrument A. 95857.

Contrôle du débit de la dynamo sur le banc d'essai.

Faire tourner la dynamo, montée sur le banc d'essai, jusqu'à ce que le voltmètre indique 12 V; tout en maintenant cette tension constante, mesurer le régime de la dynamo avec un tachymètre.

Courbe de débit à chaud de la dynamo FIAT DSV 90/12/16/3 S sous tension constante de 12 V.

Giri/min = t/min

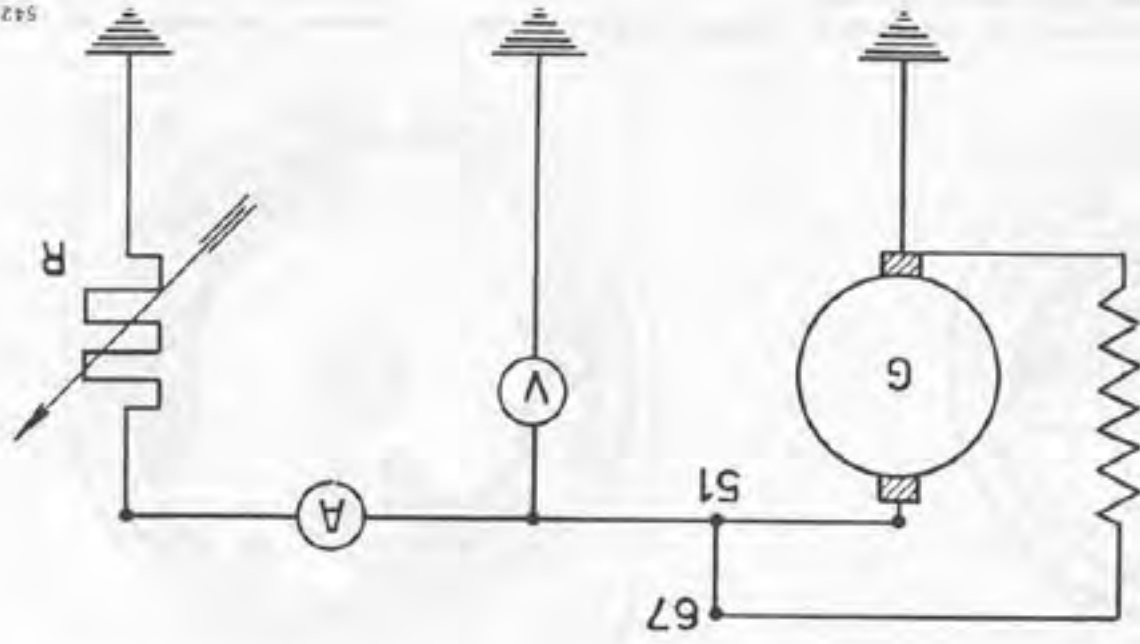


2394

La valeur lue constitue le point de départ de la courbe sur l'axe des abscisses. Faire tourner la dynamo à des régimes croissants mais constants, et régler le rhéostat de charge de manière à obtenir, pour chaque régime, la tension constante de 12 V. Lire la valeur de courant débité aux différents régimes. Chaque lecture correspondra à un point de la courbe.

Schéma des branchements électriques pour l'essai de débit à 12 V (à 20° C).

- A. Ampèremètre 25 A à fond d'échelle.
- G. Dynamo.
- R. Rhéostat de charge à plaques, capacité 100 A, résistance variable 0,2 à 20 Ω.
- V. Voltmètre 15 V à fond d'échelle.



Génératrice

Modèle 126

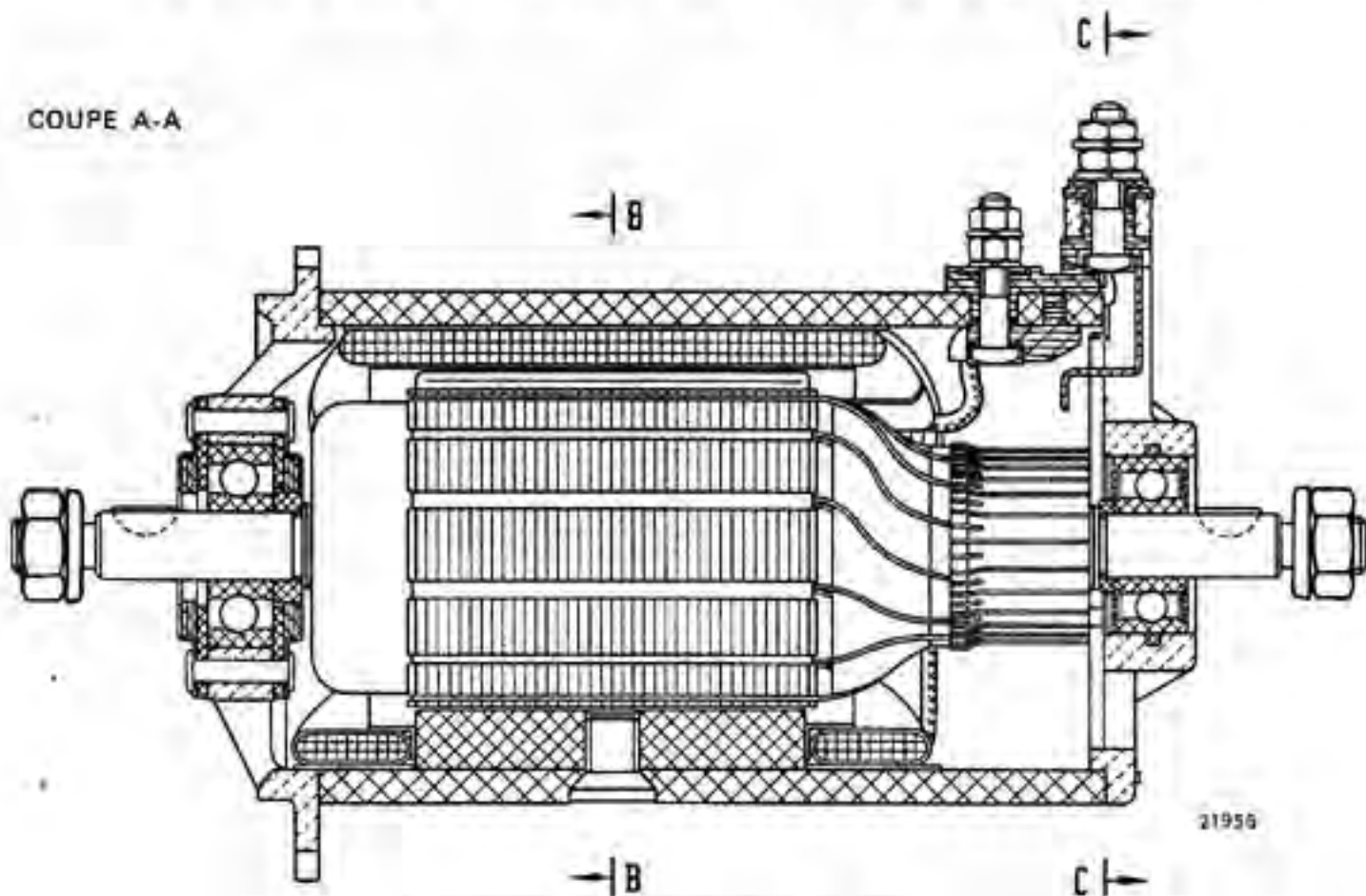
553.01

XI-1974

Feuille 1

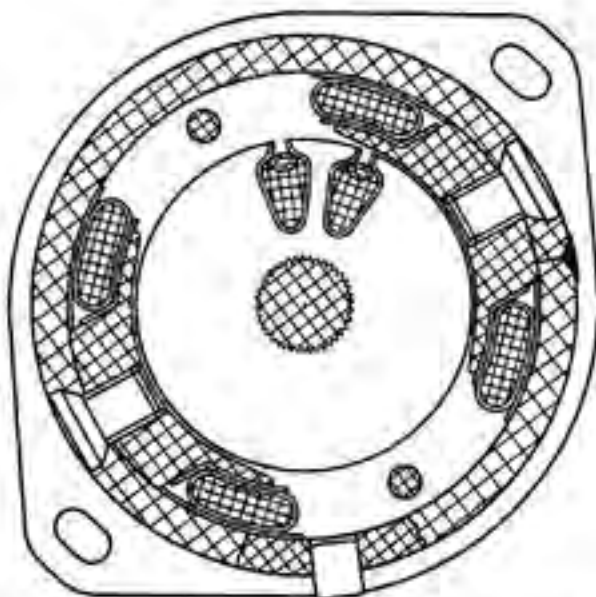
DYNAMO FIAT DSV 90/12/16/3S

COUPE A-A



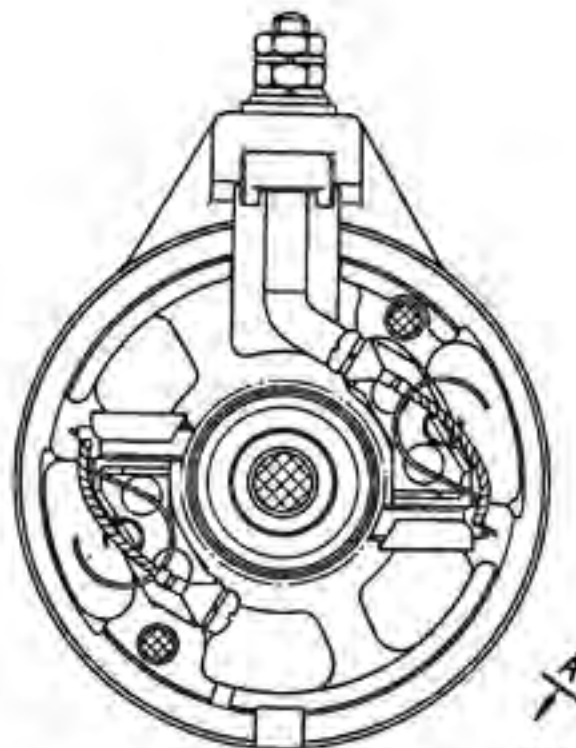
Coupe longitudinale de la dynamo.

COUPE B-B



COUPE C-C

-|A



Coupe de la dynamo à travers la carcasse, les masses polaires et les enroulements.

Coupe de la dynamo au niveau de l'arbre d'induit, et vue du palier côté collecteur.

Enroulement induit.

Si c'est l'induit qui est défectueux, il est absolument déconseillé de le réparer en remplaçant l'élément ou les éléments court-circuités ou à la masse. En effet, la construction de l'enroulement comporte des astuces particulières et ne peut être effectuée que par des ateliers spécialement outillés. Dans ce cas, il faudra remplacer l'induit complet.

Vérification de l'induit sur l'appareil à essayer les inducts, avec une lame.

1. Induit.
2. Lame d'acier.
3. Lampe-témoin.
4. Interrupteur de mise en circuit de l'appareil d'essai.



Enroulement inducteur.

Pour remplacer le bobinage, le chauffer à 50° C avant de le monter, afin de le rendre souple pour faciliter sa mise en place sous les masses polaires.

Bloquer les vis des masses polaires pour que l'entrefer prenne sa valeur initiale.

Contrôle de l'inducteur sur le banc d'essai.

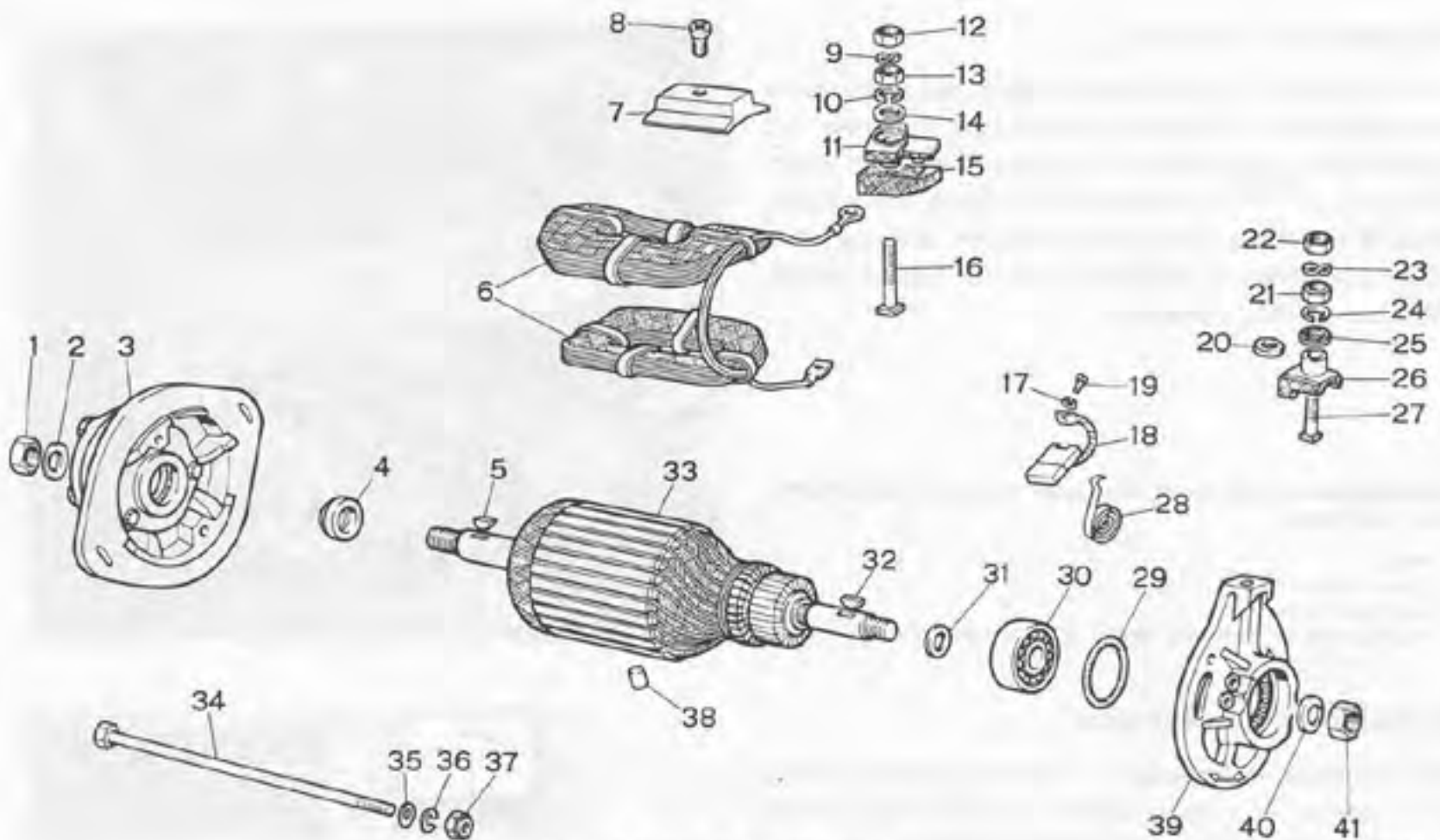
1. Voltmètre.
2. Ampèremètre.
3. Câble branché au + du banc d'essai.
4. Câble de masse.
5. Borne d'enroulement d'excitation.
6. Connection du pôle négatif à la masse.



Après le montage, s'assurer que le diamètre intérieur des masses polaires est compris dans les cotes initiales.



Contrôle de l'inducteur avec un ohmmètre.



Vue éclatée de la dynamo.

22154

- | | | |
|--|--|---|
| 1. Ecrrou de ventilateur. | 15. Entretoise isolante de serre-fil 67. | 29. Joint torique. |
| 2. Rondelle-frein. | 16. Serre-fil 67. | 30. Roulement. |
| 3. Palier côté ventilateur. | 17. Rondelle-frein. | 31. Rondelle plate. |
| 4. Anneau de butée. | 18. Balai. | 32. Clavette. |
| 5. Clavette. | 19. Vis de balai. | 33. Induit. |
| 6. Inducteur. | 20. Rondelle plate. | 34. Tige d'assemblage. |
| 7. Masse polaire. | 21. Ecrrou de serre-fil 51. | 35. Rondelle plate. |
| 8. Vis de masse polaire. | 22. Ecrrou de cosse 51. | 36. Rondelle-frein élastique. |
| 9. Rondelle-frein. | 23. Rondelle-frein. | 37. Ecrrou de tige 34. |
| 10. Rondelle-frein élastique. | 24. Rondelle-frein élastique. | 38. Téton. |
| 11. Entretoise isolante de serre-fil 67. | 25. Entretoise isolante de serre-fil 51. | 39. Palier côté collecteur. |
| 12. Ecrrou de cosse 67. | 26. Entretoise isolante de serre-fil 51. | 40. Rondelle plate. |
| 13. Ecrrou de serre-fil 67. | 27. Serre-fil 51. | 41. Vis de fixation du moyeu de poulie. |
| 14. Rondelle plate. | 28. Ressort de balai. | |



GRUPE REGULATEUR

Pour le contrôle du groupe régulateur amener le moteur à 2000 t/min; la valeur moyenne de la tension doit être de 14 V.

Contrôle de la tension de la dynamo, sur voiture.

1. Dynamo.
2. Câble branché au serre-fil 51 de la dynamo.
3. Câble branché à la masse, sur la coque.
4. Instrument A. 95857.

Génératrice

Modèle 126

553.01

Feuille 3

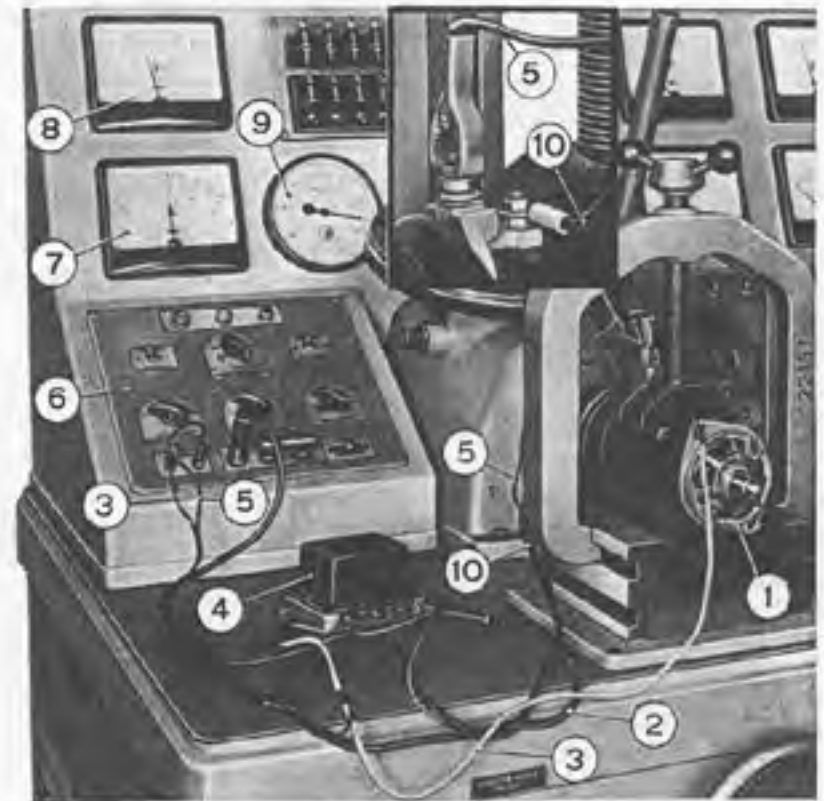
Étalonnage du disjoncteur.

Position des appareils avant de brancher le régulateur:

- P au minimum (voltmètre à zéro);
- T ouvert;
- R tout en circuit (résistance maxi);
- T_1 ouvert.

Contrôle au banc de l'étalonnage du groupe régulateur GN 2/12/16.

1. Dynamo FIAT DSV 90/12/16/3 S.
2. Câble entre serre-fil 30 du groupe régulateur et banc d'essai.
3. Câble de masse de voltmètre.
4. Groupe régulateur GN 2/12/16.
5. Câble entre serre-fil 51 et voltmètre.
6. Banc d'essai.
7. Ampèremètre.
8. Voltmètre.
9. Compte-tours.
10. Câble entre serre-fils 67 de la dynamo et du groupe régulateur.

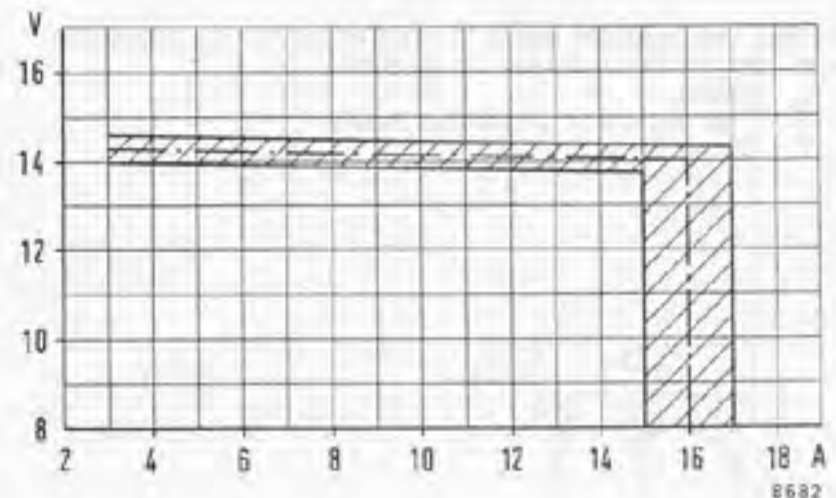


Tension de fermeture des contacts (en milieu à $25^\circ \pm 10^\circ \text{C}$).

- a) Fermer T.
- b) **Stabiliser thermiquement le régulateur**, muni de son capot, en l'alimentant pendant 10 minutes, avec une tension (obtenue en réglant P) de 16,5 V

Groupe régulateur GN 2/12/16.
Caractéristique de régulation V-A sur batterie à température ambiante.

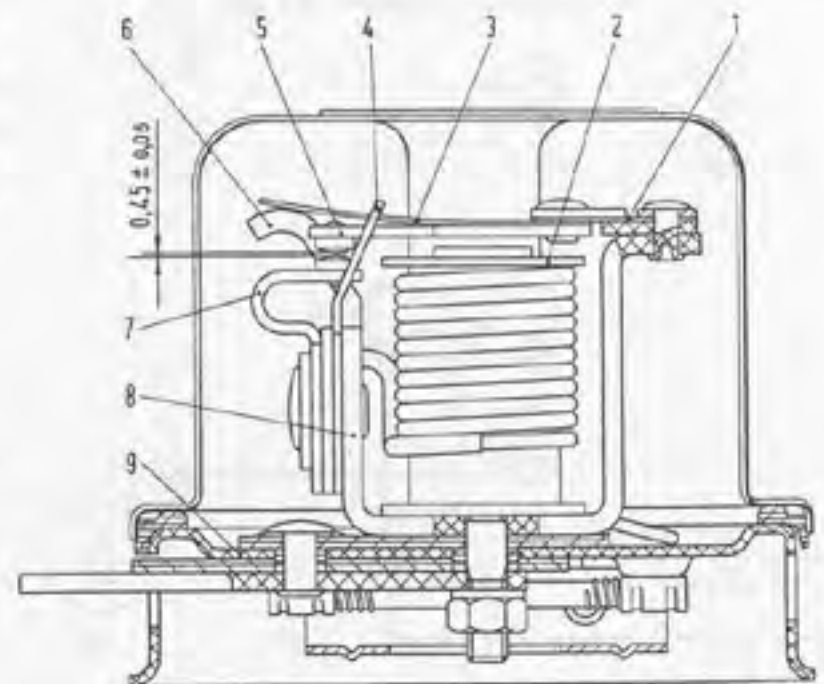
Régime de la dynamo: 4500 t/min.



- c) Aussitôt après avoir stabilisé le régulateur, porter la tension à la valeur de 12,4 à 12,8 V en réglant P.

Disjoncteur du groupe régulateur.

1. Ressort bimétal à charnière.
 2. Masse du noyau.
 3. Ressort de régulation.
 4. Butée de linguet.
 5. Linguet.
 6. Languette de tarage.
 7. Etrier porte-contact fixe.
 8. Corps.
 9. Socle.
- $0,45 \pm 0,06 \text{ mm}$ = Ecartement des contacts.



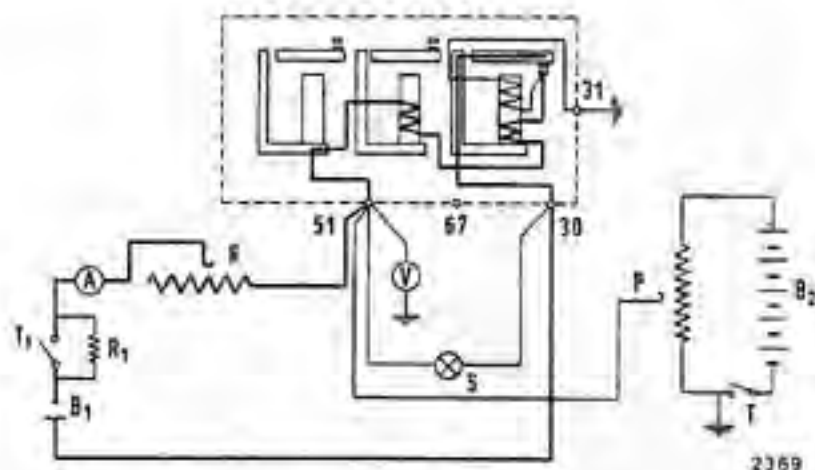


Schéma pour l'étalonnage du disjoncteur.

- A. Ampèremètre 20 A à fond d'échelle (classe de précision 1 %)
- B₁. Batterie d'accumulateurs à 2 V.
- B₂. Batterie d'accumulateurs de 20 V.
- P. Potentiomètre pour le réglage de la tension, de débit tel que l'absorption de la bobine en dérivation du disjoncteur ne détermine pas de variations sensibles sur la tension mesurée par le voltmètre à vide.
- R. Rhéostat 4 Ω pour 12 A.
- R₁. Rhéostat de chute, de valeur permettant l'allumage de S avec T₁ ouvert et les contacts du disjoncteur ouverts.
- S. Lampe 12 V - 3 à 5 W témoin d'ouverture et de fermeture des contacts.
- V. Voltmètre 20 V à fond d'échelle. Classe de précision 0,5 %. Branché directement aux bornes 31 et 51.

Position des appareils avant la mise en circuit du régulateur:

- P. Au minimum (voltmètre à zéro).
- T. Ouvert.
- R. Tout en circuit (résistance maxi).
- T₁. Ouvert.

- d) Régler la tension du ressort d'étalonnage en déformant sa languette jusqu'à ce que S s'éteigne.
- e) Ramener P au minimum.
- f) Augmenter à nouveau la tension en réglant P et vérifier que l'extinction de S se fait à la tension prescrite.

Courant de retour (en milieu à 25° ± 10° C).

L'effectuer immédiatement après l'opération précédente, afin de maintenir la stabilisation thermique du régulateur.

- a) Avec T fermé, porter avec P la tension à 12,4-12,8 V. Les contacts du disjoncteur doivent être fermés et S éteint.
- b) Fermer T₁.
- c) Augmenter le courant de retour en agissant sur R et s'assurer que S s'allume par suite de l'ouverture des contacts. L'ouverture pourrait aussi être instable, ce qui serait signalé par un bourdonnement.
- d) Vérifier sur l'ampèremètre la valeur du courant de retour provoquant le début d'ouverture des contacts: il doit être 16 A.
- e) Si la lecture n'est pas sûre, ou si S s'allume à la limite de la tolérance, ramener le courant de retour au minimum et recommencer la mesure suivant le point c).
- f) Ouvrir T et T₁ et ramener les curseurs de P et de R au minimum.

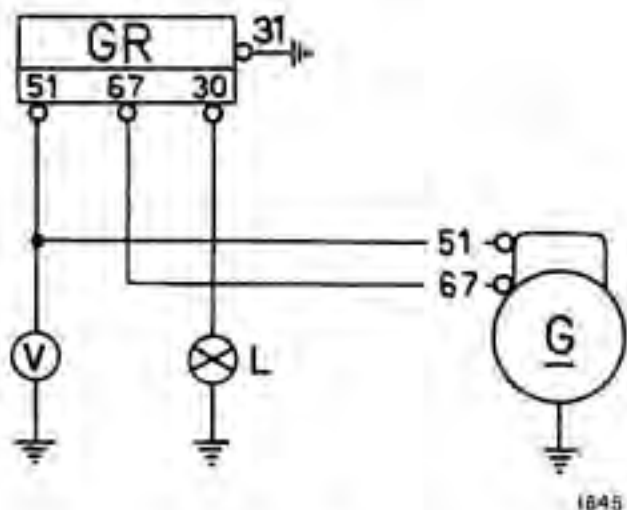


Schéma des branchements pour le contrôle de la tension de fermeture du disjoncteur.

- GR. Groupe régulateur GN 2/12/16.
- G. Dynamo FIAT DSV 90/12/16/3 S.
- L. Lampe 12 V - 3 à 5 W.
- V. Voltmètre 20 V à fond d'échelle (classe de précision 0,5 %).

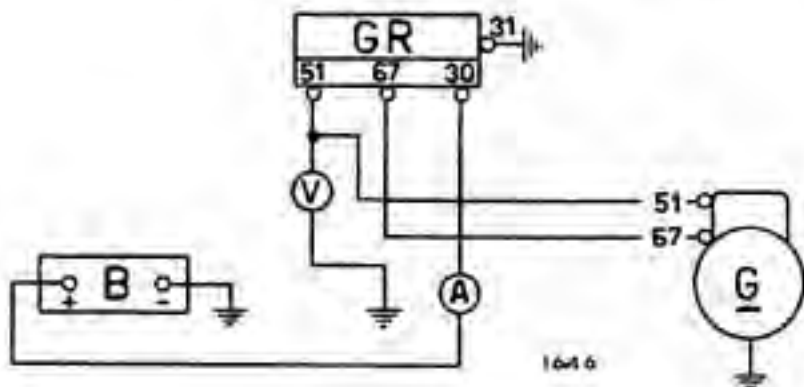


Schéma des branchements pour le contrôle du courant d'inversion du disjoncteur.

- GR. Groupe régulateur GN 2/12/16.
- G. Dynamo FIAT DSV 90/12/16/3 S.
- B. Batterie de 50 Ah, complètement chargée.
- A. Ampèremètre 10-0-15 A à zéro déplacé.
- V. Voltmètre 20 V à fond d'échelle (classe de précision 0,5 %).

Equipement électrique: caractéristiques et données

Modèle 126

XII-1973

55

Feuille 1

ALLUMAGE

Ordre d'allumage	1 - 2	
Allumeur.	MARELLI	
Symbole	S 152 B	
Calage de l'avance initiale	10°	
Avance centrifuge d'automatisme	18°	
Pression des contacts du rupteur	475 ± 50 g	
Ecartement des contacts	0,47 à 0,53 mm	
Résistance d'isolement entre les bornes et la masse sur 500 V c.c.	≥ 50 MΩ	
Capacité du condensateur de 50 à 1000 Hz	0,25 μF	
Angle d'ouverture	102° ± 3°	
Angle de fermeture	78° ± 3°	
Bobine d'allumage.	MARELLI	MARTINETTI
Symbole	BE 200 B	G 52 S
Résistance ohmique du primaire à 20° C. Ω	3,1 à 3,4	3 à 3,3
Résistance ohmique du secondaire à 20° C Ω	6750 à 8250	6500 à 8000
Bougies d'allumage.	MARELLI	CHAMPION
Symbole	CW 8 NP	L 81 Y
Filetage du culot mm	M 14 × 1,25	M 14 × 1,25
Ecartement des électrodes mm	0,6 à 0,7	0,6 à 0,7

Génératrice

Modèle 126

553.01

Feuille 4

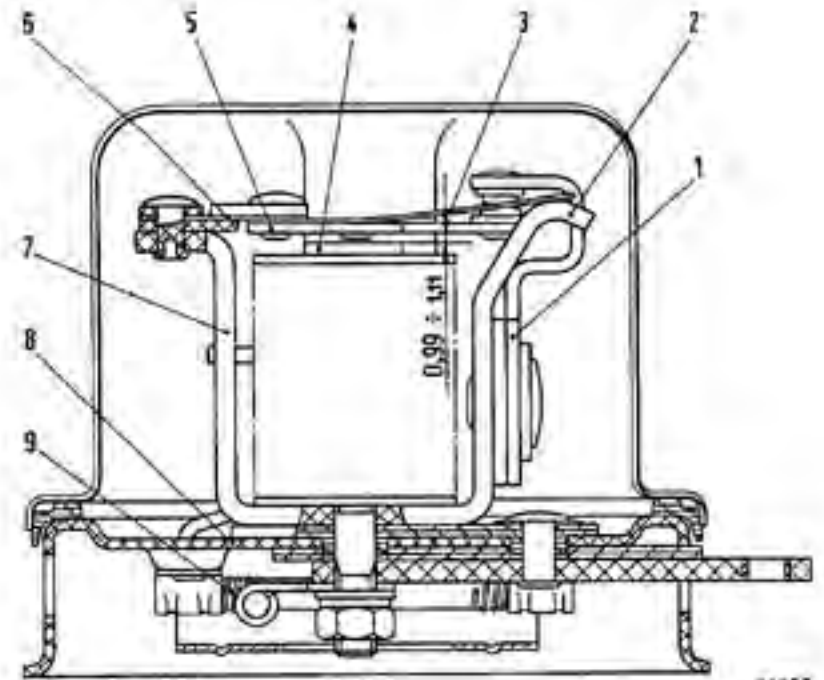
Étalonnage du régulateur de tension

(en milieu à $25^{\circ} \pm 10^{\circ} \text{C}$).

- Brancher le régulateur suivant le schéma de la figure au bas de cette page.
- Bander les ressorts de réglage du limiteur d'intensité, en déformant la languette d'étalonnage correspondante.

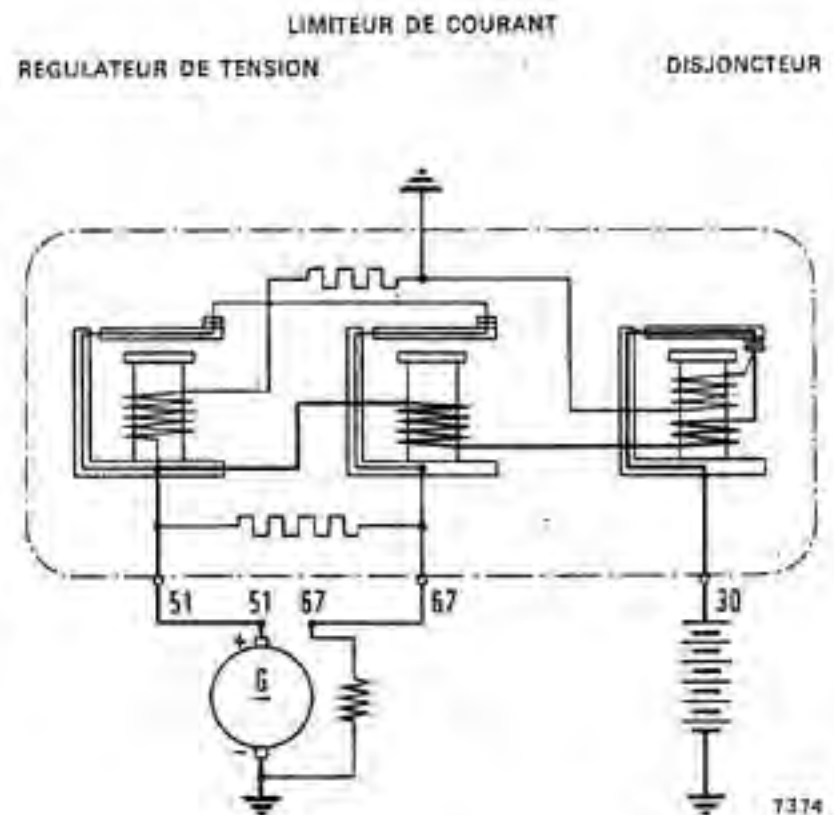
Régulateur de tension et limiteur d'intensité du groupe régulateur.

- Etrier porte-contact fixe.
- Languette de tarage.
- Ressort de régulation.
- Masse du noyau.
- Linguet.
- Ressort à charnière (en acier et bimétal).
- Corps.
- Socle.
- Résistance en série sur le régulateur de tension, 0,99 à 1,11 mm = Entrefer.



21957

- Fermer I, lancer la dynamo et stabiliser thermiquement le régulateur, en l'alimentant pendant 10 minutes sous une tension de 15 V obtenue en réglant le régime de la dynamo.
- Arrêter la dynamo, ouvrir I et lancer la dynamo à 4500 t/min.
- Régler la tension du ressort de réglage du régulateur de tension, toujours par déformation de la languette correspondante, et le rhéostat R, de façon que la tension de réglage et le courant de mi-charge soient respectivement de 13,9 à 14,5 V et de $8 \pm 0,5 \text{ A}$.
- Vérifier la stabilité et la précision de la tension de régulation en arrêtant la dynamo et en la lançant à nouveau jusqu'au régime prescrit au paragraphe d).

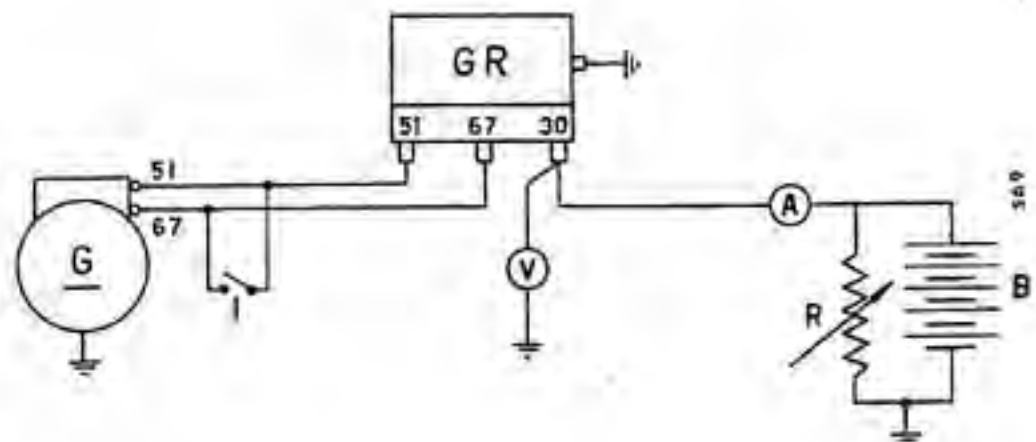


7374

Schéma électrique du groupe régulateur.

Schéma pour l'étalonnage du régulateur de tension et du limiteur d'intensité.

- GR. Régulateur GN 2/12/16.
 G. Dynamo FIAT DSV 90/12/16/3 S.
 V. Voltmètre 20 V fond d'échelle (classe de précision 0,5%).
 A. Ampèremètre 15 A fond d'échelle.
 R. Rhéostat 25 A - 3 Ω .
 B. Batterie 50 Ah complètement chargée.
 I. Interrupteur.



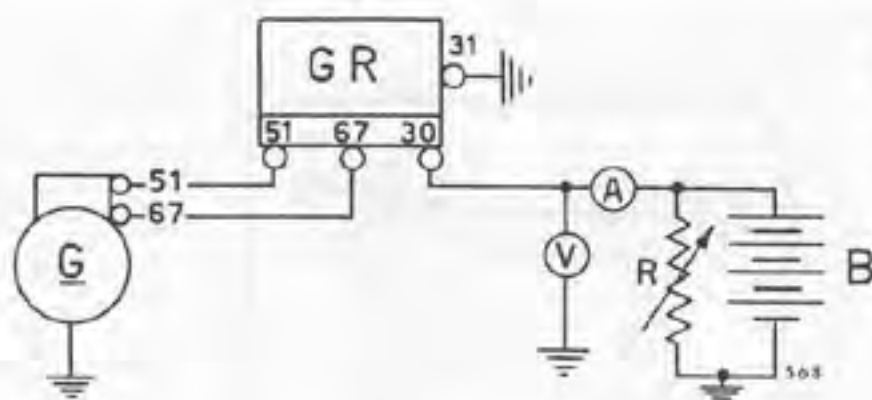


Schéma des branchements pour le contrôle du régulateur de tension et du limiteur d'intensité.

- GR. Groupe régulateur GN 2/12/16.
- G. Dynamo FIAT DSV 90/12/16/3 S.
- V. Voltmètre 20 V à fond d'échelle (classe de précision 0,5 %).
- A. Ampèremètre 20 A à fond d'échelle.
- R. Rhéostat 25 A - 3 Ω.
- B. Batterie de 50 Ah, complètement chargée.

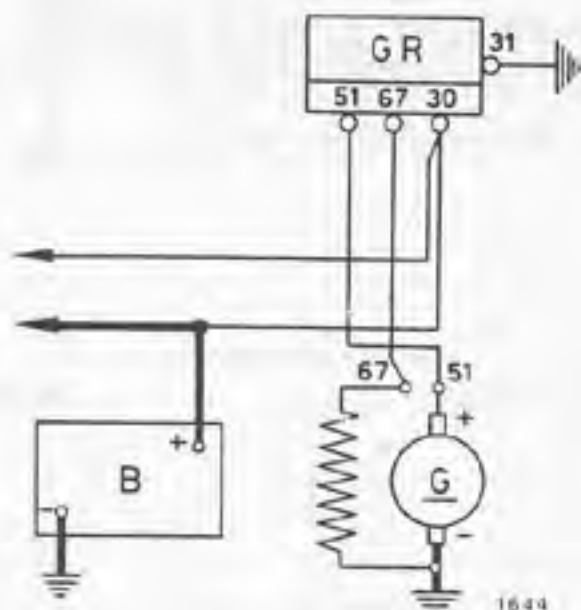
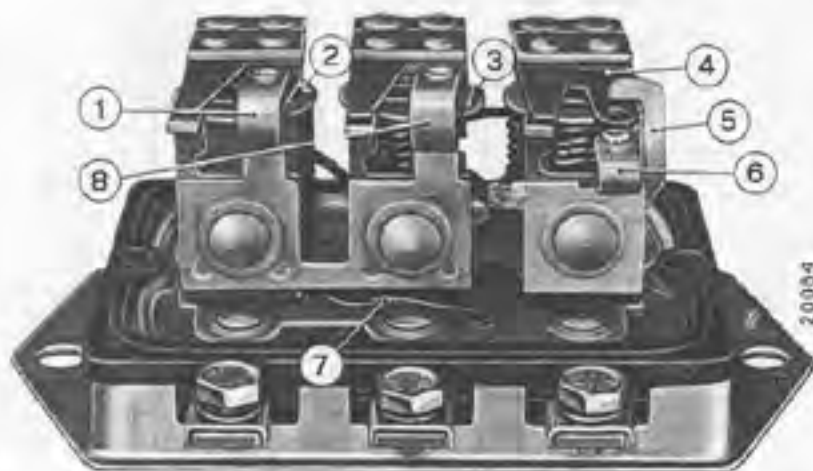


Schéma des branchements électriques du régulateur GN 2/12/16.

- GR. Groupe régulateur.
- B. Batterie.
- G. Dynamo.



Groupe régulateur GN 2/12/16.

1. Etrier porte-contact fixe de régulateur de tension.
2. Linguet de régulateur de tension.
3. Linguet de limiteur d'intensité.
4. Linguet de disjoncteur.
5. Butée de linguet de disjoncteur.
6. Etrier porte-contact fixe de disjoncteur.
7. Fil allant à la résistance série sur le régulateur de tension.
8. Etrier porte-contact fixe de disjoncteur.

Étalonnage du limiteur d'intensité
(en milieu à $25^{\circ} \pm 10^{\circ} \text{C}$).

L'effectuer aussitôt après celui du régulateur de tension, en utilisant le même schéma et les mêmes appareils, sauf l'ampèremètre qui devra avoir 40 A à fond d'échelle.

a) Fermer I et lancer la dynamo, en réglant son régime et le rhéostat R, de façon que la tension soit de 13 V et l'intensité de $16 \pm 1 \text{ A}$.

b) Après 10 minutes de fonctionnement dans les conditions du paragraphe précédent, arrêter la dynamo et ouvrir I.

Amener la dynamo à 4500 t/min.

c) Régler la tension du ressort de réglage, en agissant toujours par déformation de la languette correspondante, et le rhéostat R, pour que le courant de limitation et la tension soient respectivement de $16 \pm 1 \text{ A}$ et 13 V.

d) Vérifier la stabilité et la précision du courant de limitation en arrêtant la dynamo pour la relancer ensuite au régime prescrit au paragraphe b).

Pendant l'étalonnage, il faut tenir compte de la variation de tension qui sera déterminée par l'influence magnétique du capot lors de sa mise en place; à cet effet, après l'étalonnage, faire marcher le régulateur avec son capot pendant 10 minutes, puis vérifier si les valeurs d'étalonnage se situent dans les limites prévues. S'il n'en est pas ainsi, refaire toutes les opérations jusqu'à réaliser l'étalonnage correct.

Le branchement entre le socle (31) du régulateur et la masse de la voiture doit être bon.

Dans le cas contraire, la régulation ne se fait pas (les enroulements des bobines en dérivation ne sont pas parcourus par le courant).

Il est préjudiciable de brancher des condensateurs antiparasites de quelque capacité que ce soit entre :

- le serre-fil n. 67 et la masse ;
- les serre-fils n. 67 et 51 du régulateur ou de la dynamo.

Génératrice

Modèle 126

553.01

Feuille 5

BATTERIE

La densité de l'électrolyte dépend (voir le tableau ci-dessous) de l'état de charge de la batterie.

Degrés Baumé	Densité	Batterie chargée à:
32	1,28	100 %
29	1,25	75 %
26	1,22	50 %
23	1,19	25 %
20	1,16	presque déchargée
15	1,11	à plat

Les lectures sont rapportées à une température de 15° C.

NOTA - L'opération d'accrochage et de décrochage de la cosse positive de la borne de batterie aura lieu après avoir décroché le câble négatif (à la masse sur la carrosserie) de la batterie elle-même.

Pendant le contrôle de la batterie, enlever le couvercle de façon à pouvoir constater l'ébullition éventuelle de l'électrolyte d'un élément défectueux.

Contrôle sur voiture, de la batterie au moyen de l'appareil Ap. 5008; la figure ci-contre montre les branchements entre chargeur et batterie.



Mesure de l'état de charge de la batterie à l'aide du densimètre A. 95852.

1. Batterie.
2. Couvercle.
3. Densimètre A. 95852.



PROJECTEURS

Le réglage des projecteurs sera fait voiture vide et placée à **5 m** de l'écran.

Schéma de réglage des projecteurs.

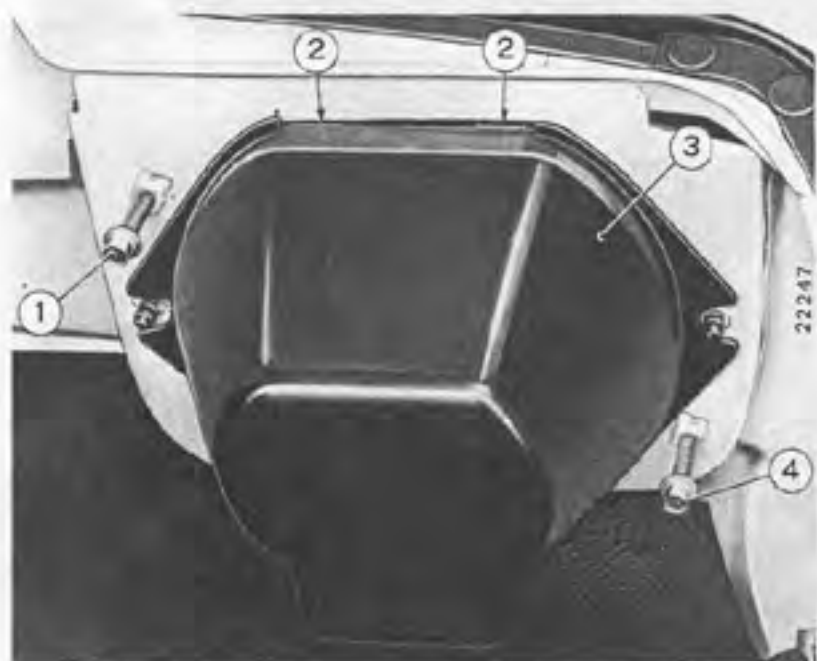
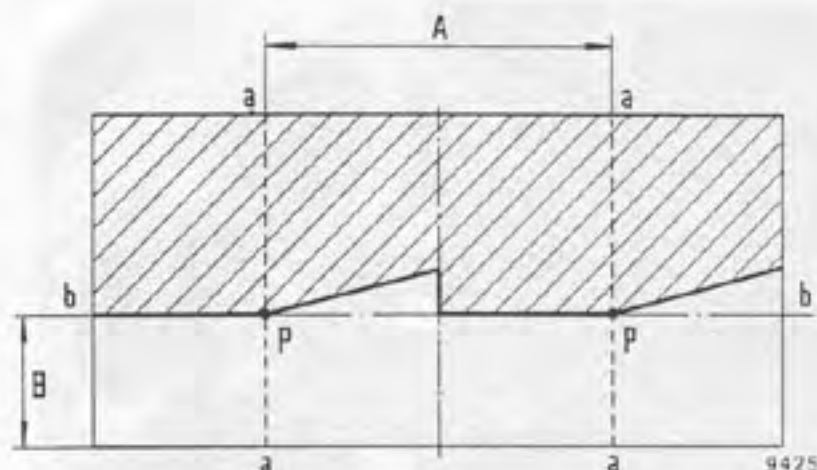
A = Entraxe des projecteurs.
B = Valeur à déterminer sur le tableau ci-dessous.

Etat de la voiture	B
Voiture neuve	C - 3,5 cm
Voiture tassée	C - 3,5 cm

C = Hauteur du centre des projecteurs au-dessus du sol, mesurée lors du réglage.

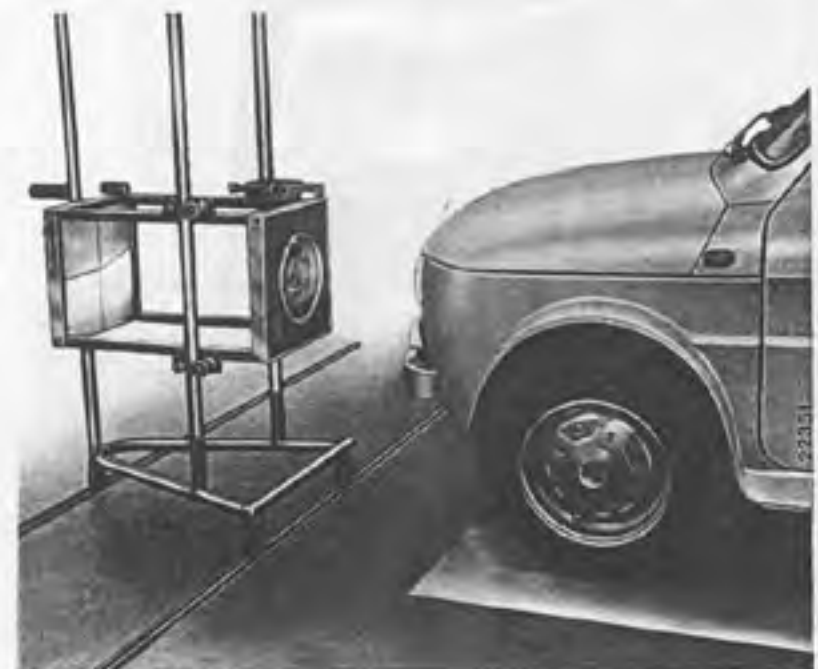
Réglage des projecteurs.

Pour régler les projecteurs, allumer les feux code et agir sur les vis 1 et 4. Le réglage doit être fait de sorte que la coupure horizontale entre la zone sombre et la zone éclairée se trouve sur la ligne **b-b**; les coupures inclinées vers le haut (15° environ) partent des points d'intersection **P** entre les lignes verticales **a-a** et la ligne horizontale **b-b**.

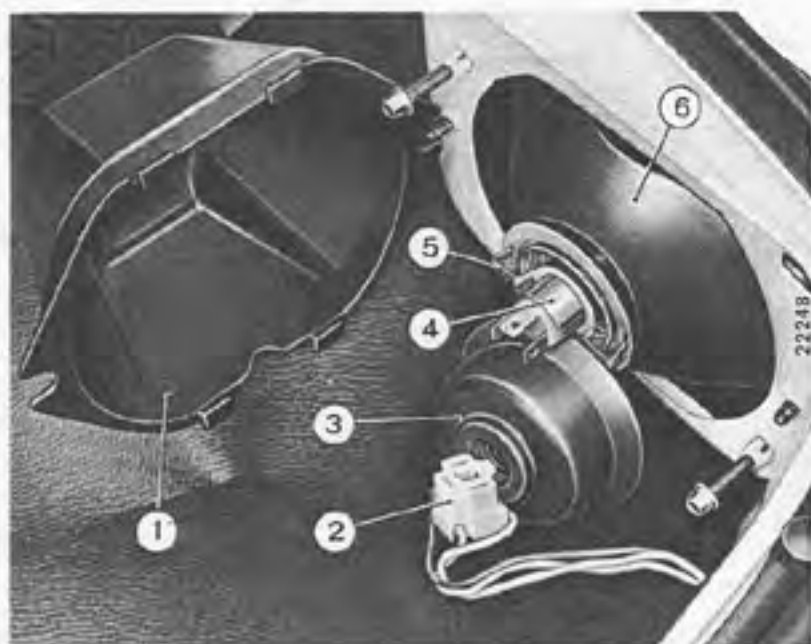


Vue des vis de réglage du faisceau lumineux.

1. Vis de réglage vertical du faisceau lumineux.
2. Agrafes de protecteur de bloc optique.
3. Protecteur en matière plastique.
4. Vis de réglage horizontal du faisceau lumineux.



Contrôle de l'alignement des projecteurs à l'aide de l'outil Ap. 5024.



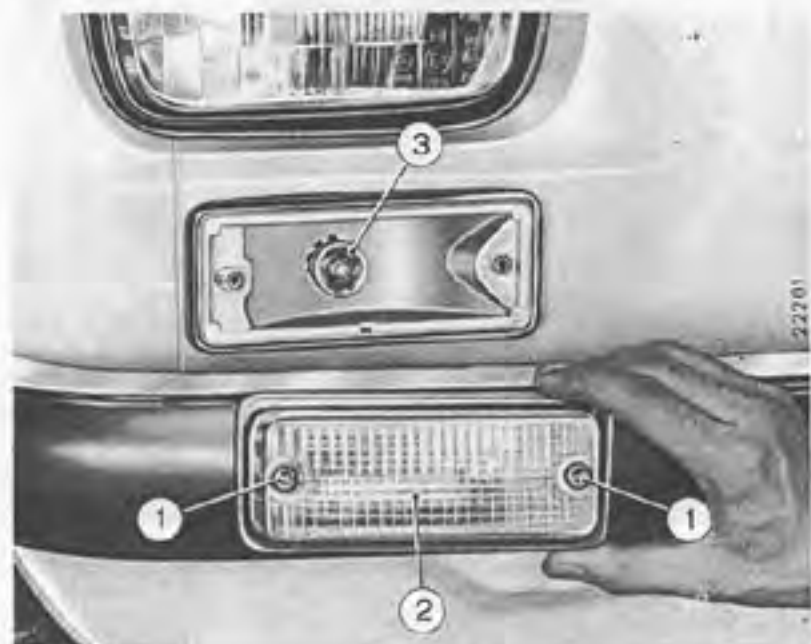
REPLACEMENT DES LAMPES

On accède à la lampe 4 (12 V - 45/40 W bifil) par le coffre à bagages. Pour le remplacement ôter la protection en plastique (1), sortir le raccord à broche (2), enlever la protection caoutchouc (3), puis ôter le jonc (5), tout en pressant les deux languets et en les faisant tourner à droite: la lampe (4) s'enlève.

Pour le remontage engager le jonc d'arrêt sur la nouvelle lampe et s'assurer que le pied de centrage de la lampe coïncide avec son logement.

Dépose de la lampe du groupe optique.

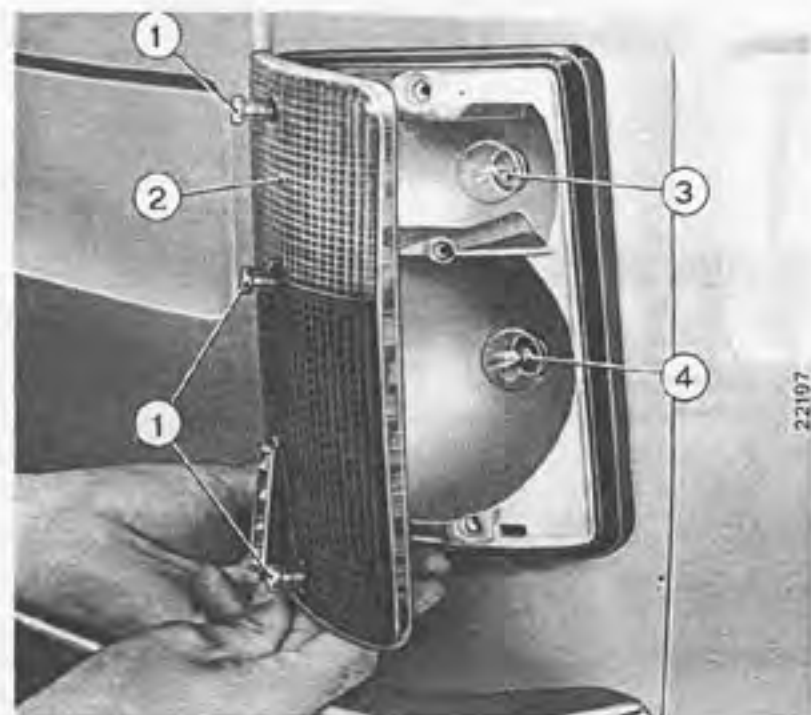
1. Protection en plastique.
2. Raccord.
3. Protection caoutchouc.
4. Lampe bifil.
5. Jonc.
6. Groupe optique.



On accède à la lampe à baïonnette (3), en dévissant les vis (1) et en déposant le transparent (2).

Feux avant de position et direction.

1. Vis de fixation du transparent.
2. Transparent.
3. Lampe bifil (5/21 W) à baïonnette de feux de position et direction.



On accède à la lampe à baïonnette (3) de feux de direction et à la lampe bifil (4), à baïonnette de feux de position et stop en dévissant les trois vis (1) et en déposant le transparent (2).

Feux arrière de position, stop et direction.

1. Vis de fixation du transparent.
2. Transparent.
3. Lampe (21 W) à baïonnette de feux de direction.
4. Lampe bifil (5/21 W) à baïonnette de feux de position et stop.

Eclairage extérieur et intérieur

Modèle 126

La lampe (2) d'éclairage de l'habitacle est accessible après dépose du transparent (1), qui est fixé par pression.

L'allumage de la lampe (2), portes fermées, est assuré par l'interrupteur (3).

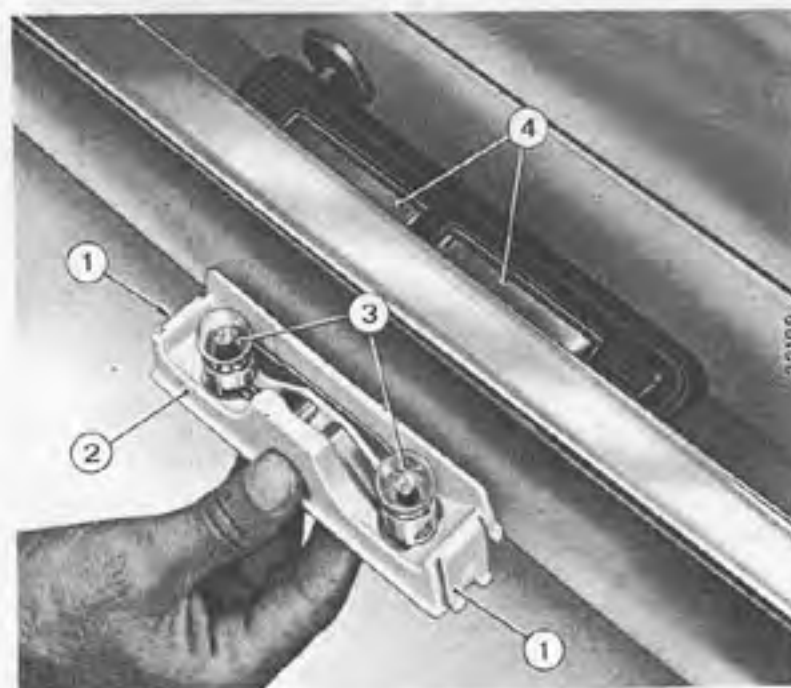


Lampe d'éclairage de l'habitacle.

1. Transparent.
2. Lampe (5 W), d'éclairage de l'habitacle.
3. Interrupteur à bascule.

L'accès aux lampes à baïonnette (3), se fait d'en dessous du pare-chocs arrière, après dépose du porte-lampe (2) se fixant par pression.

Pour la dépose du porte-lampe (2) presser en même temps vers l'intérieur les deux pattes élastiques (1).



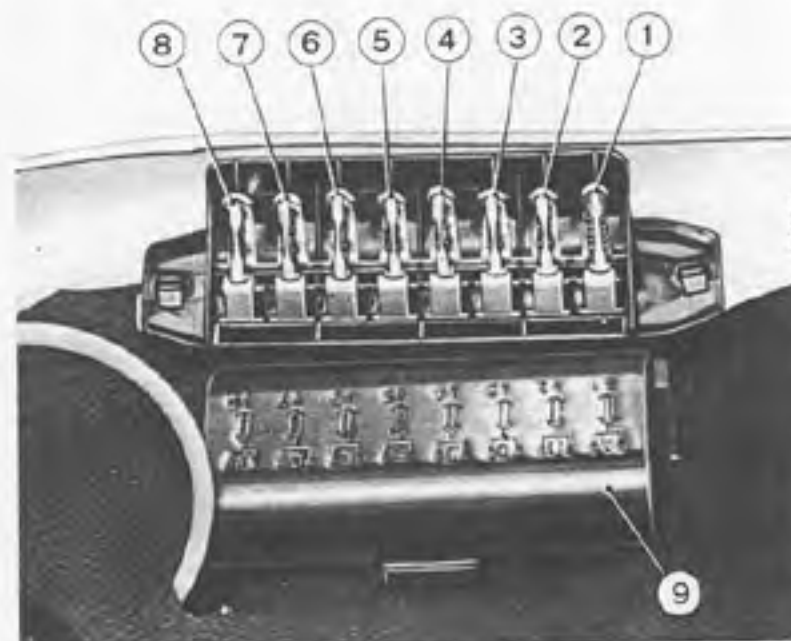
Feux de plaque.

1. Pattes élastiques de fixation de porte-lampe.
2. Porte-lampe.
3. Lampe (5 W) à baïonnette de feux de plaque.
4. Transparents.

FUSIBLES

Les fusibles sont renfermés dans une boîte logée dans le coffre à bagages, au côté gauche. Le cache-fusibles est fixé par pression.

Avant de remplacer un fusible grillé rechercher la cause de sa fusion.

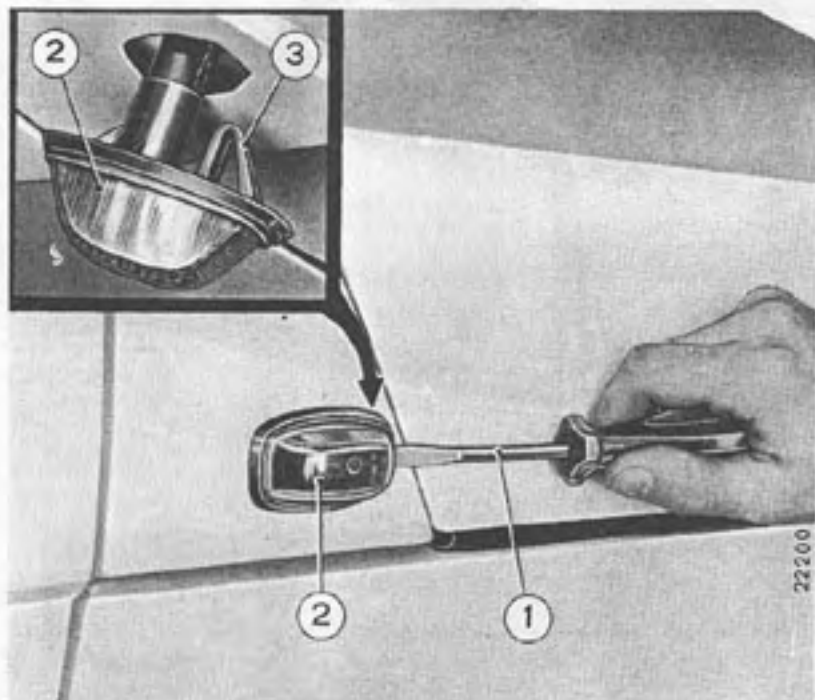


Fusibles de protection de l'équipement électrique.

- 1 à 8. Fusibles (8 A).
9. Cache-fusibles.

555.01

Dispositif de signalisation et de manœuvre



REEMPLACEMENT DES LAMPES

En cas de défectuosité d'une lampe, il faut remplacer le porte-lampe complet, après l'avoir déposé en agissant avec un tournevis dans la fente exprès de l'enjolivement, comme indiqué sur la figure.

Feux latéraux de direction.

1. Tournevis.
2. Porte-lampe.
3. Patte élastique de fixation du porte-lampe à la coque.

Instrumente de bord

Modèle 126

555.03

Feuille 1

APPAREILS AUXILIAIRES

Témoin de minimum d'essence	rouge
Témoin de pression d'huile	rouge
Témoin de charge	rouge
Témoin de pleins phares	bleu
Témoin de feux position	vert
Témoin de clignotants	vert
Groupe essuie-glace	à manivelle
Battements des balais par minute	60 à 70
Pression des balais sur le pare-brise	500 à 600 g



Tableau de bord.

1. Tachymètre.
2. Témoin de feux de position.
3. Compteur kilométrique.
4. Témoin disponible pour d'appareils supplémentaires éventuels.
5. Témoin de charge.
6. Témoin de pression d'huile.
7. Jauge d'essence; lorsque l'aiguille de la jauge s'approche de la plage rouge, la quantité d'essence dans le réservoir est au-dessous de 5 litres.
8. (*) Témoin de minimum d'essence: il s'allume en rouge lorsque la quantité d'essence contenue dans le réservoir tombe au-dessous de 3,5 à 5 litres.
9. Témoin de pleins phares.
10. Témoin de clignotants.

(*) A partir de la voiture avec numéro de châssis 4231505.

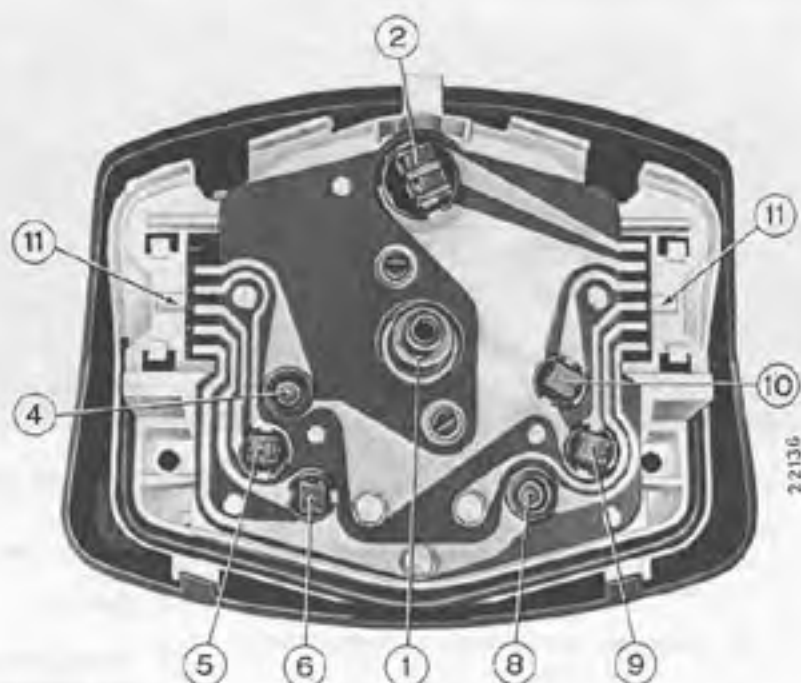
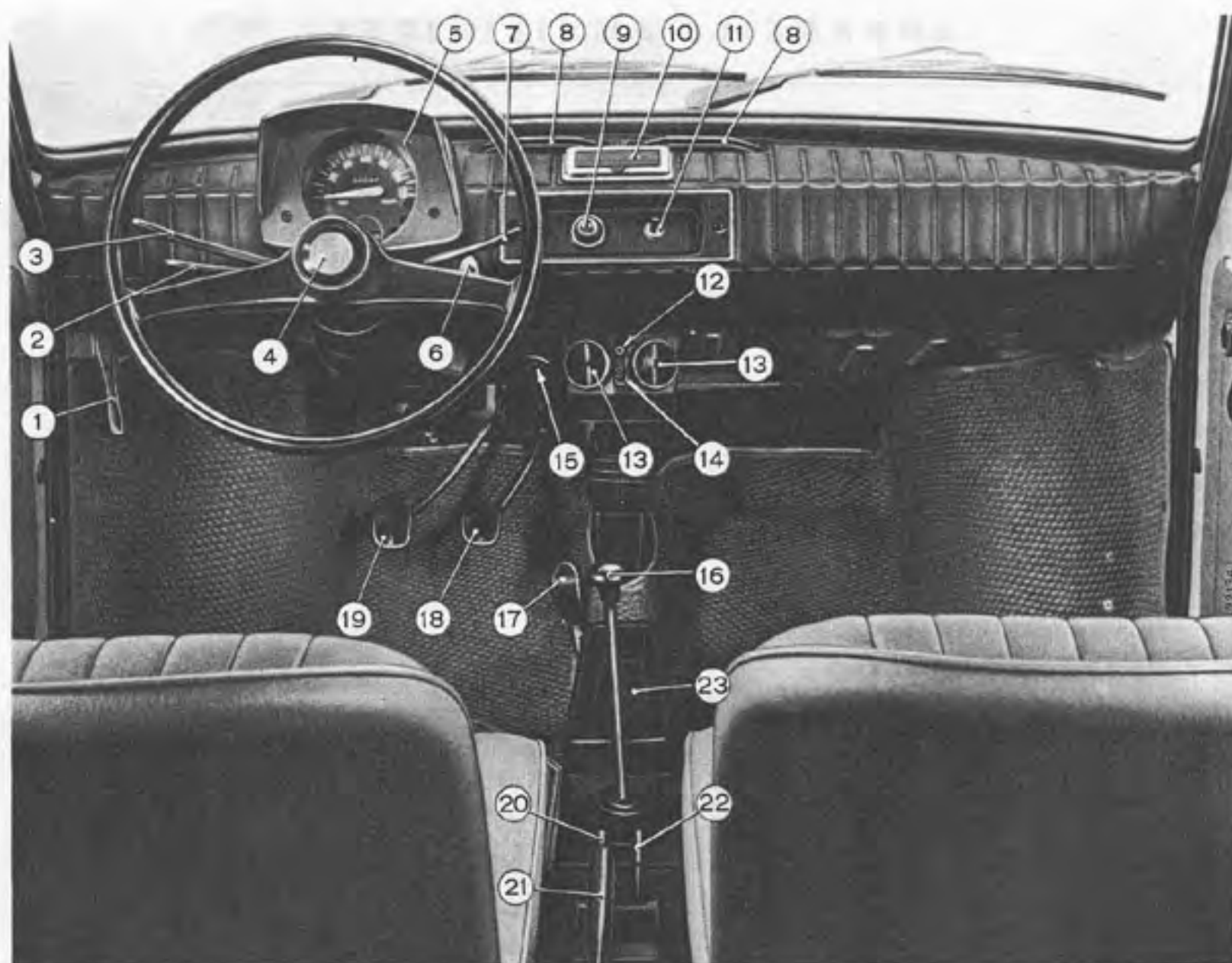


Tableau de bord vu du côté connexions électriques.

1. Tachymètre.
2. Lampe de témoin de feux de position (vert).
4. Témoin disponible pour d'appareils supplémentaires éventuels.
5. Lampe de témoin de charge (rouge).
6. Lampe de témoin de pression d'huile (rouge).
8. (*) Témoin de minimum d'essence.
9. Lampe de témoin de pleins phares (bleu).
10. Lampe de témoin de clignotants (vert).
11. Joints des connexions électriques.



Instruments de bord et commandes.

- | | | |
|---|---|-----------------------------|
| 1. Levier de déverrouillage du capot avant. | 9. Pompe de lave-glace. | 16. Levier des vitesses. |
| 2. Levier de commande des clignoteurs. | 10. Cendrier. | 17. Pédale d'accélérateur. |
| 3. Levier de combinatoire des phares. | 11. Interrupteur d'éclairage extérieur et du tableau de bord. | 18. Pédale des freins. |
| 4. Bouton d'avertisseur sonore. | 12. Tirette d'admission d'air frais dans l'habitacle. | 19. Pédale d'embrayage. |
| 5. Tableau de bord. | 13. Buses orientables d'admission d'air dans l'habitacle. | 20. Manette de starter. |
| 6. Commutateur à clé de contact. | 14. Tirette de réglage d'admission d'air dans l'habitacle. | 21. Levier de frein à main. |
| 7. Levier de commande d'essuie-glace. | 15. Accélérateur à main. | 22. Manette de démarreur. |
| 8. Aérateurs de pare-brise. | | 23. Bac fourre-tout. |

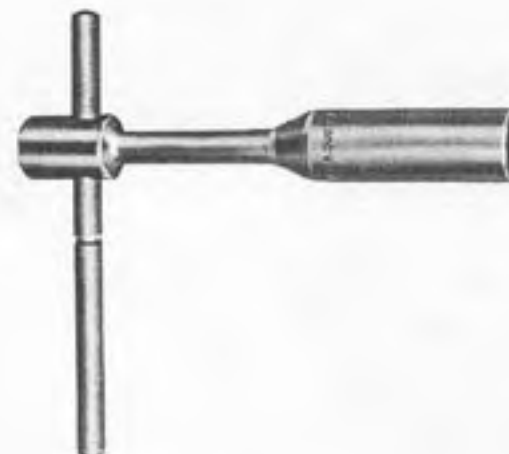
Outillage

Modèle 126

Ap. 5030/1 Plaquette graduée pour contrôler le calage de l'allumage.



A. 50079 Clé à bougies.



A. 76001 Outil d'engagement des bougies.



A. 95118 Jauge d'épaisseur pour vérifier l'écartement des contacts de l'allumeur et des électrodes des bougies.



SYSTEME DE CHARGE

DYNAMO	FIAT DSV 90/12/16/3 S
Tension nominale	12 V
Puissance maxi continue	230 W
Courant maxi continu (limitation de courant)	16 A
Régime de débit de courant maxi continu, tension nominale et 20° C	2550 à 2700 t/min
Régime de débit de courant maxi, tension nominale et 20° C	3050 à 3200 t/min
Régime maxi continu	9000 t/min
Vitesse de début de charge de la batterie, tous feux éteints:	
— moteur	1200 t/min environ
— voiture en 4e.	27 km/h
Données pour le contrôle au banc.	
— Essai de fonctionnement en moteur (à 20° C):	
Tension d'alimentation	12 V
Courant absorbé	< 9 A
Régime	1300 t/min
— Contrôle de la caractéristique de débit A/tours sous tension constante de 12 V (à 20° C):	
Régime { pendant 30' environ	9000 t/min
{ ou bien pendant 45'	4500 t/min
Débit, sur résistance (sous 14 V)	16 ± 0,5 A
Faire atteindre le régime thermique à la dynamo par fonctionnement aux vitesses et pour les temps indiqués ci-dessus, relever la valeur du courant débité pour chaque régime de vitesse de la dynamo, sous tension constante de 12 V.	
— Contrôle des résistance ohmiques:	
Résistance d'induit, à 20° C.	0,145 ± 0,01 Ω
Résistance d'enroulement inducteur, à 20° C	7,7 à 8,1 Ω

(Suit)

Equipement électrique: caractéristiques et données

Modèle 126

XII-1973

55

Feuille 3

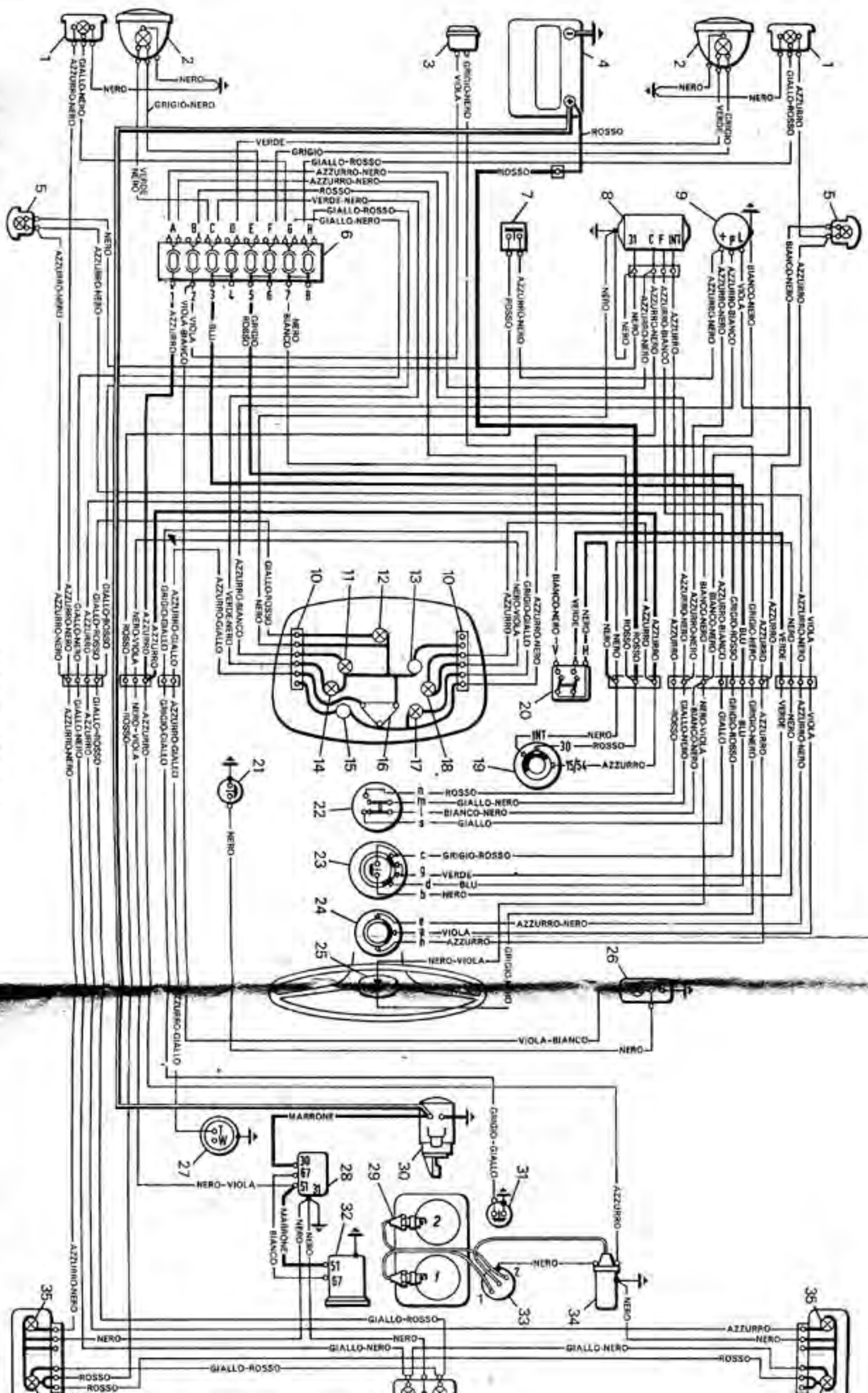
ECLAIRAGE

Projecteurs à faisceau code asymétrique Lampe bifil: — feu route — feu de croisement	deux 45 W 40 W
Lanternes avant (position et direction) Lampe de feu position Lampe de clignotants	deux 5 W 21 W
Répétiteurs de clignotants Lampe	deux 4 W
Lanternes arrière (position, direction, stop et catadioptré) Lampe de clignotants Lampe bifil: — feu position — feu stop	deux 21 W 5 W 21 W
Eclaireurs de plaque Lampe	deux 5 W
Commande d'éclairage extérieur et du combiné	par interrupteur sur la planche de bord
Commutation des phares	par levier sous le volant de direction
Lampe d'éclairage intérieur Interrupteur de commande: — à bascule — à poussoir, automatique lors de l'ouverture de la porte côté conducteur Eclairage du combiné et témoin de feux position: — lampe tout verve Témoin de clignotants Témoin de charge Témoin de pression d'huile Témoin de pleins phares	5 W sur le boîtier du porte- lampe sur le montant de porte 3 W } tout verre 1,2 W

FUSIBLES

Fusibles 8 de 8 A	CIRCUITS PROTEGES
1 - A (*)	Témoin de pression d'huile. Indicateur de niveau d'essence. Clignotants et leur témoin. Feux stop. Essuie-glace.
2 - B	Lampe d'éclairage intérieur. Avertisseur.
3 - C (*)	Phare route gauche. Témoin de phares route.
4 - D (*)	Phare route droit.
5 - E (*)	Feu code gauche.
6 - F (*)	Feu code droit.
7 - G (*)	Feu position avant gauche. Feu position arrière droit. Eclaireur gauche de plaque.
8 - H (*)	Lampe d'éclairage du combiné et témoin de feux position. Feu position avant droit. Feu position arrière gauche. Eclaireur droit de plaque.
Aucun fusible ne protège les circuits de charge, d'allumage, de démarrage et du témoin de charge.	

(*) Contact fermé.



PLAN DE CÂBLAGE

1. Figure avant de position et direction.

11. Témoin vert de feu direction.

21. Contacteur sur portière.

conducteur.

29. Bougies d'allumage.

PLAN DE CÂBLAGE

1. Feux avant de position et direction.
2. Phares route et code.
3. Avertisseur sonore.
4. Batterie.
5. Indicateurs latéraux de direction.
6. Fusibles d'installation électrique.
7. Contacteur de feux stop.
8. Moteur d'essuie-glace.
9. Centrale clignotante de feux direction.
10. Joints des connexions électriques sur le tableau de bord.

11. Témoin vert de feux direction.
12. Témoin vert de feux position et éclairage du tableau de bord.
13. Témoin disponible.
14. Témoin bleu de phares route.
15. Témoin factice.
16. Indicateur de niveau d'essence.
17. Témoin rouge de pression d'huile.
18. Témoin rouge de charge.
19. Commutateur à clé de contact.
20. Interrupteur d'éclairage extérieur.

21. Contacteur sur portière, côté conducteur, de plafonnier 26.
22. Commutateur à levier d'essuie-glace.
23. Combinateur à levier de phares et d'appels lumineux.
24. Interrupteur de feux direction.
25. Bouton d'avertisseur sonore.
26. Plafonnier dans le rétroviseur, avec interrupteur incorporé.
27. Commande d'indicateur de niveau d'essence.
28. Groupe régulateur de dynamo.

29. Bougies d'allumage.
30. Démarreur.
31. Mano-contact d'huile.
32. Dynamo.
33. Allumeur.
34. Bobine d'allumage.
35. Feux arrière de direction.
36. Feux arrière de position et stop.
37. Feux de plaque.

Note explicative : Azzuro = bleu clair
Bianco = blanc
Blu = bleu foncé

Giallo = jaune
Grigio = gris
Marrone = marron

Nero = noir
Rosa = rose
Rosso = rouge

Verde = vert
Viola = violet

Allumage

Modèle 126

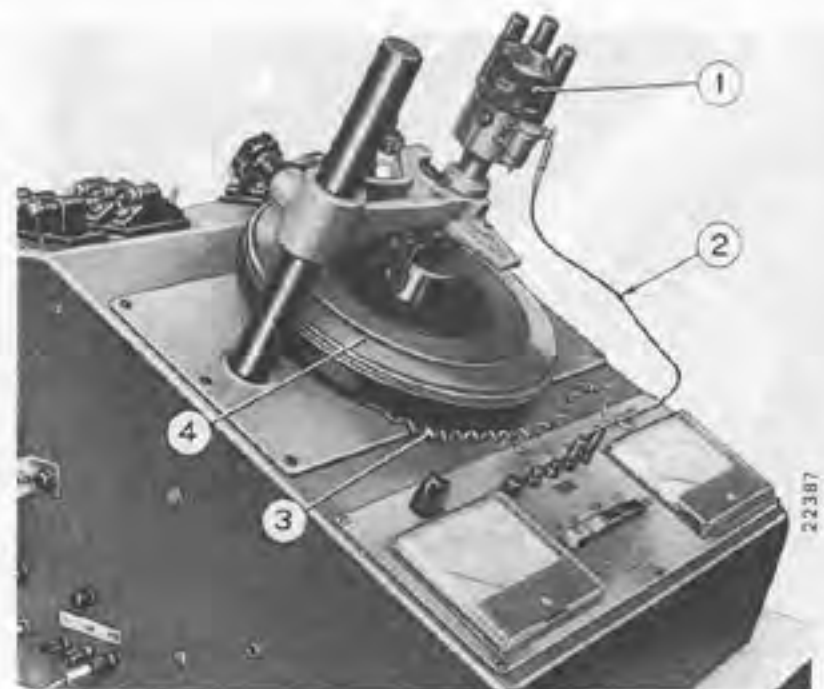
ALLUMEUR

Le contrôle du diagramme de l'avance centrifuge se fait sur le banc d'essai où l'allumeur sera monté comme le montre la figure ci-contre.

Faire tourner l'allumeur à une vitesse de 300 à 400 t/min et relever sur le disque goniométrique la valeur en degrés d'amorçage d'une des deux étincelles. Augmenter graduellement la vitesse et relever à chaque augmentation de régime les degrés d'avance d'amor-

Contrôle de l'avance d'automatisme de l'allumeur sur le banc d'essai.

1. Allumeur.
2. Câble d'alimentation de l'allumeur (rupteur).
3. Câble d'alimentation du disque goniométrique.
4. Disque goniométrique du banc d'essai.

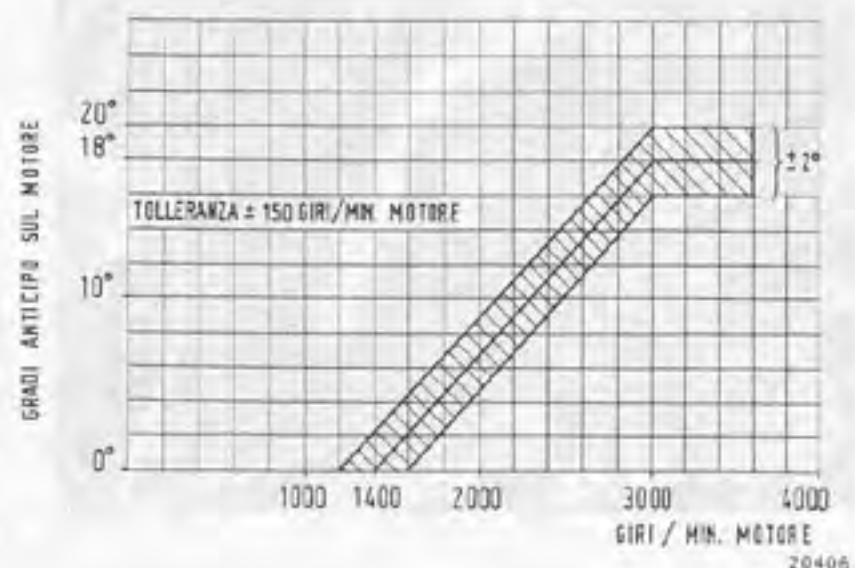


çage de l'étincelle; comparer ces valeurs avec la courbe illustrée sur la figure.

Etant donné que le régime de l'allumeur est la moitié de celui du moteur, il faut doubler les valeurs relevées (aussi bien le nombre de tours que les degrés d'avance) pour tracer la courbe de l'avance d'automatisme rapportée au moteur et la comparer avec celle de la figure ci-contre.

Gradi anticipo su motore = Degrés d'avance sur moteur
Tolleranza ± 150 Giri/min motore = Tolérance ± 150 tr/min moteur

Diagramme de l'avance centrifuge d'automatisme de l'allumeur sur le moteur.



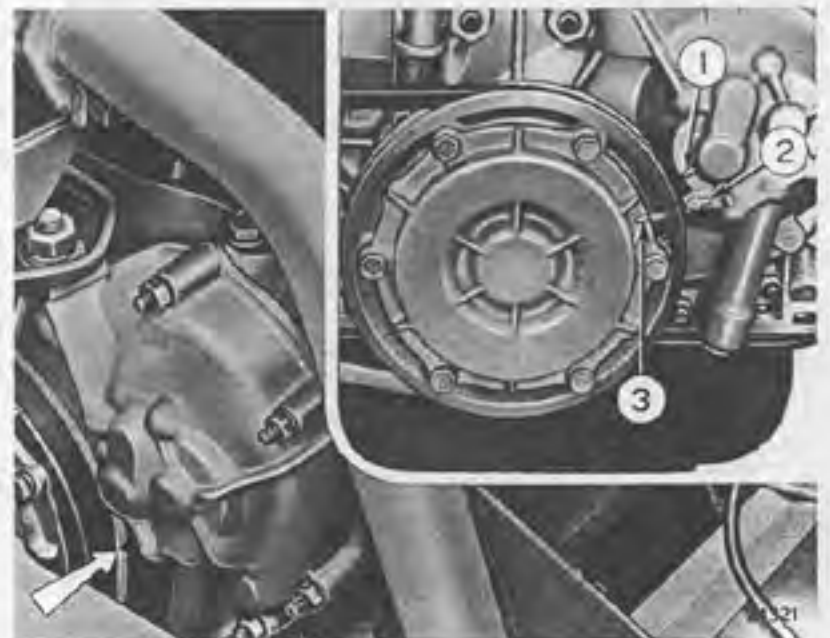
Vérifier en outre, allumeur au banc d'essai, les angles d'ouverture et de fermeture des contacts du rupteur:

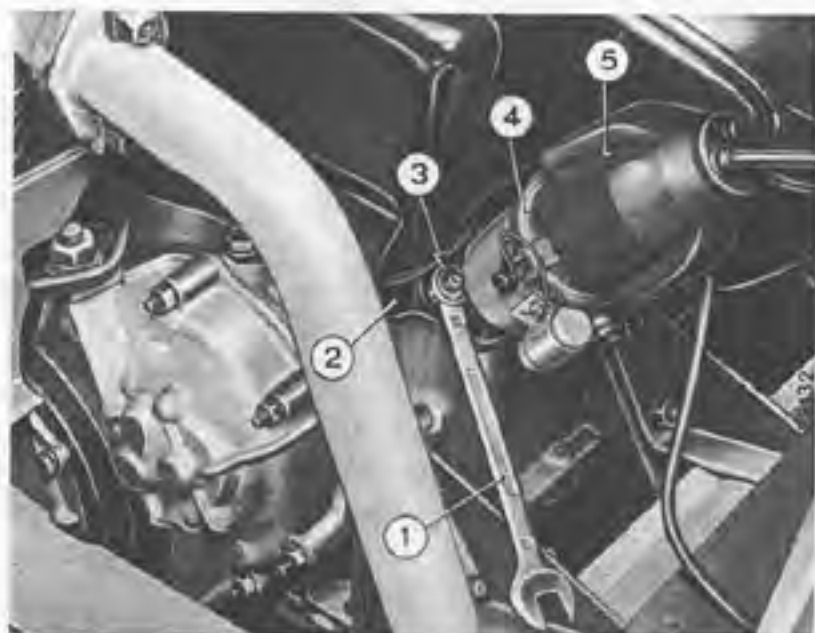
- l'angle d'ouverture doit être de $102^\circ \pm 3^\circ$;
- l'angle de fermeture doit être de $78^\circ \pm 3^\circ$.

Flèche blanche: encoche de repérage ajoutée sur la poulie d'entraînement de dynamo et de ventilateur pour permettre la vérification du calage de l'allumage sans avoir recours à l'outil **Ap. 5030/1**.

Repères pour le contrôle et le calage de l'allumage.

1. Repère correspondant à une avance de 10° à l'allumage.
2. Repère correspondant à une avance de 0° à l'allumage.
3. Repère sur le couvercle de poulie d'entraînement de dynamo et de ventilateur.





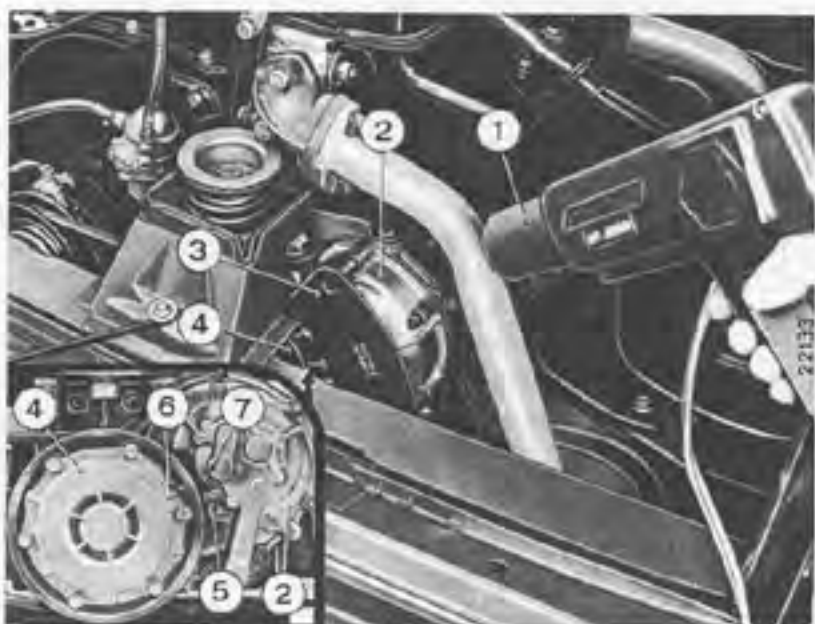
CALAGE DE L'ALLUMAGE

Déplacer la voiture de sorte que le cylindre n. 1 se trouve en phase de compression et le repère sur le couvercle de poulie d'entraînement de dynamo et de ventilateur soit amené en face de celui indiquant une avance de 10°.

Retirer la calotte de l'allumeur et faire tourner l'arbre de commande à la main, jusqu'à ce que le doigt soit tourné vers le plot d'allumage dans le cylindre n. 1. Dans cette position, les contacts du rupteur commencent à s'écarter (vérifier d'abord que leur écartement maximum ait la valeur prescrite de 0,47 à 0,53 mm);

Montage de l'allumeur sur le moteur.

1. Clé de manoeuvre.
2. Etrier de fixation de l'allumeur.
3. Erou d'étrier.
4. Allumeur.
5. Capuchon d'allumeur.

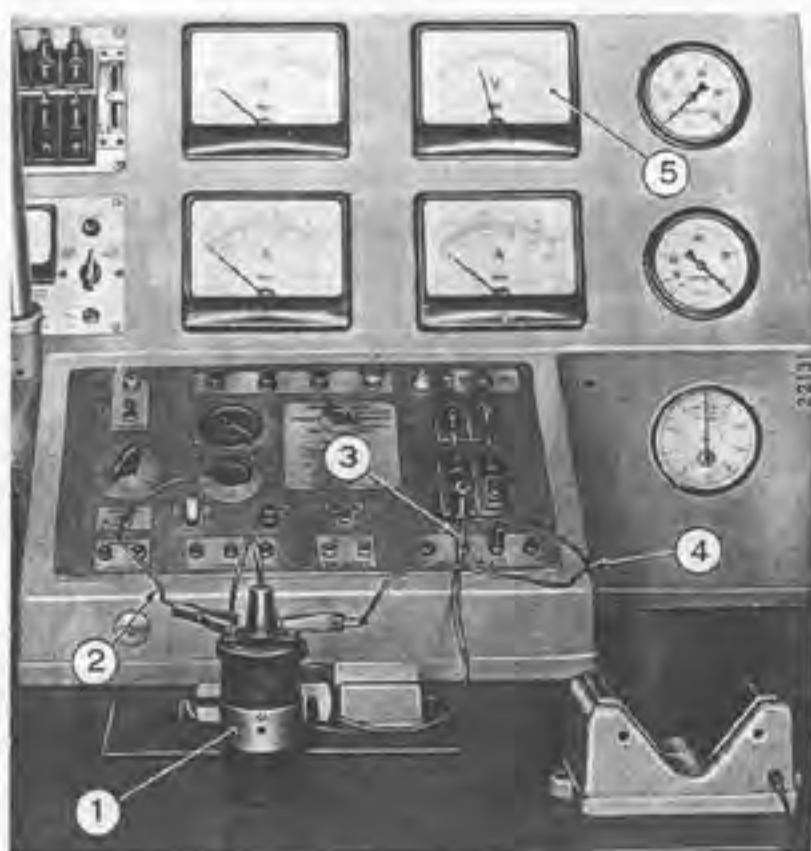


— sans déplacer l'arbre d'allumeur de sa position, placer l'allumeur sur le moteur, en engageant l'arbre de commande sur le pignon d'arbre à cames.

Contrôle du calage de l'allumage avec la plaquette Ap. 5030/1 et l'appareil Ap. 5030.

1. Appareil Ap. 5030.
2. Carter de distribution.
3. Plaquette Ap. 5030/1.
4. Couvercle de poulie d'entraînement de dynamo et de ventilateur.
5. Repère correspondant à une avance de 0° à l'allumage.
6. Repère sur le couvercle de la poulie d'entraînement de dynamo et de ventilateur.
7. Repère correspondant à une avance de 10° à l'allumage.

— bloquer l'allumeur, monter la calotte et s'assurer que les fils sont bien engagés sur les bougies respectives.



BOBINE D'ALLUMAGE

Faire fonctionner la bobine avec le rupteur du banc d'essai, sans utiliser la distribution haute tension, et envoyer toutes les étincelles sur un éclateur standard avec pointe d'ionisation pour la mesure de la longueur maximale de l'étincelle.

A chaud, après deux heures environ de fonctionnement de la bobine à 50 étincelles/seconde, la longueur des étincelles doit être d'au moins 12 mm sous 12 V.

Vérification de la bobine sur le banc d'essai.

1. Bobine d'allumage.
2. Câble d'alimentation du rupteur de banc d'essai à la bobine.
3. Câble haute tension.
4. Câble d'alimentation de la borne positive (+) de la bobine.
5. Voltmètre.

GENERALITES**Chauffage et ventilation.**

Le chauffage de l'habitacle et le désembuage du pare-brise sont assurés par l'air chaud fourni par le moteur.

L'admission d'air chaud dans l'habitacle est commandée par une manette, placée sur le tunnel à proximité de la banquette arrière, qui actionne un volet dans le conduit de chauffage.

L'installation de ventilation comporte:

— un boîtier de mélange et de distribution d'air, placé sous la planche de bord, qui est pourvu de:

- une trappe en bas du boîtier, d'étalement d'air aux pieds (avec tirette de commande);

- une prise d'air frais de l'intérieur du coffre à bagages (avec tirette de commande);

- deux buses orientables, au milieu, d'étalement d'air aux places;

— deux déflecteurs de dégivrage du pare-brise.

Lave-glace.

Le dispositif de lave-glace se compose de deux gicleurs logés dans la partie inférieure de la baie de pare-brise. Le bouton caoutchouc de commande de la pompe se trouve sur la planche de bord, le sac à eau dans le coffre à bagages, à l'avant, près du passage de roue gauche.

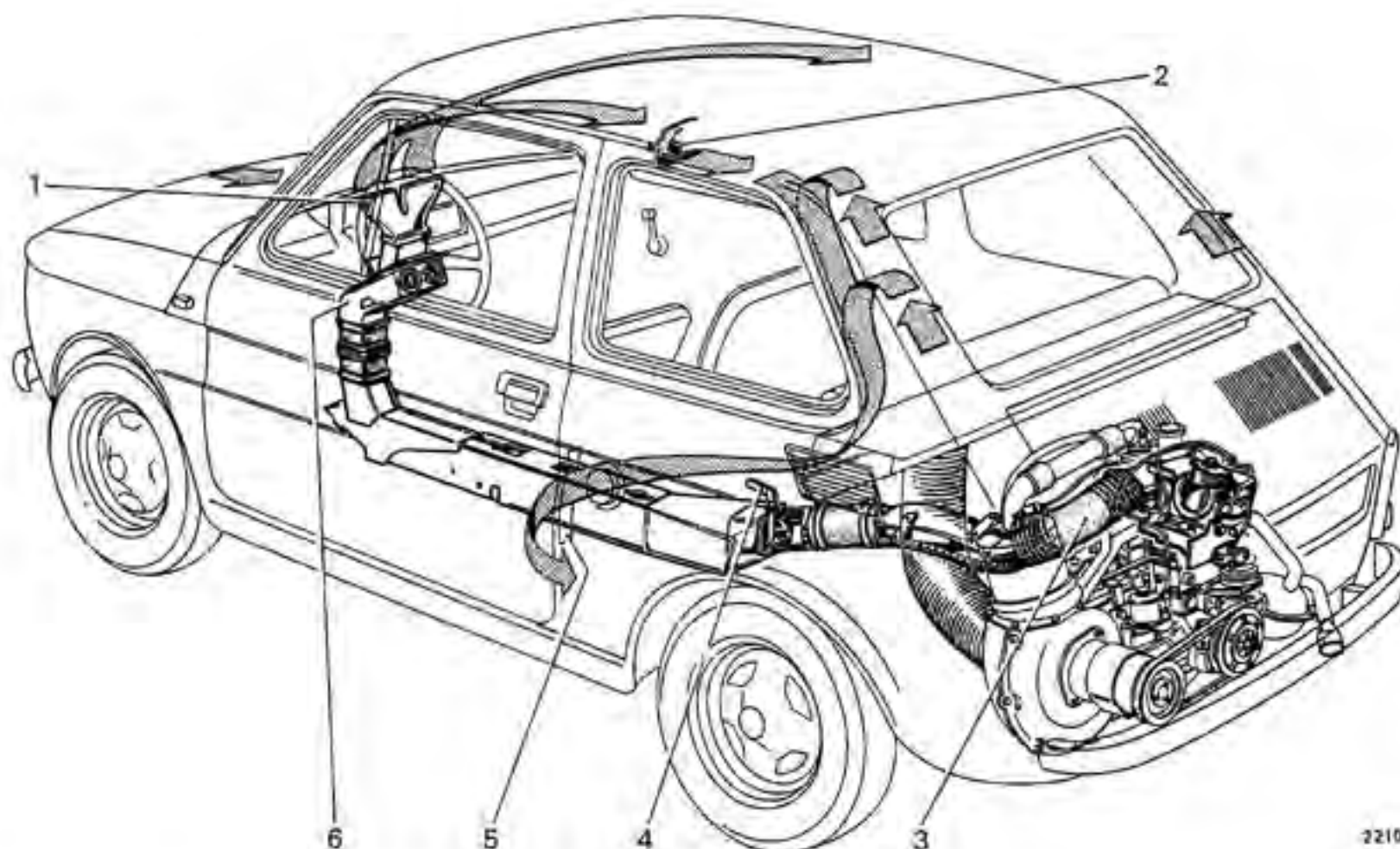
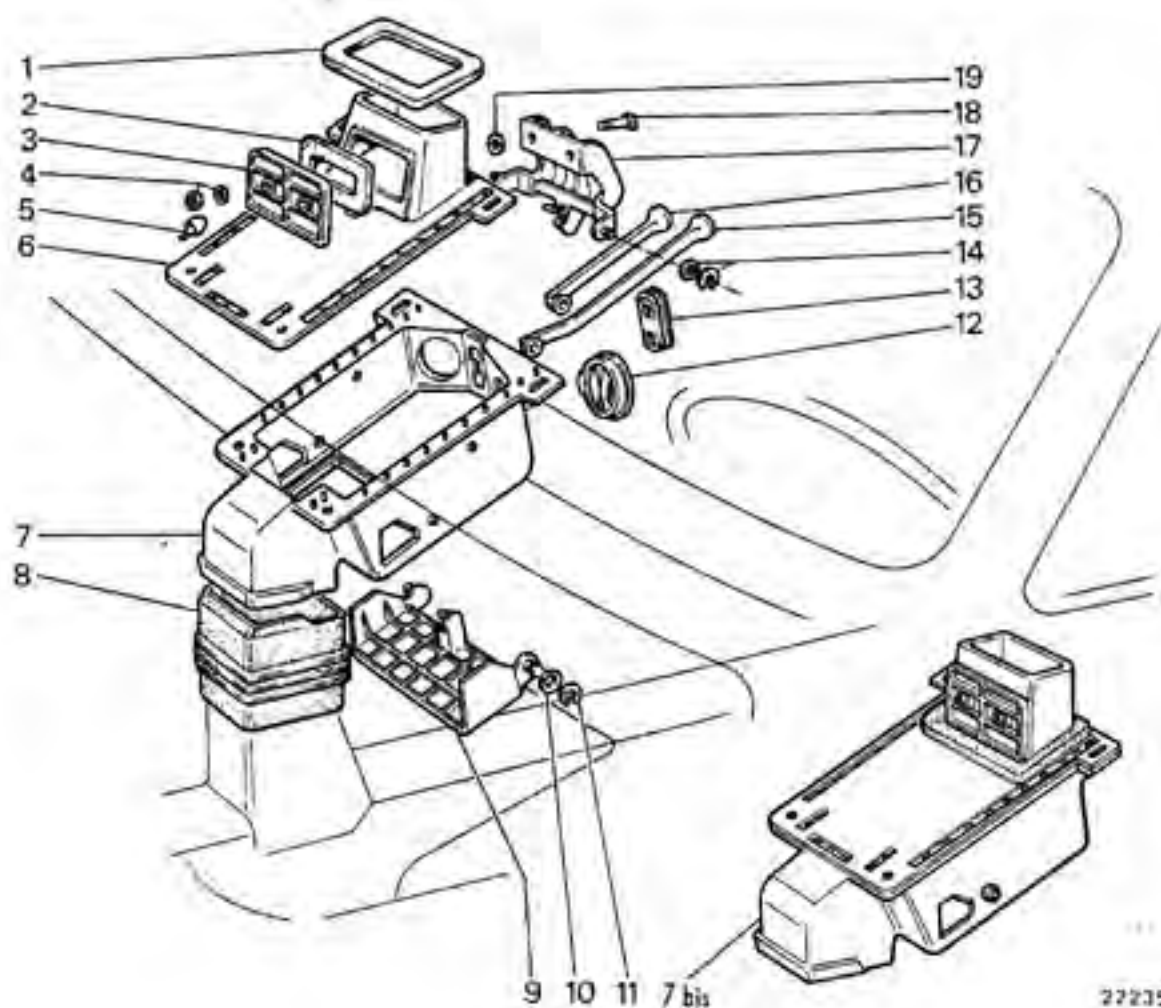


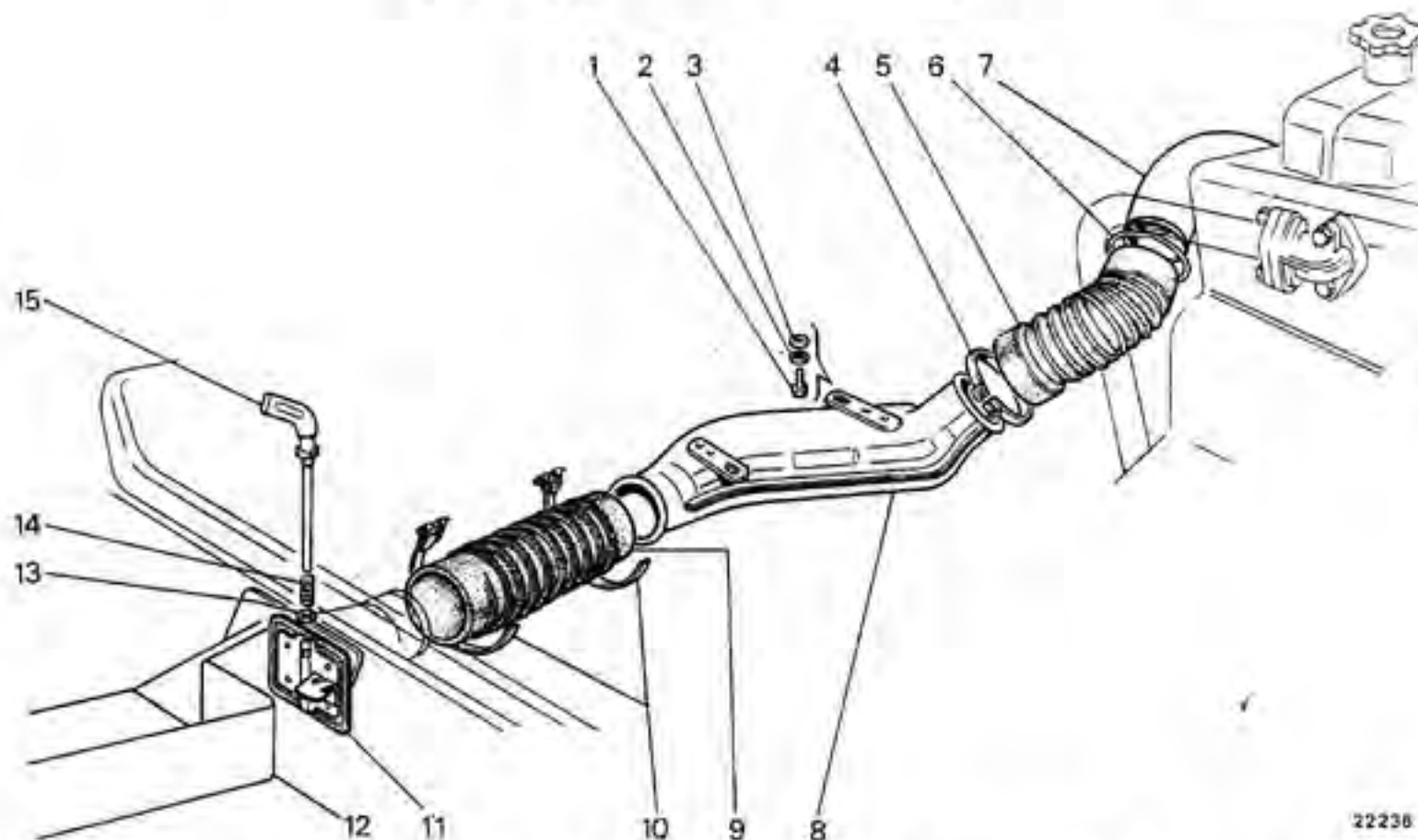
Schéma de la circulation d'air dans l'habitacle.

- | | | |
|--|--|---|
| 1. Déflecteurs de dégivrage de pare-brise. | 3. Conduit souple de chauffage, côté moteur. | 5. Event d'air vicié. |
| 2. Passage d'évacuation d'air vicié. | 4. Manette de commande du volet d'admission d'air réchauffé. | 6. Boîtier de mélange et de distribution d'air frais et/ou réchauffé. |



Vue éclatée du boîtier de mélange et de distribution d'air frais et/ou réchauffé.

- 1. Joint.
- 2. Joint de trappe (3).
- 3. Trappe d'admission d'air frais.
- 4. Ecrou et rondelle de trappe (3).
- 5. Butée caoutchouc.
- 6. Couverture.
- 7. Boîtier.
- 7 bis. Boîtier de mélange et de distribution assemblé.
- 8. Manchon caoutchouc.
- 9. Trappe d'étalement d'air aux pieds.
- 10. Rondelle.
- 11. Jonc d'arrêt.
- 12. Buse orientable.
- 13. Plaquette.
- 14. Rondelle et jonc d'arrêt.
- 15. et 16. Tirettes de commande de répartition et de mélange d'air.
- 17. Etrier de trappe (3).
- 18. Vis de trappe (3).
- 19. Rondelle.



Vue éclatée du conduit d'aménée d'air réchauffé dans l'habitacle.

- 1. Vis de fixation de conduit central.
- 2. Rondelle élastique.
- 3. Rondelle plate.
- 4. Collier.
- 5. Conduit souple côté moteur.
- 6. Jonc de maintien.
- 7. Prise d'air réchauffé.
- 8. Conduit central.
- 9. Conduit souple côté banquette arrière.
- 10. Colliers.
- 11. Volet.
- 12. Conduit d'aménée d'air réchauffé au boîtier de distribution.
- 13. Rondelle plate.
- 14. Ressort.
- 15. Manette et axe de volet (de commande d'admission d'air réchauffé dans l'habitacle).

DISPOSITIF DE SECURITE DU SYSTEME DE CHAUFFAGE

Le moteur est équipé d'un dispositif de sécurité empêchant, en cas de détérioration du joint de culasse, le passage des gaz de carter dans l'habitacle à travers le système de chauffage.

Ce dispositif consiste en deux rainures (c et d), creusées dans la culasse et sur le plan supérieur des fûts de cylindres, qui communiquent avec le compartiment moteur par l'intermédiaire des boutonnières (b) dans le joint de culasse, des deux passages verticaux (a) et des vis creuses (1).

Un sifflement anormal du moteur veut dire que le

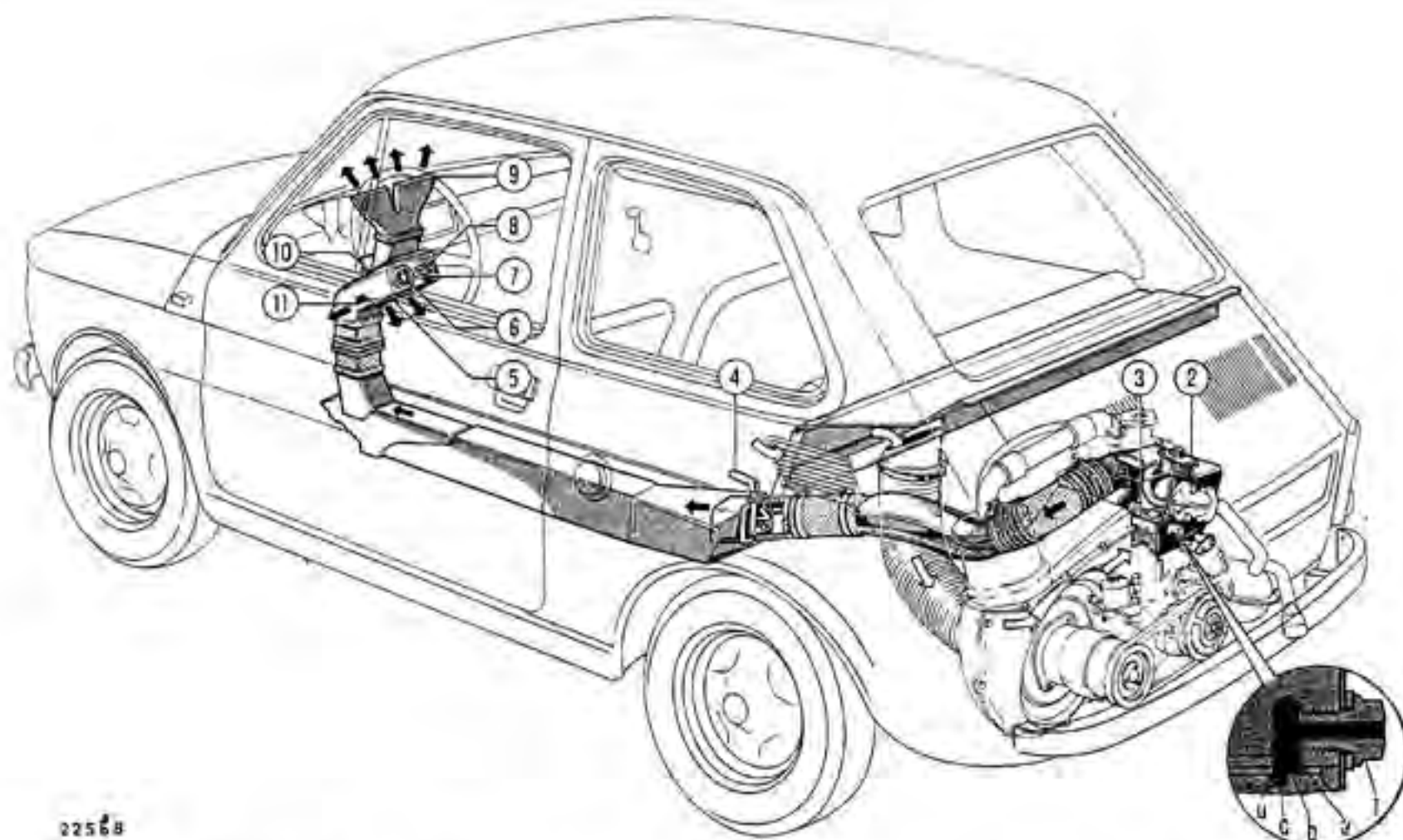
joint de culasse est détérioré et que le dispositif de sécurité est entré en action.

Avis important.

Remplacer le joint à chaque dépose de la culasse. Les boutonnières (b) dans le joint de culasse, les rainures annulaires, les passages verticaux et les vis creuses doivent être parfaitement propres.

Vérifier l'étanchéité aux deux bouts des gaiues des tiges de culbuteurs: n'utiliser que des joints originaux.

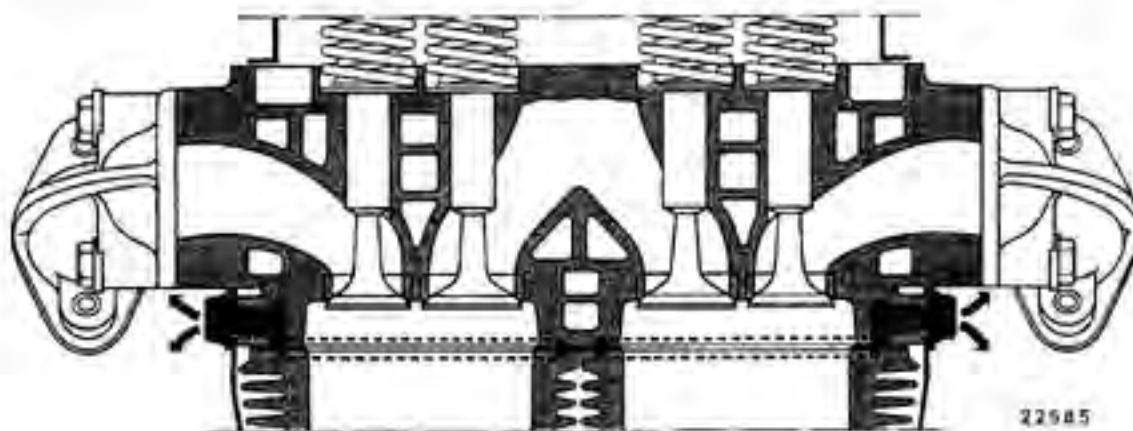
En cas de dépose des cylindres, il faudra remplacer les joints du bloc-cylindres par d'autres originaux.



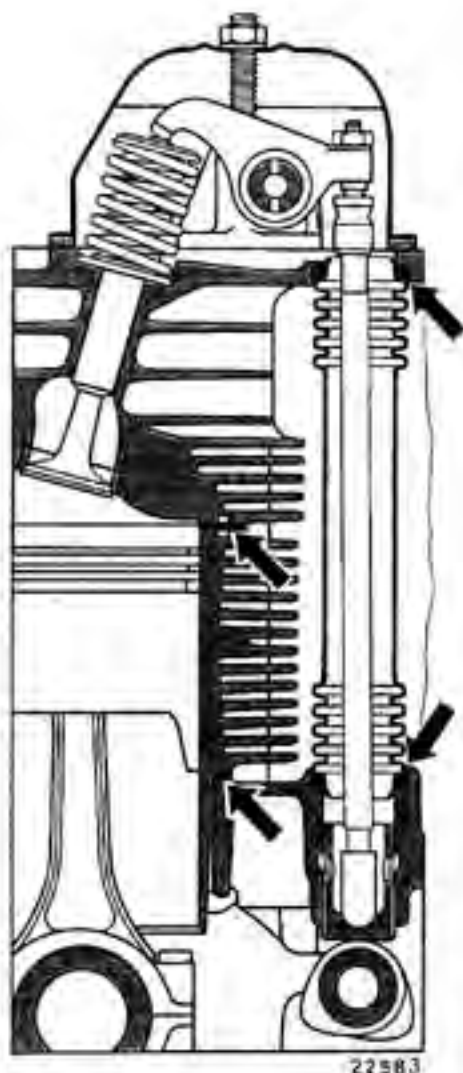
22568

Schéma du système de chauffage de l'habitacle et de désembuage du pare-brise.

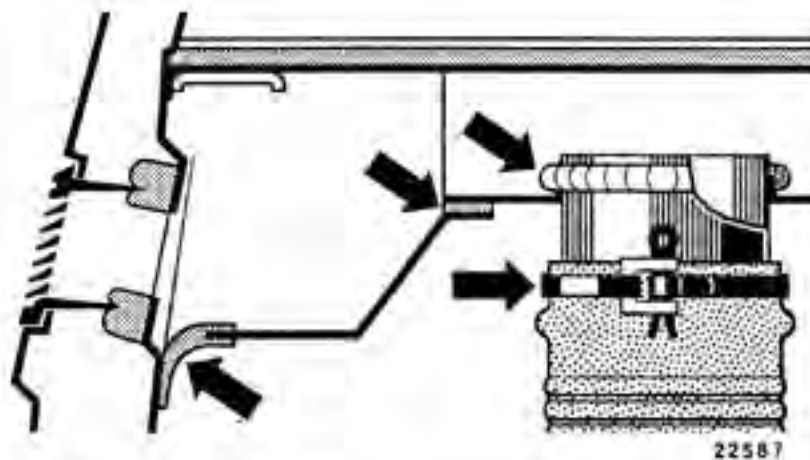
1. Vis creuses (deux) de sortie des gaz de carter dans le compartiment moteur, en cas de détérioration du joint de culasse.
 - a) passage vertical entre les rainures c et d et la vis creuse 1;
 - b) boutonnières (deux) dans le joint de culasse;
 - c) rainure annulaire sur le fût de cylindre;
 - d) rainure annulaire sur la culasse en regard de celle sur le fût de cylindre.
2. Thermostat de commande de volet (3).
3. Volet partialisateur d'air de refroidissement moteur.
4. Manette de commande du volet d'admission d'air réchauffé dans le convoyeur central.
5. Trappe d'étalement d'air frais ou réchauffé aux pieds.
6. Buses orientables d'étalement d'air aux places.
7. Tirette de commande de trappe (5).
8. Tirette réglant l'admission d'air frais.
9. Déflecteurs de désembuage et dégivrage du pare-brise.
10. Prise d'air frais.
11. Ouvertures (deux) pour admission d'air frais ou réchauffé dans l'habitacle.



Rainures et conduits sur la culasse et sur les fûts de cylindres pour la sortie des gaz de carter dans le compartiment moteur.



Jointes à remplacer à chaque dépose de la culasse.



Manche d'entrée d'air de refroidissement du moteur ; contrôler l'étanchéité des joints et la fixation du collier.

Systeme de chauffage et de ventilation

Modèle 126

XII-1973

501.01

Feuille 1

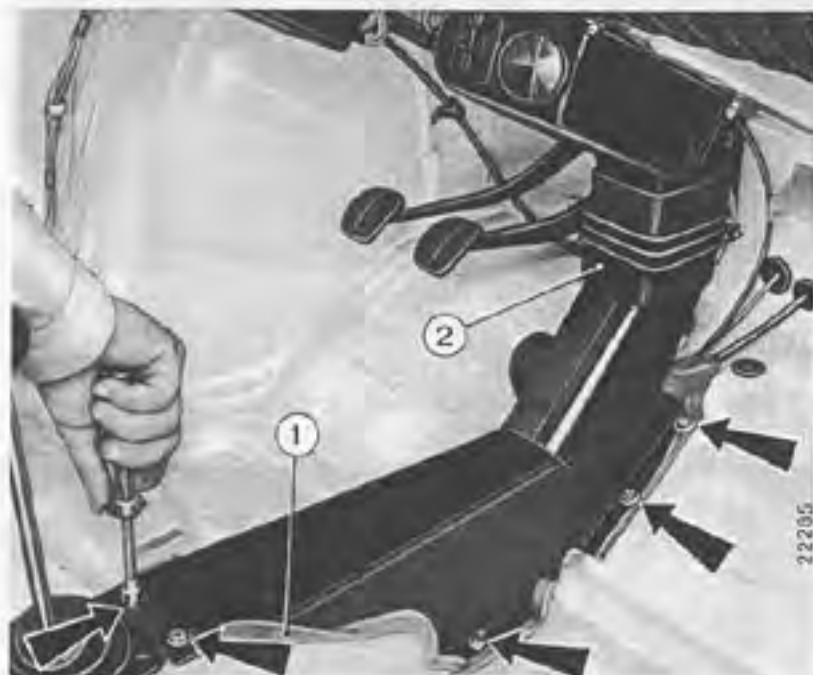
Démontage et montage.

Pour le démontage et le montage des éléments composant le système de chauffage et de ventilation, qui se trouvent dans l'habitacle, agir sur les vis et sur les écrous ainsi que le montrent les figures.

Soigner tout particulièrement le montage des pièces

pourvues de joints en mousse synthétique, afin d'éviter de mauvais plisages qui entraîneraient des fuites d'air aux côtés.

Pendant le montage du raccord avant du convoyeur d'air chaud, interposer du **mastic noir G 53** entre le raccord et la coque, de façon à éviter des fuites d'air et la vibration du raccord même.



Dépose de la protection avant de convoyeur d'air chaud.

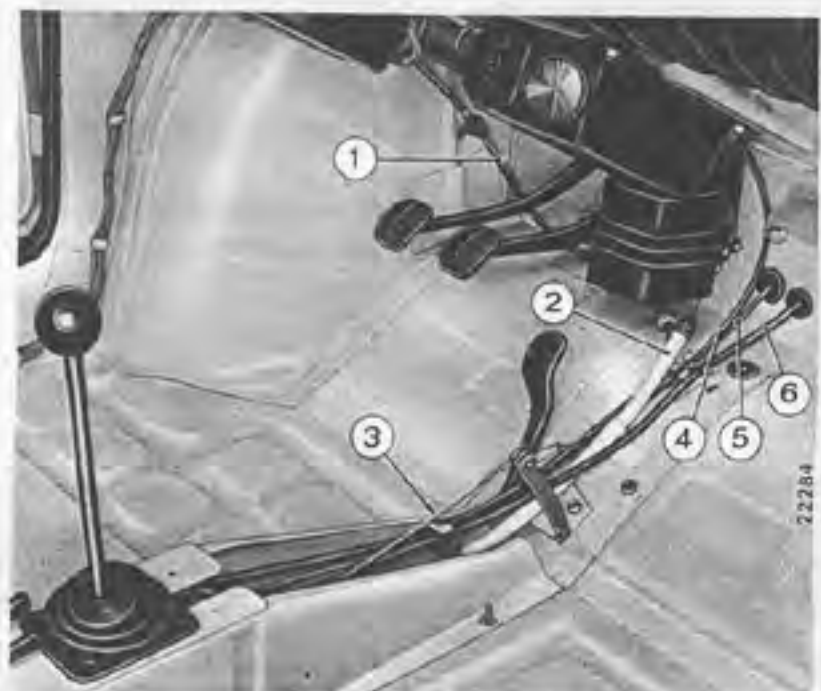
1. Joint en mousse synthétique.
2. Manchon caoutchouc.

Les flèches indiquent les vis et les écrous pour la fixation de la protection au plancher.



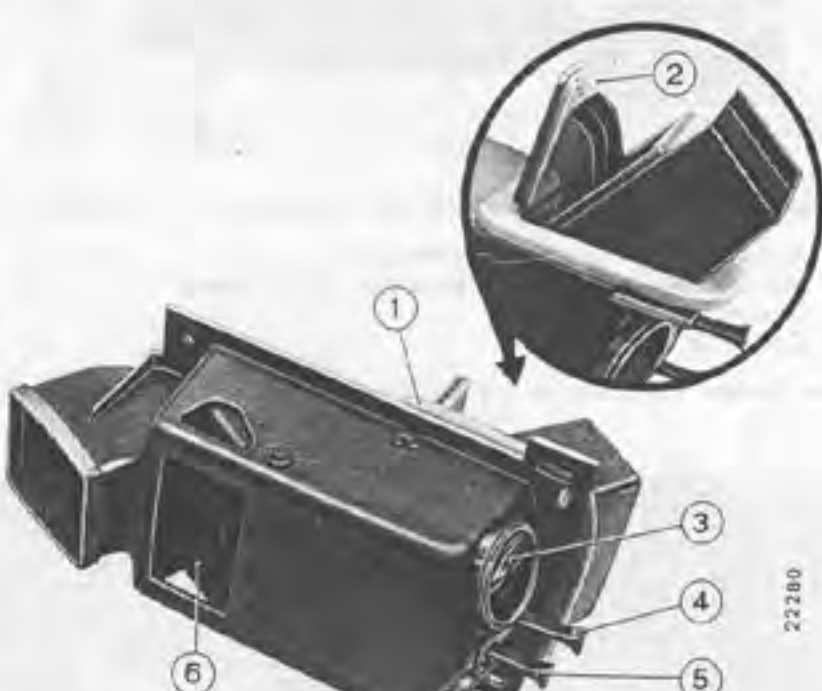
Dépose du boîtier de mélange et de distribution d'air frais et/ou réchauffé.

Les flèches indiquent les vis de fixation du boîtier à la coque; le détail montre le logement du boîtier.



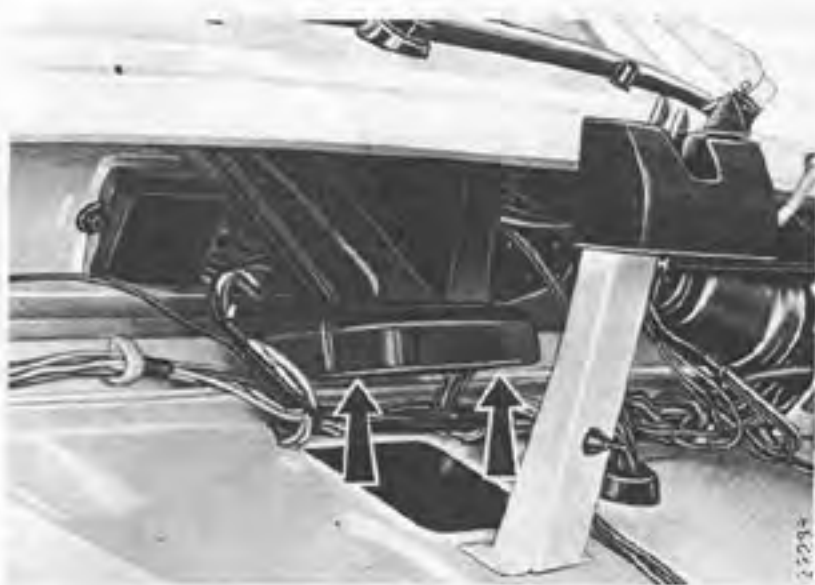
Vue des commandes et des canalisations logées dans le convoyeur d'air chaud.

1. Gaine de câble de compteur.
2. Gaine de câble de débrayage.
3. Câble de commande d'accélérateur.
4. Gaine de câble de commande d'accélérateur à main.
5. Canalisation de liquide de commande de freins arrière.
6. Câble positif de la batterie.



Vue du boîtier de mélange et de distribution d'air.

1. Joint en mousse synthétique.
1. Trappe d'admission d'air frais (et son joint).
3. Buse orientable.
4. Tirette de commande de trappe (2).
5. Tirette de commande de trappe (6).
6. Trappe d'étalement d'air aux pieds.



Vue du diffuseur d'air dans le coffre à bagages.

Les flèches indiquent le logement du boîtier de mélange et de distribution d'air.



Vue du raccord avant d'amenée d'air chaud au convoyeur central.

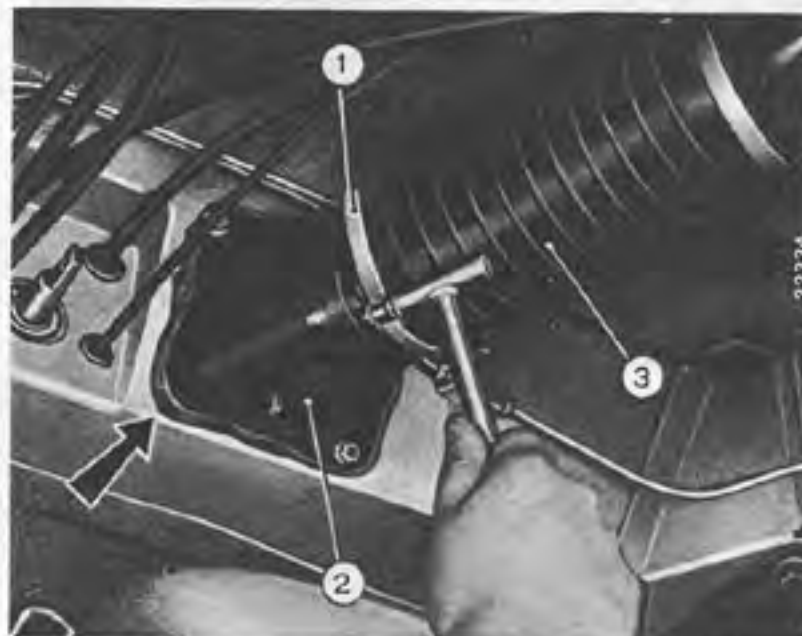
La flèche montre où le mastic noir G 53 doit être appliqué.



Dépose du couvercle arrière de convoyeur d'air chaud.

1. et 4. Joint en mousse synthétique.
2. Manette de commande d'admission d'air chaud.
3. Ressort.
5. Couvercle arrière.

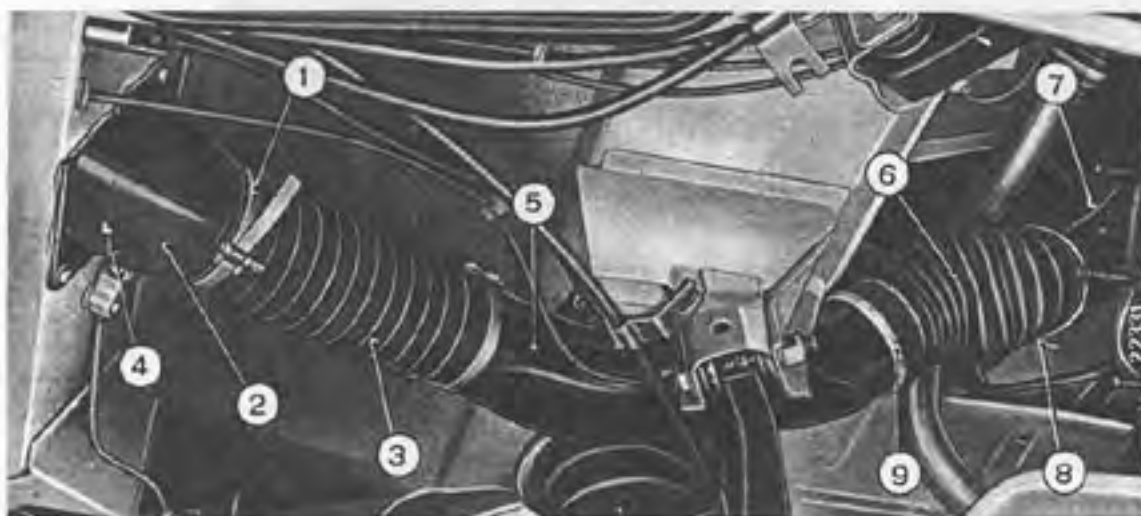
Les flèches indiquent le vis de fixation du couvercle arrière.



Fixation du conduit souple avant au raccord d'amenée d'air chaud.

1. Collier de fixation de conduit (3).
2. Raccord.
3. Conduit souple avant.

La flèche indique où le mastic noir G 53 doit être appliqué.

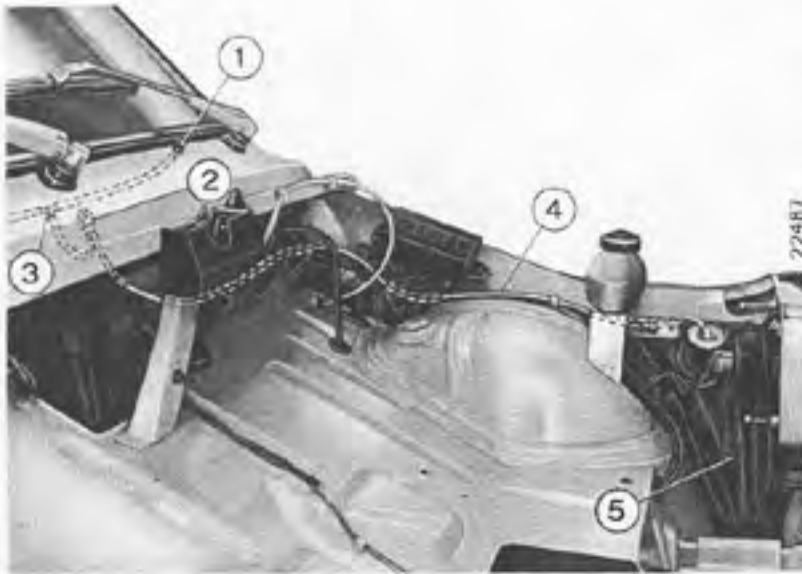


Vue d'en bas du conduit d'air chaud.

1. Collier de fixation de conduit (3).
2. Raccord.
3. Conduit souple avant.
4. Axe de manette de commande d'admission d'air chaud.
5. Conduit central.
6. Conduit souple arrière.
7. Prise d'air chaud sur moteur.
8. Jonc élastique de maintien de conduit (6).
9. Collier.

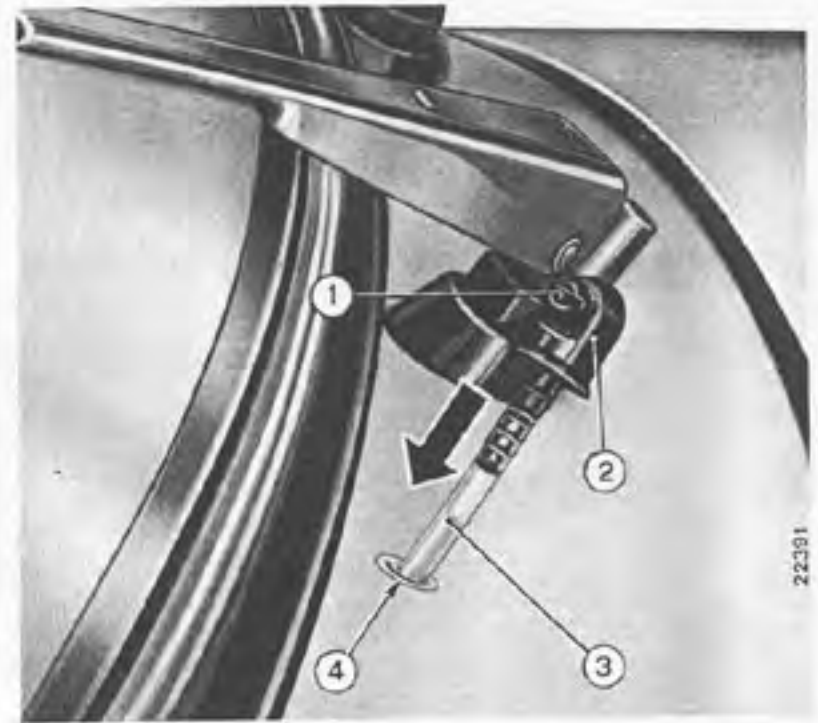
Lave-glace

Modèle 126



Éléments constitutifs de l'installation de lave-glace dans le coffre à bagages.

1. Gicleur.
2. Pompe.
3. Raccord 3-voies.
4. Tube de liaison pompe-sac à eau.
5. Sac à eau.



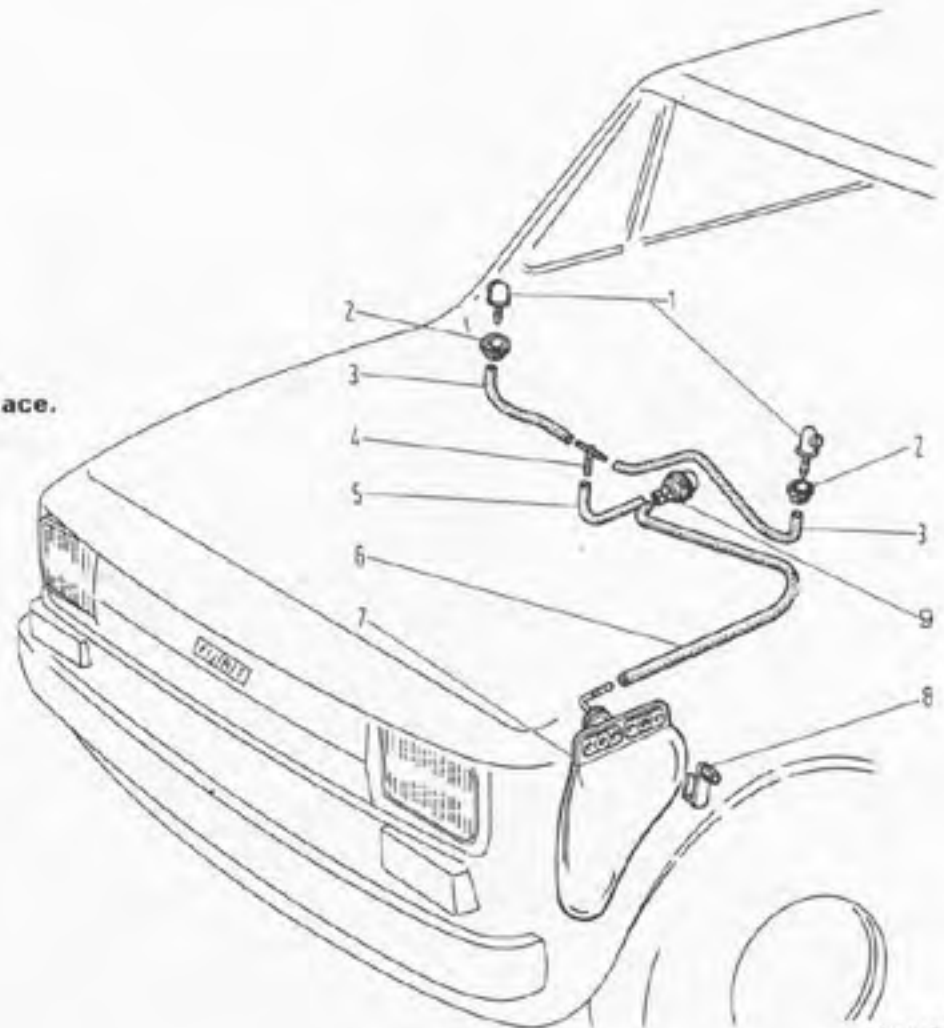
Montage d'un gicleur de lave-glace.

1. Gicleur orientable.
2. Corps de gicleur.
3. Tube de liaison gicleur-raccord 3-voies.
4. Bague.

La flèche montre la façon de monter le gicleur.

Éléments constitutifs de l'installation de lave-glace.

1. Gicleur à jet réglable.
2. Bague.
3. Tubes de liaison gicleurs-raccord 3-voies.
4. Raccord 3-voies.
5. Tube de liaison pompe-raccord 3-voies.
6. Tube de liaison pompe-sac à eau.
7. Sac à eau.
8. Patte de soutien de sac à eau.
9. Pompe.



GENERALITES

Berline coque porteuse, deux portes, 4 places.

Pare-brise fixe, bombé, en verre de sécurité; joint de scellement en caoutchouc noir et mylar.

Ecusson «FIAT» en aluminium anodisé sur l'avant.

Capot de coffre articulé à l'avant, avec manette de déverrouillage dans la voiture; coffre pour bagages, roue de secours, trousse d'outils et cric.

Portes axées à l'avant, avec déflecteurs pivotants et vitres escamotables par commande à manivelle. Joint de contour en métal poli.

Système d'ouverture: poignées basculantes à tiroir à l'extérieur, poignées en plastique sur le renvoi à l'intérieur.

Baies de custode avec vitres fixes de sécurité et joints de scellement en caoutchouc noir.

Lunette arrière en verre de sécurité bombé; joint de scellement en caoutchouc noir et mylar.

Prises d'air du moteur aux deux coins arrière.

Goulotte de réservoir à essence au côté gauche arrière.

Capot du moteur comportant des ailettes d'aérage du compartiment moteur.

Motif «FIAT 126» en aluminium anodisé.

Pare-chocs AV et AR à lame unique en acier chromé.

Plaque minéralogique AV fixée au milieu du bord inférieur du pare-chocs.

Plaque minéralogique AR en dessous du capot moteur, au milieu.

Planche de bord en tôle avec garnissage en laminé plastique et mousse, complète de combiné côté volant; deux diffuseurs d'aérage du pare-brise, cendrier et panneau pour pompe de lave-glace et interrupteur d'éclairage extérieur, au milieu.

Poches à papiers en plastique rigide aux deux portes.

Rétroviseur et plafonnier en dessus du pare-brise, au milieu.

Poignée de soutien du passager avant, sur le pavillon.

Sièges avant type fauteuil, coulissants et basculants pour permettre l'accès aux places arrière.

Banquette arrière à deux places, avec dossier fixe en fibre de coco caoutchouté.

Garnissage des sièges en simili-cuir; velours et simili-cuir en option.

Garnissage des panneaux de portes en vipla et des côtés, AR en matière plastique formée à chaud, avec creux pour accoudoirs.

Garnissage intérieur du pavillon en matière phono-absorbante.

Tapis de plancher en tissu nylon préformé.

En option :

— **Baies de custode** avec glaces partiellement ouvrantes.

— **Sièges avant** avec dossiers réglables.

Caisse - Eléments extérieurs

701.05

Modèle 126

Feuille 1

Il est difficile de donner des instructions spécifiques et détaillées pour la réparation de la caisse à la suite de collisions, parce que chaque collision peut provoquer des déformations particulières, qu'il faut éliminer suivant le procédé le plus convenable pour le cas spécifique.

En tous cas, la réparation d'une caisse endommagée comporte une connaissance parfaite de sa construction et des lignes de soudure entre les divers éléments. Dans presque la totalité des dégâts provoqués par ces collisions, il est nécessaire de déposer des pièces pour démasquer les éléments déformés et procéder ensuite à leur redressage et à leur alignement.

Lorsque la caisse a subi des dégâts très graves, il est opportun de déposer tous les habillages intérieurs de démontage facile. De cette façon on réalise une meil-

leure visibilité pendant la réparation et les opérations d'alignement, tout en rendant plus aisées les différentes opérations de mesure, contrôle et application du vérin pour le redressage et l'équerrage des divers éléments.

Alignement.

La voiture étant du type à coque porteuse, le soubassement forme un seul bloc avec la coque proprement dite. Lorsqu'une voiture a reçu un choc, il faut d'abord contrôler l'alignement des roues avant avec les roues arrière. Le défaut d'alignement est visible lorsqu'il manque le parallélisme entre l'axe des roues avant et celui des roues arrière, ou si la voie des roues avant n'est pas centrée par rapport à celle des roues arrière.

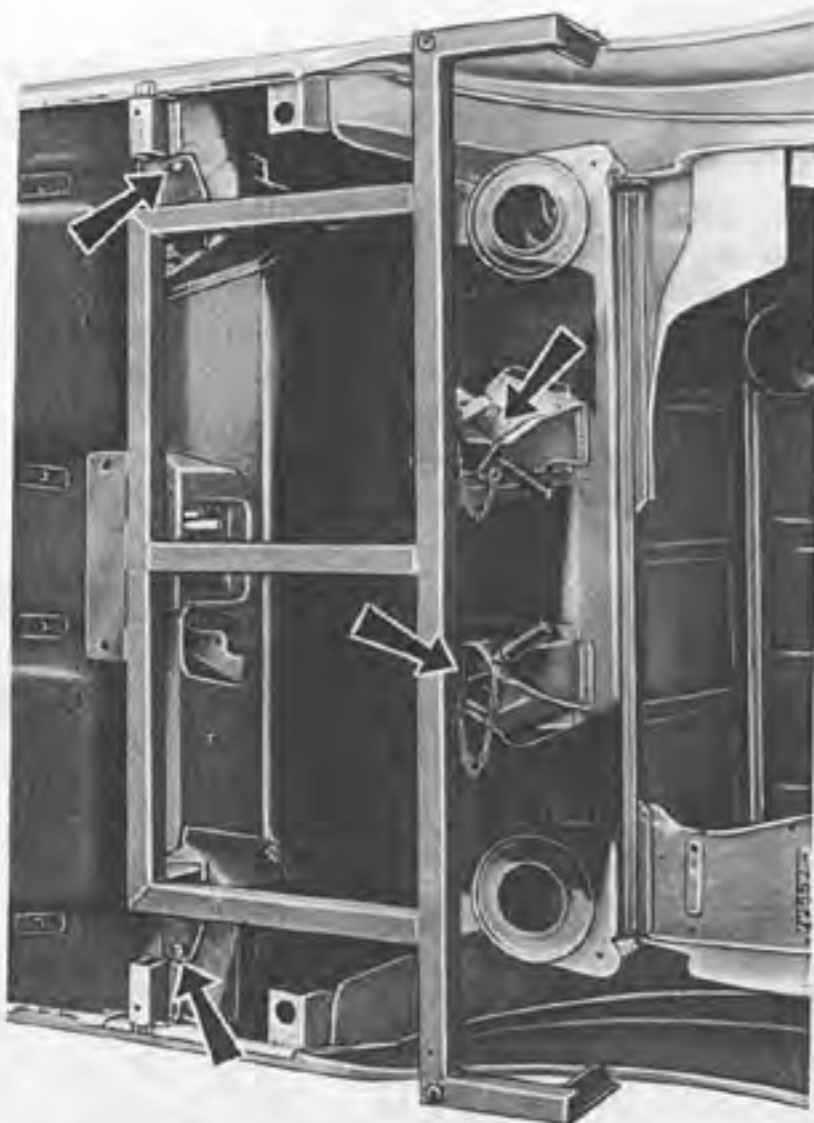


22551

Détail du contrôle de l'avant du soubassement à l'aide de l'outil A. 78126.

Les flèches désignent les points de repère du soubassement qui doivent coïncider avec les repères de l'outil.

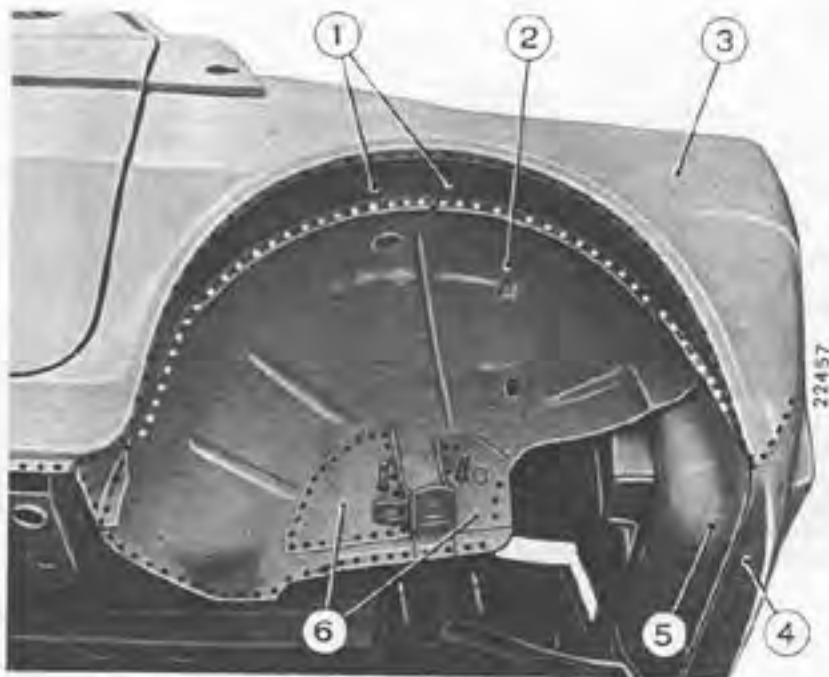
Points de repère: fixation des bras oscillants de suspension AV; fixations du ressort à lames.



Détail du contrôle de l'arrière du soubassement à l'aide de l'outil A. 78126.

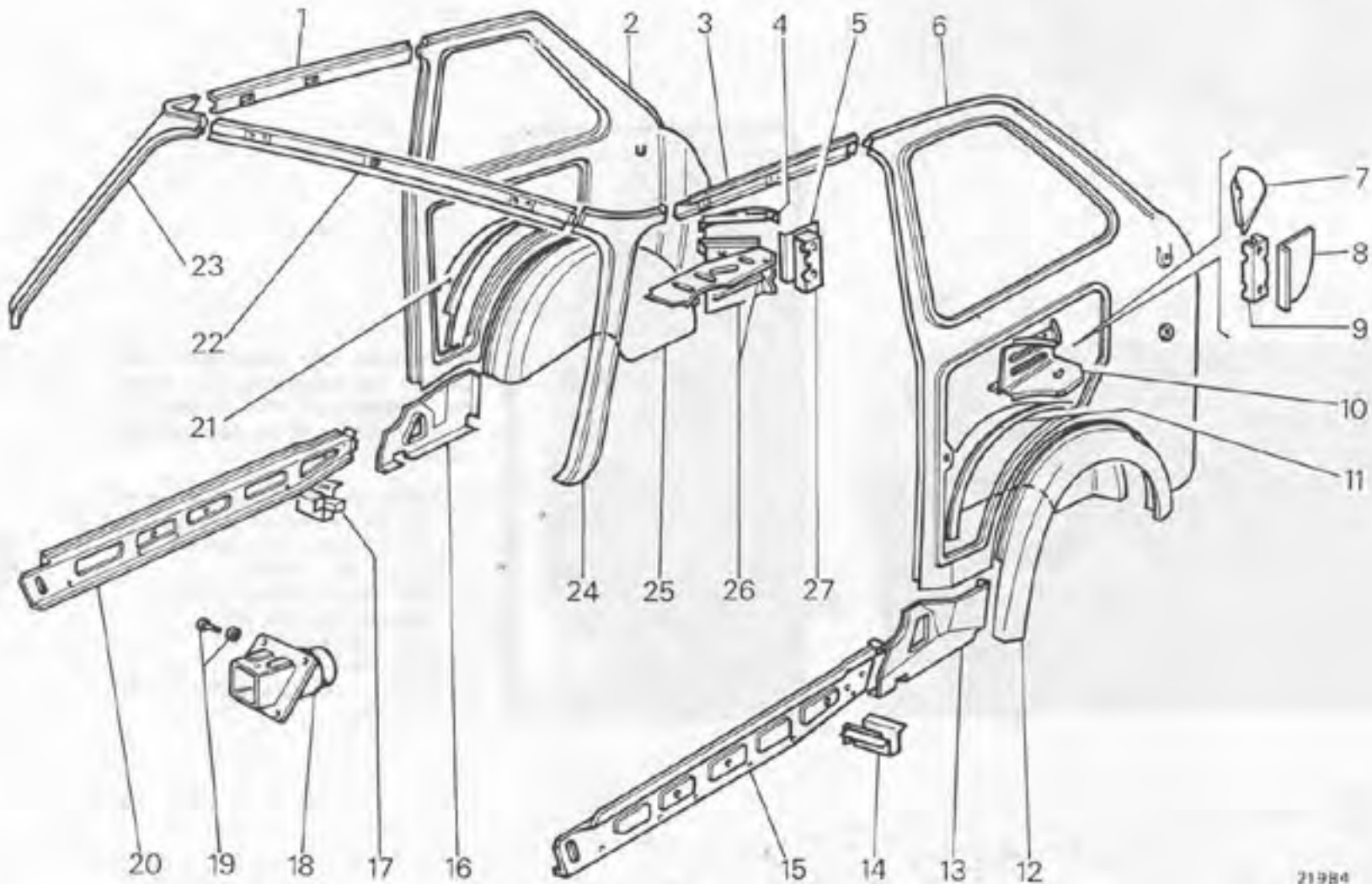
Les flèches désignent les points de repère du soubassement qui doivent coïncider avec les repères de l'outil.

Points de repère: fixations des supports de bras oscillants de suspension AR; fixations de l'articulation des bras oscillants.



Indication des jonctions, par points de soudure, des pièces composantes du passage de roue AV droit.

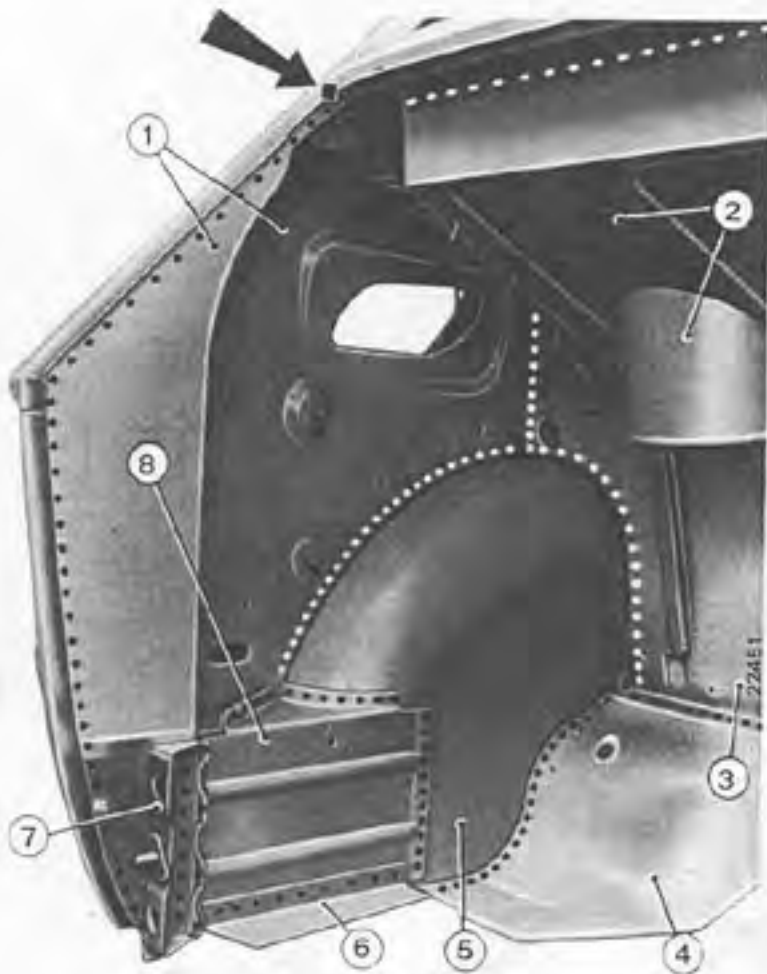
1. Aile AV droite.
2. Passage de roue AV droit.
3. Habillage latéral AV.
4. Habillage AV.
5. Tablier.
6. Equerre de fixation du tampon de butée de suspension.



Caisse : éléments intérieurs composant l'ossature de l'habitacle.

- | | | |
|--|--|--|
| 1. Brancard supérieur droit. | 9. Renfort AR inférieur gauche. | 18. Raccord intérieur. |
| 2. Charpente intérieure AR droite. | 10. Ferrure latérale inférieure AR gauche. | 19. Vis avec rondelle élastique. |
| 3. Brancard supérieur gauche. | 11. Passage de roue AR intérieur gauche. | 20. Brancard inférieur central droit. |
| 4. Élément de liaison inférieure latérale AR droite. | 12. Aile AR extérieure gauche. | 21. Passage de roue AR extérieur droit. |
| 5. Gousset AR inférieur droit. | 13. Renfort latéral AR gauche. | 22. Traverse AV. |
| 6. Charpente intérieure AR gauche. | 14. Etrier gauche de cric. | 23. Pied AV intérieur droit. |
| 7. Élément de liaison inférieure latérale AR gauche. | 15. Brancard inférieur central gauche. | 24. Pied AV intérieur gauche. |
| 8. Gousset AR inférieur gauche. | 16. Renfort latéral AR droit. | 25. Passage de roue AR intérieur droit. |
| | 17. Etrier droit de cric. | 26. Ferrure latérale inférieure AR droite. |
| | | 27. Renfort AR inférieur droit. |

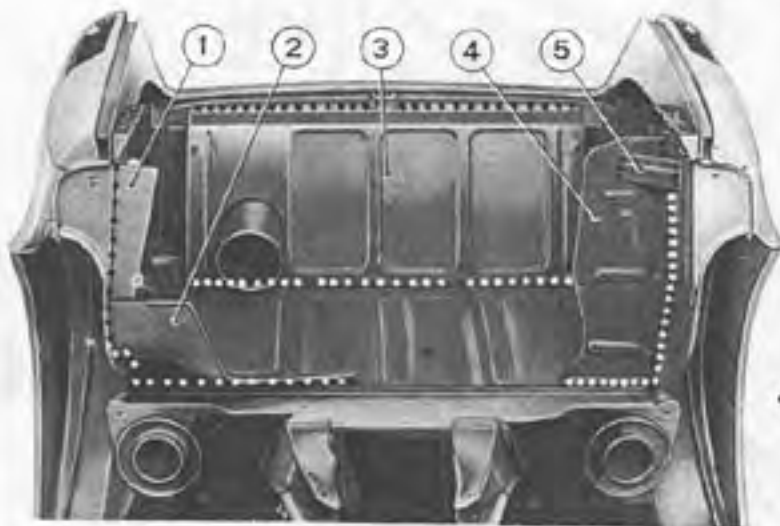
21984



Indication des jonctions, par points de soudure, du passage de roue AR gauche.

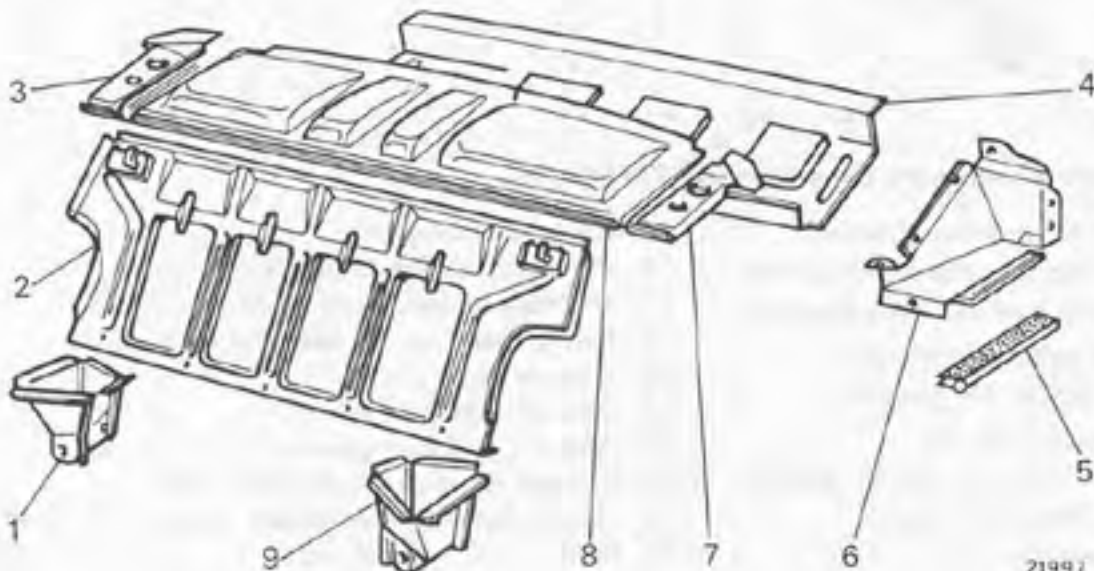
1. Ossature interne de côté gauche.
2. Tôle de prise d'air de refroidissement du moteur.
3. Cloison AR.
4. Tôle de protection gauche.
5. Passage de roue gauche.
6. Tablier de protection du moteur.
7. Renfort de fixation de traverse AR.
8. Caisson latéral inférieur.

La flèche indique où il faut effectuer la soudure au chalumeau.



Indication des jonctions, par points de soudure, des tôles de protection du compartiment moteur et du passage de roue AR droit.

1. Tablier de protection du moteur.
2. Tôle de protection gauche.
3. Tôle de prise d'air de refroidissement du moteur.
4. Tôle de protection droite.
5. Console de tôle (4).
6. Tôle AR de côté.
7. Côté de caisse.
8. Passage de roue intérieur AR.
9. Aile AR.



Caisse: éléments intérieurs composant la paroi derrière le dossier.

1. Console AR droite.
2. Cloison AR.
3. Élément de liaison droit.
4. Tôle supérieure AR de prise d'air.
5. Caoutchouc latéral de prise d'air.
6. Raccord latéral gauche de prise d'air.
7. Élément de liaison gauche.
8. Tôle supérieure AR.
9. Console AR gauche.

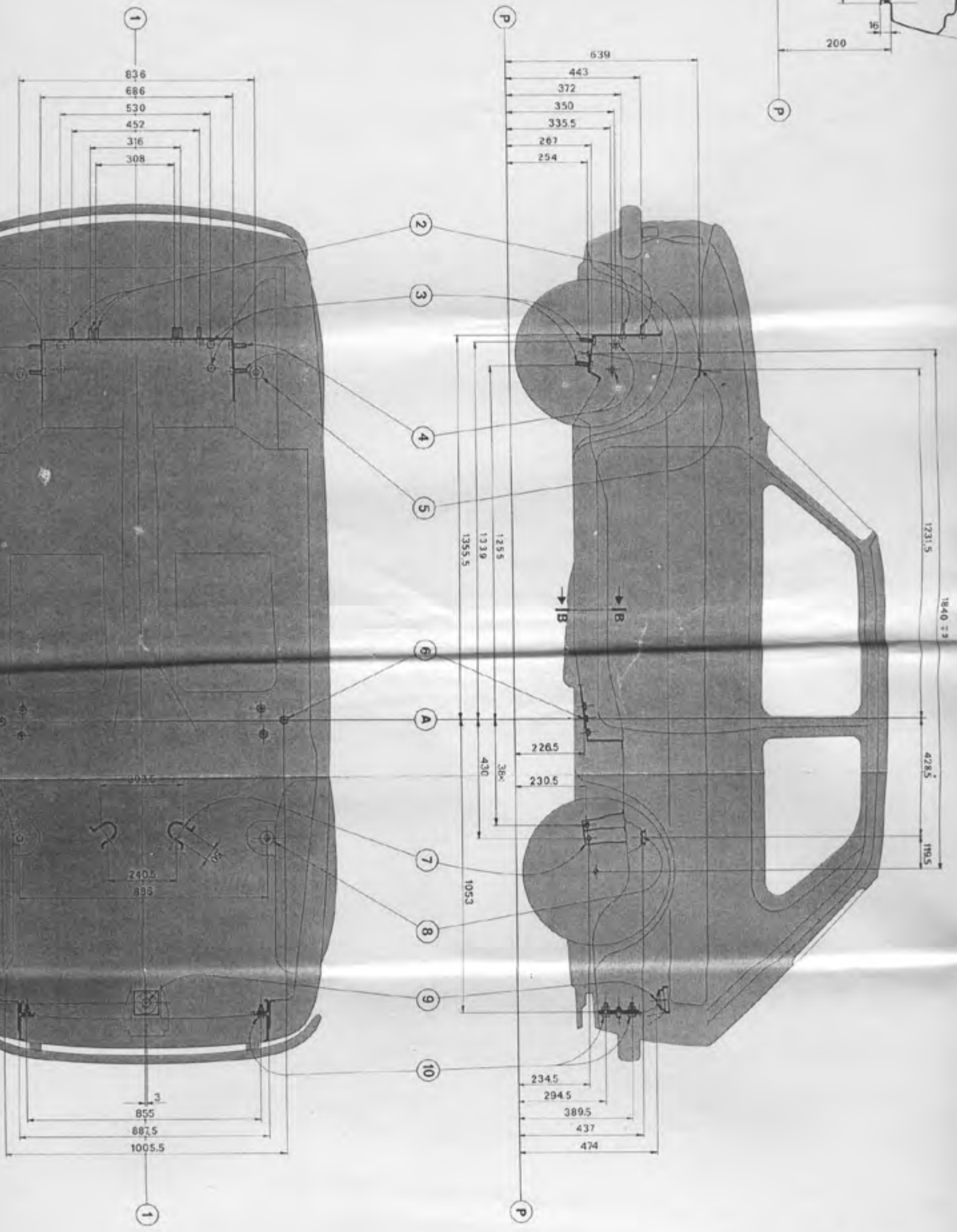
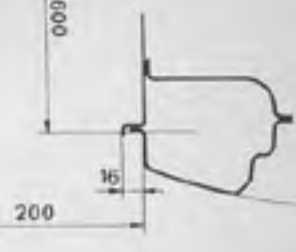


Schéma points d

A. Lign

P. Plan

1. Ligne

2. Fixat direc

3. Fixat (gou

4. Fixat (gou

5. Fixat 16 n

6. Fixat (écric

7. Fixat (trou

8. Fixat 18 r

9. Fixat 30 r

10. Fixat diam

Schéma des valeurs principales de contrôle des points de fixation de la mécanique à la caisse.

A. Ligne-repère transversale.

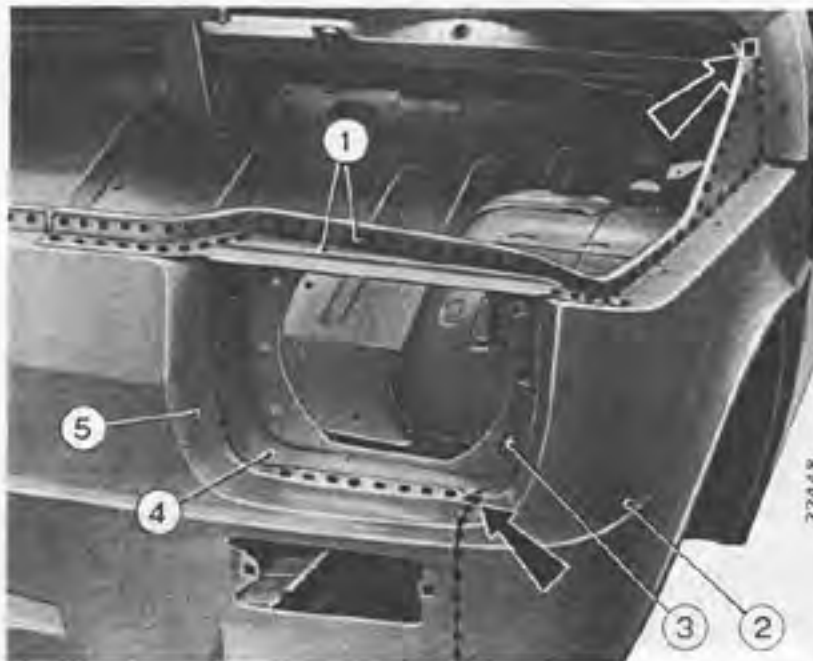
P. Plan-repère.

1. Ligne médiane de la voiture.
2. Fixation boîtier et renvoi du mécanisme de direction (goujons M 8 x 1,25).
3. Fixation du ressort à lames de suspension AV (goujons M 10 x 1,25).
4. Fixation des bras oscillants de suspension AV (goujons M 10 x 1,25).
5. Fixation supérieure de l'amortisseur AV (trou de 16 mm de diam.).
6. Fixation AV des bras oscillants de suspension AR (écrou M 10 x 1,25).
7. Fixation AR des bras oscillants de suspension AR (trou de 12 mm de diam.).
8. Fixation supérieure des amortisseurs AR (trou de 18 mm de diam.).
9. Fixation AR du groupe motopropulseur (trou de 30 mm de diam.).
10. Fixation de la traverse AR (trou de 10 mm. de diam.).

Caisse - Eléments extérieurs**701.05**

Modèle 126

Feuille 3



Indication des jonctions, par points de soudure, des pièces composant l'entourage de phare.

Indication des jonctions, par points de soudure, des pièces composant l'avant de la voiture.

1. Liaison supérieure entre les habillages AV et latéral.

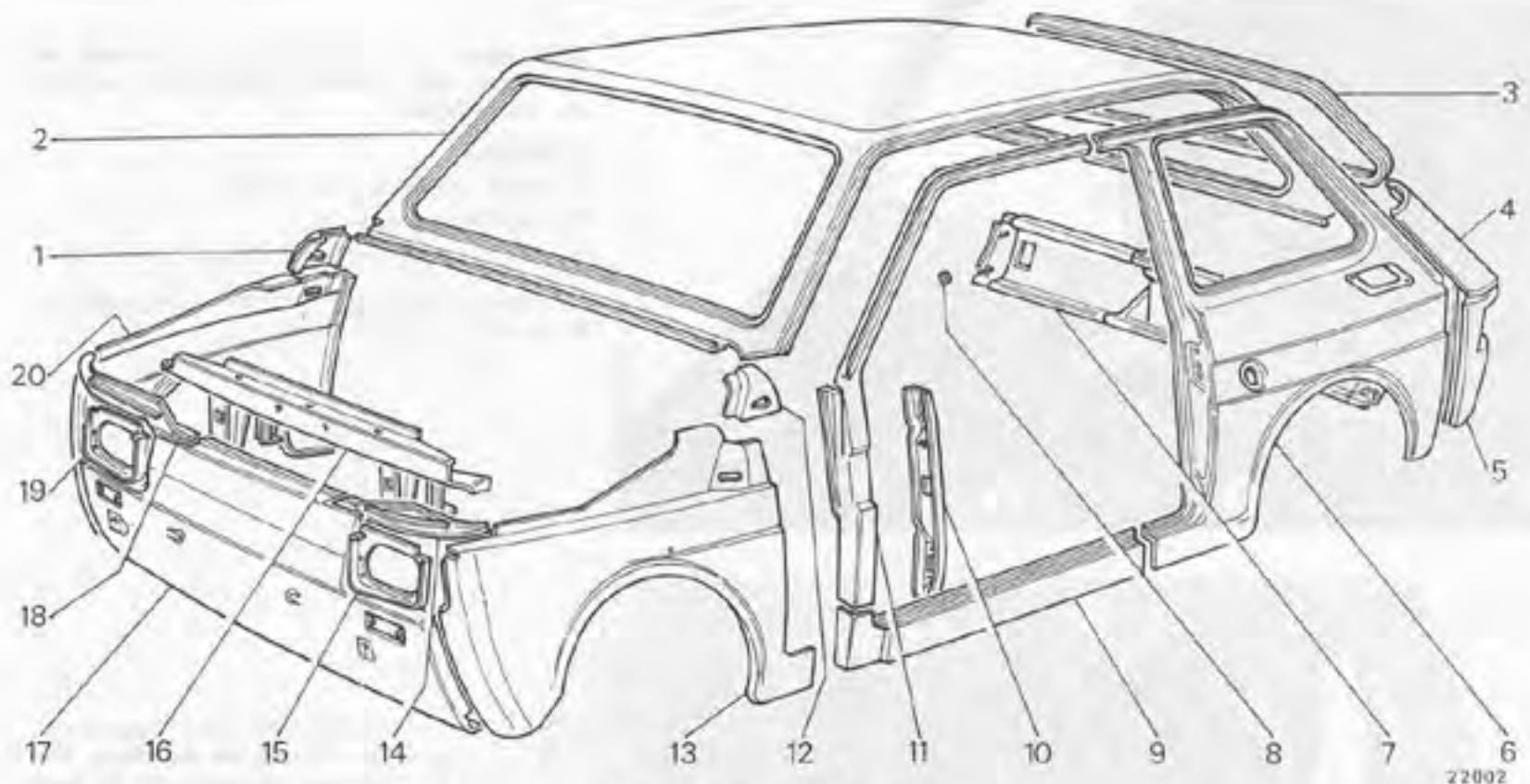
2. Habillage latéral AV.

3. Rotule d'orientation du phare.

4. Entourage de phare.

5. Habillage AV.

Les flèches désignent les points où il faut effectuer les soudures au chalumeau.

**Caisse : éléments extérieurs.**

1. Habillage AV supérieur droit.

2. Pavillon.

3. Monture intérieure de lunette AR.

4. Élément de liaison latéral AR supérieur gauche.

5. Élément de liaison latéral AR inférieur gauche.

6. Habillage latéral AR gauche (côté).

7. Habillage AR inférieur.

8. Erou de fixation de l'habillage.

9. Bas de caisse gauche.

9. Bas de caisse gauche.

10. Renfort gauche de fixation des charnières.

11. Doublure de pied AV gauche.

12. Habillage AV supérieur gauche.

13. Habillage AV latéral gauche.

14. Élément de liaison gauche.

15. Entourage de phare gauche.

16. Ossature AV complète.

17. Face AV complète.

18. Élément de liaison droit.

19. Entourage de phare droit.

20. Habillage AV latéral droit.

Après remplacement de pièces de la carrosserie ou de réfection de soudures entre les tôles, il est nécessaire d'effectuer un masticage de ces zones avec du mastic de scellement **IVI 854761** chauffé à **130° C.**

Dans les pages ci-après nous avons illustré les points d'accouplement principaux des pièces constituant la caisse.



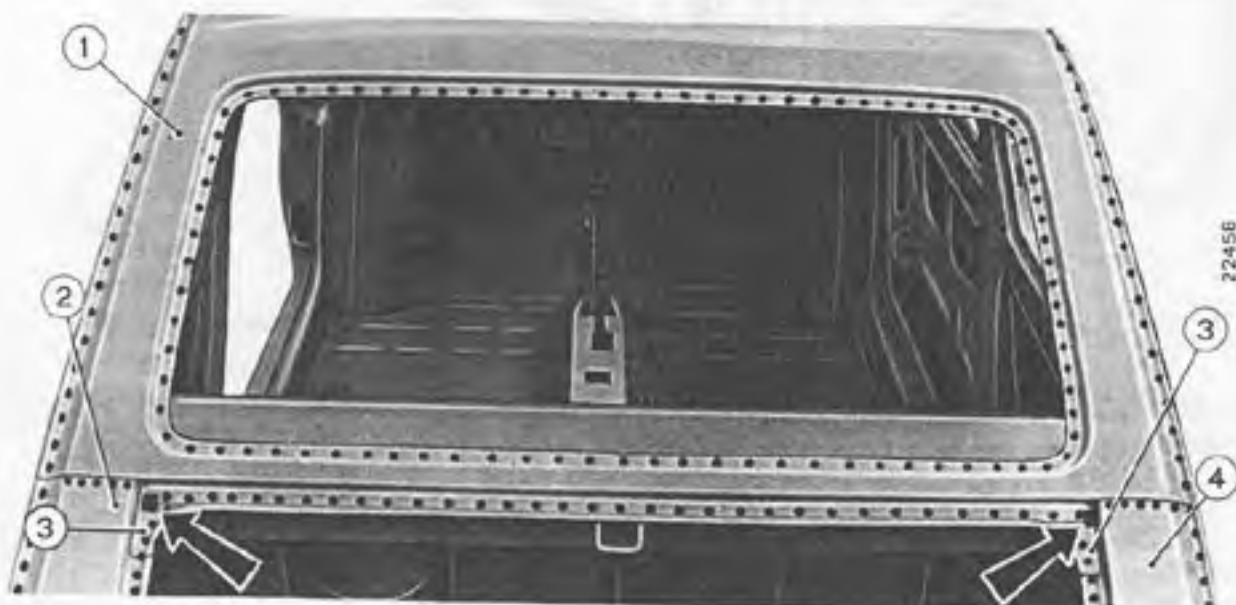
Vue de la caisse sur le chariot transporteur, sans capot de malle et porte gauche.



Indication des jonctions, par points de soudure, des pièces composant la baie de pare-brise.

1. Pavillon.
2. Partie supérieure du tablier.
3. Habillage latéral AV.
4. Habillage AV supérieur droit.

La flèche désigne le point où il faut effectuer la soudure au chalumeau.



Indication des jonctions, par points de soudure, des pièces composant la baie de lunette AR.

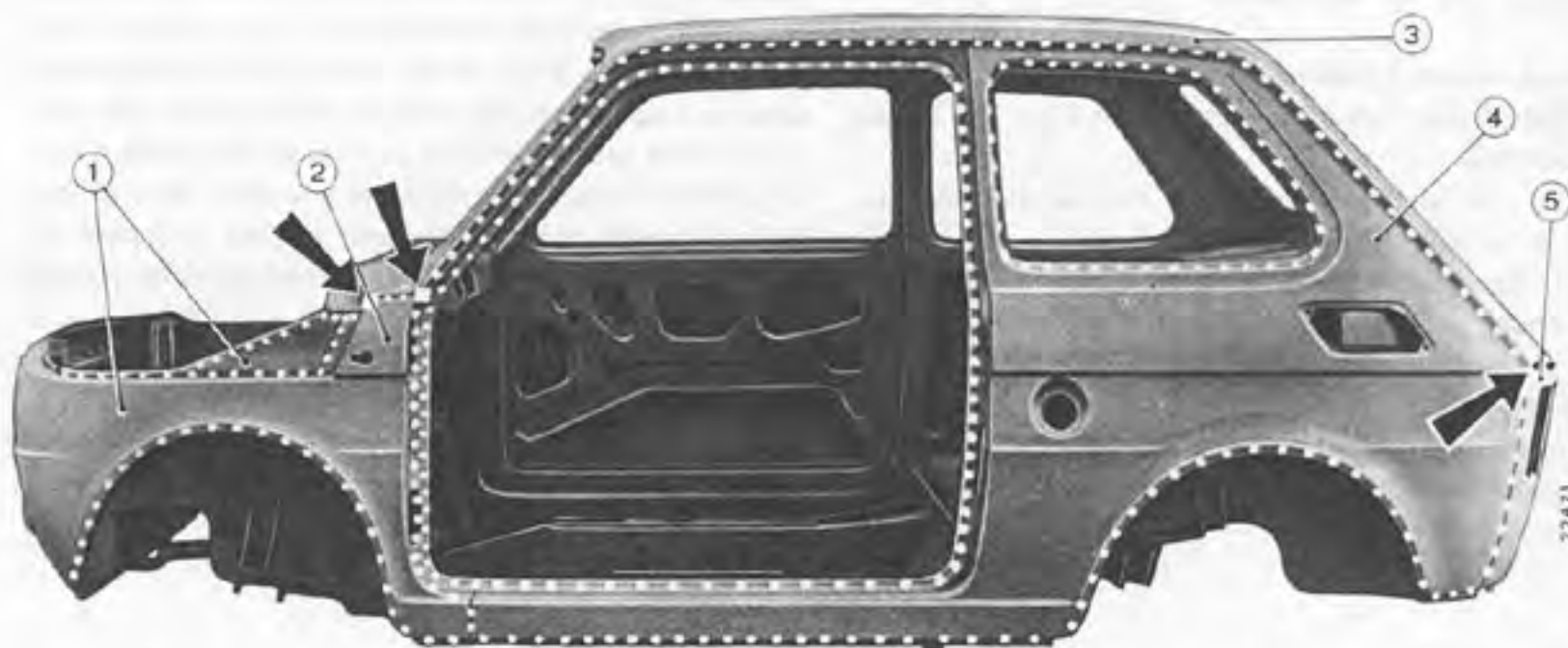
1. Pavillon.
2. Élément de liaison latéral AR supérieur gauche.
3. Gouttière.
4. Élément de liaison latéral AR supérieur droit.

Les flèches désignent les points où il faut effectuer les soudures au chalumeau.

Caisse - Eléments extérieurs**701.05**

Modèle 126

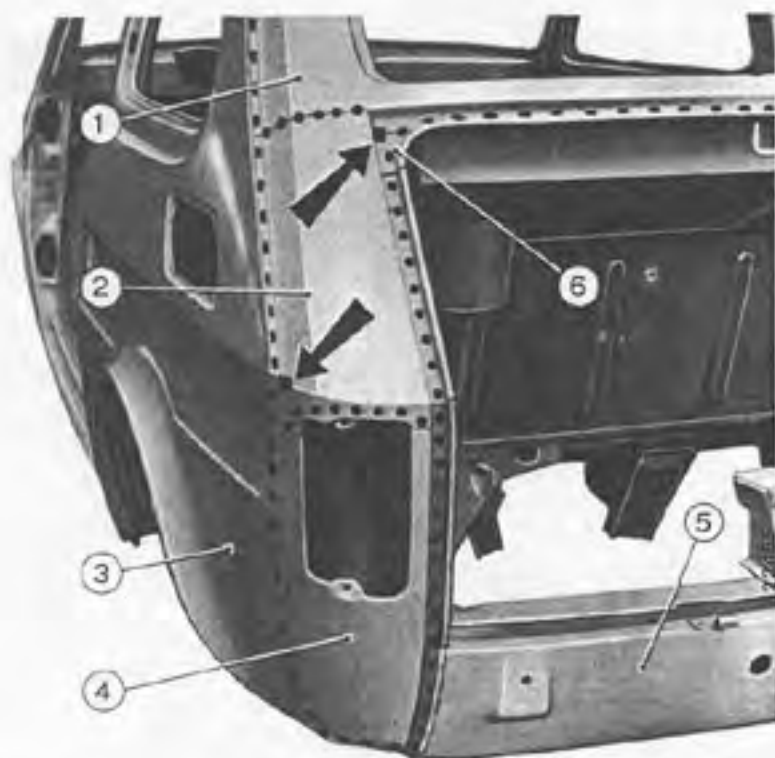
Feuille 4



Indication des jonctions, par points de soudure, des pièces composant le côté de caisse.

- | | | |
|-----------------------------------|-----------------------|---|
| 1. Habillage latéral AV. | 3. Pavillon. | 5. Elément de liaison AR latéral inférieur droit. |
| 2. Habillage AV supérieur gauche. | 4. Habillage de côté. | |

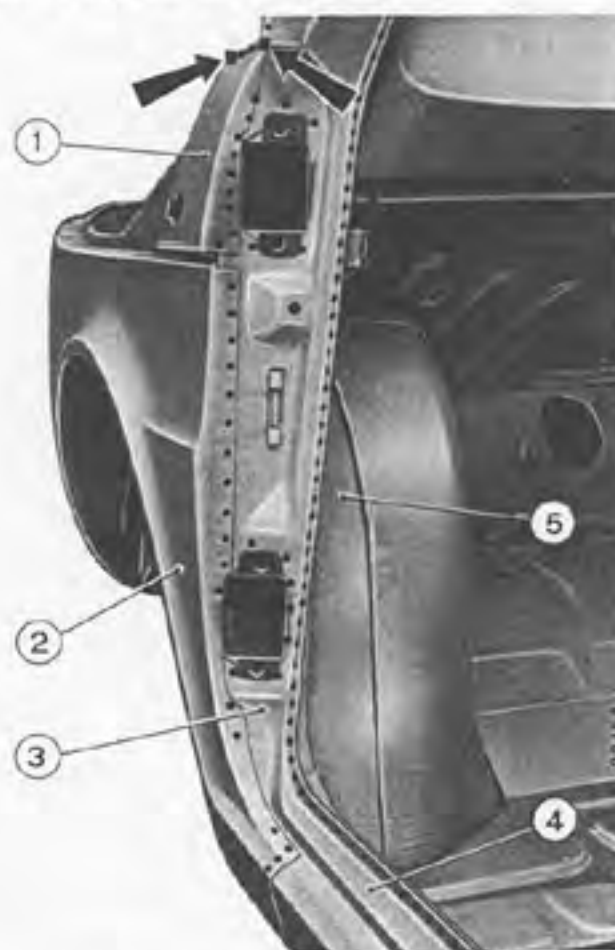
Les flèches désignent les points où il faut effectuer la soudure au chalumeau.



Indication des jonctions, par points de soudure, du côté de caisse aux pièces AR.

1. Pavillon.
2. Elément de liaison AR latéral supérieur gauche.
3. Habillage de côté.
4. Elément de liaison AR latéral inférieur gauche.
5. Habillage de traverse AR.
6. Gouttière de lunette.

Les flèches désignent les points où il faut effectuer les soudures au chalumeau.



Indication des jonctions, par points de soudure, des éléments constituant le côté de caisse, vis-à-vis des logements des charnières de porte.

1. Habillage AV supérieur gauche.
2. Habillage AV latéral.
3. Renfort gauche de fixation des charnières de porte.
4. Bas de caisse droit.
5. Aile.

Les flèches désignent les points où il faut effectuer les soudures au chalumeau.

Modèle 126

Lavage de la voiture.

Laver la voiture à intervalles de temps variables suivant l'utilisation que l'on en fait et suivant l'état des routes empruntées.

Si l'on ne dispose pas d'un «tunnel de lavage», laver à la lance les parties inférieures y compris les roues. Pour les parties les plus sales, utiliser aussi une éponge. Faire attention que le jet ne frappe pas trop violemment la peinture des roues.

Laver ensuite l'extérieur de la carrosserie, en évitant que la pression du jet d'eau soit trop forte. Compléter le lavage avec une éponge en frottant d'abord très

légèrement pour éviter de rayer la peinture avec des restes de boue, puis frotter plus fort en utilisant toujours beaucoup d'eau et en lavant souvent l'éponge. Essuyer soigneusement toute la voiture avec une peau de chamois propre pour ne pas laisser de traces d'eau. Si, après le lavage et le séchage à la peau de chamois, la peinture ne reprend pas son brillant, y passer un produit du commerce. Si l'ouate prend la même couleur que la peinture, cela ne nuit pas au brillant ni à la durée de la peinture.

On peut enlever les taches de graisse ou d'huile sur la peinture avec un peu d'essence en frottant aussitôt avec un chiffon sec.

Toit ouvrant

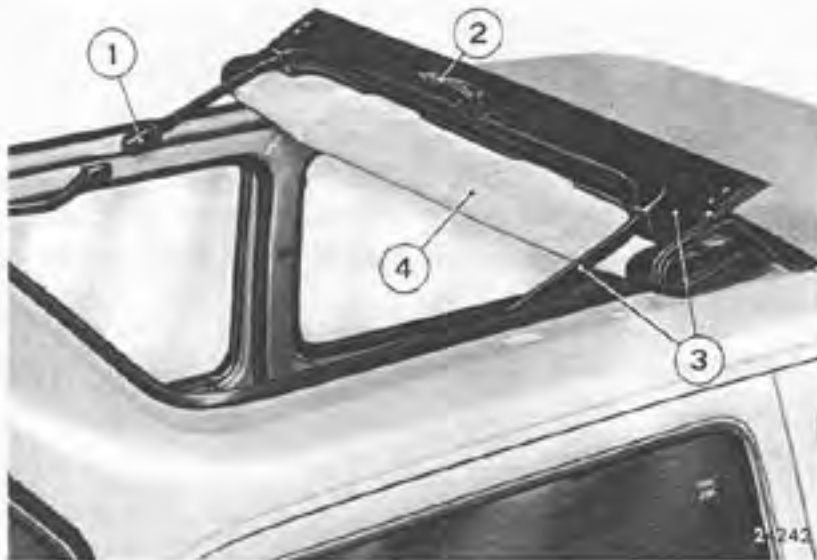
Modèle A 112

701.06

Feuille 1

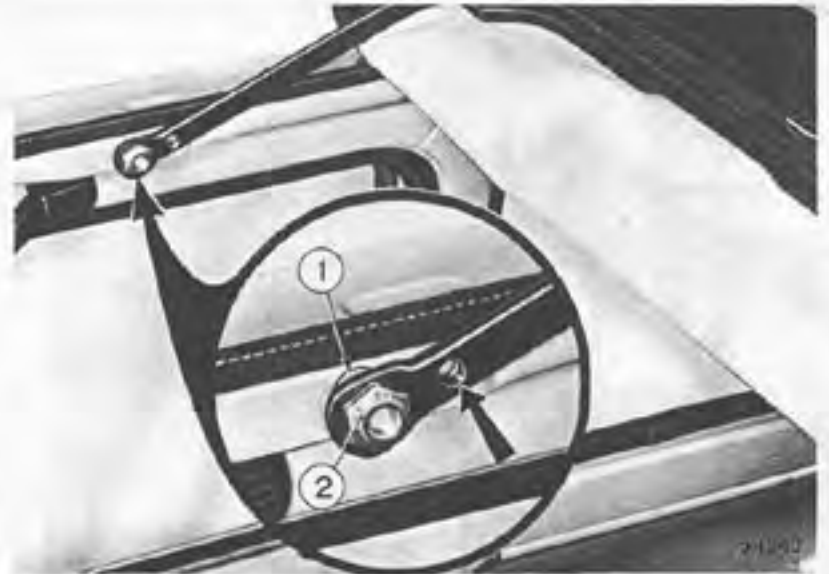
Remplacement de la capote.

Les figures montrent, en phases progressives, la dépose et la pose de la capote de sur le châssis de support.



Capote repliée.

1. Capuchon d'écrou-pivot.
2. Verrou de blocage de la capote à la carrosserie.
3. Châssis de support de la capote.
4. Capote.



Écrou-pivot sur lequel est axée l'articulation du châssis de support.

1. Bague.
2. Écrou-pivot.

Flèche: trou pour goupille de fixation du capuchon d'écrou-pivot.



Dépard des écrous de fixation du profilé arrière.

1. Tournevis
2. Capote

Flèches: trous d'accès pour la dépose des écrous.

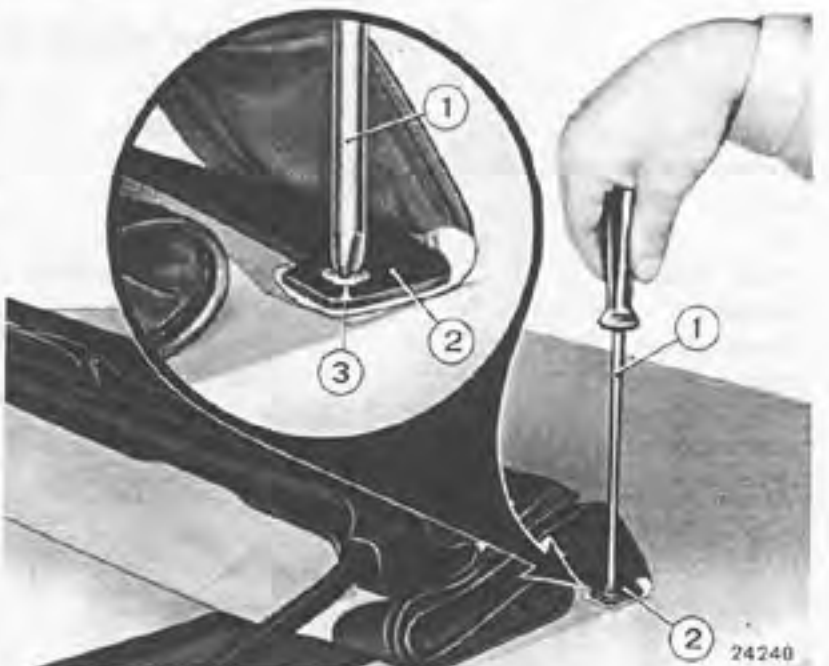


Dépose du capuchon d'écrou-pivot.

1. Capuchon d'écrou-pivot.
2. Tournevis.
3. Goupille de blocage du capuchon.

Dépose des vis supérieures du profilé arrière.

1. Tournevis à lame cruciforme.
2. Profilé arrière.
3. Vis.





22345

Vue avant de la voiture.



22486

Vue arrière de la voiture.



22125

Vue latérale de la voiture.



22123

La caisse complète de portes et capots, vue de trois quarts arrière.

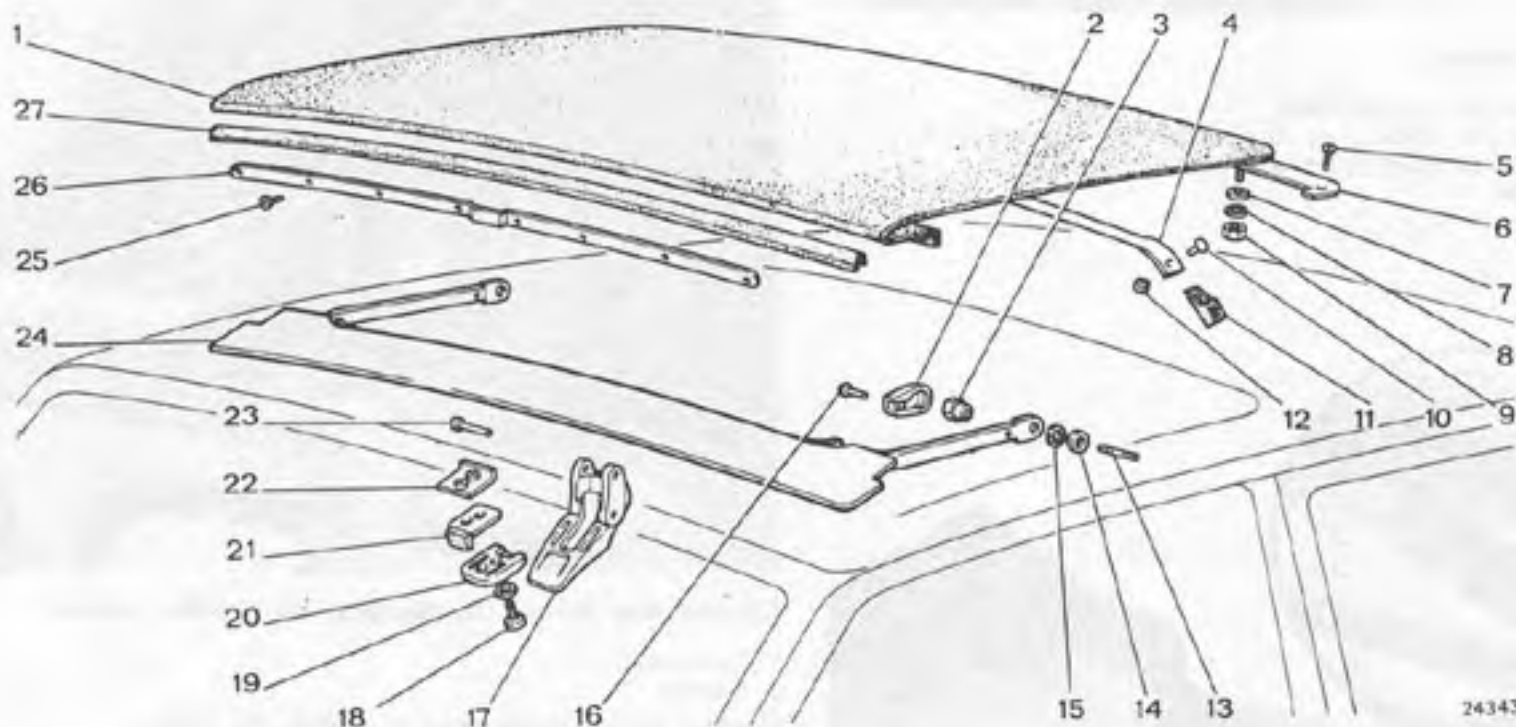


Montage du capuchon d'écrou-pivot.

- 1. Capuchon.
- 2. Goupille.

Le détail encerclé montre le montage de la goupille de blocage de capuchon. La goupille doit être insérée capuchon en place.

La flèche indique le siège de la goupille 2.

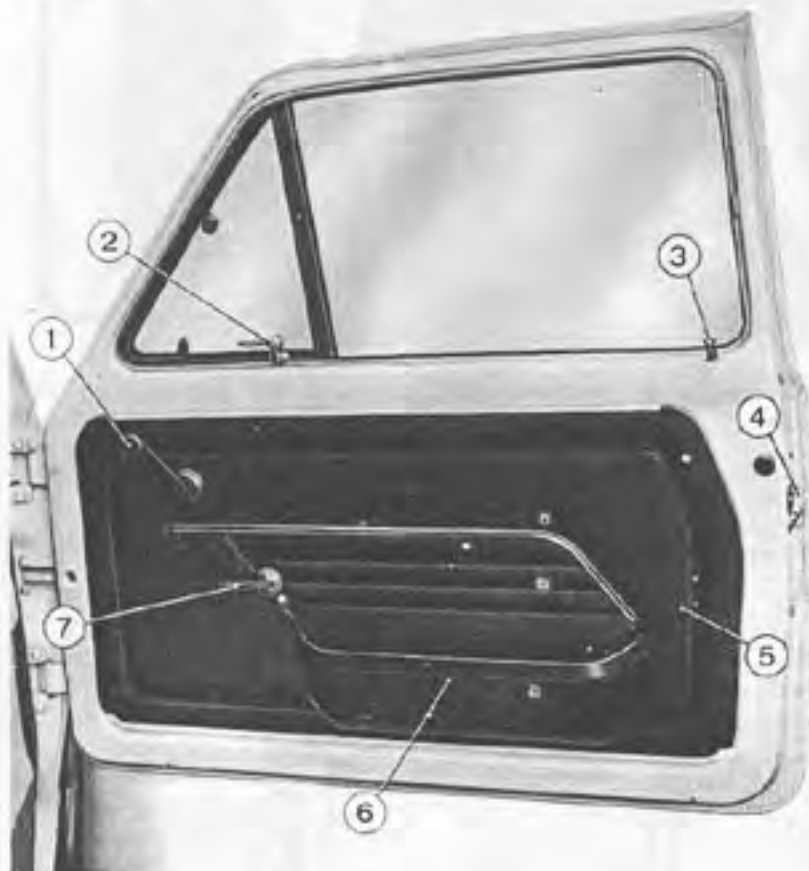


Vue éclatée du toit ouvrant.

- | | | |
|---------------------|---------------------------|-------------------------|
| 1. Capote. | 10. Rivet. | 19. Rondelle. |
| 2. Capuchon. | 11. Butée. | 20. Gâche. |
| 3. Ecrou-pivot. | 12. Rivet. | 21. Butée caoutchouc. |
| 4. Cintre. | 13. Goujon. | 22. Renfort. |
| 5. Vis. | 14. Bague. | 23. Axe. |
| 6. Profilé arrière. | 15. Rondelle-frein. | 24. Traverse avant. |
| 7. Rondelle. | 16. Goupille. | 25. Vis. |
| 8. Rondelle-frein. | 17. Manette de fermeture. | 26. Profilé avant. |
| 9. Ecrou. | 18. Vis. | 27. Profilé caoutchouc. |

Démontage et montage.

Les figures illustrent, dans une suite progressive, le démontage et le montage des pièces composant les portes.

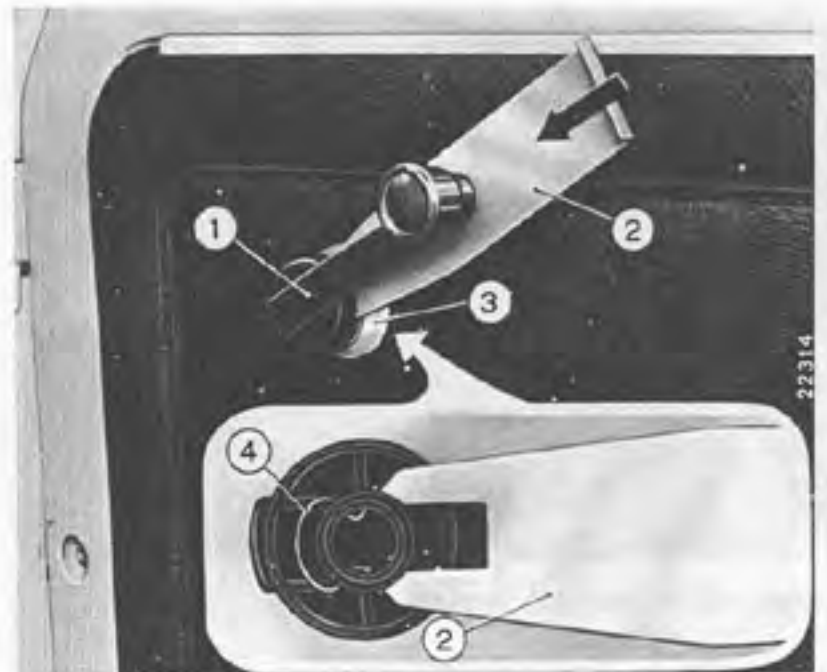
**Vue de la porte droite.**

1. Manivelle de lève-glace.
2. Dispositif de verrouillage de déflecteur.
3. Bouton de condamnation de serrure.
4. Serrure.
5. Panneau de garnissage de porte.
6. Poche à papiers rigide.
7. Manette intérieure de serrure.

Dépose de la rosace de la manette de serrure.

1. Pivot de manette.
2. Ressort de rappel de manette.
3. Rosace.

Les flèches montrent comment déposer la rosace; dans le rectangle la rosace est vue de l'intérieur.

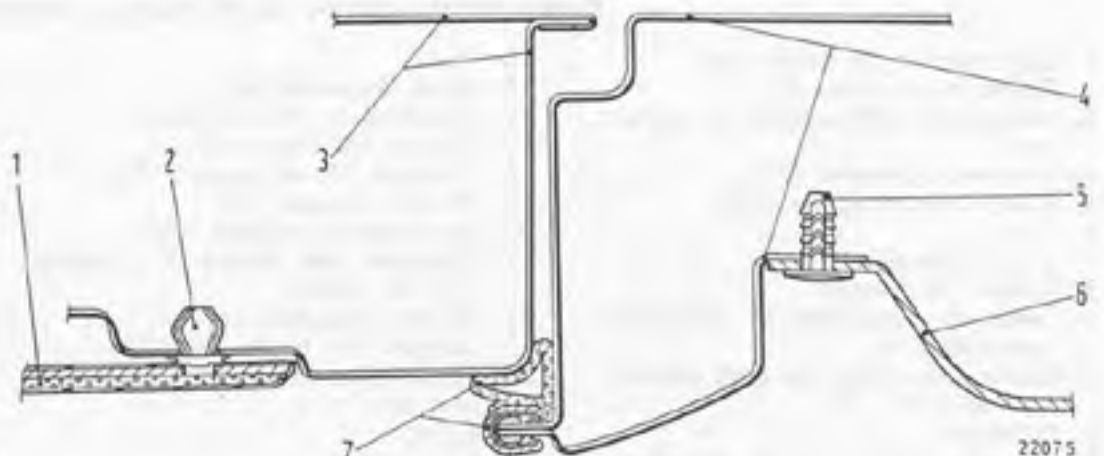
**Démontage de la manivelle de lève-glace.**

1. Manivelle.
2. Outil A. 78034.
3. Rosace.
4. Frein de manivelle.

La flèche et le détail en bas montrent comment dégager le frein de la poignée.

**Coupe de la porte en regard de l'habillage AR latéral.**

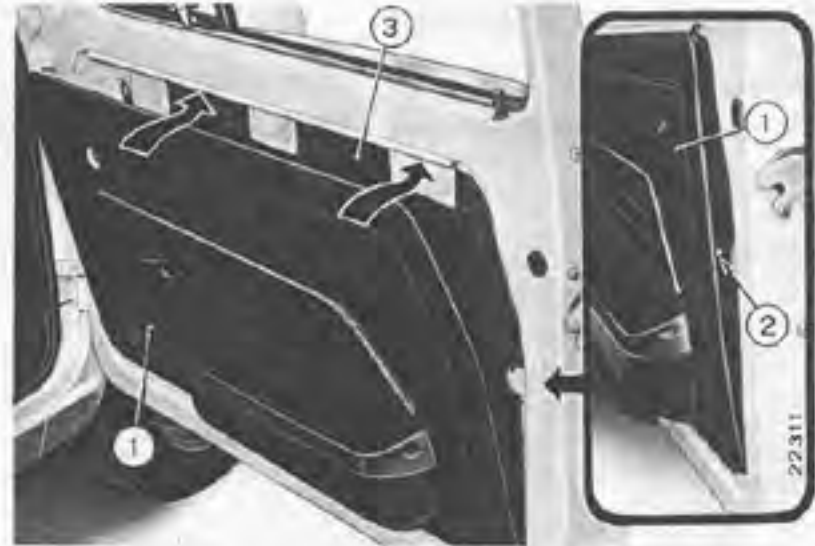
1. Panneau de garnissage de porte.
2. Bouton de fixation du panneau.
3. Châssis de porte.
4. Caisse.
5. Bouton de fixation de l'habillage (6).
6. Habillage de côté AR.
7. Profilé d'étanchéité sur baie de porte.





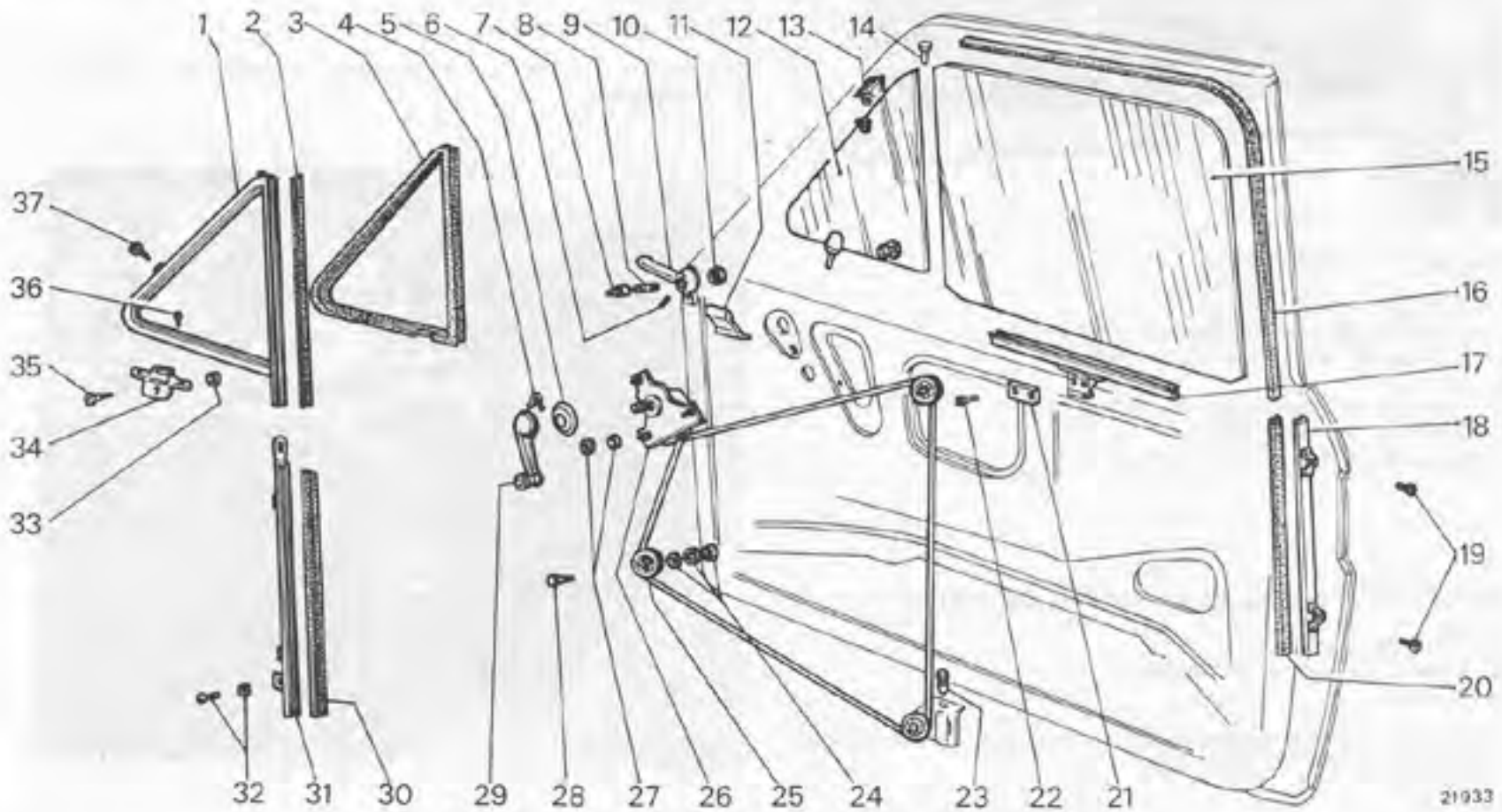
Dépose de la poche à papiers rigide.

Les flèches montrent les vis et les écrous (derrière le panneau, dans le détail en haut) de fixation de la poche. Après dépose des vis supérieures il faut démonter le panneau pour accéder aux écrous de fixation inférieure.



Démontage et montage du panneau de garnissage de porte.

1. Panneau.
2. Bouton de fixation du panneau.
3. Ecran d'eau en matière plastique.
Les flèches montrent comment démonter le panneau.



Porte droite: pièces de la fenêtrage de porte.

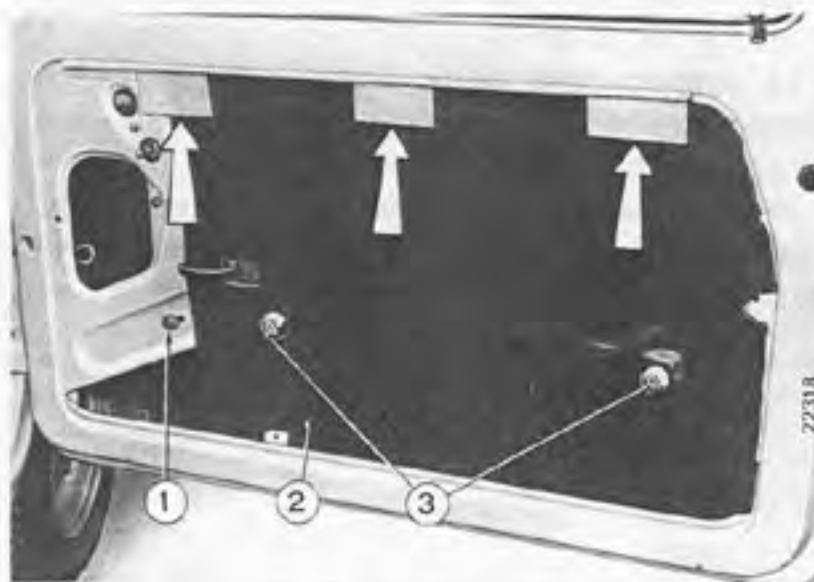
- | | | |
|---|--|--|
| 1. Encadrement de déflecteur. | 14. Rivet. | 27. Ecrou et rondelle de fixation du lève-glace. |
| 2. Profilé caoutchouc avant. | 15. Glace descendante. | 28. Axe de galet. |
| 3. Caoutchouc d'étanchéité de déflecteur. | 16. Caoutchouc AR supérieur. | 29. Manivelle de lève-glace. |
| 4. Frein de manivelle (29). | 17. Support de glace (15). | 30. Caoutchouc inférieur AV. |
| 5. Rosace de manivelle (29). | 18. Coulisse AR de glace (15). | 31. Coulisse AV de glace (15). |
| 6. Ergot. | 19. Vis de coulisse (18). | 32. Vis avec rondelle élastique. |
| 7. Bouton de sécurité. | 20. Caoutchouc inférieur AR. | 33. Ecrou. |
| 8. Ressort de bouton. | 21. Plaquette de liaison du support (17) au câble. | 34. Support-charnière inférieur de déflecteur. |
| 9. Levier de verrouillage de déflecteur. | 22. Vis de plaquette. | 35. Vis. |
| 10. Rondelle-frein. | 23. Tampon de butée de glace. | 36. Rivet. |
| 11. Gâche caoutchouc de bord inférieur d'encadrement (1). | 24. Ecrou avec rondelles plate et de sécurité. | 37. Vis d'encadrement métal de déflecteur. |
| 12. Déflecteur. | 25. Galet. | |
| 13. Charnière supérieure de déflecteur. | 26. Lève-glace. | |

Portes

Modèle 126

701.09

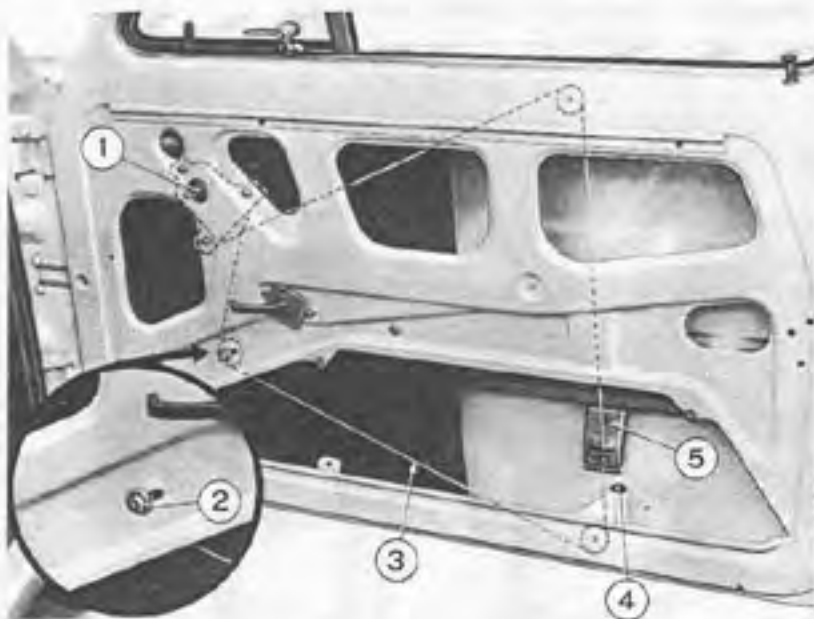
Feuille 2



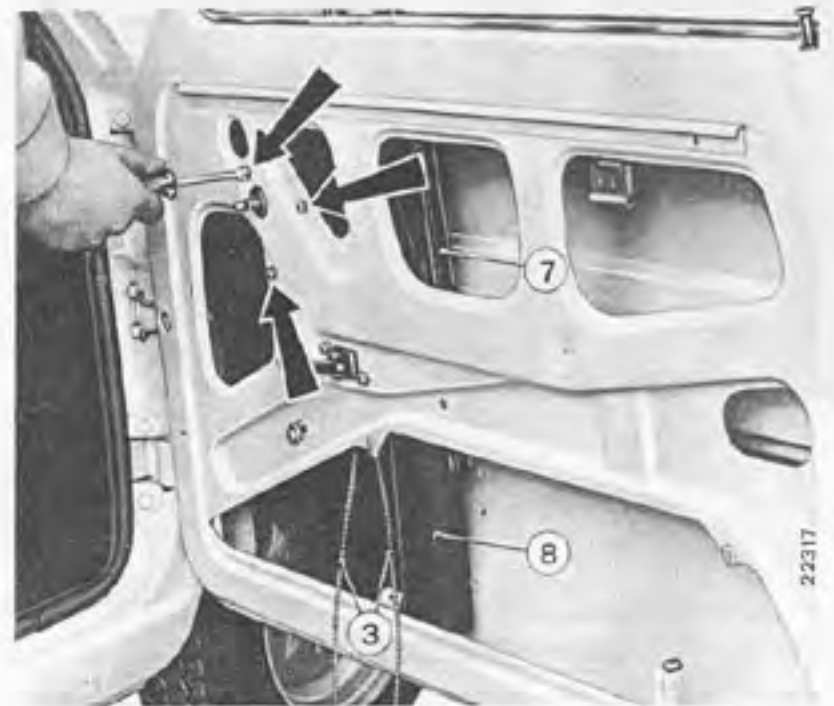
Dépose de l'écran d'eau en matière plastique derrière le panneau de porte.

1. Ecrou de galet tendeur de câble.
2. Ecran d'eau en matière plastique.
3. Agrafes de vis de fixation supérieure de la poche à papiers.

Les flèches montrent les bouts de bande adhésive de fixation de l'écran.

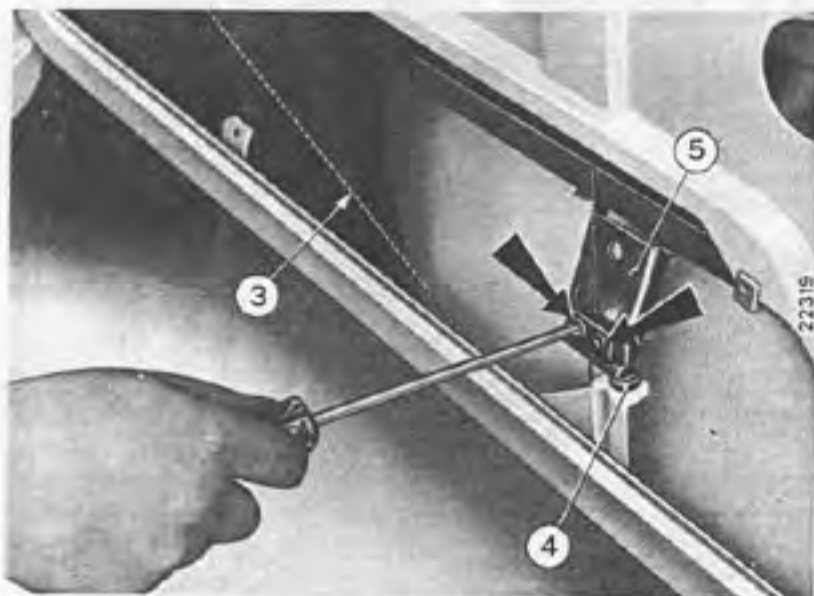


Vue fantôme du montage du lève-glace.



Démontage du dispositif lève-glace.

Les flèches montrent les écrous de fixation du dispositif.

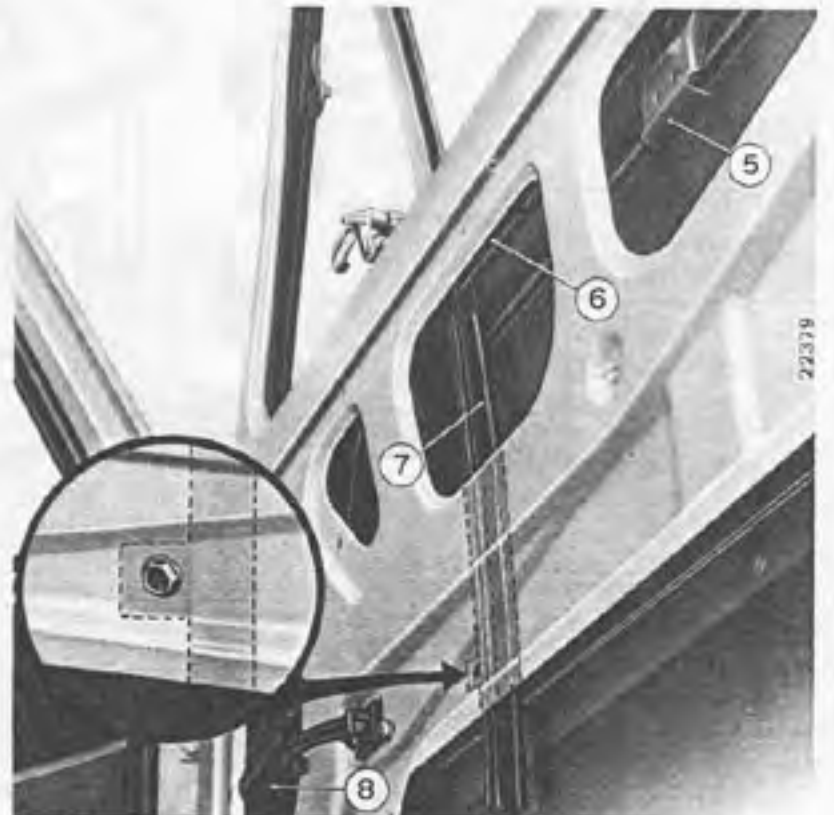


Dépose de la plaquette d'accouplement au support de glace au câble.

Les flèches montrent les vis à enlever.

1. Axe de manivelle.
2. Ecrou de galet tendeur.
3. Câble lève-glace.

4. Tampon de butée de glace.
5. Support de glace.
6. Glace.



Dépose de la coulisse AV de glace.

7. Coulisse AV avec profilé en caoutchouc.
8. Protection interne en matière plastique.



En opérant sur les pièces des portes il faut se rappeler ce qui est dit ci-après.

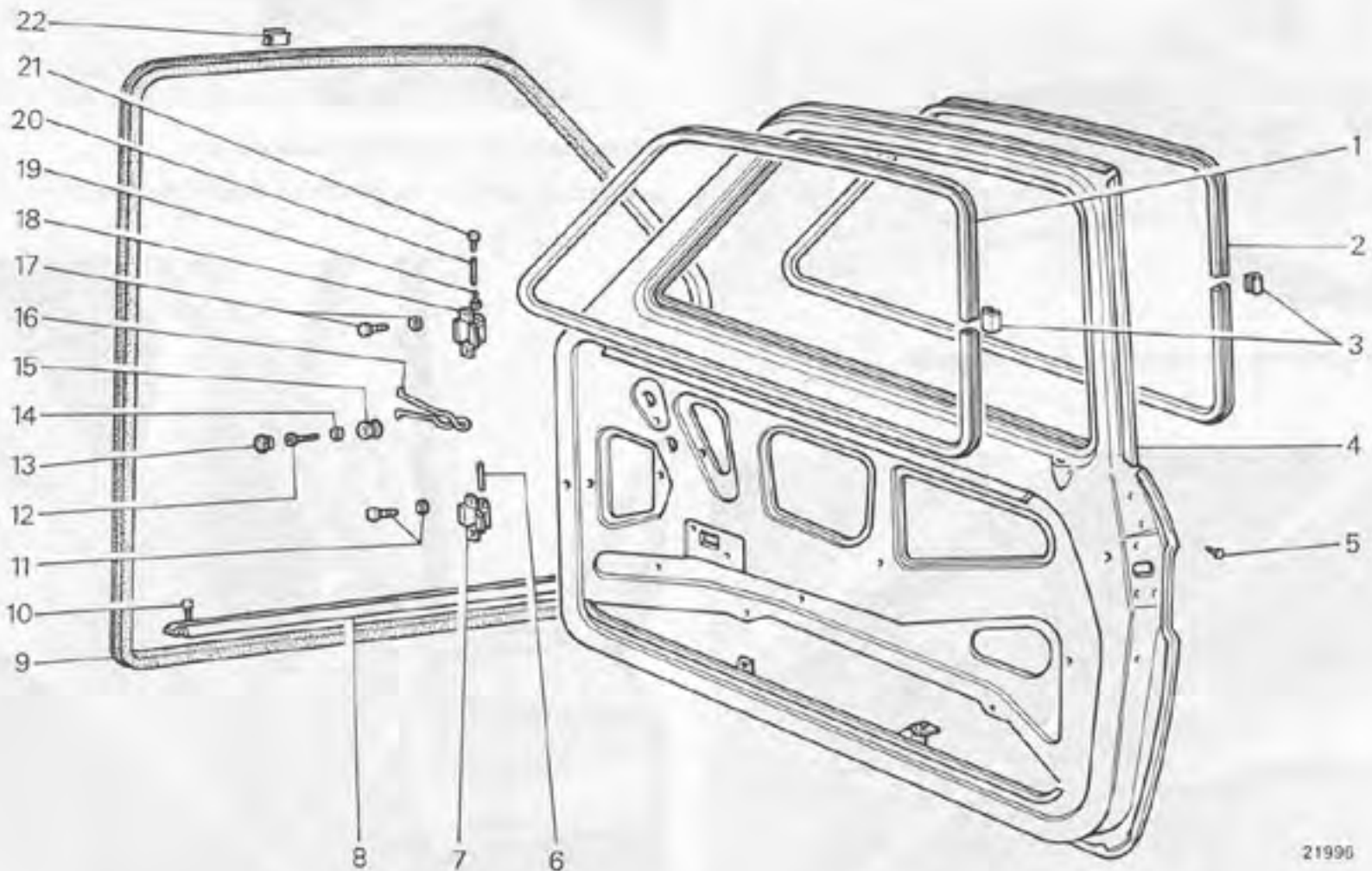
— Le remplacement de la poche à papiers rigide comporte la dépose du panneau de garnissage, auquel elle est fixée par quatre vis prisonnières.

— Le remplacement de la glace descendante ne comporte pas impérativement la dépose du dispositif lève-glace, si l'on aura soin de caler deux tasseaux de bois

Démontage de la glace descendante de porte.

1. Protection interne en matière plastique.

Les flèches montrent comment il faut sortir la glace de la porte.



21996

Porte droite : pièces des charnières et des encadrements.

- | | | |
|----------------------------|--|---|
| 1. Encadrement intérieur. | 8. Baguette de seuil de porte. | 14. Rondelle-frein. |
| 2. Encadrement extérieur. | 9. Profilé d'étanchéité sur baie de porte. | 15. Galet. |
| 3. Couvre-joint. | 10. Vis de baguette de seuil. | 16. Tirant de porte. |
| 4. Châssis de porte. | 11 et 17. Vis avec rondelles de charnières | 18. Charnière supérieure. |
| 5. Tampon élastique. | 12. Vis de galet (15). | 19 et 21. Bagues. |
| 6 et 20. Axe de charnière. | 13. Bouchon de masquage de vis. | 22. Agrafe de maintien des encadrements (1) et (2). |
| 7. Charnière inférieure. | | |

Portes

Modèle 126

entre le tambour (câble enroulé) et l'armature du dispositif. Dans ce cas le câble reste enroulé sur le tambour lorsqu'il est démonté de ses galets et du support de glace.

Montage de la glace descendante sur son support.

1. Caoutchouc.
2. Support de glace.
3. Glace.

La ligne médiane du support de glace doit coïncider avec celle de la glace.

— Pour sortir la glace de la porte il est nécessaire de déposer la coulisse avant. La glace s'enlève d'en bas en l'orientant opportunément.

Enroulement du câble sur le lève-glace.

Les flèches montrent les tasseaux de bois empêchant le câble de se dérouler du tambour du lève-glace. Dans le détail à droite, le dispositif lève-glace est monté dans la porte.

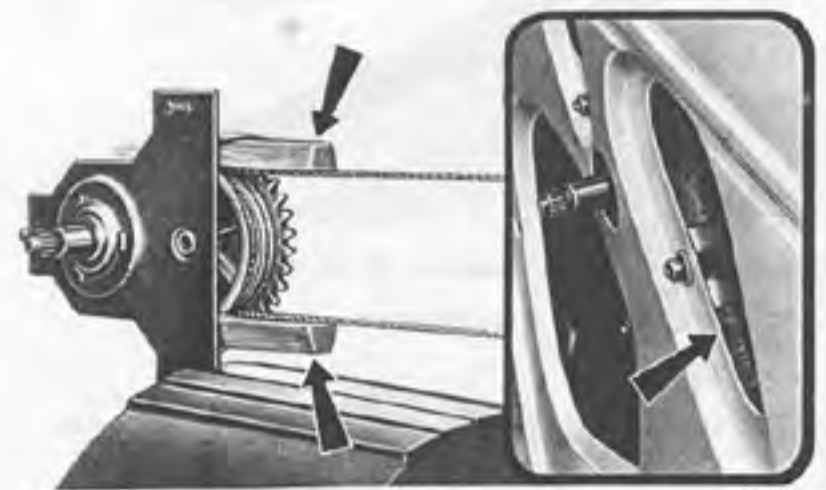
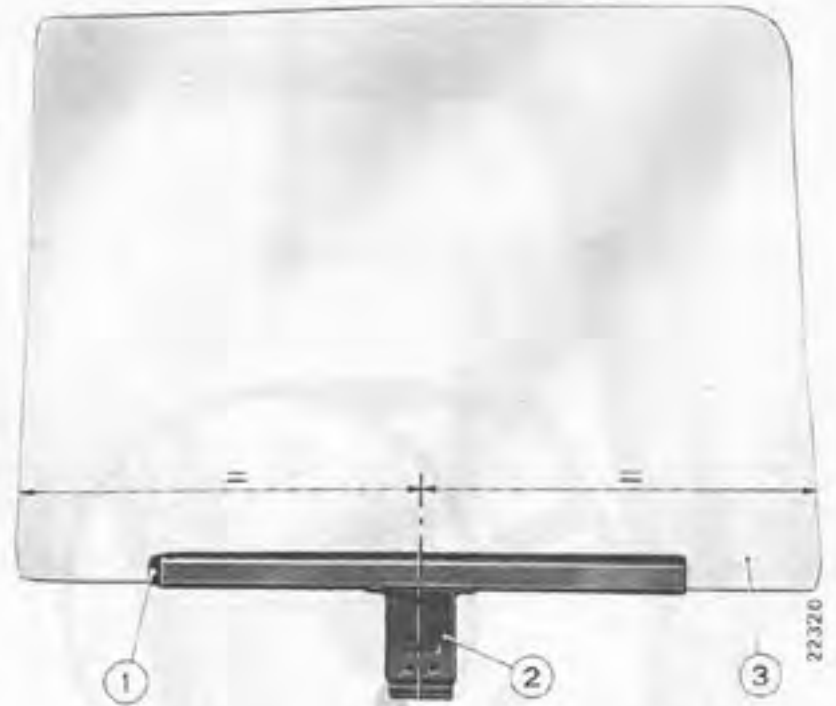
— Le montage de la glace descendante sur son support se fait par calage d'une bande de caoutchouc exprès (Silstrip n° 4030255).

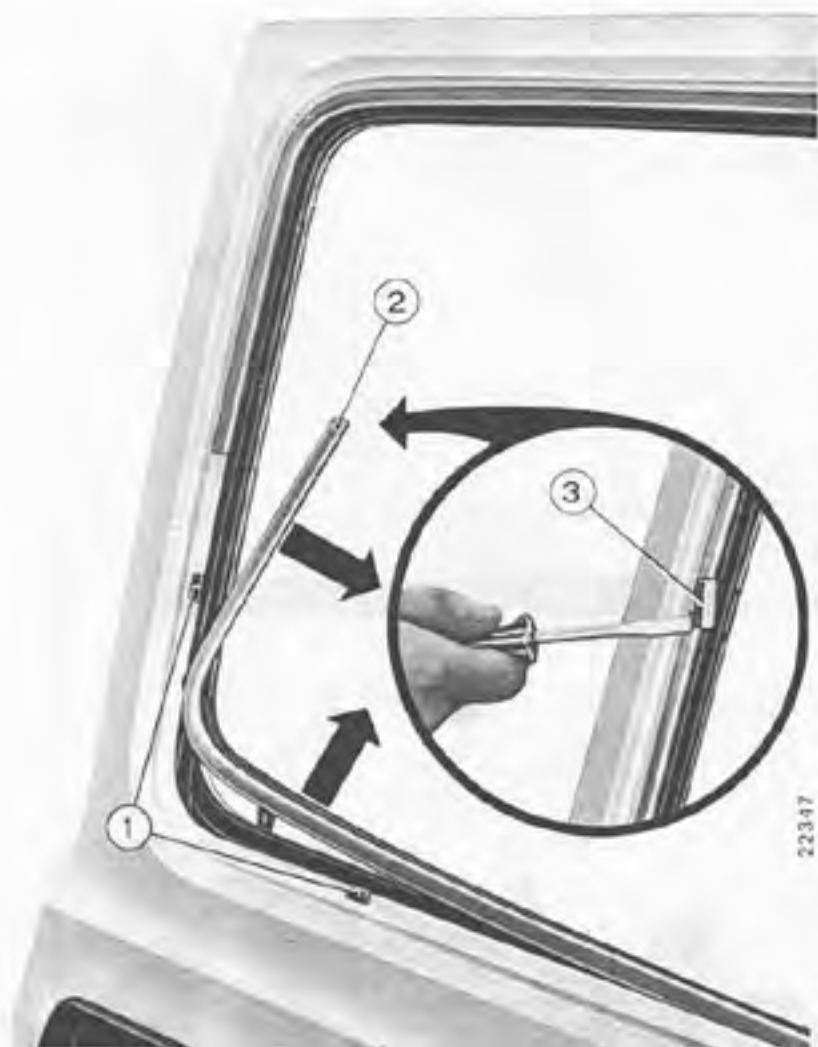
Avant de monter la glace sur le support, il faut humecter le caoutchouc susdit avec de l'essence ou du gasoil. De cette façon le caoutchouc se ramollit en surface, ce qui assure un ajustement parfait et stable. La longueur de la bande de caoutchouc doit être de 480 mm.

Il faut veiller attentivement à ce que la ligne médiane de la glace coïncide avec celle du support (voir la figure ci-contre).

Dépose du déflecteur.

Les flèches montrent les vis fixant l'encadrement du déflecteur à la porte.

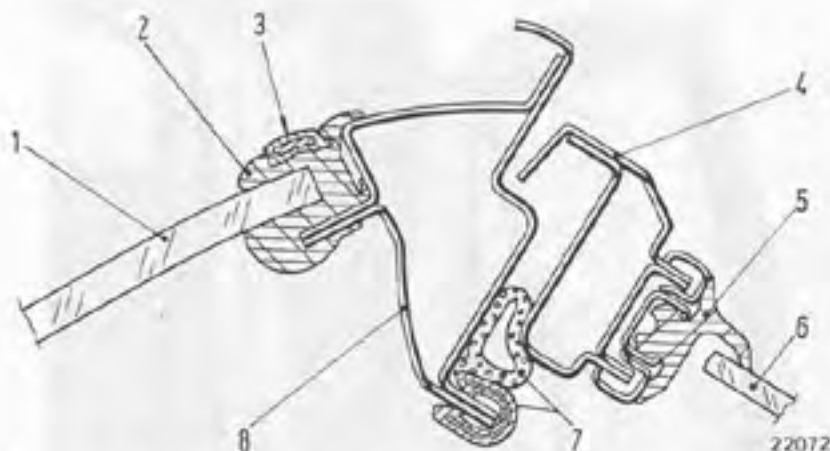




Démontage des encadrements de la fenêtre de porte.

- 1. Agrafes de maintien d'encadrement.
- 2. Encadrement extérieur.
- 3. Couvre-joint.

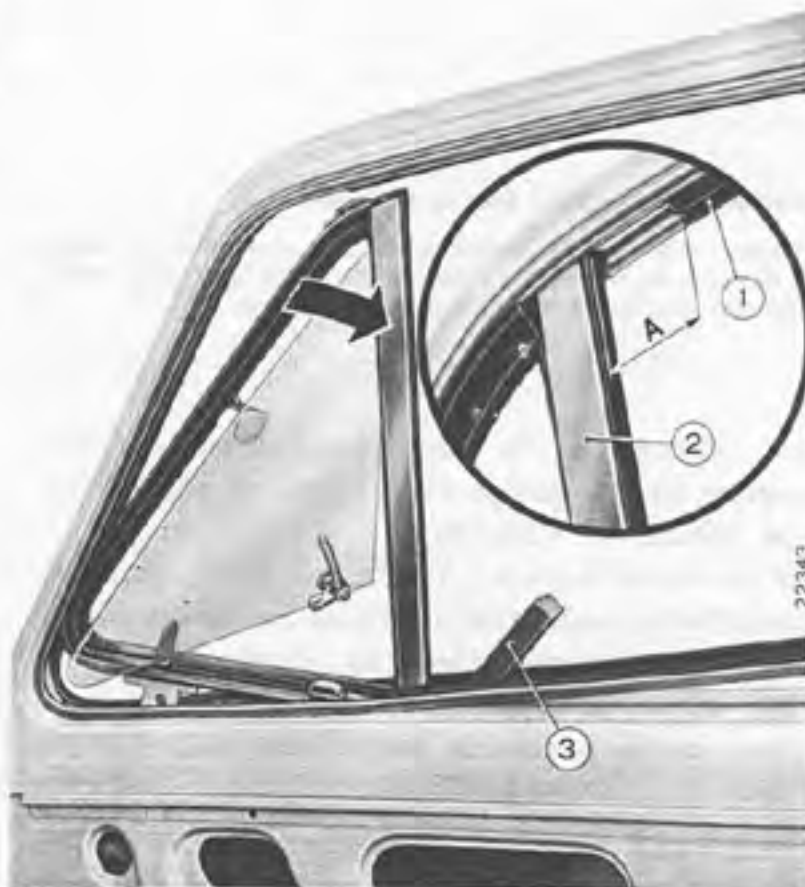
Le détail encadré montre la dépose du couvre-joint d'encadrement extérieur.
Les flèches montrent comment réaliser la dépose de l'encadrement extérieur de la porte.



Coupe sur le pare-brise, sur le pied AV droit, sur la porte et sur le déflecteur.

- 1. Pare-brise.
- 2. Joint de scellement AV.
- 3. Moulure en mylar.
- 4. Profilé d'étanchéité sur la baie de porte.
- 5. Encadrement de déflecteur.
- 6. Déflecteur.
- 7. Châssis de porte.
- 8. Caisson de pied AV.

— La dépose du déflecteur comporte la dépose de la glace descendante; en outre, il faut enlever les deux vis le fixant au châssis de la porte; démonter la coulisse AR de la glace descendante afin de permettre au caoutchouc supérieur de se déplacer de 30 mm environ et détacher les encadrements (intérieur et extérieur) de la porte jusqu'à la hauteur du châssis de déflecteur (voir la figure ci-bas).



Dépose du déflecteur complet de châssis et d'encadrement.

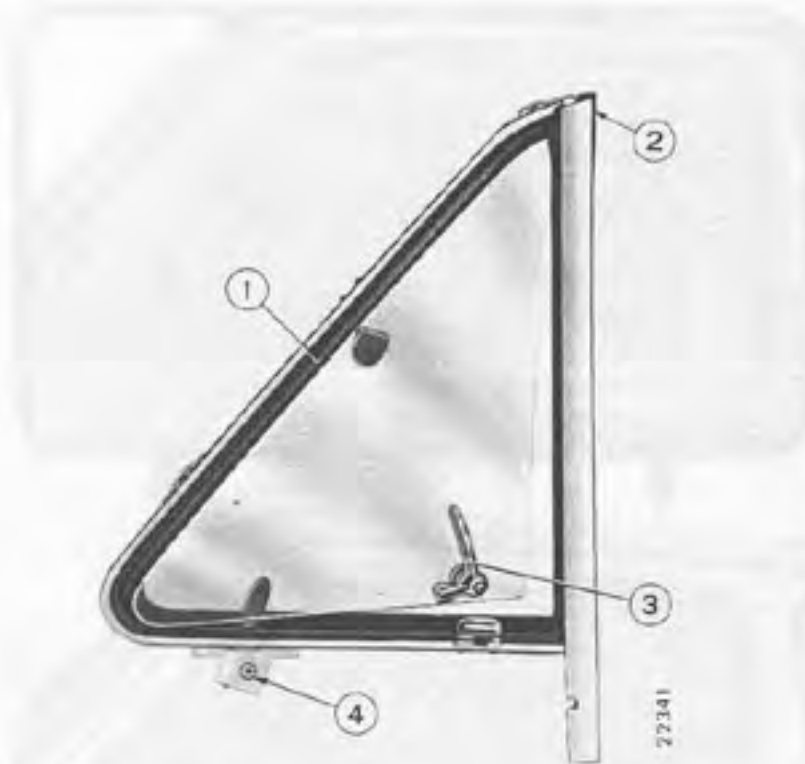
- 1. Caoutchouc supérieur et AR.
- 2. Châssis de glace.
- 3. Morceau de bois pour écarter les encadrements.

A ≈ 30 mm. Faire reculer le profilé pour permettre le renversement du déflecteur complet de son châssis.

Les flèches montrent comment réaliser le démontage de la glace.

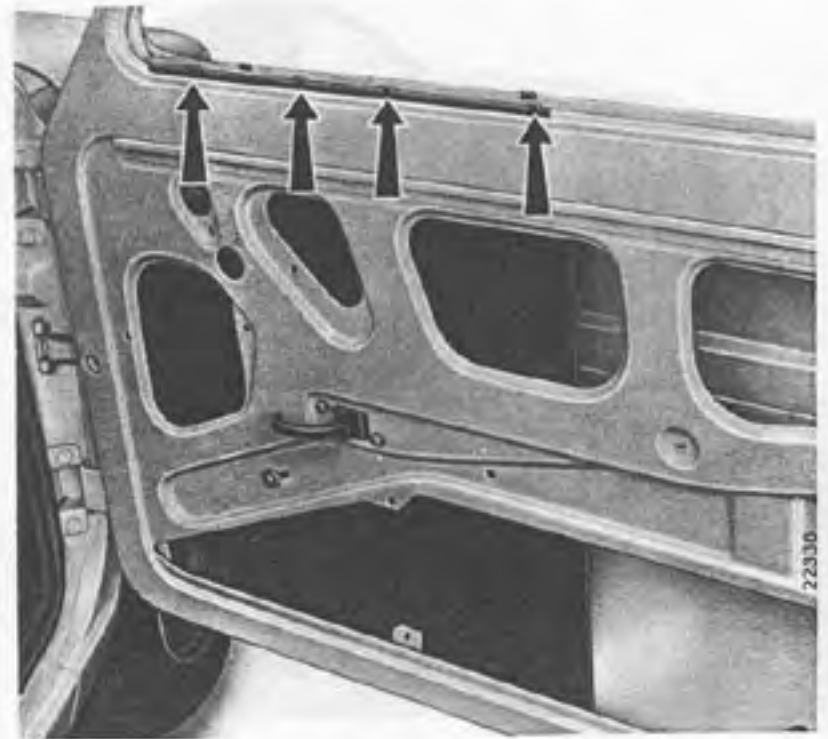
Portes

Modèle 126



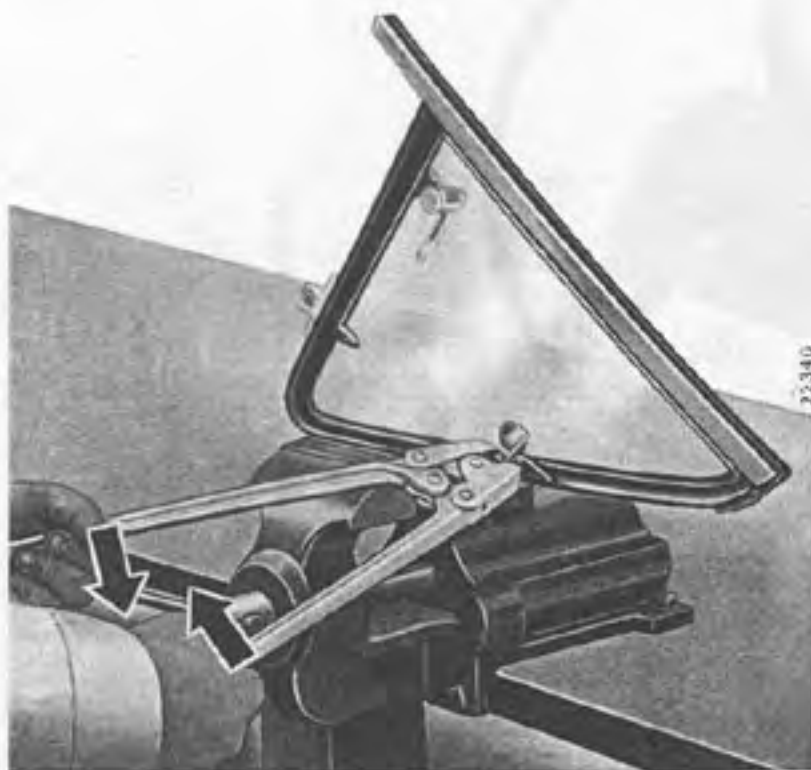
Défecteur assemblé.

1. Encadrement de défecteur.
2. Caoutchouc de coulisse de glace descendante.
3. Levier de verrouillage de défecteur.
4. Vis de charnière inférieure de défecteur.

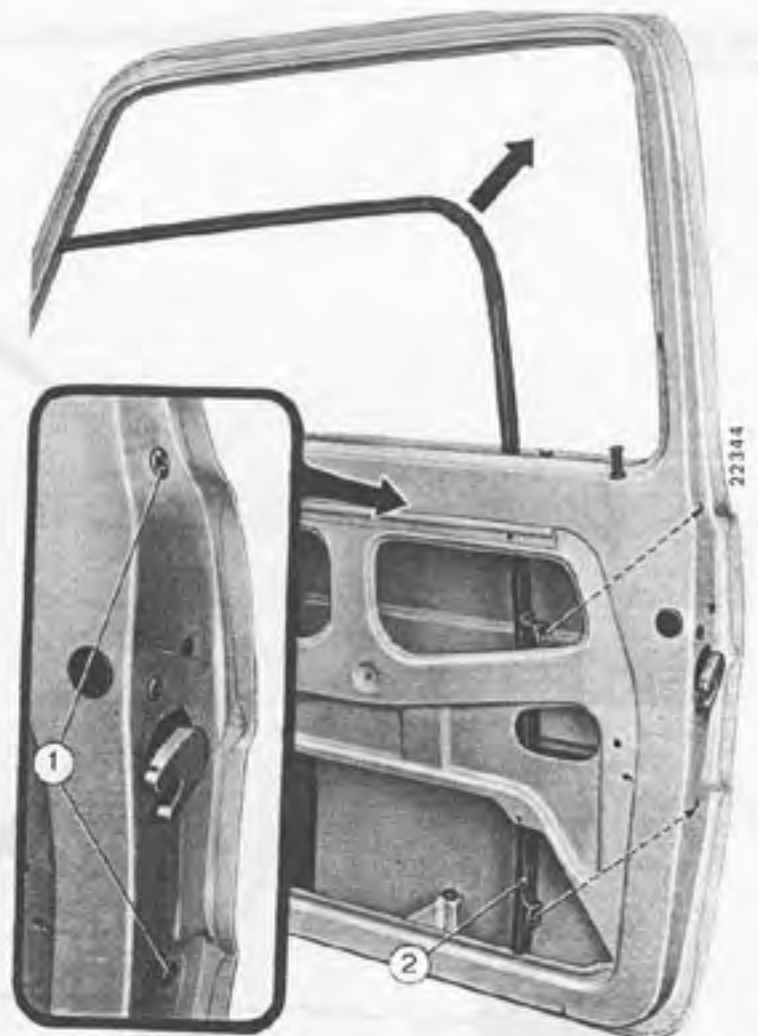


Repose de la protection interne en matière plastique.

Les flèches montrent les agrafes de maintien de la protection et de l'encadrement intérieur.



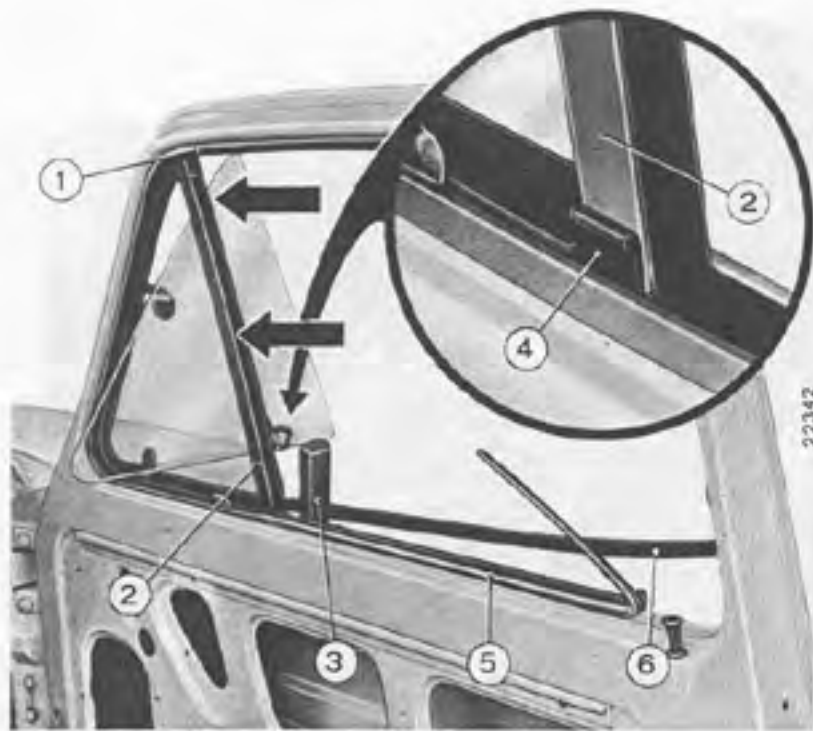
Mise en place du rivet de charnière supérieure du déflecteur avec la pince A. 78026.



Montage de la coulisse avec la caoutchouc supérieur AR.

1. Vis de fixation de la coulisse.
2. Coulisse AR de glace.

Les flèches montrent comment le montage de la coulisse doit être réalisé.

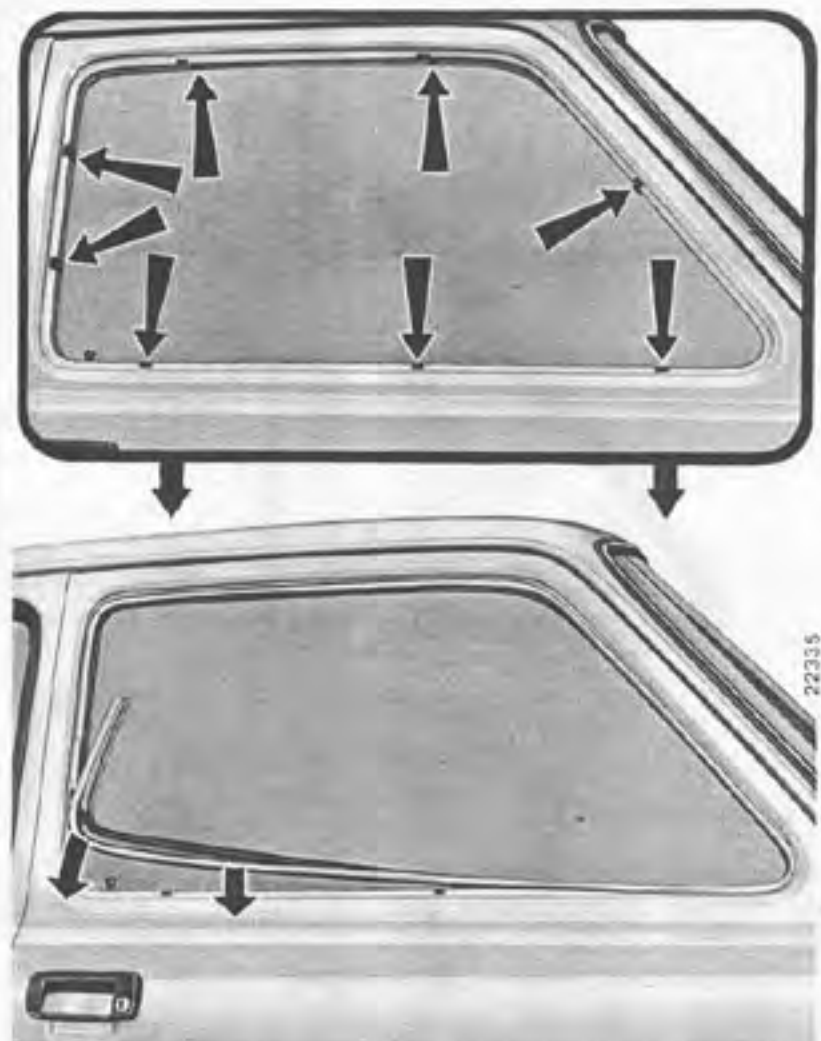


22342

Mise en place du déflecteur complet.

1. Profilé supérieur AR.
2. Châssis de déflecteur.
3. Morceau de bois pour écarter les encadrements.
4. Gâche caoutchouc pour extrémité de châssis (2).
5. Encadrement intérieur.
6. Encadrement extérieur.

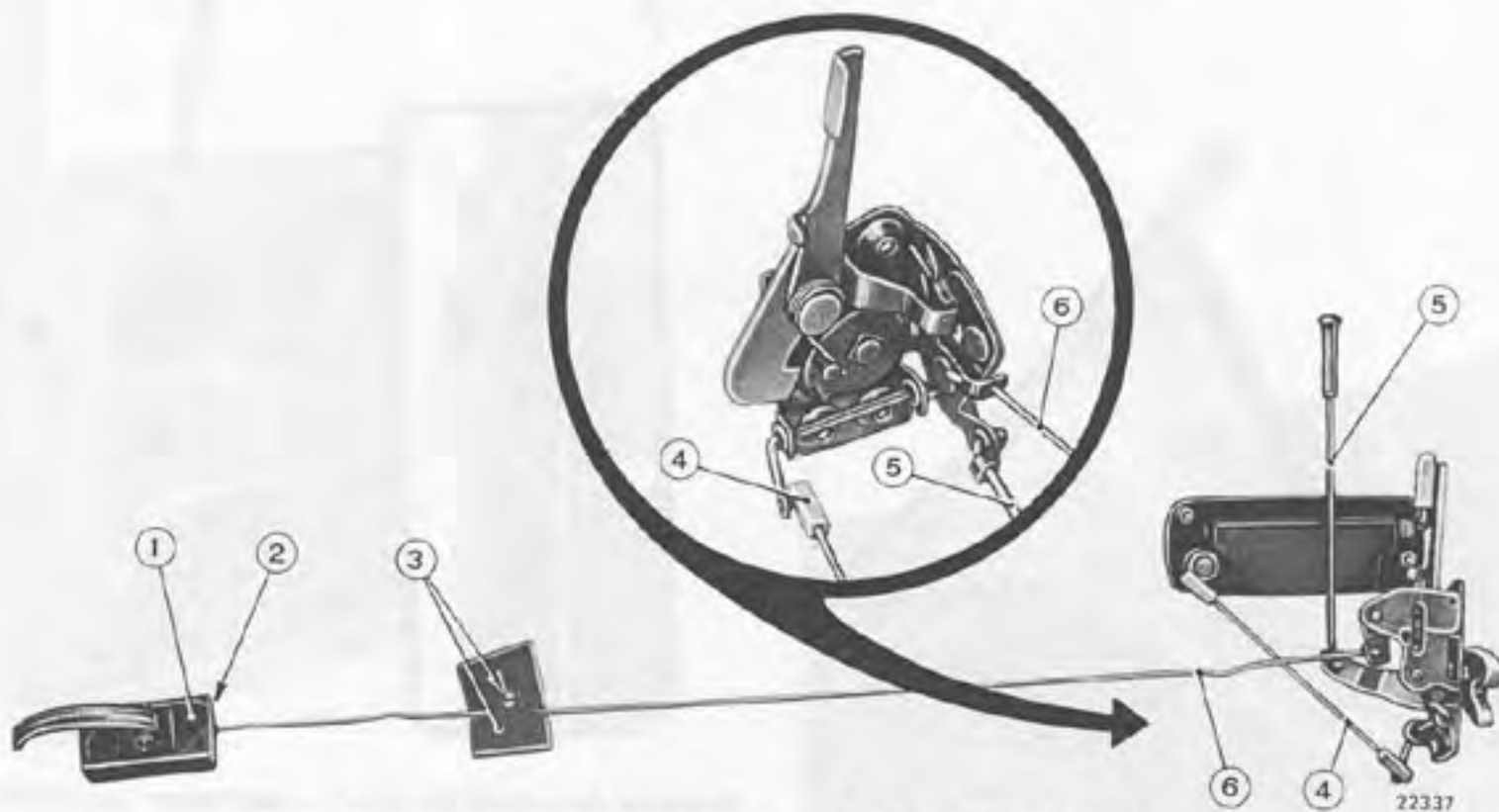
Les flèches montrent comment réaliser le tassement du déflecteur en place.



22355

Montage des encadrements de fenêtre de porte droite.

Les flèches du détail en haut désignent les agrafes de maintien des encadrements; celles en dessous montrent comment le montage doit être réalisé.



22337

Serrure assemblée de porte droite et ses commandes.

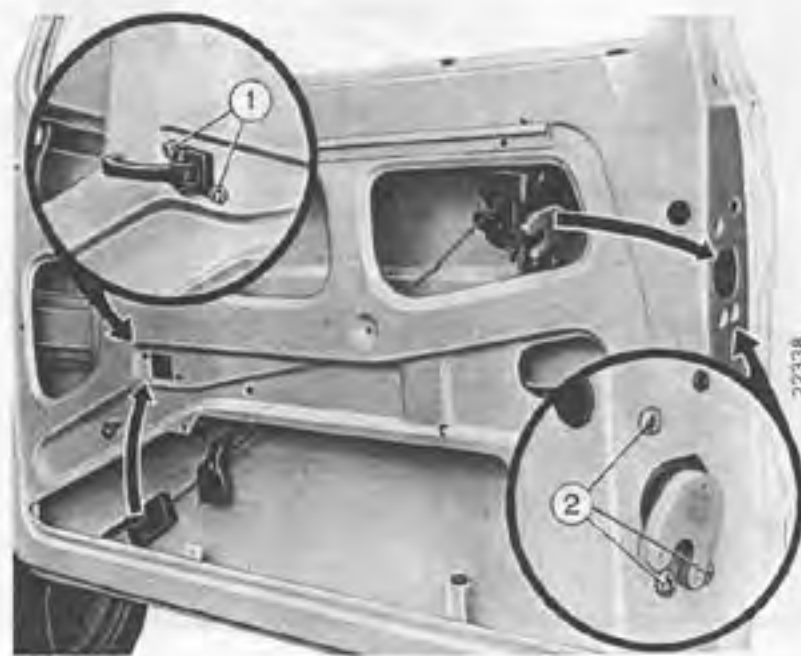
- | | | |
|--|--|---|
| 1. Support de manette intérieure d'ouverture de porte. | 3. Pièce de maintien avec insonorisant de tringle (6). | 5. Tringle avec bouton de condamnation. |
| 2. Capuchon en caoutchouc. | 4. Tirant de liaison. | 6. Tringle de renvoi. |

Portes


Démontage et montage de la poignée extérieure avec barillet de verrouillage.

1. Commande d'ouverture de serrure.

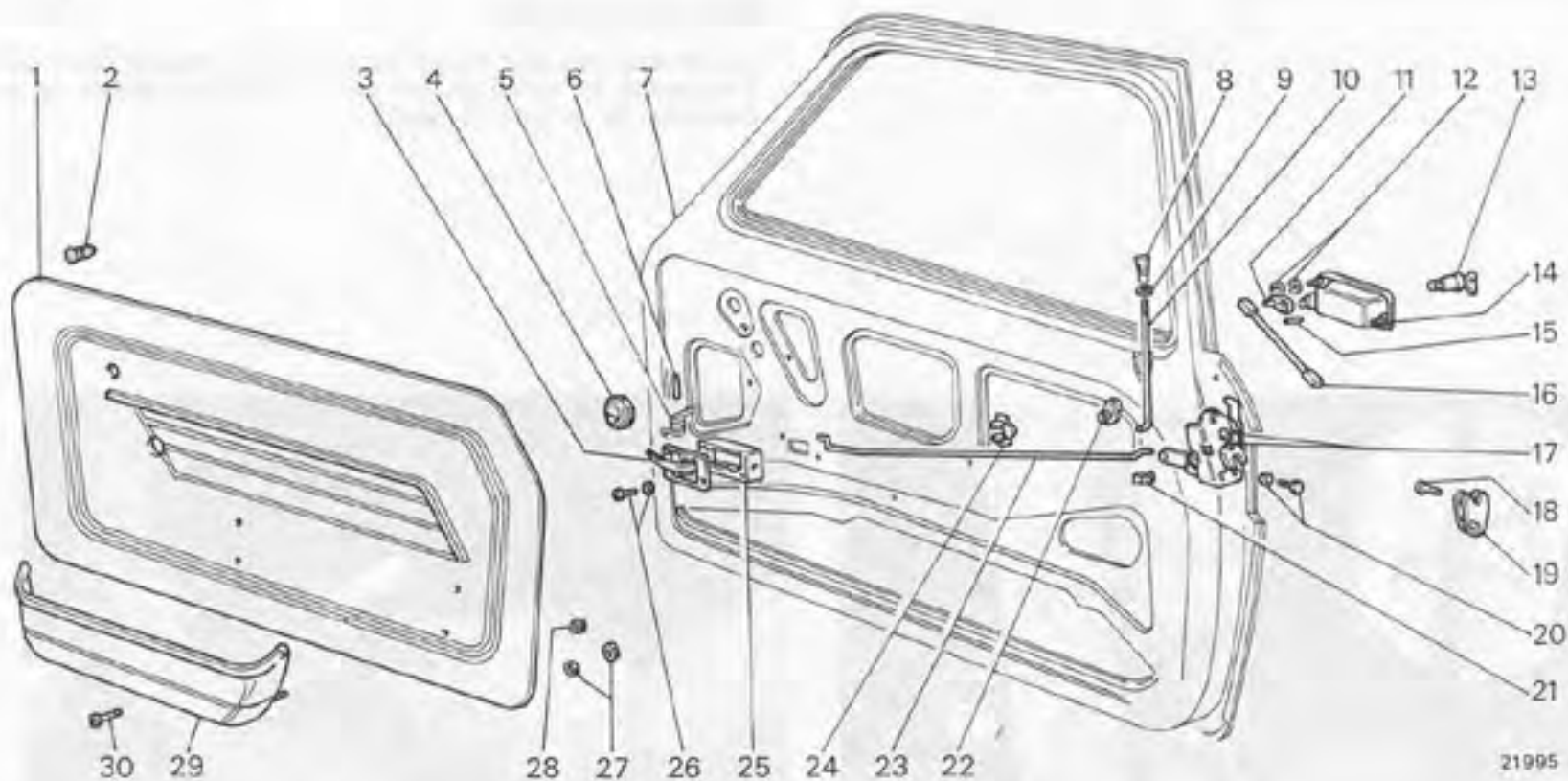
Les flèches montrent les écrous de fixation de la poignée.


Montage de la serrure et de la manette intérieure.

1. Vis de fixation de la manette intérieure d'ouverture de la porte.

2. Vis de serrure.

Les flèches montrent comment effectuer le montage de l'ensemble.


Porte droite: pièces composantes.

1. Panneau de garnissage de porte.
2. Bouton de fixation du panneau.
3. Manette intérieure d'ouverture de porte.
4. Rosace de manette.
5. Ressort de rappel de manette.
6. Axe de manette.
7. Porte.
8. Bouton de tringle (10).
9. Bague caoutchouc.
10. Tringle de condamnation de porte.
11. Commande d'ouverture de serrure.

12. Rondelles plate et élastique.
13. Barillet avec clé.
14. Poignée extérieure.
15. Cheville.
16. Tirant de liaison.
17. Serrure.
18. Vis de gâche.
19. Gâche de serrure.
20. Vis avec rondelle de fixation de la serrure.
- 21 et 22. Pièces de retenue.
23. Tringle de renvoi.

24. Pièce de retenue de tringle (23).
25. Capuchon de manette (3).
26. Vis avec rondelle-frein de fixation de la manette (3).
27. Ecrou avec rondelle de fixation de la poche à papiers au panneau de porte.
28. Tasseau de fixation de vis (30).
29. Poche à papiers rigide.
30. Vis fixant la poche à papiers au châssis de la porte.

Planche de bord et ses pièces

701.02

Modèle 126

Feuille 1

Dépose du tableau de bord.

Enlever les vis de fixation du tableau à la planche (ces vis sont montrées par les flèches sur la figure). Sortir partiellement le tableau et débrancher les connexions électriques et le flexible du compteur. Il sera alors possible de déposer le tableau.

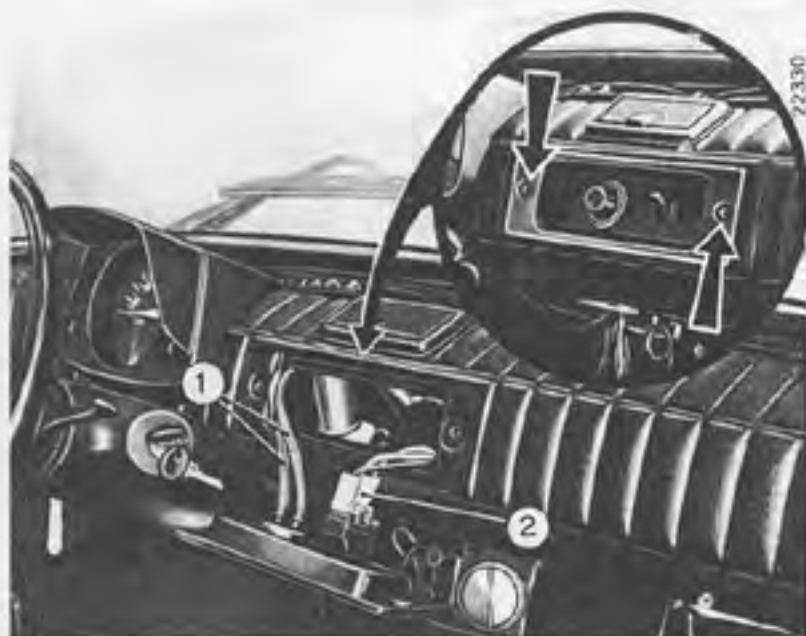


Dépose du tableau de bord.

Les flèches montrent ses vis de fixation à la caisse.

Dépose du garnissage de la planche de bord.

Déposer le cendrier et le panneau central (ils sont retenus par des vis). Débrancher les tubes de la pompe lave-glace et les connexions électriques de l'interrupteur d'éclairage extérieur.



Dépose du panneau central.

1. Tubes de pompe lave-glace.
2. Connexions électriques d'interrupteur d'éclairage extérieur.

Les flèches montrent les vis de fixation à la caisse.



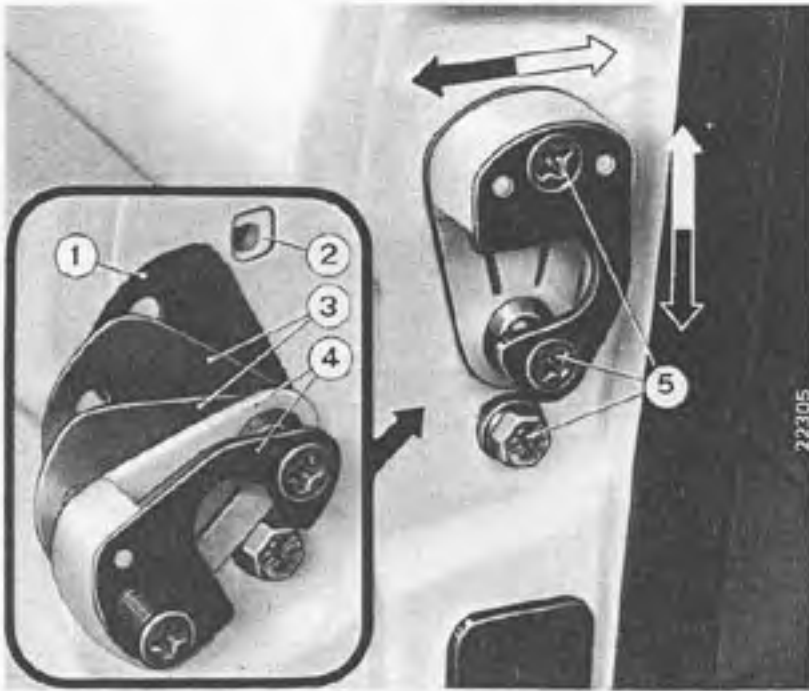
Dépose du tableau de bord.

Les flèches montrent les agrafes des vis fixant le tableau.

Dépose du garnissage de la planche de bord.

Les flèches montrent les boutons en plastique de fixation inférieure du garnissage. Un de ces boutons est montré dans le détail encadré.

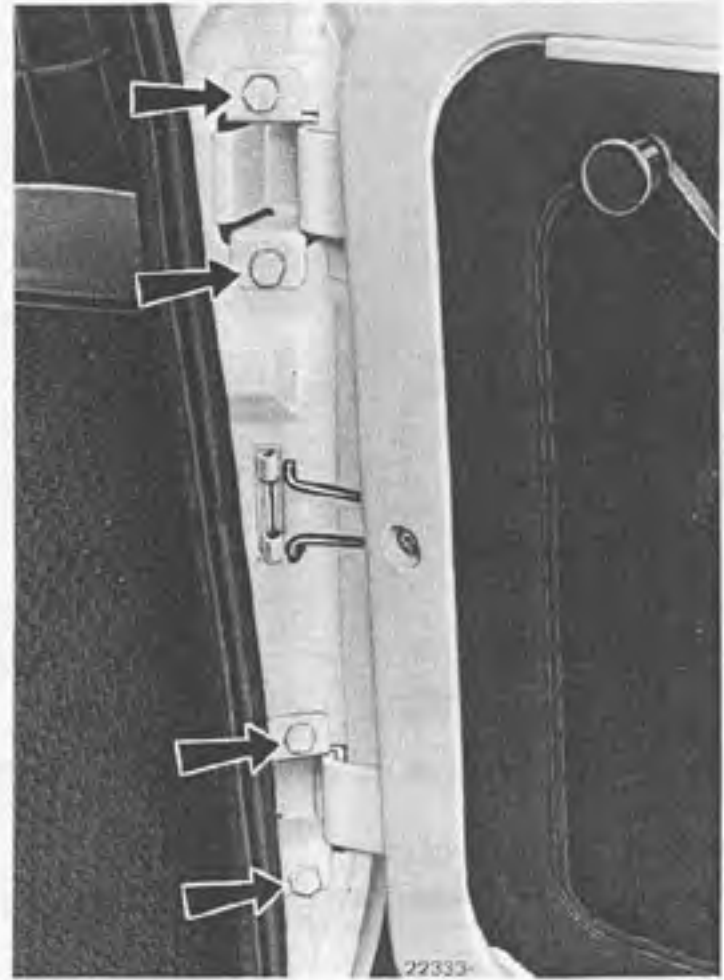




Montage et réglage de la gâche de serrure de porte.

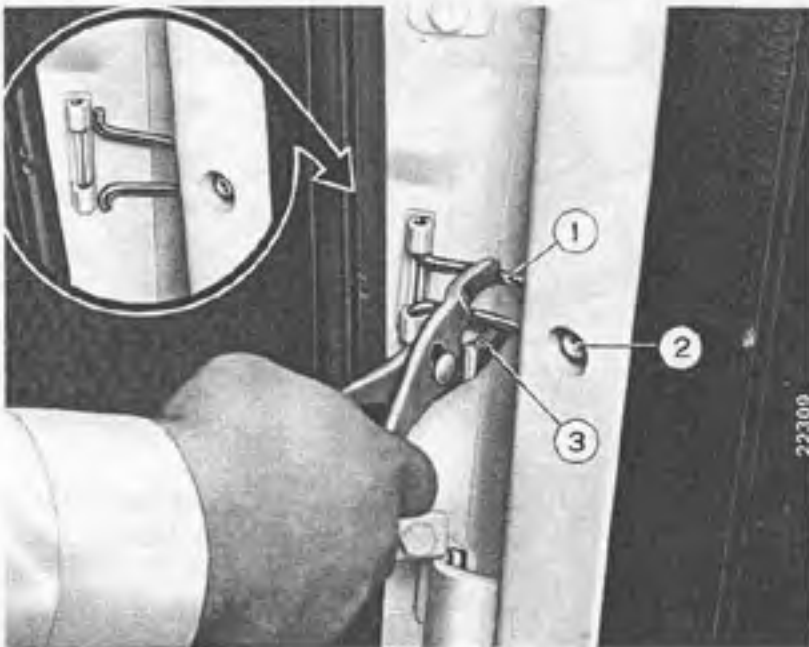
1. Joint.
2. Plaquette de réglage de vis (5).
3. Plaquettes d'épaisseur.
4. Gâche de serrure.
5. Vis de fixation et de réglage de la gâche.

Les flèches montrent les mouvements que la gâche peut effectuer pour en réaliser le réglage.



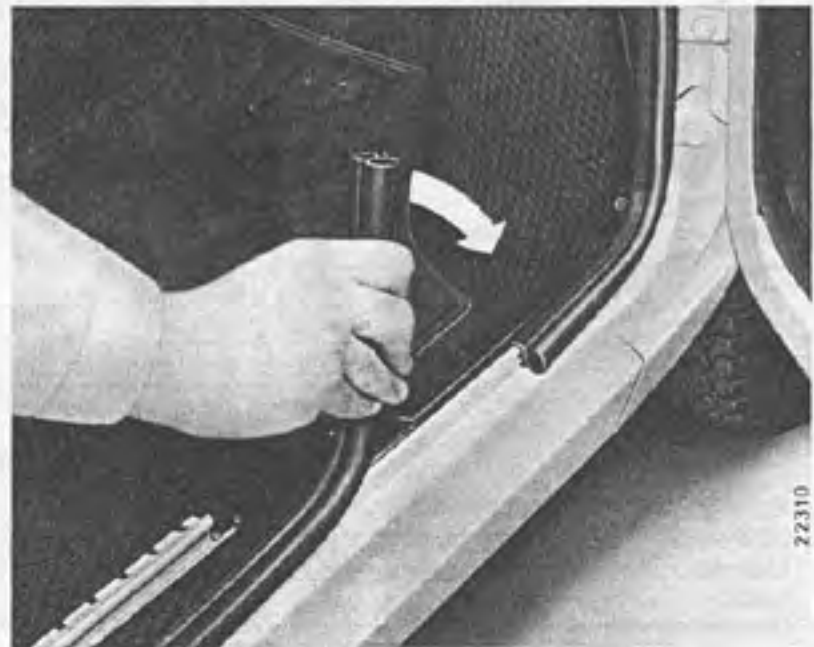
Dépose de la porte.

Les flèches montrent les vis de fixation des charnières de porte à la caisse. Au milieu on voit le tirant de porte enlevé de son logement sur le pied de porte.



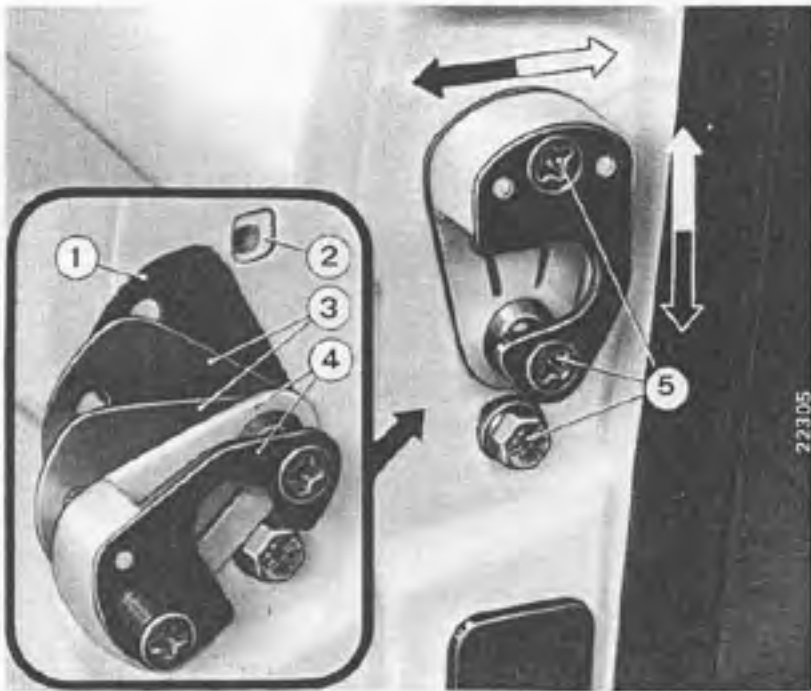
Dépose de la porte : démontage du tirant.

1. Tirant de porte.
2. Vis de fixation du tirant à la porte.
3. Pince de serrage de l'extrémité du tirant.



Mise en place du profilé d'étanchéité sur la baie de porte.

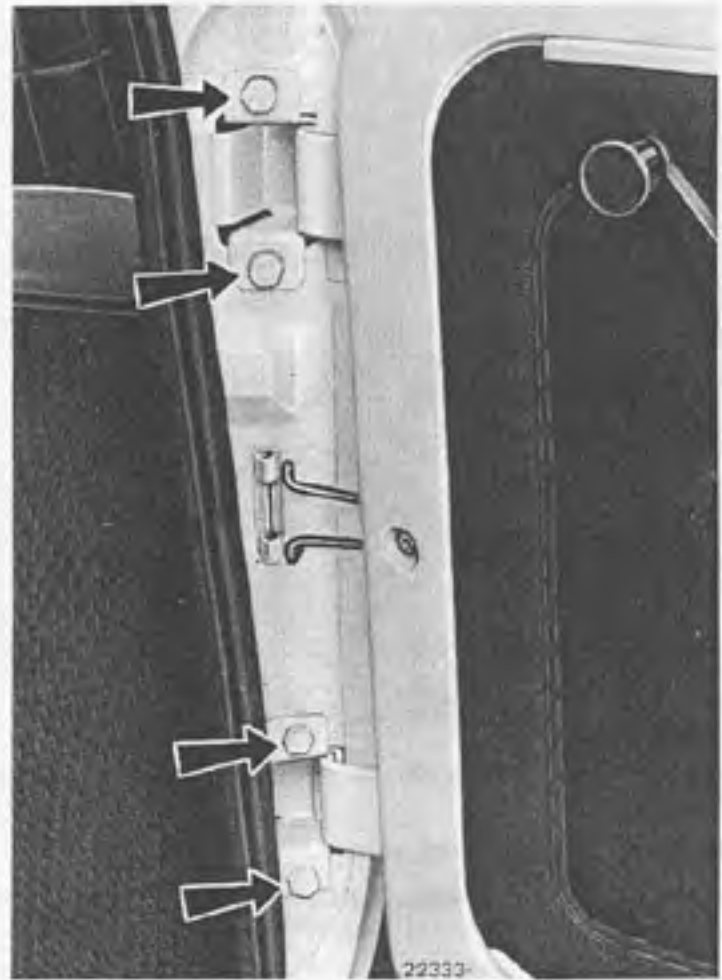
La flèche montre comment le profilé doit être mis en place sur la jonction des tôles de la baie de porte.



Montage et réglage de la gâche de serrure de porte.

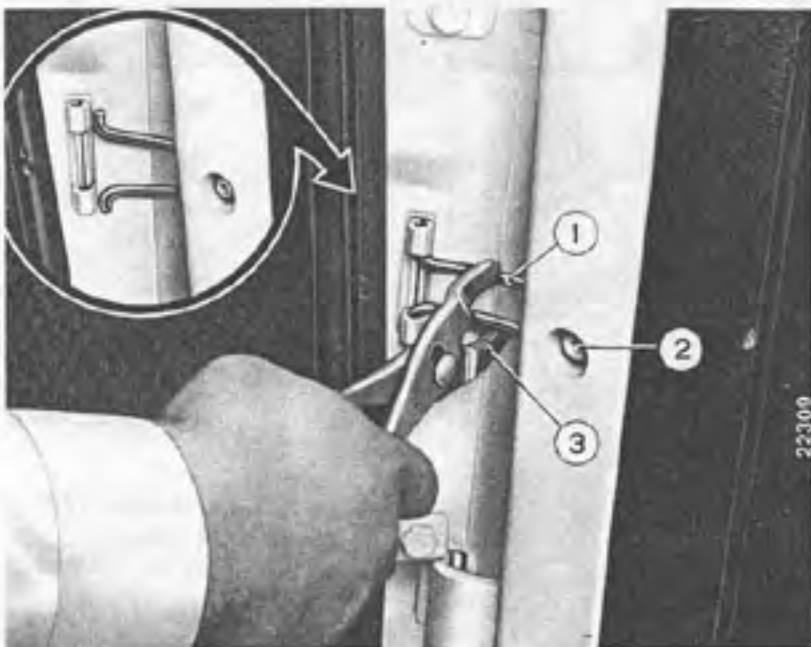
1. Joint.
2. Plaquette de réglage de vis (5).
3. Plaquettes d'épaisseur.
4. Gâche de serrure.
5. Vis de fixation et de réglage de la gâche.

Les flèches montrent les mouvements que la gâche peut effectuer pour en réaliser le réglage.



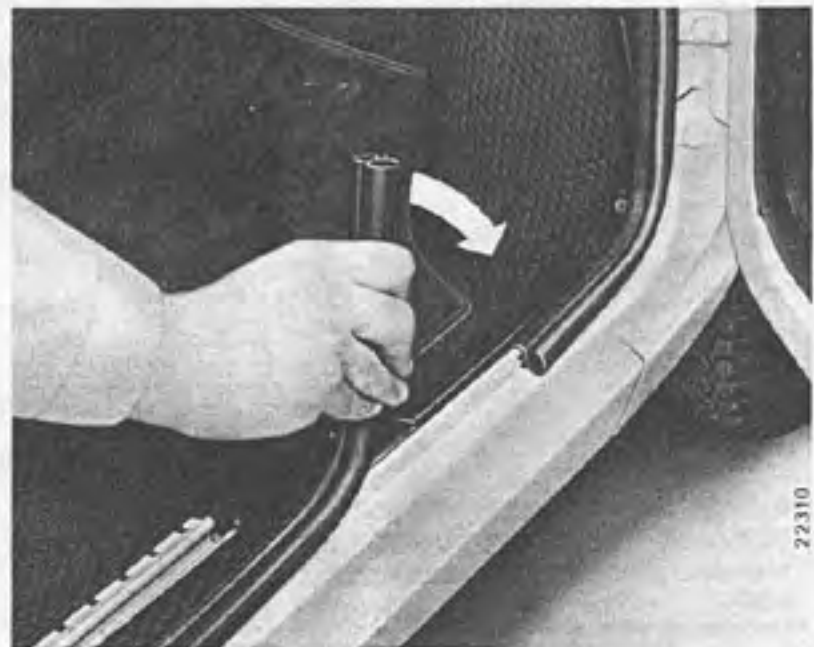
Dépose de la porte.

Les flèches montrent les vis de fixation des charnières de porte à la caisse. Au milieu on voit le tirant de porte enlevé de son logement sur le pied de porte.



Dépose de la porte : démontage du tirant.

1. Tirant de porte.
2. Vis de fixation du tirant à la porte.
3. Pince de serrage de l'extrémité du tirant.



Mise en place du profilé d'étanchéité sur la baie de porte.

La flèche montre comment le profilé doit être mis en place sur la jonction des tôles de la baie de porte.

Vitrages

Modèle 126

701.18

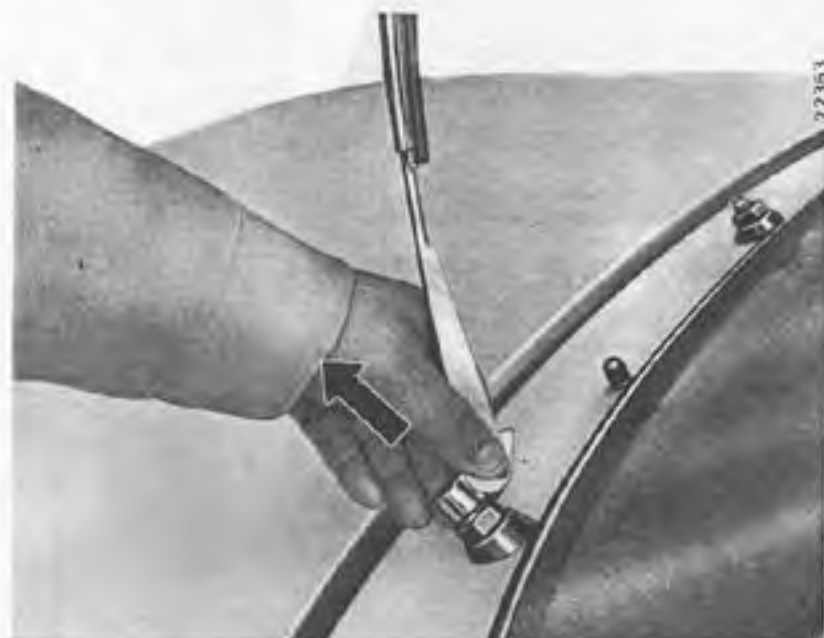
Feuille 1

Remplacement du pare-brise et de la lunette AR.

La dépose des glaces est réalisée de la façon suivante:
— déposer les balais d'essuie-glace (pour le pare-brise);

— détacher la moulure en mylar encastrée dans le joint de scellement en caoutchouc.

— exercer de l'intérieur de la voiture une pression avec les deux mains sur les deux coins supérieurs du pare-brise et sur les deux coins inférieurs de la lunette.



Dépose des balais d'essuie-glace.

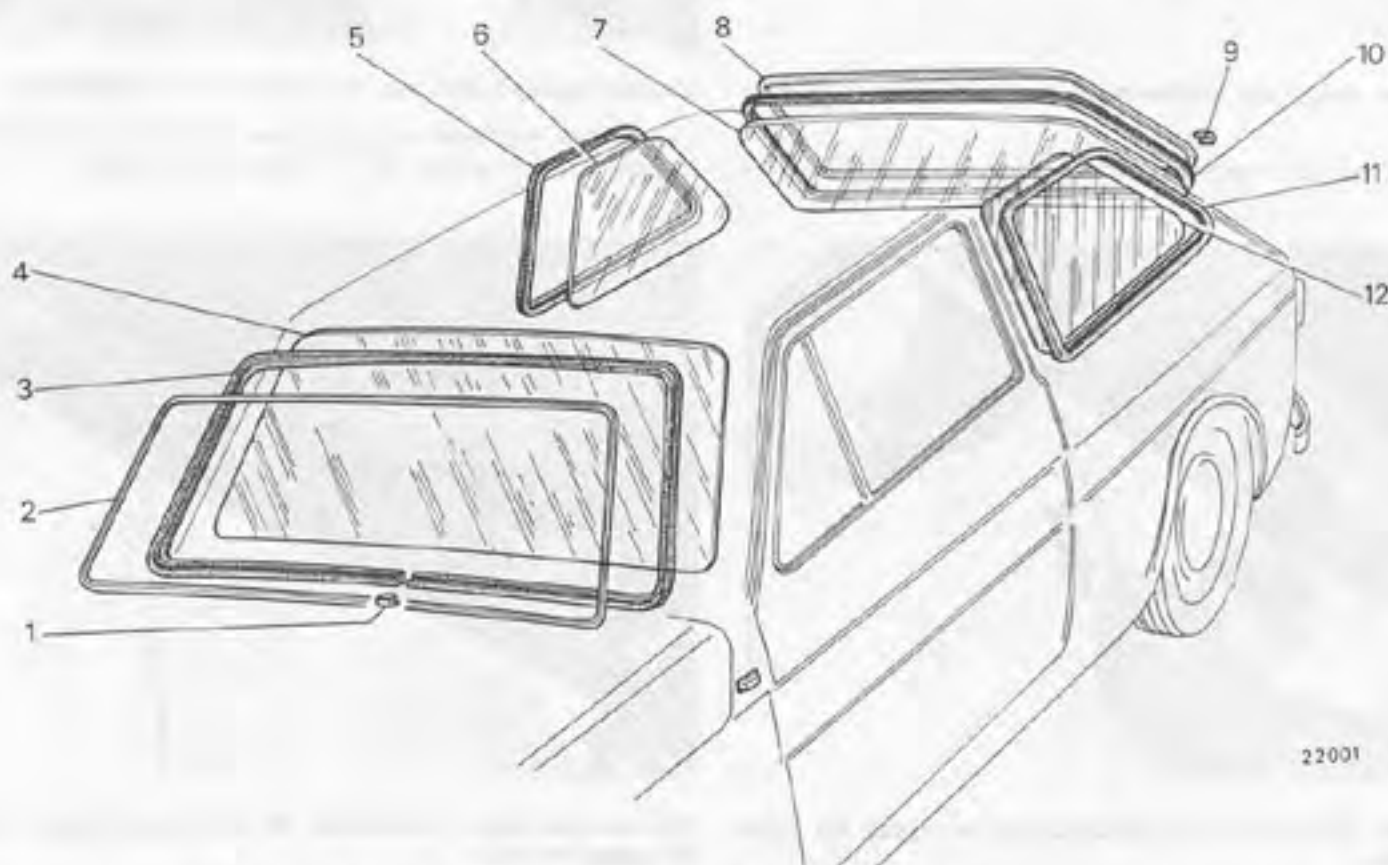
La flèche montre comment réaliser la dépose des balais.



Dépose du pare-brise.

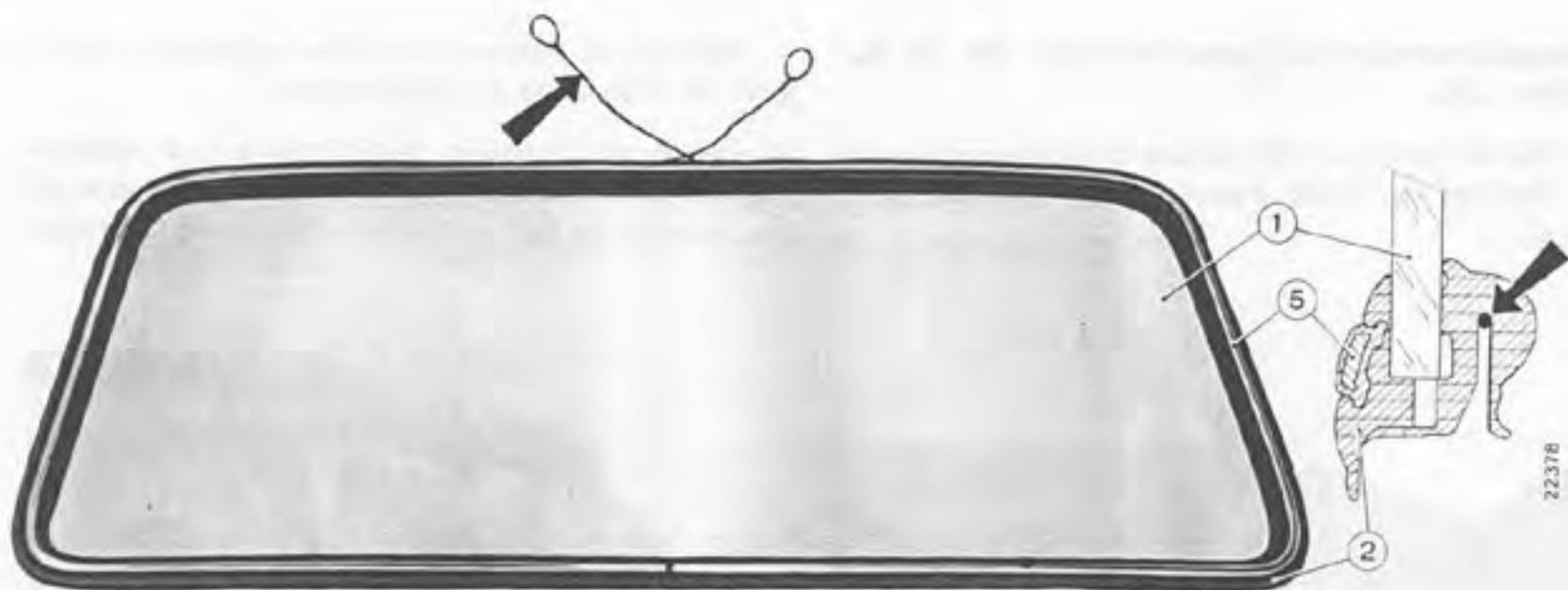
1. Pare-brise.
2. Joint de scellement en caoutchouc.

Les flèches montrent comment réaliser la dépose de la glace.



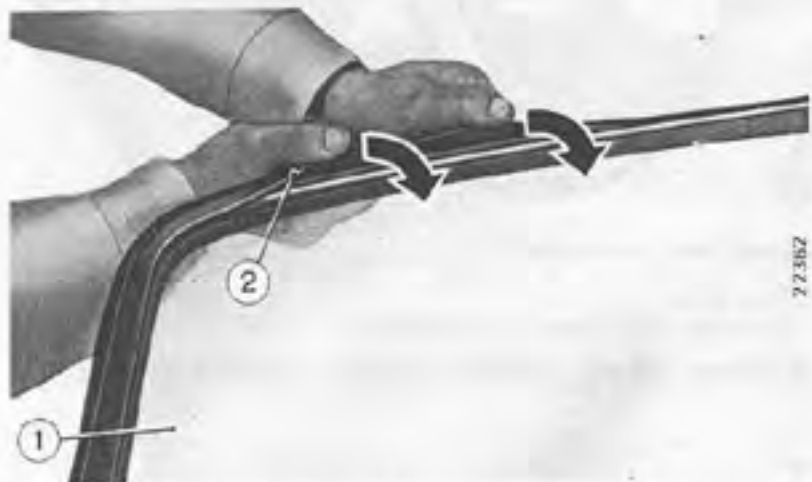
Pièces du pare-brise, des baies de custode et de la lunette AR.

- | | | |
|---------------------------------------|--|---|
| 1. Enjoliveur. | 5. Joint de scellement de baie droite. | 9. Enjoliveur. |
| 2. Moulure en mylar. | 6. Glace de baie droite. | 10. Joint de scellement de lunette. |
| 3. Joint de scellement en caoutchouc. | 7. Lunette AR. | 11. Joint de scellement de baie gauche. |
| 4. Pare-brise. | 8. Moulure en mylar. | 12. Glace de baie gauche. |



Mise en place de la ficelle pour monter le pare-brise sur la voiture.

Les flèches montrent comment la ficelle doit être aménagée dans le joint de scellement.



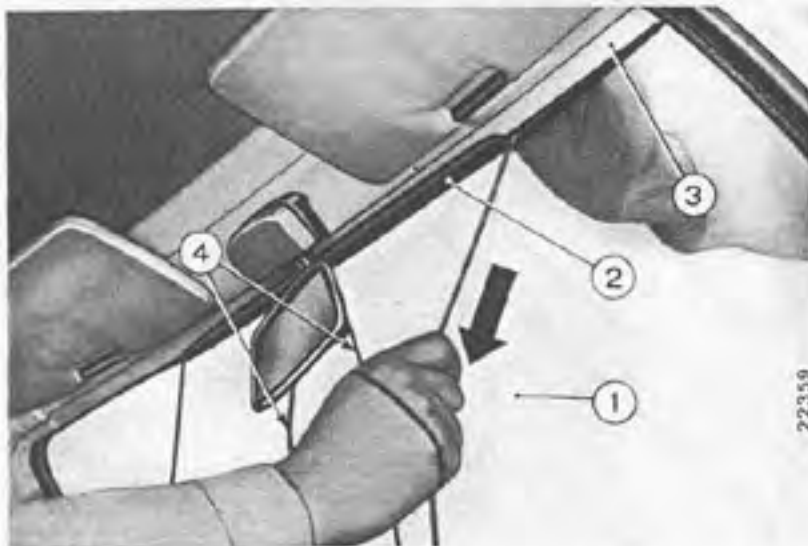
Montage du joint de scellement en caoutchouc sur le pare-brise.

Les flèches montrent comment le montage du joint doit être effectué.



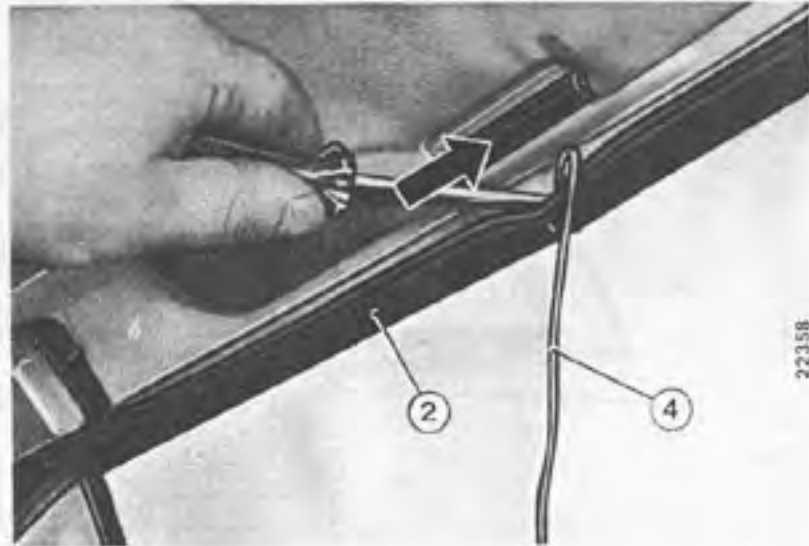
Aménagement en bas du joint de scellement.

Les flèches montrent comment tirer la ficelle pour faire plaquer le joint de scellement sur la feuillure de caisse.



Montage du pare-brise: aménagement en haut du joint de scellement.

Les flèches montrent comment tirer la ficelle pour faire plaquer le joint de scellement sur la feuillure de caisse.



Calage du câble électrique de plafonnier dans les joints de scellement.

La flèche montre comment faire entrer le câble dans le joint à l'aide d'un tournevis.

- 1. Pare-brise.
- 2. Joint de scellement.

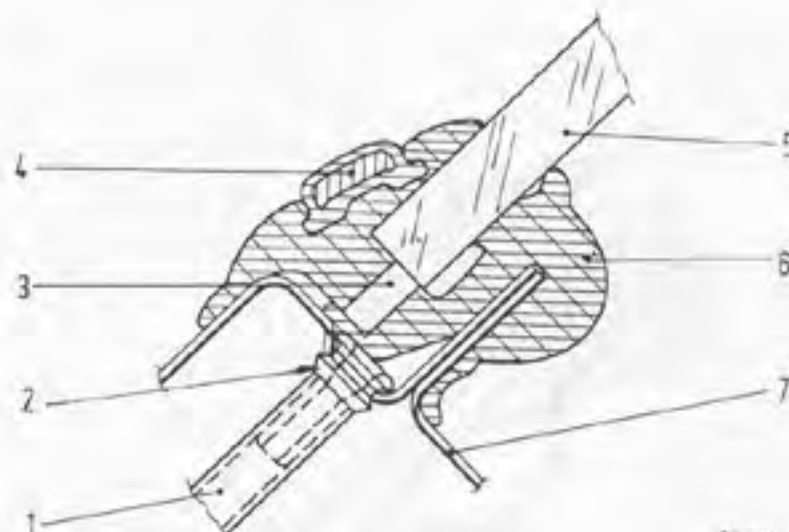
- 3. Feuillure de caisse.
- 4. Câble électrique de plafonnier.

- 5. Moulure en mylar.

Cette opération provoque la sortie du joint de scellement de la baie, ce qui permet de déposer la glace.

Coupe inférieure sur le pare-brise et sur son joint de scellement.

1. Tube de bague (2) de sortie d'eau.
2. Bague de sortie de l'eau s'infiltrant dans le joint.
3. Trou dans le joint, de sortie de l'eau d'infiltration.
4. Moulure en mylar.
5. Pare-brise.
6. Joint de scellement de pare-brise.
7. Caisse.



22071

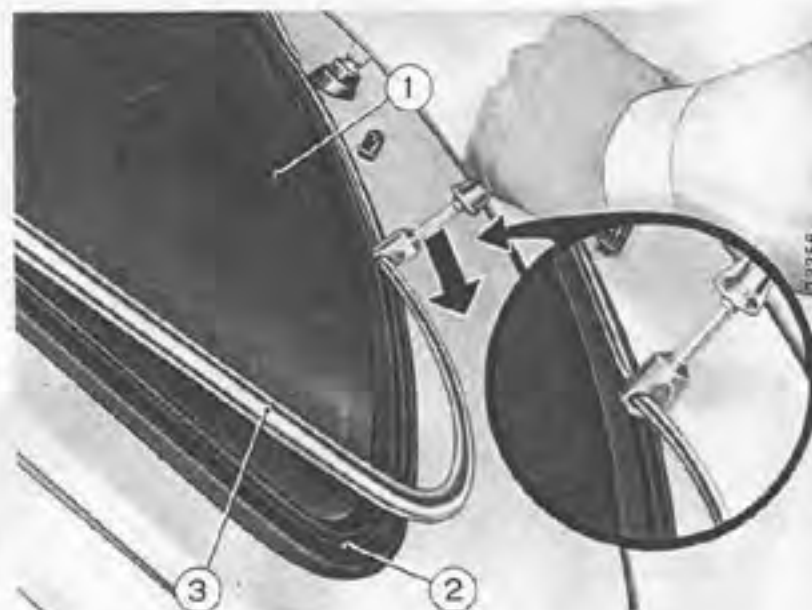
Pour monter les glaces:

- appliquer le joint sur la glace;
- caler la moulure en mylar dans le joint à l'aide de l'outil **A. 78024**;

Mise en place de la moulure en mylar dans le joint de scellement du pare-brise.

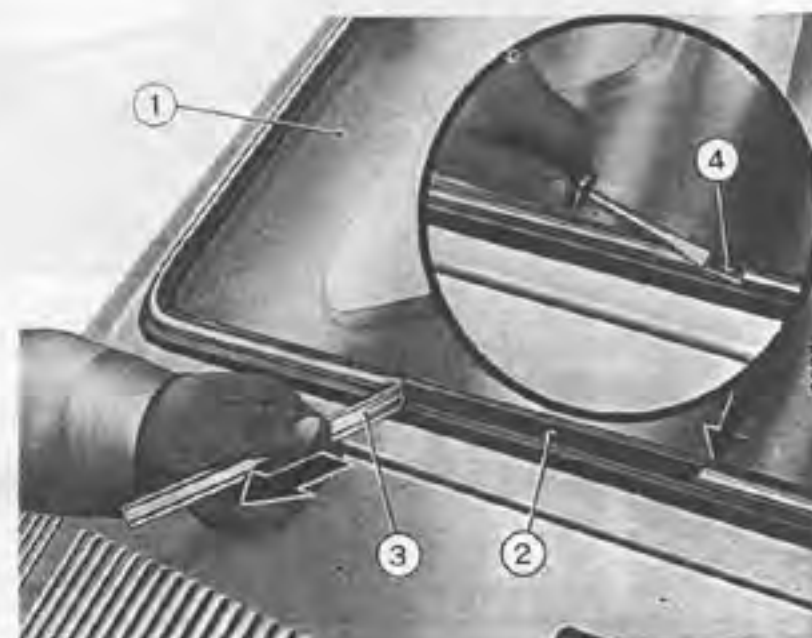
1. Pare-brise.
2. Joint de scellement.
3. Moulure en mylar.

La flèche montre comment opérer avec l'outil **A. 78024** pour mettre la moulure en place. Le détail à côté fait voir comment la moulure doit passer dans l'outil.



- mettre une ficelle dans la gorge du joint;
- nettoyer avec soin à l'essence la feuillure sur la caisse;
- positionner, à l'extérieur, la glace sur sa baie et, en agissant de l'intérieur de la voiture, tirer les bouts de la ficelle pour provoquer la mise en place du joint sur la feuillure. Pour faciliter cette opération, il convient de faire pression sur la glace de l'extérieur, suivant la sortie progressive de la ficelle.

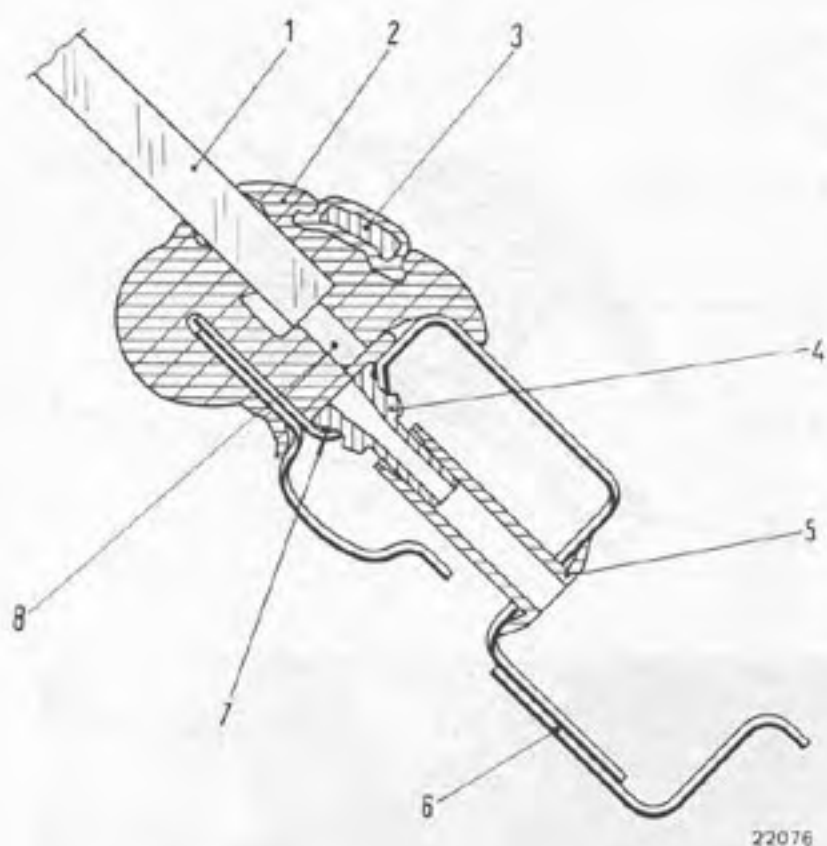
L'opération terminée, passer un tournevis le long de tout le joint afin de provoquer la mise en place du caoutchouc sur le garnissage de la planche de bord. Monter alors les câbles électriques du plafonnier entre le joint de scellement et la caisse, au moyen d'un tournevis en partant des coins à la base de la glace.



Dépose de la moulure en mylar du joint de lunette.

1. Lunette AR.
2. Joint de scellement.
3. Moulure en mylar.
4. Enjoliveur.

Le détail encadré illustre la dépose de l'enjoliveur. La flèche montre comment déposer la moulure.



NOTA - La mise en place des glaces sur la feuillure de la caisse sera considérablement facilitée si vous aurez soin d'impregner la ficelle de talc ou de vaseline (l'usage d'huiles ou de graisses est absolument à proscrire).

Coupe inférieure sur la lunette AR et son joint de scellement.

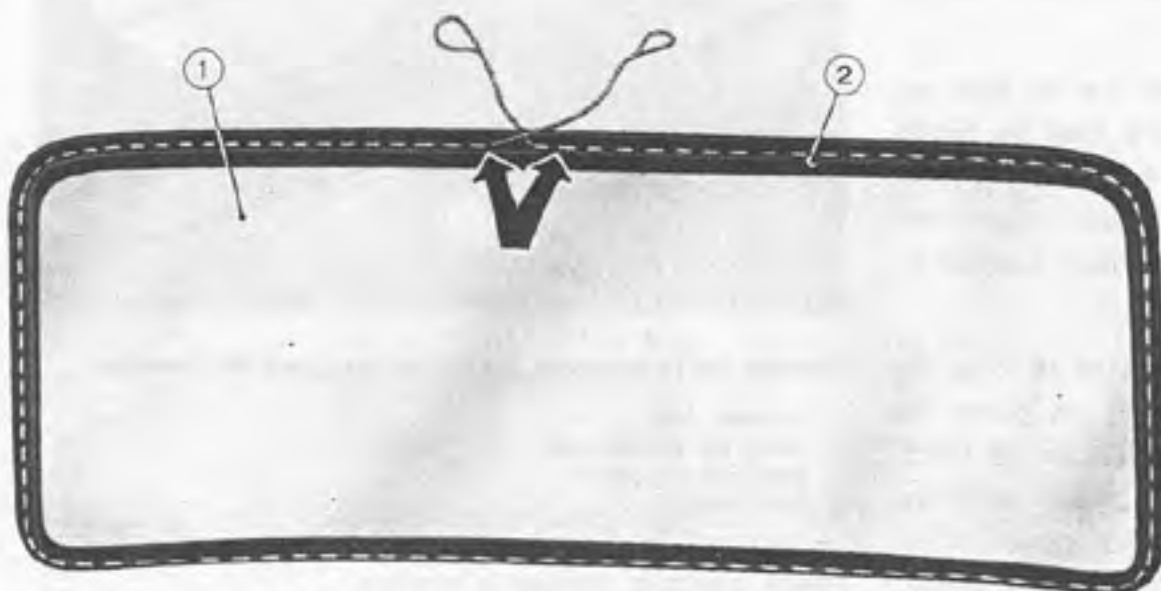
- 1. Lunette AR.
- 2. Joint de scellement.
- 3. Moulure en mylar.
- 4. Bague de sortie de l'eau d'infiltration du joint.
- 5. Contre-bague.
- 6. Caisse.
- 7. Joint de bague (4).
- 8. Trou dans le joint de scellement pour sortie de l'eau.



Dépose de la lunette AR.

- 1. Lunette.
- 2. Joint de scellement.

La flèche montre comment opérer pour la dépose de la lunette.



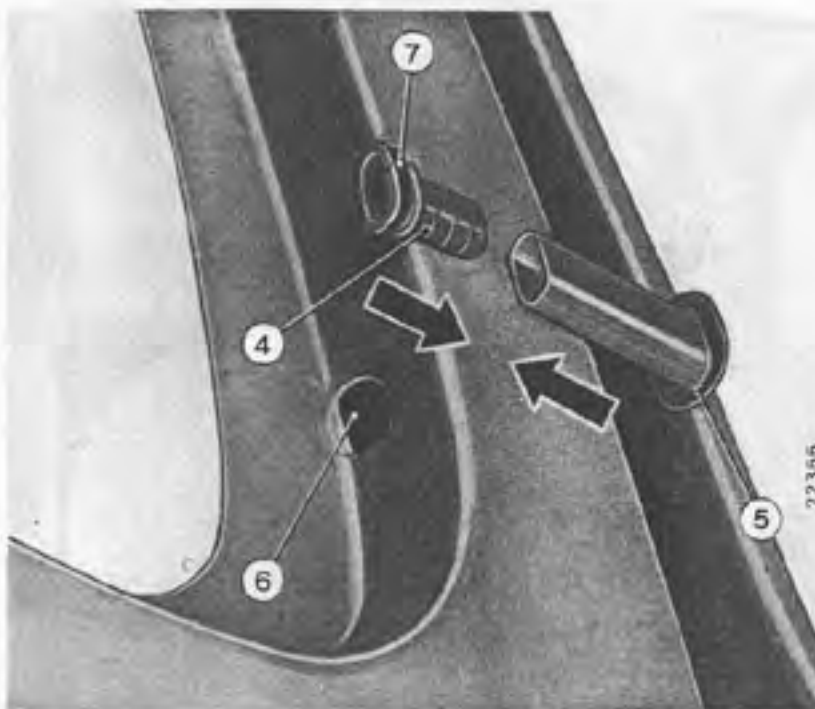
Aménagement de la ficelle pour montage de la lunette AR.

- 1. Lunette.
- 2. Joint de scellement.

Les flèches montrent les bouts de la ficelle (à traits blancs dans le contour) calée dans le joint de scellement.

Vitrages

Modèle 126



Montage de la bague et de la contre-bague de sortie de l'eau d'infiltration du joint de lunette.

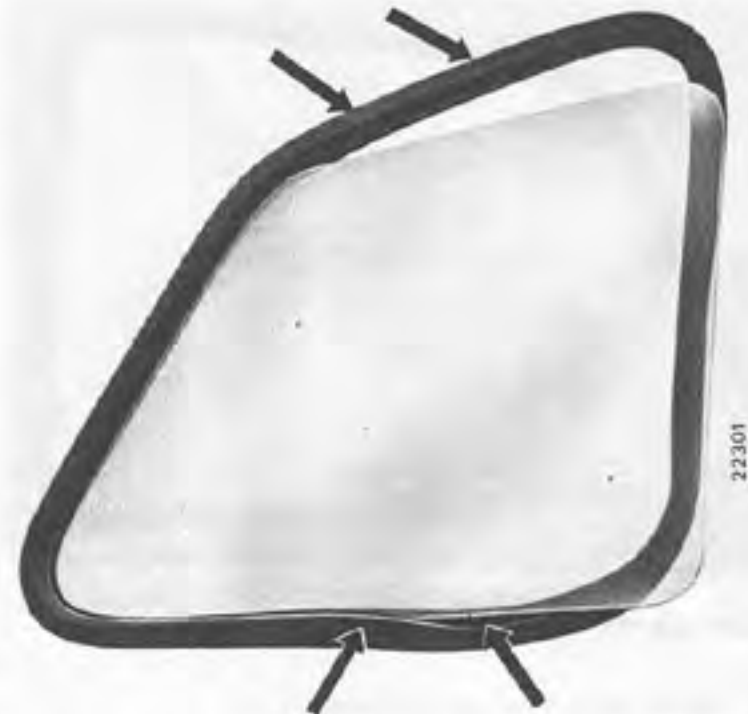
- 4. Bague de sortie d'eau.
- 5. Contre-bague.
- 6. Logement de bague et de contre-bague.
- 7. Joint de bague.

Les flèches montrent comment il faut réaliser la mise en place de la bague et de la contre-bague.

Baies de custode.

Les mêmes instructions données pour le pare-brise et la lunette AR sont valables.

La voiture peut être équipée, en option, d'aérateurs



Mise en place du joint de scellement sur la glace de baie de custode.

Les flèches montrent comment loger le joint sur la glace.

s'entrebâillant par système à compas, au lieu des glaces de custode. La dépose des aérateurs se fait comme suit:

- ôter les vis fixant le loqueteau au pied AR de pavillon;
- orienter la glace vers l'extérieur comme le montre la figure et faire sortir les charnières de leurs logements sur la feuillure.



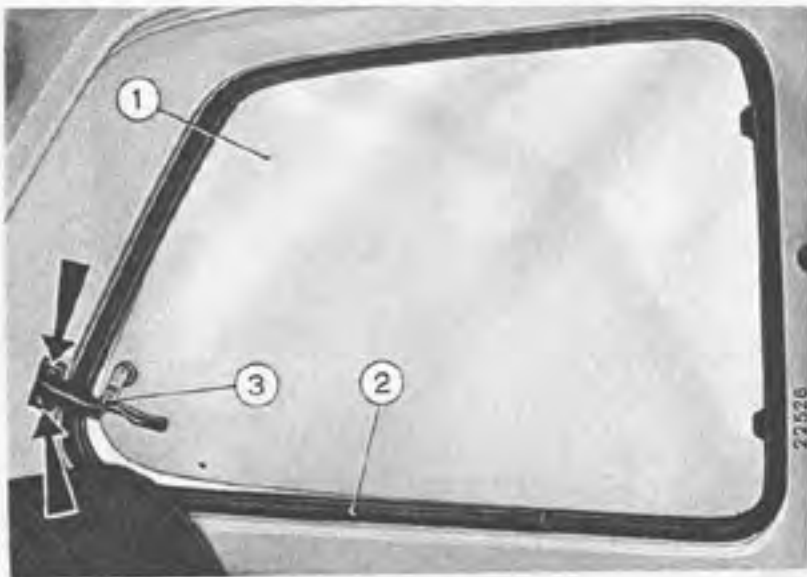
Dépose de la glace de baie de custode droite.

Les flèches montrent comment réaliser la dépose de la glace.



Aménagement inférieur du joint de scellement de baie droite.

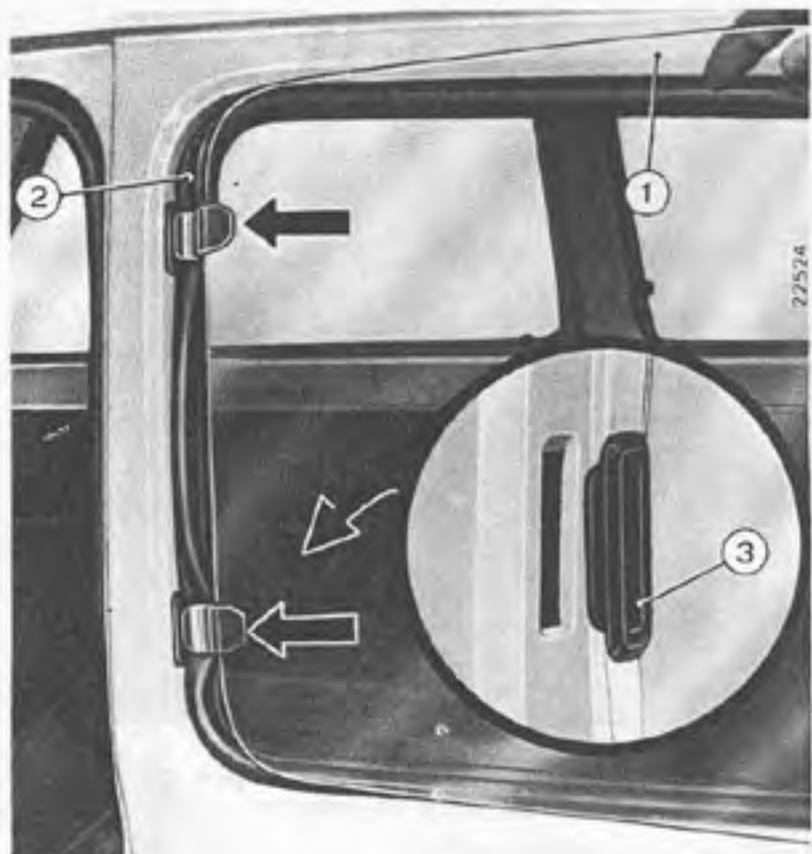
Les flèches montrent comment tirer la ficelle pour faire plaquer le joint sur la feuillure de caisse.



Démontage de la glace d'aérateur latéral.

1. Glace.
2. Profilé en caoutchouc (encadrement).
3. Loqueteau.

Les flèches montrent les vis à enlever pour la dépose du loqueteau (3).



Montage de la glace d'aérateur latéral.

1. Glace.
2. Profilé en caoutchouc (encadrement).
3. Charnière d'aérateur.

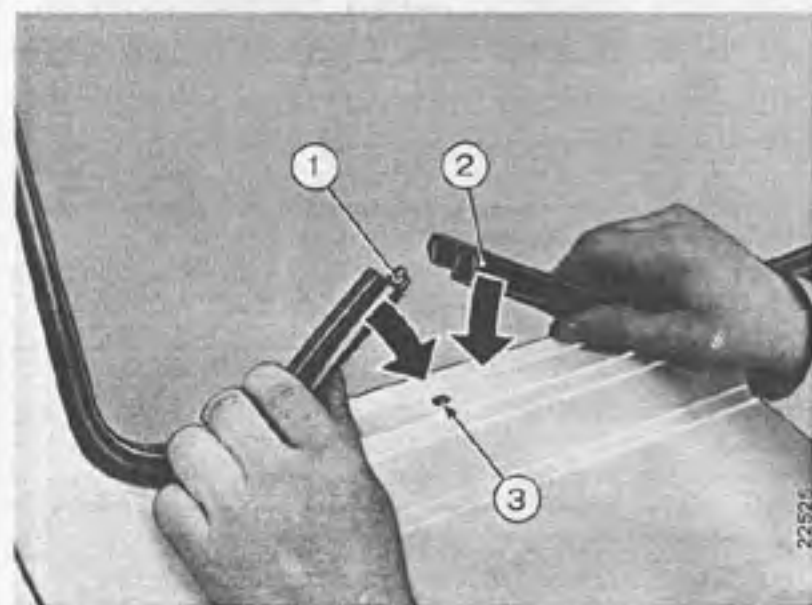
Les flèches montrent comment appliquer la glace sur ses charnières.



Démontage de la glace d'aérateur latéral.

1. Glace.
2. Profilé en caoutchouc (encadrement).

La flèche montre comment sortir la glace de ses charnières, après l'avoir ouverte.



Montage du profilé en caoutchouc (encadrement).

1. Tube en caoutchouc intérieur de joint.
2. Profilé en caoutchouc.
3. Trou de bague de sortie de l'eau d'infiltration.

Capot de coffre à bagages

Modèle 126

701.23

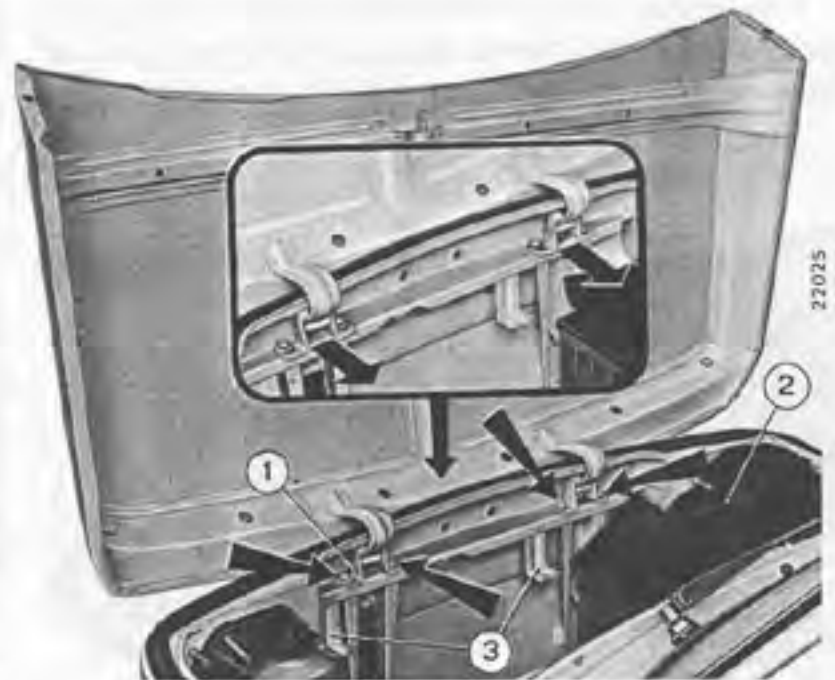
Feuille 1

Remplacement et réglage.

En cas de remplacement du capot de coffre, il suffit d'enlever les écrous de fixation de ses charnières à la caisse et de le dégager en le déplaçant vers l'arrière. Les charnières comportent des boutonnières ouvertes qui en permettent aussi le réglage longitudinal.

Pour le montage, présenter le capot sur son logement, après l'avoir fixé provisoirement aux charnières; il doit s'ouvrir et se fermer aisément, sans aucun effort. Les réglages possibles sont les suivants:

— pour corriger la position du capot par rapport au coffre, profiter des boutonnières ménagées dans les charnières, puis serrer à bloc les écrous de fixation;



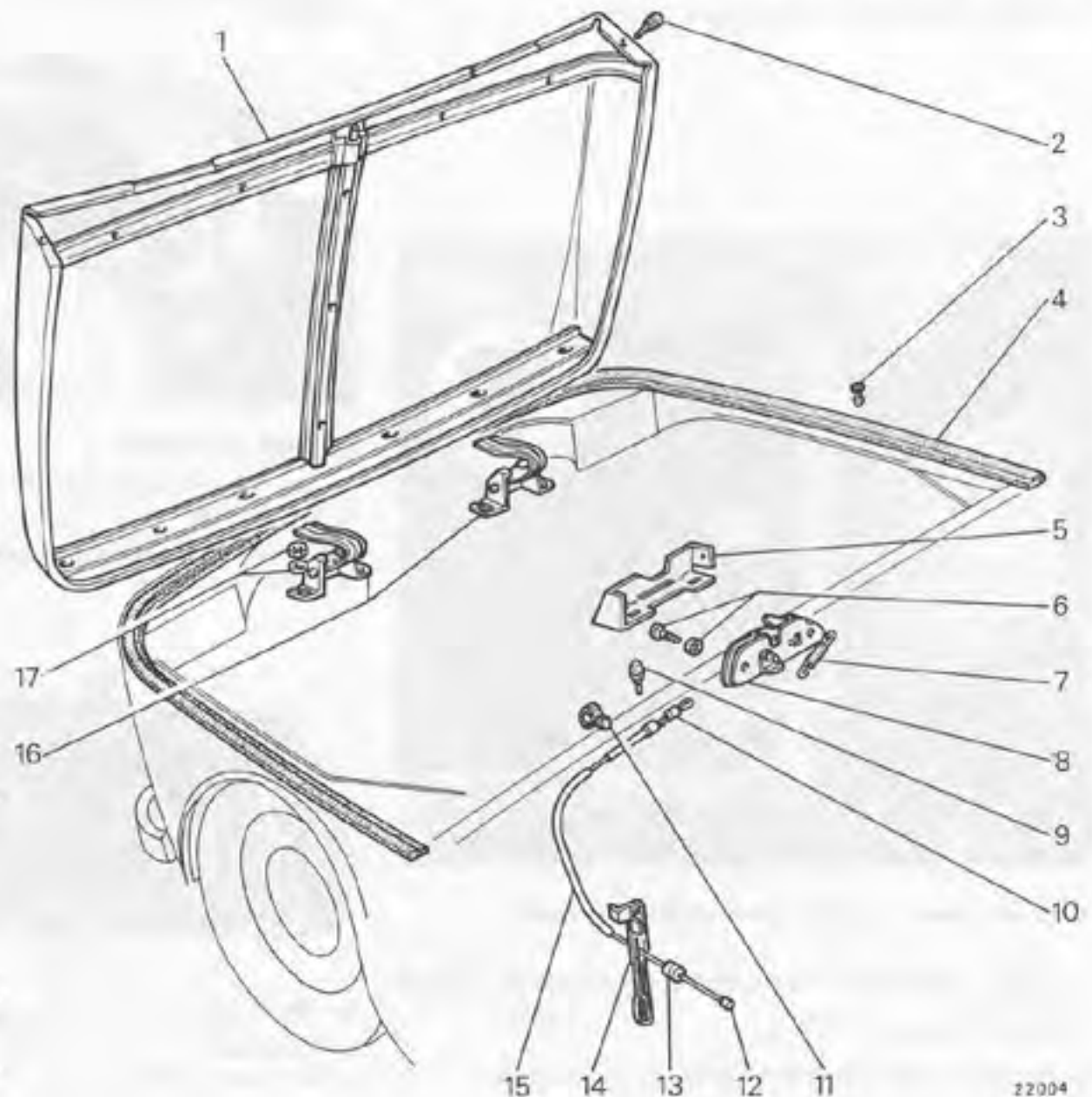
Dépose du capot de coffre à bagages.

1. Charnière.
2. Garnissage de coffre.
3. Supports de cric.

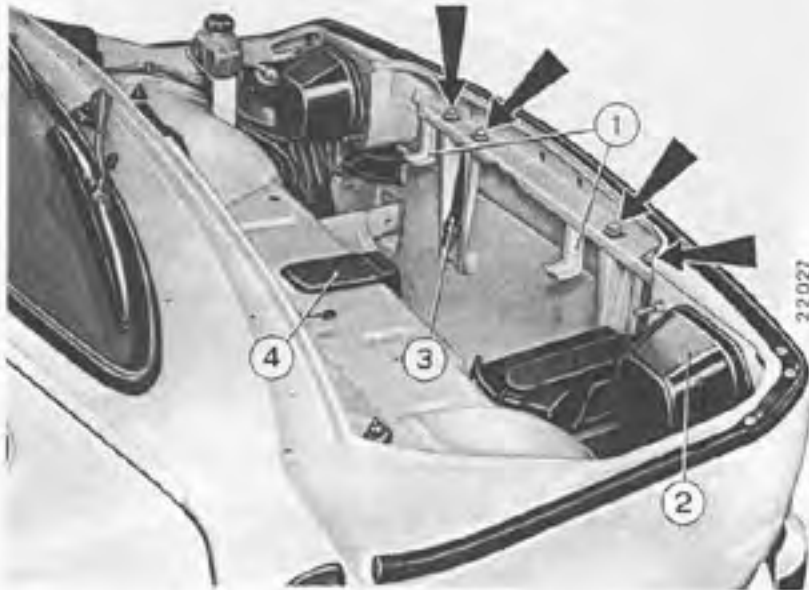
Les flèches montrent les écrous à desserrer, tandis que celles du détail montrent comment dégager le capot.

Pièces composant le capot de coffre à bagages.

1. Capot de coffre.
2. Tampon.
3. Agrafe de joint (4).
4. Joint.
5. Protection de verrou (8).
6. Vis avec rondelle-frein de verrou (8).
7. Ressort de rappel de verrou pour ouverture de capot.
8. Verrou.
9. Tampon élastique.
10. Arrêteur d'extrémité.
11. Arrêteur de tirette.
12. Tirette.
13. Bague caoutchouc de tirette.
14. Manette d'ouverture du capot.
15. Gaine de tirette.
16. Charnières.
17. Écrou avec rondelle-frein de charnières.

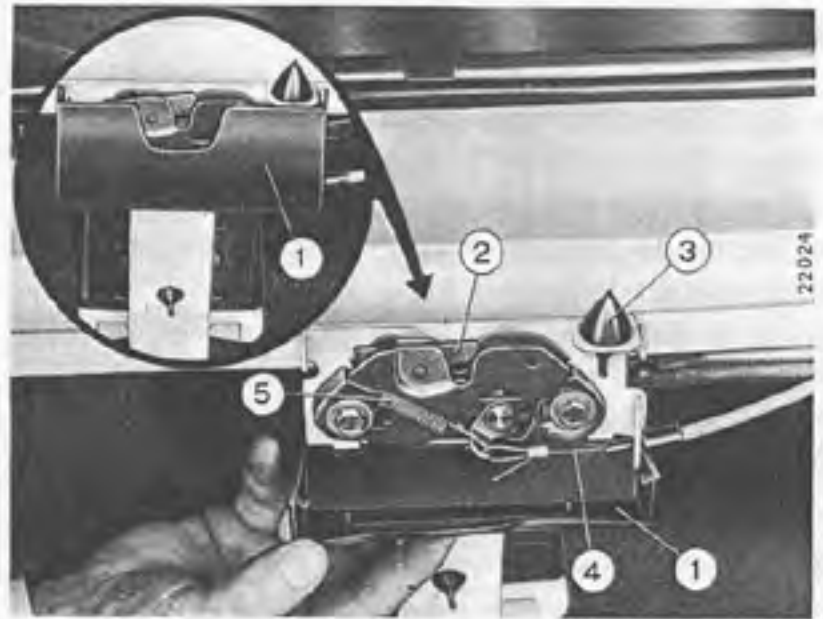


— Pour régler le fonctionnement du verrou, corriger la position du verrou même, qui à cet effet est muni de trous majorés par rapport au diamètre de ses goujons.



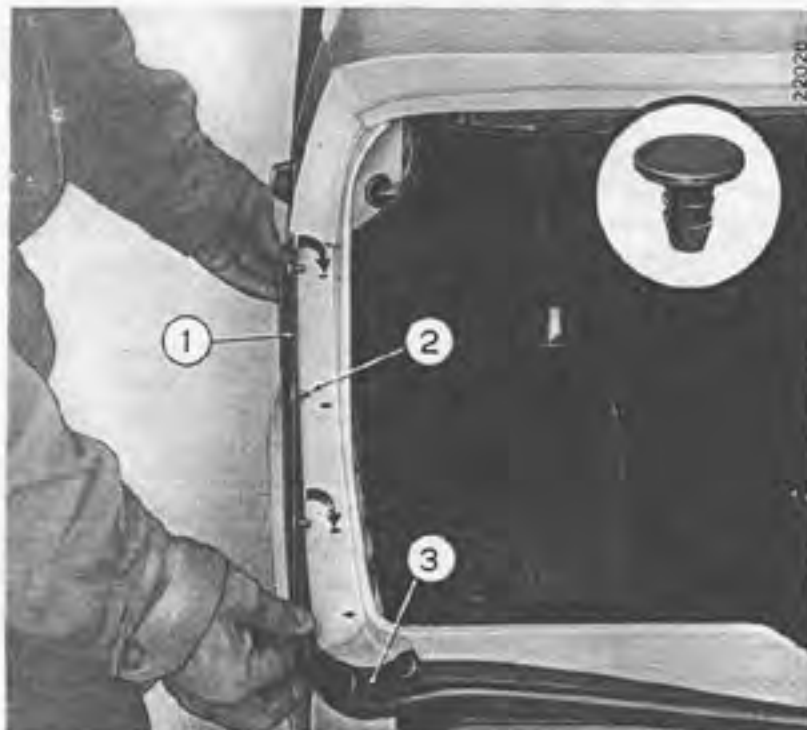
Vue du coffre à bagages dépourvu de capot.

1. Supports de cric.
2. Boîtier AR de phare.
3. Sangle caoutchouc de cric.
4. Plaque d'accès au maître-cylindre de freins.



Aménagement de la tôle de protection de verrou.

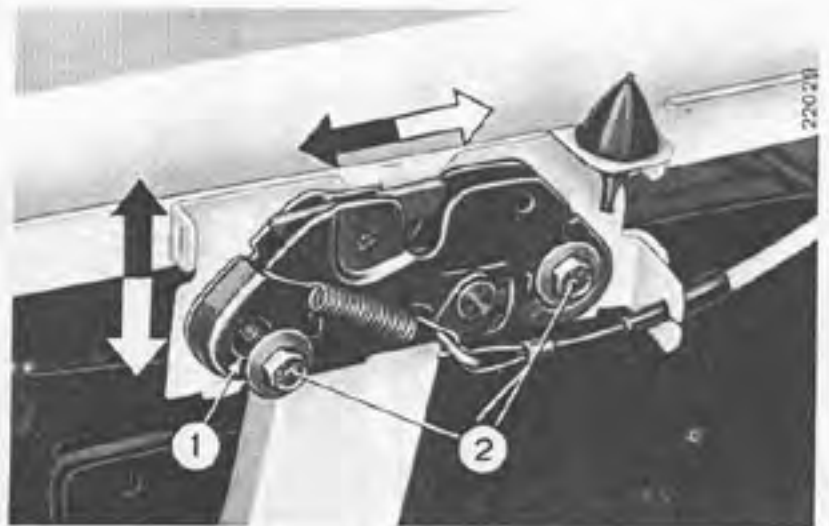
1. Tôle.
2. Fourche de verrouillage.
3. Tampon élastique.
4. Tirette d'ouverture de capot.
5. Ressort de rappel de verrou.



Mise en place du joint d'étanchéité de capot.

1. Joint.
2. Bouton d'attache de joint (montré dans le détail en haut, à droite).
3. Ferrure d'angle.

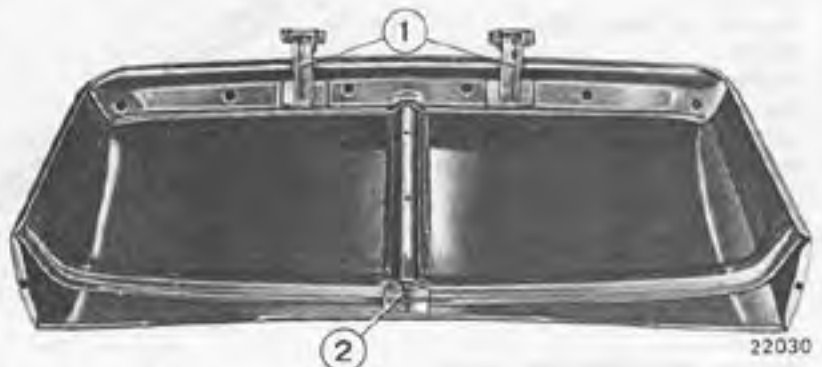
Les flèches montrent comment monter le joint du capot.



Réglage du verrou.

1. Trou majoré de réglage du verrou.
2. Vis de fixation.

Les flèches montrent les déplacements que le verrou peut accomplir pour le réglage.



Le capot de coffre à bagages vu d'en dessous.

1. Charnières.
2. Gâche de verrou.



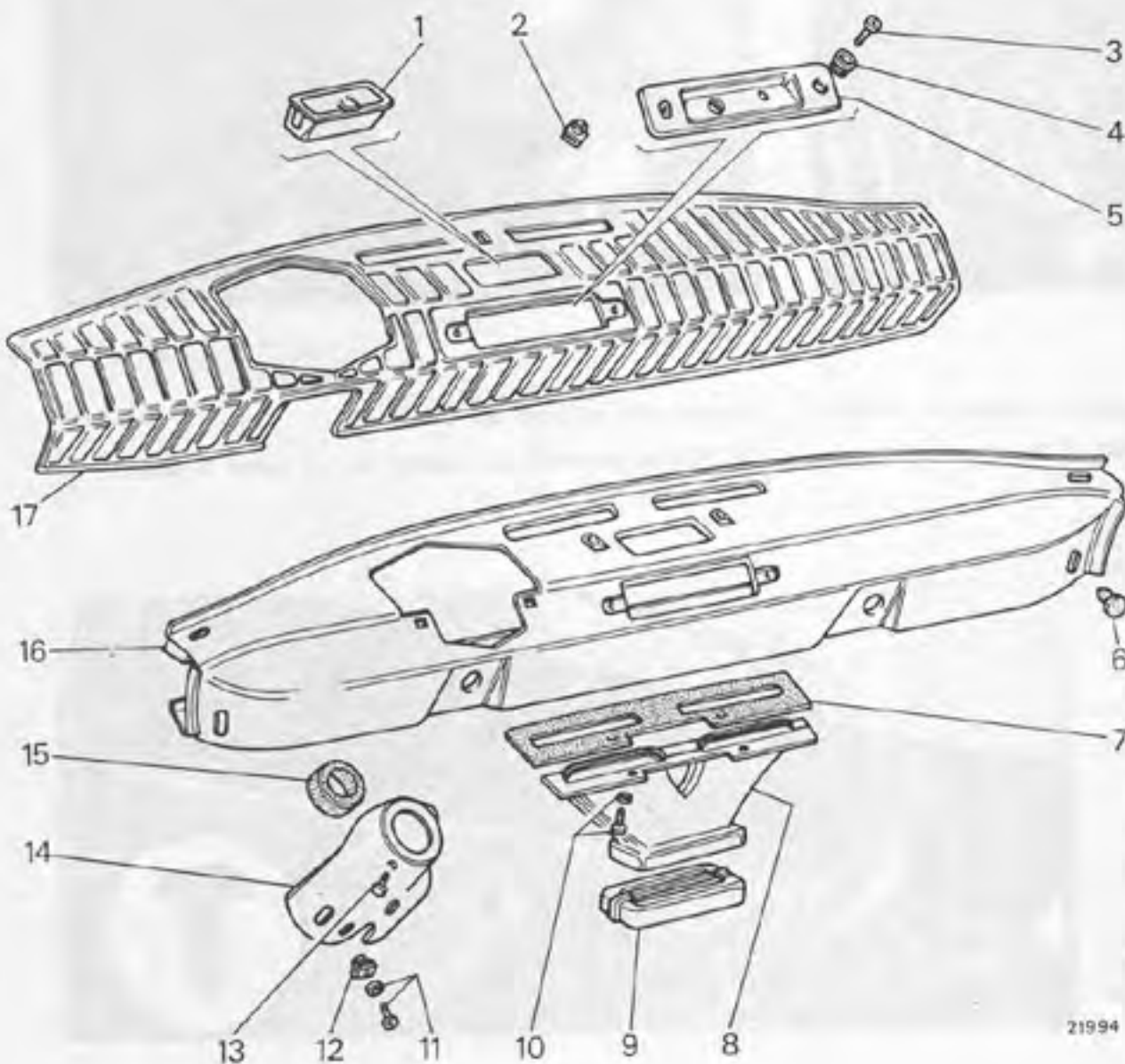
Enlever les sept boutons en plastique fixant le garnissage en bas et dégager en haut les bandes en caoutchouc du garnissage, où elles sont retenues par les brides d'ancrage de la planche.

Dépose du garnissage de la planche de bord.

Les flèches montrent les brides d'ancrage supérieur du garnissage.

Le garnissage de la planche de bord vu d'en bas.

1. Bandes de caoutchouc d'ancrage supérieur du garnissage.



Pièces de la planche de bord.

1. Cendrier.
2. Agrafe de vis (3).
3. Vis de fixation du panneau.
4. Bouchon.
5. Panneau central.
6. Bouton de fixation du garnissage (17).
7. Joint.
8. Diffuseur de dégivrage de pare-brise.
9. Joint.
10. Vis avec rondelle de fixation du diffuseur.
11. Vis avec rondelle.
12. Arrêtoir.
13. Vis de fixation du boîtier (14).
14. Boîtier de colonne de direction.
15. Joint.
16. Planche de bord.
17. Garnissage de planche.

21994

Moulures et garnitures extérieures

Modèle 126

701.25

Feuille 1

Dépose et repose des grilles latérales de prises d'air de refroidissement du moteur.

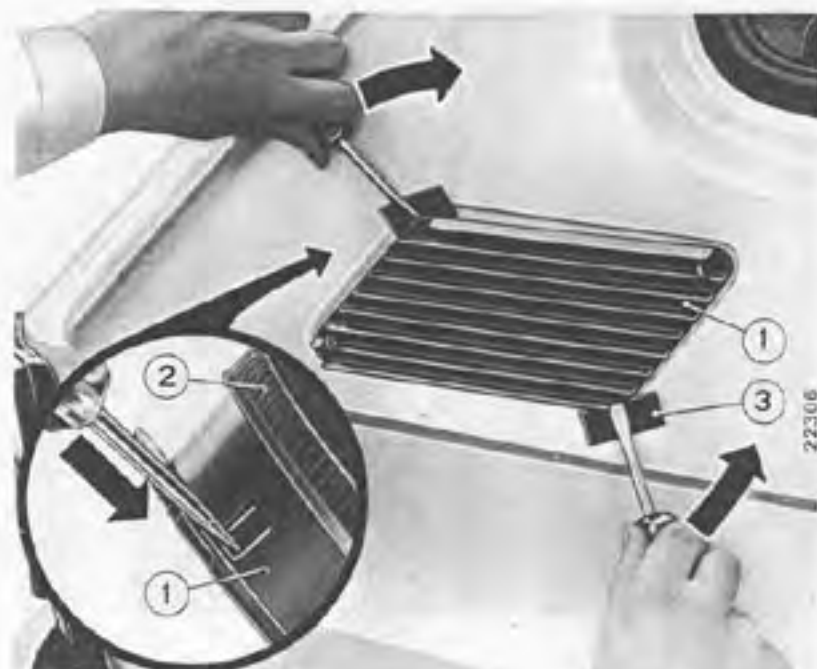
Pour déposer les grilles:

- ôter les deux vis de fixation;

Dépose d'une grille latérale de prise d'air.

1. Grille en plastique.
2. Joint de scellement.
3. Bout de bande adhésive pour protéger la peinture pendant l'opération.

Les flèches montrent comment manoeuvrer les tournevis pour réaliser la dépose de la grille, après avoir enlevé ses vis de fixation.



- appliquer deux bouts de bande adhésive aux coins opposés aux vis, afin d'éviter des dégâts à la peinture;

- insérer deux tournevis dans ces coins et faire rentrer les arrêtoirs de la grille (voir le détail encadré de la première figure);

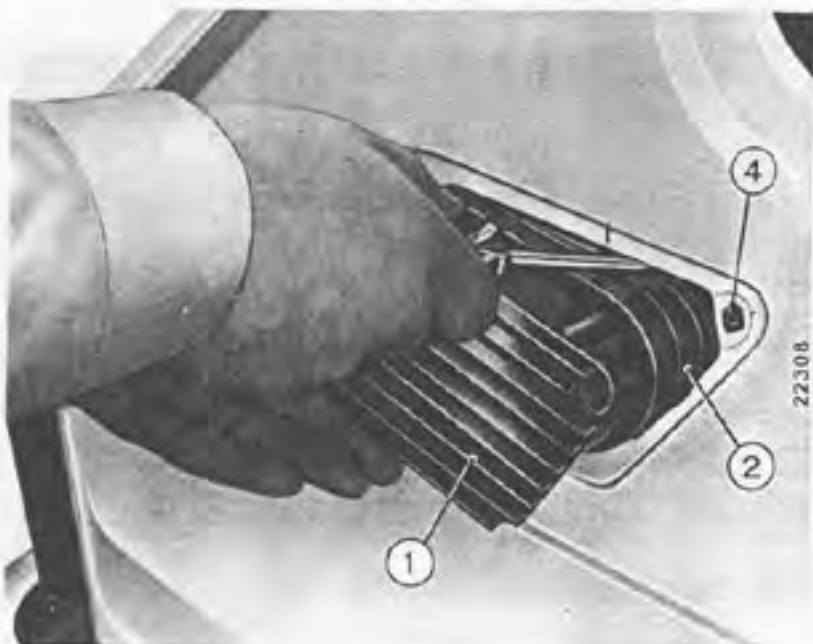
- manoeuvrer opportunément les tournevis de façon à provoquer la sortie de la grille.



Mise en place du joint de scellement sur la grille.

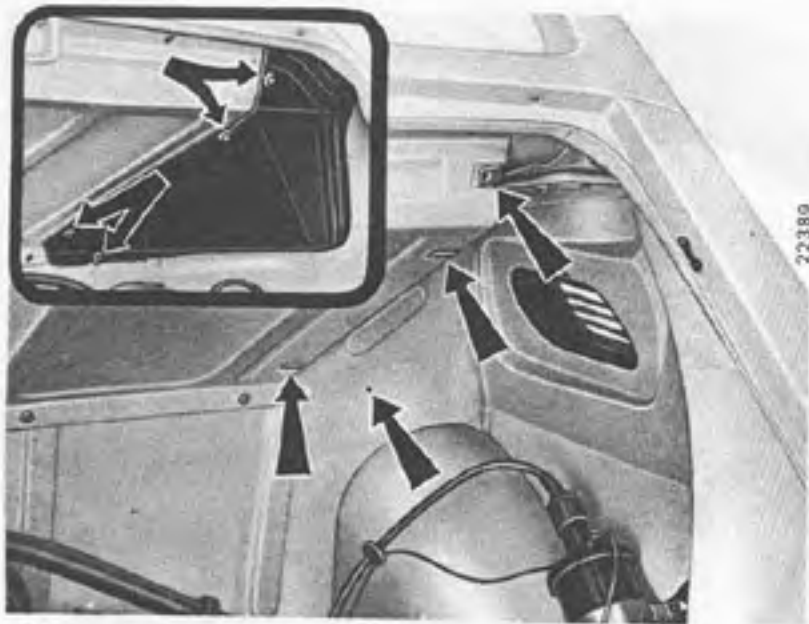
La flèche montre comment placer le joint sur la grille.

La mise en place de la grille se fait par pression, après avoir amorcé l'entrée de son joint avec un tournevis; fixer la grille avec ses vis.



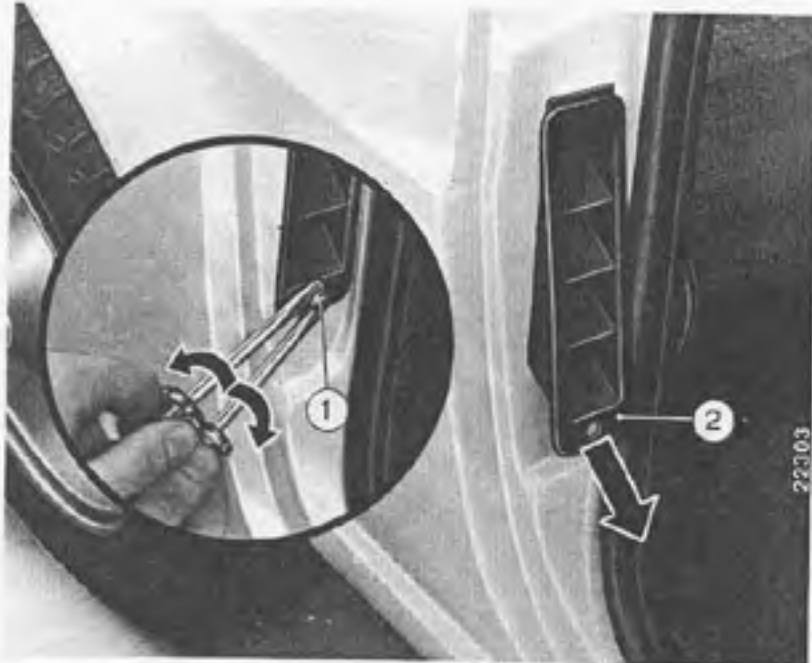
Mise en place d'une grille latérale de prise d'air.

1. Grille en plastique.
2. Joint de scellement.
3. Bague de vis.



Dépose du raccord latéral de prise d'air de refroidissement du moteur.

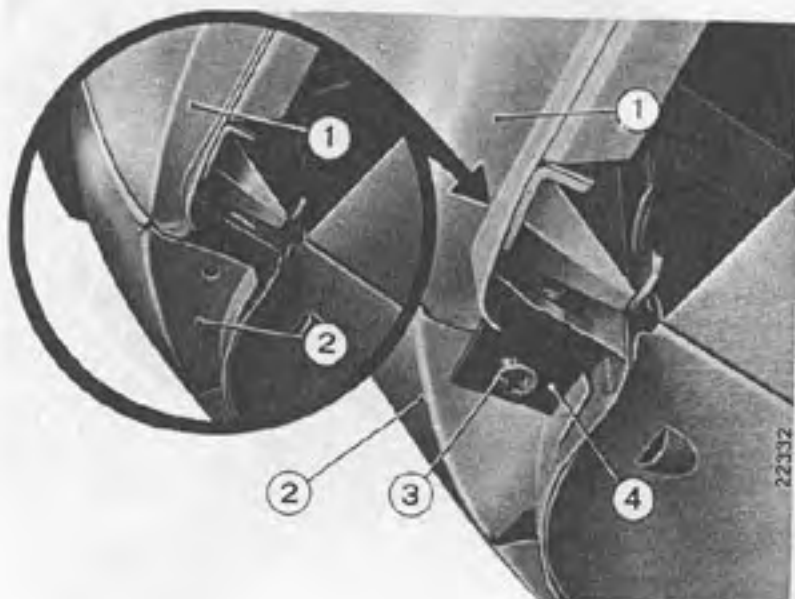
Les flèches montrent les vis de fixation du raccord (dans le rectangle en haut) et les sièges de ces vis.



Dépose de la trappe d'évent d'air intérieur.

1. Bouton d'attache.
2. Trappes d'évent.

Les flèches montrent comment réaliser la dépose du bouton (dans le détail encerclé) et de la trappe.



Mise en place de l'écran empêchant l'entrée des gaz d'échappement dans la voiture.

1. Habillage AR.
2. Habillage latéral.
3. Vis d'écran.
4. Ecran.

Pare-chocs avant

Modèle 126

703.06

Feuille 1

Dépose et repose.

La dépose du pare-chocs AV ne comporte pas de difficultés: il suffit d'enlever les écrous intérieurs (6) dans le coffre à bagages, qui fixent les vis (9).

Lors de la repose il faudra avoir soin de caler les entretoises (2) et les étriers (3) entre la lame du pare-chocs et la caisse.



Dépose du pare-chocs avant.

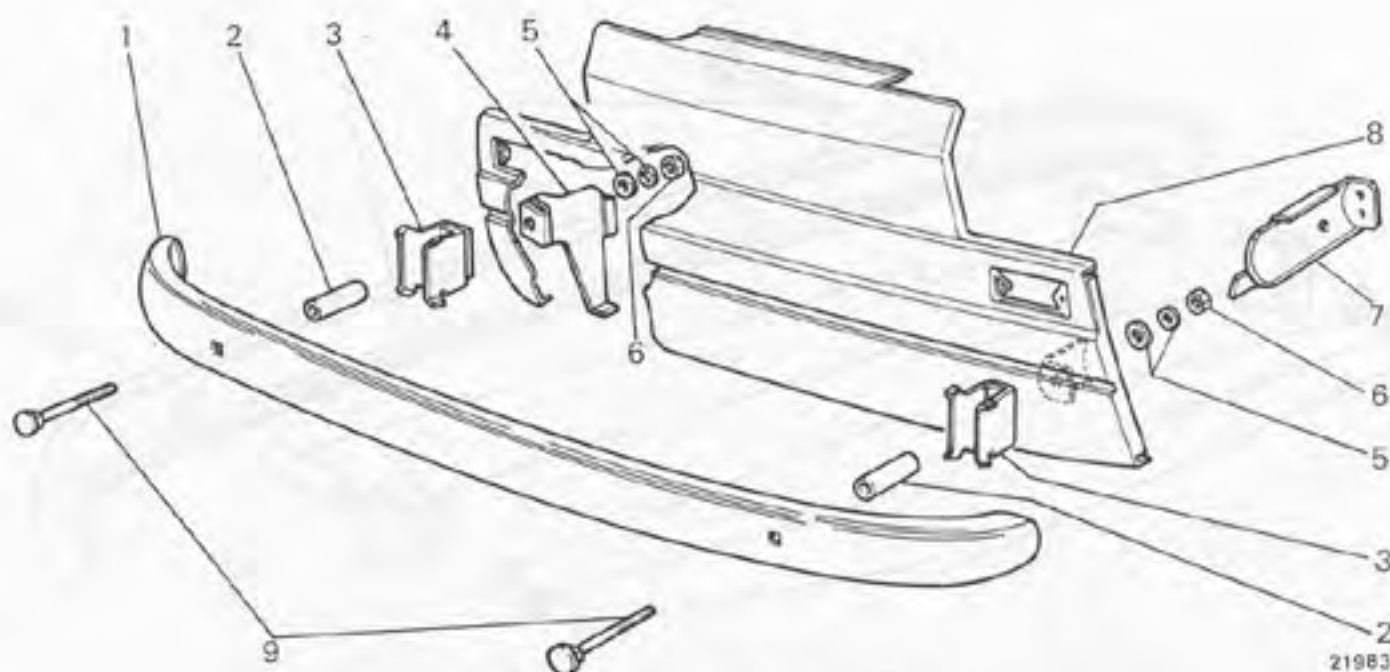
La flèche montre l'écrou de la vis (au côté gauche de la voiture) de fixation de la lame pare-chocs, vu de l'intérieur du coffre.

Pour une bonne conservation de la lame chromée, la laver de temps en temps avec un chiffon humecté de pétrole, puis la sécher et la frotter avec un chiffon humecté d'huile fluide. Frotter finalement avec un chiffon de laine propre jusqu'à ce que toute trace d'huile ait disparu.



Montage du pare-chocs.

Les flèches montrent les trous des vis de fixation de la lame pare-chocs à la caisse.

**Pièces du pare-chocs avant.**

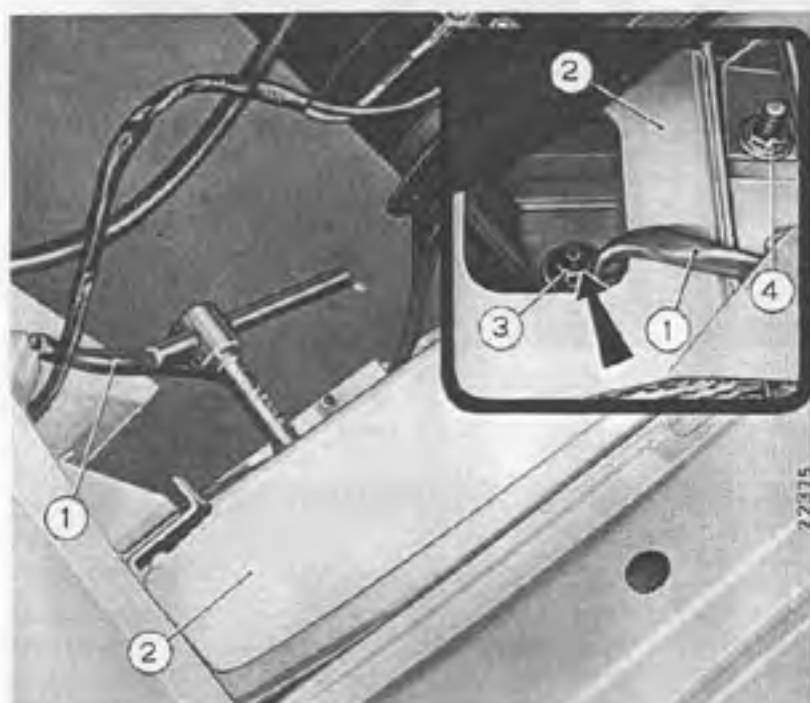
1. Lame.
2. Entretoises.
3. Etriers.

4. Plaque droite.
5. Rondelles plates et rondelles-frein.
6. Ecrus de vis (9).

7. Plaque gauche.
8. Jupe avant.
9. Vis fixant le pare-chocs.

703.07

Pare-chocs arrière



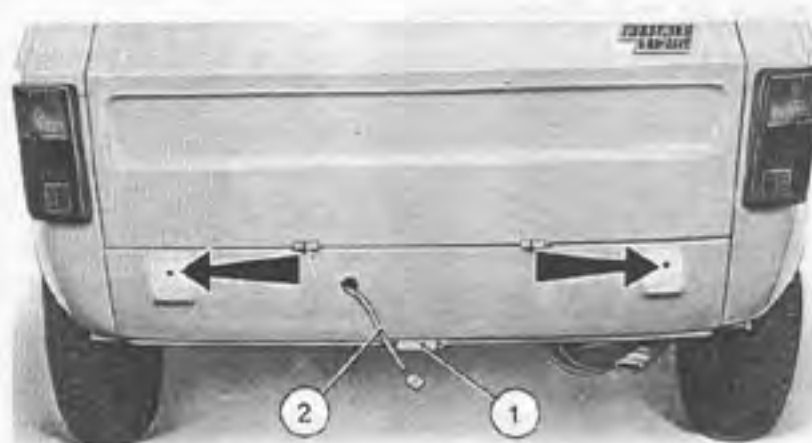
Dépose du pare-chocs arrière.

1. Câble électrique de feu de plaque.
2. Traverse AR.
3. Erou de vis fixant le pare-chocs.
4. Erou de fixation de la traverse AR à la caisse.

La flèche montre l'écrou gauche de fixation dans le compartiment du moteur.

Dépose et repose.

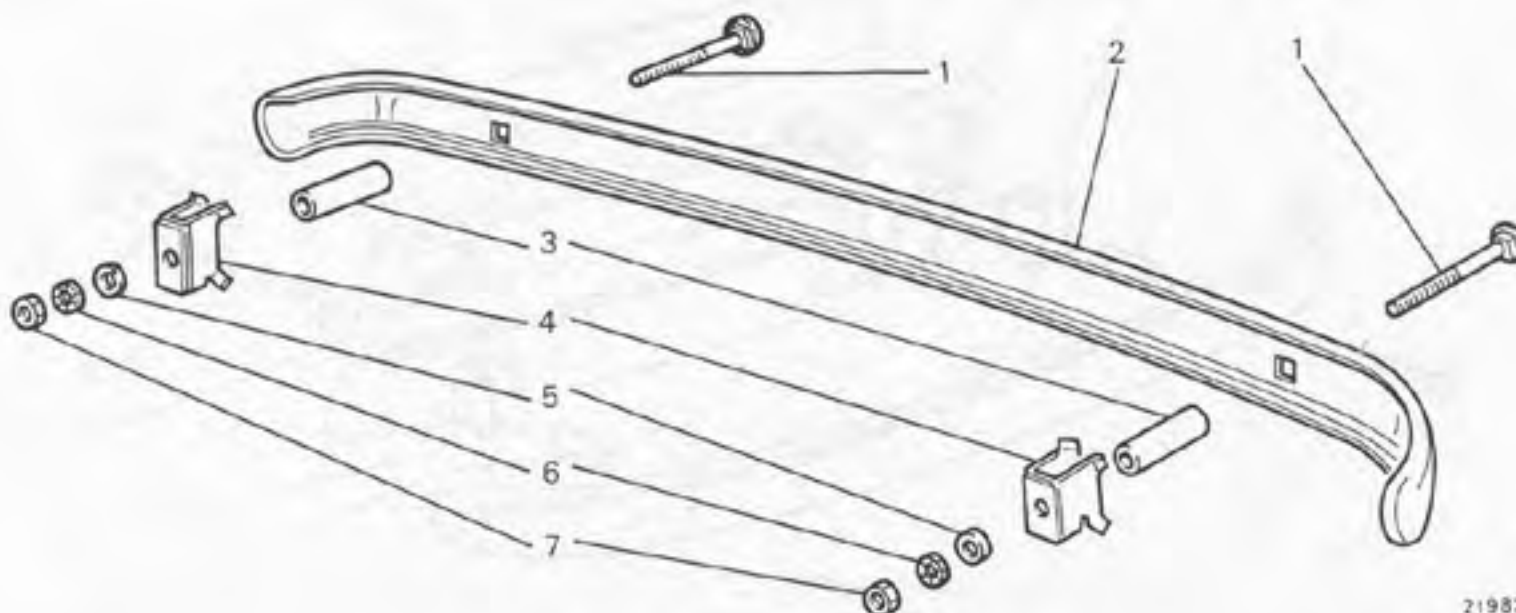
Pour déposer le pare-chocs AR il suffit d'enlever les écrous intérieurs de fixation à la jupe AR, à l'aide d'une clé hexagonale courte de 13 mm, et de débrancher le câble électrique du feu de plaque. Pour la repose répéter les mêmes opérations à rebours.



Mise en place du pare-chocs AR.

1. Support AR de levage de la voiture.
2. Câble électrique de feu de plaque.

Les flèches montrent les trous des vis de fixation de la lame pare-chocs à la traverse AR.



Pièces du pare-chocs arrière.

- | | |
|------------------------|--|
| 1. Vis fixant la lame. | 5. Rondelles plates. |
| 2. Lame pare-chocs. | 6. Rondelles-frein. |
| 3. Entretoises. | 7. Erous des vis (1) de fixation de la lame. |
| 4. Etriers. | |

Sièges

Modèle 126

Les interventions sur les sièges ne concernent en général que le remplacement des pièces défectueuses. Pour la dépose des sièges avant, il suffit de les dégager de leurs coulisses.

Des sièges avec dossier réglable sont montés en option.

Nettoyage du simili-cuir.

Ne pas utiliser d'huile, de laques ou de solutions ammoniacées.

L'altération ou la perte de souplesse et de brillant sont souvent dues à l'usage de produits de nettoyage inappropriés ou nuisibles.

Pour garder le simili-cuir propre le laver simplement

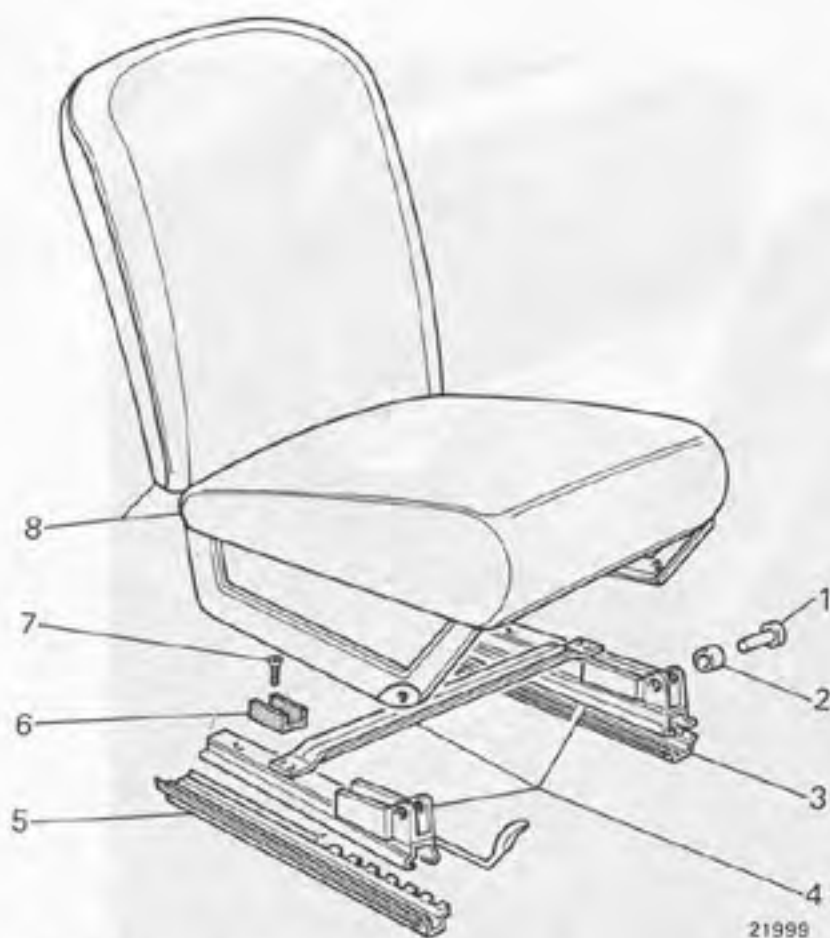
avec un chiffon imbibé d'eau savonneuse ou de lessive.

Y passer ensuite un chiffon humide sans savon. Le frotter enfin avec un chiffon propre et sec pour lui rendre son brillant.

Détachage du drap des sièges.

Les sièges peuvent être garnis en simili-cuir en option. Pour le nettoyage général, utiliser du savon neutre dissous dans de l'eau tiède, en frottant le drap, avec un chiffon ou une brosse, dans le sens du poil.

Enlever ensuite le savon avec un chiffon propre; quand le drap est sec, le brosser à rebrousse poil pour lui redonner sa fraîcheur d'origine.



Pièces d'un siège avant.

1. Pivot.
2. Bague.
- 3 et 5. Coulisses.
4. Assise de siège.
6. Tampon caoutchouc.
7. Vis de tampon.
8. Siège.



Vue complète, d'en haut, de l'intérieur de la voiture.

Enlever les taches le plus tôt possible après qu'elles ont été faites, car elles s'oxydent à la longue et il peut devenir impossible de les enlever.

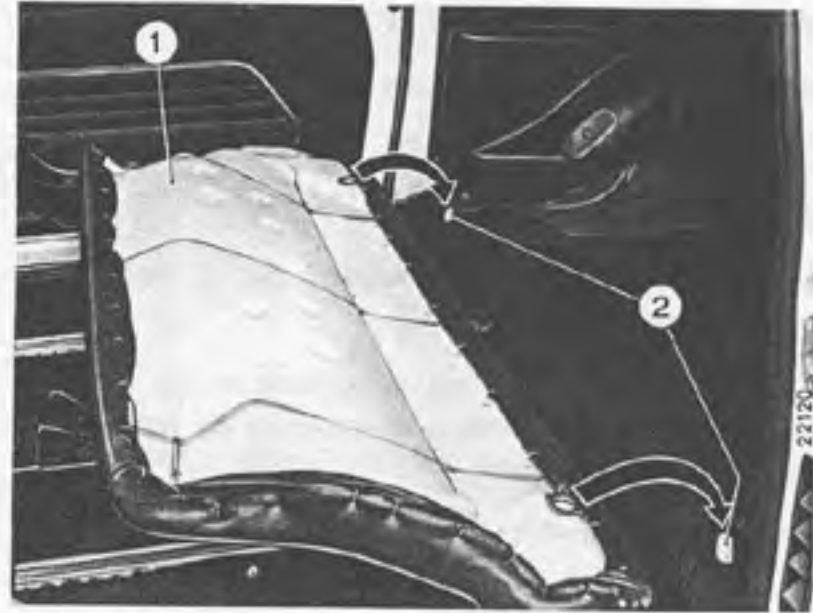
Certaines taches nécessitent des produits particuliers pour les enlever.



Montage du dossier de banquette.

1. Dossier.
2. Collier supérieur de fixation.
3. Collier inférieur de fixation.

Les flèches montrent les pièces qui doivent être accrochées pour la fixation du dossier de banquette.



Montage du coussin de banquette.

1. Coussin.
2. Pions de centrage sur le plancher.

Les flèches montrent les perforations dans la banquette qui épousent les pions de centrage sur le plancher.



Vue complète de l'intérieur de la voiture.

Accessoires et garnissages intérieurs

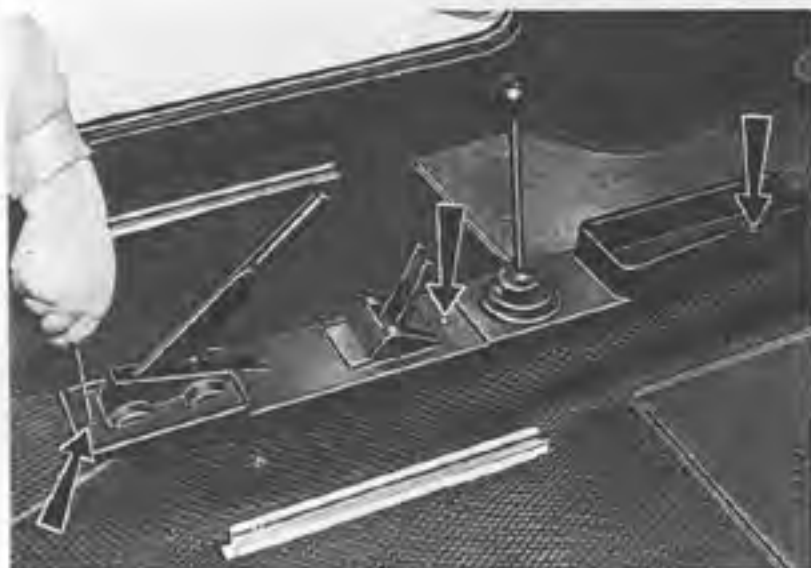
711.07

Modèle 126

Feuille 1

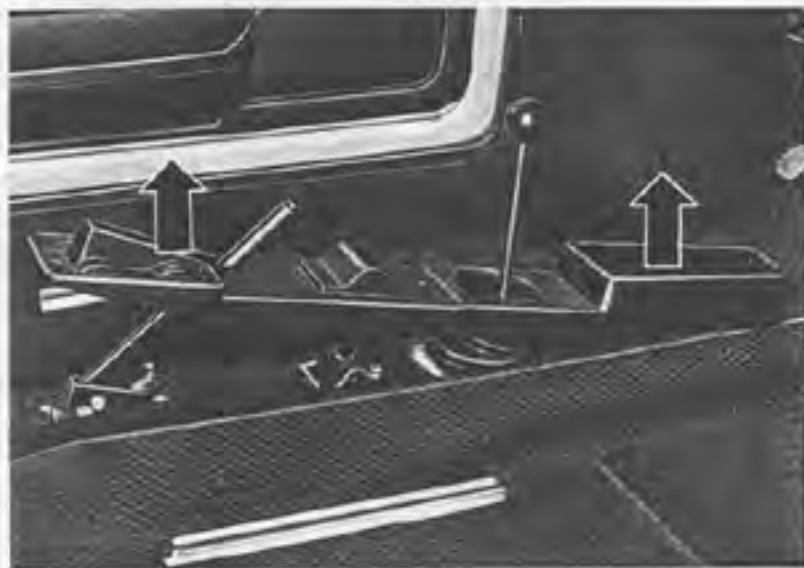
Tous les garnissages intérieurs de la voiture sont fixés en place par des vis ou des boutons à pression; par conséquent, leur démontage et montage ne présentent pas de difficultés.

Nous avons illustré ci-après les opérations de démontage et de montage des différentes pièces.



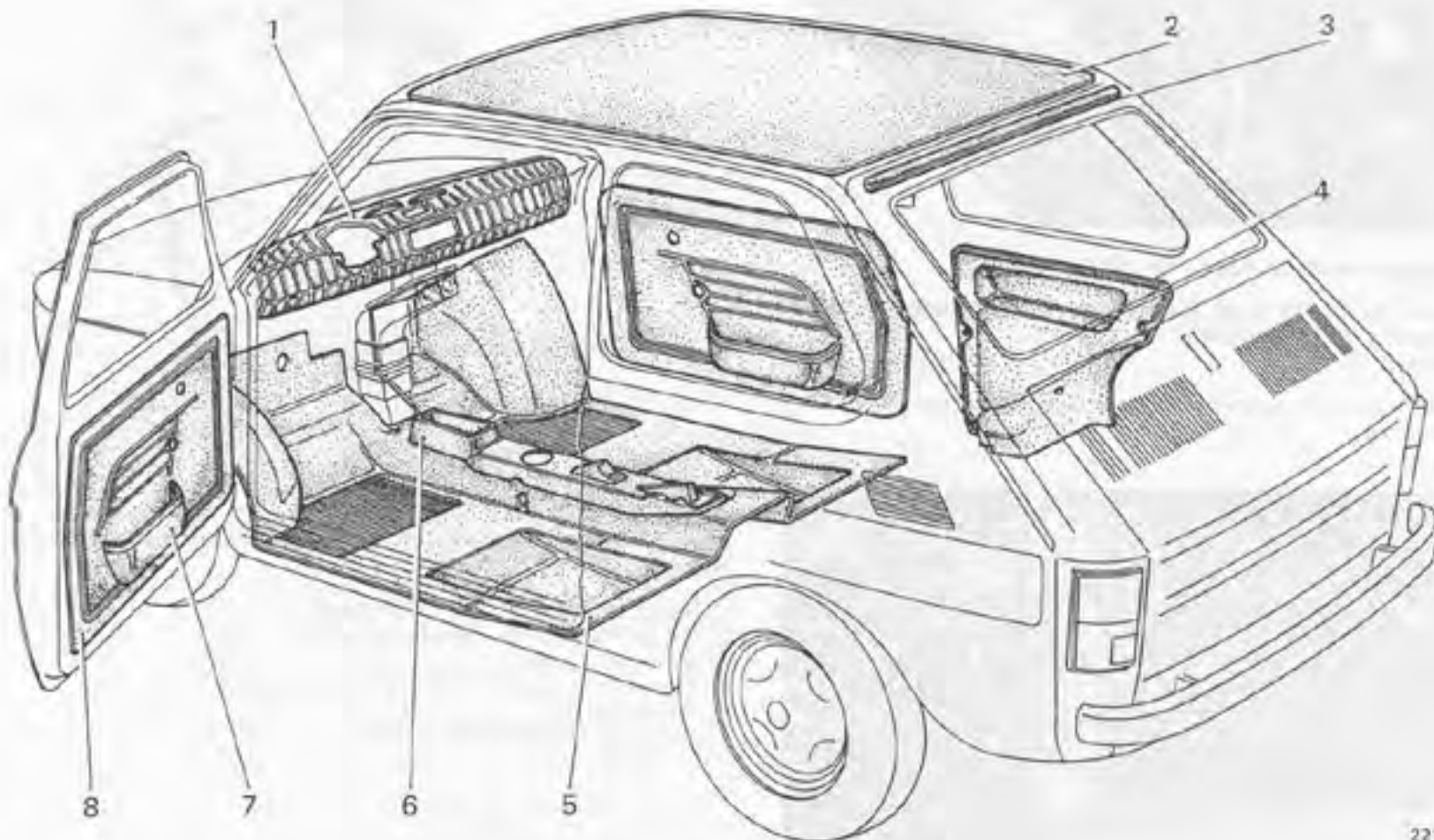
Démontage de l'habillage central avec vide-poches.

Les flèches montrent les vis de fixation de l'habillage central.



Dépose de l'habillage central avec vide-poches.

Les flèches montrent comment détacher l'habillage central.



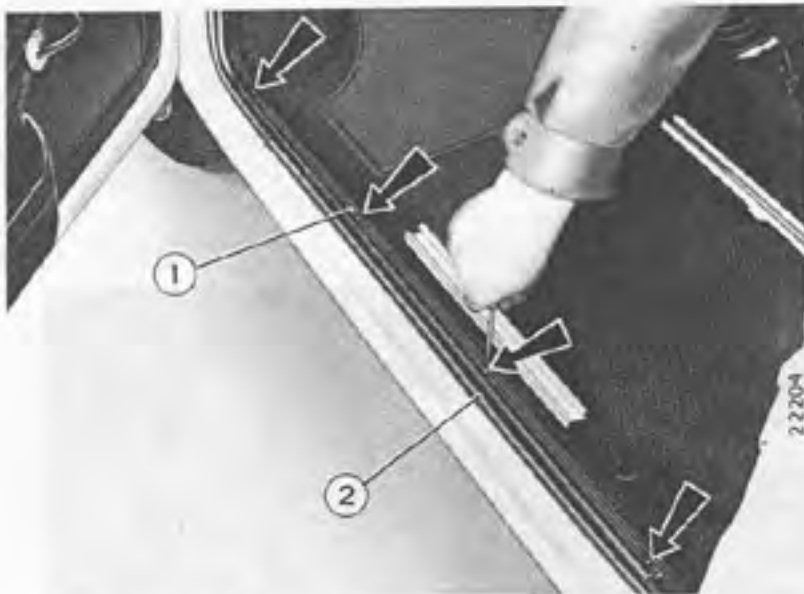
Garnissage et finitions intérieures.

- 1. Habillage de planche de bord.
- 2. Garnissage insonorisant de pavillon.
- 3. Garniture caoutchouc.

- 4. Garnissage de côté AR avec creux formant accoudoir.
- 5. Tapis de plancher en nylon tissé.

- 6. Habillage central avec vide-poches.
- 7. Poches à papiers rigide.
- 8. Panneau de porte.

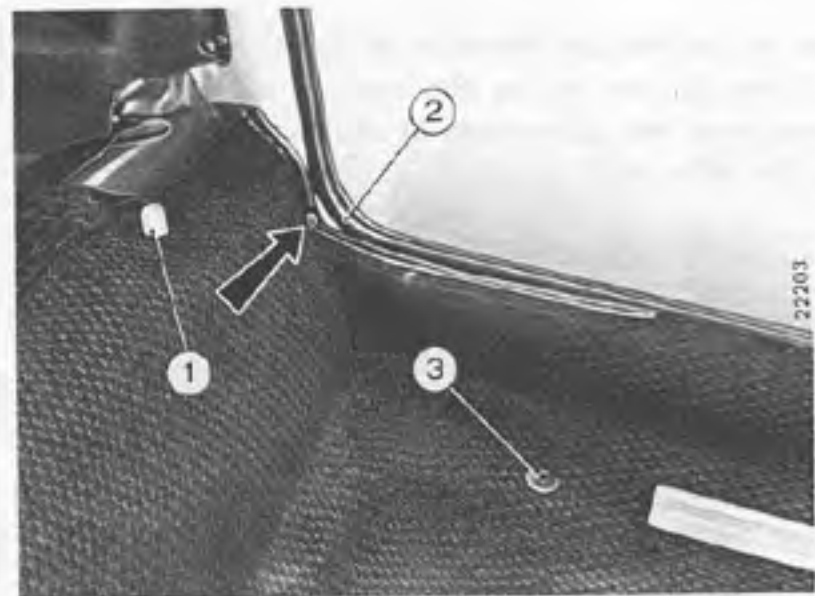
22105



Démontage du bas de porte.

1. Bas de porte.
2. Caoutchouc d'étanchéité de baie de porte.

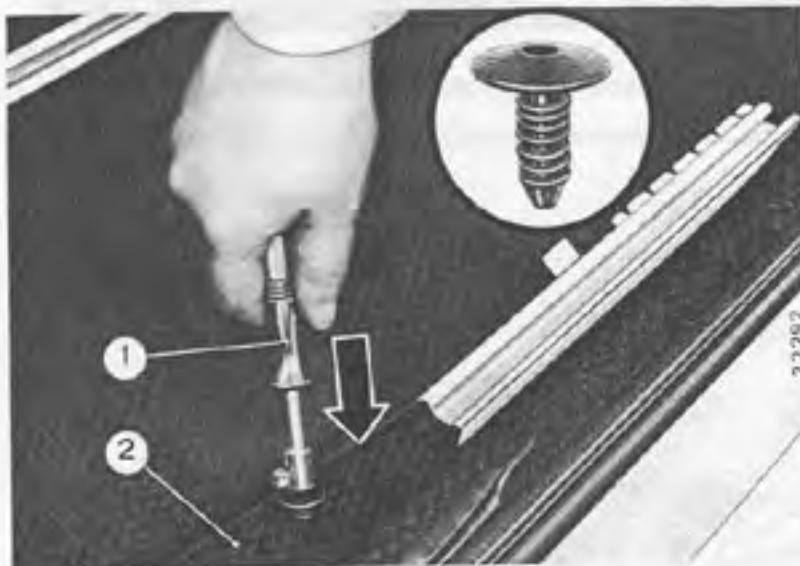
Les flèches montrent les vis à enlever pour ce démontage.



Dépose du tapis de plancher en nylon tissé.

1. Pion de centrage, sur plancher, du coussin de banquette.
2. Caoutchouc d'étanchéité de baie de porte.
3. Bouton de maintien du tapis au plancher.

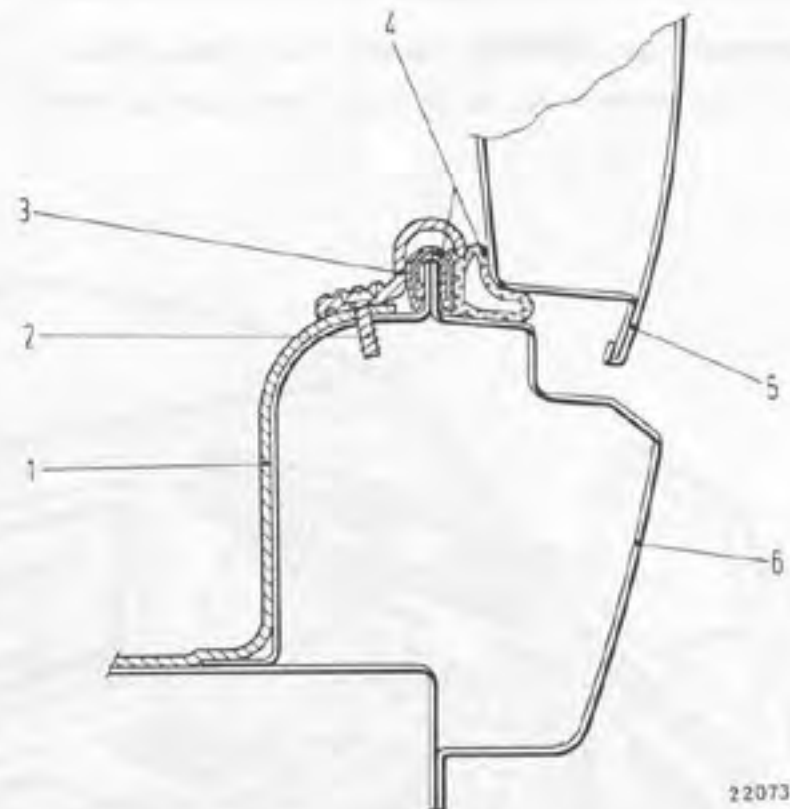
La flèche montre la vis AR de fixation du tapis.



Aménagement du tapis de plancher.

1. Outil A. 78035 pour mise en place du bouton de fixation (montré dans le détail).
2. Tapis.

La flèche montre comment effectuer la mise en place des boutons de fixation.



Coupe sur la porte et sur le plancher (côté droit de la voiture).

1. Tapis de plancher en nylon tissé.
2. Vis de fixation de l'entrée de porte.
3. Entrée de porte.
4. Caoutchouc d'étanchéité de baie de porte.
5. Porte droite.
6. Habillage latéral de plancher.

Dépose du tapis en nylon tissé.

Les flèches montrent les vis latérales avant à enlever.

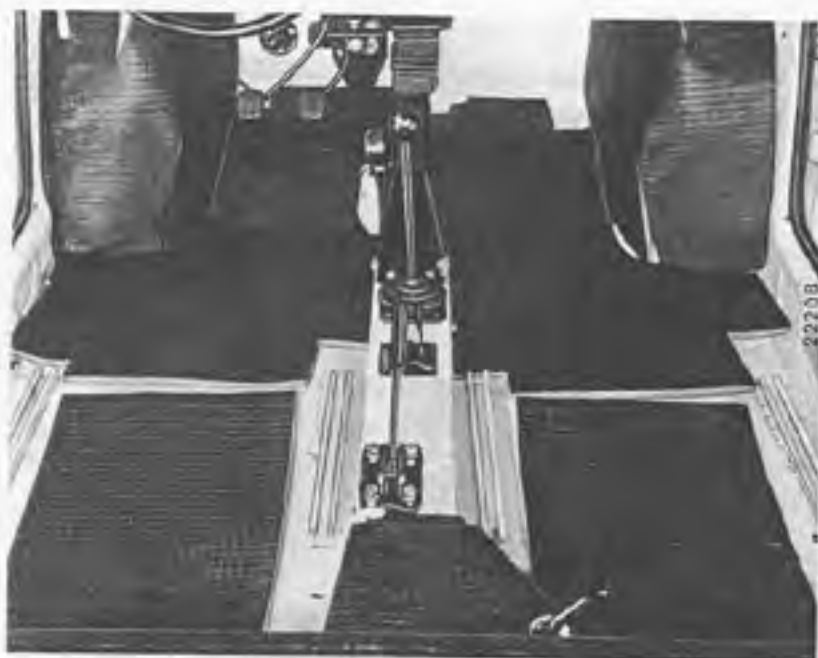


Accessoires et garnissages intérieurs

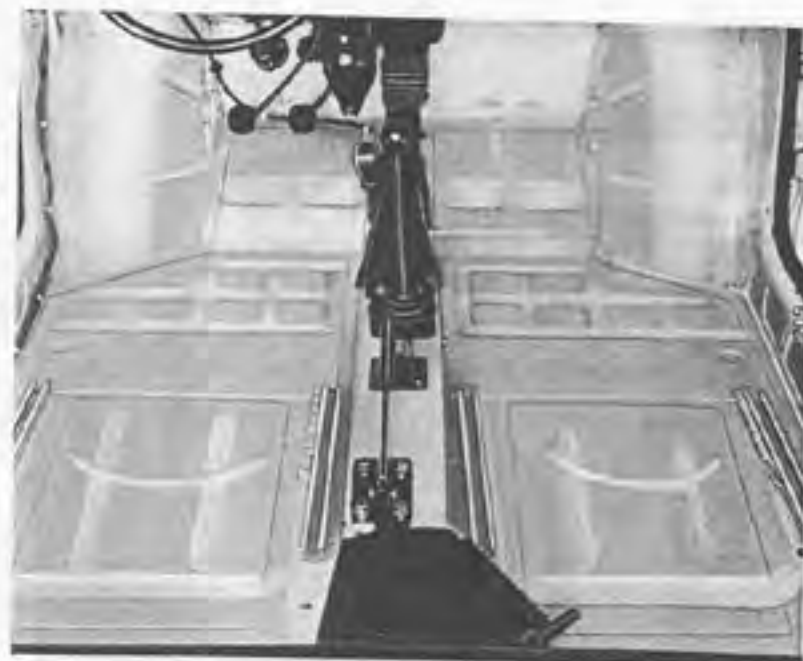
711.07

Modèle 126

Feuille 2



Vue du plancher de la voiture avec ses panneaux isolants.

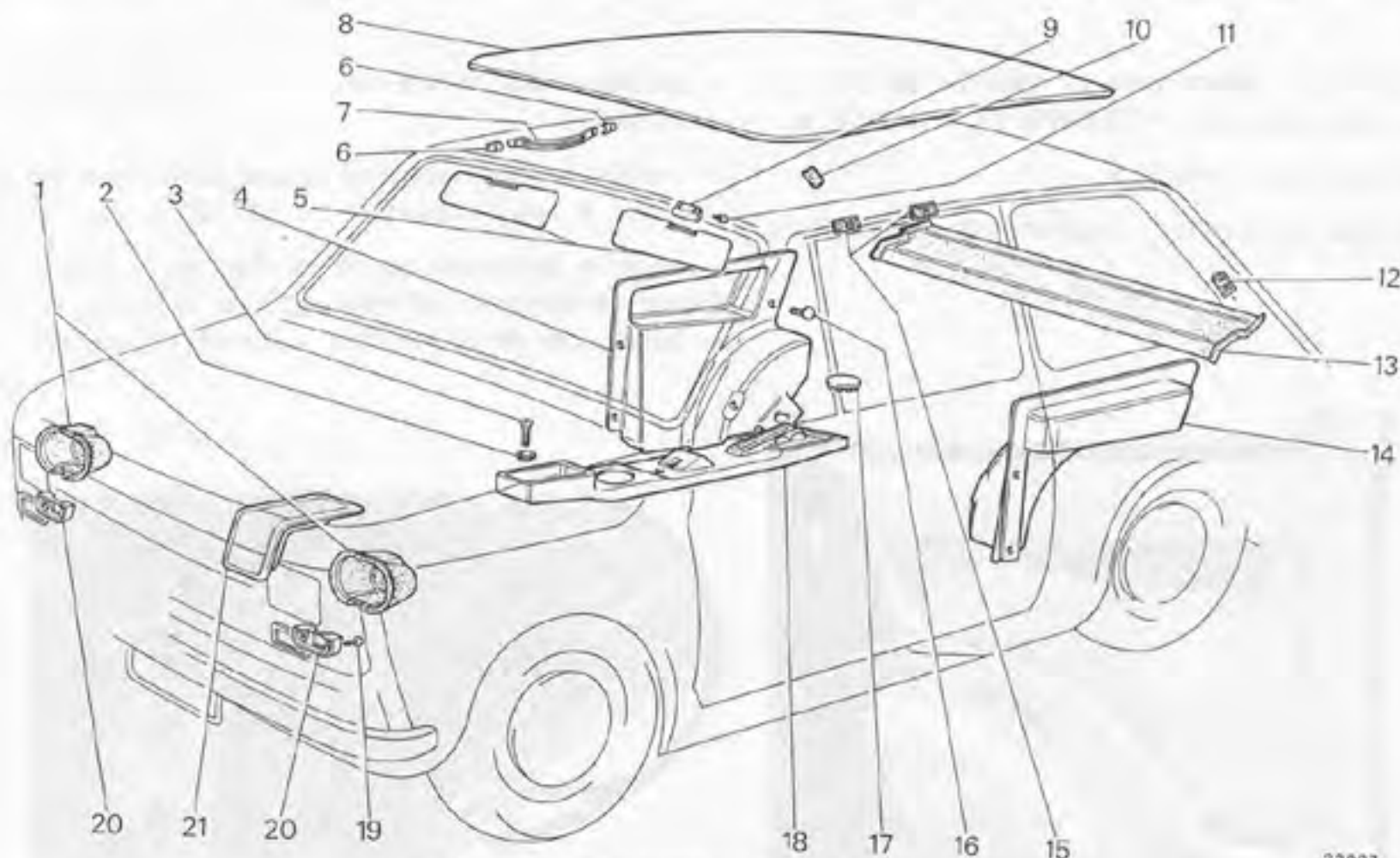


Vue du plancher de la voiture dépourvu de panneaux et de tapis.

La dépose du tapis de plancher en nylon tissé comporte le démontage préalable des entrées de porte, de l'habillage central avec vide-poches et du coussin

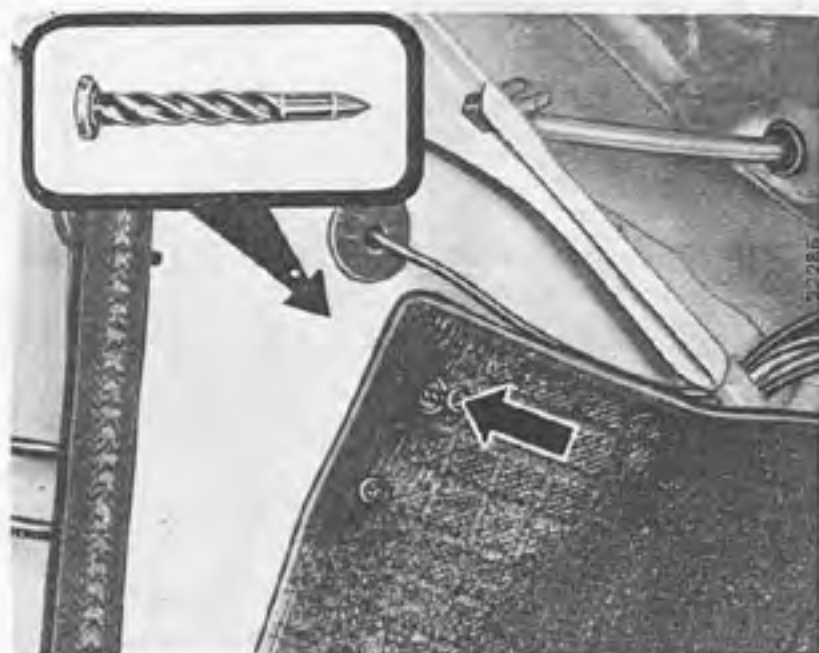
de banquette.

En outre, le tapis est fixé à la caisse par des vis à tôle et au plancher par des boutons élastiques.



Accessoires et garnissages intérieurs.

- | | | |
|------------------------------------|--|--|
| 1. Boîtiers de phares. | 9. Support de pare-soleil. | 16. Bouchon de maintien d'habillage latéral. |
| 2. Rondelle. | 10 et 12. Goussets AR. | 17. Capuchon AR. |
| 3. Vis d'habillage central. | 11. Vis de support (9). | 18. Habillage central avec vide-poches. |
| 4. Habillage latéral droit. | 13. Habillage de tablette derrière la banquette. | 19. Vis de support de feux de position. |
| 5. Pare-soleil. | 14. Habillage latéral gauche. | 20. Support de feux position. |
| 6. Capuchons masque-vis. | 15. Bouchons. | 21. Plaque d'accès au maître-cylindre de freins. |
| 7. Poignée de soutien de passager. | | |
| 8. Garnissage isolant de pavillon. | | |



Fixation du panneau isolant sur un passage de roue avant.

La flèche montre comment mettre en place les clous autota-
raudeurs (un de ces clous est montré dans le détail).



Fixation de l'habillage du côté arrière.

Les détails encerclés montrent les boutons de fixation de l'ha-
billage à la caisse.

Le garnissage insonorisant du pavillon est fixé en
place avec de la colle «**TERMOFIX E I.C.I.R.**».

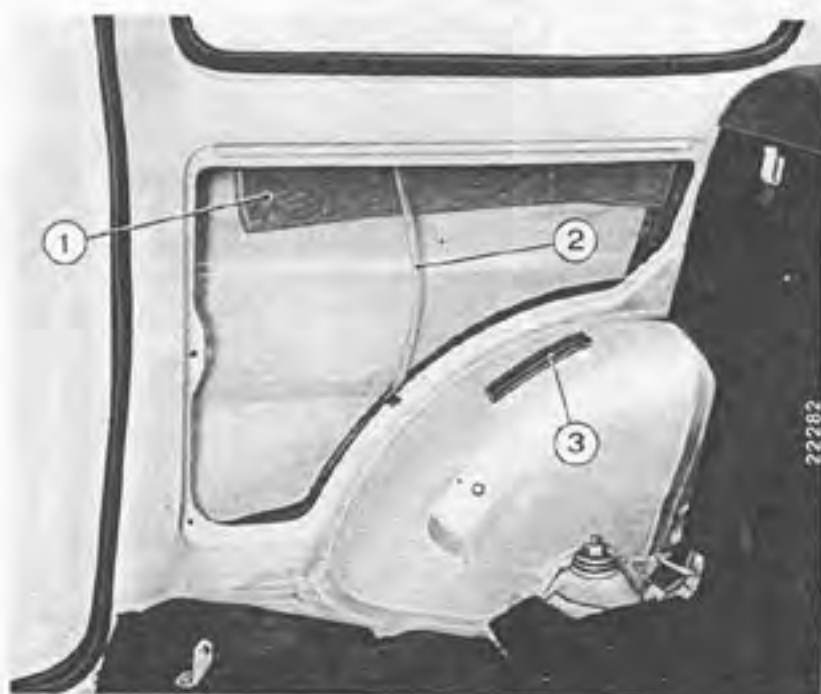
Instructions pour le collage:

— nettoyer et dégraisser soigneusement le pavillon;

— appliquer une couche de colle sur le garnissage
insonorisant;

— chauffer le garnissage ainsi préparé dans une étuve
à lampes à une température de **120° C**;

— poser le garnissage sur le pavillon en le faisant
plaquer parfaitement, de façon qu'il ne se forme pas
de bulles d'air entre les deux surfaces en contact.



Vue du côté intérieur arrière dépourvu d'habillage.

1. Isolant dans le côté intérieur AR.
2. Tube de sortie d'eau de la baie de custode.
3. Isolant sur le passage de roue.



Montage du caoutchouc sur la gouttière de la lunette.

Dans le détail on voit l'aménagement du caoutchouc sur la
gouttière supérieure de la lunette.

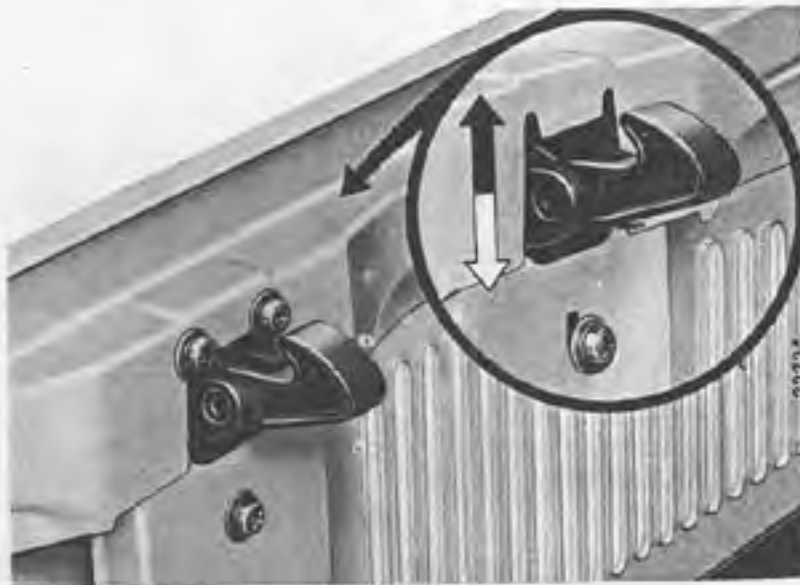
Capot du moteur

Modèle 126

Remplacement et réglage.

Pour remplacer le capot du moteur, enlever l'écrou de sa charnière droite, déposer le gousset du câble de retenue (comme indiqué sur la figure), ouvrir entièrement le capot et le dégager de ses charnières (vers la gauche).

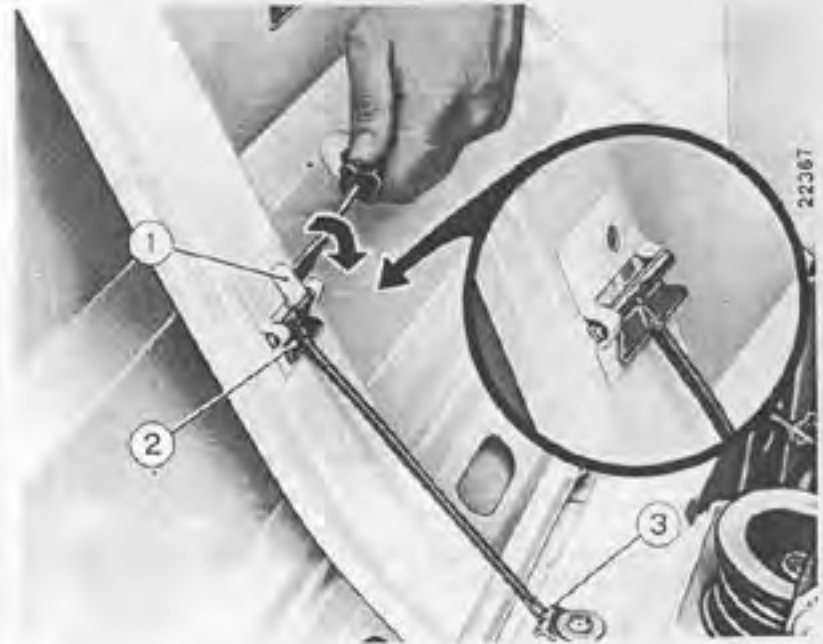
Pour démonter le dispositif de verrouillage, il suffit d'enlever les trois vis qui le fixent au capot.



Réglage du dispositif de verrouillage du capot.

Dans le détail en haut, à droite, on voit les boutonnières permettant le coulissement vertical (montré par les flèches) du dispositif de verrouillage dans un but de réglage.

Lors du remontage de ce dispositif, il sera nécessaire d'en régler la position, par rapport à la gâche sur la porte. A cet effet, les trous des vis de fixation sur le capot sont en forme de boutonnière, en vue de permettre le coulissement vertical du dispositif.



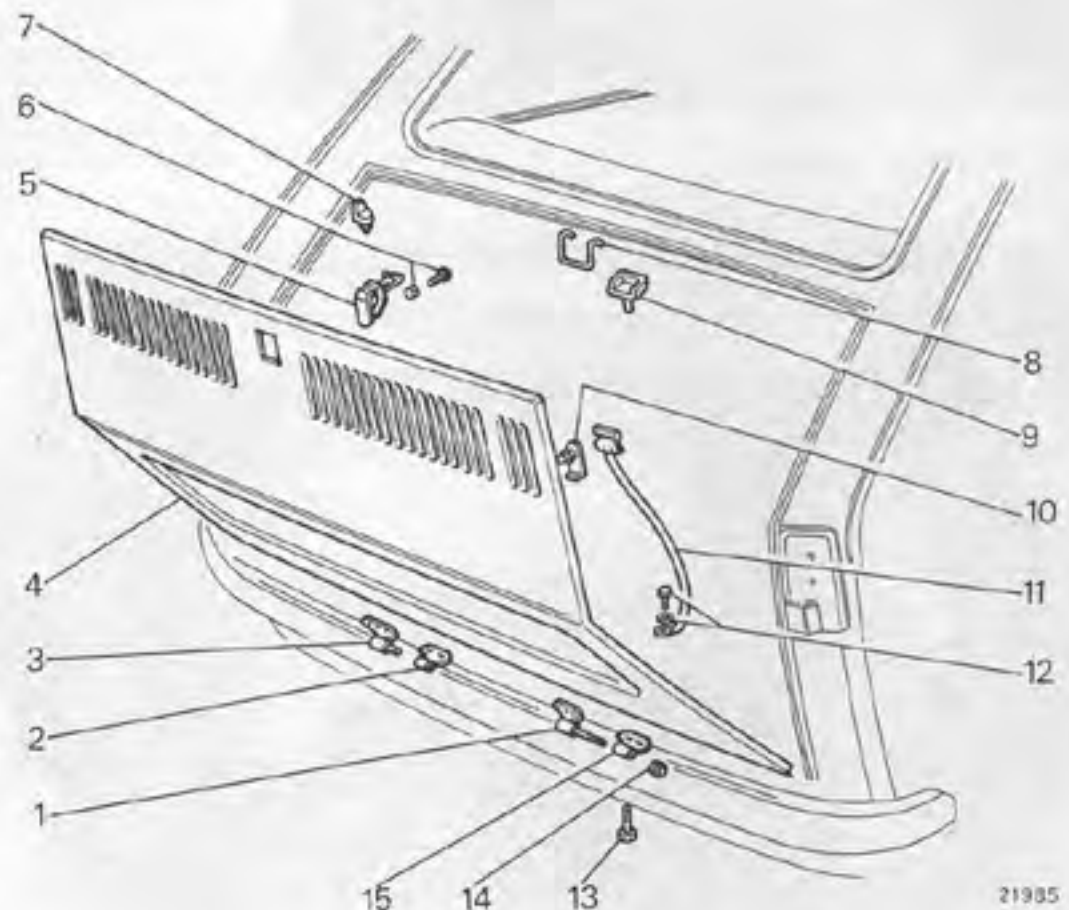
Dépose du gousset du câble de retenue du capot.

1. Gousset.
2. Extrémité supérieure du câble de retenue.
3. Extrémité inférieure du câble de retenue.

Le détail encadré montre la dépose de l'extrémité supérieure du câble.

Pièces constitutives du capot de moteur.

1. Charnière mobile droite.
2. Charnière fixe gauche.
3. Charnière mobile gauche.
4. Capot.
5. Dispositif de verrouillage.
6. Vis et rondelle de fixation du dispositif (5).
7. Tampon élastique.
8. Gâche.
9. Tampon.
10. Gousset d'extrémité supérieure de câble (11).
11. Câble de retenue du capot (en position ouverte).
12. Vis avec rondelle de fixation de l'extrémité inférieure du câble (11).
13. Vis de charnières fixes.
14. Ecrou de charnière (1).
15. Charnière fixe droite.

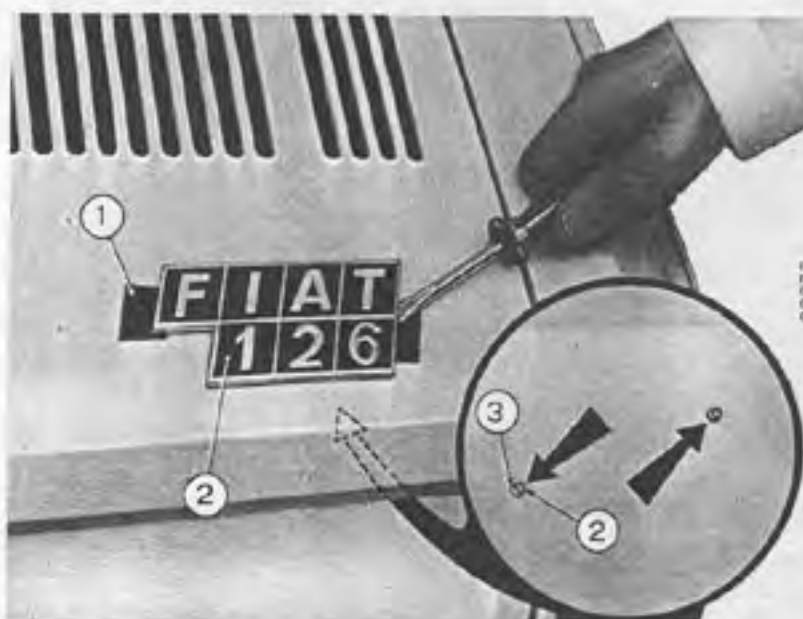




22368

Dépose du capot du moteur.

La flèche montre comment il faut opérer pour déposer le capot après l'avoir dégagé de l'écrou de la charnière droite (détail inférieur).



22375

Dépose du motif de capot.

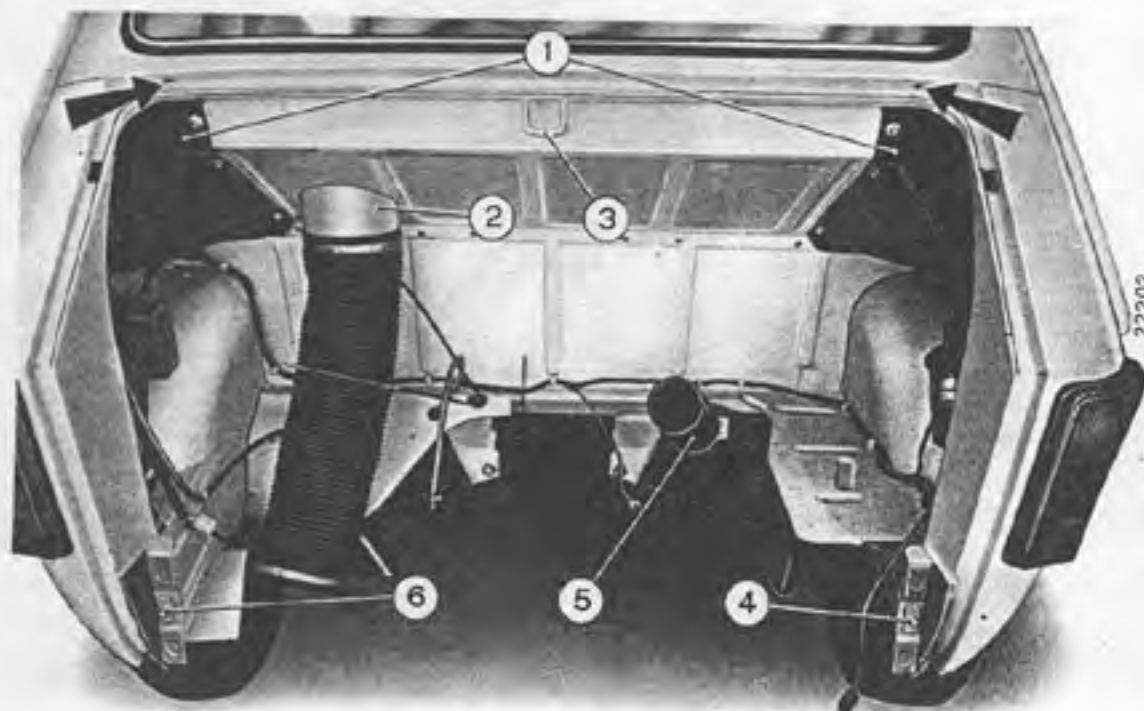
1. Bout de bande adhésive pour protéger la peinture du capot pendant la dépose.
2. Motif (dans le détail est indiqué le pion de fixation).
3. Bague de fixation du motif.

Le détail encadré montre la partie intérieure du capot en regard des points de fixation du motif (indiqués par les flèches).



22374

Vue intérieure du capot.



22202

Vue du compartiment moteur.

1. Raccords latéraux de prise d'air de refroidissement du moteur.
2. Tube d'admission d'air de refroidissement du moteur.
3. Gâche de dispositif de verrouillage du capot.
- 4 et 6. Pions de centrage de l'habillage inférieur arrière.
5. Tube flexible de prise d'air de chauffage.

Les flèches indiquent les trous de sortie de l'eau s'infiltrant de la monture de lunette.

Planche de bord et ses pièces

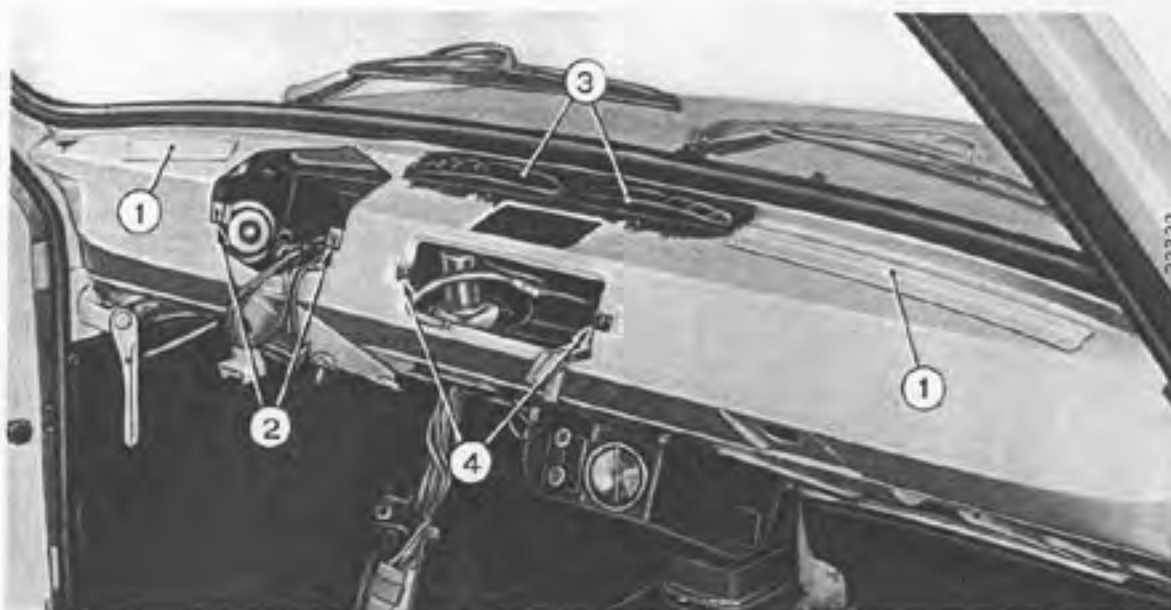
701.02

Modèle 126

Feuille 2

La planche de bord sans garnissage.

1. Brides d'ancrage supérieur du garnissage.
2. Agrafes des vis de tableau de bord.
3. Diffuseur d'air.
4. Agrafes de vis de panneau central.



Mise en place du garnissage de la planche de bord.

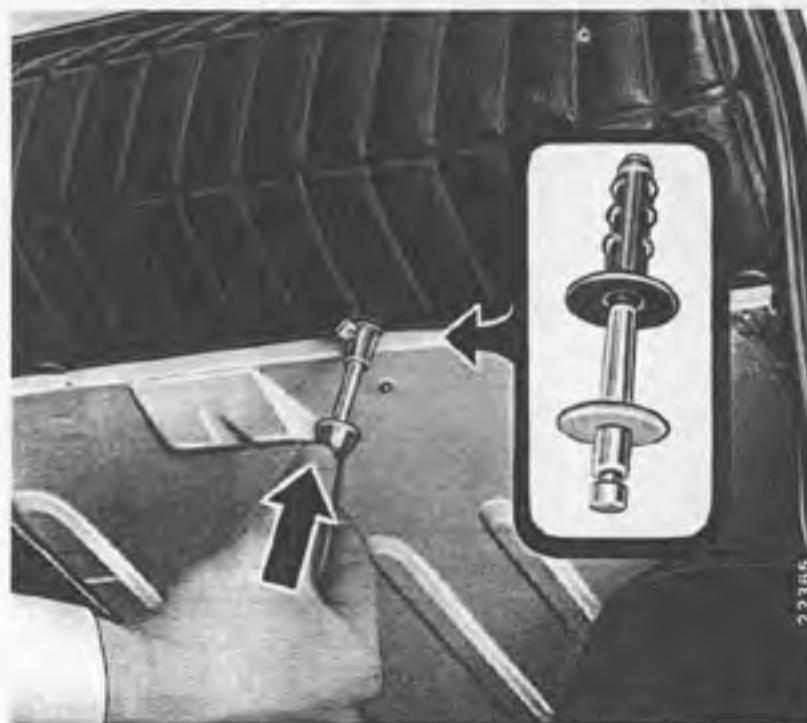
Les flèches montrent comment appliquer le garnissage après l'avoir fixé en haut.



Mise en place du garnissage de la planche de bord.

Répéter, dans le sens contraire, les opérations indiquées pour la dépose, en se rappelant ce qui suit:

- le garnissage doit être introduit, en haut, sous la monture en caoutchouc du pare-brise;
- les boutons de fixation inférieure du garnissage avant être remplacés par des boutons neufs, parce qu'ils s'abîment pendant le démontage.



Fixation inférieure du garnissage de la planche de bord. La flèche montre l'action de mise en place des boutons en plastique à l'aide de l'outil A. 78035. Dans le rectangle blanc l'accouplement d'une pièce de l'outil avec un bouton de fixation.

Caisse - Eléments extérieurs

701.04

Modèle 126

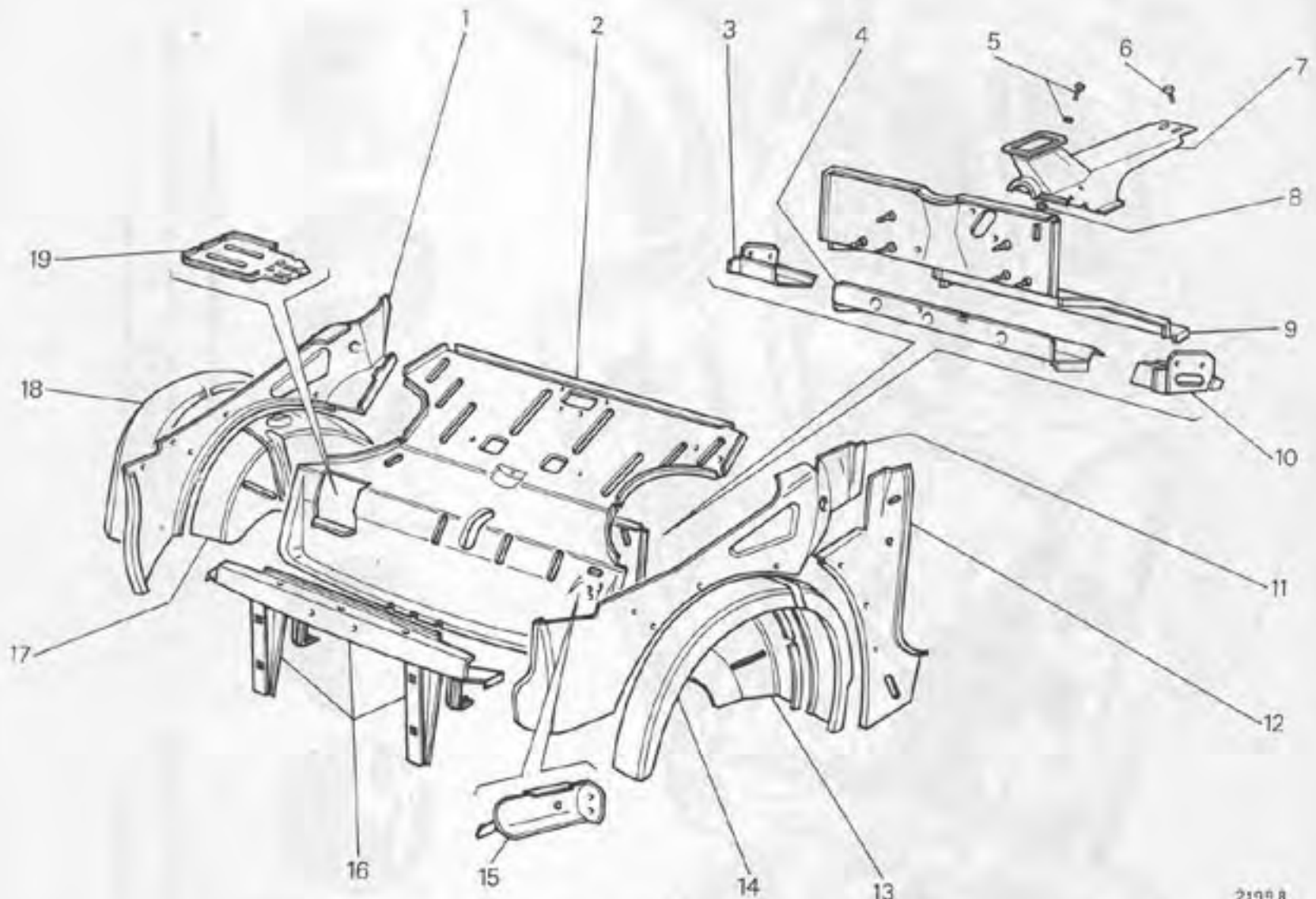
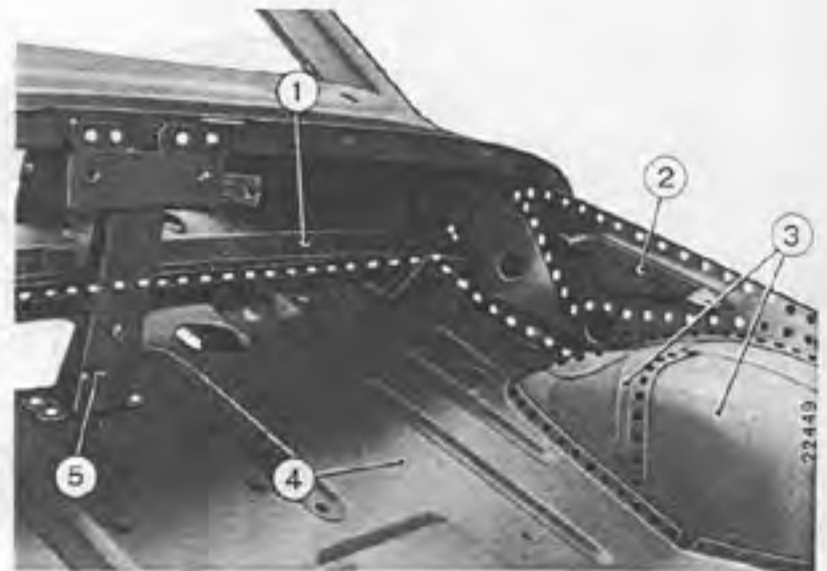
Feuille 1

ASSEMBLAGE

NOTA - Nous rappelons que pour réaliser des réparations parfaites de la caisse, il est nécessaire de rétablir, surtout vis-à-vis des plans de jonction concernés par la réparation, les caractéristiques d'origine en vue d'assurer l'étanchéité dans le temps.

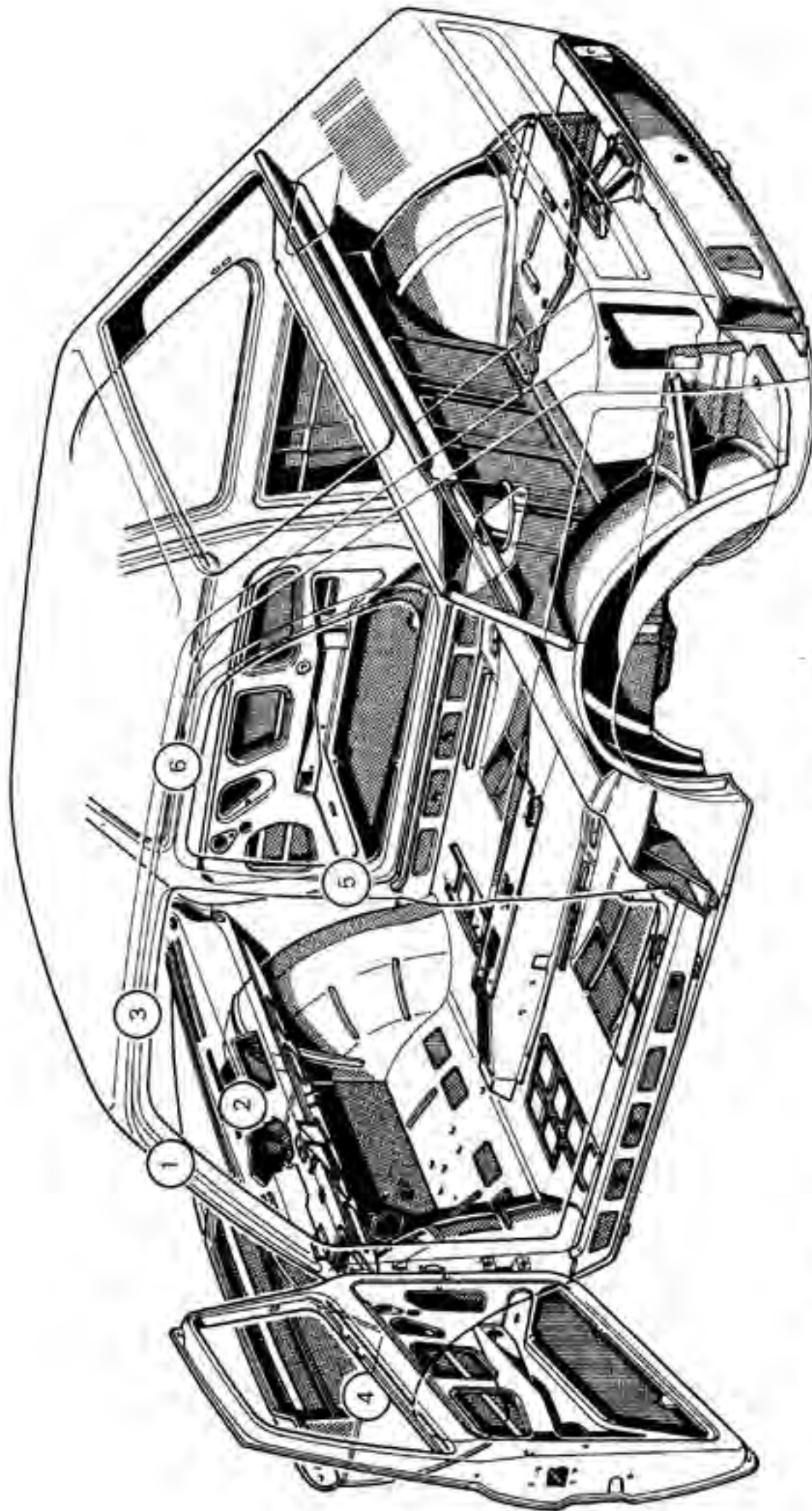
Indication des jonctions, par points de soudure, des pièces composantes du coffre à bagages.

1. Planche de bord.
2. Tôle latérale gauche.
3. Passage de roue gauche.
4. Partie supérieure de tablier.
5. Support de dispositif de verrouillage de capot.

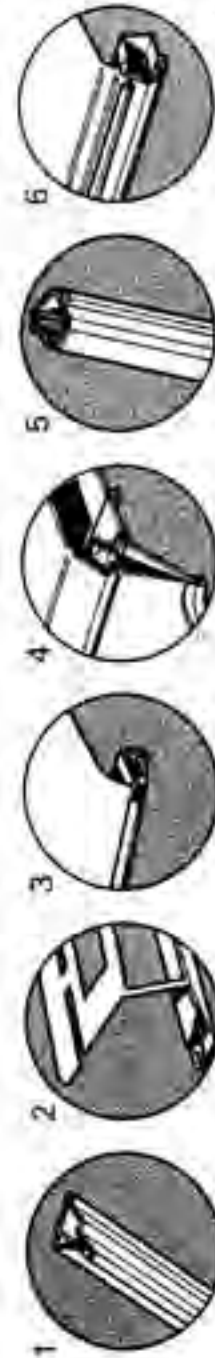


Caisse : pièces intérieures du coffre et des passages de roues avant.

- | | | |
|---|----------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Tôle latérale droite. | 7. Habillage. | 13. Passage de roue avant gauche. |
| 2. Partie supérieure de tablier. | 8. Ecrou. | 14. Aile avant gauche. |
| 3. Gousset avant droit. | 9. Partie inférieure de tablier. | 15. Support gauche. |
| 4. Traverse inférieure avant. | 10. Gousset avant gauche. | 16. Ossature avant complète. |
| 5 et 6. Vis avec rondelle élastique et vis de fixation d'habillage (7). | 11. Tôle latérale gauche. | 17. Passage de roue avant droite. |
| | 12. Doublure latérale gauche. | 18. Aile avant droite. |
| | | 19. Panier à batterie. |

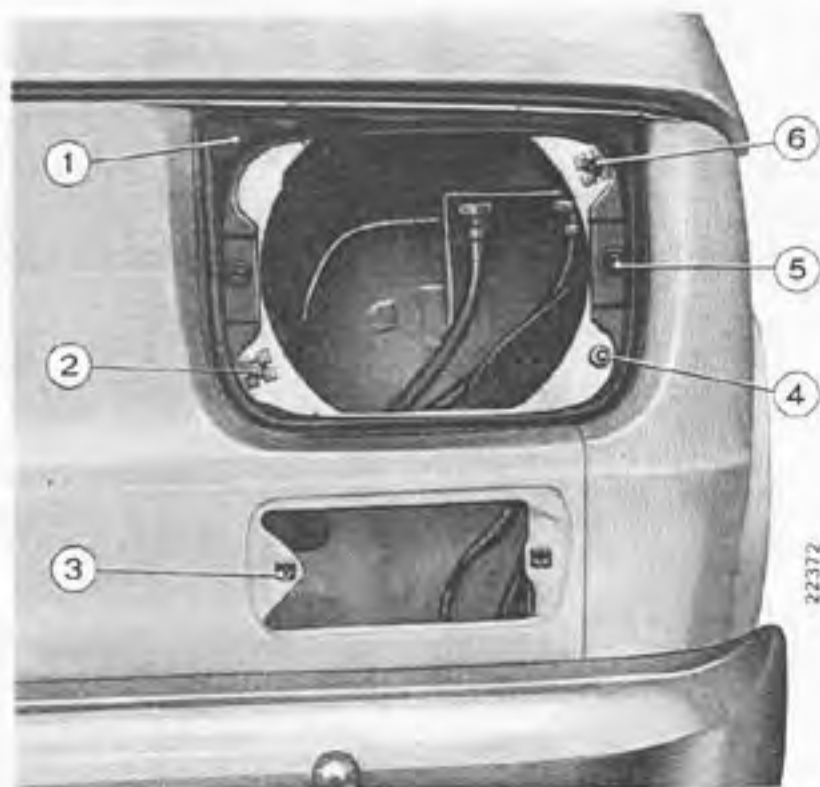


22104



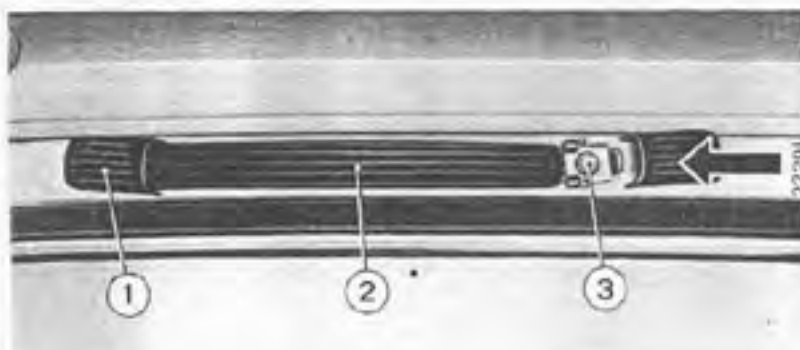
Vue fantôme de la caisse.

- 1. Coupe sur le pied AV gauche.
- 2. Coupe sur la planche de bord.
- 3. Coupe sur le brancard du pavillon, en regard des places AV.
- 4. Coupe sur la structure des ailes.
- 5. Coupe sur le pied milieu.
- 6. Coupe sur le brancard du pavillon, en regard des places AR.



Vue des entourages de phares et de feux position et direction avant, côté gauche.

1. Encadrement intérieur d'entourage de phare.
2. Vis de réglage horizontal de phare.
3. Bague de vis de fixation de lanterne de feux position et direction.
4. Rotule de phare.
5. Bouton de fixation de l'encadrement.
6. Vis de réglage vertical du phare.



Fixation de la poignée de soutien du passager.

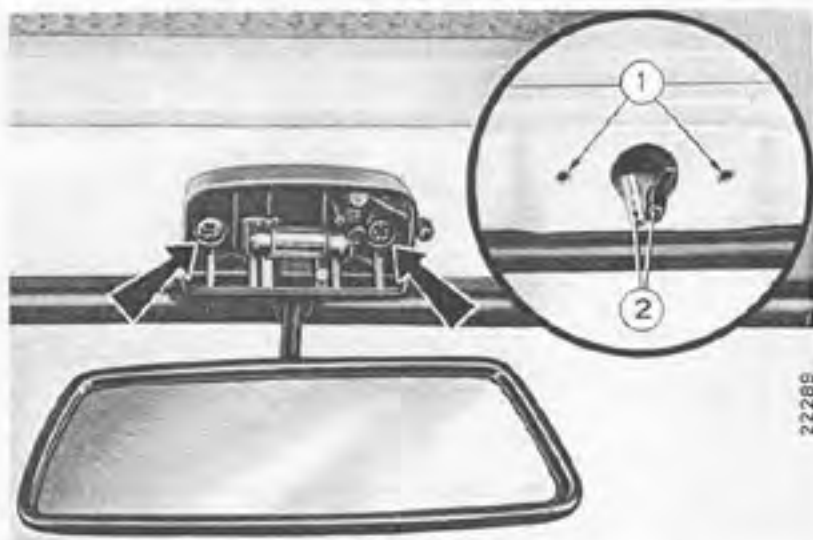
1. Capuchon masque-vis.
2. Poignée.
3. Vis de poignée.

La flèche montre comment emmancher le capuchon sur l'extrémité de la poignée.



Dépose des pare-soleil.

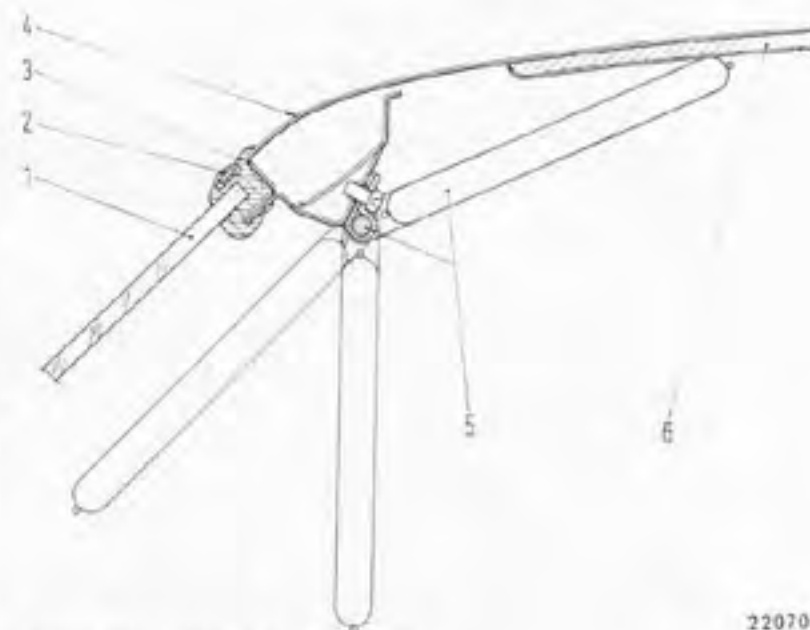
Les flèches montrent les vis de fixation des pare-soleil à la caisse.



Dépose du rétroviseur intérieur complet de plafonnier.

1. Taraudages pour vis de fixation du rétroviseur.
2. Cosses des câbles électriques de plafonnier.

Les flèches désignent les vis de fixation du rétroviseur complet de plafonnier.



Coupe frontale du pavillon.

1. Pare-brise.
2. Moulure en mylar.
3. Caoutchouc de scellement de glace.
4. Pavillon.
5. Pare-soleil.
6. Garnissage isolant de pavillon.

Outillage

Modèle 126



A. 78000/2 Élément central télescopique de contrôle du soubassement de la caisse, à utiliser avec **A. 78126**.

A. 78024 Outil pour mise en place de la moulure en mylar dans les caoutchoucs de scellement de pare-brise et de lunette.



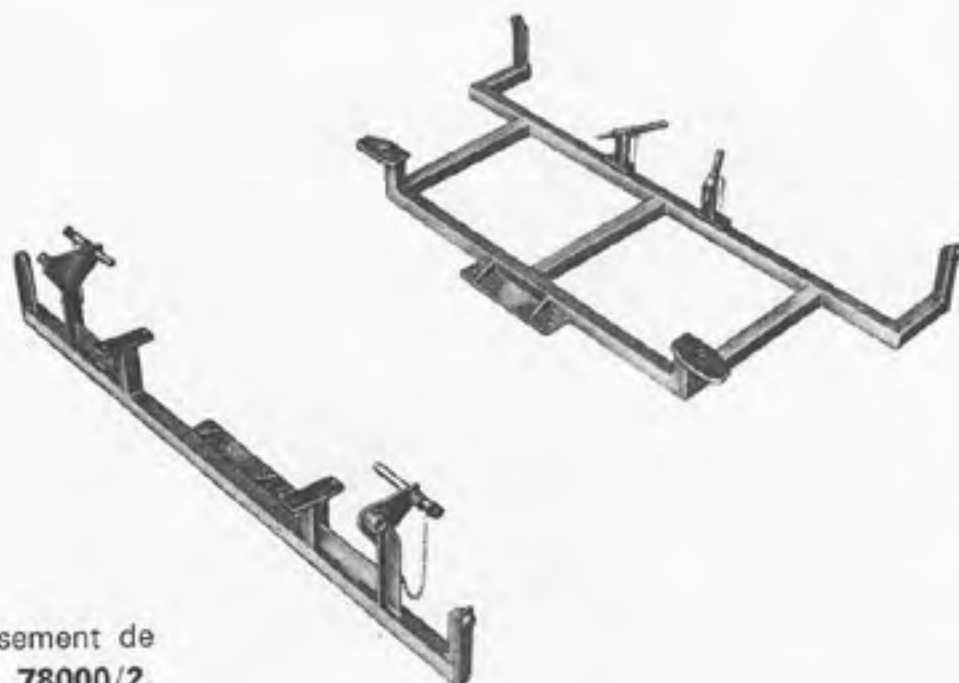
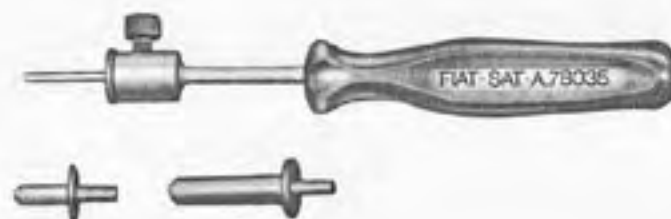
A. 78026 Pince de sertissage du rivet de déflecteur.



A. 78034 Outil pour déposer la manivelle lève-glace.



A. 78035 Outil pour monter les boutons de fixation des habillages intérieurs.



A. 78126 Outil de contrôle du soubassement de la caisse, à utiliser avec **A. 78000/2**.

FIAT 126**SOUSGROUPES****DIRECTION - 41**

Code catalogue pièces détachées	Code correspondant manuel et barème	
—	41	Caractéristiques et données - Couples de serrage
		Gr. 412 - DIRECTION
D2	412.01	Commande de direction
	412.02	Boitier de direction
	412.10	Timonerie de direction
—	41 A	Outillage

Direction

Modèle 126

41

Feuille 2

CARACTERISTIQUES ET DONNEES

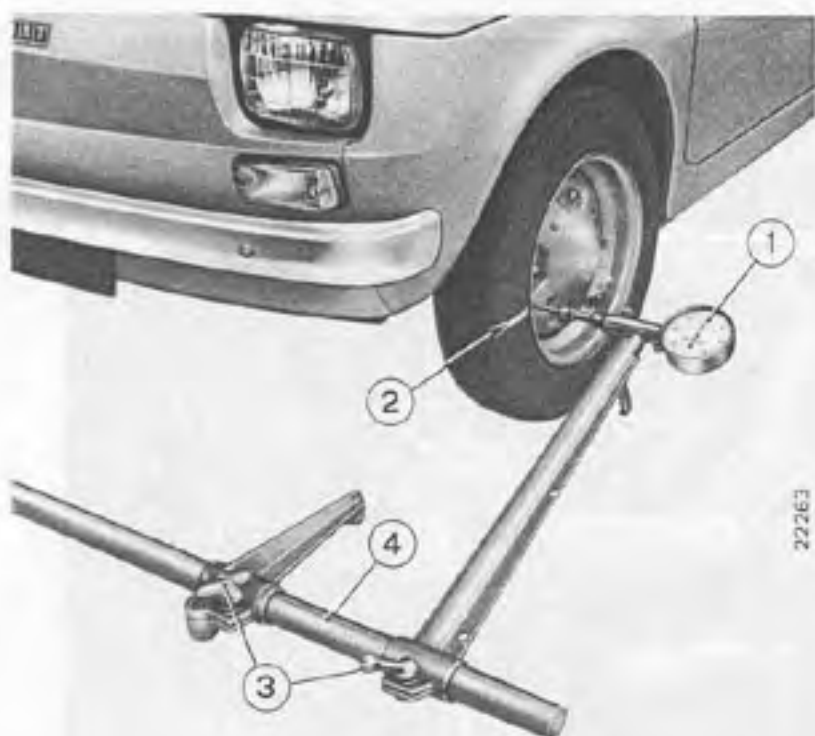
Type	à vis sans fin et secteur hélicoïdal
Rapport	2/26
Diamètre mini de braquage	8,6 m
Nombre de tours du volant d'une butée à l'autre	3
Angle de braquage: — roue intérieure — roue extérieure	33° 25° 40'
Roulements de vis sans fin	à rouleaux coniques
Réglage des roulements de vis sans fin	par manchon fileté
Couple de rotation de la vis sans fin	maxi: 2 cm-kg
Réglage du jeu entre vis et secteur	par rotation de la bague excentrique sur l'arbre de secteur
Pincement des roues, en charge (*)	- 1 à + 3 mm
Réglage du pincement	par manchons filetés sur les barres latérales de direction
Colonne de direction	en trois tronçons, avec deux joints de cardan

(*) Voiture en charge: 4 personne et les pneus gonflés aux pressions préconisées.

COUPLES DE SERRAGE

DESIGNATION	Référence	Filetage	Matériau	Couple de serrage m.kg
Ecrou fixant le volant à la colonne de direction	1/07914/11	M 16 x 1,5	R 50 Znt (arbre C 30 Norm)	5
Ecrou fixant la fourche de cardan de la colonne de direction	1/61008/11	M 8	R 50 Znt (vis R 80 Znt)	2,5
Ecrou de fixation arrière du support de tronçon supérieur de colonne de direction	1/38322/01	M 8	R 40 Ind 1 Znt (vis R 50 Sd Stab)	1,5
Ecrou auto-freiné de boîtier de direction	1/61041/21	M 8	R 80 Znt (vis R 100 Cdt)	3
Ecrou de bielle pendante	1/07913/21	M 14 x 1,5	R 80 Znt (secteur 19 CN 5 Cmt 3)	10

(Suit)



Pincement des roues avant.

Régler le pincement des roues avant en agissant sur les manchons de réglage des barres latérales, après application du calibre **Ap. 5107**.

Pour les données de réglage, voir **Tableau 41, feuille 1**.

22263

Détail de l'application du calibre Ap. 5107 pour contrôler le pincement des roues avant.

1. Compateur au centième.
2. Repère.
3. Verrous de réglage du calibre.
4. Tige de calibre **Ap. 5107**.



22262

AVERTISSEMENT

Avant de contrôler la géométrie du train avant, secouer avec force la voiture aux deux extrémités, dans le sens vertical, pour tasser les suspensions.

Application du calibre Ap. 5107 pour contrôler le pincement des roues avant.



22261

Contrôle des angles de braquage des roues, au moyen de plates-formes tournantes.

Plate-forme tournante avec échelle graduée pour le contrôle des angles de braquage des roues avant.

- roue interne 33°.
- roue externe 25° 40'.



A. 47019 Extracteur de bague intérieure de roulements de vis sans fin.



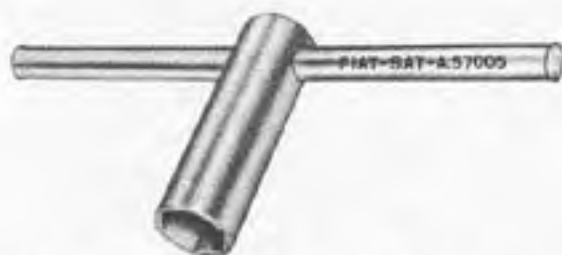
A. 47033 Extracteur de bielle pendante.



A. 47044 Extracteur de rotules de barres de direction.



A. 57003 Clé de virole de butée de vis sans fin.



A. 57005 Clé pour écrou de volant.



A. 57133 Clé pour bouchon de vérification du niveau d'huile.



A. 57138 Clé pour régler le jeu à la direction par rotation de la bague d'arbre de secteur.



A. 74032 Support pour la révision du boîtier de direction (à utiliser si le support **A. 74076/1** n'est pas disponible).



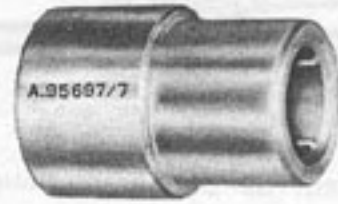
A. 74076 Chasse de montage de la bague intérieure et extérieure des roulements de vis sans fin.



A. 74076/1 Support universel pour révision du boîtier de direction.



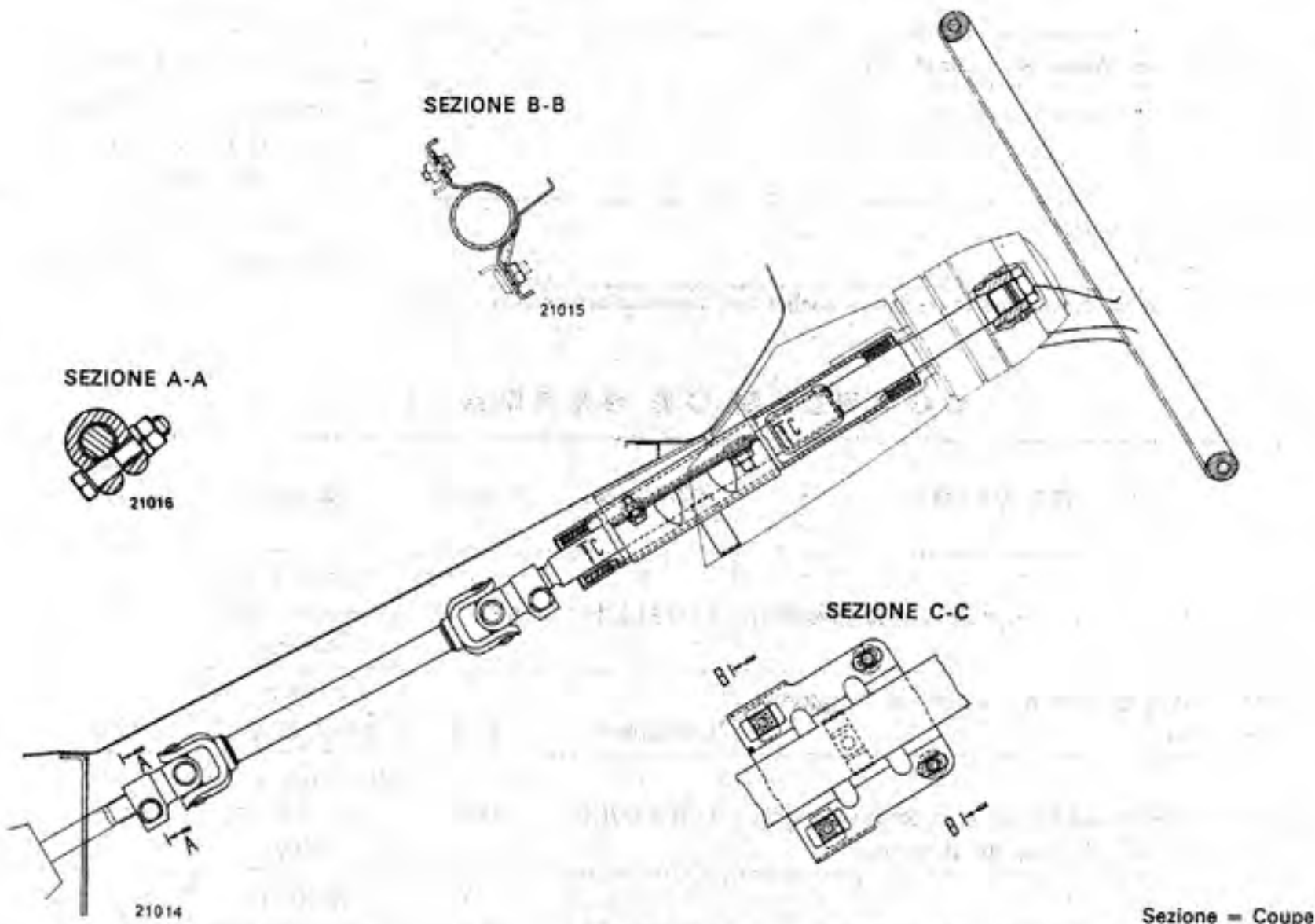
A. 74076/2 Plaque à appliquer au support
A. 74076/1 pour la révision du boîtier
de direction.



A. 95697/7 Douille à appliquer au dynamomètre
A. 95697 pour le contrôle du couple de
rotation de la vis sans fin.

Suite: **Couples de serrage.**

DESIGNATION	Référence	Filetage	Matériau	Couple de serrage m.kg
Ecrou auto-freiné fixant le support du levier de renvoi de direction	1/61041/21	M 8	R 80 Znt (vis R 100 Ct)	3
Ecrou auto-freiné de levier de renvoi de direction	1/25747/11	M 12 x 1,5	R 50 Znt (axe R 100 Cdt)	7
Ecrou de chape de barre de direction	1/61008/11	M 8	R 50 Znt (vis R 80 Znt)	1,5
Ecrou auto-freiné fixant la rotule à la bielle pendante	1/25756/11	M 10 x 1,25	R 50 Znt (axe 12 NC 3 Carbn)	3,5



Sezione = Coupe

Coupe longitudinale de l'ensemble commande de direction.

Au montage du tronçon inférieur de la colonne de direction, la fourchette inférieure doit être sur le même axe que la fourchette supérieure.

Commande de direction

Modèle 126

412.01

Feuille 1

REVISION

Lors d'une révision de la commande de direction, vérifier toujours l'efficacité des joints de cardan et des bagues caoutchouc du support du tronçon supérieur de la colonne.

Pour les opérations de démontage de la commande de direction, voir les figures ci-contre.

Pièces à déposer pour démonter le tronçon supérieur de la colonne de direction.

1. Vis de fixation de la protection du support du tronçon supérieur de la colonne de direction.
2. Vis de fixation de combinateur.
3. Protection de support du tronçon supérieur de la colonne de direction.



Dépose du combinateur au volant pour démonter le tronçon supérieur de la colonne de direction.

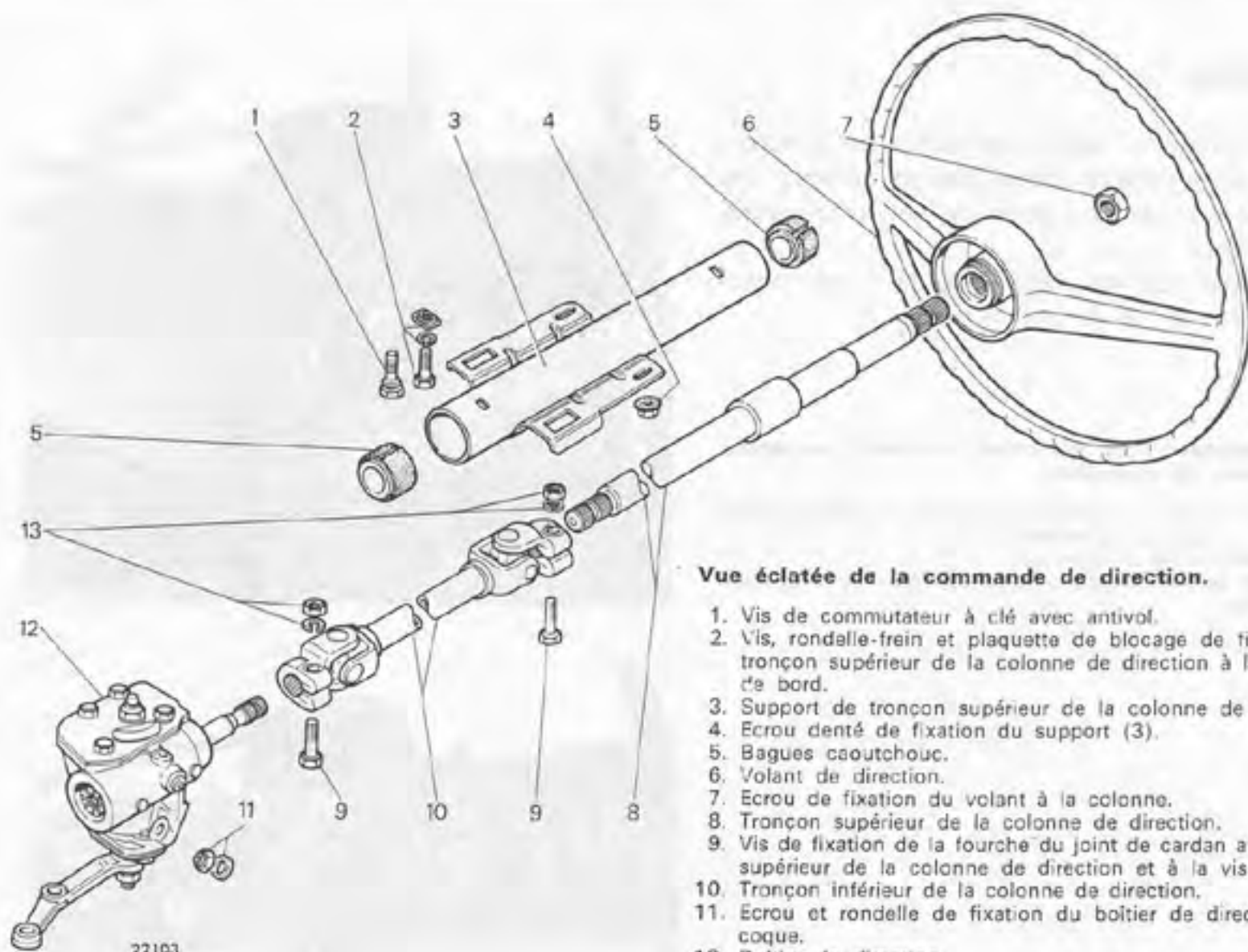
1. Tronçon supérieur de la colonne de direction.
2. Combinateur au volant.
3. Vis de fixation du combinateur au support du tronçon supérieur de la colonne de direction.



Dépose du support du tronçon supérieur de la colonne de direction.

1. Vis et écrous de fixation du support à la planche de bord.
2. Vis et écrou de fixation du tronçon supérieur de la colonne de direction à la fourche du joint de cardan supérieur.





Vue éclatée de la commande de direction.

1. Vis de commutateur à clé avec antivol.
2. Vis, rondelle-frein et plaquette de blocage de fixation du tronçon supérieur de la colonne de direction à la planche de bord.
3. Support de tronçon supérieur de la colonne de direction.
4. Ecrou denté de fixation du support (3).
5. Bagues caoutchouc.
6. Volant de direction.
7. Ecrou de fixation du volant à la colonne.
8. Tronçon supérieur de la colonne de direction.
9. Vis de fixation de la fourche du joint de cardan au tronçon supérieur de la colonne de direction et à la vis sans fin.
10. Tronçon inférieur de la colonne de direction.
11. Ecrou et rondelle de fixation du boîtier de direction à la coque.
12. Boîtier de direction.
13. Ecrus et rondelles-frein de fixation des fourches des joints de cardan.

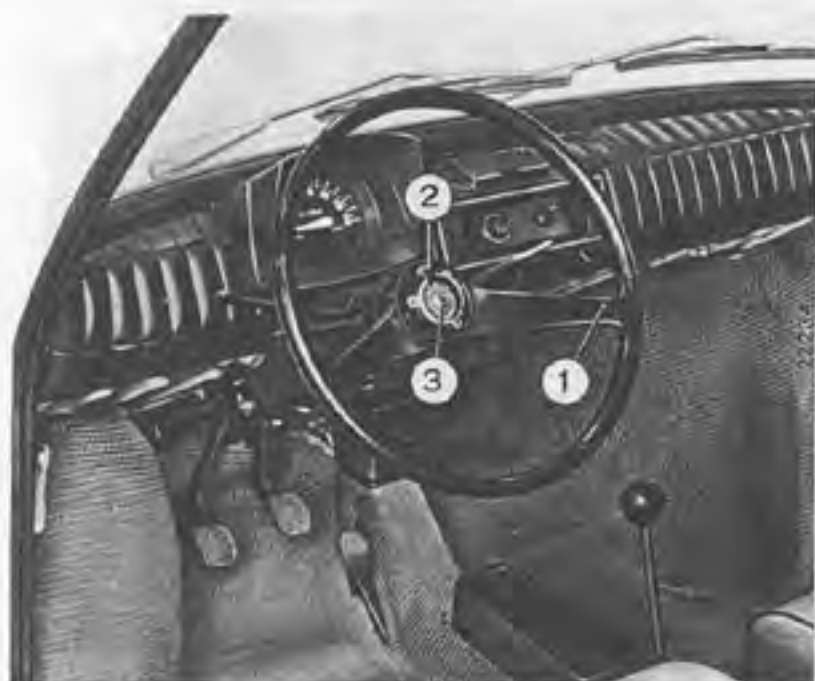
NOTA - Lors du montage du tronçon supérieur (8) de la colonne de direction dans son support (3) s'assure que l'entaille sur les bagues caoutchouc ne coïncide pas avec les sertissages sur le support (3).

Pour la pose de l'ensemble commande de direction, effectuer les opérations de dépose en ordre inverse.

AVERTISSEMENT

Au cours du montage de l'ensemble commande de direction, graisser avec soin les cannelures du volant et de la colonne de direction avec de l'huile graphitée.

L'écrou de fixation du volant à la colonne de direction doit être serti après serrage à **5 m.kg.**



Fixation du volant à la colonne de direction.

1. Volant de direction.
2. Ecrou de fixation du volant à la colonne de direction.
3. Tronçon supérieur de la colonne de direction.

Boîtier de direction

Modèle 126

412.02

Feuille 1

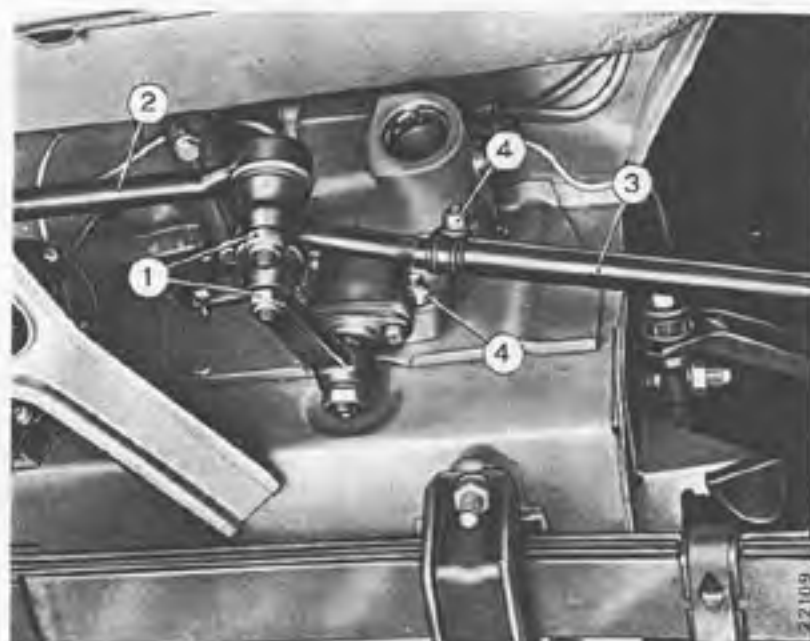
REVISION

Pour les opérations de dépose et de révision du boîtier de direction, voir les figures ci-contre.

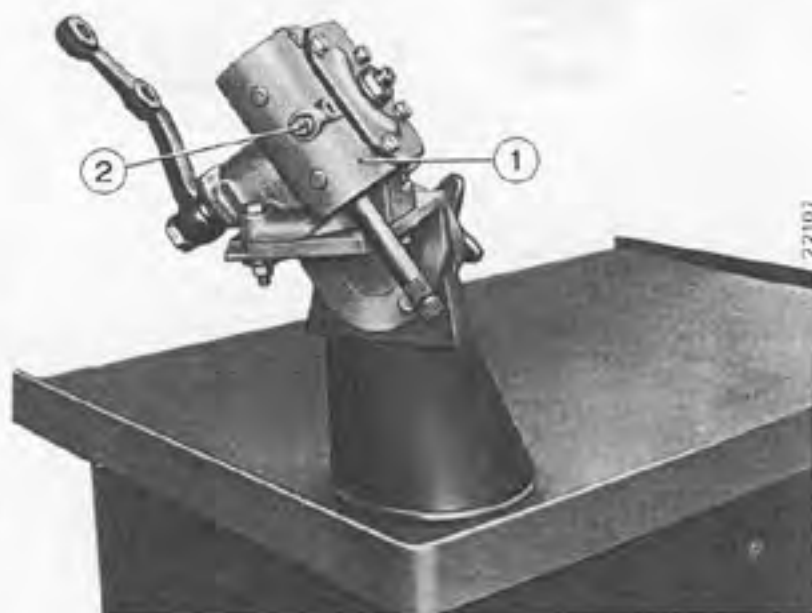
Dévisser, de l'intérieur de la voiture, l'écrou de fixation de la fourche du tronçon supérieur de la colonne de direction à l'arbre de vis sans fin.

Pièces à séparer pour la dépose du boîtier de direction.

1. Ecrous de fixation des rotules des barres de direction à la bielle pendante.
2. Barre d'accouplement.
3. Barre latérale gauche.
4. Ecrou de fixation boîtier de direction et collier de barre latérale.



Pour séparer les barres des leviers de commande, utiliser l'outil **A. 47044**.



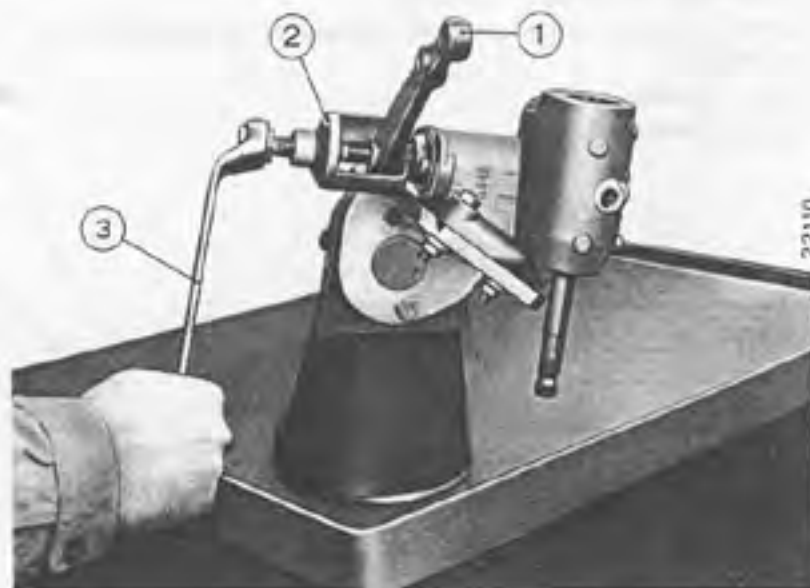
Boîtier de direction fixé au support de révision A. 74076/1 par l'intermédiaire de la plaque 74076/2.

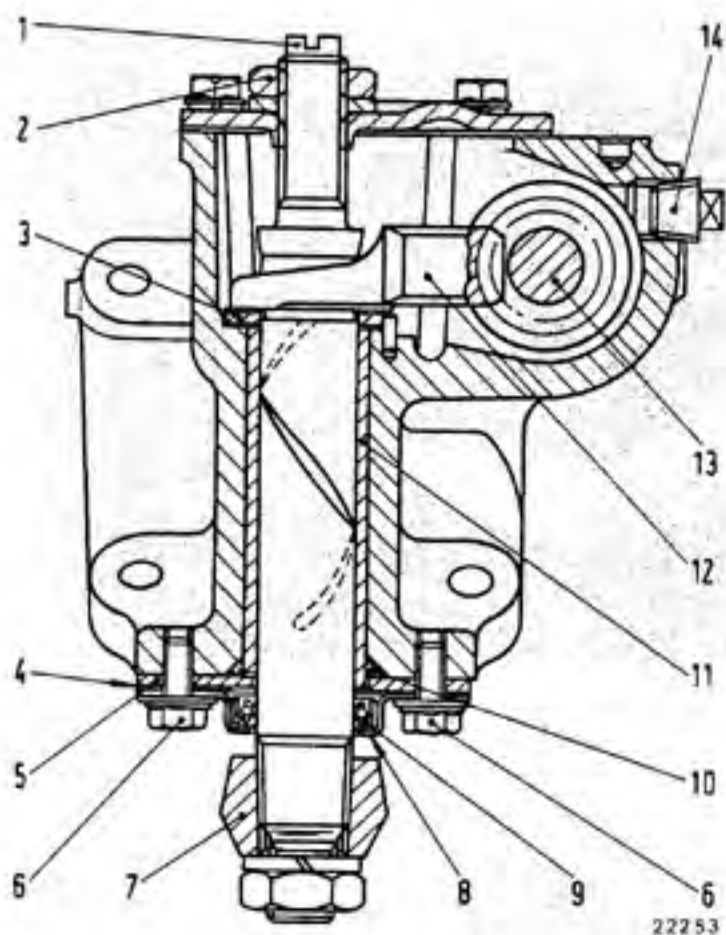
1. Boîtier de direction.
2. Bouchon de remplissage et de contrôle du niveau d'huile.

NOTA - Avant d'effectuer n'importe quelle opération de réglage de la direction, s'assurer qu'il n'existe pas de défauts dans l'ensemble de la timonerie : dans ce cas, régler tout d'abord la timonerie.

Extraction du levier de commande de direction de l'arbre du secteur hélicoïdal au moyen de l'extracteur A. 47033.

1. Levier de commande de direction.
2. Extracteur **A. 47033**.
3. Clé de manoeuvre de l'axe fileté de l'extracteur.



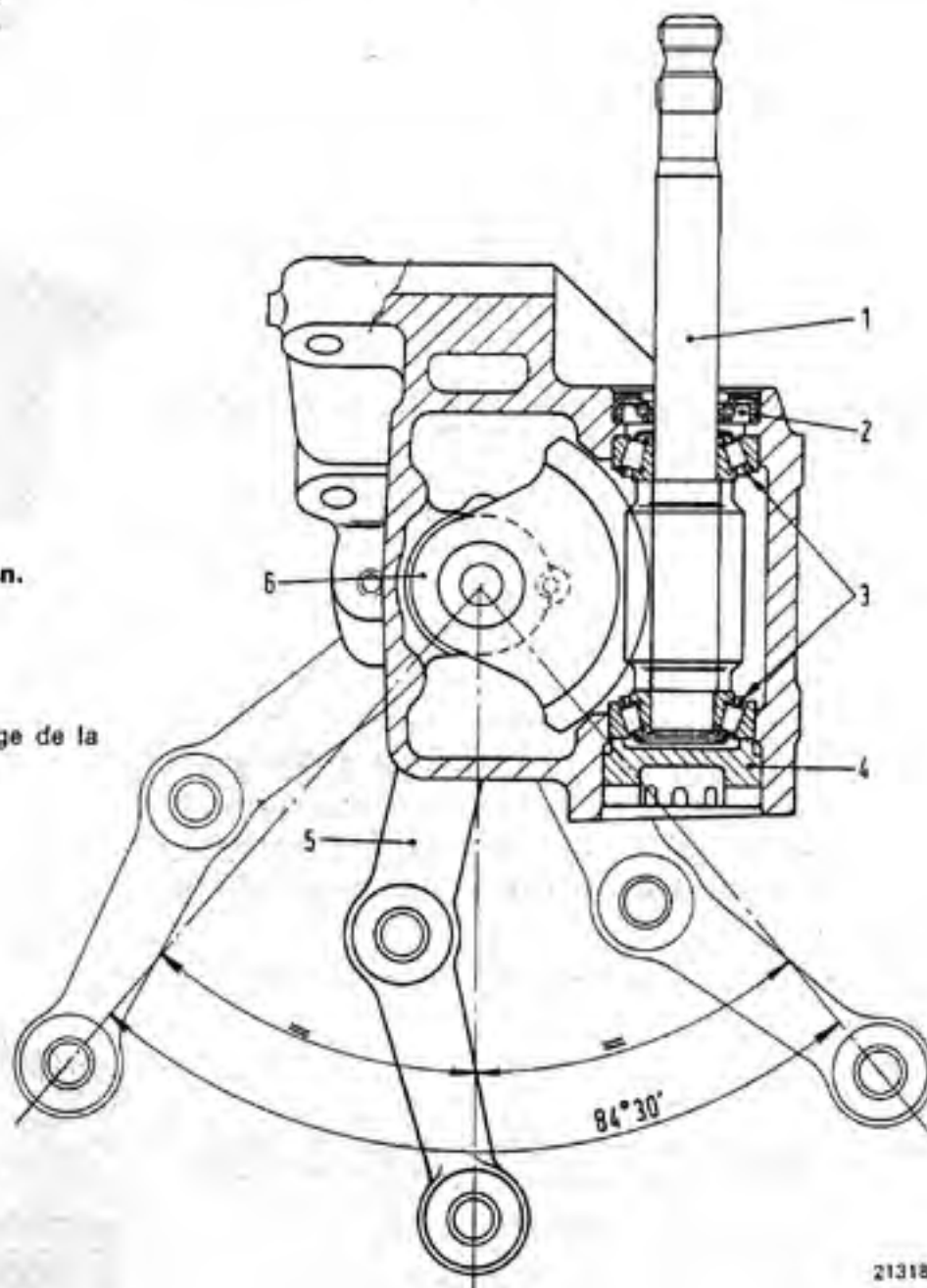


Coupe du boîtier de direction par le secteur hélicoïdal.

1. Vis de réglage de secteur.
2. Ecrou de blocage.
3. Rondelle de butée.
4. Joint de plaquette de réglage.
5. Plaquette de réglage de la bague (4).
6. Vis de fixation de la plaquette (5).
7. Bielle pendante.
8. Couvercle de joints d'étanchéité d'huile.
9. Joint d'étanchéité d'huile.
10. Joint supérieur d'étanchéité d'huile.
11. Bague excentrique.
12. Secteur hélicoïdal.
13. Vis sans fin.
14. Bouchon de remplissage et de contrôle du niveau d'huile.

Coupe du boîtier de direction par la vis sans fin.

1. Vis sans fin.
2. Joint d'étanchéité d'huile.
3. Roulements à rouleaux coniques.
4. Virole de fixation du roulement inférieur et de réglage de la vis sans fin.
5. Bielle pendante.
6. Secteur hélicoïdal.



21318

Boîtier de direction

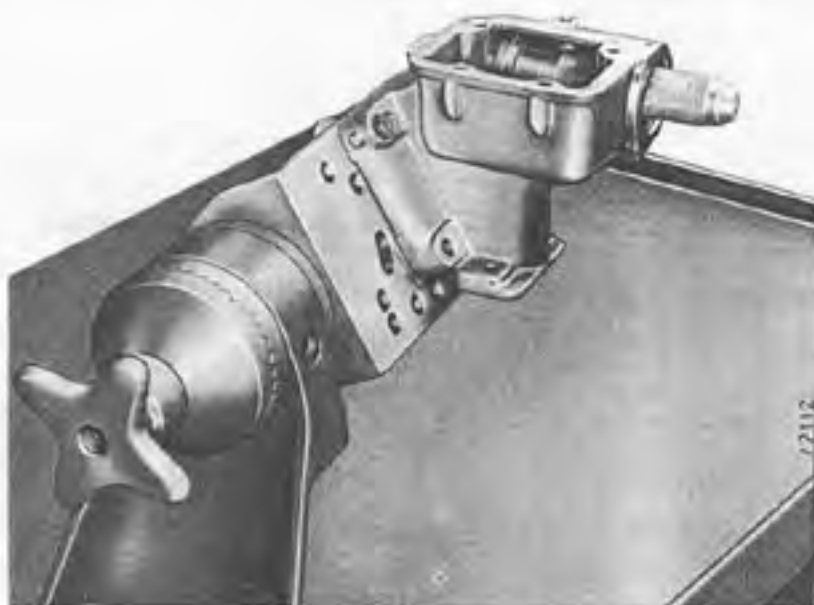
Modèle 126

412.02

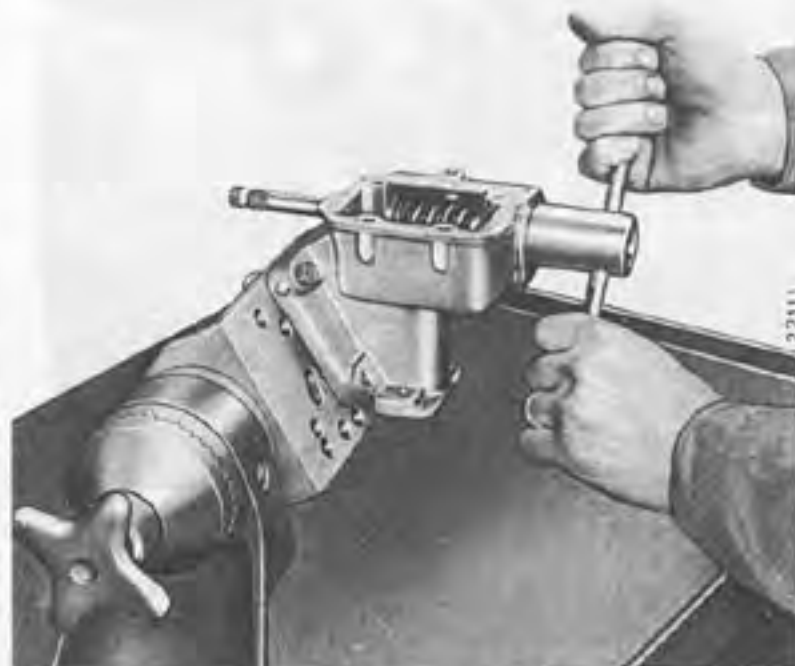
Feuille 2

Contrôles, montage et réglage.

Procéder au montage et au réglage du boîtier de direction comme montré sur les figures et en employant les outils prévus.



Montage de la bague extérieure du roulement supérieur de vis sans fin, au moyen de l'outil A. 74046.

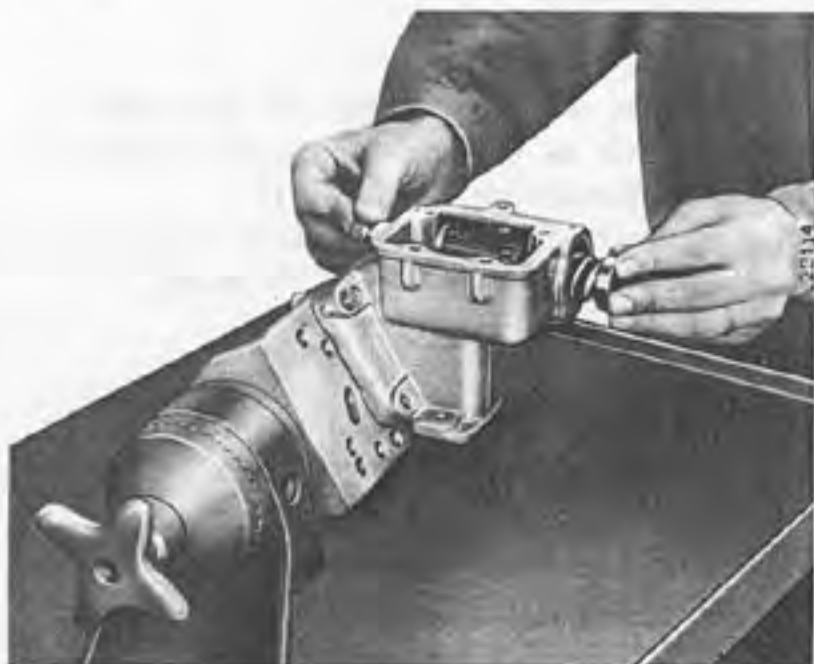


Montage, avec la clé A. 57003, de la virole de fixation du roulement inférieur et de réglage de la vis sans fin.

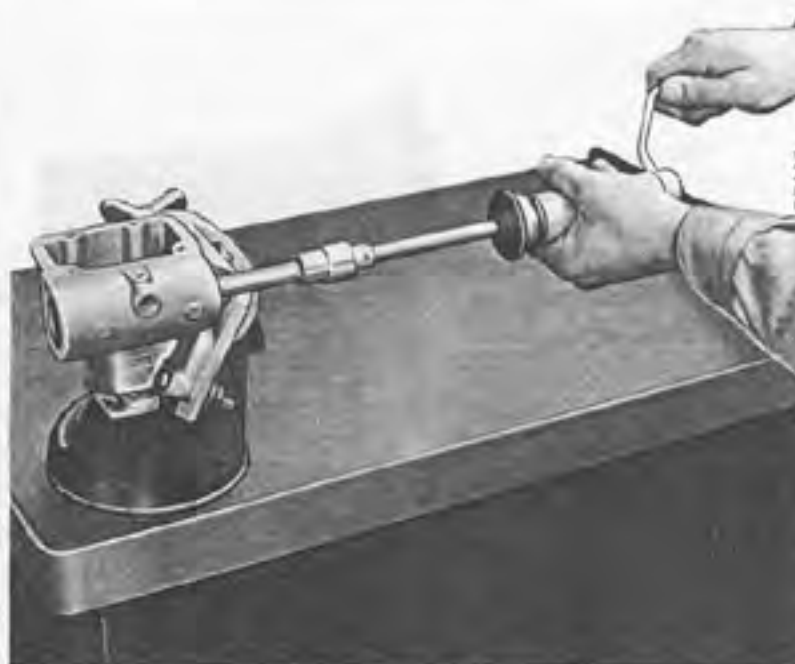
Vérifier soigneusement les surfaces de contact des dents du secteur hélicoïdal et des filets de la vis sans fin. Elles doivent être exemptes de toute trace de griffage, billages ou rayures creuses. En vérifiant les surfaces de contact, il sera bon de s'assurer que l'accouplement entre les deux pièces se fait parfaitement au milieu, en vue d'obtenir une indication sûre pour le remplacement éventuel de la rondelle de butée.

Lors du montage, serrer la virole à **3 m.kg** environ, de façon que le couple de rotation de la vis sans fin, joint en place, ne dépasse pas **2 cm.kg**.

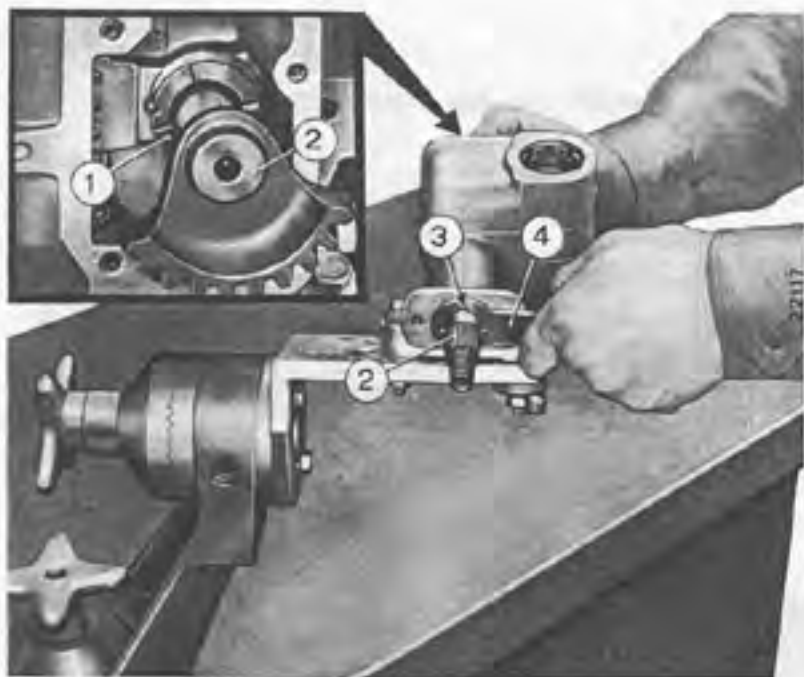
Pendant le serrage de la virole, faire tourner, en même temps, la vis sans fin. Après serrage, si nécessaire, dévisser la virole jusqu'à pouvoir engager la goupille. Le couple final de rotation de la vis sans fin, accouplée au secteur hélicoïdal, doit être de **10 cm.kg**.



Montage de la vis sans fin et de ses roulements dans le boîtier de direction.



Contrôle du couple de rotation de la vis sans fin au moyen du dynamomètre A. 95697 avec douille d'accouplement A. 95697/7.



Le jeu entre la bague excentrique et l'arbre du secteur hélicoïdal doit être de **0,005 à 0,047 mm.**

Jeu maxi admis entre les deux pièces: **0,10 mm.**

Pour régler le jeu entre vis sans fin et secteur hélicoïdal, agir sur la bague excentrique de façon à rapprocher le secteur de la vis sans fin.

Réglage du jeu entre vis sans fin et secteur hélicoïdal, au moyen de la bague excentrique.

1. Rondelle de butée.
2. Secteur hélicoïdal.
3. Bague excentrique.
4. Clé A. 57138 de réglage du jeu entre vis sans fin et secteur hélicoïdal.

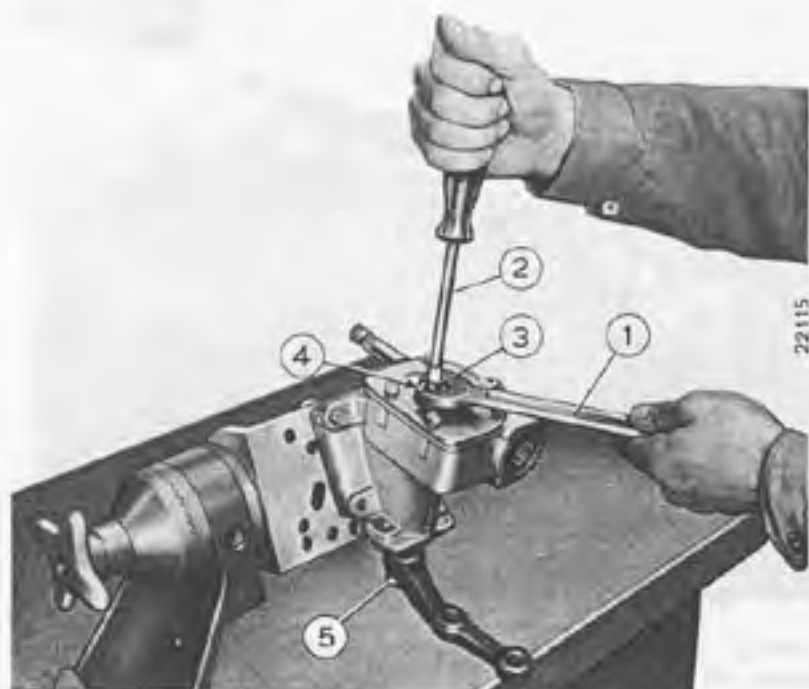


La rotation de la bague excentrique doit être telle qu'il soit possible de fixer la plaquette de blocage en place.

Le réglage du jeu entre vis sans fin et secteur hélicoïdal sera accompli avec la bielle pendante en position de mi-course, c'est-à-dire correspondant à la position de marche rectiligne des roues.

Blocage en position de la plaquette de réglage de la bague excentrique de secteur hélicoïdal.

1. Plaquette de réglage de la bague excentriques.
2. Secteur hélicoïdal.
3. Couverture et joint d'étanchéité.
4. Vis de fixation de la plaquette (1).



Le jeu axial du secteur hélicoïdal doit être réglé au moyen de la vis de réglage (3); bloquer ensuite la vis par l'intermédiaire de son écrou (4).

L'écrou de fixation de la bielle pendante à l'arbre du secteur hélicoïdal doit être serré à **10 m.kg.**

Réglage du jeu axial du secteur hélicoïdal.

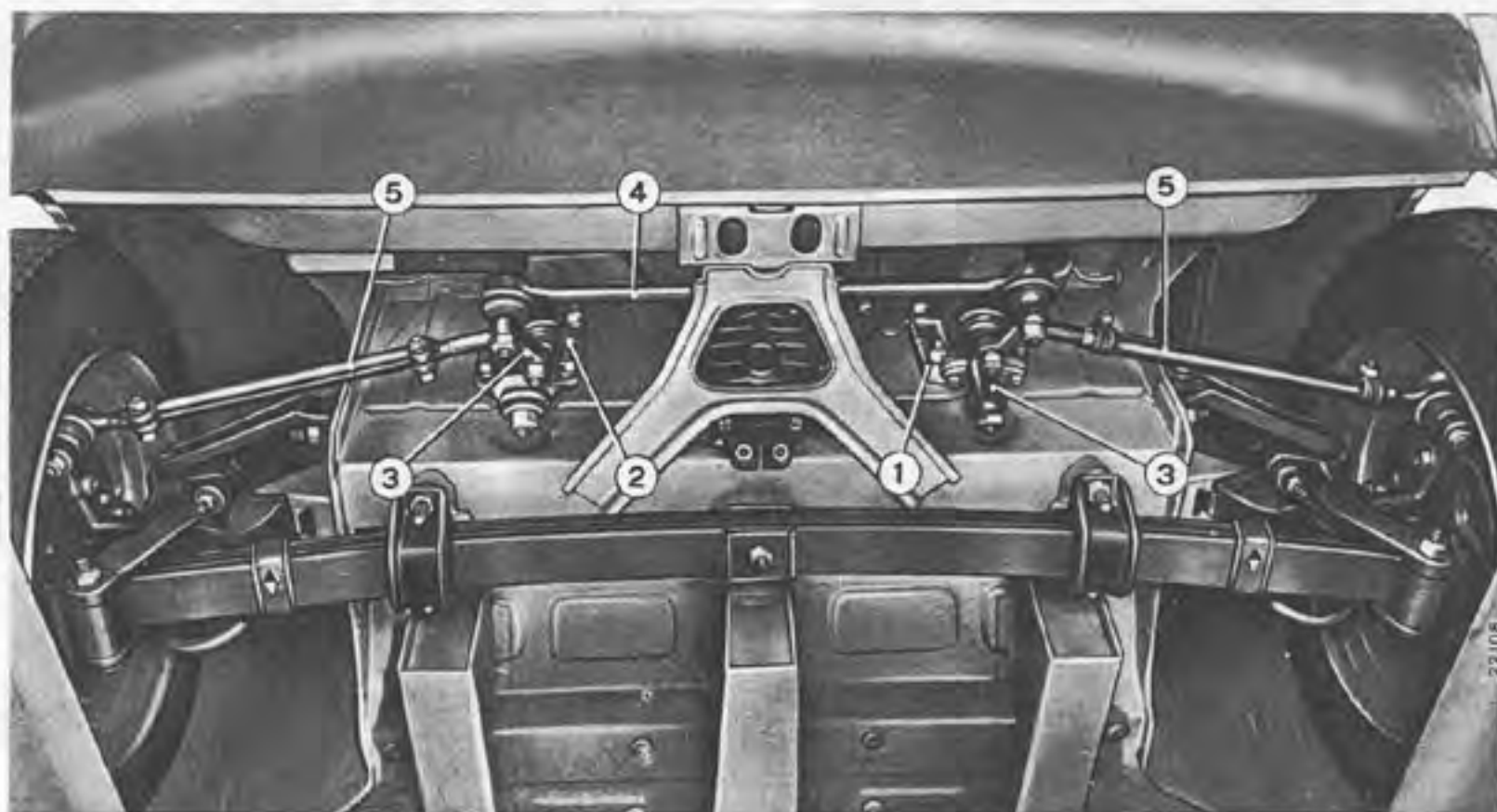
1. Clé de manoeuvre de l'écrou (4).
2. Tournevis.
3. Vis de réglage de secteur hélicoïdal.
4. Ecrou de blocage de la vis (3).
5. Ecrou de fixation de la bielle pendante à l'arbre du secteur hélicoïdal.

Timonerie de direction

Modèle 126

412.10

Feuille 1



Ensemble timonerie de direction en place sur voiture.

- 1. Boîtier de direction.
- 2. Support de levier de renvoi.
- 3. Bielle pendante et levier de renvoi.

- 4. Barre d'accouplement.
- 5. Barres latérales.

Contrôles.

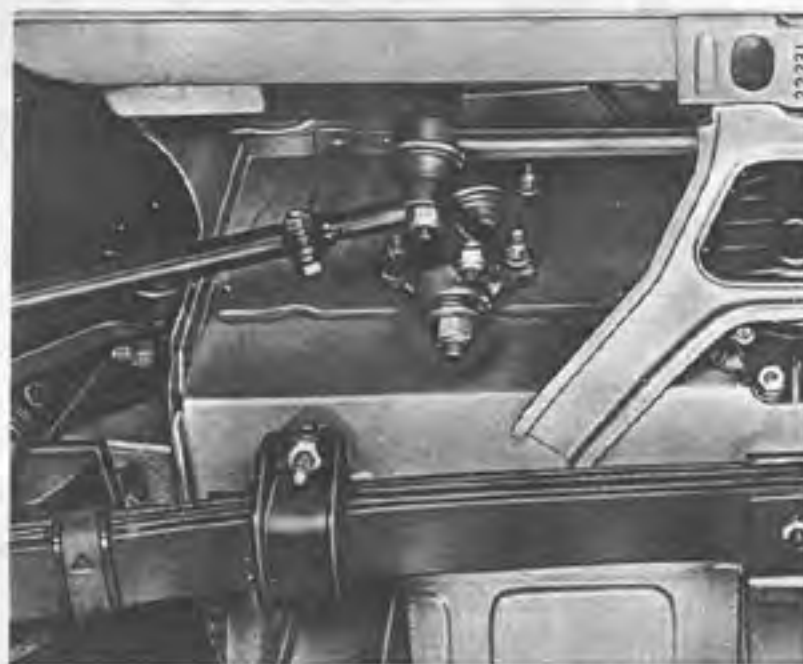
Vérifier le jeu entre le pivot du levier de renvoi et les bagues élastiques: s'il dépasse **0,30 mm**, remplacer la pièce plus usée ou, si nécessaire, les deux pièces.

Vérifier l'état des bagues élastiques du support de levier de renvoi: leur surface interne ne doit pas présenter de traces de grippage et la partie élastique des bagues ne doit pas être ébréchée ou manquer d'élasticité.

Vérifier que le jeu des rotules de barres dans les articulations n'est pas trop important et que les pivots et les capuchons de protection ne sont pas endommagés, ce qui nécessiterait le remplacement de la pièce que le cas comporte.

En cas de remplacement des capuchons caoutchouc nettoyer les rotules soigneusement et garnir les capuchons de graisse FIAT MR 3.

L'écrou de fixation du pivot de levier de renvoi doit



Détail du support de levier de renvoi.

être serré à **7 m.kg** après le réglage du pincement des roues avant et avec les roues en position rectiligne, c'est-à-dire, symétriques par rapport à l'axe longitudinal de la voiture.

FIAT 126**SOUSGROUPES****EMBRAYAGE - 18**

Code catalogue pièces détachés	Code correspondant manuel et barème	
—	18	Caractéristiques et données - Couples de serrage
		Gr. 181 - EMBRAYAGE
B1	181.01 181.05	Commande de débrayage Embrayage

CARACTERISTIQUES ET DONNEES

Type	monodisque à sec
Mécanisme	à diaphragme
Disque	avec garnitures type Ferodo
Diamètre extérieur des garnitures	155 mm
Diamètre intérieur des garnitures	114 mm
Voilage maxi des garnitures du disque	0,25 mm
Garde de la pédale, correspondant à un jeu de 2 mm entre le diaphragme et le manchon	28 mm environ
Course du manchon de débrayage, correspondant à un décollement du plateau de pression de 1,4 mm au moins	8 mm

COUPLES DE SERRAGE

DESIGNATION	Référence	Filetage	Matériau	Couple de serrage m.kg
Ecrou fixant le levier sur l'axe de commande de débrayage	1/61008/11	M 8	R 50 Znt (axe R 50 Trf)	1,5
Vis de fourchette de débrayage	4118109	M 8	R 80 Znt	2,5

Mécanisme d'embrayage et disque avec garnitures.



NOTA - Lors du montage, la partie saillante du moyeu cannelé du disque doit être tournée vers le manchon de débrayage.

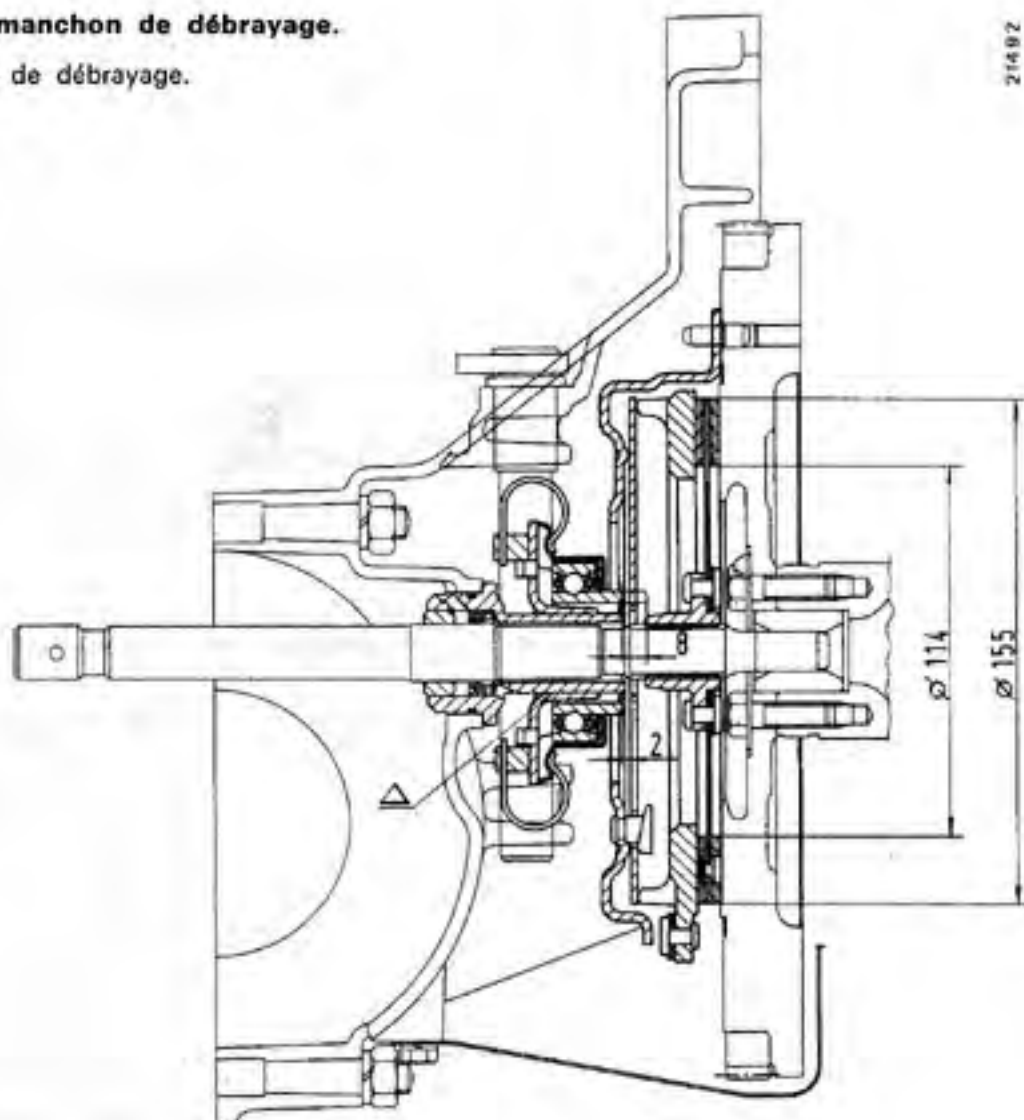
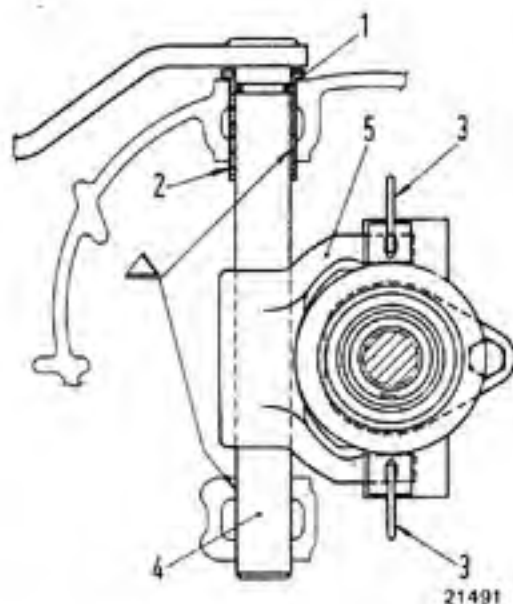
22597

Commande de débrayage

181.01

Modèle 126

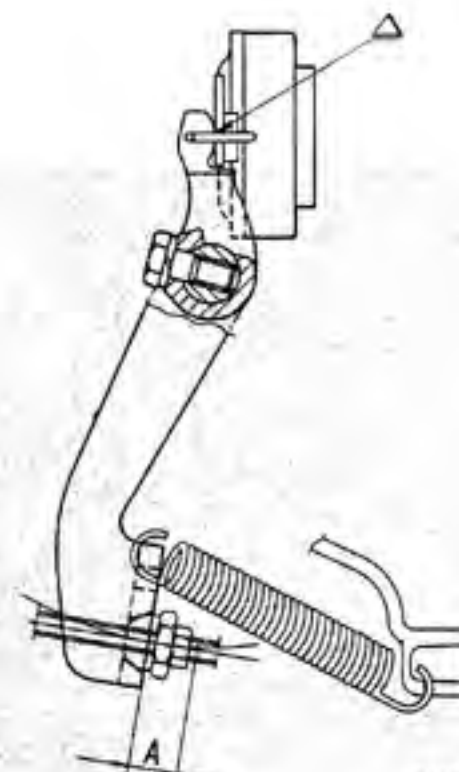
Feuille 1

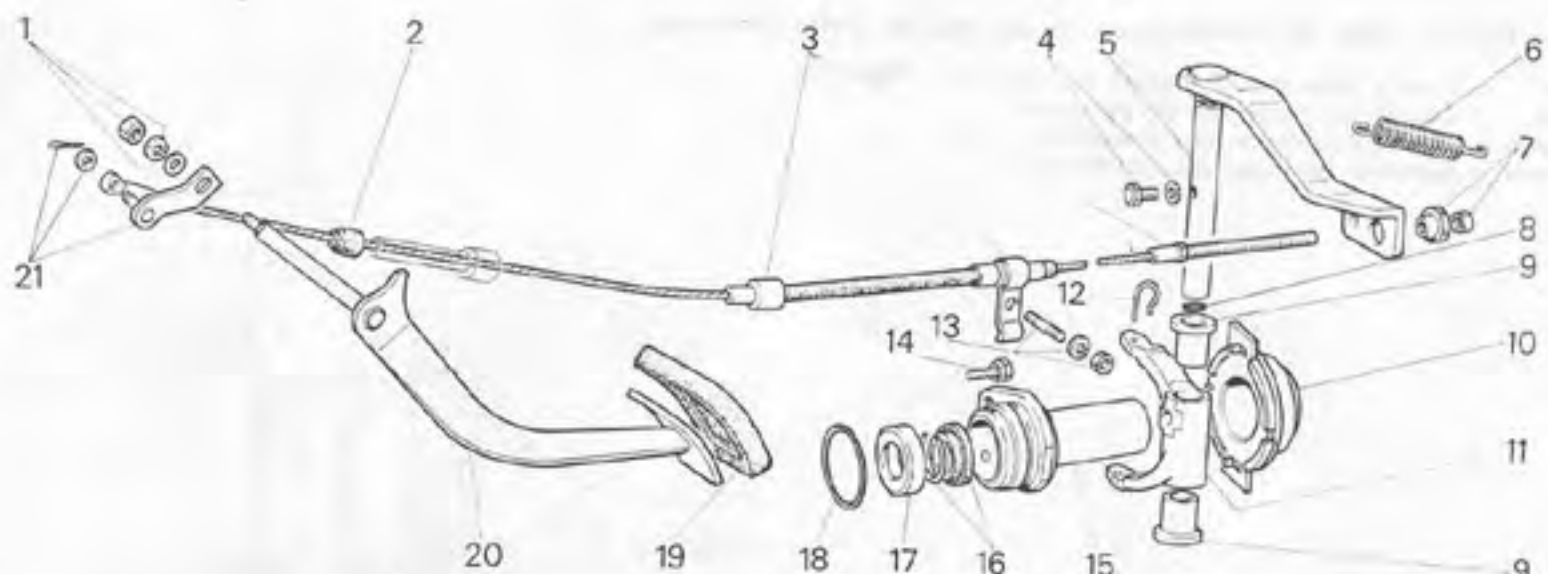
Coupe longitudinale de l'embrayage et du manchon de débrayage.**2 mm** = Cote à obtenir par réglage du câble de débrayage.**8 mm** = Course du manchon de débrayage.**114 mm** = Diamètre intérieur des garnitures.**155 mm** = Diamètre extérieur des garnitures.**Coupe par la commande de débrayage.**

1. Joint torique.
2. Bague.
3. Ressorts de retenue du manchon de débrayage.
4. Axe de fourchette.
5. Fourchette.

Δ = Points de graissage : grassofiat KG 15.**Coupe de l'embrayage au niveau de la fourchette et du manchon de débrayage.**

A = 13,5 mm. Déplacement (réglage) du levier de débrayage par suite de l'usure maxi admise des garnitures du disque d'embrayage.

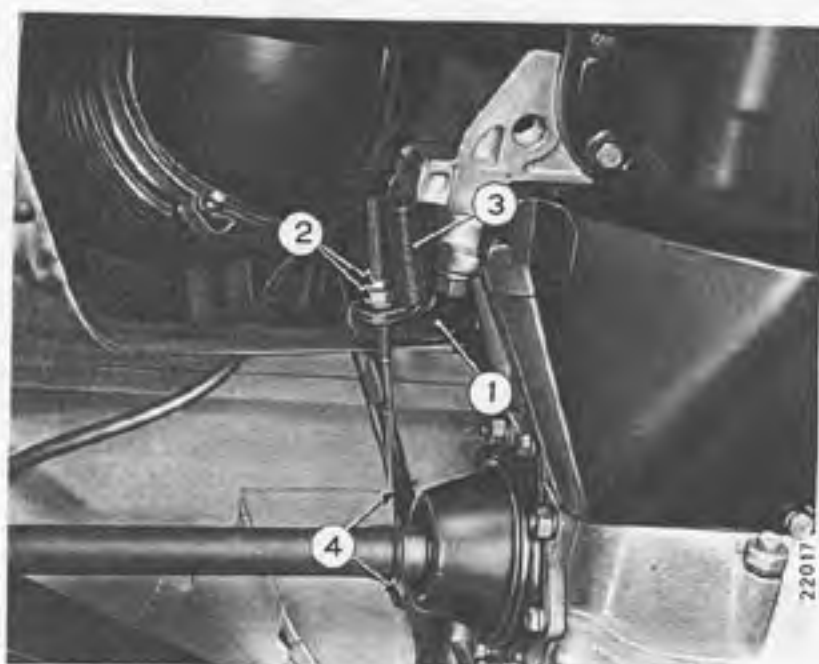




Vue éclatée de la commande de débrayage.

21851

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 1. Erou, rondelle-frein et rondelle plate de fixation de l'axe de la pédale au levier (21). 2. Caoutchouc de protection. 3. Câble de débrayage. 4. Vis et rondelle-frein de fixation de la fourchette. 5. Levier et axe de fourchette. 6. Ressort de rappel de levier (5). 7. Erou et contre-écrou de réglage de la pédale. 8. Joint torique. 9. Bague d'axe (5). 10. Manchon de débrayage. 11. Fourchette. | <ul style="list-style-type: none"> 12. Ressort de retenue du manchon de débrayage. 13. Goujon, rondelle-frein et écrou de fixation de la gaine du câble de débrayage. 14. Vis et rondelle-frein de fixation du support (15). 15. Support du manchon (10). 16. Bague d'étanchéité et ressort. 17. Bague. 18. Joint torique. 19. Couvre-pédale caoutchouc. 20. Pédale de débrayage. 21. Levier et axe, rondelle plate et goupille de fixation du câble de débrayage. |
|---|--|



REGLAGE

La garde à la pédale doit être d'environ **28 mm**; dans le cas contraire desserrer le contre-écrou de réglage du câble de débrayage et agir sur l'écrou (2). Serrer l'écrou (2) si la garde dépasse **28 mm**, le desserrer si la garde est inférieure.

Organes de commande et réglage de débrayage.

- 1. Levier de fourchette de débrayage.
- 2. Erou et contre-écrou de réglage de la garde à la pédale.
- 3. Ressort de rappel de levier (1).
- 4. Câble de débrayage.

Embrayage

Modèle 126

181.05

Feuille 1

VERIFICATIONS

Placer le mécanisme sur une base d'appui remplaçant le volant, interposer un disque ayant une épaisseur **S** de **7,9 mm** et soumettre le mécanisme à quatre essais de débrayage en appliquant une charge de **82 kg** dans le sens **F**.

A une course de débrayage **D** de **8 mm** doit correspondre un décollement mini du plateau de pression de **1,4 mm**, et une cote **X** de **27,3 à 29 mm**.

Si les cotes relevées sont différentes de celles prévues, remplacer le mécanisme.

Schéma de contrôle du mécanisme d'embrayage assemblé.

1. Couvercle.
2. Disque d'embrayage.
3. Plateau de pression.
4. Ressort à membrane.

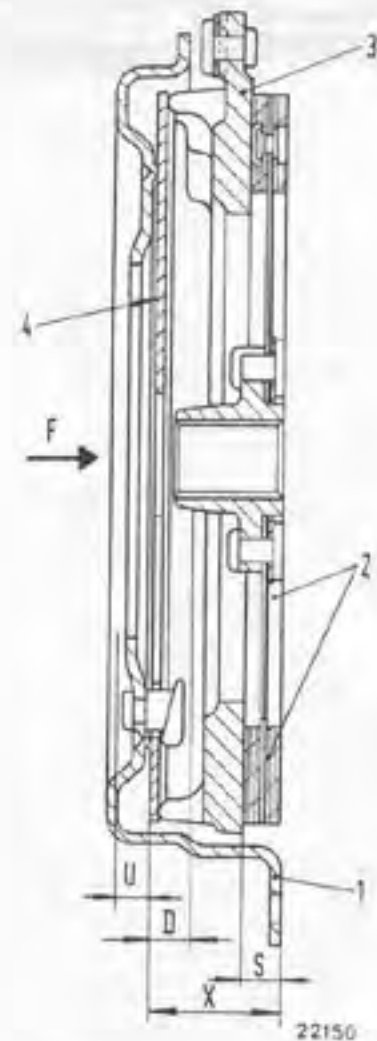
S = 7,9 mm : épaisseur du disque pour contrôler le mécanisme d'embrayage.

X = 27,3 à 29 mm : cote à relever au cours du contrôle.

D = 8 mm : course de débrayage.

U = 5 mm : déplacement maxi admis à la suite de l'usure des garnitures du disque d'embrayage.

F = 82 kg : sens d'application de la charge pour vérifier si à une course de débrayage de **8 mm** correspond un décollement mini de **1,4 mm** du plateau de pression.



Pour vérifier le voilage du disque d'embrayage emmancher le moyeu du disque sur l'arbre prévu; placer ce dernier entre les pointes de l'appareil **A. 95361**, puis faire tourner lentement le disque et, à l'aide du comparateur à socle magnétique **A. 95684**, vérifier que le voilage ne dépasse pas **0,25 mm**.

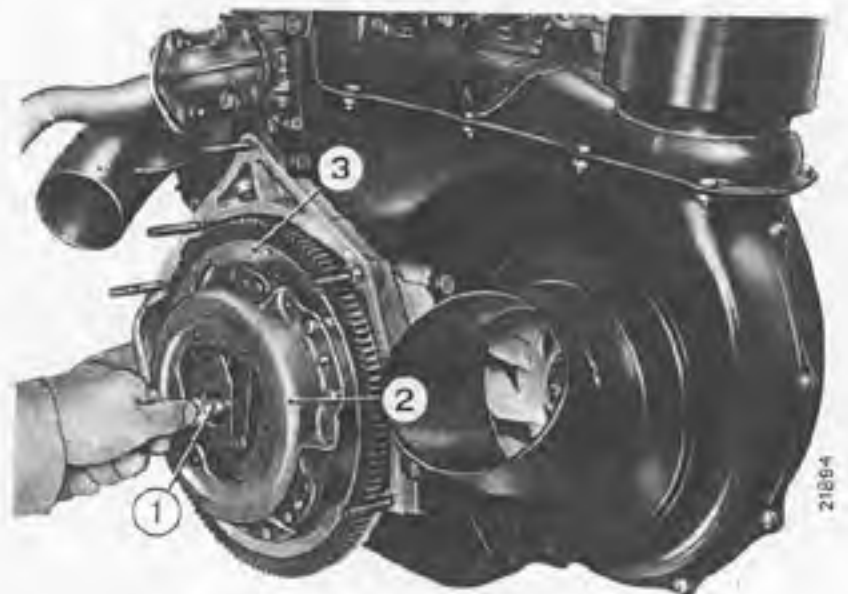
Contrôle du voilage du disque d'embrayage à l'aide de l'appareil A. 95361 et du comparateur à socle magnétique A. 95684.



Pour le centrage du disque d'embrayage utiliser l'outil **A. 70085**.

Centrage du disque d'embrayage à l'aide de l'outil A. 70085, lors de la mise en place du mécanisme d'embrayage.

1. Outil **A. 70085**.
2. Mécanisme d'embrayage.
3. Volant moteur.





A. 70085 Axe de centrage du disque d'embrayage.

FIAT 126

SOUSGROUPES

SUSPENSIONS ET ROUES - 44

Code catalogue pièces détachées	Code correspondant manuel et barème	
—	44	Caractéristiques et données - Couples de serrage
		Gr. 443 - SUSPENSIONS ET ROUES
D3	443.00	Suspensions
	443.01	Pièces de la suspension avant
	443.05	Pièces de la suspension arrière
	443.10	Amortisseurs
	443.14	Fusée
	443.16	Roues
	44 A	Outillage

Suspensions

Modèle 126

443.00

Feuille 3

Montage du ressort à lames sur l'outil A. 74061.



22521

La repose de la suspension avant sur la voiture comporte les opérations suivantes:

— placer le ressort sur l'outil **A. 74061** et le charger, en manoeuvrant la vis de l'outil, jusqu'à ce qu'il soit en position de charge statique; dans cette condition la flèche entre la ligne droite reliant le centre des chapes du ressort et le plan inférieur du ressort même, vis-à-vis des ancrages, doit être de 28 ± 3 mm (voir le tableau 443.01 - feuille 1);

— fixer à la caisse le ressort placé sur l'outil **A. 74061** en serrant les écrous de fixation des supports élastiques à un couple de **3 m.kg**;

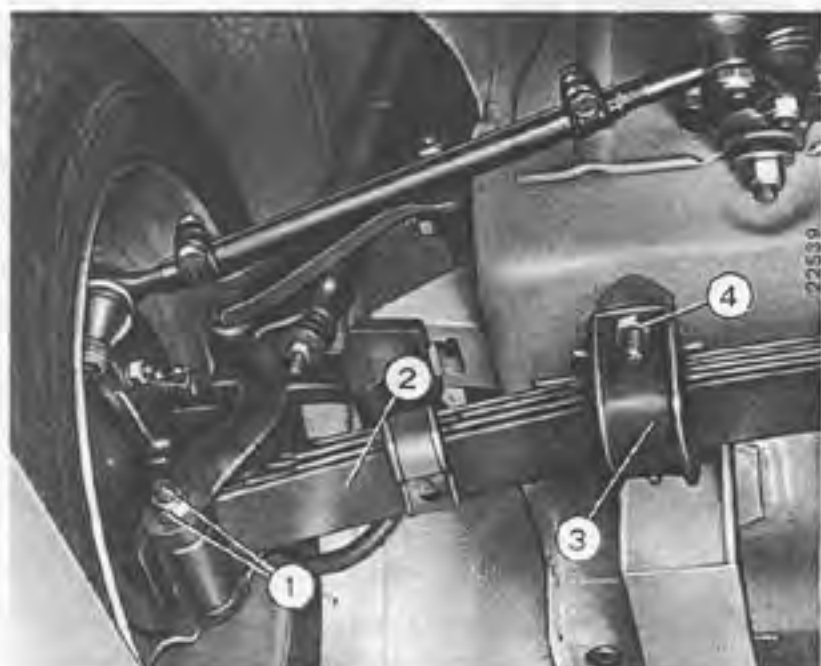
— situer l'axe du bras oscillant dans la position de charge statique par rapport à l'axe de support, et serrer les écrous de fixation de l'axe aux demi-bras oscillants à un couple de **2,5 m.kg**;

— accoupler les montants aux bras oscillants, placer les axes du bras et du montant suivant un angle d'environ **95°** et serrer l'écrou de la vis d'accouplement des bras et des montants à un couple de **6 m.kg**;

— monter les cales de réglage de la chasse et du carrossage, dans le même nombre qu'elles étaient avant le démontage, sur les goujons de fixation des axes des bras oscillants.



Montage du ressort à lames sous la caisse, à l'aide de l'outil A. 74061.

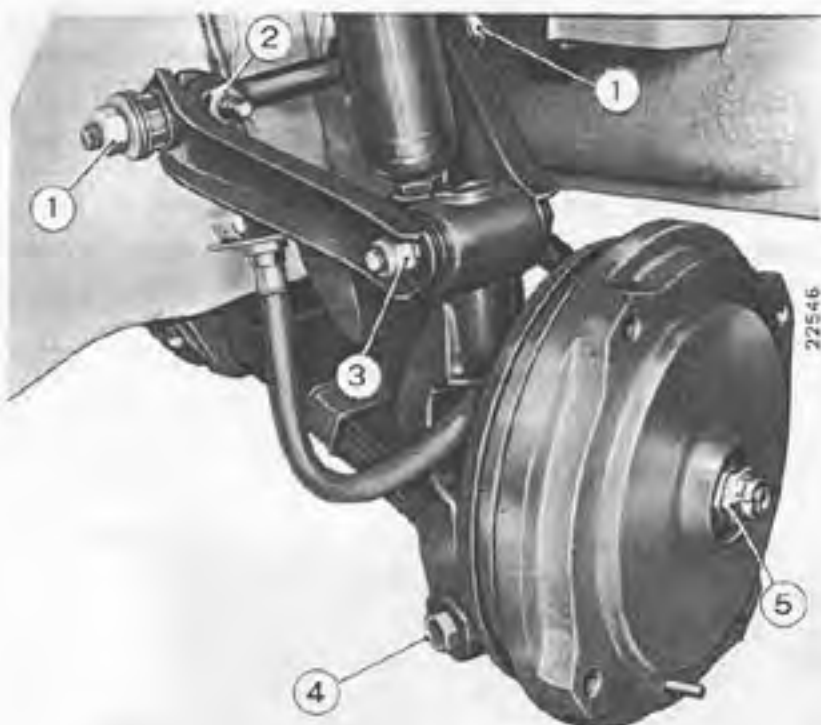


— monter le groupe bras oscillant-montant en le fixant au ressort à lames et à la caisse; serrer alors l'écrou de la vis fixant le ressort au montant de fusée, à un couple de **4 m.kg**;

— ancrer les amortisseurs à la caisse et au montant, en serrant ses écrous de fixation à un couple de **2 m.kg**;

Détail de la suspension avant, côté droit.

1. Vis et écrou fixant le ressort au montant de fusée.
2. Ressort à lames.
3. Support élastique de fixation du ressort à la caisse.
4. Ecrou de support élastique.



— enlever l'outil **A. 74061** du ressort à lames;

— serrer les écrous fixant les axes des bras oscillants à la caisse, à un couple de **3 m.kg**;

— brancher les tubes flexibles des freins aux raccords des canalisations rigides;

— accoupler les rotules des barres latérales réglables de direction aux leviers d'attaque de fusées.

Détail de la suspension avant, côté droit.

1. Ecrous fixant l'axe au bras oscillant.
2. Ecrou fixant l'axe du bras oscillant à la caisse.
3. Ecrou de vis fixant le montant au bras oscillant.
4. Vis fixant le ressort à lames au montant.
5. Ecrou de moyeu de roue AV.

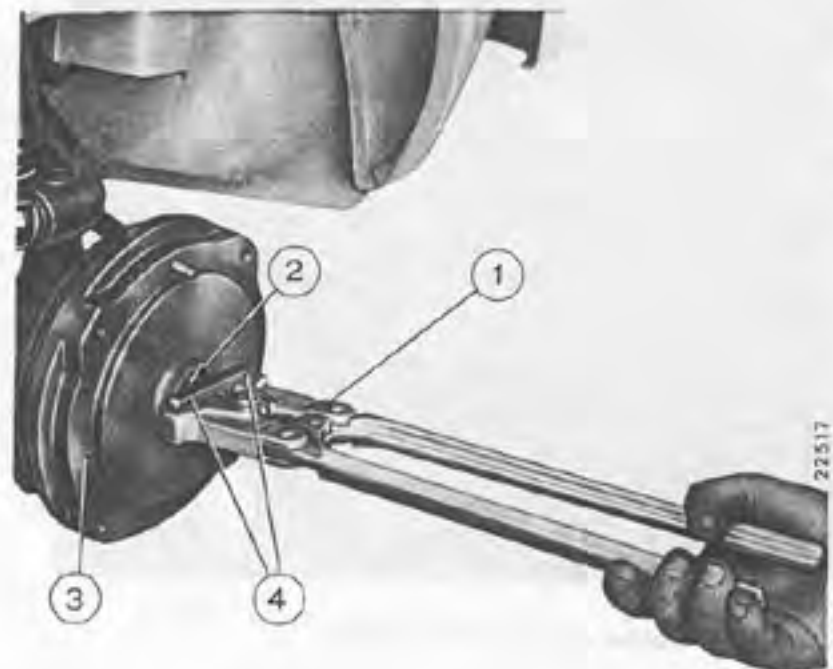
Après le réglage du jeu latéral des roulements du moyeu de roue, il faut serrer l'écrou de fixation avec la pince **A. 74140/1** équipée des embouts **A. 74140/2**.

ATTENTION

Il est nécessaire de remplacer l'écrou de fixation des roulements de moyeu de roue toutes les fois qu'il est démonté.

Sertissage de l'écrou des roulements de moyeu de roue AV.

1. Pince **A. 74140/1**.
2. Ecrou de moyeu de roue AV.
3. Tambour de frein.
4. Embouts **A. 74140/2** pour pince **A. 74140/1**.

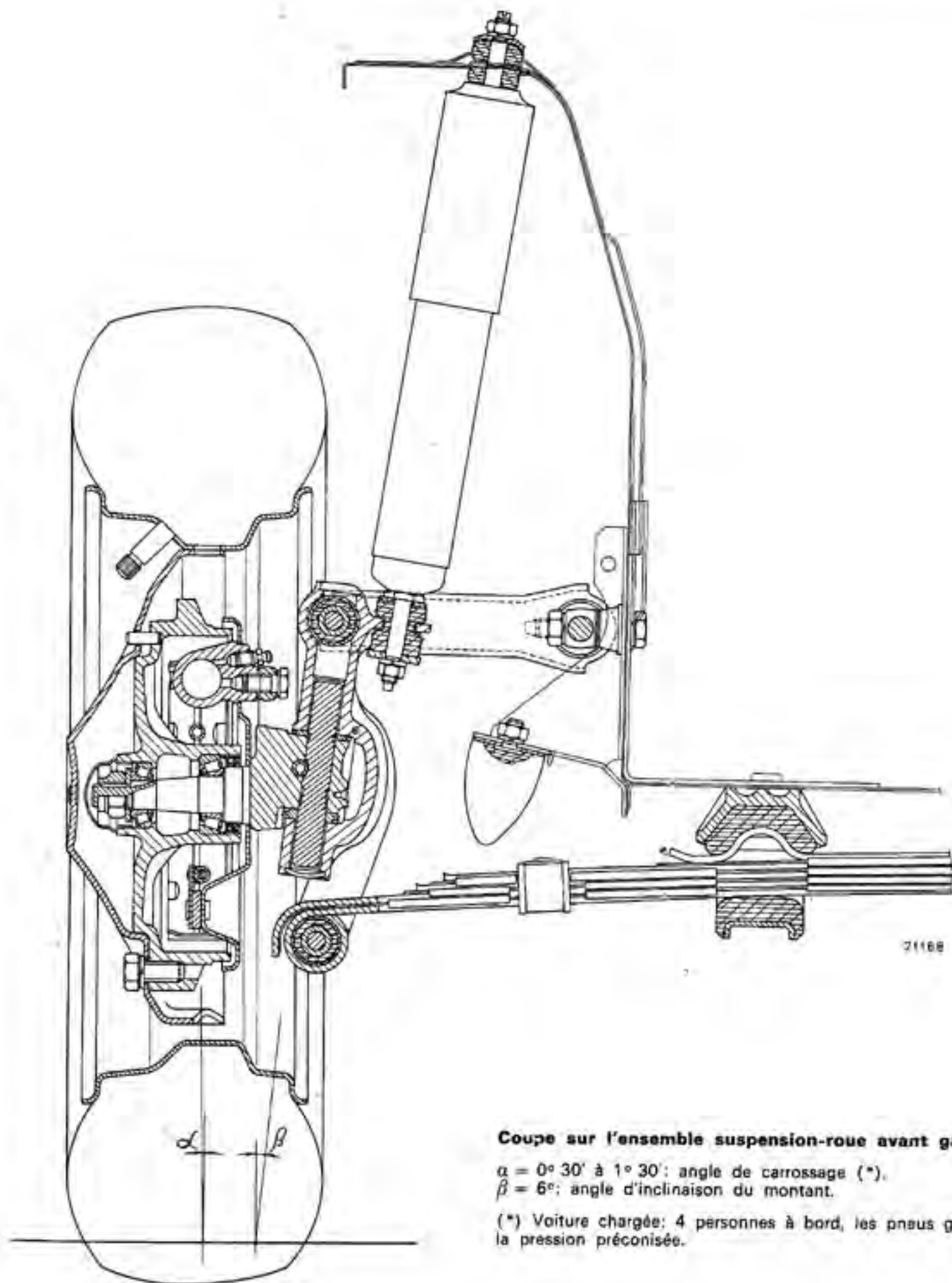


Suspensions

Modèle 126

443.00

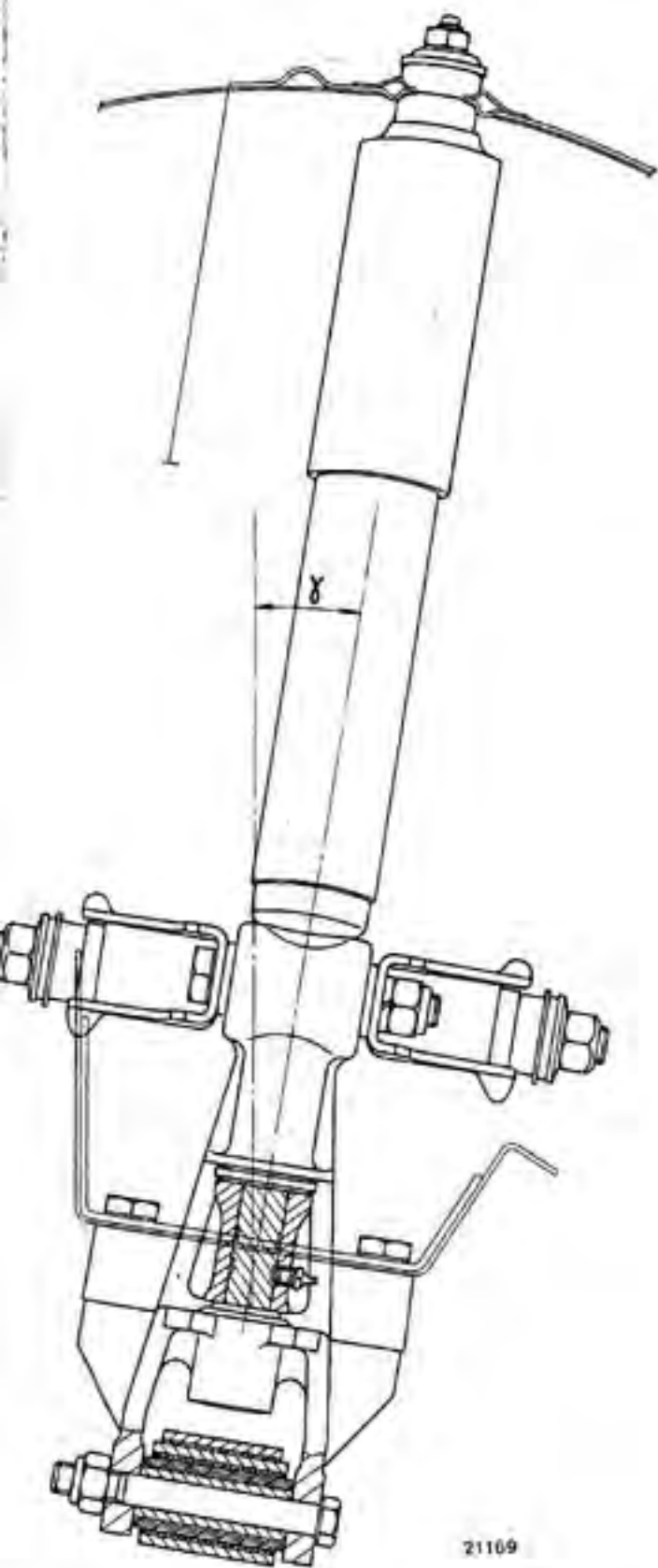
Feuille 4



Coupe sur l'ensemble suspension-roue avant gauche.

$\alpha = 0^{\circ} 30'$ à $1^{\circ} 30'$: angle de carrossage (*).
 $\beta = 6^{\circ}$: angle d'inclinaison du montant.

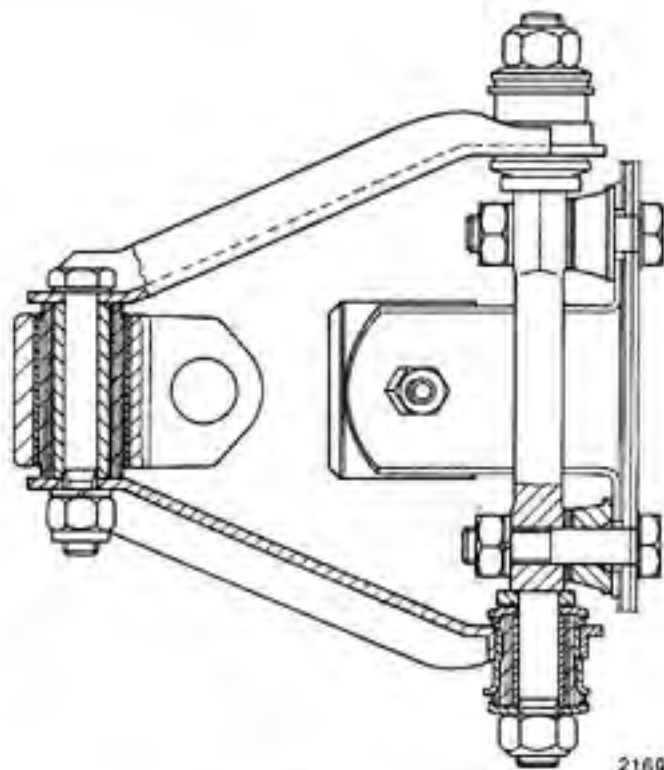
(*): Voiture chargée: 4 personnes à bord, les pneus gonflés à la pression préconisée.



21169

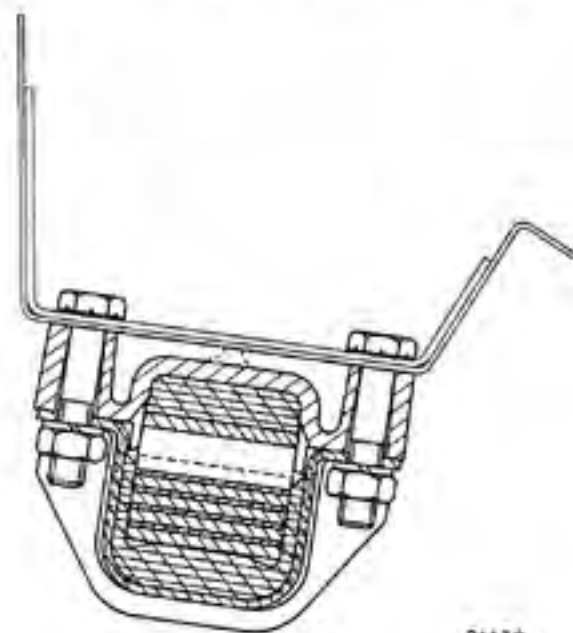
Coupe sur la fusée et sur l'ancrage du ressort à lames sur le montant.

$\gamma = 8^\circ \text{ à } 10^\circ$; angle de chasse (*).



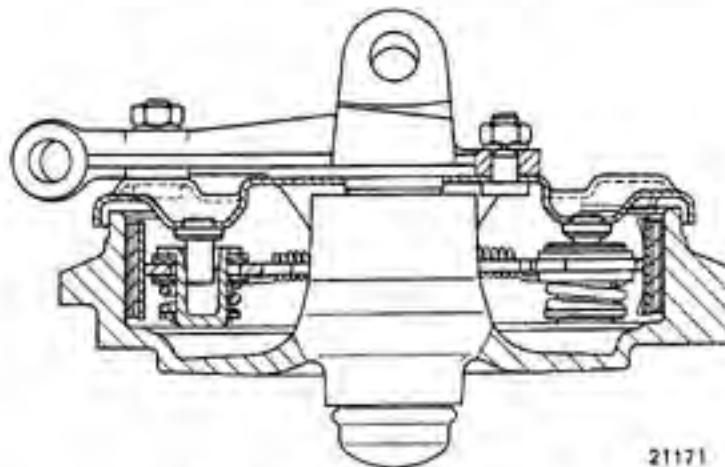
21603

Coupe sur le bras oscillant gauche.



21170

Coupe sur le support élastique intermédiaire de fixation du ressort à lames au soubassement.



21171

Coupe sur le frein de la roue AV gauche.

Suspensions

Modèle 126

443.00

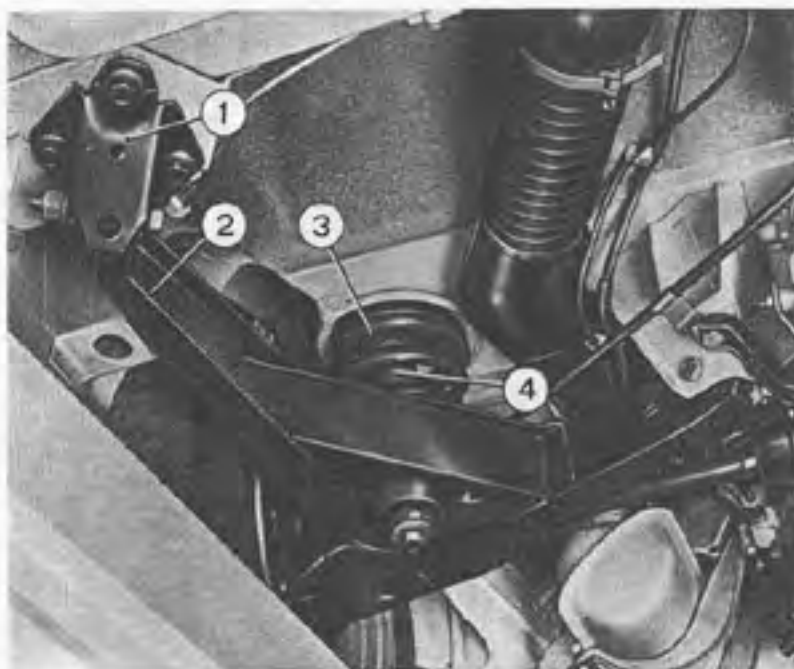
Feuille 5

SUSPENSION ARRIERE

Dépose et repose.

Opérations de dépose de la suspension arrière de la voiture:

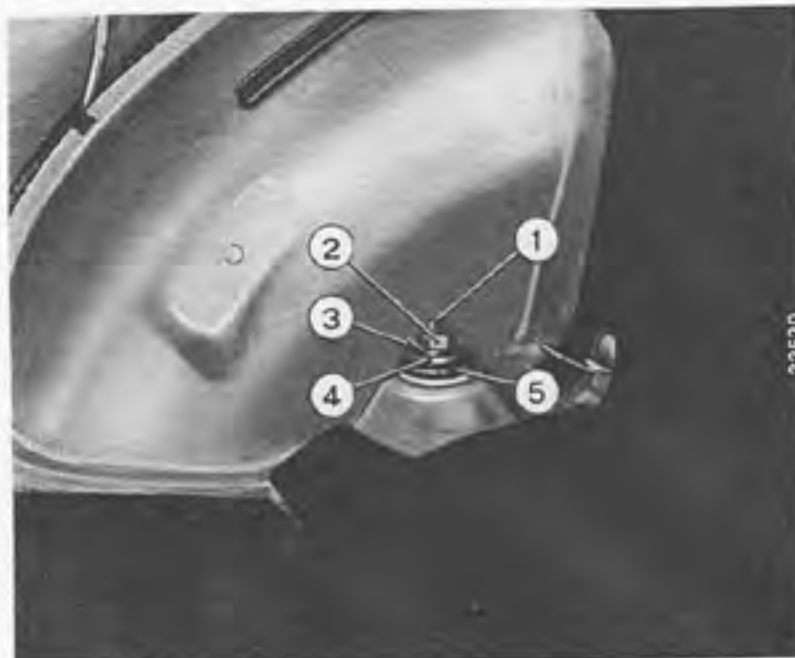
— soulever l'arrière de la voiture, le placer sur les chandelles **Ar. 22908** et démonter les roues;



Détail de la suspension arrière droite.

1. Support de bras oscillant.
2. Bras oscillant.
3. Ressort hélicoïdal.
4. Amortisseur hydraulique.

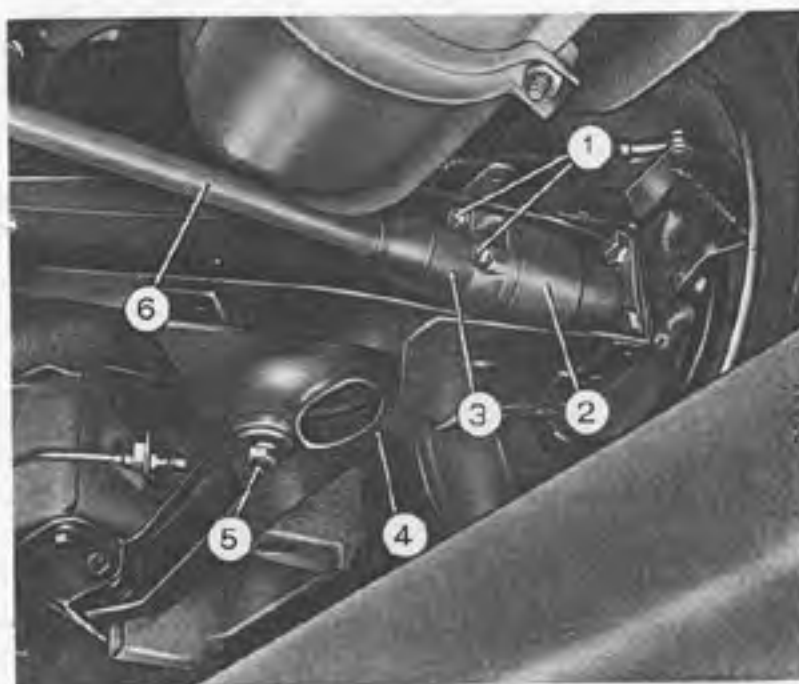
— à l'intérieur de la voiture, soulever le garnissage du plancher arrière et dévisser l'écrou de fixation supérieure de l'amortisseur à la caisse; cette opération comporte l'usage de la clé **A. 57020**;



Fixation supérieure de l'amortisseur hydraulique.

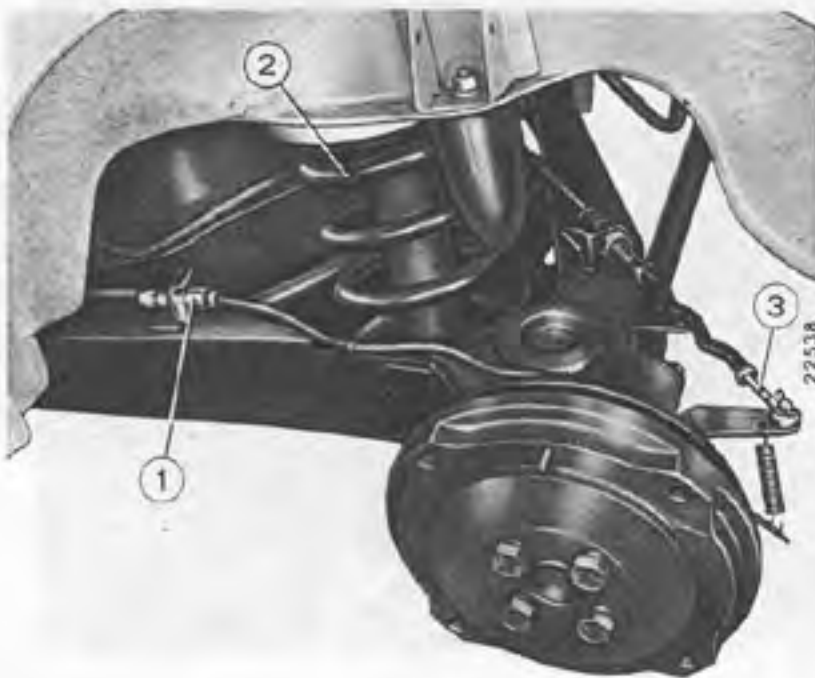
1. Queue de l'amortisseur.
2. Écrou fixant l'amortisseur à la caisse.
3. Rondelle-frein.
4. Rondelle plate.
5. Bague élastique supérieure.

— enlever les vis fixant le manchon cannelé de l'arbre de roue au joint élastique de la roue, faire rentrer le manchon sur l'arbre et déposer le ressort se trouvant à l'intérieur.



Détail de la suspension arrière droite.

1. Vis fixant le manchon cannelé au joint.
2. Joint élastique.
3. Manchon cannelé.
4. Bras oscillant.
5. Amortisseur hydraulique.
6. Arbre de roue.



— séparer le tube flexible de freins du raccord de la canalisation rigide, après bouchage du trou d'alimentation du circuit concerné, dans le réservoir de liquide de freins;

— détacher le tirant de frein à main (3) du levier de commande;

— abaisser le bras oscillant, comprimer l'amortisseur et déposer le ressort hélicoïdal avec les deux caoutchoucs isolants;

Détail de la suspension arrière gauche.

1. Raccord de liaison au tube flexible de freins.
2. Ressort hélicoïdal.
3. Tirant de frein à main.

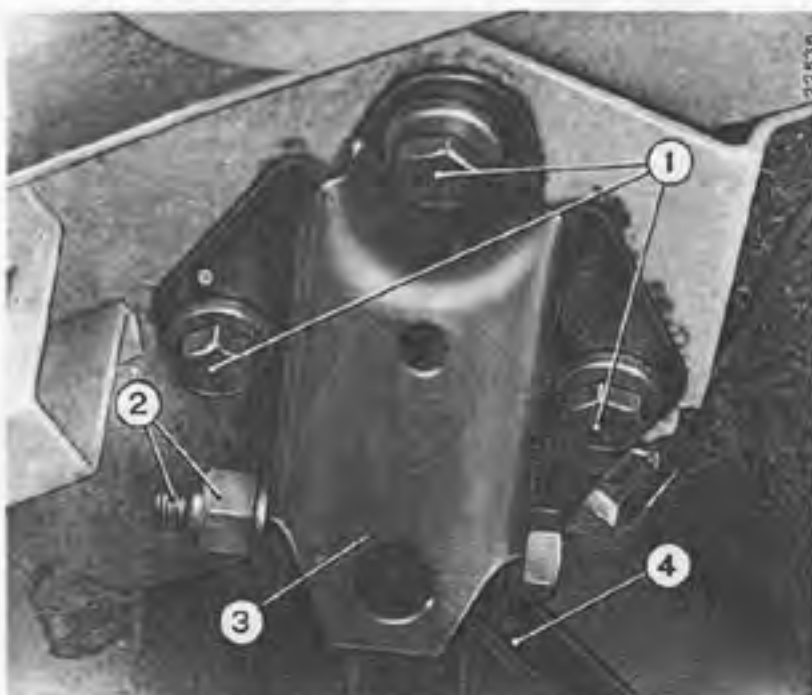


— enlever les vis fixant le support du bras oscillant à la caisse;

— déposer l'axe d'accouplement du bras oscillant à la caisse, après dévissage de son écrou; lors de la dépose, prendre note du nombre et de l'emplacement des cales d'épaisseur placées aux côtés de la bague élastique; extraire finalement le bras oscillant complet.

Fixation arrière du bras oscillant à la caisse.

1. Cales d'épaisseur.
2. Ecrou et rondelle-frein.
3. Axe d'accouplement du bras oscillant à la caisse.
4. Bague élastique.
5. Bras oscillant.



Pour le repose de la suspension arrière, procéder comme suit:

— placer la suspension assemblée en regard de ses fixations sur la caisse;

— visser, sans les serrer, les vis de fixation du support à la caisse; elles ne seront serrées à bloc, à un couple de **5 m.kg**, qu'après réglage du pincement des roues;

Détail de la suspension arrière droite.

1. Vis fixant le support à la caisse.
2. Ecrou et axe d'accouplement du bras à son support.
3. Support de bras.
4. Bras oscillant.

Suspensions

Modèle 126

443.00

Feuille 6

— engager l'extrémité intérieure du bras dans sa fixation sur la caisse; intercaler les cales d'épaisseur entre la bague élastique et la fixation, comme elles étaient avant la dépose, en les alignant avec la bague au moyen de l'outil **A. 74143**; enlever l'outil en le remplaçant par l'axe de fixation; serrer l'écrou à un couple de **8 m.kg** après réglage du pincement;



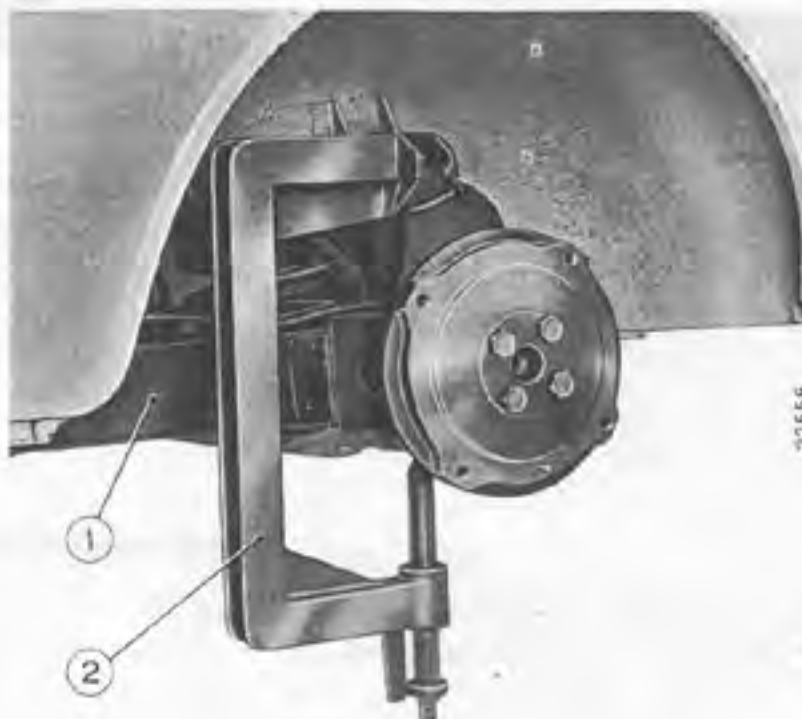
Montage des cales d'épaisseur.

1. Bague élastique.
2. Cales d'épaisseur.
3. Outil **A. 74143**.
4. Bras oscillant.

— mettre en place le ressort avec ses deux caoutchoucs isolants, puis soulever la suspension à l'aide de l'outil **A. 74052** et fixer l'amortisseur en haut, dans la voiture;

— brancher le tube flexible de freins au raccord et accoupler le tirant de frein à main au levier de commande;

— accoupler finalement le moyeu cannelé de l'arbre de roue au joint élastique.



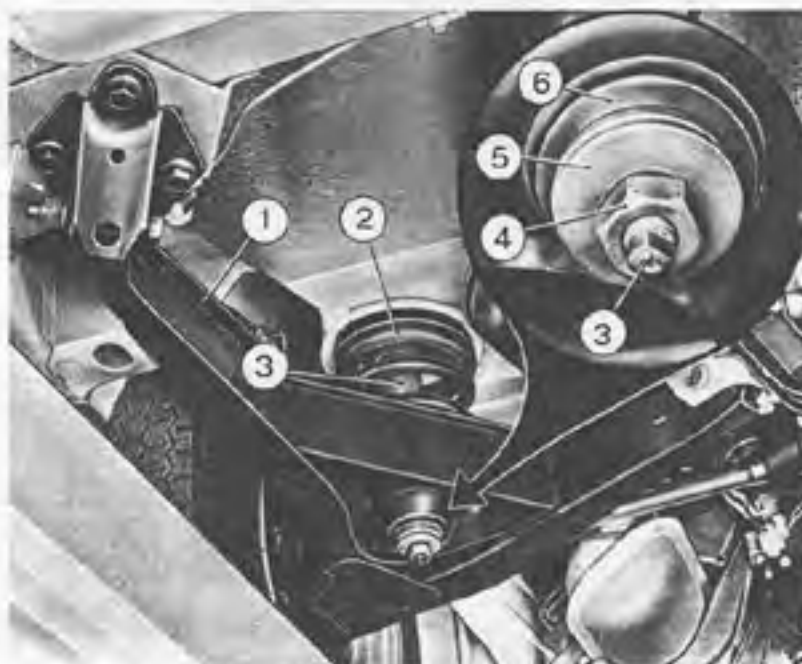
Compression de la suspension arrière.

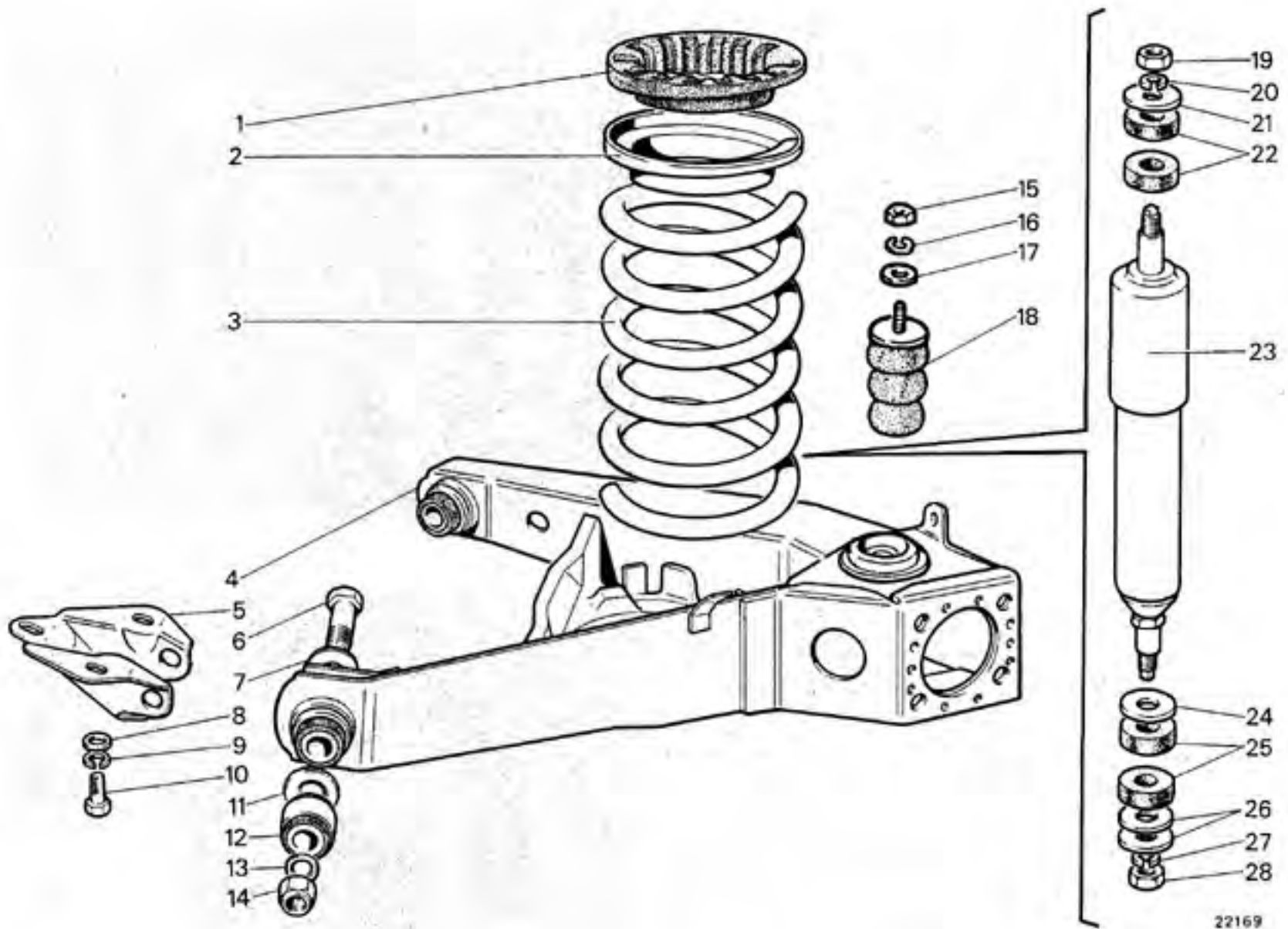
1. Bras oscillant.
2. Outil **A. 74052**.

NOTA - Lors du montage de la suspension, s'assurer que les deux ressorts hélicoïdaux sont de la même classe. En effet, les ressorts sont répartis en deux classes, A et B: la classe A est repérée par un trait de peinture jaune, la classe B par un trait de peinture verte. Leurs caractéristiques sont reprises au tableau 44 - feuille 1.

Détail de la suspension arrière droite.

1. Bras oscillant.
2. Ressort hélicoïdal.
3. Amortisseur hydraulique.
4. Ecrou de fixation de l'amortisseur.
5. Rondelle plate.
6. Bague élastique inférieure.





Pièces constitutives de la suspension arrière.

- | | |
|--|---|
| 1. Caoutchouc isolant de ressort hélicoïdal. | 15. Erou fixant le tampon caoutchouc à la caisse. |
| 2. Siège de caoutchouc isolant (1). | 16. Rondelle-frein. |
| 3. Ressort hélicoïdal. | 17. Rondelle plate. |
| 4. Bras oscillant. | 18. Tampon caoutchouc. |
| 5. Support de bras oscillant. | 19. Erou fixant l'amortisseur à la caisse. |
| 6. Vis fixant le bras oscillant au support. | 20. Rondelle-frein. |
| 7. Rondelle plate. | 21. Rondelle plate. |
| 8. Rondelle plate. | 22. Bagues élastiques supérieures. |
| 9. Rondelle-frein. | 23. Amortisseur hydraulique. |
| 10. Vis fixant le support (5) à la caisse. | 24. Rondelle plate. |
| 11. Rondelle plate. | 25. Bagues élastiques inférieures. |
| 12. Bague élastique de bras oscillant. | 26. Rondelles plates. |
| 13. Rondelle-frein. | 27. Rondelle-frein. |
| 14. Erou de vis (6). | 28. Erou fixant l'amortisseur au bras oscillant. |

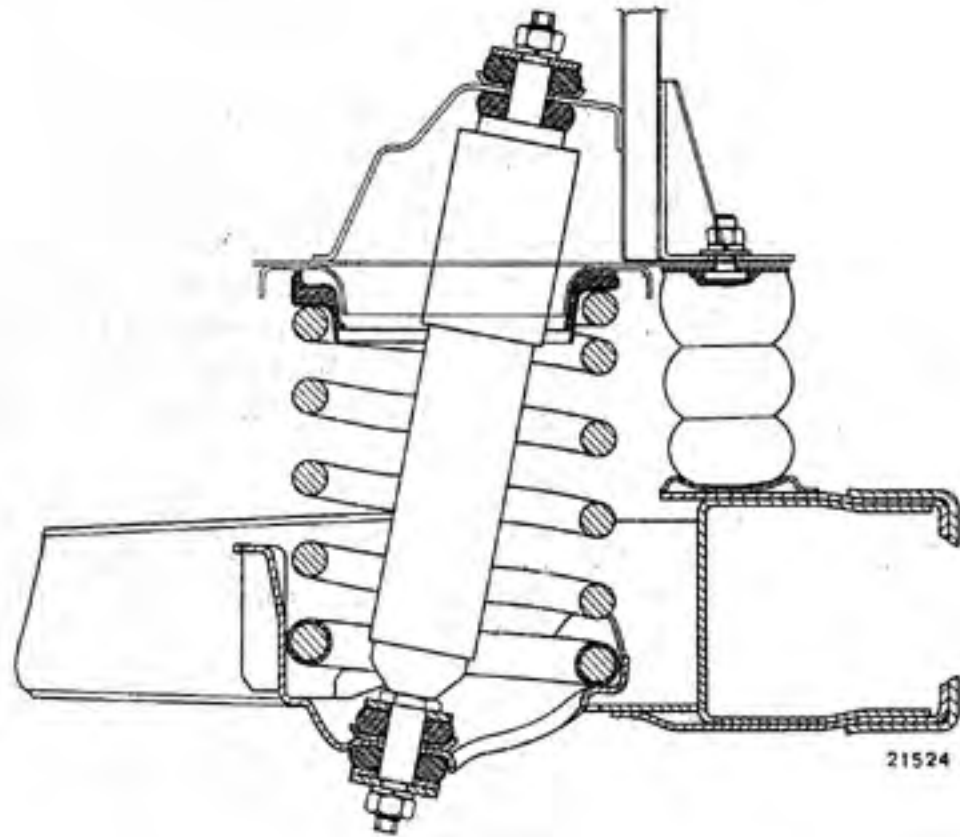
Suspensions

Modèle 126

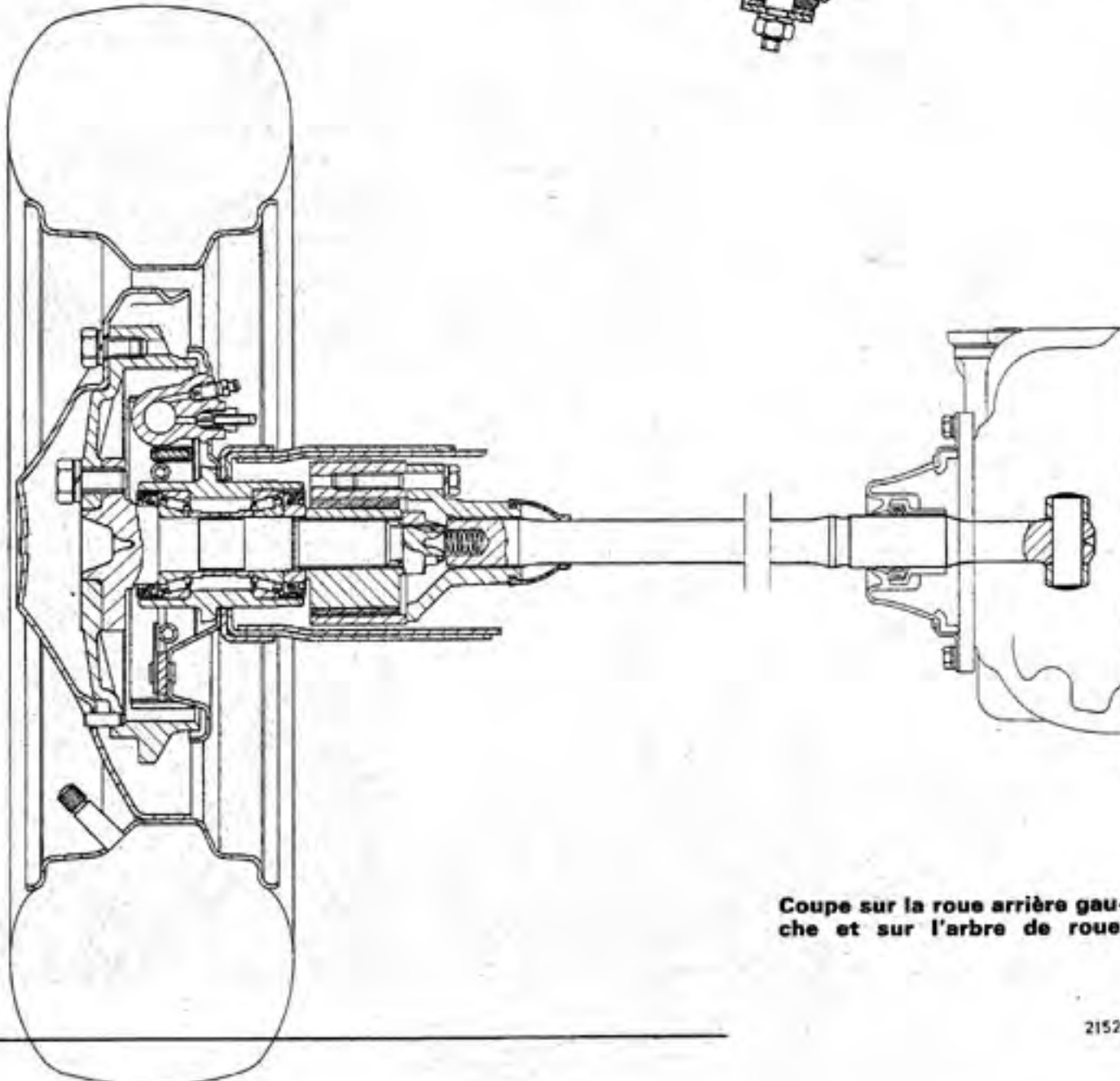
443.00

Feuille 7

Coupe sur les fixations de
l'amortisseur hydraulique de
suspension arrière.

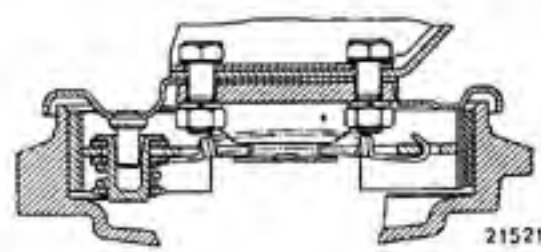
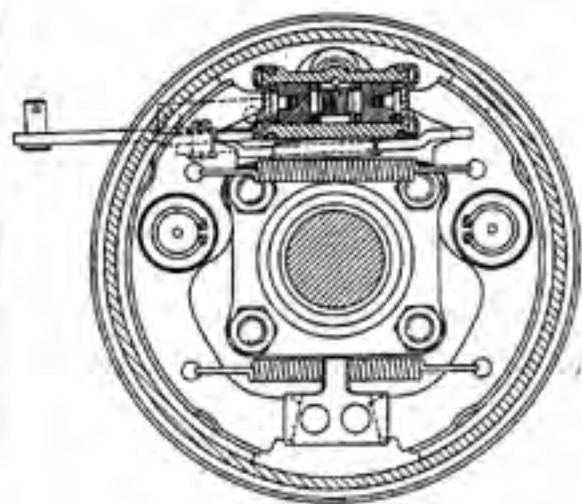


21524

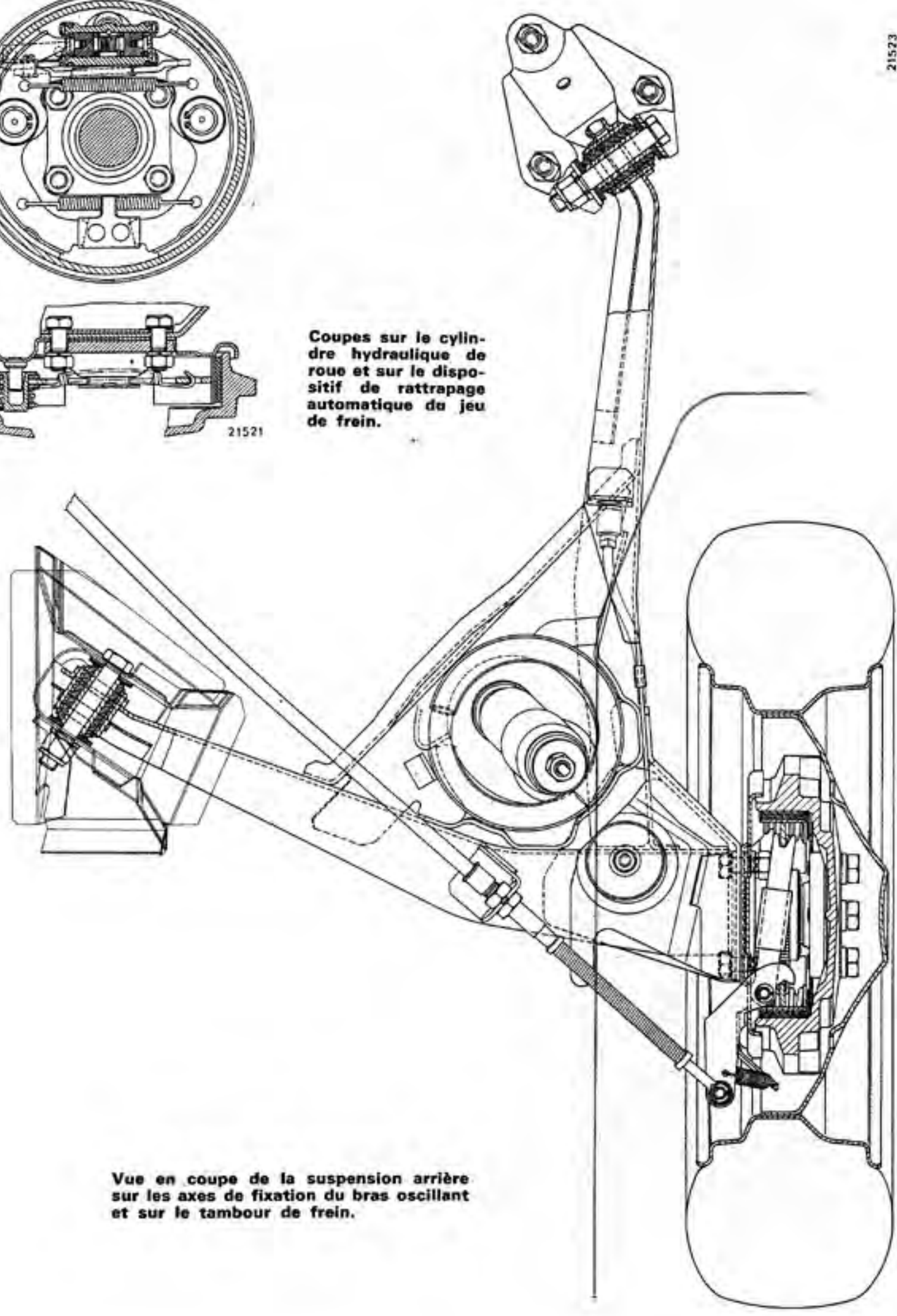


Coupe sur la roue arrière gau-
che et sur l'arbre de roue.

21522



Coupes sur le cylindre hydraulique de roue et sur le dispositif de rattrapage automatique du jeu de frein.



Vue en coupe de la suspension arrière sur les axes de fixation du bras oscillant et sur le tambour de frein.

21523

Suspension et roues

Modèle 126

44

Feuille 1

CARACTERISTIQUES ET DONNEES

SUSPENSION AVANT		
Type : à roues indépendantes. Ressort à lames transversal, accouplé au soubassement de la coque en deux points intermédiaires, par calage de tampons élastiques, et aux deux montants aux bouts par "estendblocs". Dans les secouements asymétriques des roues, le ressort travaille en élément stabilisateur. Amortisseurs hydrauliques télescopiques à double effet.		
Montants Chasse, en charge (*) — Réglage: par cales d'épaisseur entre l'axe du bras oscillant et les entretoises sur les goujons soudés à la caisse. — Inclinaison		8° à 10° 6°
Roues Carrossage, en charge (*) — Réglage: par cales d'épaisseur entre l'axe du bras oscillant et les entretoises sur les goujons soudés à la caisse. Pincement, en charge (*) — Réglage: par des chapes vissées sur les barres latérales de direction. Jeu latéral des roulements de moyeux de roues Blocage de la suspension: en charge (*).		0° 30' à 1° 30' - 1 à + 3 mm 0,025 à 0,10 mm
Ressort à lames Emplacement Composition Flèche (sous charge statique) Charge statique de réception Flexibilité		transversal avant 5 lames 28 ± 3 mm 135 kg 68 ± 6 mm/100 kg
Amortisseurs Type: hydrauliques télescopiques à double effet Référence Diamètre du cylindre intérieur mm Longueur: — détendu mm — comprimé mm Course mm Tarage (**) { compression mm détente mm		RIV 4048307 27 335 ± 2 212 ± 2 123 1,5 à 3,5 7 à 11 BOGE 4317134 27 335 ± 5 210 ± 2 125 — —

(*) En charge: voiture avec 4 personnes à bord et les pneus gonflés à la pression préconisée.

(**) Valeurs obtenues sur l'appareil Ap. 5023 dans les conditions d'essai suivantes: bras 250 mm; course 100 mm; position du cadran B 90°.

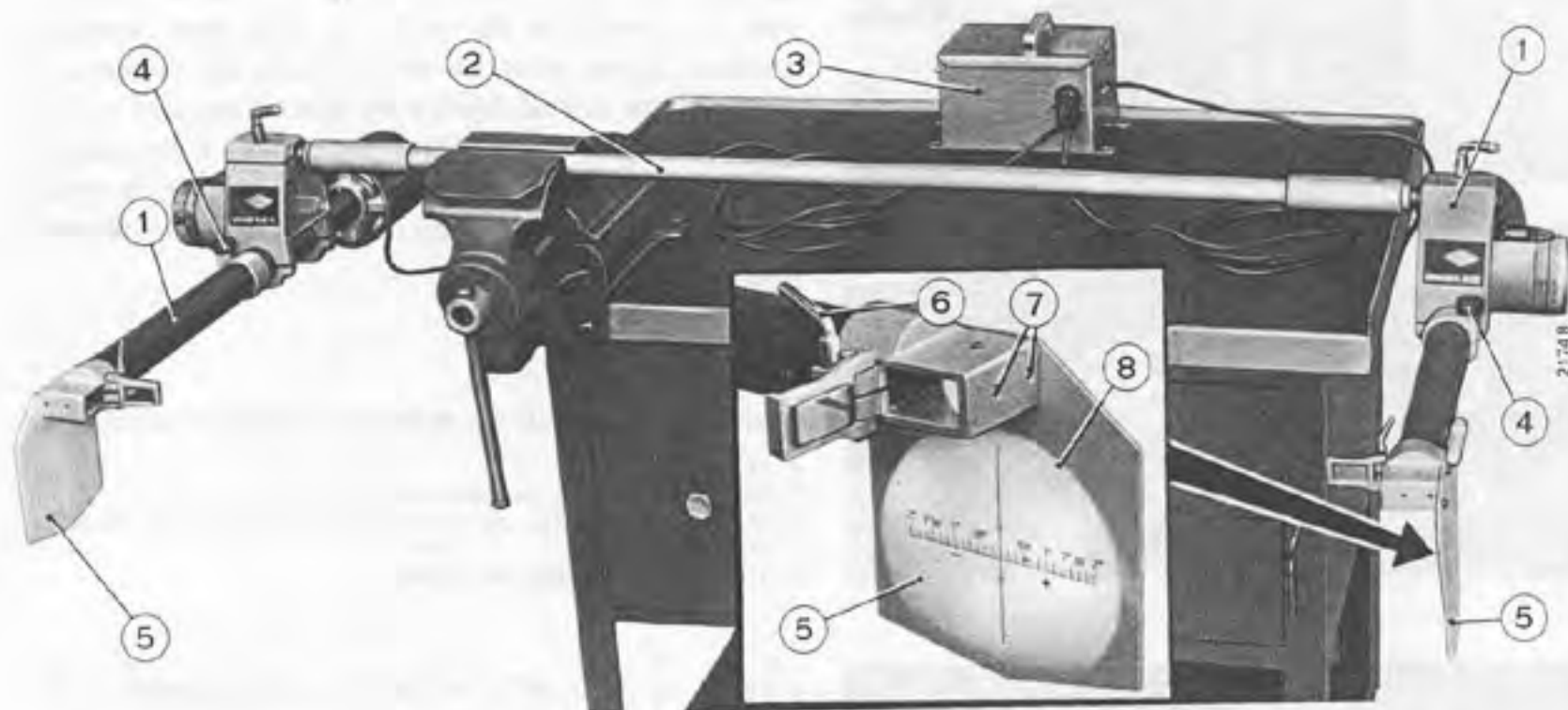
Suspensions

Modèle 126

443.00

Feuille 8

GEOMETRIE DES ROUES AVANT



Mise au zéro de l'appareil "Uniflex" Ap. 5106/1.

- | | |
|--|---|
| 1. Projecteur. | 5. Ecran. |
| 2. Tige de mise au zéro. | 6. Levier de blocage de l'écran. |
| 3. Transformateur d'alimentation pour lampes de projecteurs. | 7. Vis de réglage pour mise au zéro de l'échelle graduée. |
| 4. Bouton de mise au point de l'échelle graduée. | 8. Echelle graduée. |

Avant d'appliquer l'appareil "Uniflex" Ap. 5106/1 aux roues, il est nécessaire d'effectuer quelques opérations préliminaires.

Mettre au zéro les échelles graduées, à l'établi et au moyen de la tige en dotation à l'appareil, en manoeuvrant les vis de réglage.

Vérifier les organes de la voiture pouvant influencer l'assiette des roues, en contrôlant:

- la pression de gonflage des pneus;
- le montage des pneus: l'excentricité et l'orthogonalité ne doivent pas dépasser **3 mm**;
- le jeu latéral des roulements de roues (de **0,025** à **0,100 mm**);

— le jeu entre la fusée et son montant;

— le jeu des rotules sur les barres latérales de la timonerie de direction.



Contrôle de la pression des pneus, avant de vérifier la géométrie des roues avant.



Mettre les roues avant en ligne et y placer dessous les plateaux tournants, en ayant soin de les bloquer avec la cheville et de mettre au zéro leurs secteurs gradués; placer sous les roues arrière les plateaux à déplacement latéral. Mettre en place l'appareil sur la roue et effectuer les réglages nécessaires à compenser l'erreur d'orthogonalité permise par la jante de roue; utiliser à cet effet le niveau à bulle d'air expressément prévu.

Position de l'appareil Ap. 5106/1 sur la roue avant droite.

1. Projecteur.
2. Levier de fixation de l'appareil sur la roue.
3. Boutons de réglage de l'alignement projecteur-axe de roue.
4. Plateau tournant.
5. Cheville de blocage du plateau.

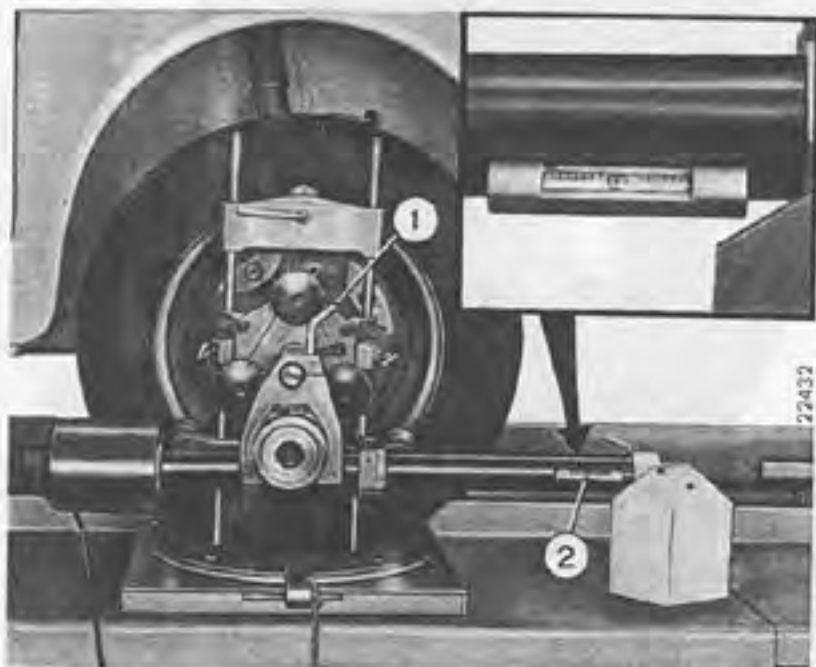


Lors de la pose de la voiture sur les plateaux tournants, enlever les chevilles de blocage.

Freiner la voiture en calant, entre la pédale de freins et le siège avant, l'outil fourni exprès avec l'appareillage optique; cette opération est indispensable pour le contrôle de l'angle de chasse.

Avant de procéder à la vérification des angles caractéristiques, il faut avoir soin de secouer énergiquement la voiture à ses deux extrémités, afin de tasser les suspensions.

Mise en place de l'outil de blocage des roues.



Afin d'éviter des lectures erronées des valeurs de pincement, niveler les projecteurs à l'aide du niveau montré sur la figure, puis les bloquer en place avec le levier (1).

Le pincement des roues avant doit être compris entre **- 1 et + 3 mm (*)**; puisque l'appareillage permet uniquement de relever les angles, ces derniers doivent être transformés en millimètres au moyen du tableau exprès de la page suivante.

(*) Valeur obtenue voiture en charge (4 personnes à bord, les pneus gonflés à la pression préconisée).

Mise de niveau d'un projecteur.

1. Levier de blocage du projecteur en place.
2. Niveau à bulle d'air pour nivellement du projecteur.

millimètres	angles
0,48	5'
0,96	10'
1,44	15'
1,92	20'
2,40	25'
2,88	30'
3,36	35'
3,84	40'
4,32	45'
4,80	50'
5,28	55'
5,76	1°
6,24	1° 5'
6,72	1° 10'
7,20	1° 15'
7,68	1° 20'
8,16	1° 25'
8,64	1° 30'
9,12	1° 35'
9,60	1° 40'
10,08	1° 45'
10,56	1° 50'
11,04	1° 55'
11,52	2°

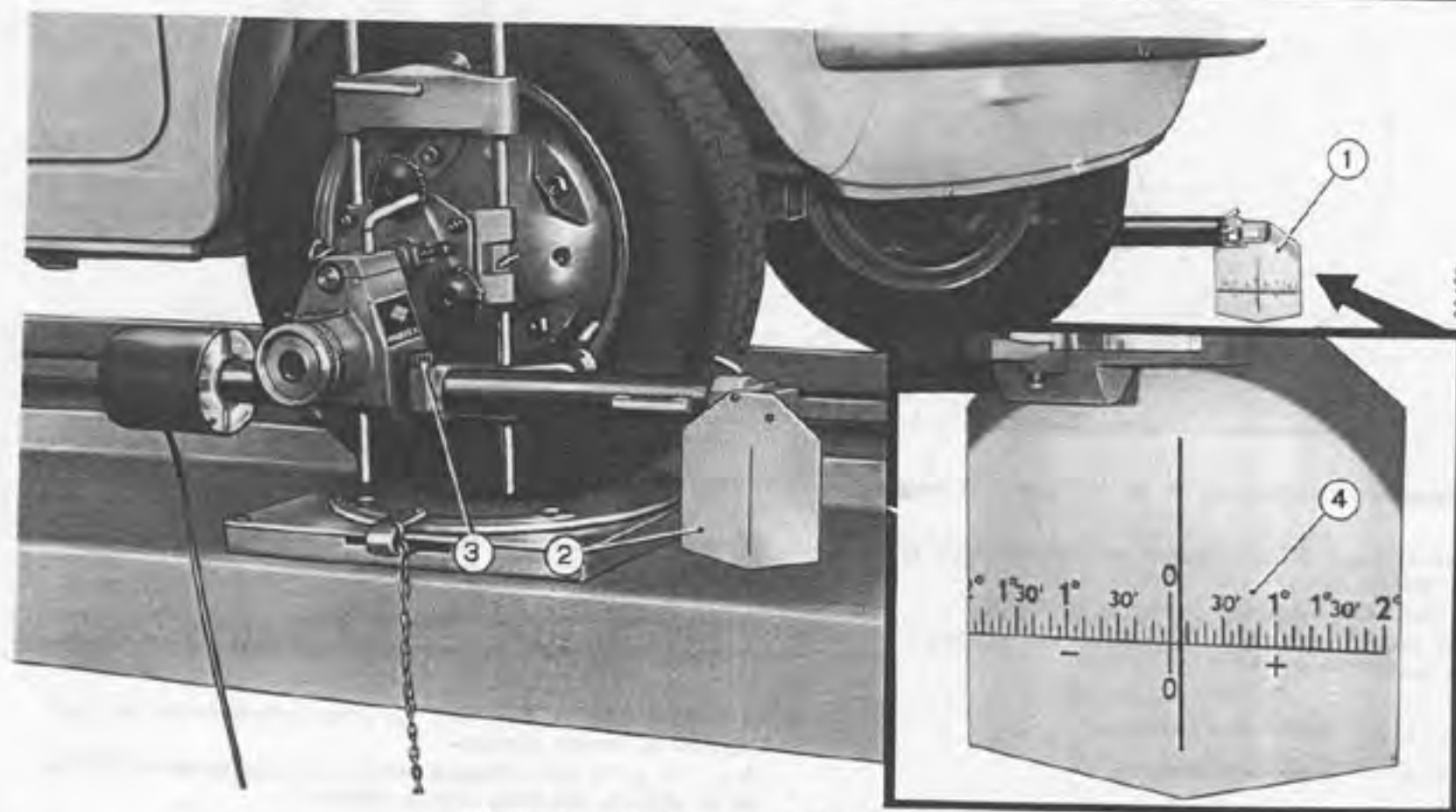
Tableau de conversion des millimètres en valeurs d'angles pour la vérification du pincement des roues avec l'appareil Ap. 5106/1.

Le tableau de correspondance millimètres-angle, livré en dotation à l'appareil **Ap. 5106/1**, indique les valeurs d'après les dimensions des jantes de roues.

Ci-contre nous avons indiqué les valeurs concernant le modèle 126, soit avec jantes de roue de 12".

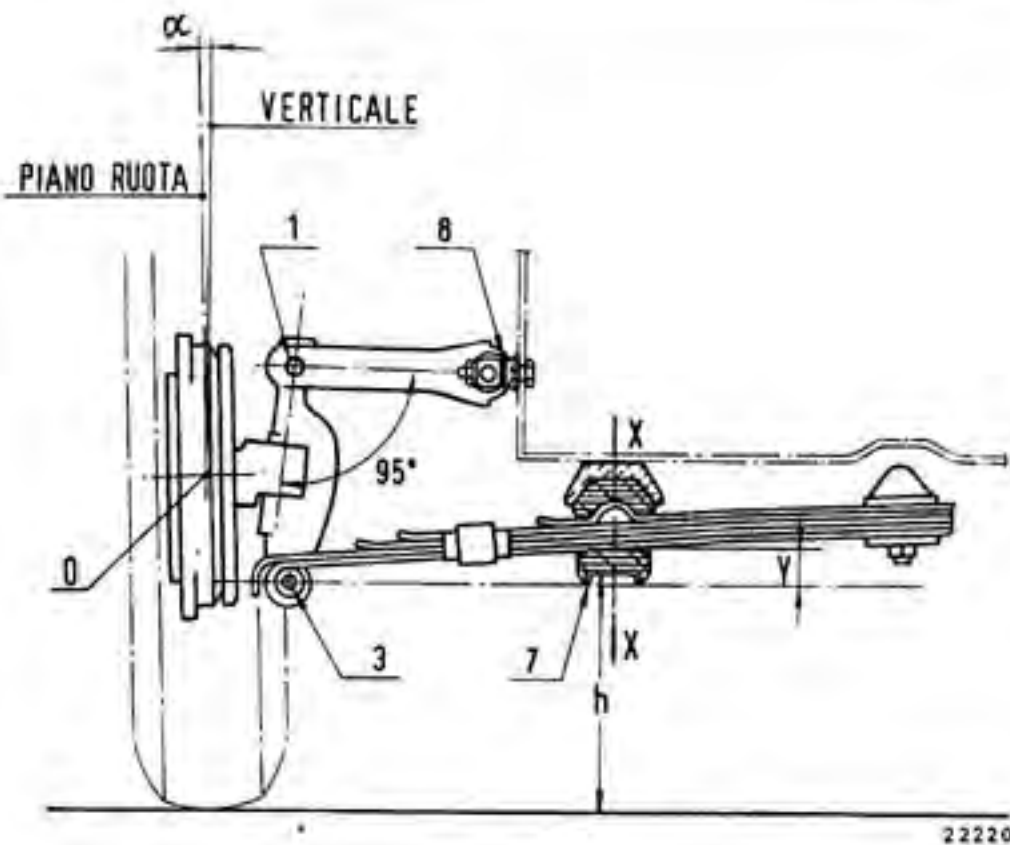
AVERTISSEMENT

La valeur du pincement lue sur l'écran de l'appareil **Ap. 5106/1** correspond au demi-pincement des roues avant; il faut donc additionner la cote lue sur l'écran de la roue gauche à la cote lue sur l'écran de la roue droite, pour connaître la valeur totale du pincement.

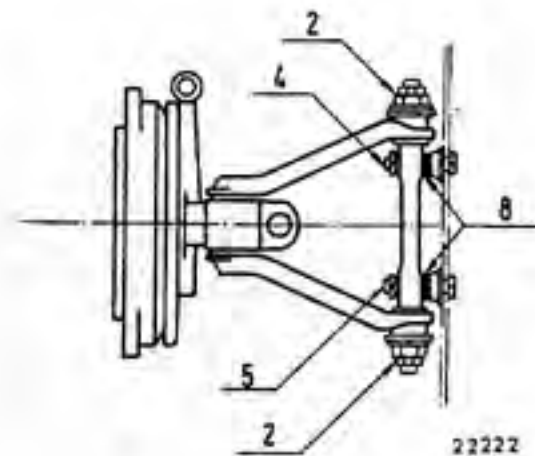


Vérification du pincement des roues avant.

1. Ecran sur la roue gauche pour lecture du pincement sur la roue droite. - 2. Ecran sur la roue droite pour lecture du pincement sur la roue gauche. - 3. Molette de mise au point de l'échelle graduée. - 4. Echelle graduée pour lecture du pincement.



Piano ruota = Plan de roue
 Verticale = Verticale
 Sezione X-X = Coupe X-X
 Asse montante = Axe de montant
 Senso di marcia = Sens de marche



Schémas de vérification et de réglage des angles de carrossage des roues avant et de la chasse des montants.

- 1. Axe et écrou d'accouplement du bras oscillant au montant de fusée.
- 2. Ecrans fixant l'axe aux demi-bras oscillants.
- 3. Axe et écrou d'accouplement du ressort à lames au montant de fusée.

- 4. et 5. Vis avec écrous de fixation du bras oscillant à la caisse.
- 6. Ecran fixant le support de ressort à lames à la caisse.
- 7. Support élastique de ressort à lames.
- 8. Cales de réglage des angles de carrossage et de chasse.

$\alpha = 1^\circ \pm 30'$. Angle de carrossage.

$\beta = 9^\circ \pm 1^\circ$. Angle de chasse.

0 = Centre de roue.

$Y = 28 \pm 3$ mm [20 ± 3 (*)]. Cote correspondant aux conditions de charge statique.

$h = 171 \pm 12$ mm. Distance entre le support de ressort à lames et le plan du sol sous charge statique.

Conditions à réaliser voiture en charge (4 personnes à bord et les pneus gonflés à la pression préconisée).

(*) A partir des numéros de châssis: production Mirafiori n. 54.000 environ - production Cassino n. 4.060.000 environ.

Suspensions

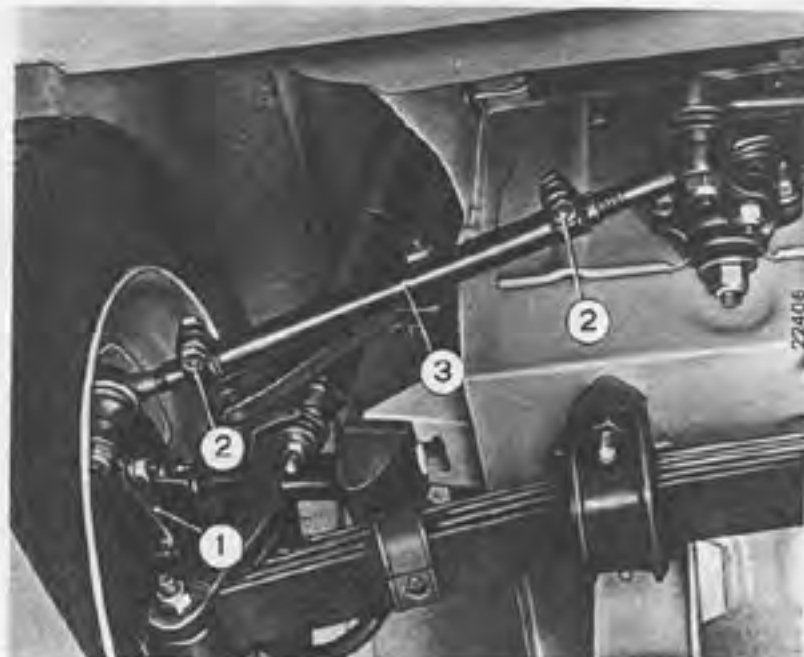
Modèle 126

443.00

Feuille 10

Réglage du pincement au moyen de la barre latérale de direction.

1. Levier d'attaque de fusée.
2. Vis de fixation de la chape.
3. Chape de réglage du pincement.



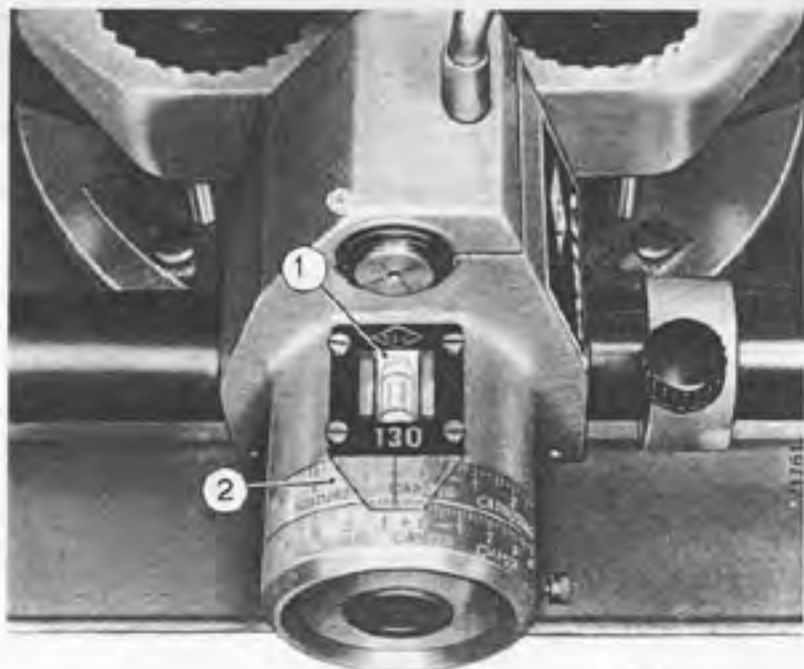
Pour relever l'angle de carrossage (Camber) il suffit de ramener la bulle du niveau entre les deux repères en faisant tourner l'échelle graduée, qui indiquera par conséquent la valeur de l'angle.

Cet angle doit être compris entre $0^{\circ} 30'$ et $1^{\circ} 30'$, voiture en charge (*).

(*) Quatre personnes à bord et les pneus gonflés à la pression préconisée.

Vérification de l'angle de carrossage.

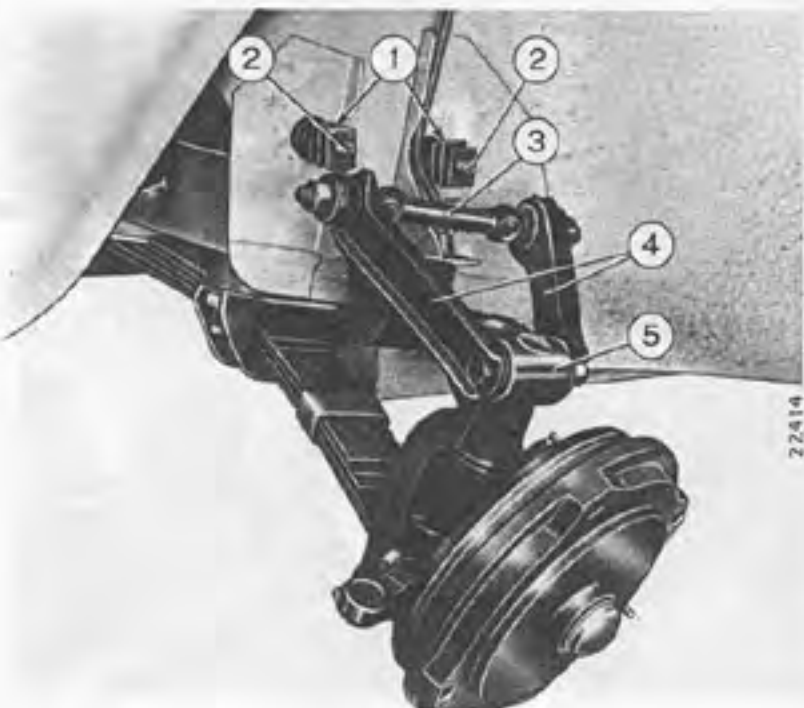
1. Niveau à bulle.
2. Echelle graduée pour relever l'angle de carrossage (Camber).

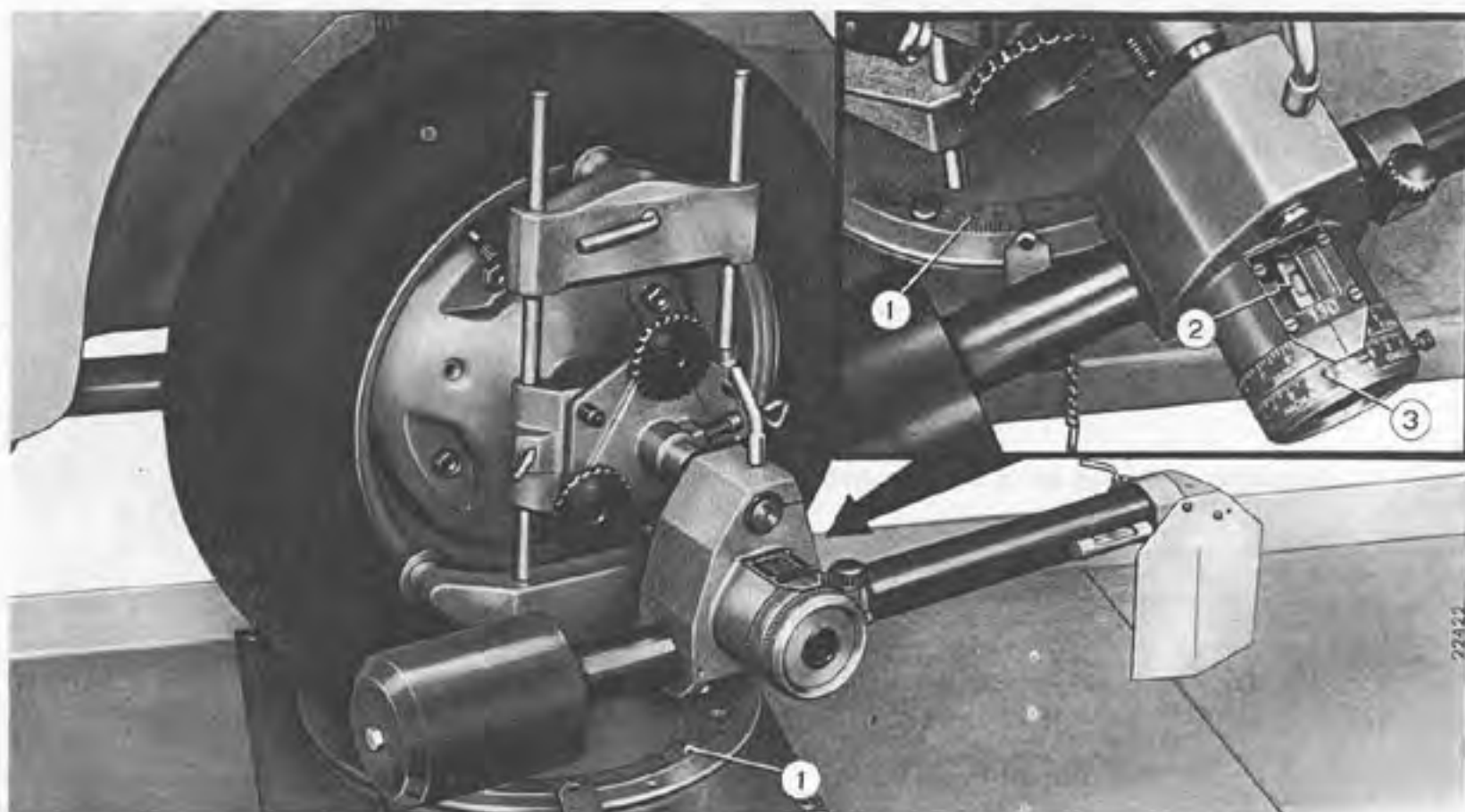


Pour régler l'angle de carrossage des roues, séparer l'amortisseur de la caisse, détacher le bras oscillant et varier le nombre de cales de réglage entre l'axe du bras et la caisse: enlever ou ajouter un même nombre de cales sur les deux vis (2) respectivement pour réduire l'angle de carrossage ou l'augmenter.

Réglage de l'angle de carrossage.

1. Cales de réglage.
2. Vis de fixation du bras oscillant.
3. Axe de bras oscillant.
4. Bras oscillant.
5. Montant de fusée.





Mise au zéro de l'échelle graduée pour contrôle de l'angle de chasse.

- 1. Secteur gradué du plateau.
- 2. Bulle de mise de niveau.

- 3. Echelle graduée pour relever l'angle de chasse (Caster).

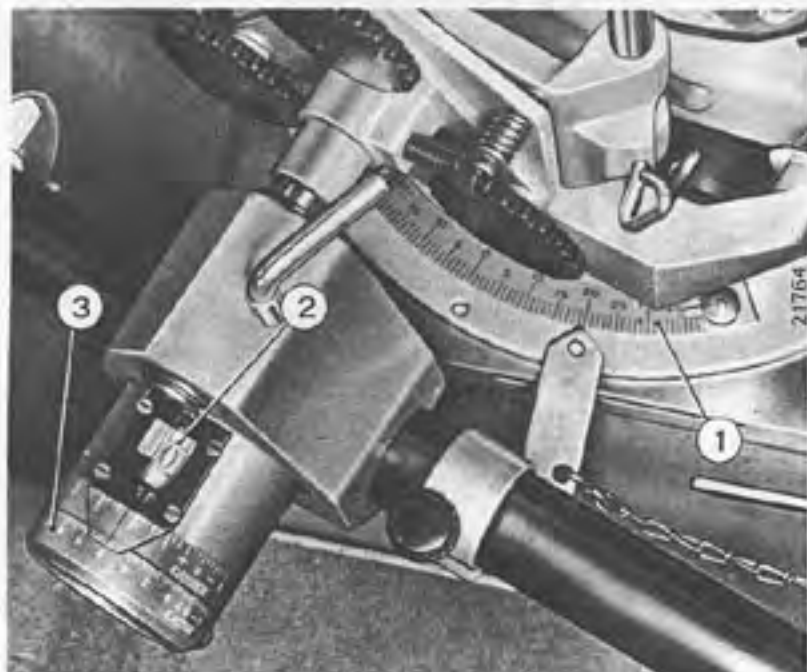
Pour relever l'angle de chasse (Caster), braquer la roue vers l'extérieur jusqu'à ce que l'aiguille du plateau tournant indique une rotation de 20° sur le secteur gradué; ramener alors la bulle entre les repères en

agissant sur l'échelle graduée, qui sera ensuite mise au zéro et bloquée avec sa vis de blocage.

Braquer alors la roue vers l'intérieur en lui faisant accomplir une rotation totale de 40° (20° vers l'intérieur). Amener de nouveau la bulle entre les repères en agissant sur l'échelle graduée, qui indiquera par conséquent l'angle de chasse du montant (Caster).

La valeur de cet angle doit être comprise entre 8° et 10°, voiture en charge (*).

(*) Quatre personnes à bord, les pneus gonflés à la pression préconisée.



Lecture de l'angle de chasse.

- 1. Secteur gradué du plateau.
- 2. Bulle de mise de niveau.
- 3. Echelle graduée pour relever l'angle de chasse.

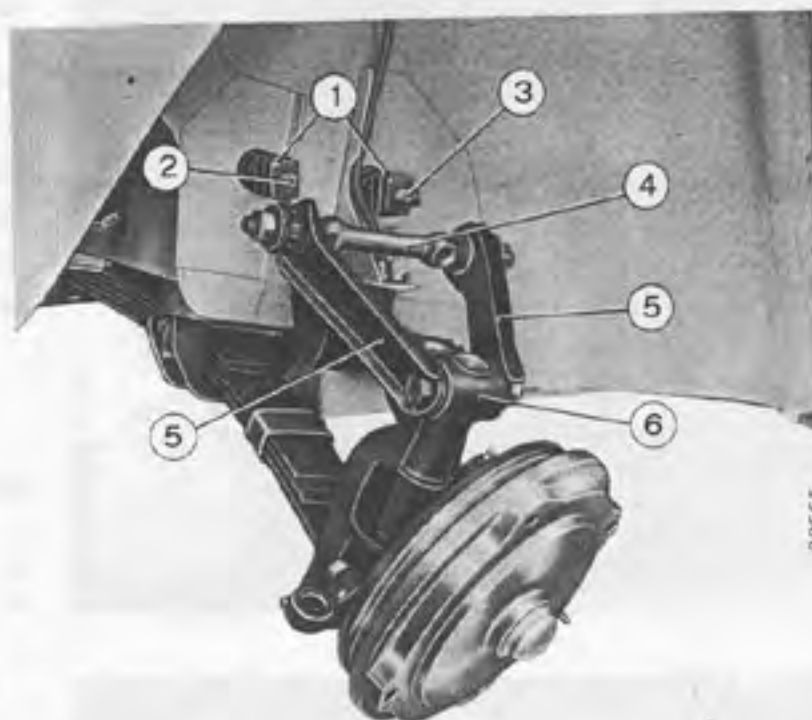
Suspensions

Modèle 126

Pour régler l'angle de chasse du montant, séparer l'amortisseur de la caisse, détacher le bras oscillant et varier le nombre de cales de réglage entre le bras oscillant et la caisse:

— déplacer des cales (1) de la vis AR (3) à la vis AV (2) pour augmenter l'angle de chasse;

— par contre, déplacer des cales de la vis AV (2) à la vis AR (3) pour réduire l'angle.



22555

Angles de braquage.

Avec la voiture "en charge" (*), braquer les roues jusqu'à qu'il se vérifie le contact des butées de la fusée et du montant; dans cette position les angles de braquage doivent présenter les valeurs suivantes:

$\gamma = 23^\circ$ angle de la roue extérieure;

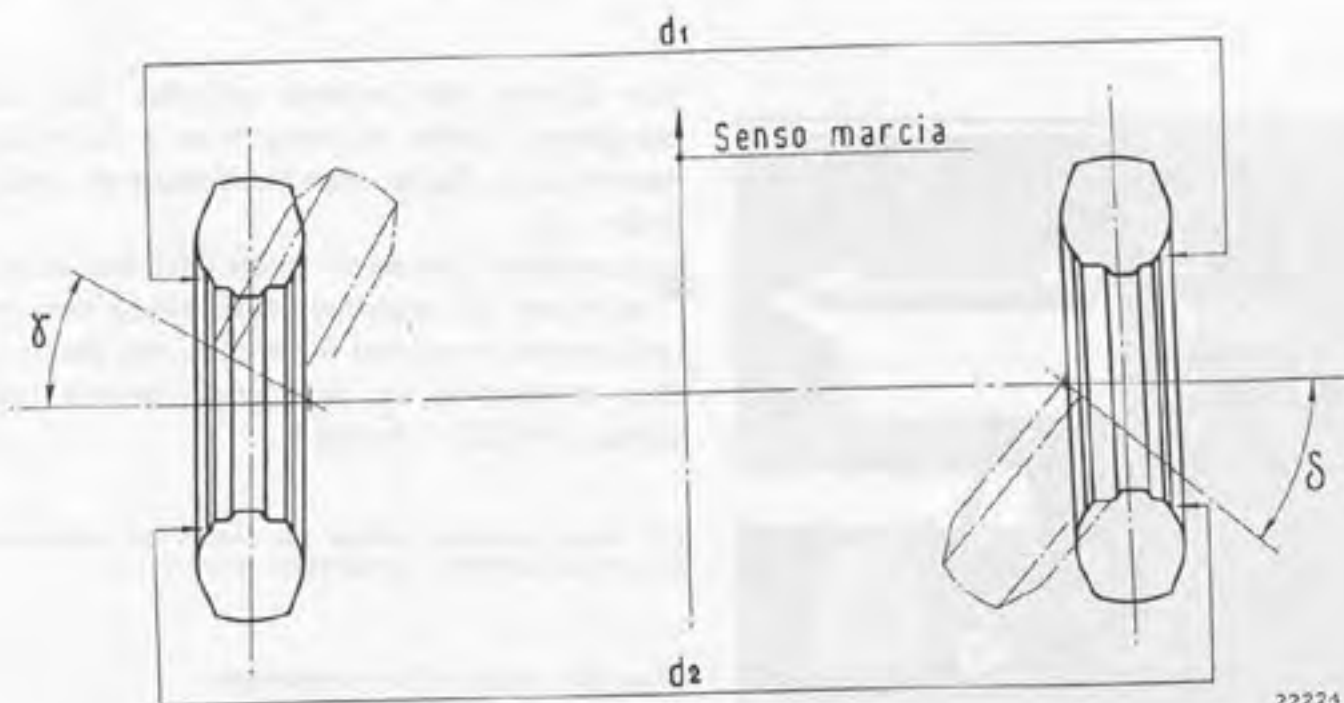
$\delta = 27^\circ 40' \pm 2^\circ$ angle de la roue intérieure.

(*) Quatre personnes à bord, les pneus gonflés à la pression préconisée.

Réglage de l'angle de chasse du montant.

1. Cales de réglage.
2. et 3. Vis de fixation du bras oscillant.
4. Axe de bras oscillant.
5. Bras oscillant.
6. Montant de fusée.

Senso marcia = Sens de marche



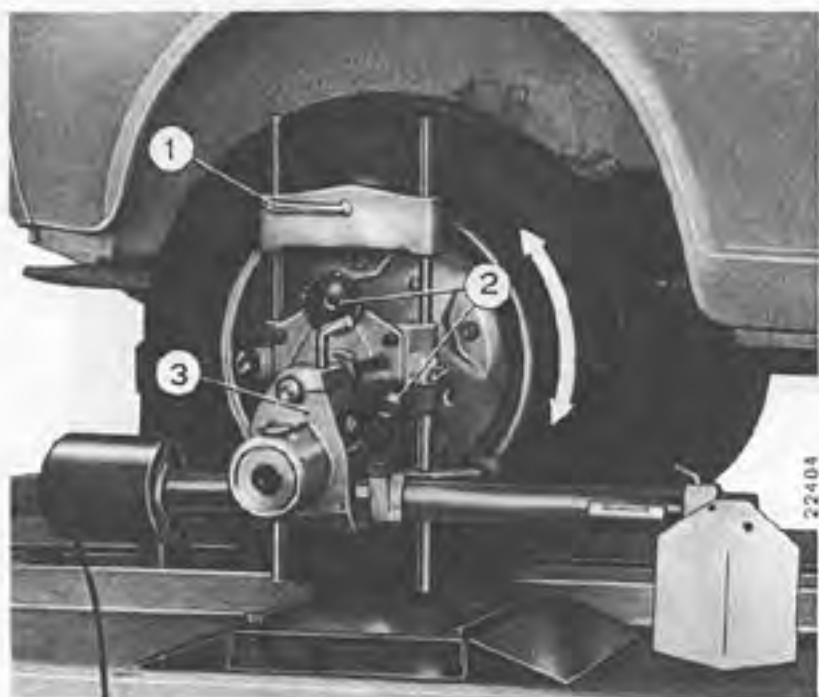
22224

Schéma pour la vérification des angles de braquage et de l'angle de pincement des roues avant.

$\gamma = 23^\circ$. Angle de braquage de la roue extérieure.

$\delta = 27^\circ 40' \pm 2^\circ$. Angle de braquage de la roue intérieure.

Pincement des roues: $d_2 = d_1 + 1 (\pm 2)$ mm.



GEOMETRIE DES ROUES ARRIERE

Placer les plateaux à déplacement latéral sous les roues arrière.

Mettre en place l'appareil sur la roue et effectuer les réglages nécessaires à compenser l'erreur d'orthogonalité permise par la jante de roue; utiliser à cet effet le niveau à bulle d'air expressément prévu.

Position de l'appareil Ap. 5106/1 sur la roue arrière droite.

1. Levier de fixation de l'appareil sur la roue.
2. Boutons de réglage de l'alignement projecteur-axe de roue.
3. Projecteur.

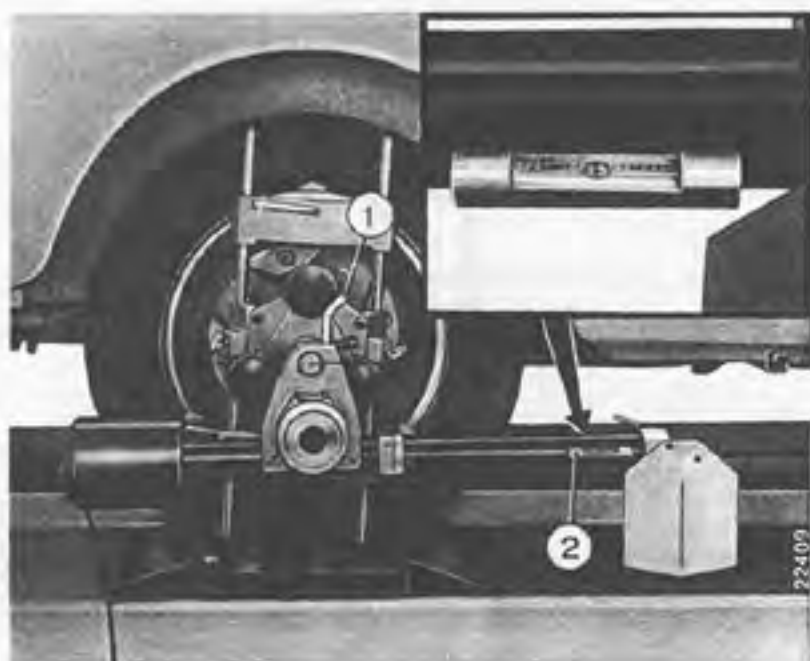


Lors de la pose de la voiture sur les plateaux, desserrer les vis de blocage de ces derniers.

Freiner la voiture en calant, entre la pédale de freins et le siège avant, l'outil fourni exprès avec l'appareillage optique, afin d'empêcher tout déplacement de la voiture.

Avant de procéder à la vérification des angles caractéristiques, il faut en outre avoir soin de secouer énergiquement la voiture à ses deux extrémités, afin de tasser les suspensions.

Mise en place de l'outil de blocage des roues.



Afin d'éviter des lectures erronées des valeurs de pincement, niveler les projecteurs à l'aide du niveau montré sur la figure, puis les bloquer en place avec le levier (1).

Le pincement des roues arrière doit être compris entre **5 et 9 mm (*)**; puisque l'appareillage optique permet uniquement de relever les angles, ces derniers doivent être transformés en millimètres comme indiqué au tableau 443.00 - feuille 9.

(*) Valeur obtenue voiture en charge (4 personnes à bord, les pneus gonflés à la pression préconisée).

Mise de niveau d'un projecteur.

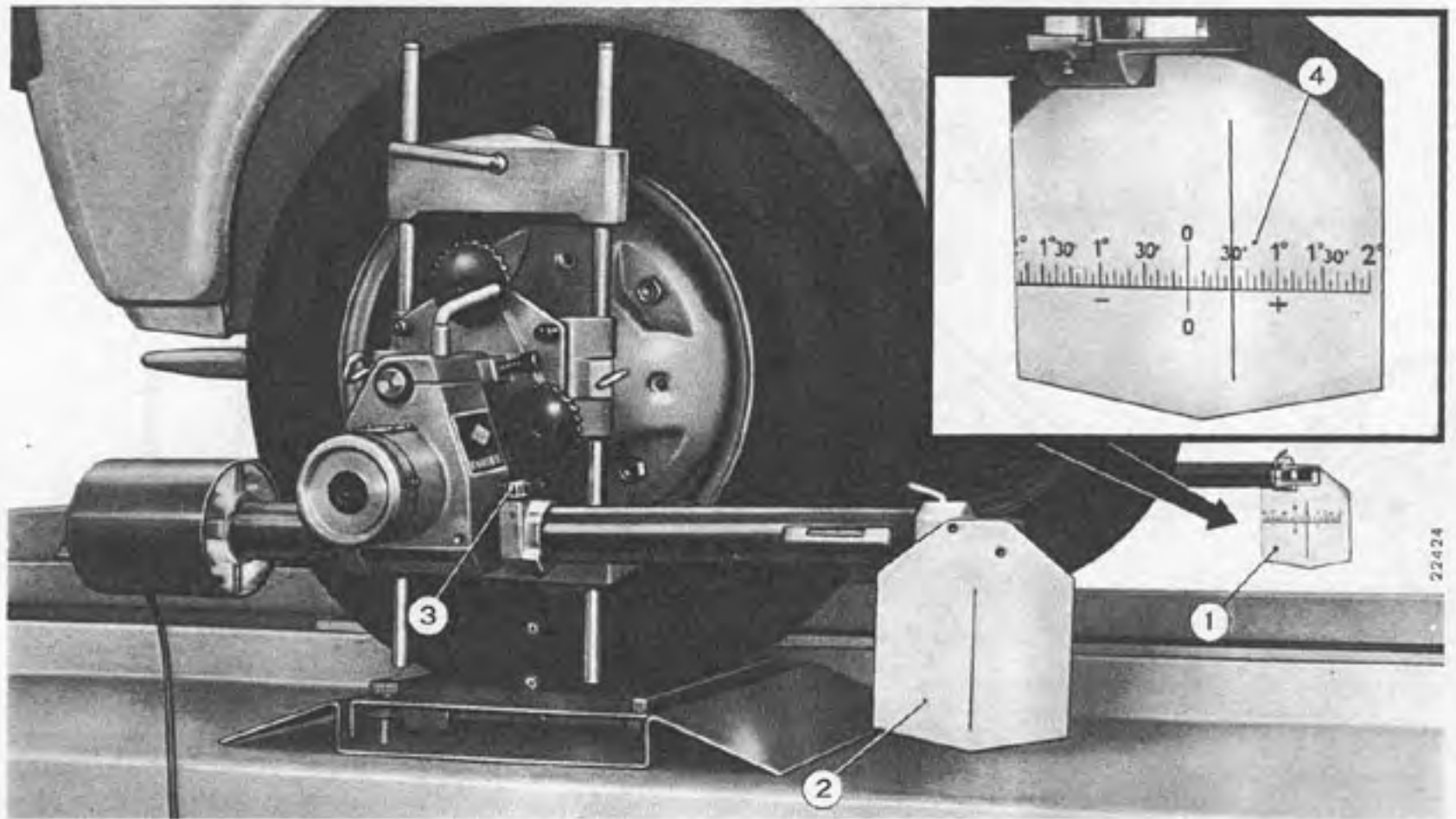
1. Levier de blocage du projecteur en place.
2. Niveau à bulle d'air pour nivellement du projecteur.

Suspensions

Modèle 126

443.00

Feuille 12



Vérification du pincement des roues arrière.

- | | |
|--|---|
| 1. Ecran sur la roue gauche pour lecture du pincement de la roue droite. | 3. Molette de mise au point de l'échelle graduée. |
| 2. Ecran sur la roue droite pour lecture du pincement de la roue gauche. | 4. Echelle graduée de lecture du pincement. |

Senso marcia = Sens de marche

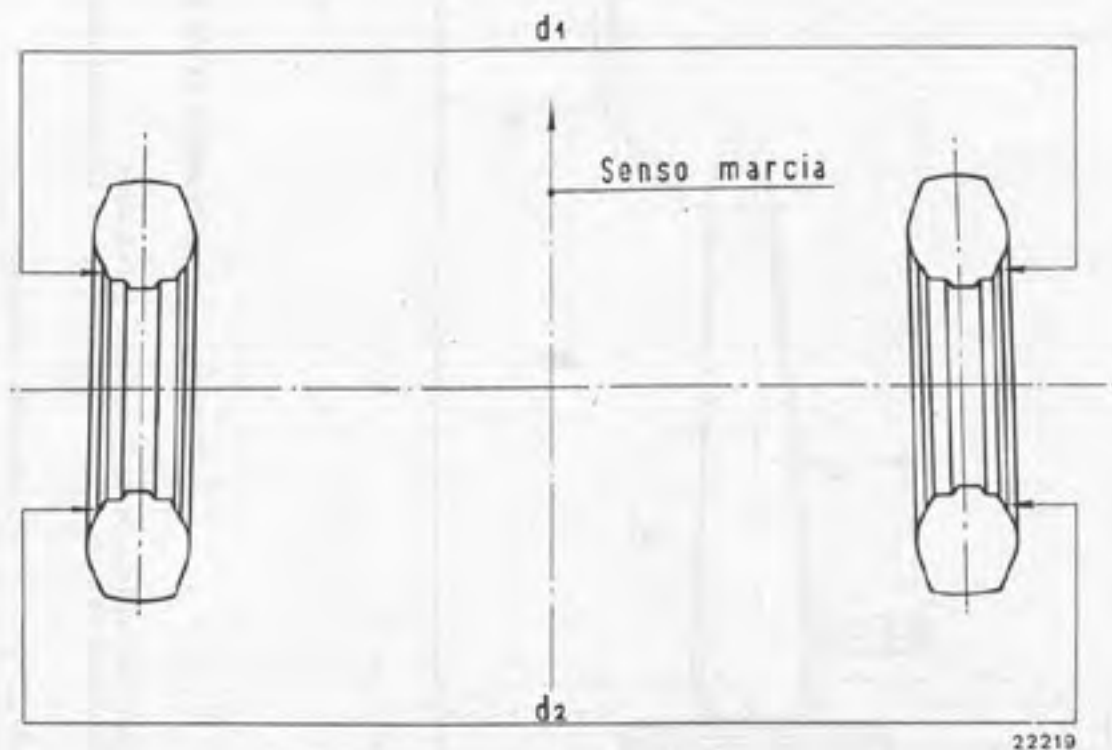
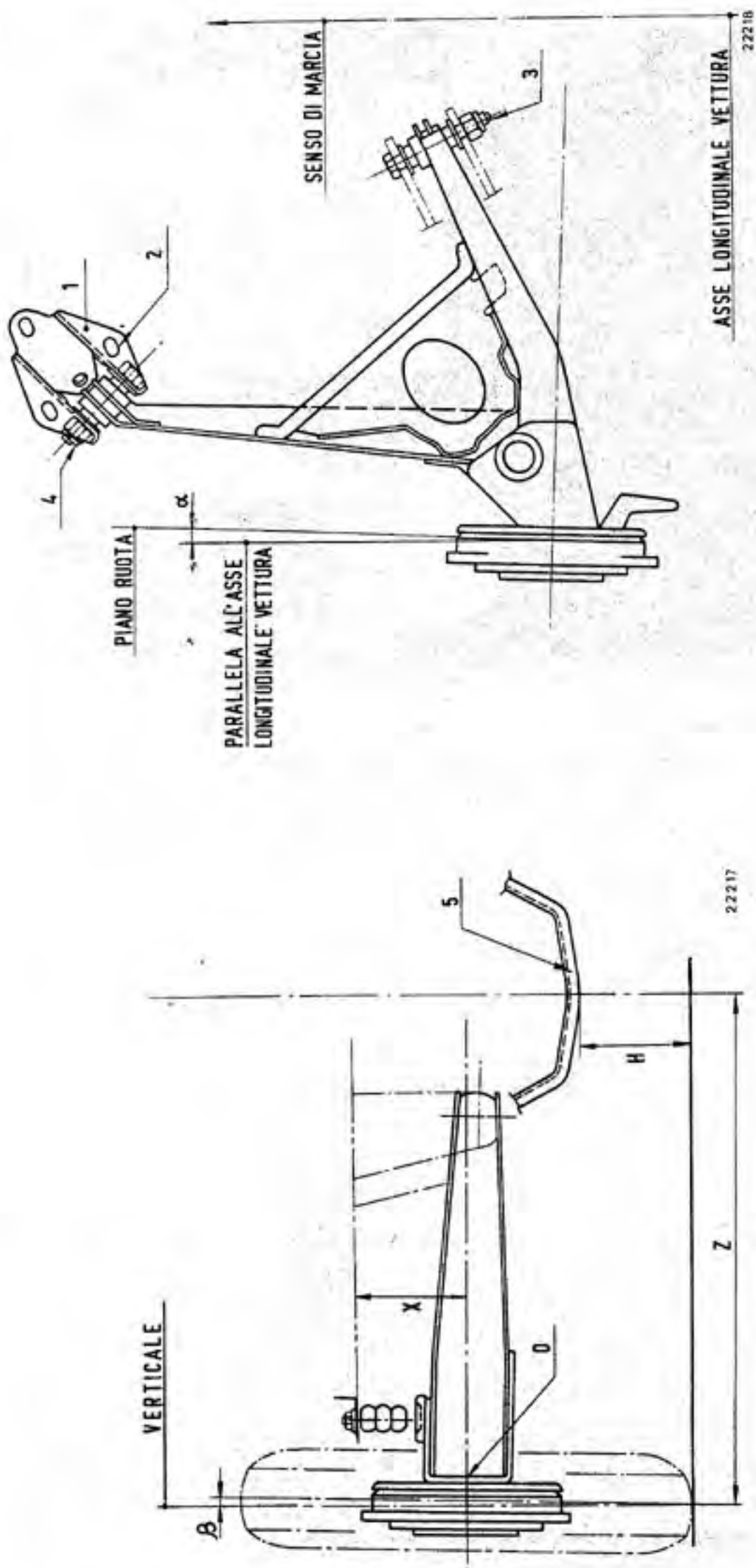


Schéma pour la vérification du pincement des roues arrière.

$$d_2 = d_1 + 5 \text{ à } 9 \text{ mm.}$$



Schémas de vérification et de réglage des angles de pincement et de carrossage des roues arrière.

1. Support de fixation du bras oscillant à la caisse.
2. Boutonniers dans le support pour réglage du pincement des roues arrière.

$\beta = -0^{\circ} 22'$ à $-1^{\circ} 22'$. Angle de carrossage.

0. Centre de l'axe de roue.

X = 136 mm. Distance entre la console de fixation du tampon caoutchouc et le centre de l'axe de roue.

3. Axe et écrou de fixation du bras oscillant à la caisse.
4. Axe et écrou de fixation du bras oscillant au support.
5. Support avant du moteur.

2. $\alpha = 5$ à 9 mm: pincement.

H = 133 ± 10 mm. Distance entre le support avant du moteur et le plan du sol.

Z = 601,5 mm. Demi-voie arrière.

Conditions à réaliser voiture en charge (4 personnes à bord et les pneus gonflés à la pression préconisée).

Verticale = Verticale Piano ruota = Plan de la roue

Parallela all'asse longitudinale della vettura = Parallèle à l'axe long. de la voiture

Senso di marcia = Sens de marche Asse longitudinale vettura = Axe long. de la voiture

Caractéristiques et données - Suite.

SUSPENSION ARRIERE		
<p>Type : à roues indépendantes. Bras oscillants triangulaires avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques télescopiques à double effet.</p>		
<p>Roues Carrossage, en charge (*) Pincement total, en charge (*) — Réglage: en profitant du jeu existant entre les trous et les vis de fixation du support AV du bras oscillant à la caisse. Couple de rotation des roulements de roues</p>	<p>— 0° 22' à — 1° 22' 5 à 9 mm ≤ 5 cm.kg</p>	
<p>Ressorts hélicoïdaux Référence Hauteur du ressort sous une charge de 397 ± 16 kg Charge minimale admise rapportée à une hauteur de 158 mm Les ressorts sont répartis en deux classes, repérés par une bande: — jaune, ceux ayant, sous une charge de 397 kg, une hauteur de — verte, ceux ayant, sous une charge de 397 kg, une hauteur de N'utiliser que des ressorts appartenant à la même classe (même bande de couleur).</p>	<p>4297957 158 mm 365 kg ≤ 158 mm > 158 mm</p>	
<p>Amortisseurs Type: hydrauliques, télescopiques à double effet Référence Diamètre du cylindre intérieur mm Longueur: — détendu mm — comprimé mm Course mm Tarage (**) { compression mm détente mm</p>	<p>RIV 4317642 27 271 ± 2 180 ± 2 91 1 à 3,5 16 à 21</p>	<p>BOGE 4317135 27 270 +⁵/₂ 180 +²/₅ 90 — —</p>
<p>ROUES ET PNEUS Roues — jante type Pneus — type</p>	<p>à voile 4.00 × 12" à carcasse radiale 135 - 12"</p>	
<p>Pression de gonflage des pneus</p>	avant	arrière
	1,4 bar	2 bars

(*) En charge: voiture avec 4 personnes à bord et les pneus gonflés à la pression préconisée.
Valeurs obtenues sur l'appareil Ap. 5023 dans les conditions d'essai suivantes: bras 250 mm; course 80 mm; position du cadran B 80°.

Suspensions

Modèle 126

443.00

Feuille 13

Le réglage du pincement des roues arrière est réalisé par déplacement du support (2) sur les vis de fixation. Ce déplacement est possible grâce à la présence des boutonnières (1) dans le support.

Si l'erreur de pincement est importante, déplacer en outre les cales de réglage sur la fixation arrière du bras oscillant d'un côté à l'autre de la bague élastique.

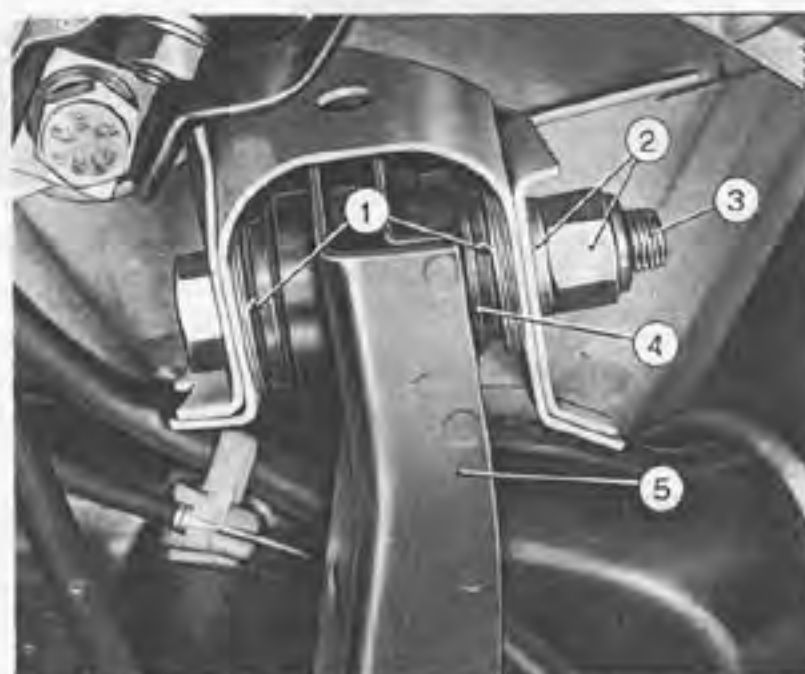


Réglage du pincement des roues arrière.

1. Boutonnières dans le support (2) pour réglage du pincement.
2. Support de bras oscillant.
3. Vis d'accouplement du bras oscillant à son support.
4. Bras oscillant.
5. Cales de réglage.

AVERTISSEMENT

La valeur du pincement lue sur l'écran correspond au demi-pincement des roues arrière; il faut donc additionner la cote lue sur l'écran de la roue gauche à la cote lue sur l'écran de la roue droite.



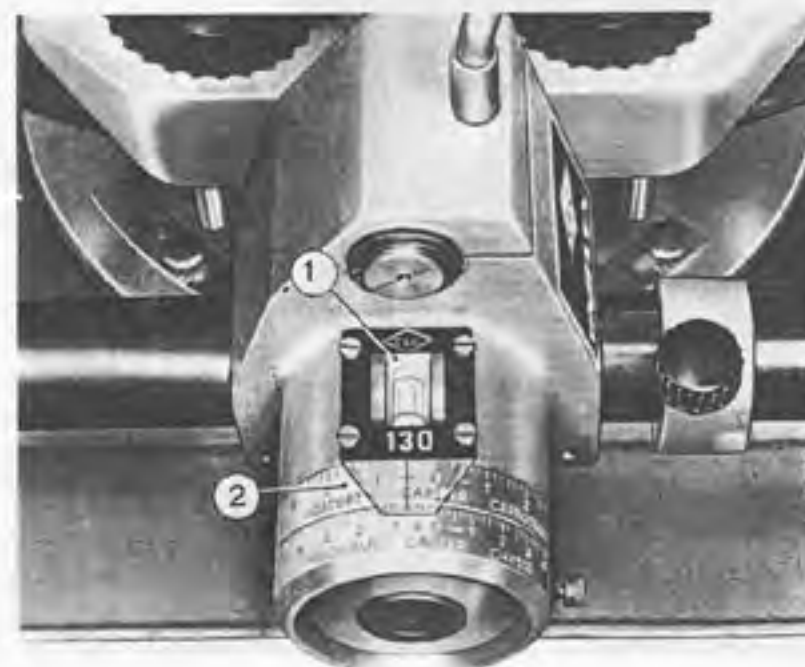
Fixation arrière du bras oscillant.

1. Cales de réglage.
2. Ecrou et rondelle élastique.
3. Vis d'accouplement du bras oscillant à la caisse.
4. Bague élastique.
5. Bras oscillant.

Pour relever l'angle de carrossage (Camber) il suffit de ramener la bulle du niveau entre les deux repères en faisant tourner l'échelle graduée, qui indiquera par conséquent la valeur de l'angle.

L'angle doit être compris entre $-0^{\circ} 22'$ et $-1^{\circ} 22'$, voiture en charge (*). Cet angle étant fixe, il n'est pas réglable.

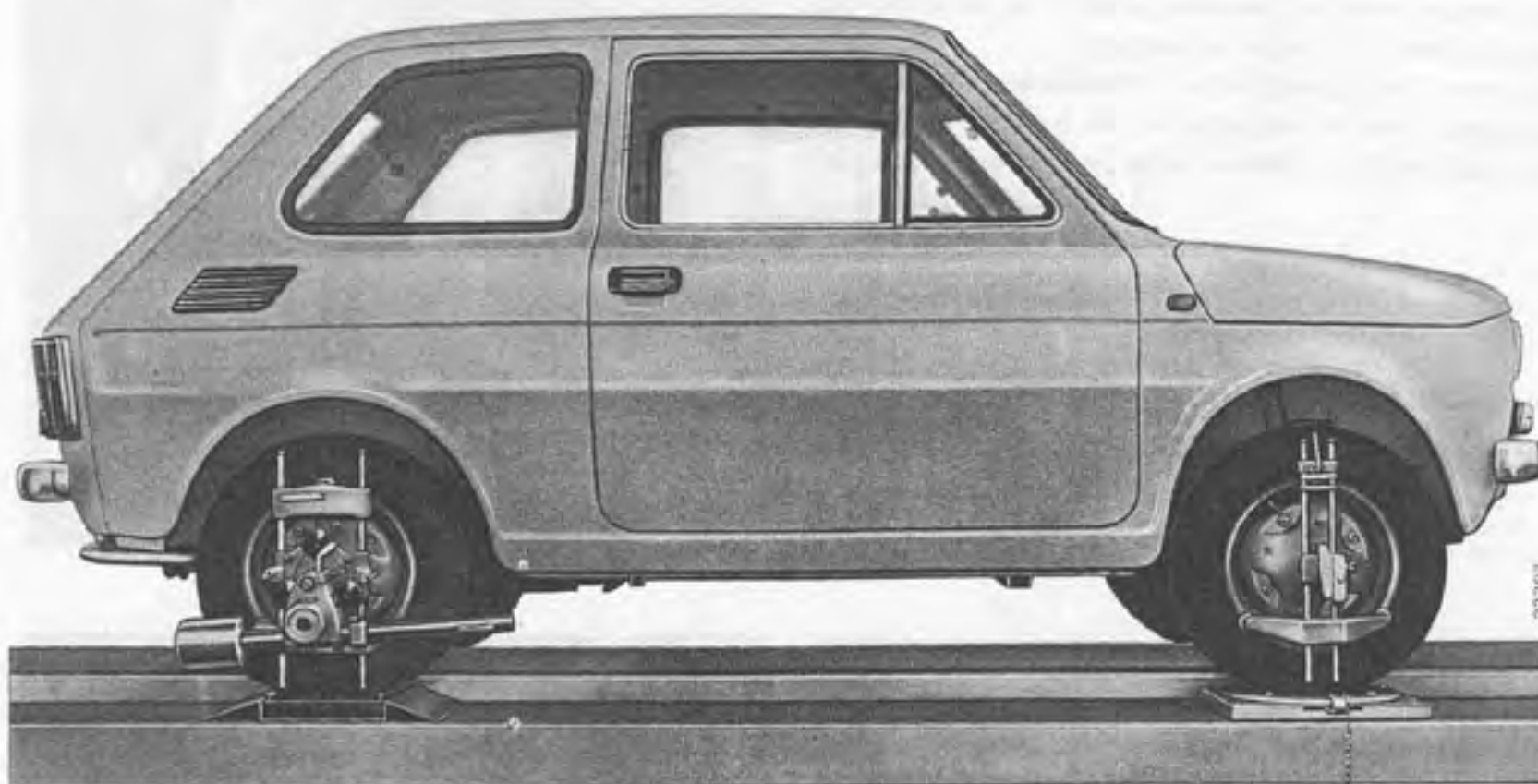
(*) Quatre personnes à bord, les pneus gonflés à la pression préconisée.



Vérification de l'angle de carrossage.

1. Niveau à bulle.
2. Echelle graduée pour relever l'angle de carrossage (Camber).

ALIGNEMENT DES ROUES



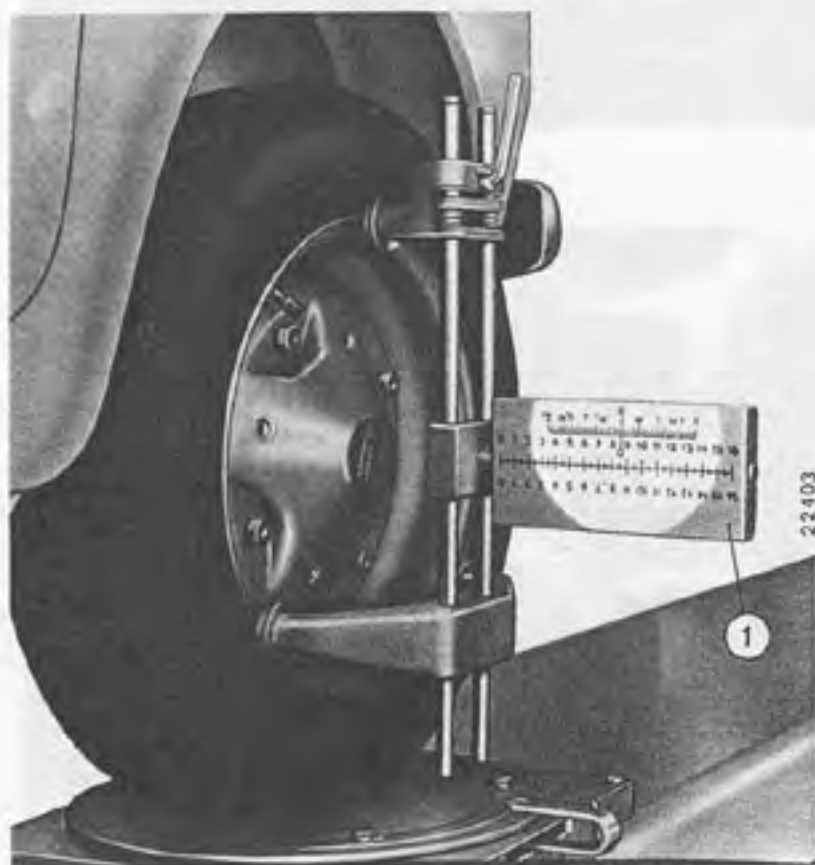
Contrôle de l'alignement des roues AR par rapport aux roues AV.

Le contrôle de l'alignement des roues AR par rapport aux roues AV permet aussi de constater si les quatre roues sont symétriques par rapport à la ligne médiane de la voiture.

L'importance de l'erreur constatée doit être divisée en des parties égales entre les deux roues AR, en vue de ne pas altérer la voie.

Le réglage de l'alignement des roues AR par rapport à celles AV est réalisé en déplaçant un nombre égal de cales d'épaisseur d'un côté à l'autre des bagues élastiques des deux fixations du bras oscillant à la caisse.

La même opération, inverse, doit être effectuée sur les fixations du bras oscillant au côté opposé.



Détail de l'écran monté sur une roue AV pour le contrôle de l'alignement des roues.

1. Ecran avec crans numérotés pour la mesure de l'erreur.

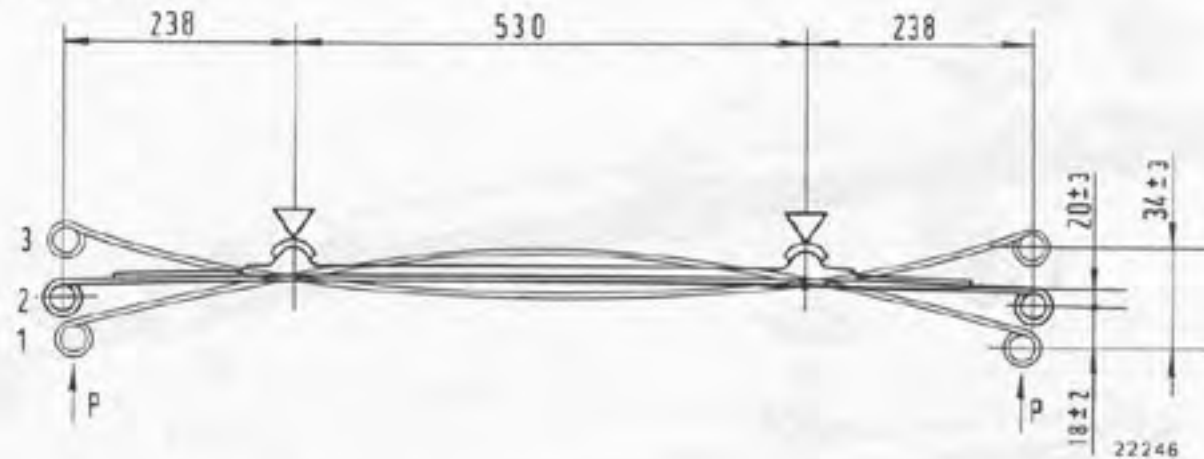
Pièces de la suspension avant

443.01

Modèle 126

Feuille 1

RESSORT A LAMES



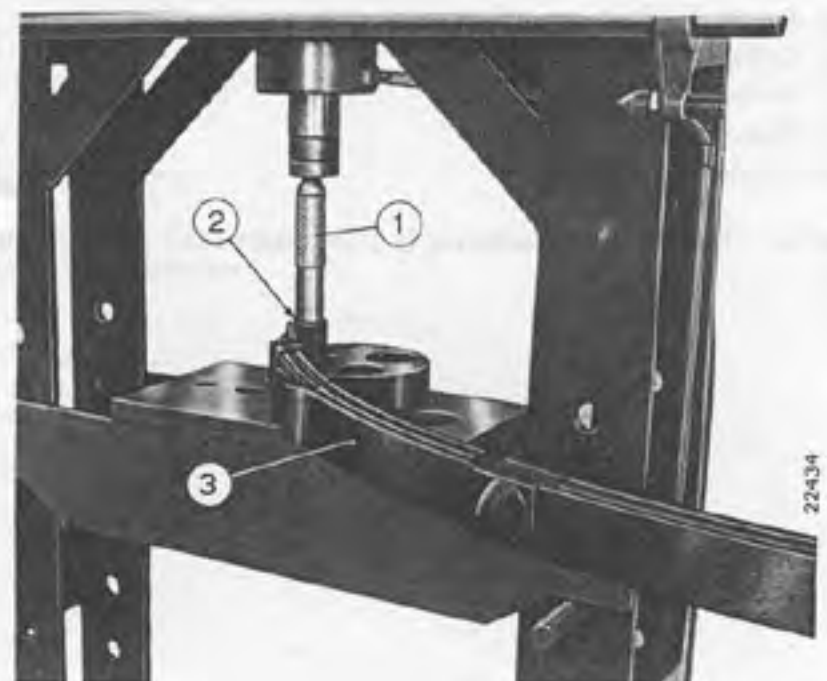
Cotes de réception du ressort à lames comme il est monté sur la voiture.

POSITION	Charge P kg	Flèche mm	Elongation à partir de la position 1	Flexibilité mm/100 kg
1 Début de contrôle de flexibilité	100			
2 Charge statique	135	28 ± 3	24 ± 2,2	68 ± 6
3 Fin de contrôle de flexibilité	150		34 ± 3	
4 Contrôle de tassement	240			

Lors de la repose du ressort à lames, s'assurer que sa ligne médiane est en correspondance avec la ligne médiane de la carrosserie (écart maximal autorisé ± 2 mm).

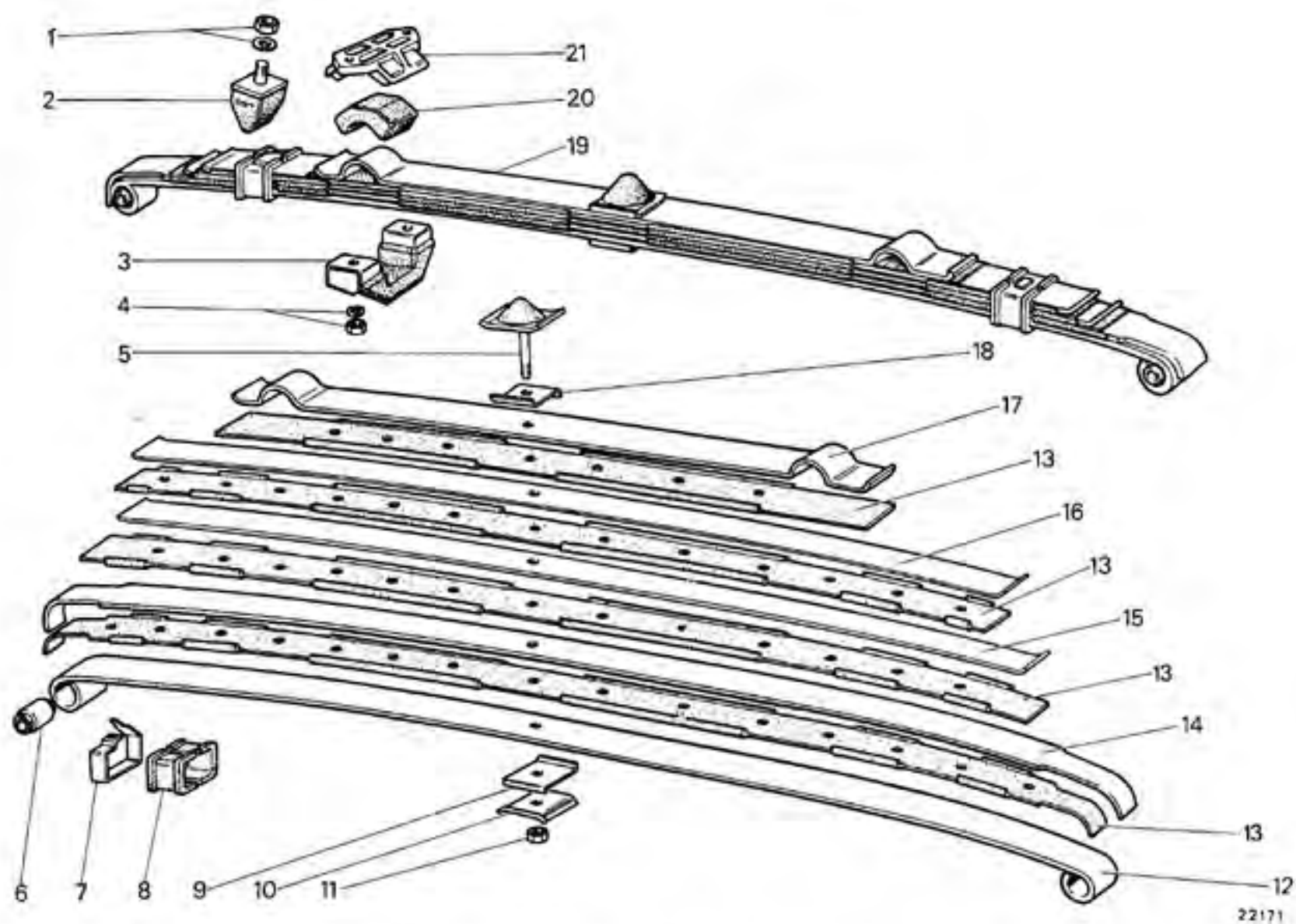
Les lames n'étant pas livrées de rechange individuellement, en cas de nécessité il faut remplacer le ressort complet.

Le montage et le démontage des bagues élastiques aux bouts du ressort sont réalisés à la presse hydraulique, en faisant usage de la chasse **A. 74056**, comme montré sur la figure ci-contre.



Montage et démontage de la bague élastique du ressort à lames.

1. Châsse **A. 74056**.
2. Bague élastique.
3. Ressort à lames.



Pièces constitutives du ressort à lames.

- | | |
|--|--|
| 1. Ecrou avec rondelle-frein de fixation du tampon caoutchouc à la caisse. | 11. Ecrou d'étoquiau. |
| 2. Tampon caoutchouc. | 12. Lame maîtresse. |
| 3. Support élastique. | 13. Cales d'épaisseur. |
| 4. Ecrou avec rondelle-frein de fixation du support élastique à la caisse. | 14. Deuxième lame. |
| 5. Etoquiau complet de caoutchouc pare-chocs. | 15. Troisième lame. |
| 6. Bague élastique de ressort. | 16. Quatrième lame. |
| 7. Collier. | 17. Lame supérieure. |
| 8. Tampons élastiques. | 18. Plaque d'étoquiau. |
| 9. Plaque supérieure. | 19. Ressort complet. |
| 10. Plaque inférieure. | 20. Tampon élastique supérieur. |
| | 21. Support de tampon élastique supérieur. |

NOTA - Les lames, y compris la lame maîtresse, ne sont pas fournies détachées : en cas de nécessité il faut donc remplacer le ressort complet.

Pièces de la suspension avant

443.01

Modèle 126

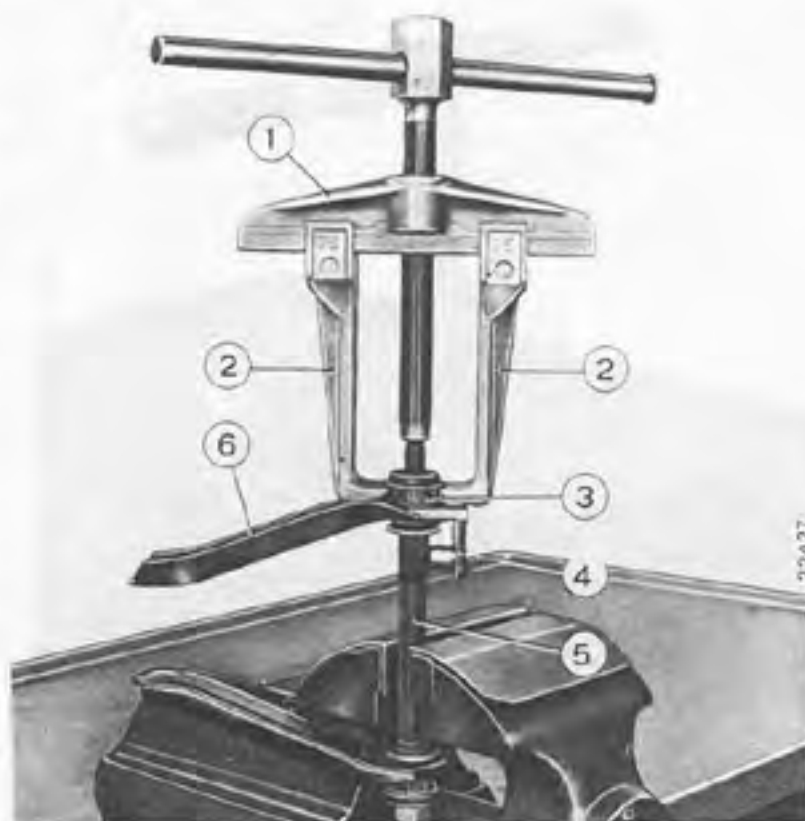
Feuille 2

BRAS OSCILLANT

Vérifier l'état des bagues élastiques du bras: leur surface interne ne doit pas présenter de traces de grippage et la partie élastique ne doit pas avoir perdu son élasticité ni être ébréchée; dans le cas contraire remplacer les bagues.

Démontage de la bague élastique du bras oscillant.

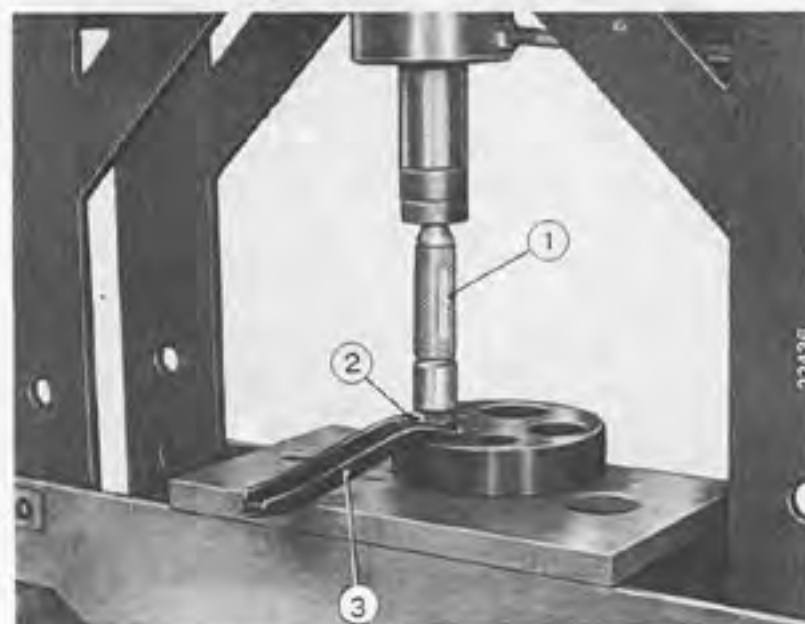
1. Extracteur A. 40005/001.
2. Etriers A. 40005/301.
3. Bague élastique.
4. Outil A. 74054 de maintien du demi-bras.
5. Axe de bras oscillant.
6. Demi-bras oscillant.



La surface de l'axe de bras en contact des cales de réglage de l'assiette des roues, doit être exempte de bosselures ou d'aspérités telles à préjudicier l'exactitude du réglage; si la déféctuosité est peu importante, aplanir la surface, autrement remplace l'axe.

Montage à la presse de la bague élastique sur le demi-bras.

1. Chasse A. 74058.
2. Bague élastique.
3. Demi-bras oscillant.

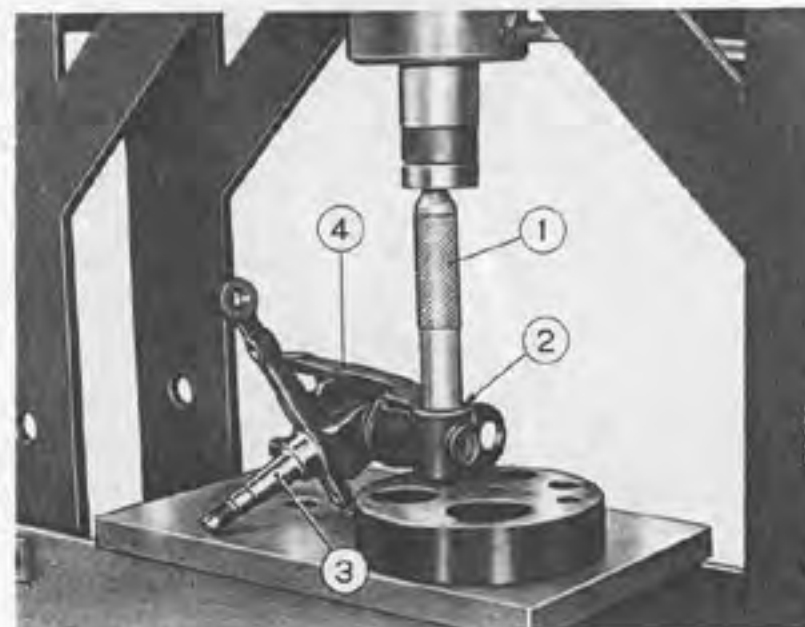


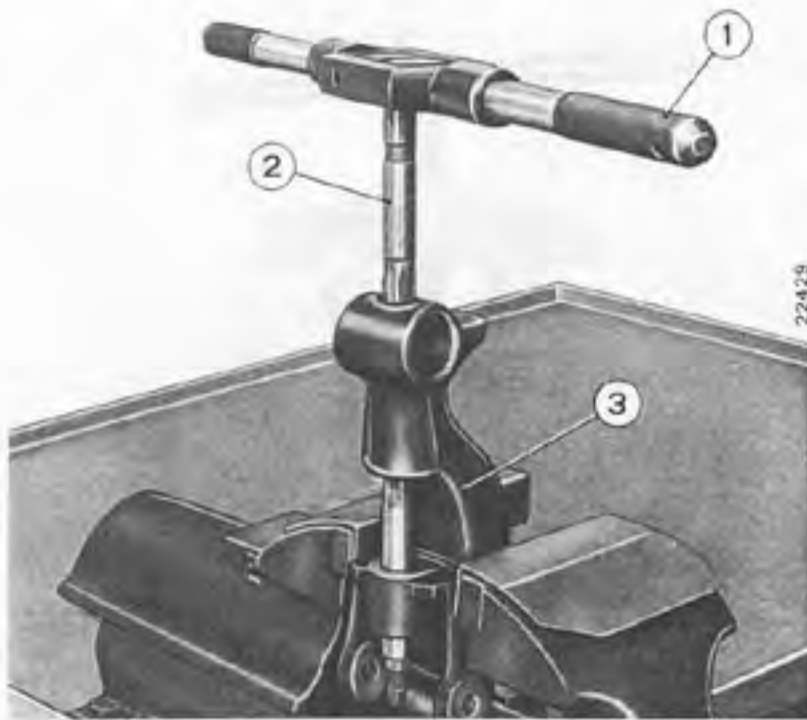
MONTANT DE FUSEE

S'assurer que la surface interne de la bague du montant ne présente pas de traces de grippage et que la partie élastique n'a pas perdu son élasticité. Pour le démontage et le montage de la bague élastique, faire usage de la chasse A. 74056.

Démontage à la presse de la bague élastique du montant.

1. Chasse A. 74056.
2. Bague élastique.
3. Fusée.
4. Montant de fusée.





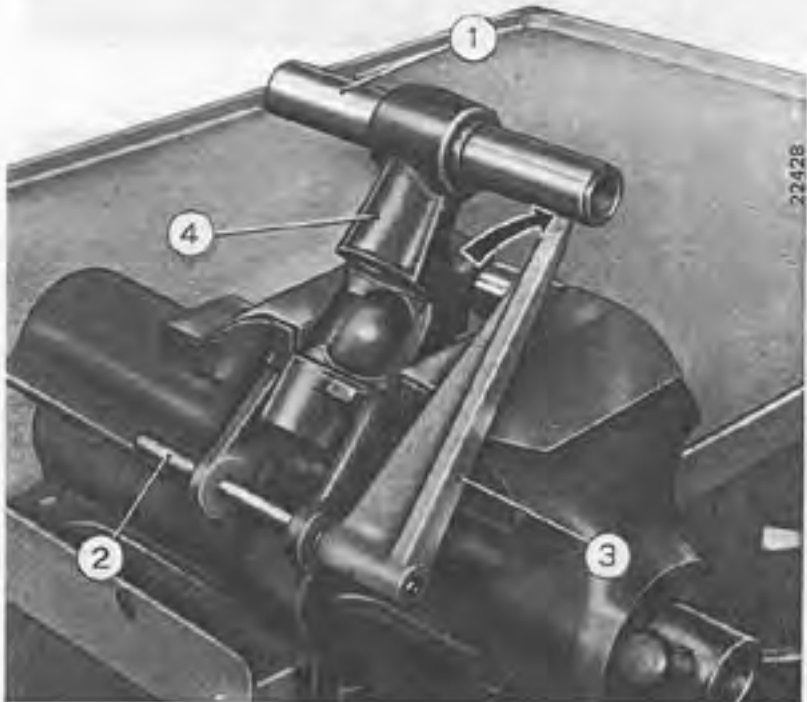
En cas de jeu trop important entre le pivot de fusée et les bagues du montant, remplacer les deux bagues et, au besoin, même le pivot.

Le démontage et le montage des bagues sont réalisés à l'aide de la chasse A. 74016.

Après leur mise en place, les bagues doivent être réalésées avec soin au moyen de l'alésoir A. 90316, à la valeur prescrite de 15,016 à 15,043 mm.

Réalésage des bagues de pivot de fusée dans le montant.

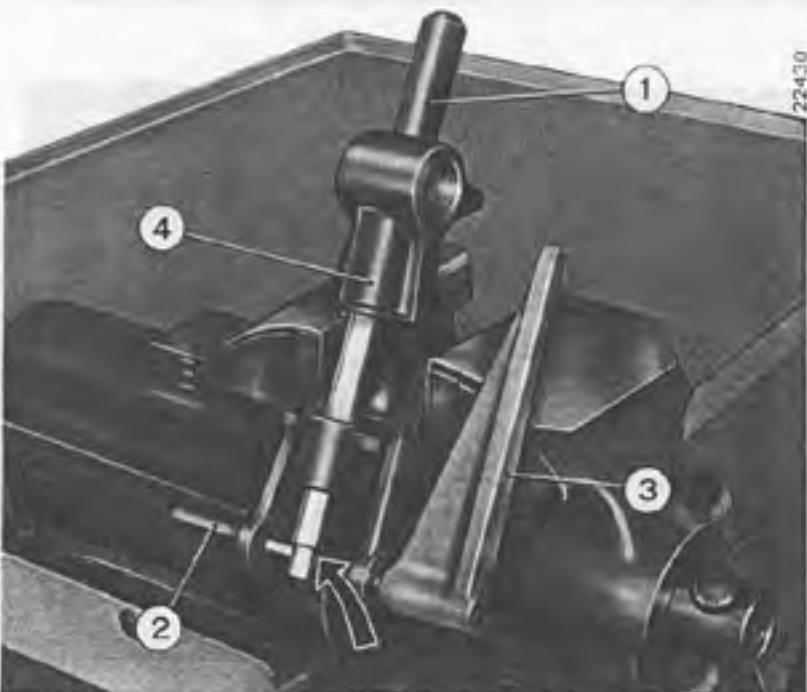
1. Tourne-à-gauche.
2. Alésoir A. 90316.
3. Montant de fusée.



Contrôler le parallélisme des axes du montant, avec le calibre A. 96004 comme montré sur la figure ci-contre. Le sommet du drapeau (3) doit friser le pivot (1) des deux côtés. Si le drapeau présente du jeu d'un côté et force contre le pivot de l'autre côté, cela veut dire que le montant est déformé et il doit être remplacé.

Contrôle du parallélisme des axes du montant au moyen du calibre A. 96004.

1. Pivot supérieur du calibre.
2. Pivot inférieur du calibre.
3. Drapeau du calibre.
4. Montant de fusée.



Vérifier l'alignement du montant, en introduisant la tige (1) dans le logement du pivot de fusée. Si le montant n'est pas déformé, la fusée de la tige (1) doit être en position tangente au pivot (2). Si les deux surfaces susdites présentent du jeu ou se heurtent, il est évident que le montant est déformé et doit être remplacé.

Contrôle de l'alignement du montant au moyen du calibre A. 96004.

1. Tige du calibre pour logement de pivot de fusée.
2. Pivot inférieur du calibre.
3. Drapeau du calibre.
4. Montant de fusée.

Pièces de la suspension arrière

Modèle 126

443.05

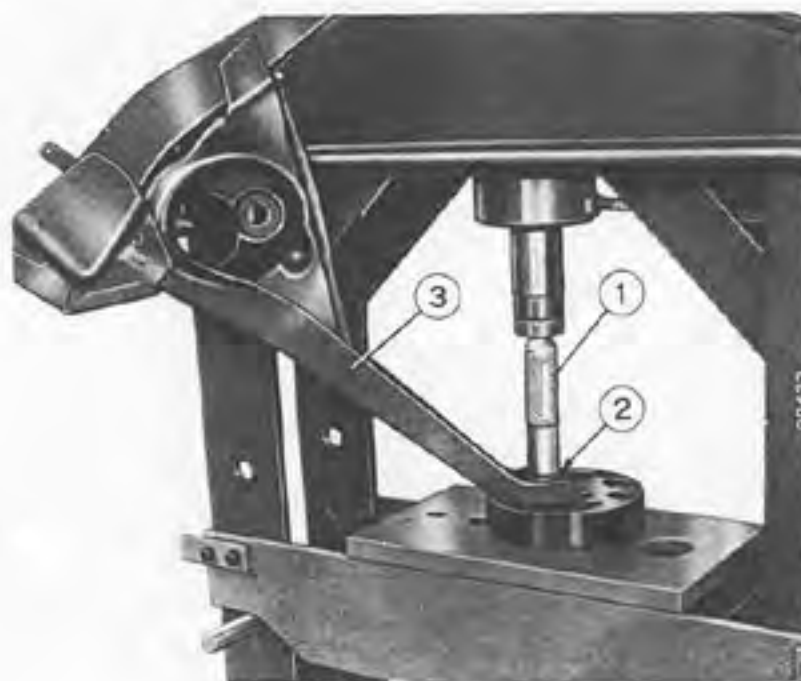
Feuille 1

BRAS OSCILLANT

Vérifier l'état des bagues élastiques du bras: elles doivent être forcées en place et leurs axes ne doivent pas avoir trop de jeu; la surface interne des bagues ne doit pas présenter de traces de grippage et la partie élastique ne doit pas avoir perdu son élasticité ni être ébréchée.

Démontage et montage de la bague élastique sur l'arrière du bras oscillant.

1. Outil A. 74053.
2. Bague élastique.
3. Bras oscillant.

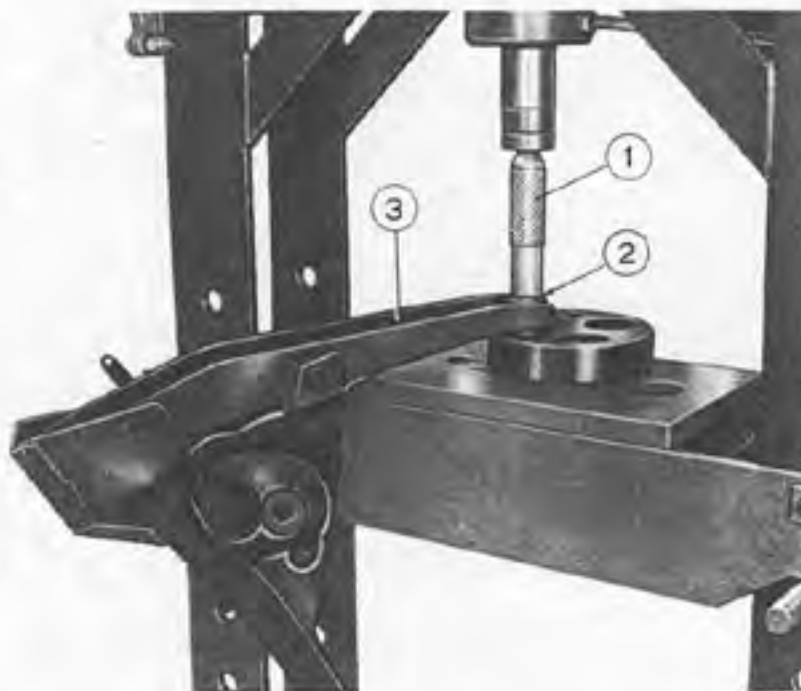


Pour le remplacement éventuel des bagues élastiques, utiliser la chasse A. 74053 comme indiqué sur la figure ci-contre.

S'assurer que le bras oscillant et son support ne sont pas déformés; les redresser si possible, autrement les remplacer.

Démontage et montage de la bague élastique sur l'avant du bras oscillant.

1. Chasse A. 74053.
2. Bague élastique.
3. Bras oscillant.



RESSORTS HELICOIDAUX

Vérifier attentivement la flexibilité des ressorts et s'assurer qu'ils ne présentent pas de fêlures; les remplacer en cas de défauts.

Les données de contrôle des ressorts sont reprises au Tableau 44 - feuille 1.

Vérifier également l'état des bagues élastiques d'appui des ressorts; les remplacer si elles ne sont pas en bon état.

NOTA - Les ressorts hélicoïdaux sont répartis en deux classes, A et B: la classe A est repérée par un trait de peinture jaune, la classe B par un trait de peinture verte.

Il est indispensable que le montage sur la voiture soit effectué avec des ressorts appariés de la même classe.

Amortisseurs

Modèle 126

443.10

Feuille 1

DEPOSE ET REPOSE

Amortisseurs avant.

Détacher l'amortisseur en haut en dévissant son écrou de fixation tout en bloquant la rotation de la pièce interne avec la clé **A. 57030** comme indiqué sur la figure.

Démontage en haut d'un amortisseur avant.

1. Clé polygonale.
2. Clé **A. 57030**.
3. Bague élastique.
4. Coupelle supérieure.
5. Queue fileté supérieure de l'amortisseur.
6. Ecrou de fixation supérieure.
7. Rondelle-frein.



Pour faciliter les opérations de démontage et montage de la partie supérieure de l'amortisseur, comprimer le groupe suspension concerné avec un vérin hydraulique.

Compression de la suspension AV pour démonter et monter l'amortisseur.

1. Canalisation rigide de liquide de freins.
2. Bras oscillant.

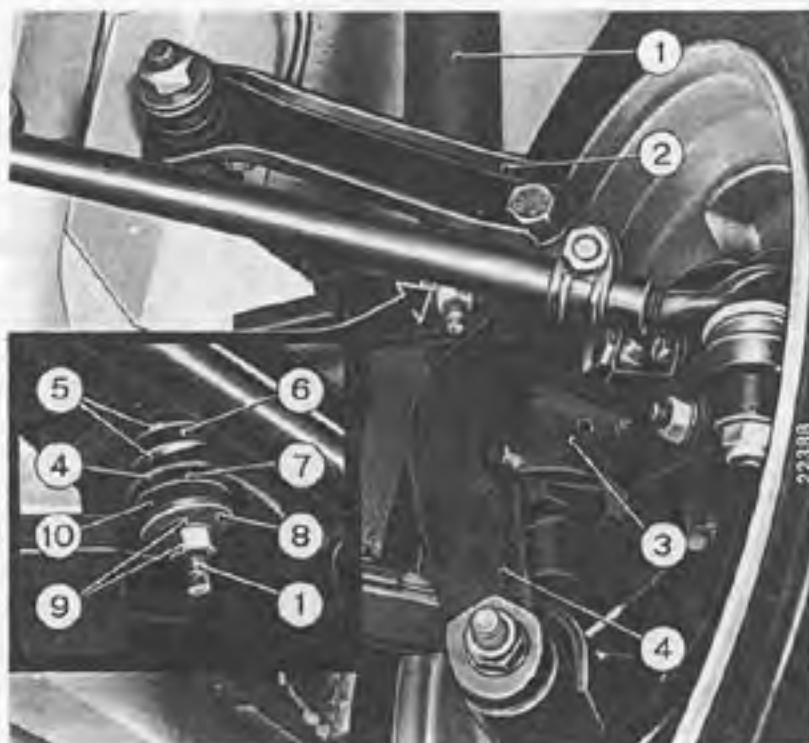
La flèche montre le sens de déplacement du groupe de suspension pour faciliter le démontage et le montage de l'amortisseur.

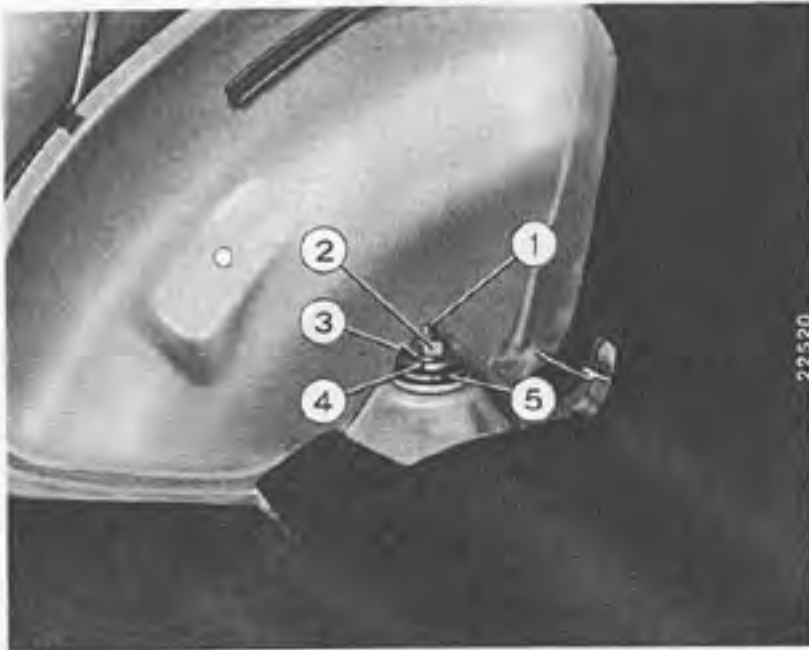


Le démontage en bas de l'amortisseur est réalisé en dévissant son écrou de fixation tout en bloquant la rotation de la pièce interne avec la clé **A. 57030**. Déposer ensuite l'amortisseur.

Fixation inférieure d'un amortisseur avant.

1. Amortisseur et sa queue fileté inférieure.
2. Bras oscillant.
3. Fusée.
4. Montant de fusée.
5. Coupelles supérieures.
6. Bagues élastique supérieure.
7. Coupelle inférieure.
8. Rondelle plate.
9. Ecrou et rondelle-frein de fixation de l'amortisseur.
10. Bague élastique inférieure.



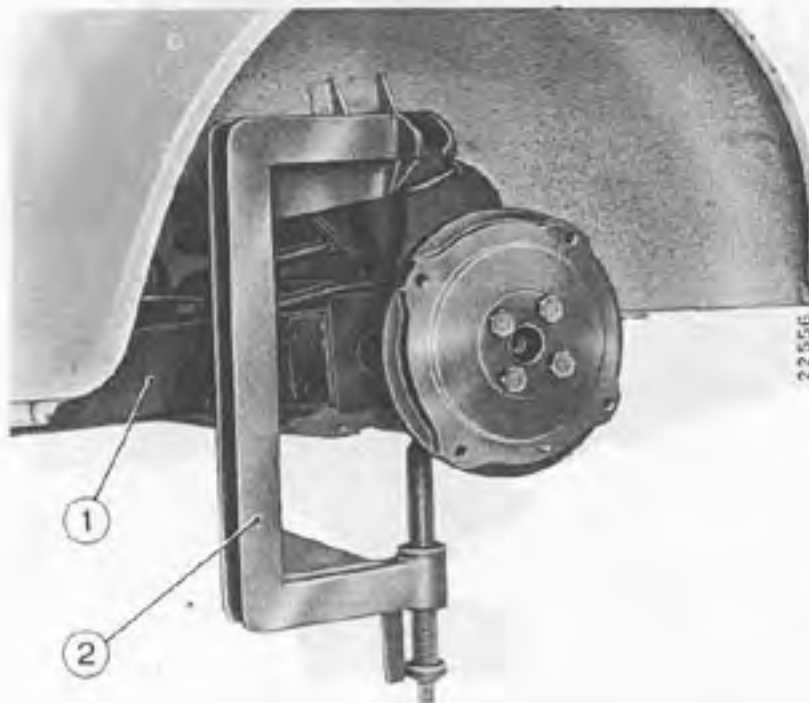


Amortisseurs arrière.

Pour démonter l'amortisseur arrière dans la voiture, soulever le garnissage et dévisser son écrou de fixation tout en bloquant la rotation de la pièce interne avec la clé **A. 57020**.

Fixation supérieure de l'amortisseur arrière.

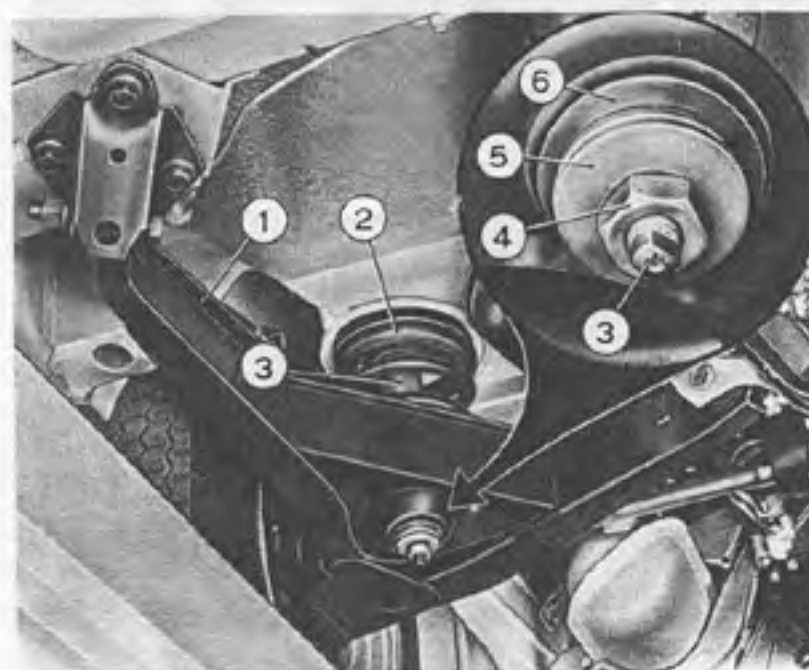
1. Queue fileté supérieure.
2. Ecrou de fixation.
3. Rondelle-frein.
4. Rondelle plate.
5. Bague élastique supérieure.



En vue de faciliter les opérations de démontage et montage de la partie supérieure de l'amortisseur arrière, comprimer le groupe suspension concerné avec l'outil **A. 74052** ou un vérin hydraulique.

Compression de la suspension AR pour démonter et monter l'amortisseur dans la voiture.

1. Bras oscillant.
2. Outil **A. 74052**.



Le démontage en bas de l'amortisseur est réalisé en dévissant son écrou de fixation tout en bloquant la rotation de la pièce interne avec la clé **A. 57020**. Pour sortir l'amortisseur il faut d'abord abaisser la suspension et déposer le ressort hélicoïdal.

Fixation inférieure d'un amortisseur arrière.

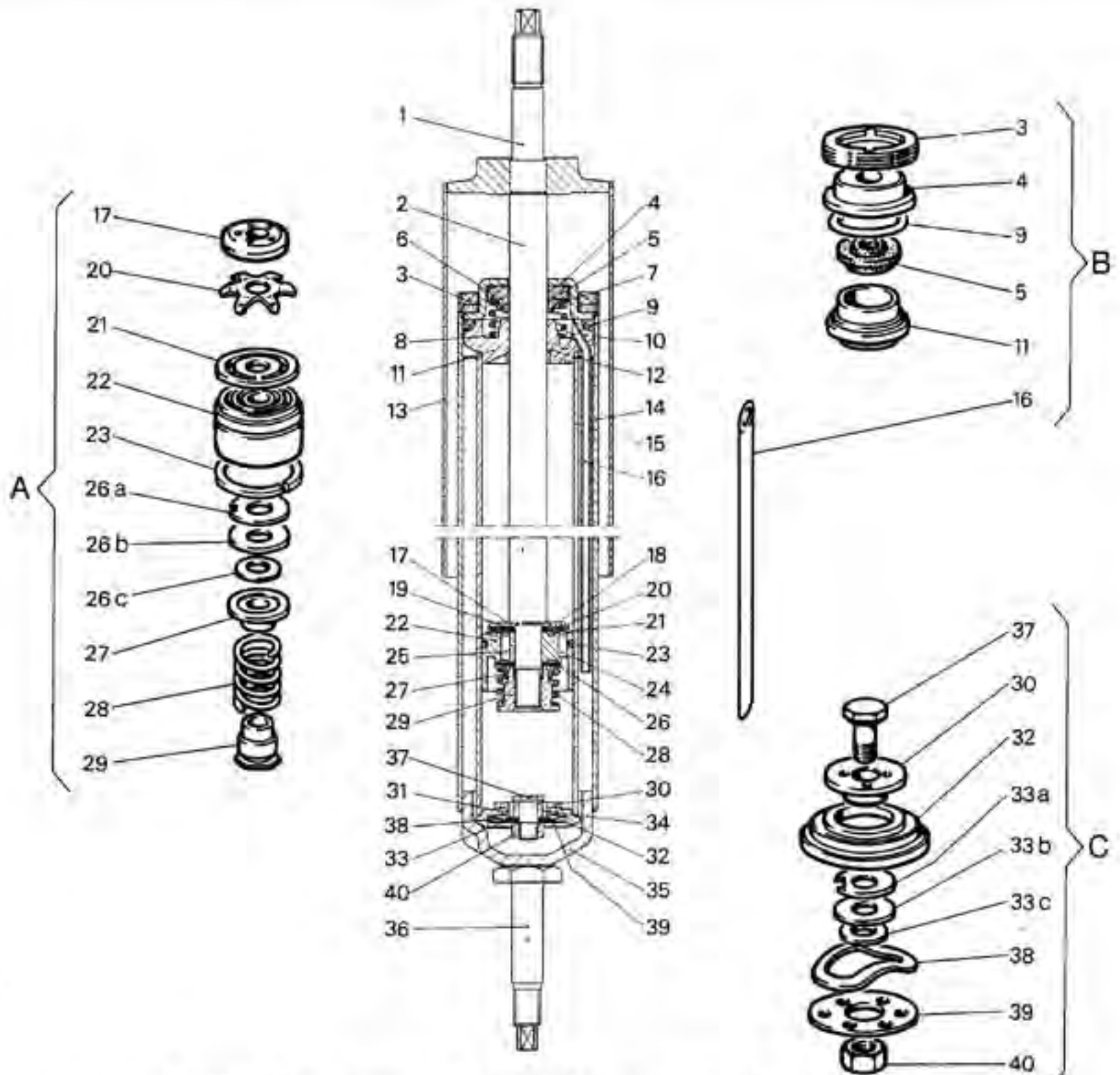
1. Bras oscillant.
2. Ressort hélicoïdal.
3. Queue fileté inférieure.
4. Ecrou de fixation.
5. Rondelle plate.
6. Bague élastique inférieure.

Amortisseurs

Modèle 126

443.10

Feuille 2



Coupe de l'amortisseur hydraulique et pièces du même fournies détachées.

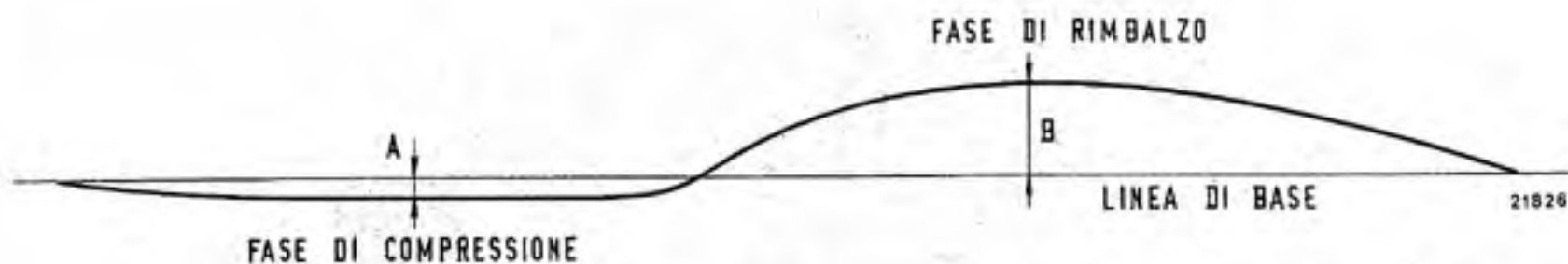
22100

- | | |
|---|--|
| 1. Queue fileté de la tige (2) de fixation à la caisse. | 22. Piston. |
| 2. Tige. | 23. Bague élastique de piston. |
| 3. Virole de serrage supérieur du cylindre. | 24. Trous de clapet d'admission dans le piston. |
| 4. Boîtier porte-joint. | 25. Trous de clapet de détente dans le piston. |
| 5. Joint de tige. | 26a-b-c. Disques composant le clapet de détente. |
| 6. Linguet. | 27. Etui de guidage de ressort. |
| 7. Coupelle d'appui de linguet. | 28. Ressort de clapet de détente. |
| 8. Ressort presse-joint. | 29. Bouchon de fixation de ressort. |
| 9. Joint de tube inférieur. | 30. Clapet de compensation. |
| 10. Chambre de purge des bulles de gaz. | 31. Espace annulaire de clapet de compensation. |
| 11. Bague de guidage de tige. | 32. Bouchon porte-clapets de compensation et de compression. |
| 12. Trou calibré de purge. | 33a-b-c. Disques composant le clapet de compression. |
| 13. Tube cache-poussière. | 34. Trous de clapet de compression. |
| 14. Cylindre-réservoir extérieur. | 35. Bouchon inférieur. |
| 15. Cylindre intérieur. | 36. Queue fileté de fixation à la suspension. |
| 16. Tube de purge. | 37. Vis de maintien du clapet de compensation. |
| 17. Disque limiteur de levée du clapet d'admission. | 38. Ressort à action graduelle de clapet de compression. |
| 18. Trous de passage d'huile. | 39. Disque de clapet de compression. |
| 19. Rondelle de réglage de levée du clapet. | 40. Ecrrou de vis 37. |
| 20. Ressort en étoile de clapet. | |
| 21. Clapet d'admission. | |

A-B-C. Pièces de l'amortisseur fournies détachées.

COUPLES DE SERRAGE

DESIGNATION	Référence	Filetage	Matériau	Couple de serrage m.kg
SUSPENSION AVANT				
Colonnnette de roue AV	4109023	M 10×1,5	C 35 R Bon Znt	5
Ecrou auto-serreur fixant le ressort à lames au montant de fusée	1/25745/11	M 10×1,25	R 50 Znt (vis R 80 Znt)	4
Ecrou auto-serreur type S fixant le demi-bras oscillant à son axe	1/40488/11	M 12×1,25	R 50 Cdt (axe 25 MC 6 Rct Glob Estr Dist Fosf)	2,5
Ecrou fixant le tampon pare-chocs de suspension AV	1/61008/11	M 8	R 50 Znt (vis R 50 Sd Stab)	1,5
Ecrou fixant le support élastique de ressort à lames	1/21647/11	M 10×1,25	R 50 Znt (vis R 50)	3
Ecrou fixant l'axe des demi-bras oscillants à la carrosserie	1/21647/11	M 10×1,25	R 50 Znt (vis R 50 Sd Stab)	3
Ecrou auto-serreur d'axe fixant les demi-bras au montant de fusée	1/25745/11	M 10×1,25	R 50 Znt (axe R100 Cdt)	6
Ecrou de fixation supérieure et inférieure de l'amortisseur de suspension AV	1/61008/11	M 8	R 50 Znt	2
Ecrou fixant le plateau de frein AV à la fusée	1/61008/11	M 8	R 50 Znt (vis R 50 Sd Stab)	2
Ecrou de support de pédales de freins et d'embrayage	11/61008/11	M 8	R 50 Znt (vis R 50 Sd Stab)	1,5



Fase di rimbalzo = Phase de détente
 Fase di compressione = Phase de compression

Linea di base = Ligne de base

Diagramme de freinage des amortisseurs AV et AR, tracé par le stylet de l'appareil d'essai Ap. 5023.

Avant: A = 1,5 à 3,5 mm.
 Arrière: A = 1 à 3,5 mm.

B = 7 à 11 mm.
 B = 16 à 21 mm.

Avant de désassembler l'amortisseur pour une révision, il est opportun d'en vérifier le fonctionnement et les capacités de freinage sur l'appareil **Ap. 5023**.

Les valeurs des réactions de détente et de compression sont entendues rapportées aux ordonnées maximales des diagrammes respectifs. Le diagramme doit présenter un développement régulier aux points de renversement (de la phase de compression à celle de détente et vice versa), sans aucun trait parallèle à la ligne de base.

Après vérification de son fonctionnement, démonter l'amortisseur et effectuer les vérifications et les remplacements nécessaires, d'après les valeurs fournies par l'essai.

Répéter l'essai après la révision, afin de s'assurer que le fonctionnement de l'amortisseur est correct, en comparant le nouveau diagramme avec celui précédent et en s'assurant que les valeurs prescrites sont respectées.

Fusée

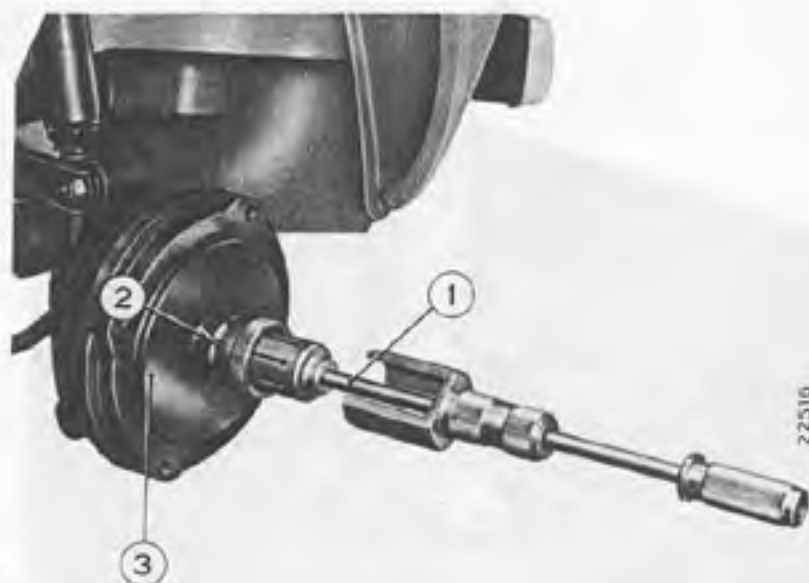
Modèle 126

REVISION

Le démontage des chapeaux de moyeux de roues est réalisé à l'aide de l'extracteur à percussion **A. 47023**.

Démontage du chapeau de moyeu de roue à l'aide de l'extracteur A. 47023.

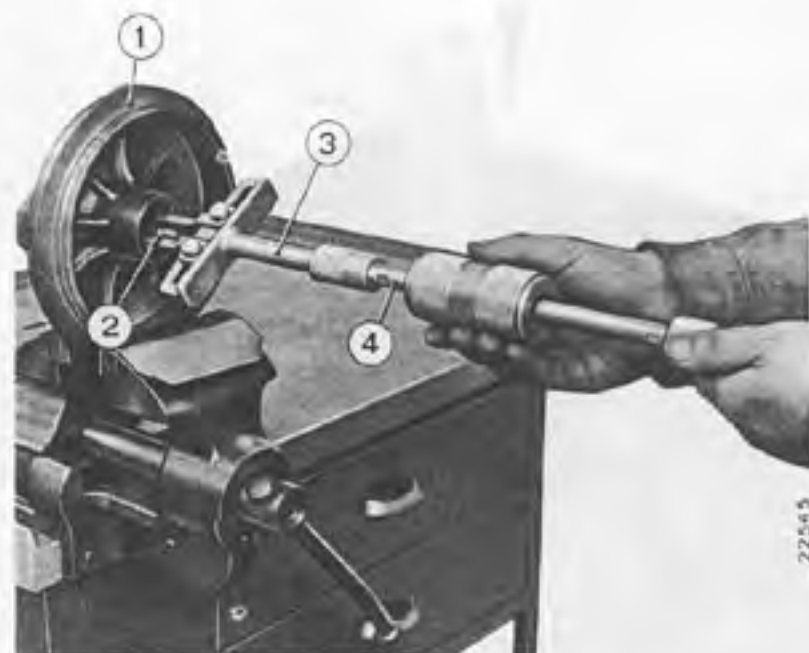
1. Extracteur à percussion **A. 47023**.
2. Chapeau de moyeu.
3. Tambour de frein.



Le démontage des bagues extérieures des roulements du moyeu de roue est réalisé au moyen de l'arracheur **A. 40005/009** et de l'extracteur à percussion **A. 40206/801**. Avant de démonter la bague extérieure du roulement intérieur, déposer le joint d'étanchéité qui doit être toujours remplacé.

Démontage de la bague extérieure du roulement intérieur de son logement dans le tambour de frein AV.

1. Tambour de frein.
2. Bague extérieure de roulement intérieur.
3. Arracheur **A. 40005/009**.
4. Extracteur à percussion **A. 40206/801**.

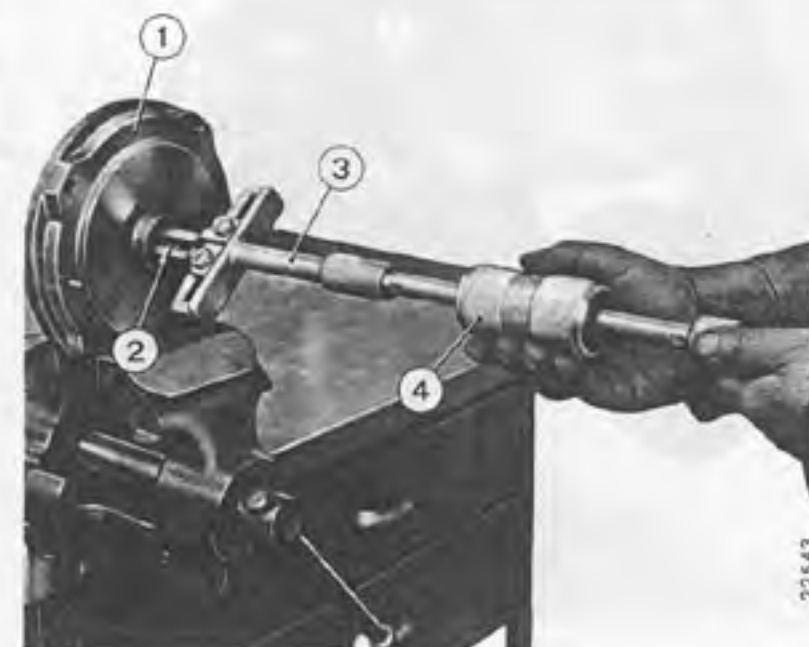


Vérifier que les logements des bagues extérieures des roulements dans le tambour sont parfaitement lisses; aucun jeu ne doit exister entre les bagues et leurs logements.

S'assurer que les bagues intérieures des roulements ne sont pas cassées ni en mauvais état, et que leurs galets ne sont pas déformés. La bague élastique entre le joint et le roulement ne doit pas être déformée.

Démontage de la bague extérieure du roulement extérieur de son logement dans le tambour de frein AV.

1. Tambour de frein.
2. Bague extérieure de roulement extérieur.
3. Arracheur **A. 40005/009**.
4. Extracteur à percussion **A. 40206/801**.

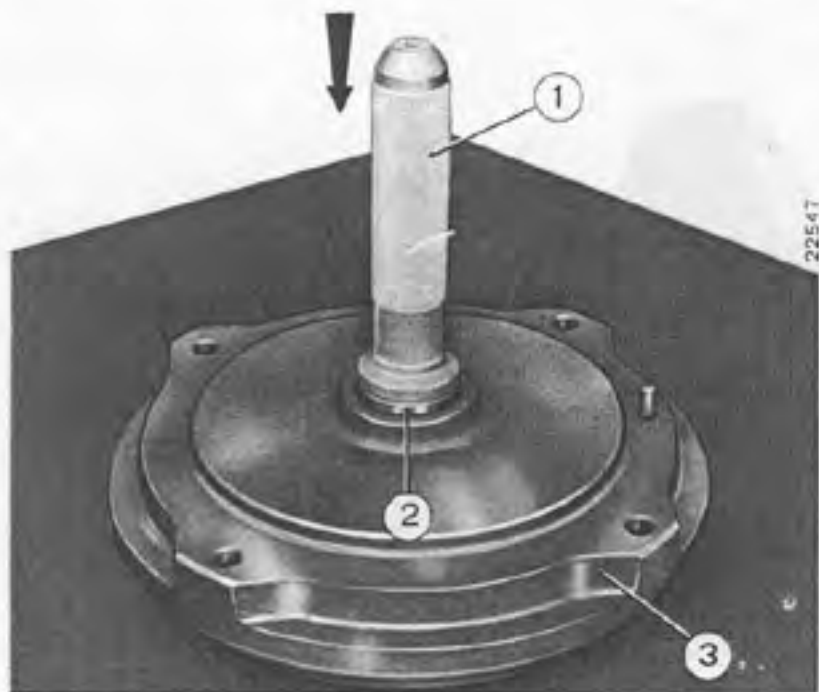




Le montage de la bague extérieure du roulement intérieur est réalisé au moyen de la chasse **A. 74259**. Après avoir monté la bague du roulement, mettre en place le jonc d'arrêt et le joint d'étanchéité.

Montage de la bague extérieure du roulement intérieur dans le tambour de frein, à l'aide de la chasse A. 74259.

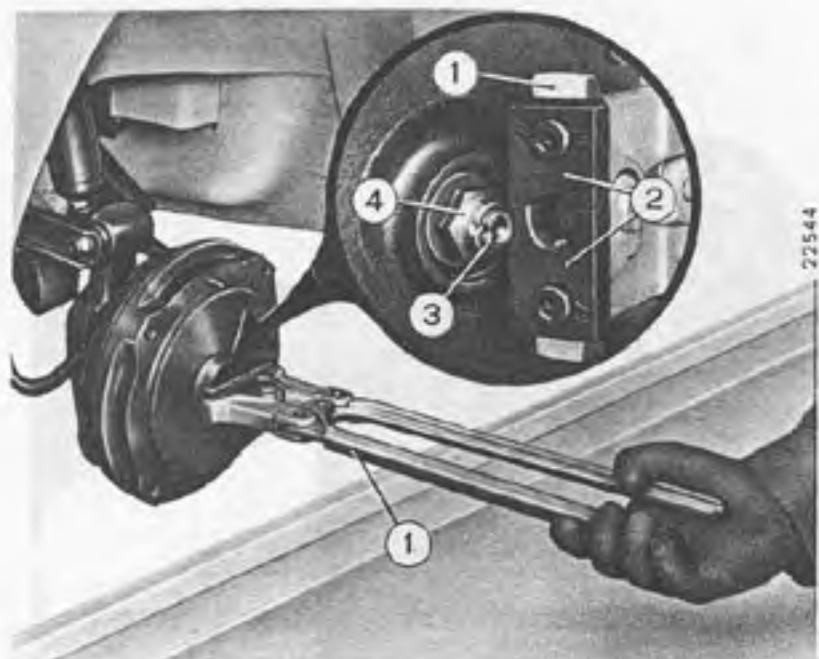
1. Chasse **A. 74259**.
2. Bague extérieure de roulement intérieur.
3. Tambour de frein.



La mise en place de la bague extérieure du roulement extérieur du moyeu de roue est réalisée avec la chasse **A. 74046**.

Montage de la bague extérieure du roulement extérieur dans le tambour de frein, à l'aide de la chasse A. 74076.

1. Chasse **A. 74046**.
2. Bague extérieure de roulement extérieur.
3. Tambour de frein.



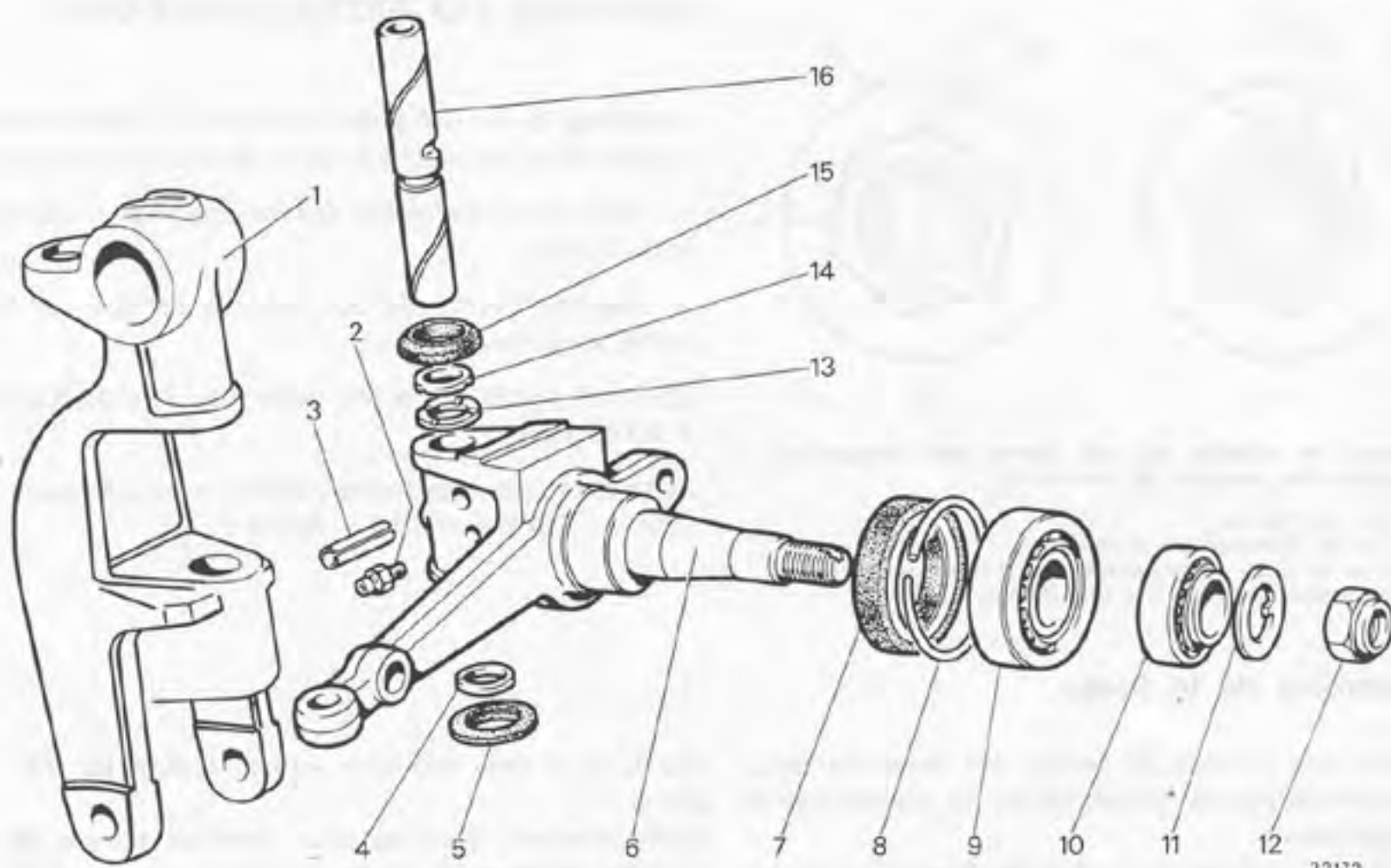
Après avoir réglé le jeu latéral du moyeu de roue, sertir l'écrou sur la fusée au moyen de la pince **A. 74140/1** équipée du couple d'embouts **A. 74140/2**.

Sertissage, après réglage, de la collerette de l'écrou de moyeu de roue AV avec la pince A. 74140/1 et des embouts A. 74140/2.

1. Pince **A. 74140/1**.
2. Embouts **A. 74140/2**.
3. Fusée.
4. Ecrou de moyeu de roue AV.

Fusée

Modèle 126



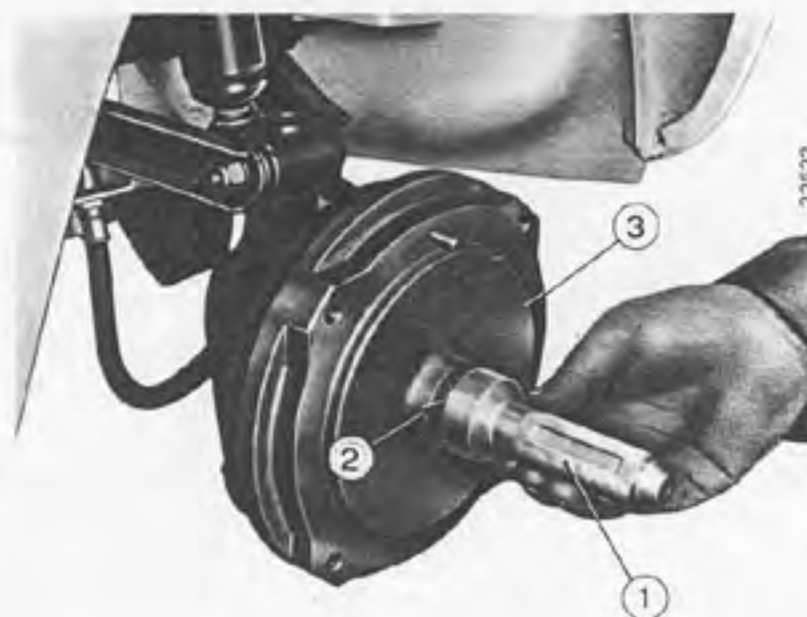
22172

Pièces de la fusée.

- | | |
|--|---|
| 1. Montant de fusée. | 9. Roulement à rouleaux coniques intérieur. |
| 2. Graisseur. | 10. Roulement à rouleaux coniques extérieur. |
| 3. Goupille élastique de maintien du pivot de fusée. | 11. Plaquette-frein. |
| 4. Rondelle de butée inférieure. | 12. Ecrou sur la fusée, de réglage du jeu latéral des roulements. |
| 5. Bague élastique inférieure. | 13. Rondelle de butée inférieure. |
| 6. Fusée. | 14. Rondelle de butée supérieure. |
| 7. Joint d'étanchéité. | 15. Bague élastique supérieure. |
| 8. Jonc d'arrêt. | 16. Pivot de fusée. |

NOTA - Les rondelles de butée (4), pour réglage du jeu latéral de la fusée, sont fournies de rechange en plusieurs épaisseurs.

Après le sertissage de l'écrou des roulements de moyeu sur la fusée, monter le chapeau à l'aide de la chasse **A. 74059**, comme montré par la figure ci-contre.



Montage du chapeau de moyeu de roue à l'aide de la chasse A. 74059.

1. Chasse **A. 74059**.
2. Chapeau de moyeu.
3. Tambour de frein.

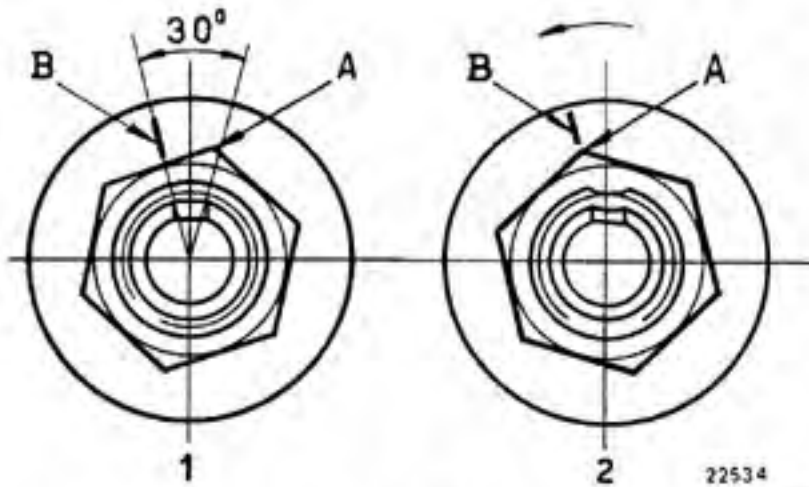


Schéma de réglage du jeu latéral des roulements à rouleaux des moyeux de roues AV.

- A. Arête de l'écrou.
- B. Cran de référence sur la rondelle.
- 1. Ecrou en place après serrage à un couple de 0,7 m.kg.
- 2. Desserrage de l'écrou par une rotation de 30°.

REGLAGE DU MOYEU DE ROUE

Le réglage du jeu latéral des roulements à rouleaux des moyeux de roues avant est réalisé de la façon suivante:

- serrer l'écrou de fixation des roulements à un couple de 0,7 m.kg;
- desserrer l'écrou de 30°, comme indiqué sur le cliché ci-contre.

Dans ces conditions le jeu latéral doit être de **0,025 à 0,100 mm.**

Sertir alors l'écrou de fixation comme expliqué auparavant au Tableau 443.14 - feuille 1.

Contrôles de la fusée.

Vérifier que la fusée, et surtout son levier d'attaque, ne présente pas de fêlures, ce qui en comporterait le remplacement.

Vérifier les surfaces de portée des bagues intérieures des roulements à rouleaux sur la fusée: elles doivent être lisses et exemptes d'empreintes.

Contrôler l'état des deux rondelles de butée supé-

rieures et de celle inférieure: en cas d'usure, les remplacer.

Après montage, avec les deux rondelles supérieures et celle inférieure de butée en place, aucun jeu ne doit exister entre la fusée et son montant.

Le jeu éventuel sera corrigé en modifiant opportunément l'épaisseur de la rondelle de butée inférieure.

Roues

Modèle 126

Équilibrage sur l'appareil Ap. 5029 (sur la voiture).

AVERTISSEMENT

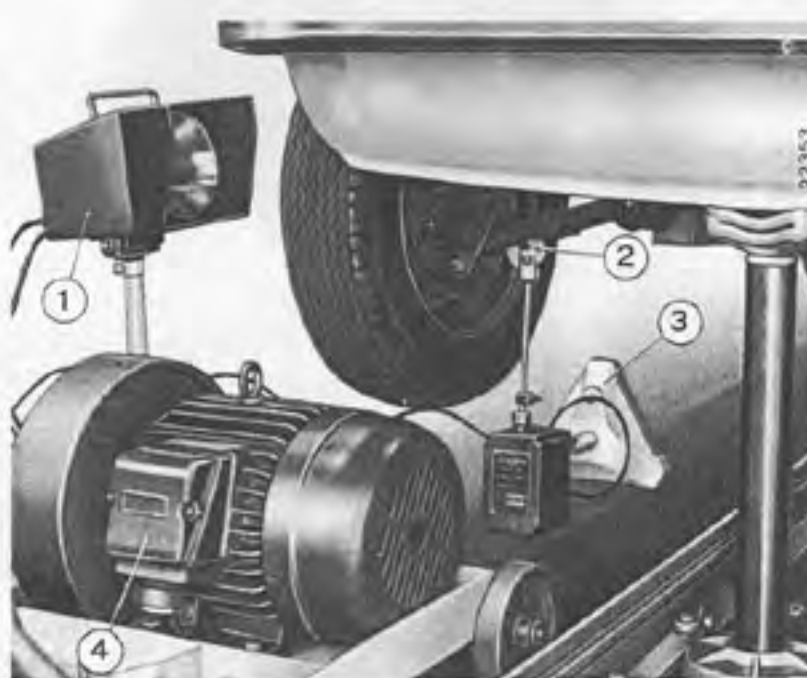
Le point d'appui du bras magnétique de pick-up doit être nettoyé avec le plus grand soin afin d'éviter de fausses indications.



Équilibrage des roues avant.

1. Équilibreuse électronique.
2. Bande de référence.
3. Démarreur électrique.

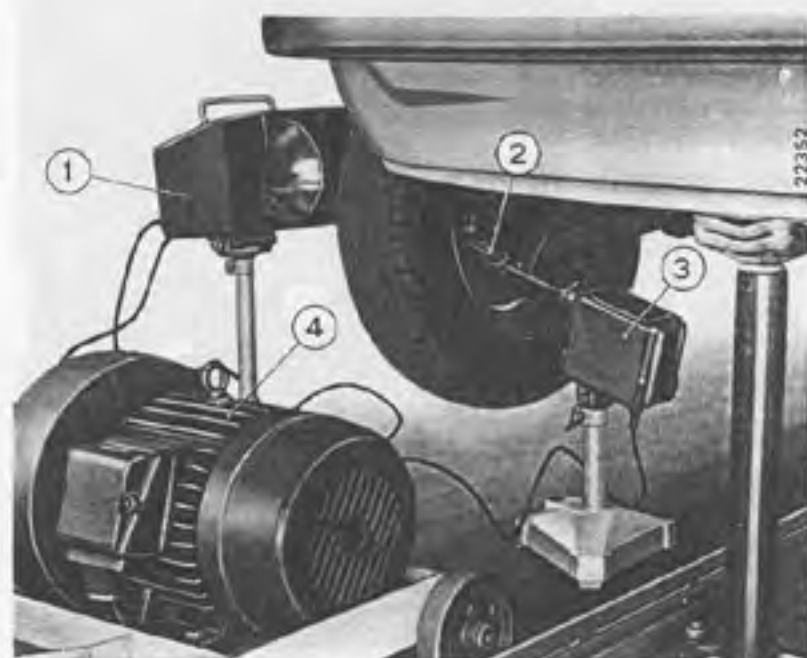
Pour le contrôle de l'**équilibre statique** des roues, la bras magnétique du pick-up doit être placé en contact du ressort à lames, le plus près possible de la roue à contrôler.



Appareil Ap. 5029 situé pour l'équilibrage statique des roues avant.

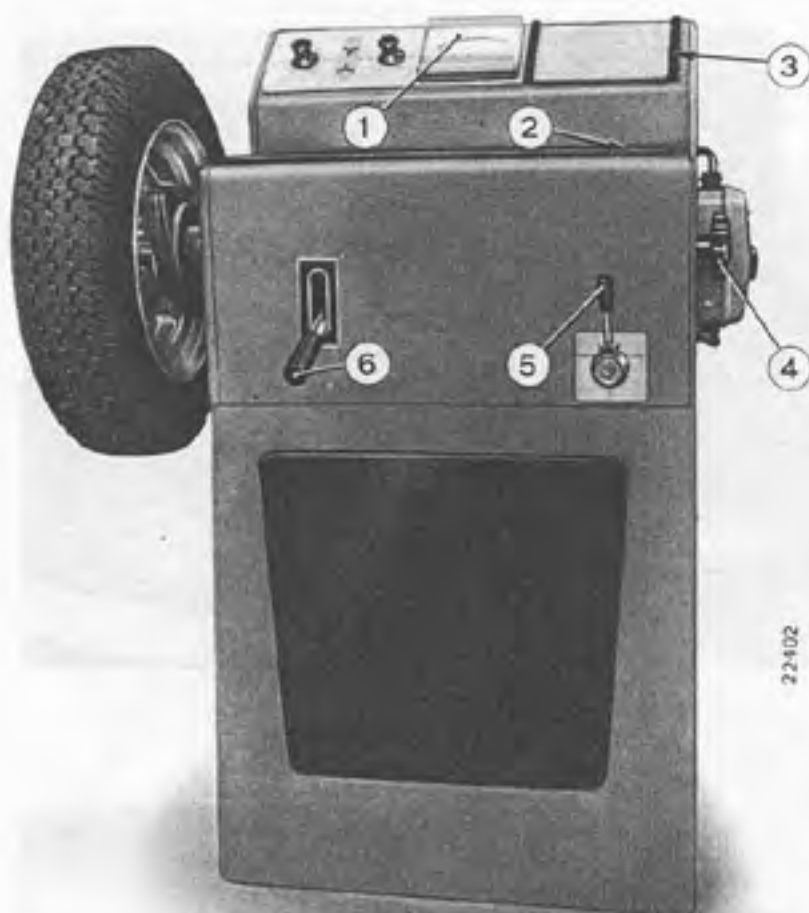
1. Équilibreuse électronique.
2. Bras magnétique.
3. Pick-up.
4. Démarreur électrique.

Pour le contrôle de l'**équilibre dynamique** des roues, le bras magnétique du pick-up doit être en contact du bord extérieur du plateau de freins.



Appareil Ap. 5029 situé pour l'équilibrage dynamique des roues avant.

1. Équilibreuse électronique.
2. Bras magnétique.
3. Pick-up.
4. Démarreur électrique.



22402

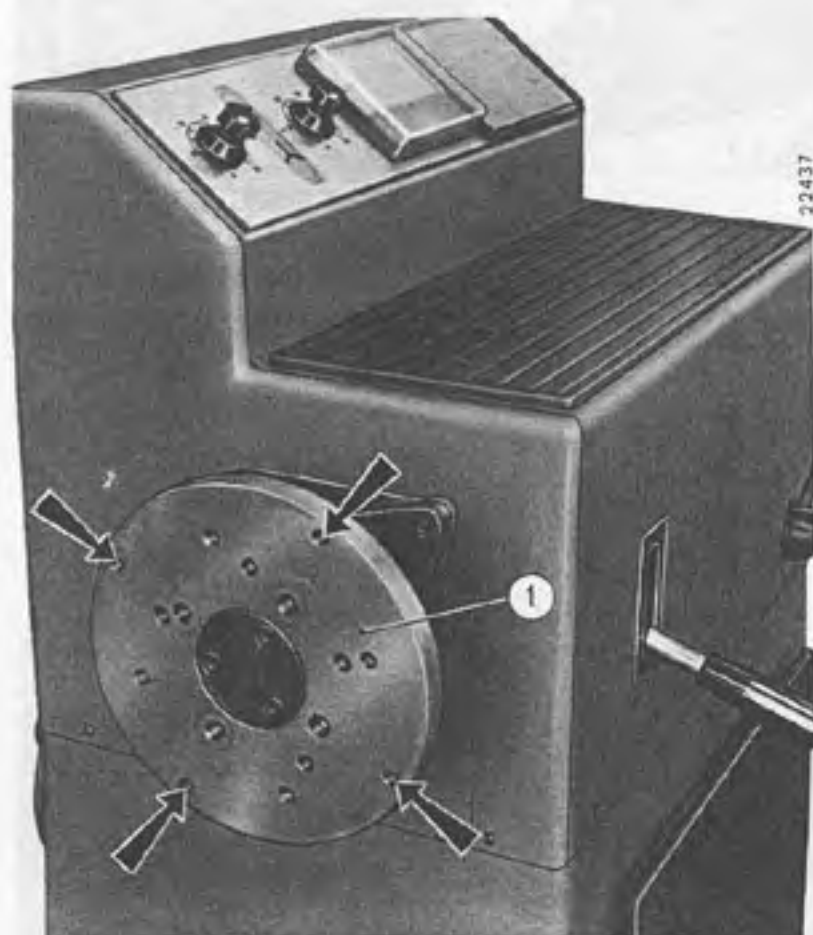
Equilibrage sur l'appareil Ap. 5064 (roue déposée).

Avant de procéder à l'équilibrage des roues, s'assurer que la jante n'est pas voilée.

Faire tourner la roue sur son axe et vérifier, à l'aide d'un trusquin, qu'il n'existe pas de variations dépassant 1,5 mm aux bords intérieurs de retenue du talon du pneu et à la gorge.

Roue en place sur l'équilibreuse Ap. 5064.

1. Instrument de mesure du balourd.
2. Flèche indiquant le sens de rotation de la poignée 4.
3. Tableau des valeurs de tarage pour positionner les deux boutons en fonction du type de roue à contrôler.
4. Poignée de recherche de la valeur du balourd.
5. Levier-interrupteur de démarrage.
6. Levier pour situer l'équilibrage du côté gauche et du côté droit.



22437

Monter le flasque de support sur l'équilibreuse et la roue à équilibrer sur ce flasque, en vissant les colonnettes de fixation dans les taraudages montrés par les flèches sur la figure ci-contre.

Montage de la plaque de support de roue sur l'équilibreuse Ap. 5064.

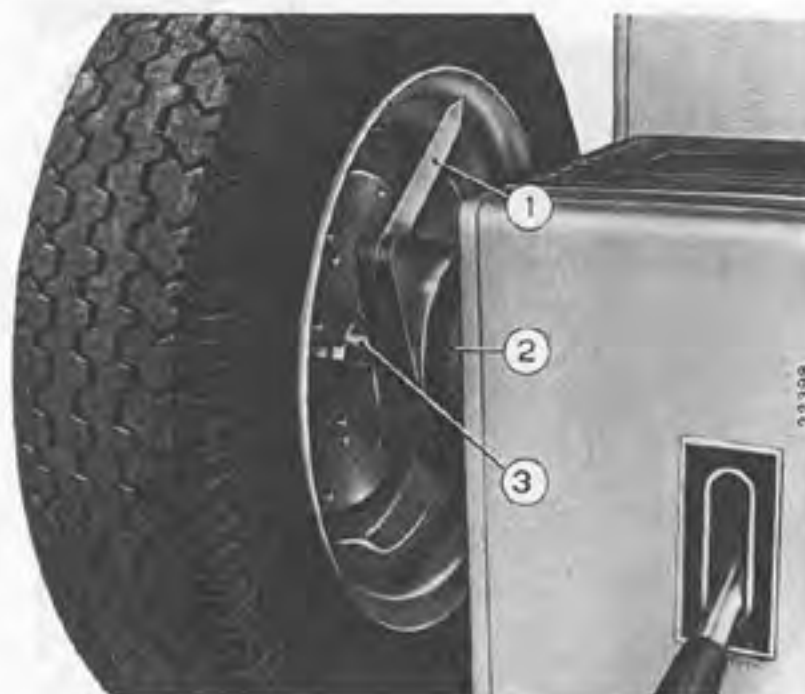
1. Plaque de support de roue.

Les flèches montrent les taraudages des colonnettes de fixation de la roue à la plaque de support.

Roues

Modèle 126

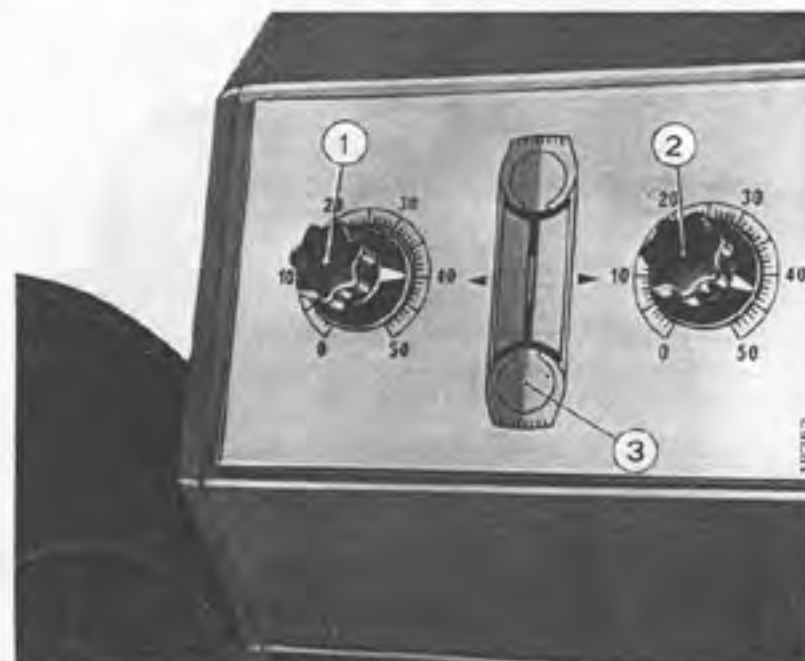
Après montage de la roue sur le flasque, le manchon moleté étant desserré, faire coulisser l'arbre du flasque dans le mandrin jusqu'à ce que la zone où seront placées les masselottes d'équilibrage, côté intérieur de la roue, se trouve en face de la tige-repère articulée placée sur le support du mandrin, puis serrer le mandrin.



Positionnement axial de la roue sur l'équilibreuse.

1. Tige-repère pour positionner la roue.
2. Manchon moleté de blocage du flasque.
3. Arbre du flasque.

Le tarage de l'équilibreuse, suivant le type de roue à vérifier, est réalisé en manoeuvrant les deux boutons, qui doivent être réglés suivant les valeurs figurant sur le tableau à la droite de l'instrument.



Détail du pupitre de commande de l'équilibreuse Ap. 5064.

1. Bouton de tarage du côté extérieur de la roue.
2. Bouton de tarage du côté intérieur de la roue.
3. Roue lumineuse.

La valeur lue sur l'instrument est donnée directement en grammes: elle doit être arrondie à la dizaine, un balourd inférieur à 10 grammes étant négligeable. L'équilibrage sera exécuté d'abord sur le côté extérieur, puis sur le côté intérieur.

Les masselottes doivent être appliquées à la partie la plus haute de la jante; cette position est indiquée par l'allumage de la flèche rouge.



Application de la masselotte sur le côté extérieur de la roue.

1. Point d'application de la masselotte sur le côté extérieur de la roue.
2. Flèche lumineuse (rouge).



Après avoir exécuté les opérations prévues en respectant scrupuleusement les règles d'emploi de l'appareil, on aura réalisé l'équilibrage statique et dynamique de la roue.

Application de la masselotte sur le côté intérieur de la roue.

1. Point d'application de la masselotte sur le côté intérieur de la roue.
2. Flèche lumineuse (rouge) indiquant le point de la roue où la masselotte doit être appliquée.



Pour faciliter la mise en place de la masselotte, on peut faire usage de l'outil **A. 81117**, comme montré ci-contre.

Cet outil sert pour le montage de la masselotte sur les deux côtés de la roue.

Mise en place de l'outil A. 81117 facilitant le montage de la masselotte d'équilibrage de la roue.



A. 47023 Extracteur de chapeaux de moyeux de roues AV.



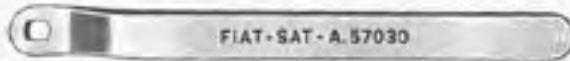
A. 74019 Douille facilitant le montage des amortisseurs.



A. 57020 Clé pour immobiliser les amortisseurs AR pendant les manoeuvres de dépose et de repose.



A. 74046 Chasse pour monter la bague extérieure du roulement extérieur de roues AV.



A. 57030 Clé pour immobiliser les amortisseurs AV pendant les manoeuvres de dépose et de repose.



A. 74053 Chasse pour démonter et monter les bagues élastiques du bras oscillant de suspension AR.



A. 57034 Clé pour viroles de centrage de la tige d'amortisseurs.



A. 57058 Clé pour bouchon de maintien du piston d'amortisseurs.



A. 74054 Outil pour immobiliser le demi-bras de suspension AV lors de dépose des bagues élastiques.



A. 74016 Chasse pour démonter et monter les bagues des pivots de fusée sur le montant.



A. 74056 Chasse pour démonter et monter les bagues élastiques sur le montant de fusée et sur le ressort à lames AV.

Couples de serrage - Suite.

DESIGNATION	Référence	Filetage	Matériau	Couple de serrage m-kg
Ecrou fixant le maître-cylindre de freins au support des pédales	1/61008/11	M 8	R 50 Znt (vis R 50 Sd Stab)	1,5
Raccord de tube flexible sur cylindre de freins	809064	M 10×1,25	C 4 MF Trf. Bon Cdt	2
Vis fixant le cylindre de freins au plateau . . .	1/09794/21	M 6	R 80 Znt	1
SUSPENSION ARRIERE				
Colonne de roues AR	4109023	M 10	C 35 R Bon Znt	5
Ecrou fixant le tampon pare-chocs du bras de suspension AR	1/61008/11	M 8	R 50 (vis R 50 Sd Stab)	1,5
Vis fixant le support AV du bras de suspension AR au soubassement	832632	M 10×1,25	R 80 Brn	5
Ecrou auto-serreur d'axe de fixation du bras de suspension AR	1/61050/11	M 12×1,25	R 50 Znt (axe R 80 Znt)	8
Ecrou de fixation supérieure et inférieure d'amortisseur de suspension AR	1/21647/11	M 10×1,25	R 50 Znt	3
Ecrou fixant le plateau de freins AR et le moyeu de roues au bras oscillant	1/21647/11	M 10×1,25	R 50 Znt (vis R 80 Znt)	5,5
Vis de tambour de freins de roues AR	1/59739/21	M 12×1,5	R 80 Znt	8,5
Vis de support de frein à main	1/38257/11	M 8	R 50 Cdt	1,5
Vis fixant le cylindre de freins au plateau . . .	1/09794/21	M 6	R 80 Znt	1



A. 74058 Chasse pour monter les bagues élastiques sur le bras oscillant de suspension AV.



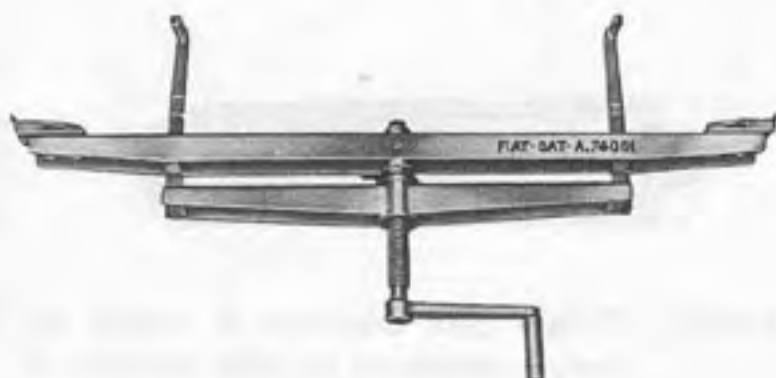
A. 74143 Cheville de guidage pour mise en place des cales d'épaisseur sur le bras oscillant de suspension AR.



A. 74059 Chasse pour monter les chapeaux de moyeux de roues AV.



A. 74259 Chasse pour monter la bague extérieure du roulement intérieur des moyeux de roues AV.



A. 74061 Outil pour démonter et monter le ressort à lames.



A. 90316 Alésoir pour bagues de montant de fusée.



A. 74140/1 Pince de sertissage des écrous de moyeux de roues AV.



A. 96004 Calibre de contrôle du montant de fusée.



A. 74140/2 Paire d'embouts pour sertissage des écrous de moyeux de roues AV (à utiliser avec **A. 74140/1**).

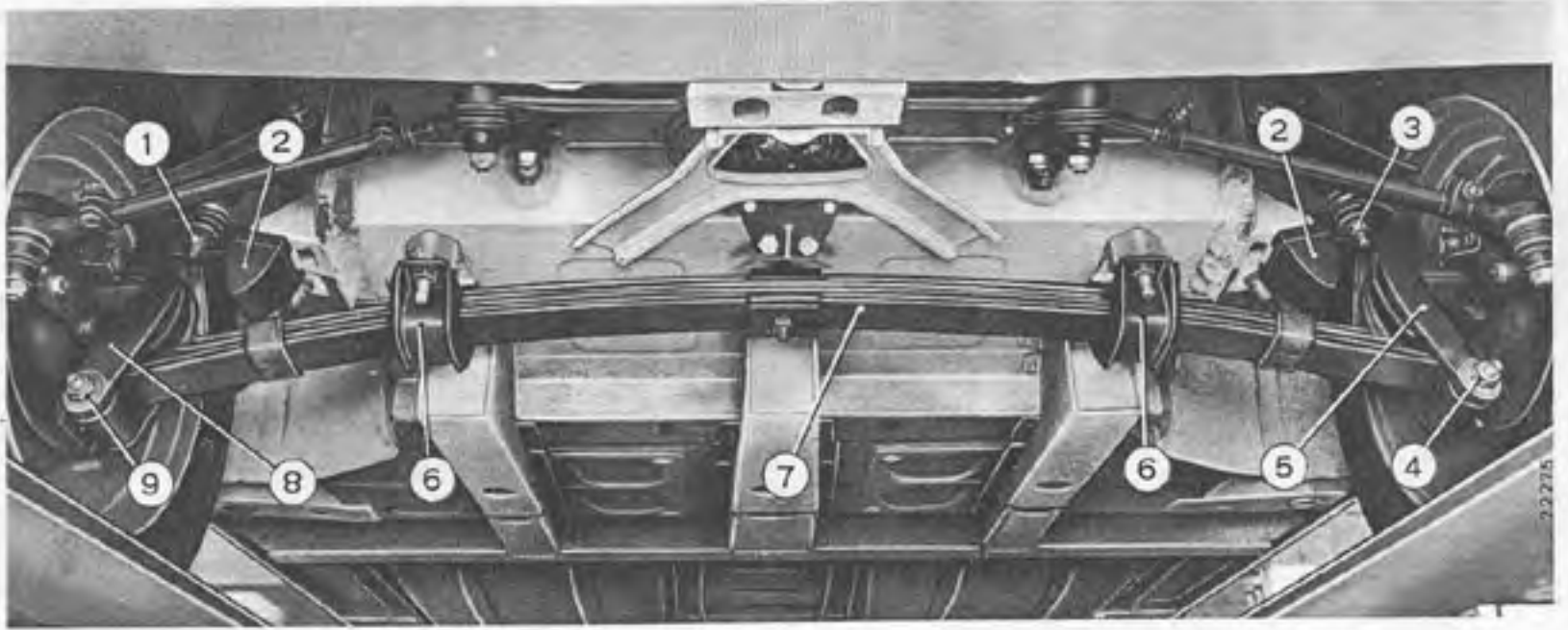
Suspensions

Modèle 126

443.00

Feuille 1

SUSPENSION AVANT



La suspension avant en place.

- | | |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Ecrou de fixation inférieure de l'amortisseur hydraulique au montant de fusée droite. 2. Tampons pare-chocs en caoutchouc de ressort à lames. 3. Ecrou de fixation inférieure de l'amortisseur hydraulique au montant de fusée gauche. 4. Ecrou de vis fixant le ressort à lames au montant de fusée gauche. | <ol style="list-style-type: none"> 5. Montant de fusée gauche. 6. Supports élastiques de fixation du ressort à lames à la caisse. 7. Ressort à lames. 8. Montant de fusée droite. 9. Ecrou de vis fixant le ressort à lames au montant de fusée droite. |
|--|--|

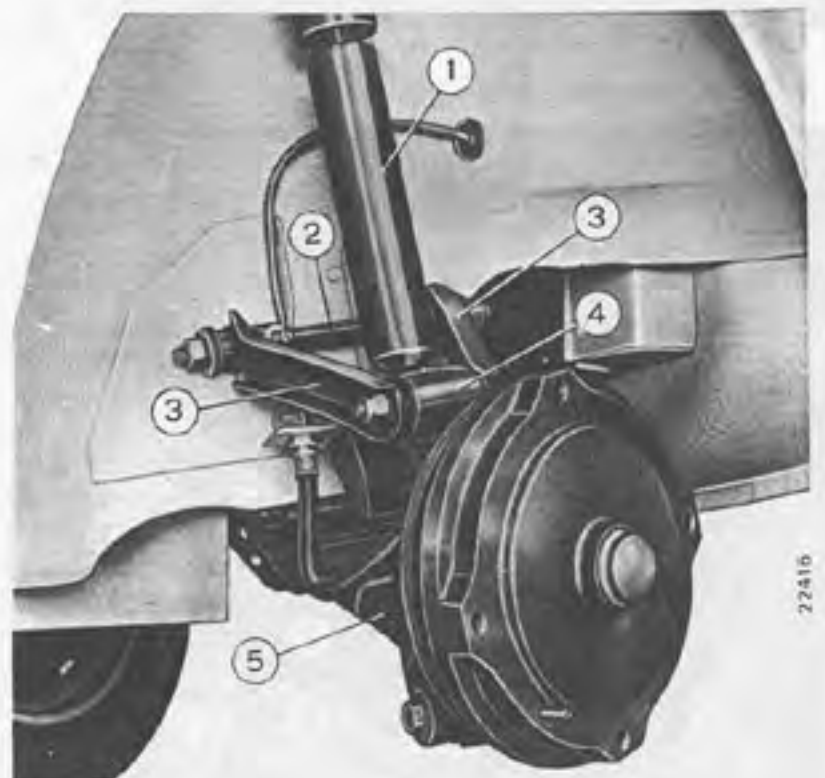
Dépose et repose.

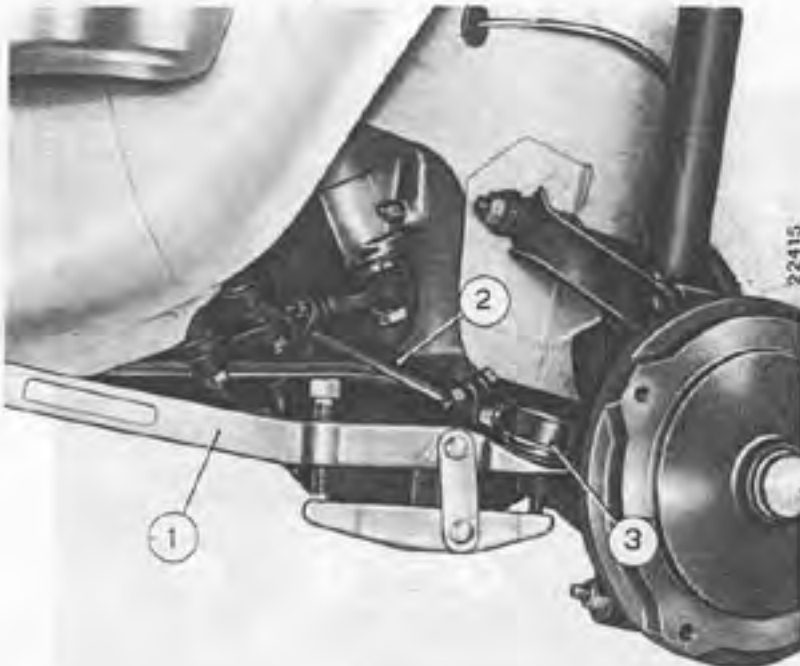
Opérations à effectuer pour déposer la suspension avant assemblée:

- soulever l'avant de la voiture avec un vérin hydraulique et le placer sur les chandelles **Ar. 22908**;
- démonter les roues avec la clé **A. 86511**.

Détail de la suspension avant, côté gauche.

1. Amortisseur hydraulique.
2. Axe de bras oscillant.
3. Demi-bras oscillants.
4. Montant de fusée.
5. Ressort à lames.





— séparer les barres latérales de direction des leviers d'attaque de fusée, en faisant usage de l'outil **A. 47035** comme montré sur la figure ci-contre.

Désaccouplement d'une barre latérale du levier d'attaque de fusée.

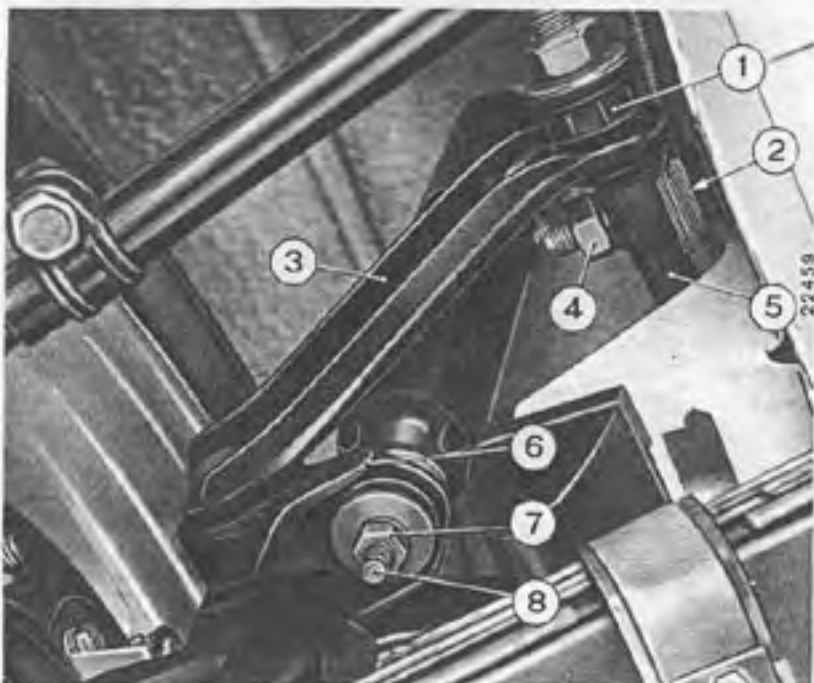
1. Outil **A. 47035** pour dépose des barres latérales de direction.
2. Barre latérale de direction.
3. Rotule de barre latérale.



— déposer les amortisseurs hydrauliques de la façon suivante: dévisser l'écrou de fixation avec une clé polygonale, tout en tenant arrêtée la queue de l'amortisseur au moyen de la clé **A. 57030**. Cette opération est illustrée par la figure ci-contre;

Démontage d'un amortisseur hydraulique dans le coffre à bagages.

1. Clé polygonale de démontage de l'écrou fixant l'amortisseur.
2. Clé **A. 57030** de retenue de la queue d'amortisseur pendant le dévissage de l'écrou de fixation.



— détacher l'amortisseur du montant de fusée à l'aide de la clé **A. 57030**;

— enlever les écrous fixant les bras oscillants à la caisse et déposer l'ensemble en l'extrayant de ses goujons;

Détail de la suspension avant, côté droit.

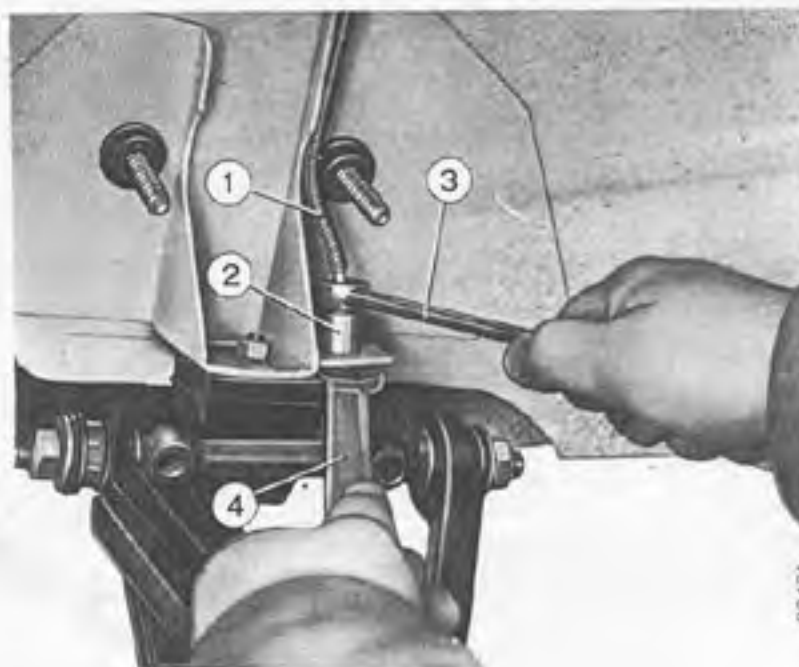
1. Bague élastique d'axe de bras oscillant.
2. Cales de réglage de la chasse et du carrossage.
3. Bras oscillant.
4. Ecrou fixant l'axe de bras oscillant à la caisse.
5. Axe de bras oscillant.
6. Montant de fusée.
7. Ecrou fixant l'amortisseur au montant de fusée.
8. Queue de l'amortisseur.

Suspensions

Modèle 126

— débrancher les tubes flexibles de freins du raccord d'accouplement aux canalisations rigides, après avoir bouché l'orifice d'alimentation du circuit concerné, dans le réservoir du liquide de freins.

Pour le débranchement des canalisations faire usage de l'outil A. 56126.



Débranchement d'un tube flexible de freins de son raccord.

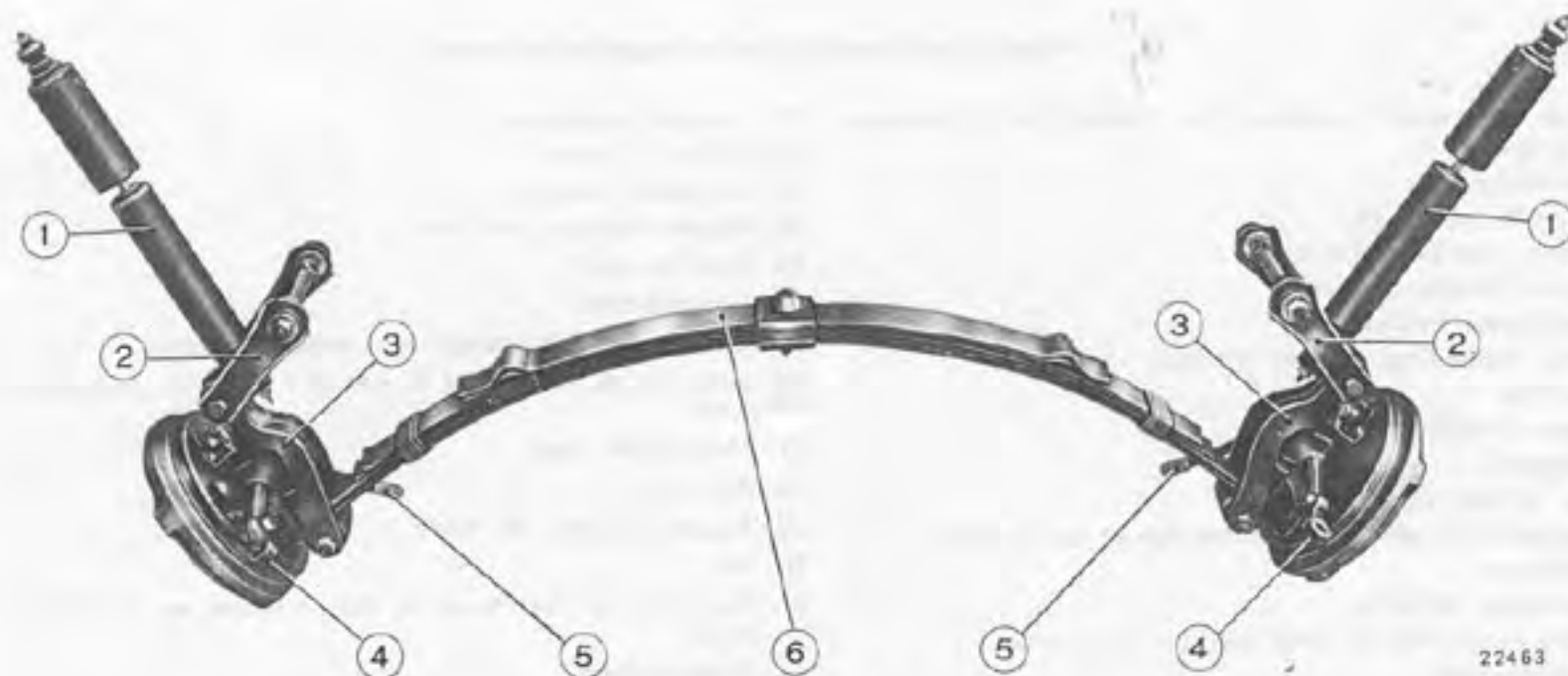
1. Canalisation rigide de liquide de freins.
2. Raccord d'accouplement au tube flexible.
3. Outil A. 56126.
4. Clé plate.

— détacher les supports élastiques de fixation du ressort à lames à la caisse et déposer la suspension avant assemblée à l'aide d'un vérin hydraulique.

Le désassemblage des pièces constitutives de la suspension avant sera effectué à l'établi.

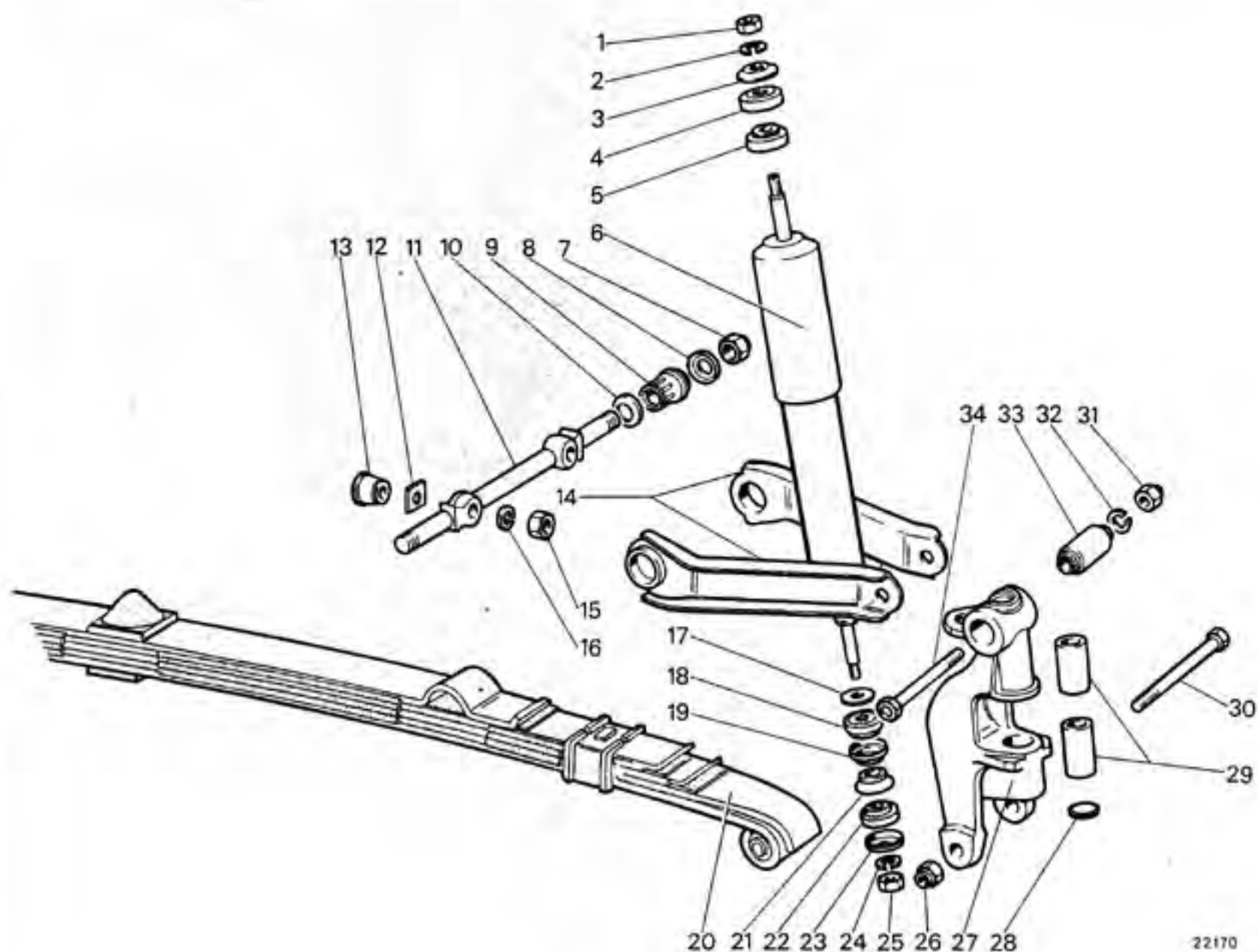
NOTA - Lors de la dépose de la suspension, prendre note du nombre de cales d'épaisseur interposées entre l'axe du bras oscillant et la caisse.

Il sera ainsi évité, lors du remontage, une distribution erronée des cales, avec altération conséquente des angles de chasse et de carrossage.



Suspension avant assemblée.

1. Amortisseurs hydrauliques.
2. Bras oscillants complets de leurs axes.
3. Montants de fusée.
4. Leviers d'attaque de fusée.
5. Tubes flexibles de liquide de freins.
6. Ressort à lames.



22170

Pièces constitutives de la suspension avant.

- | | |
|--|---|
| 1. Erou de fixation supérieure de l'amortisseur hydraulique à la caisse. | 19. Coupelle supérieure. |
| 2. Rondelle-frein. | 20. Ressort à lames. |
| 3. Coupelle supérieure. | 21. Coupelle inférieure. |
| 4. Bague élastique supérieure. | 22. Bague élastique inférieure. |
| 5. Bague élastique inférieure. | 23. Rondelle plate. |
| 6. Amortisseur hydraulique. | 24. Rondelle-frein. |
| 7. Erou fixant l'axe au bras oscillant. | 25. Erou fixant l'amortisseur au montant de fusée. |
| 8. Coupelle. | 26. Erou de vis (30) fixant le ressort à lames au montant de fusée. |
| 9. Bague élastique. | 27. Montant de fusée. |
| 10. Entretoise. | 28. Boûchon. |
| 11. Axe de bras oscillant. | 29. Bagues de pivot de fusée. |
| 12. Plaquettes de réglage du carrossage et de la chasse. | 30. Vis. |
| 13. Entretoise. | 31. Erou de vis (34) fixant le bras oscillant au montant de fusée. |
| 14. Demi-bras oscillants. | 32. Rondelle-frein. |
| 15. Erou fixant l'axe du bras oscillant à la caisse. | 33. Bague élastique de montant de fusée. |
| 16. Rondelle-frein. | 34. Vis. |
| 17. Rondelle plate. | |
| 18. Bague élastique supérieure. | |

FIAT 126**SOUSGROUPES****BOITE - DIFFERENTIEL - 21 - 27**

Code catalogue pièces détachées	Code correspondant manuel et barème	
—	21-27	Caractéristiques et données - Couples de serrage
		Gr. 212 - BOITE DE VITESSES
B2	212.00 212.07	Ensemble boîte de vitesses Commandes extérieures de la boîte de vitesses
		Gr. 274 - DIFFERENTIEL
B4	274.01 274.04	Arbres de différentiel Pignonnerie du différentiel
—	21 A - 27 A	Outillage

CARACTERISTIQUES ET DONNEES

Rapports	4 avant - 1 marche arrière
Synchroniseurs à bague libre	2e - 3e - 4e
Type de pignons: — de 2e - 3e et 4e — de 1re et marche arrière	à denture hélicoïdale toujours en prise à dents droites et pignons baladeurs
Rapports de la boîte de vitesses: — 1re — 2e — 3e — 4e — marche arrière	3,250 2,067 1,300 0,872 4,024
Couple conique de démultiplication	8/39
Jeu d'engrènement du couple conique	0,08 à 0,13 mm
Réglage du pignon d'attaque Epaisseur des rondelles de réglage, de rechange	par rondelles 0,10 - 0,15 mm
Roulements de boîtier de différentiel Type de roulements Réglage de la précharge des roulements Couple de rotation	2 à rouleaux coniques par viroles 0,13 à 0,15 m-kg

COUPLES DE SERRAGE

DESIGNATION	Référence	Filetage	Matériau	Couple de serrage m.kg
Ecrou fixant l'étrier de réaction du câble de débrayage	1/61008/11	M 8	R 50 Znt (vis R 50 Znt)	1,5
Ecrou de goujon fixant le carter d'embrayage au moteur	1/61008/11	M 8	R 50 Znt (goujon R 100)	2,5
Ecrou de goujon fixant la boîte au carter d'embrayage	1/21647/11	M 10×1,25	R 50 Znt (goujon R 50 Znt)	3,5

(suite)

Ensemble boîte de vitesses

Modèle 126

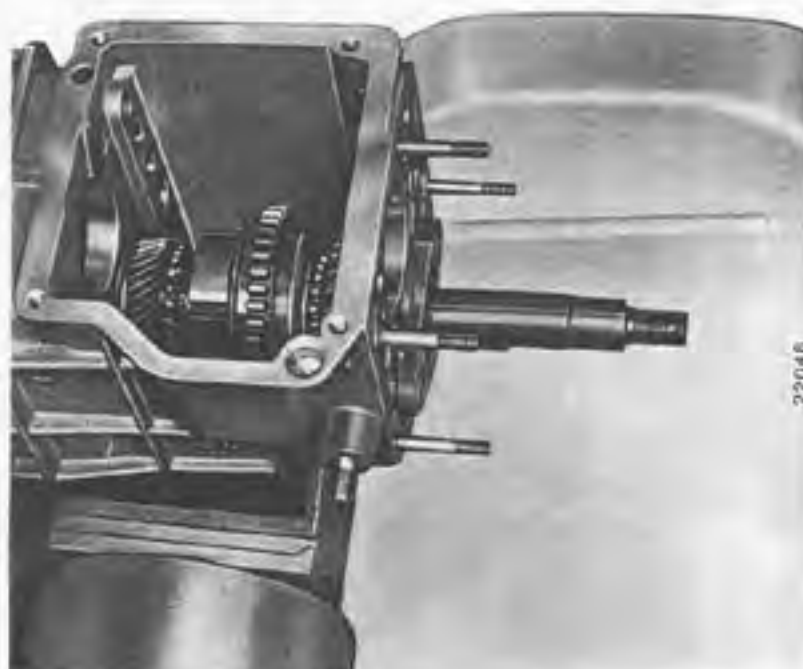
212.00

Feuille 5

Montage.

Pour monter l'ensemble boîte de vitesse-différentiel, se référer aux figures qui suivent.

Introduction de l'arbre secondaire-pignon d'attaque dans la boîte de vitesses et montage, en même temps, de la pignonerie: roulements à billes et à rouleaux, cale de réglage, pignon entraîné de 4e et sa bague, bague synchro de 4e, moyeu et manchon baladeur de 3e et 4e (sur lequel on doit emmancher le pignon entraîné de 1re), la bague de synchro et le pignon entraîné de 3e avec sa bague.



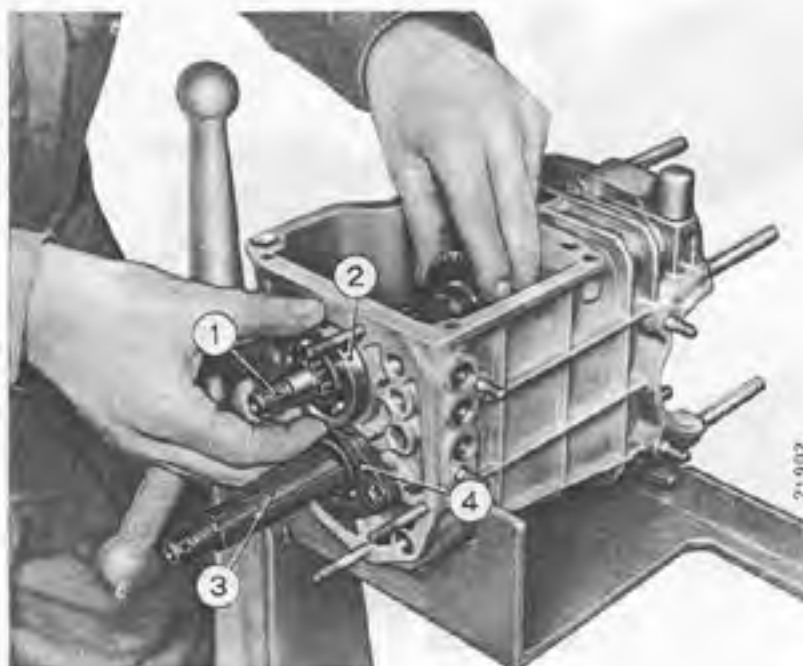
NOTA - Avant de monter l'arbre secondaire-pignon d'attaque, il faut déterminer l'épaisseur des cales de réglage de façon à positionner correctement le pignon par rapport à la grande couronne.

Pour cette opération voir page à côté.

Serrer les vis de fixation de la plaquette (4) de maintien du roulement à billes avant de l'arbre secondaire au moyen du tournevis à percussion **A. 81011**.

Montage de l'arbre primaire dans la boîte de vitesses et des roulements à billes dans leurs logements.

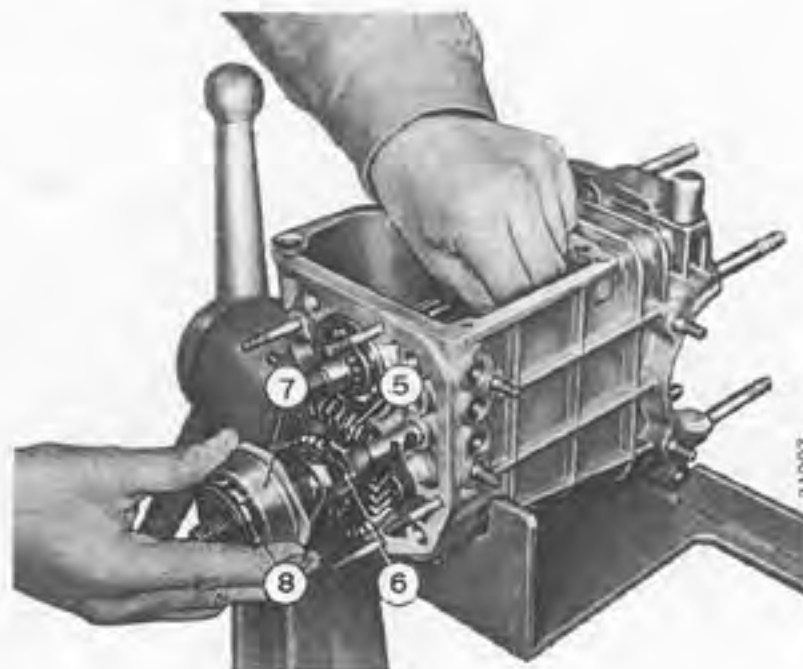
1. Arbre primaire.
2. Roulement à billes avant de l'arbre primaire.
3. Arbre secondaire-pignon d'attaque.
4. Plaque de maintien du roulement à billes avant de l'arbre primaire.

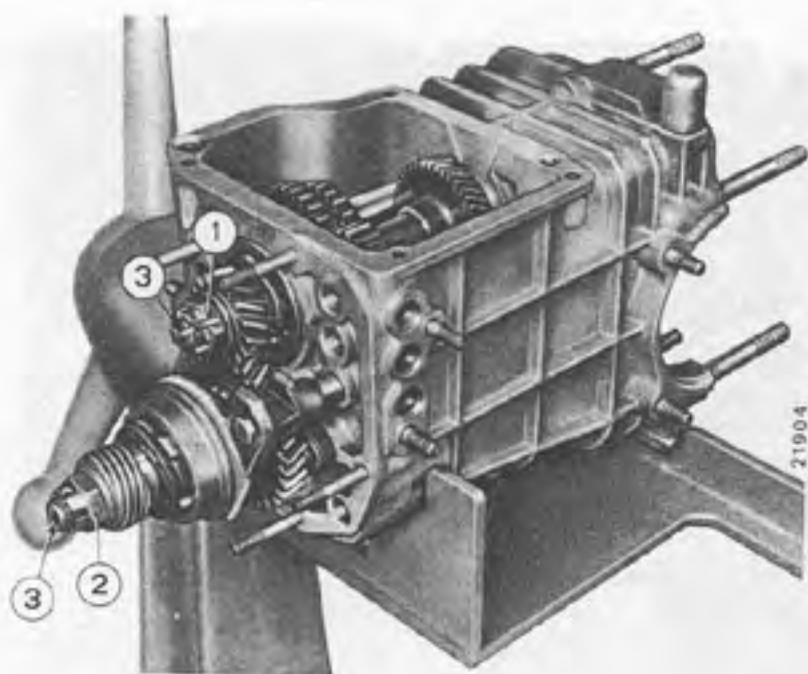


NOTA - Lorsqu'on monte la fourchette de 2e et son axe (6) dans la boîte de vitesses engager en même la fourchette de 1re sur l'axe.

Montage du moyeu avec manchon baladeur et de l'axe avec fourchette de 1re vitesse sur l'arbre secondaire, après engagement de la bague de synchronisation.

5. Pignon entraîné de 2e vitesse et sa bague.
6. Fourchette et axe de commande de 1re et 2e vitesses.
7. Manchon baladeur de 2e vitesse.
8. Moyeu de manchon (7).

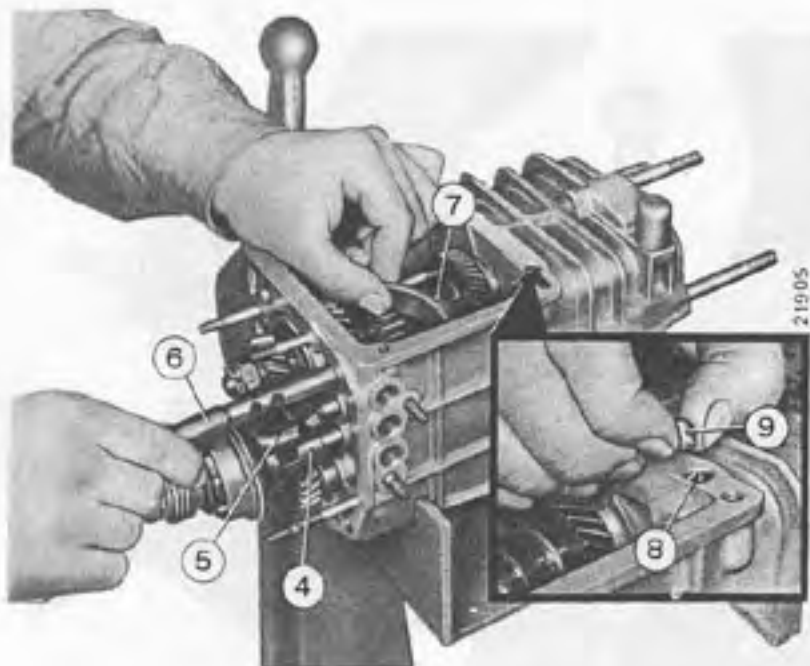




Après montage des arbres primaire et secondaire et de leur pignonnerie, visser les écrous aux bout des mêmes (caler une rondelle plate entre l'écrou et le pignon entraîneur de compteur), les serrer à 5 m.kg et les goupiller en place.

Serrage des écrous de fixation des arbres primaire et secondaire.

- 1. Ecrou de fixation de l'arbre primaire.
- 2. Ecrou de fixation de l'arbre secondaire.
- 3. Goupilles.



Pour ce serrage, comme pour le démontage, il faut bloquer la rotation des deux arbres en engageant deux vitesses à la fois.

Si, au couple prévu, l'entaille de l'écrou ne coïncide pas avec le trou sur l'arbre, continuer à serrer jusqu'à ce que l'engagement de la goupille est possible (angle inférieur de 60°).

Pose de l'axe de fourchette de marche arrière dans son logement, après mise en place des bonhommes d'interdiction.

- 4. Axe de fourchettes de 2e et 1e vitesse.
- 5. Axe de fourchette de 3e et 4e vitesse.
- 6. Axe de fourchette de marche arrière.
- 7. Fourchette de marche arrière.
- 8. Logement des bonhommes d'interdiction des axes de fourchettes.
- 9. Bonhommes d'interdiction des axes de fourchettes.

Commandes extérieures de la boîte de vitesses

Modèle 126

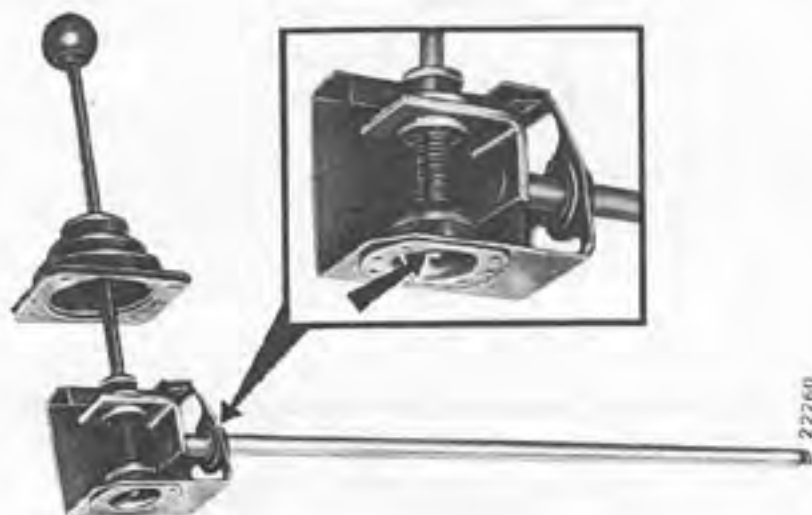
XII-1973

212.07

Feuille 1

Démontage et contrôles.

Pour démonter le levier de vitesses, enlever l'écrou auto-freiné retenant le levier à son support.
S'assurer que les surfaces sphériques de l'articulation du levier et de la calotte inférieure sont bien lisses.
Remplacer le ressort s'il a perdu son élasticité.



Ensemble support de levier de commande des vitesses.

La flèche indique l'écrou auto-freiné fixant le levier de commande à son support.

Montage.

Lors du montage de l'ensemble support de levier de commande de vitesses tous les points indiqués dans la figure au verso doivent être lubrifiés avec du **grassofiat MR 3**.

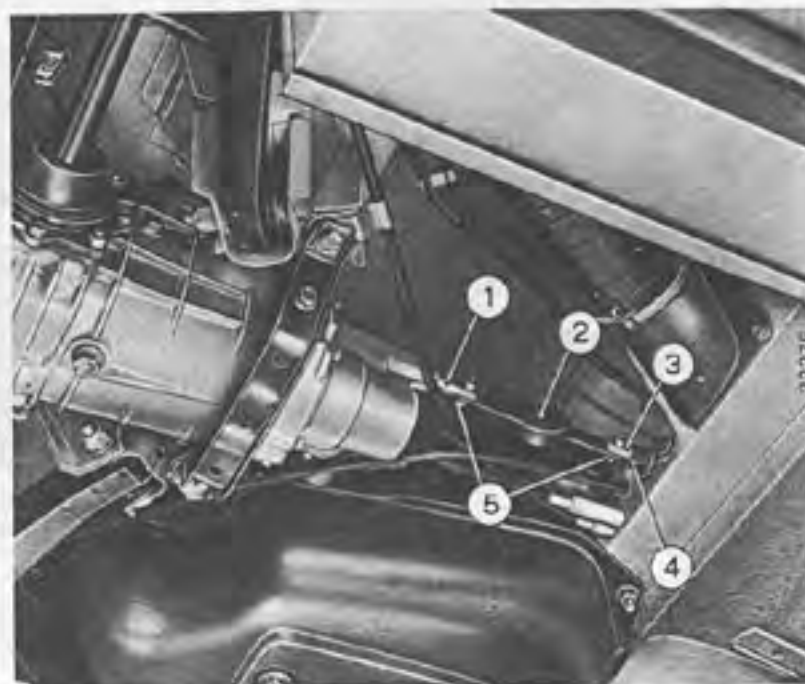
Montage de l'ensemble support de levier de commande de vitesses dans le tunnel, et introduction (détail) de la tige de commande dans sa bague élastique.

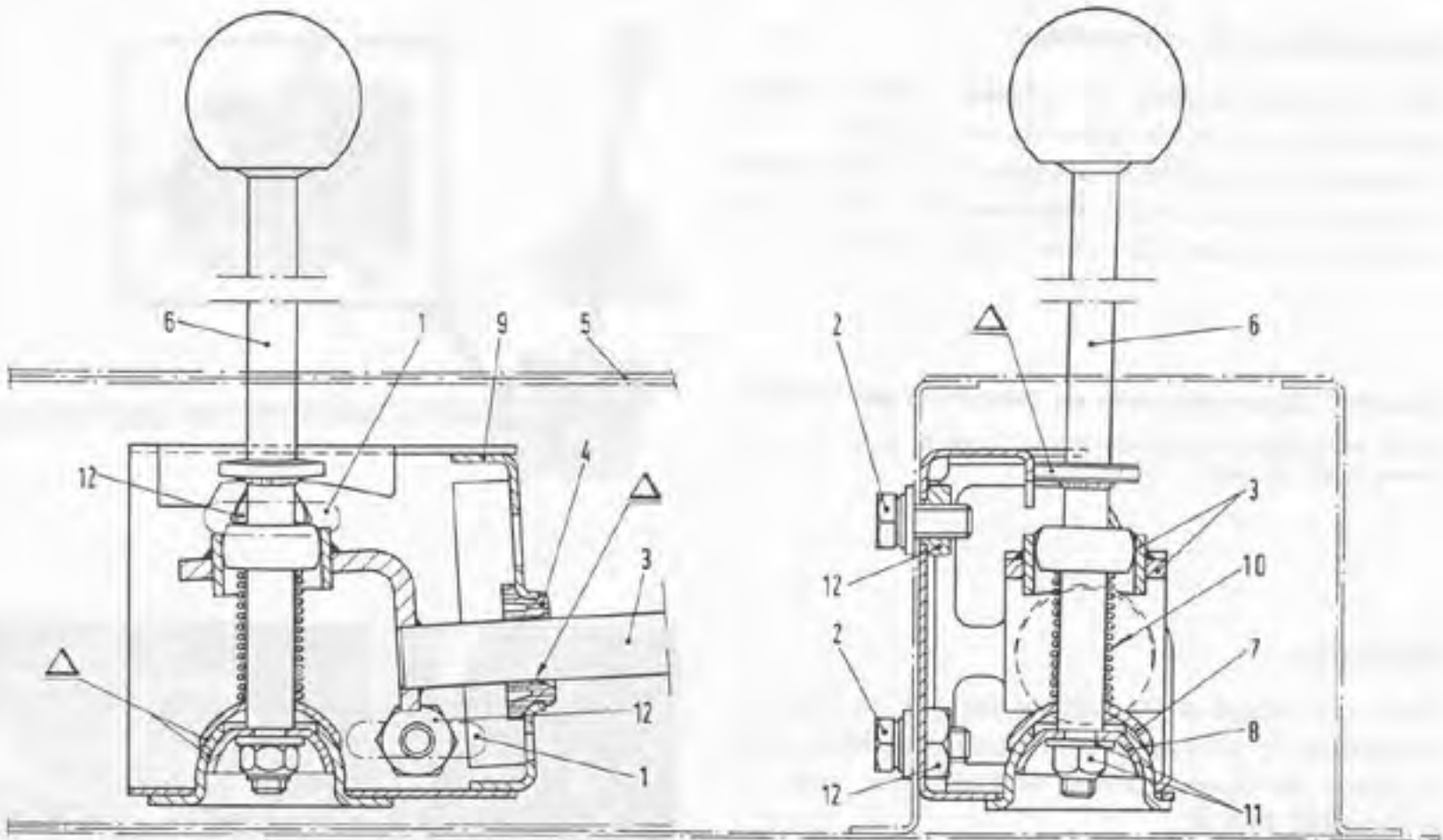
1. Support de levier de commande.
2. Levier et tige de commande.
3. Boutonnères sur le tunnel pour réglage de la position du support.
4. Bague élastique.



Fixation du levier de sélection et d'engrènement des vitesses à sa tige au moyen de la tringle avec joint élastique.

1. Levier de sélection et engrènement des vitesses.
2. Joint élastique.
3. Tige de commande.
4. Caoutchouc de protection.
5. Vis et écrou de fixation du joint élastique au levier sélecteur et à la tige de commande de vitesses.





Coupe longitudinale et transversale de l'ensemble support de levier de commande de vitesses. 21076

- | | |
|---|--|
| <p>1. Boutonniers sur le tunnel pour réglage de la position du support du levier (6) de commande de vitesse.</p> <p>2. Vis de fixation du support de levier (6) au tunnel.</p> <p>3. Levier de liaison et tige de commande des vitesses.</p> <p>4. Bague élastique.</p> <p>5. Tunnel</p> <p>6. Levier à main de commande.</p> | <p>7. Calotte sphérique.</p> <p>8. Cuvette intérieure de logement de l'articulation de levier (6).</p> <p>9. Support de levier (6).</p> <p>10. Ressort de calotte et de rappel de levier (6).</p> <p>11. Ecrou auto-freiné et rondelle plate de fixation de levier (6).</p> <p>12. Ecrou de fixation du support de levier (6) au tunnel.</p> |
|---|--|

△ = Points de graissage - grassofiat MR 3.



Blocage des vis de fixation de l'ensemble support de levier de commande des vitesses au tunnel après le réglage.

Le détail montre les boutonnières sur le tunnel qui permettent le réglage de la position du support de levier de commande de vitesses.

Réglage.

En cas de passage irrégulier des vitesses il faut régler la position de l'ensemble support de levier de vitesses. A cet effet:

— desserrer les vis de fixation du support de levier au tunnel; sur le tunnel on a prévu des boutonnières qui permettent le déplacement du support dans les sens longitudinal;

— déplacer le support en avant en cas d'engrènement insuffisant de la 1^{re} et de la 3^e vitesse, et en arrière pour régler la 2^e, la 4^e et la marche arrière;

— après ce réglage, serrer à nouveau les vis de fixation du support de levier de commande des vitesses au tunnel.

Outillage

Modèle 126



A. 40207/813 Pièce pour sortir la bague sur le manchon du carter d'embrayage - à utiliser avec **A. 40206/801**.



A. 70078 Outil pour monter les joints et leur bague d'arrêt sur le capuchon d'étanchéité des arbres de différentiel.



A. 47017 Extracteur à percussion des moyeux de roues arrière.



A. 70342 Chasse pour monter le joint sur le manchon d'arbre d'entrée de la boîte.



A. 55147 Clé pour viroles de réglage des roulements de différentiel.



A. 70343 Outil de maintien du manchon de 2e et du pignon d'attaque pendant la mesure du jeu de denture pignon-couronne.



A. 70036 Outil pour déterminer l'épaisseur de cales de réglage du pignon d'attaque - à utiliser avec **A. 95690**.



A. 70356 Pièces pour contrôler le couple de rotation des roulements et des pignons intérieurs de boîtier de différentiel, - à utiliser avec **A. 95697**.



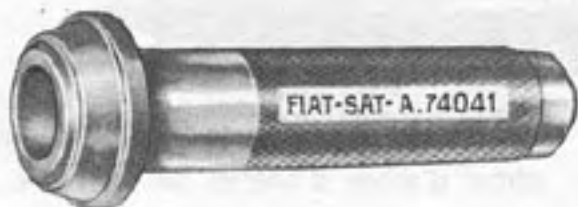
A. 70037 Pièce pour mesurer la longueur des pignons et des roulements pour déterminer l'épaisseur de la cale de réglage du pignon d'attaque à utiliser avec un comparateur.



A. 70508 Support pour ensemble boîte-différentiel pendant la dépose et la repose - à appliquer au cric hydraulique.



A. 71001/7 Support de l'ensemble boîte de vitesses-différentiel pendant la révision - à utiliser avec le chevalet pivotant **Ar. 22204**.



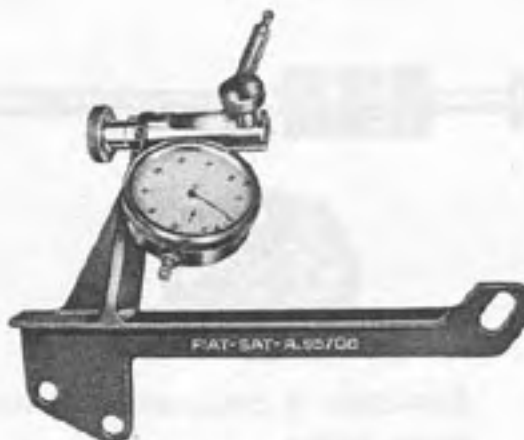
A. 74041 Châsse pour le montage de la bague extérieure des roulements intérieurs et extérieurs des roues arrière.



A. 95697 Dynamomètre pour le contrôle du couple de rotation des roulements des roues arrière.



A. 95697/2 Pièce à utiliser avec le dynamomètre **A. 95697** pour contrôler le couple de rotation des roues arrière.



A. 95708 Outil pour régler le jeu de denture entre pignon et couronne.

Modèle 126

Suite: COUPLES DE SERRAGE

DESIGNATION	Référence	Filetage	Matériau	Couple de serrage m.kg
Ecrou avec goupille d'arbre secondaire	4087165	M 14 x 1,5	R 50 (arbre 14 CN 5 Carbn 9 Fosf Lub)	5 (*)
Ecrou avec goupille d'arbre primaire	1/08019/10	M 14 x 1	R 50 (arbre 15 CND 3 Carbn 5)	5 (*)
Vis d'arbre de marche arrière	1/60436/11	M 8	R 50 Znt	1,5
Vis fixant le support du levier de changement des vitesses	1/38257/11	M 8	R 50 Cdt	1,5
Ecrou auto-freiné type S fixant la cuvette inté- rieure au levier de changement des vitesses	1/40482/11	M 8	R 50 Cdt (levier C 43 Norm Trf)	1,5
Vis de couronne de différentiel	4146132	M 8	40 Ni Cr Mo 2 Bon R 120 à 135	4,5
Ecrou de goujon fixant le boîtier de roulement arrière de différentiel	1/61008/11	M 8	R 50 Znt (goujon R 50 Znt)	1,5
Vis fixant le manchon au joint de l'arbre de roue arrière	1/60441/21	M 8	R 80 Znt	2,5

(*) Si après serrage au couple préconisé l'entaille de l'écrou ne se trouve pas en face du trou de l'arbre, serrer davantage l'écrou jusqu'à pouvoir engager la goupille (angle inférieur à 60°).

Ensemble boîte de vitesses

Modèle 126

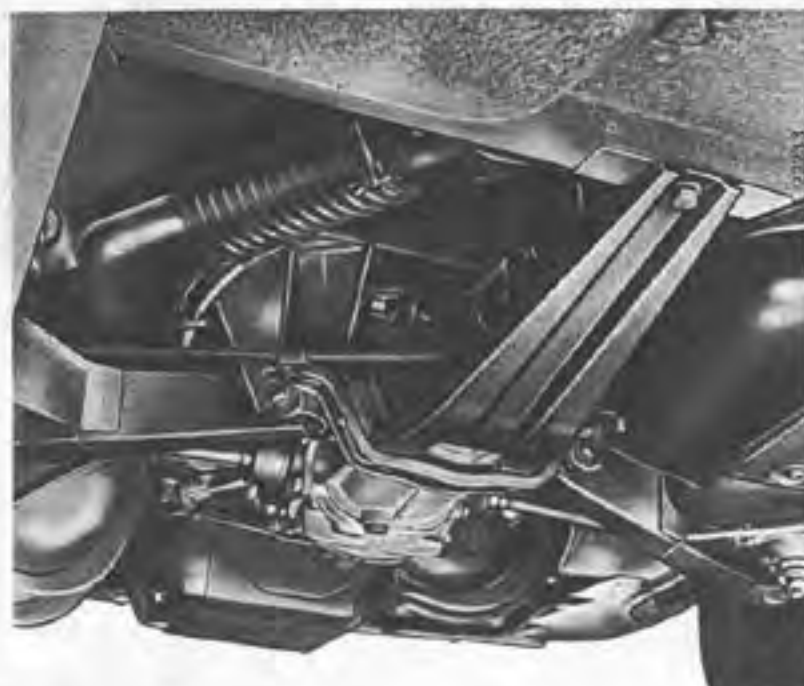
212.00

Feuille 1

DEPOSE ET POSE

Pour déposer l'ensemble boîte-différentiel, il faut d'abord débrancher la borne du câble négatif de la batterie et puis, par le dessous de la voiture, procéder aux opérations suivantes:

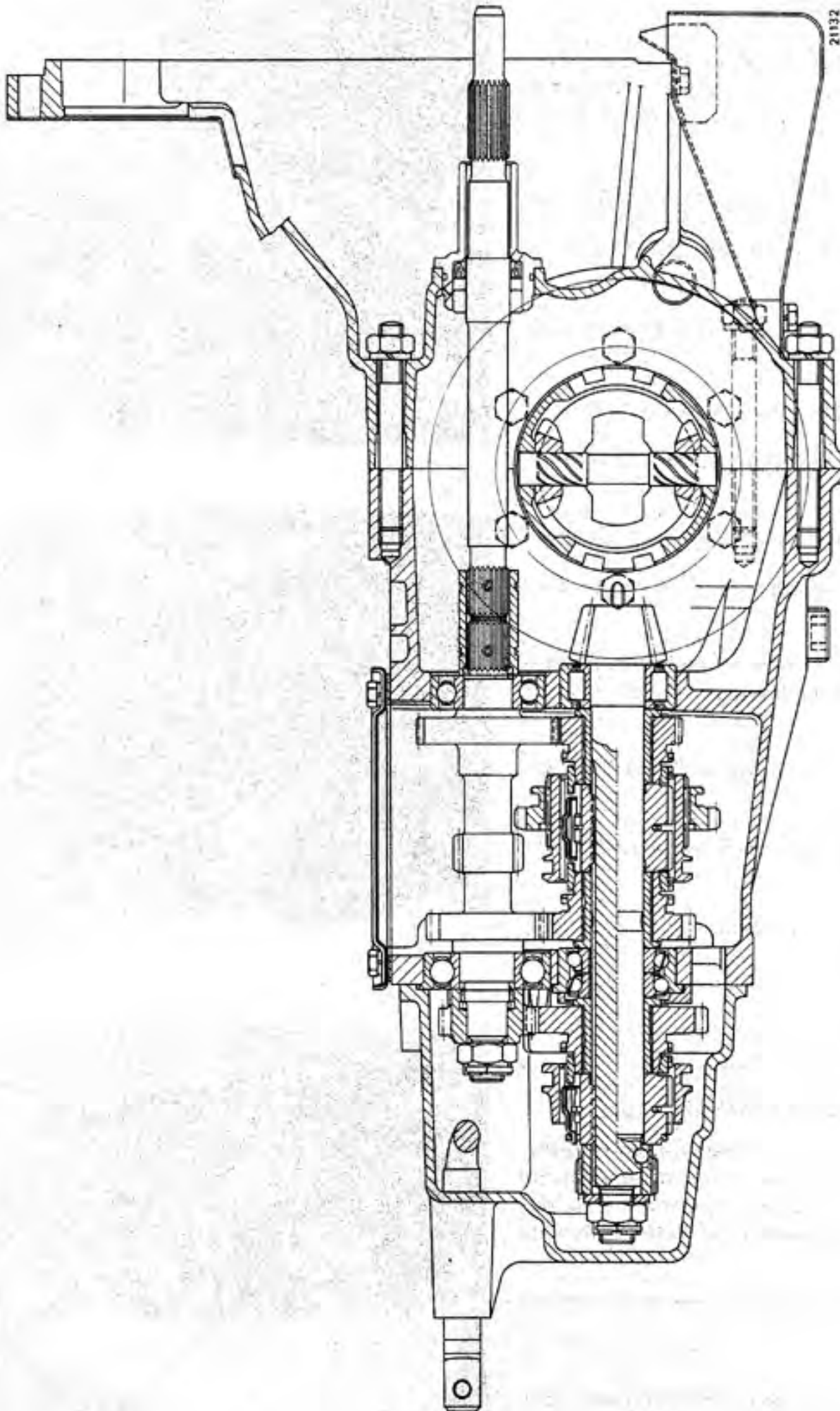
- désaccoupler les fils d'alimentation du démarreur;
- détacher le câble de commande du démarreur et déposer le démarreur;
- désaccoupler le câble de débrayage du levier d'axe de fourchette de débrayage;
- déposer l'étrier d'ancrage du groupe motopropulseur;
- déposer la tôle de protection du mécanisme d'embrayage;
- désaccoupler le câble de commande de compteur;
- séparer la tige de commande du levier sélecteur des vitesses;
- déposer les vis de fixation des manchons cannelés d'arbre de roues au joint élastique et sortir le ressort intérieur;
- déposer les écrous de fixation de l'ensemble boîte-différentiel au moteur;
- déposer la traverse de soutien de l'ensemble boîte de vitesses;
- sortir l'arbre d'entrée et déposer l'ensemble boîte de vitesses.



AVERTISSEMENT

Pendant le dépose de l'ensemble boîte-différentiel éviter absolument que l'arbre d'entrée appuie sur les lamelles du diaphragme de débrayage, ce qui entrainerait la déformation du diaphragme.

Pour la pose, effectuer en ordre inverse les opérations de dépose.



Coupe longitudinale de l'ensemble boîte de vitesses-différentiel.

Ensemble boîte de vitesses

Modèle 126

212.00

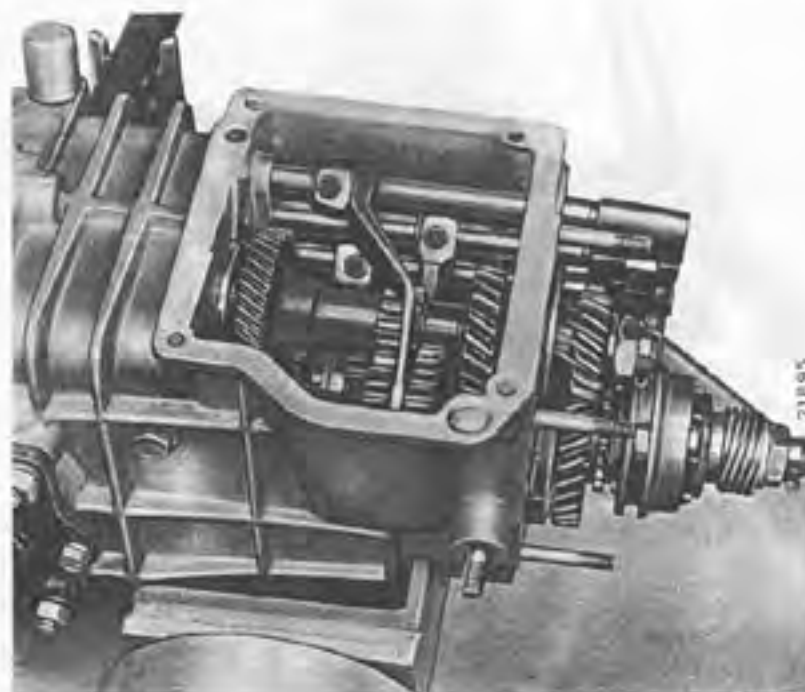
Feuille 2

REVISION

En cas de révision de l'ensemble boîte-différentiel il faut se tenir, pour le contrôle des pièces composant cet ensemble, aux instructions données pour les modèles de production précédente.

Quelques indications spécifiques à la boîte en objet, toutefois, sont données ci-après.

Avant de démonter la boîte de vitesses, la séparer du carter d'embrayage et sortir le groupe différentiel.



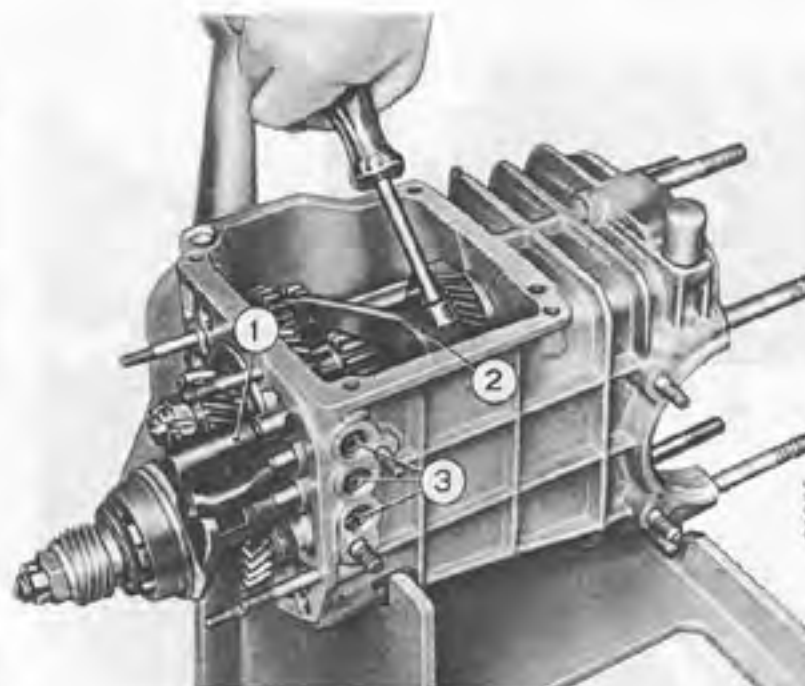
Ensemble boîte de vitesses sans carter d'embrayage et couvercle supérieur.

Démontage.

Les opérations pour le démontage de l'ensemble boîte de vitesses sont montrées dans les figures qui suivent.

Dépose des vis de fixation des fourchettes à leurs axes.

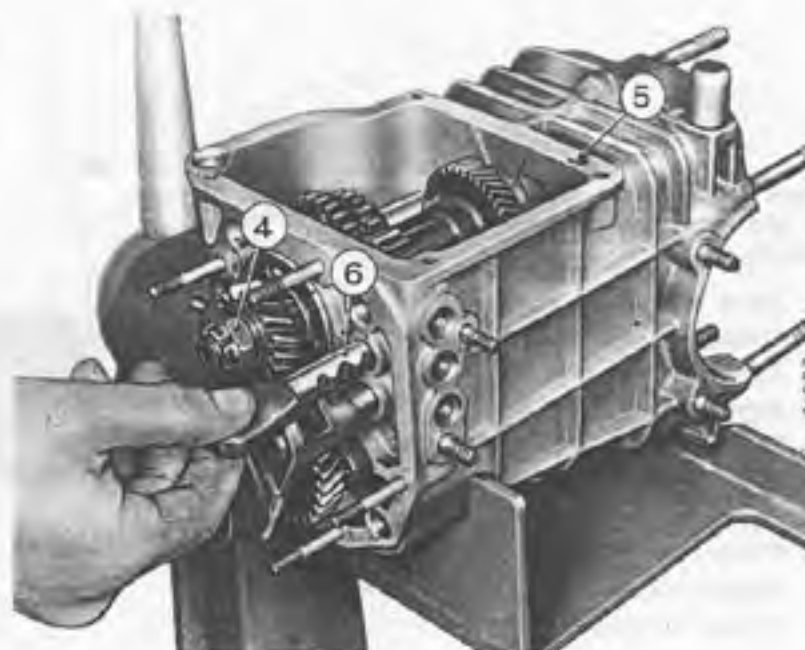
1. Axe de fourchette de marche arrière.
2. Fourchette de marche arrière.
3. Logements des ressorts et des billes de verrouillage des axes de fourchettes.

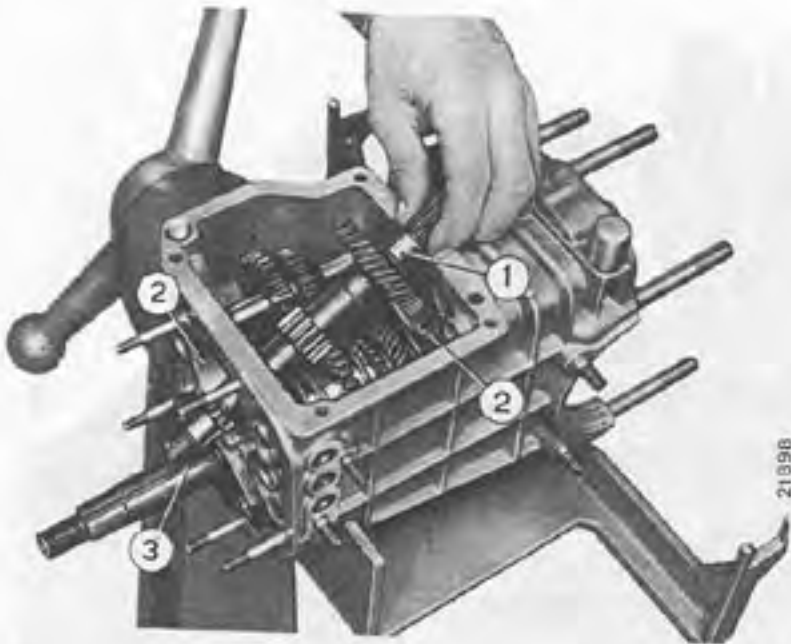


Bloquer la rotation des arbres primaire et secondaire en engageant deux vitesses en même temps et déposer les écrous en bout des arbres après avoir enlevé leurs goupilles.

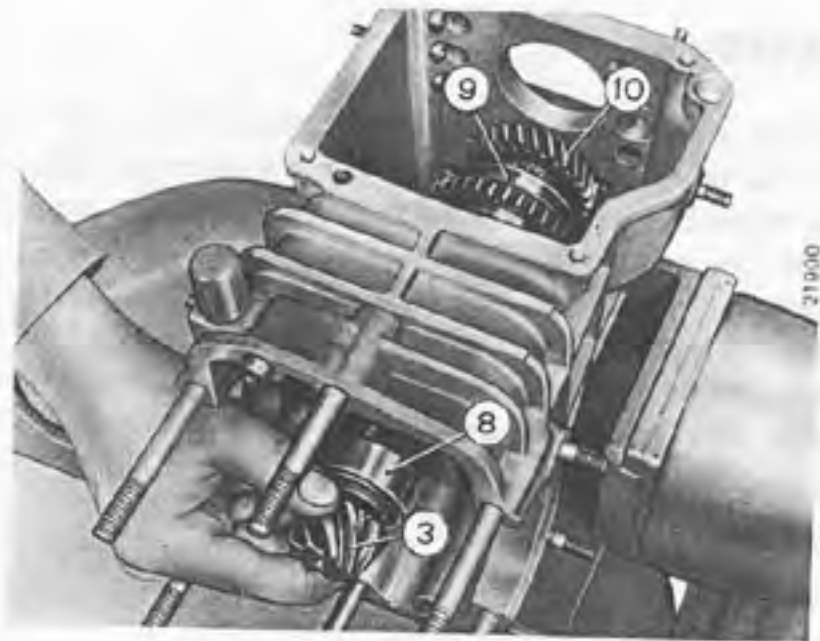
Dépose des axes de fourchettes et de leurs bonhommes d'interdiction.

4. Ecrou de fixation de l'arbre primaire.
5. Logement des bonhommes d'interdiction des axes de fourchettes.
6. Axes de commande de 3e et 4e.

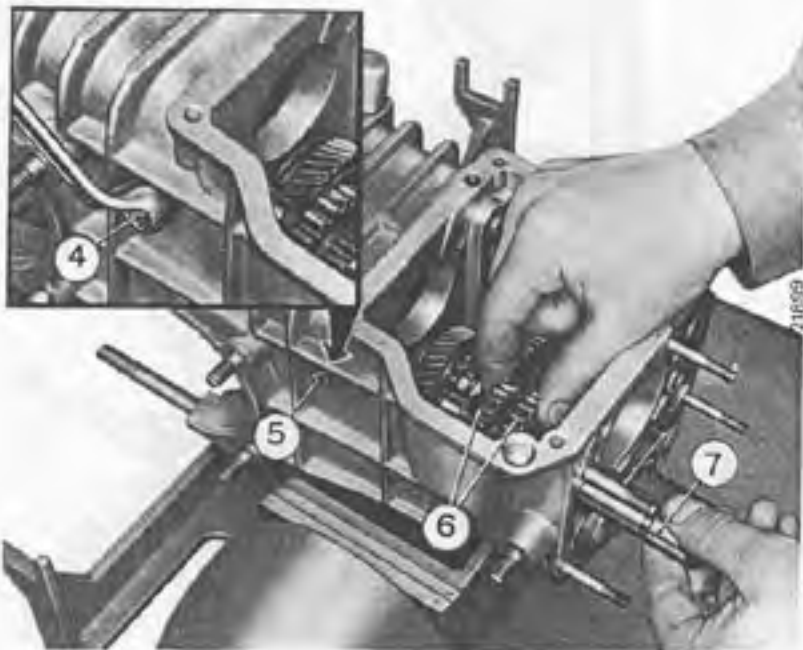




Dépose de l'arbre primaire de la boîte de vitesses après démontage des roulements.



Dépose de l'arbre secondaire-pignon d'attaque de la boîte de vitesses.



1. Arbre primaire et pignons de 1^{re} - 3^e et 4^e vitesses.
2. Logements des roulements à billes d'arbre primaire.
3. Arbre secondaire-pignon d'attaque.
4. Vis de fixation de l'arbre de marche arrière.
5. Logement de vis (4).
6. Pignon baladeur de marche arrière.
7. Arbre de marche arrière.
8. Roulement à rouleaux arrière d'arbre secondaire.
9. Manchon baladeur de 3^e et 4^e.
10. Pignon entraîné de 3^e.

Dépose du pignon baladeur de marche arrière de son arbre, après dépose de la vis de fixation.

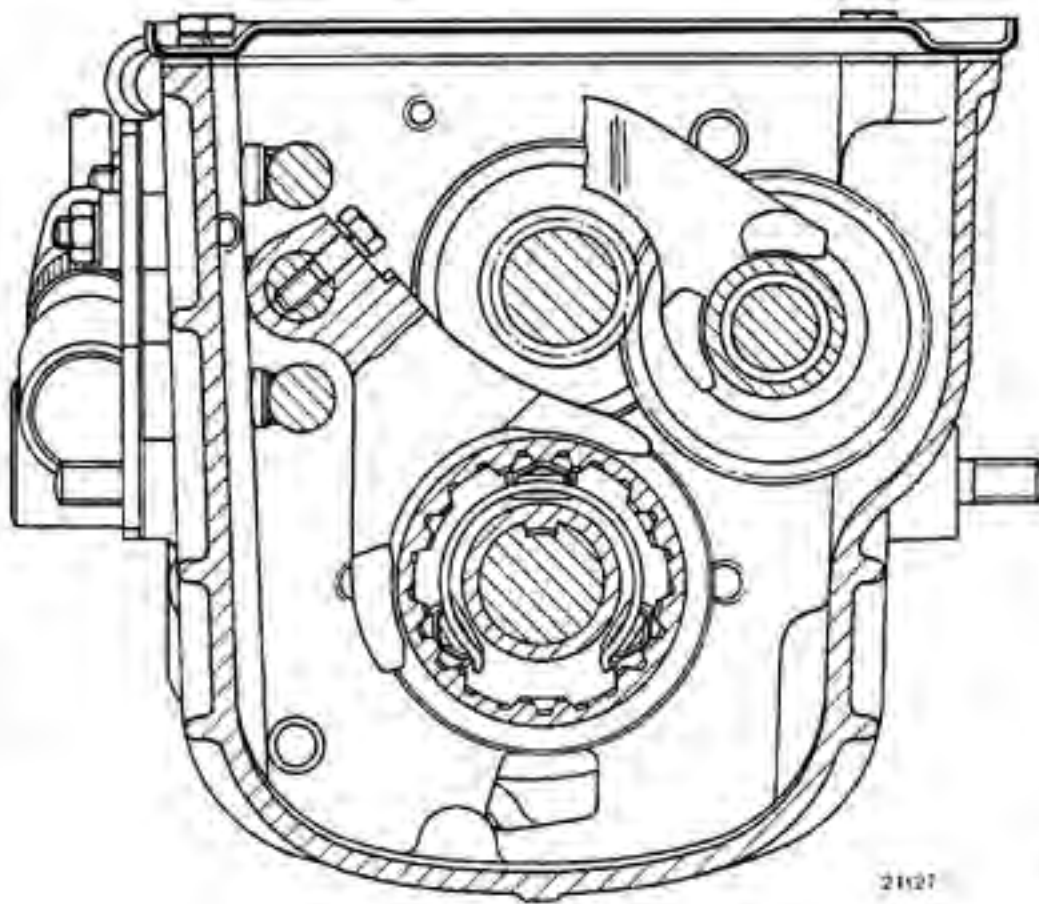
Arbre secondaire-pignon d'attaque complet de pignons, roulements, synchroniseurs et manchons.

1. Arbre secondaire-pignon d'attaque.
2. Bague de synchro de 4^e vitesse.
3. Bague de synchro de 3^e vitesse.
4. Bague de synchro de 2^e vitesse.
5. Engrenage entraîneur de compteur kilométrique.
6. Manchon baladeur de 2^e.
7. Pignon entraîné de 2^e.
8. Pignon entraîné de 3^e.
9. Pignon baladeur de 1^{re} et marche arrière.
10. Pignon entraîné de 4^e.



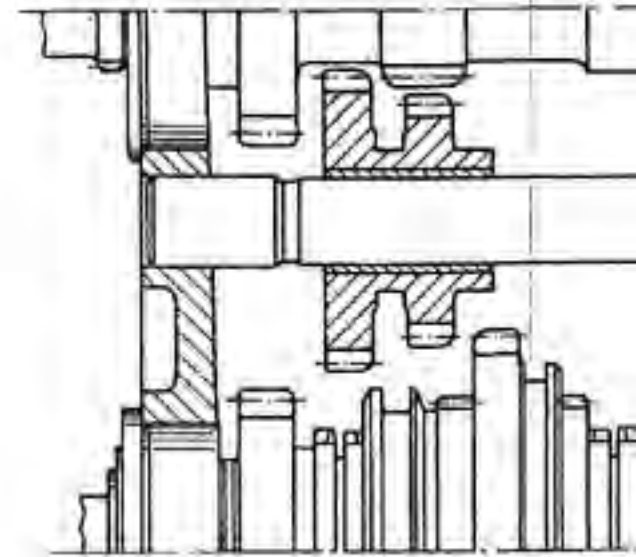
Ensemble boîte de vitesses

Modèle 126

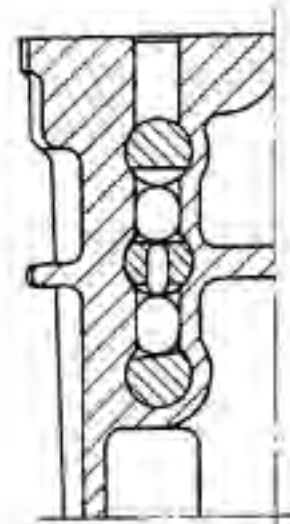


Coupe transversale de la boîte de vitesses au niveau du manchon baladeur de 3e et 4e vitesses.

21127

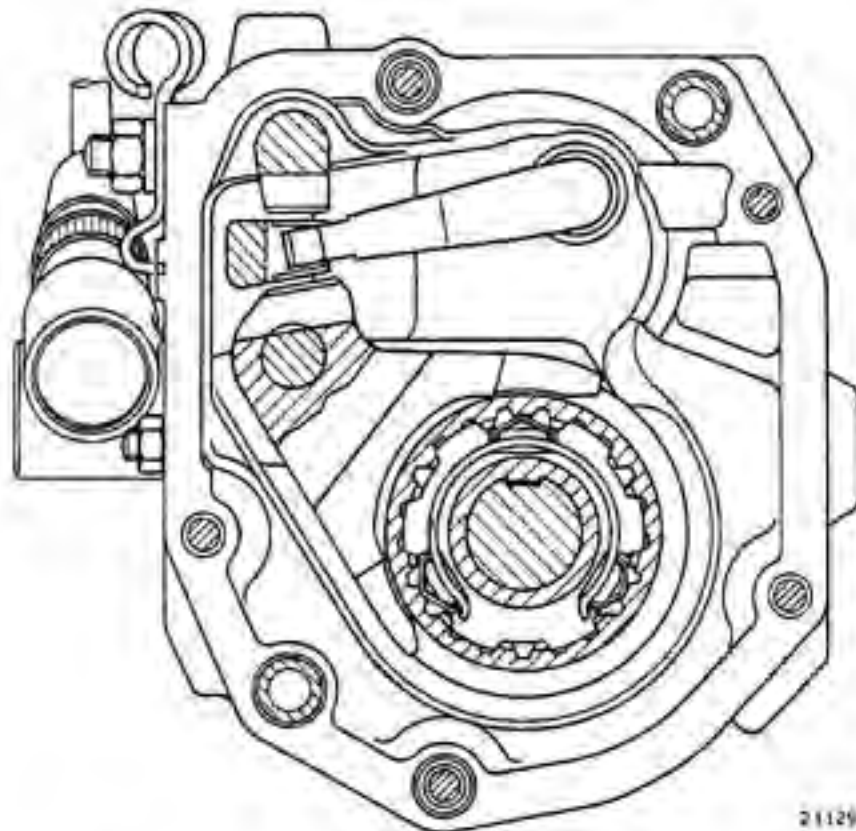


Coupe par les ergots des axes



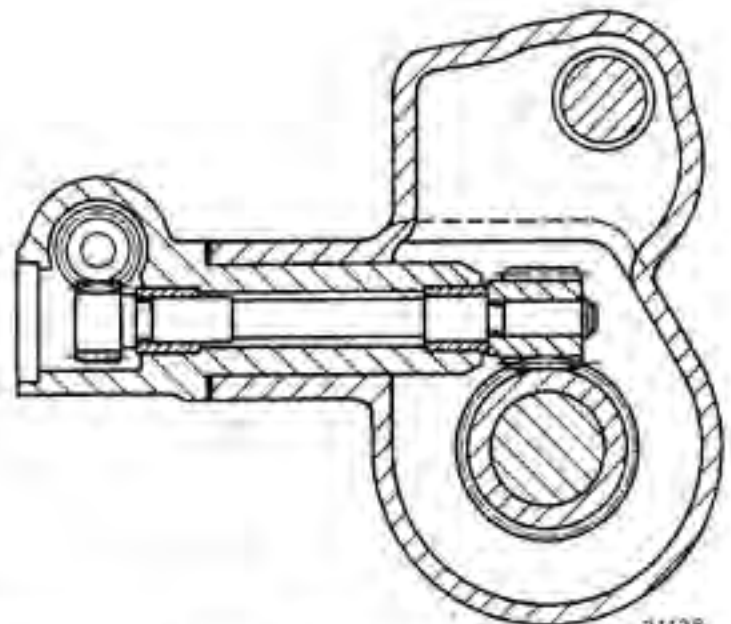
Coupe par les bonhommes d'interdiction des axes de commande.

21121



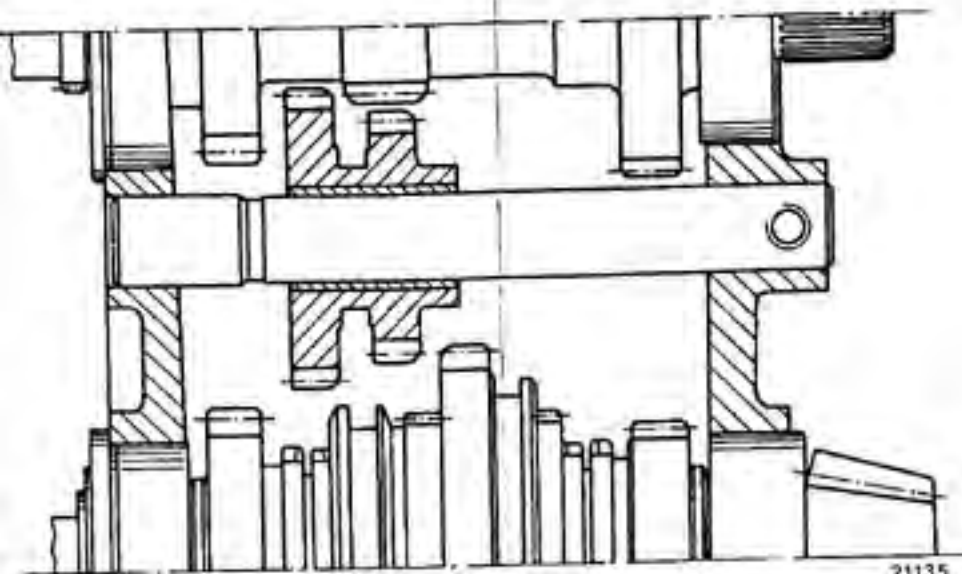
Coupe transversale de la boîte de vitesses par les commandes de passage des vitesses et par le manchon baladeur de 2e.

21129



Coupe par le support de pignon entraîné de compteur.

21128



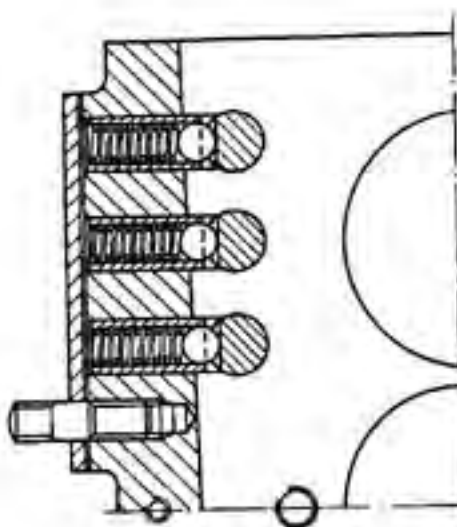
21135

Coupe par les ergots des axes de fourchettes.



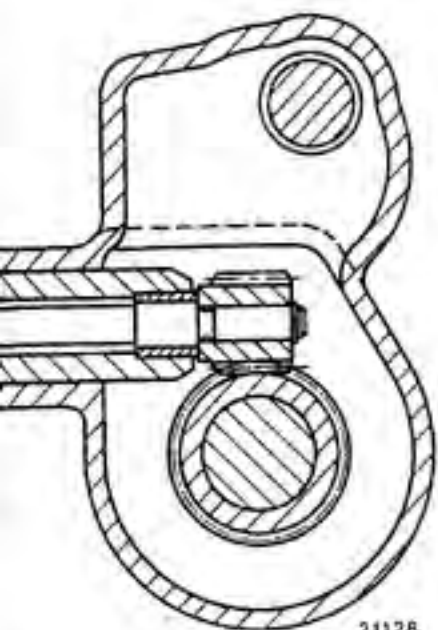
Coupe par les bonhommes d'interdiction des axes de commande.

21131



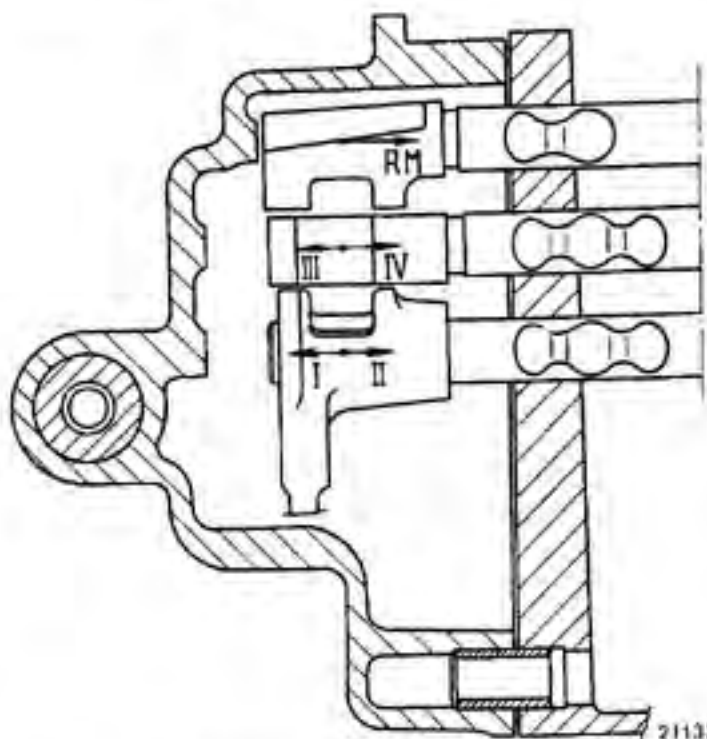
Coupe par les ressorts de verrouillage des axes de fourchettes.

21134



21128

Coupe par le pignon entrainé de compteur.



21133

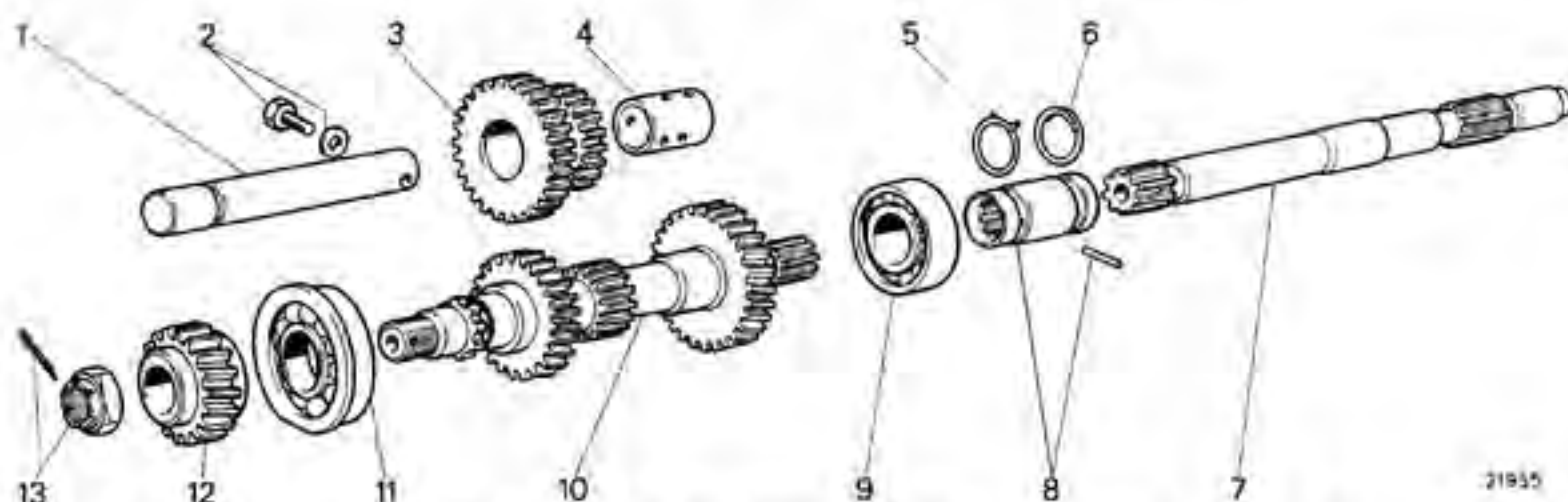
Coupe par le pignon baladeur de marche arrière.

Ensemble boîte de vitesses

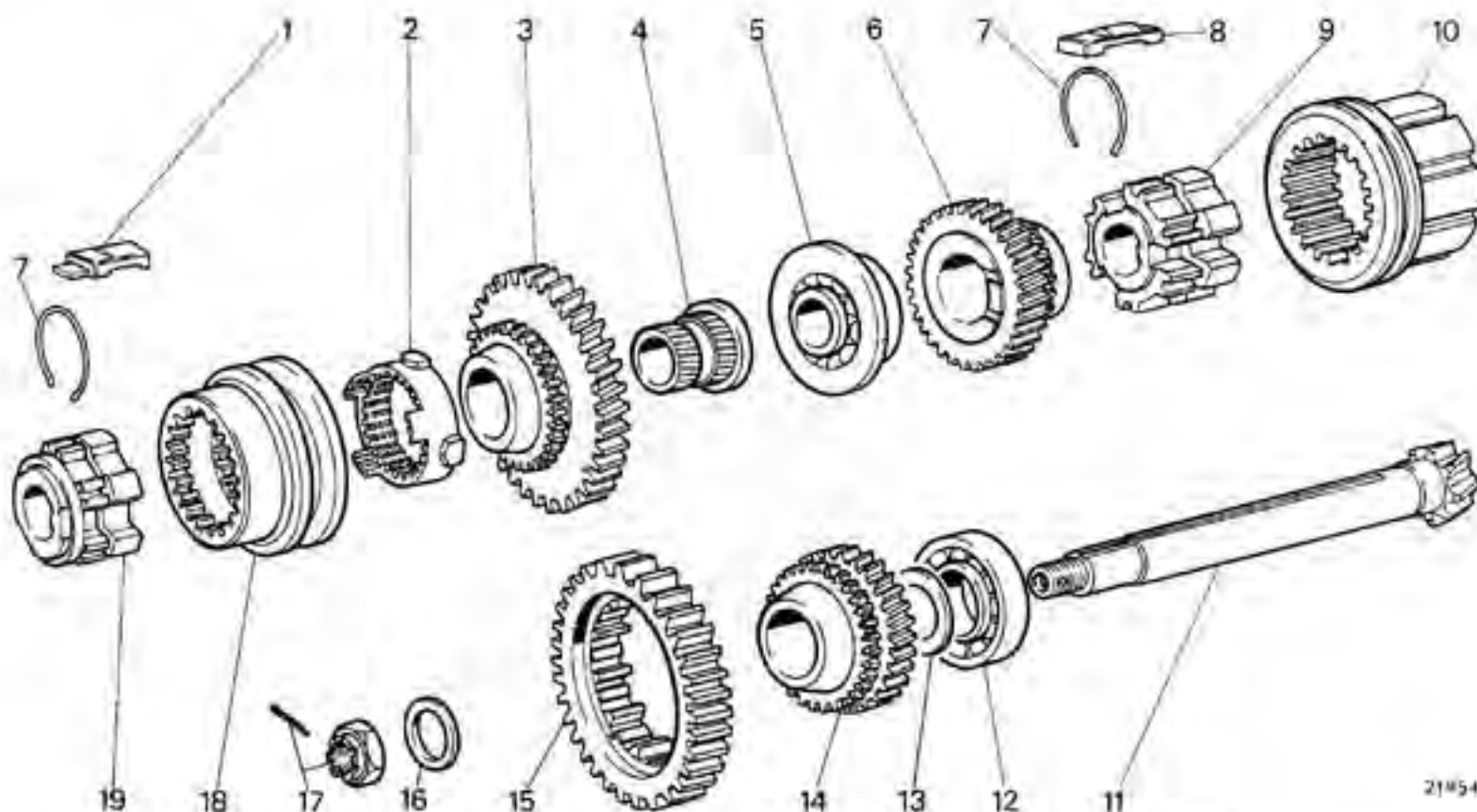
Modèle 126

212.00

Feuille 4

**Vue éclatée de la pignonerie de l'arbre primaire, de l'arbre et du pignon de marche arrière et de l'arbre d'entrée.**

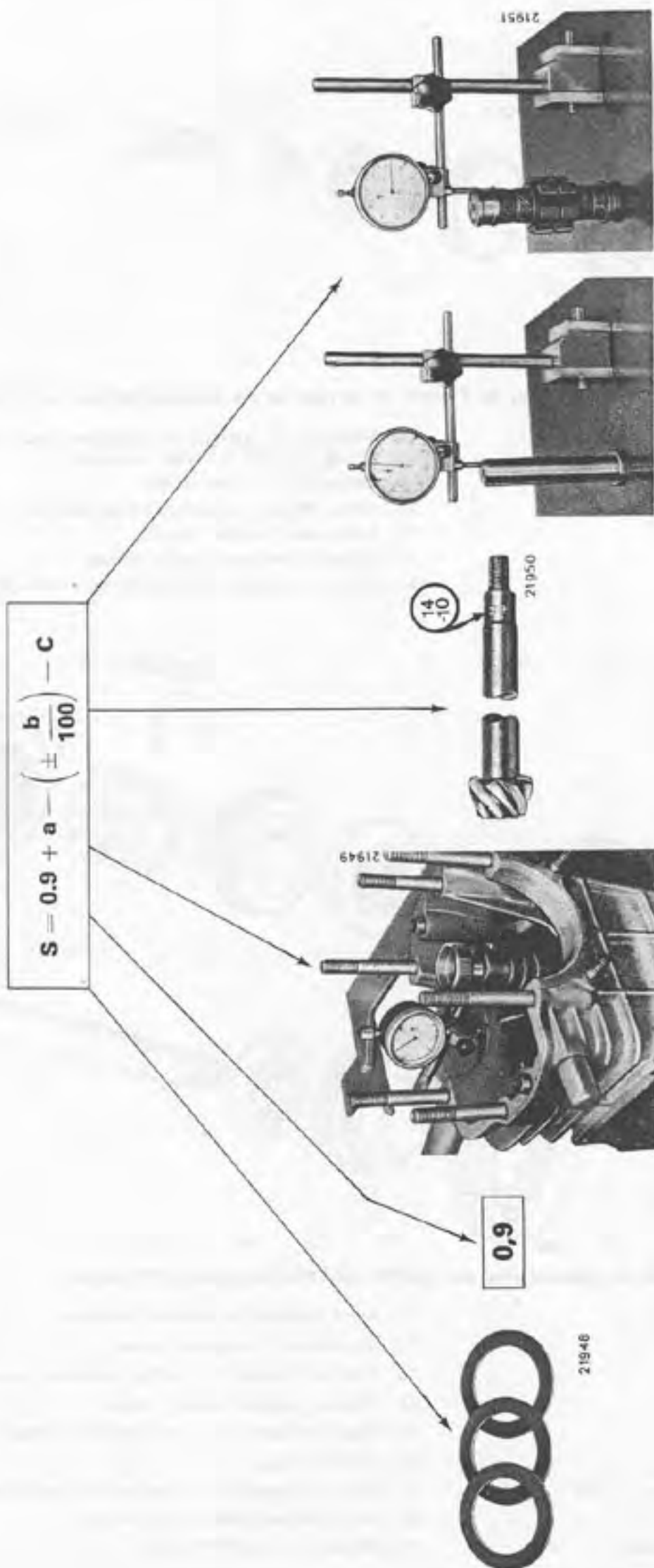
- | | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Arbre de marche arrière. 2. Vis et rondelle de fixation de l'arbre de marche arrière. 3. Pignon baladeur de marche arrière. 4. Bague de pignon de marche arrière. 5. et 6. Joncs d'arrêt. 7. Arbre d'entrée. | <ol style="list-style-type: none"> 8. Manchon et épingle de blocage pour l'accouplement de l'arbre d'entrée à l'arbre primaire. 9. Roulement à billes arrière. 10. Arbre primaire et pignons entraîneurs de 1^{re}, 3^e et 4^e vitesses. 11. Roulement à billes avant. 12. Pignon entraîneur de 2^e vitesse. 13. Ecrue et goupille de fixation de l'arbre primaire. |
|--|---|

**Vue éclatée de la pignonerie de l'arbre secondaire-pignon d'attaque.**

- | | |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Doigt d'armement de manchon (18). 2. Bague de synchro de 2^e vitesse. 3. Pignon entraîné de 2^e vitesse. 4. Bague de pignon entraîné de 2^e. 5. Roulement à billes avant. 6. Pignon entraîné de 3^e vitesse. 7. Ressorts. 8. Doigt d'armement de manchon (10). 9. Moyeu de manchon (10). 10. Manchon baladeur de 3^e et 4^e vitesse. | <ol style="list-style-type: none"> 11. Arbre secondaire-pignon d'attaque. 12. Roulement à rouleaux arrière. 13. Cale de réglage de l'arbre secondaire-pignon d'attaque. 14. Pignon entraîné de 4^e vitesse. 15. Pignon baladeur de 1^{re} et marche arrière. 16. Rondelle plate. 17. Ecrue et goupille de fixation de l'arbre secondaire. 18. Manchon baladeur de 2^e vitesse. 19. Moyeu de manchon (18). |
|--|--|

NOTA: les cales de réglage (13) sont fournies en rechange dans les épaisseurs: 0,10 - 0,15 mm.

DETERMINATION DE L'ÉPAISSEUR DE LA CALE DE REGLAGE DU PIGNON D'ATTAQUE



Les cales de réglage du pignon d'attaque sont fournies, en rechange, dans les épaisseurs : 0,10 et 0,15 mm.

Numéro fixe.

Mise en place des appareils A. 70036 et A. 95690 pour la détermination de la valeur "a" - (Valeur moyenne des mesures effectuées sur les papiers).

Arbre secondaire-pignon d'attaque. La flèche indique les chiffres frappés sur l'arbre :

- numéro (14) d'appariement du pignon à la grande couronne;
- valeur (-10) centésimale de la cote "b" pour la position correcte d'appariement.

Mise à zéro du comparateur sur l'outil A.70037 de la valeur "C".

C — valeur en mm lue sur le comparateur, égale à la différence entre la hauteur de l'outil A. 70037 (faux arbre) et la somme des pièces à monter sur le faux arbre (bague de pignon entraîné de 3e vitesse, moyeu de manchon baladeur de 3e et 4e vitesse, bague de pignon entraîné de 4e, et bague intérieure de roulement à rouleaux de pignon d'attaque).

Si la cote "b" frappée sur l'arbre du pignon d'attaque est positive:

$$S = 0,90 + a - \left(+ \frac{b}{100} \right) - C = 0,90 + a - \left(\frac{b}{100} \right) - C.$$

Si la cote "b" frappée sur l'arbre du pignon d'attaque est négative:

$$S = 0,90 + a - \left(- \frac{b}{100} \right) - C = 0,90 + a + \left(\frac{b}{100} \right) - C$$