

RENAULT 19

0 Généralités

01 CARACTERISTIQUES

02 MOYENS DE LEVAGE

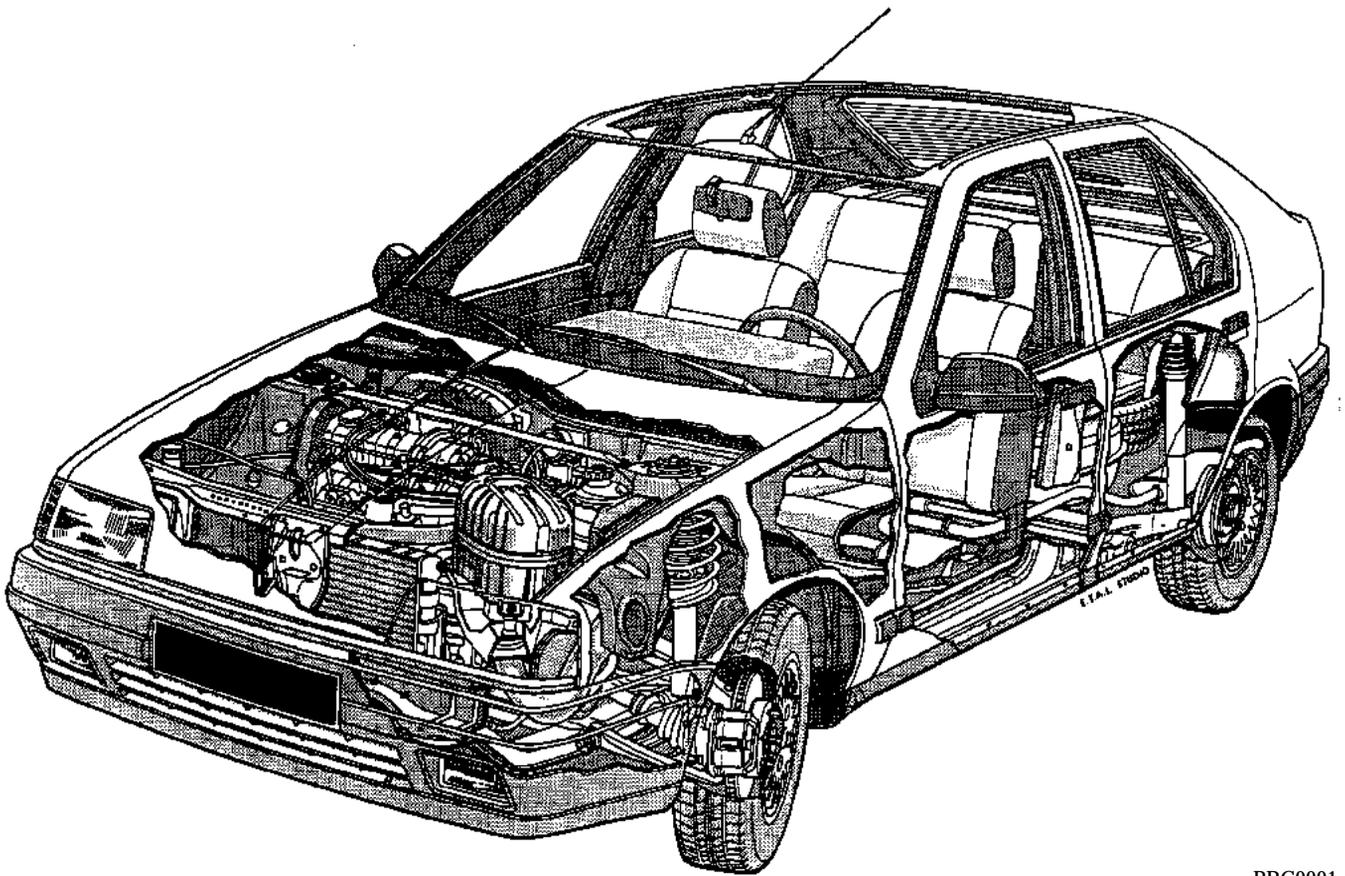
03 REMORQUAGE

04 LUBRIFIANTS INGREDIENTS

05 VIDANGE REMPLISSAGE

07 VALEURS ET REGLAGES

CREVE



PRC0001

Généralités

Sommaire

	Pages		Pages
01 CARACTERISTIQUES		05 VIDANGE REMPLISSAGE	
Moteur - Embrayage - Boîte de vitesses	01-1	Moteur	05-1
Identification du véhicule	01-2	Boîte de vitesses	05-3
		Direction assistée	05-4
02 MOYENS DE LEVAGE		07 VALEURS ET REGLAGES	
Cric rouleur - Chandelles	02-1	Dimensions	07-1
		Capacité - Qualités	07-4
		Tension courroie	07-7
		Tension courroie accessoires	07-9
		Tension courroie distribution	07-15
		Serrage culasse	07-17
		Constitution dimensions éléments principaux freinage	07-21
03 REMORQUAGE		Valeurs de réglage des angles du train avant	07-22
Tous types	03-1	Valeurs de contrôle des angles du train avant	07-24
		Valeurs de contrôle des angles du train arrière	07-25
		Hauteurs sous coque	07-27
04 LUBRIFIANTS INGREDIENTS		Compensateur de freinage	07-28
Conditionnement	04-1		

CARACTERISTIQUES

Moteur - Embrayage - Boîte de vitesses

01

Type véhicule	Moteur		Type embrayage	Type de boîte de vitesses mécanique et automatique
	Type	Cylindrée (cm ³)		
B530 - C530 - L530 S530	C1G	1237	180 CP 3300	JB0 - JB1 - JB4 - JB5
B531 - C531 - L531	C1J	1397	180 CP 3300	JB0 - JB1 - JB4 - JB5
B53H - B53P - C53P L53H - L53P	C2J	1397	180 CP 3300	JB0 - JB1 - JB4 - JB5
B532 - C532 - L532	C3J	1390	180 CP 3300	JB0 - JB1
B53G - B537 - C537 L53G - L537 - S537	E6J	1390	180 CP 3300	JB0 - JB1 - MB1
B53A - C53A - L53A	E7J	1390	180 CP 3300	JB1 - MB1
B535 - C535 - L535	E7J	1390	180 CP 3300	JB1 - MB1
B53W - C53W - L53W	E7F	1171	180 CP 3300	JB0 - JB1 - JB3
B53E - B53M - B533 B536 - C53E - C53M C533 - L533 - L536	F2N	1721	200 CP 4000	JB0 - JB1 - JB3 - AD4
B53B - B53C - B53F C53B - C53C - C53F D53C - L53B - L53C - L53F	F3N	1721	200 CP 4000	AD4 - JB3 - MB3
B53V - B53Y - B538 C53V - C53Y - C538 D53V - D53Y - L53V L53Y - L538 - 353A 353C - 353D - 353F 453A - 453C - 453D 453F - 453H - 553A 553C - 553D - 553F 553H - 853A - 853C 853F	F3P	1794	200 CP 4000	AD4 - JB3 - JC5
B53D - B539 - C53D C539 - D53D - L53D L539	F7P	1764	200 CP 4400	JB3 - JC5
B53I - B53J - B53K B53T - B53Z - B534 C53I - C53J - C53K C53T - C53Z - C534 L53I - L53J - L53K L53T - L53Z - L534 S53I - S53J - S53K - S534	F8Q	1870	200 CPV 4600 200 CPV 3500	JB1 - JB3 - JC5

IDENTIFICATION DES MOTEURS F3P A CYLINDREE REDUITE

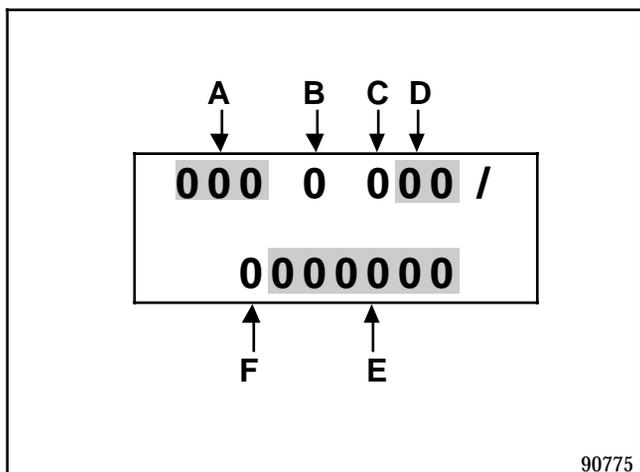
MOTEUR	LETTRE D'HOMOLOGATION	INDICE	TYPE VEHICULE
F3P	E	704	X53 Y
	H	706	
	E	708	
	H	760	
	H	706	053 A
	H	760	
	J	765	053 B - F - H
			X53 V
	A	682	053 C - D - H
			X53 8

Définition du repère X et 0

X53 Y = **B53 Y, C53 Y, L53 Y** Type mine commençant par une lettre

053A = **353 A, 453 A** Type mine commençant par un chiffre.

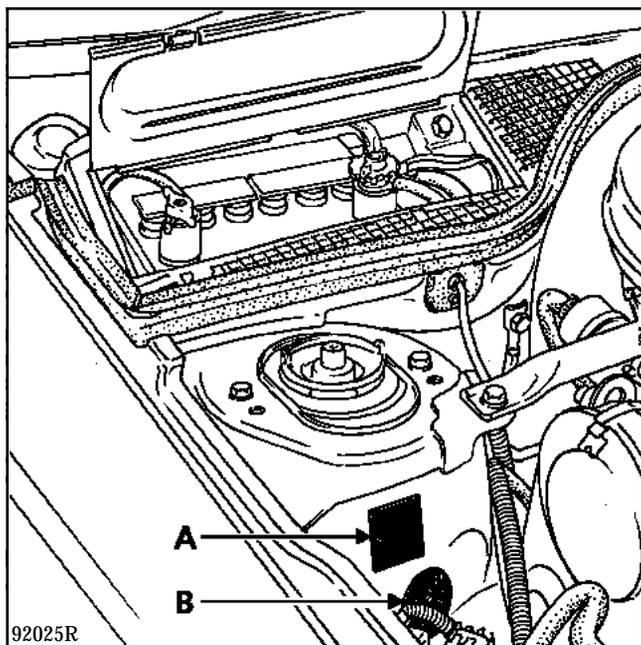
La cylindrée réduite est identifiable à l'aide de la lettre d'homologation des mines (B) sur la plaque moteur.



- A** : le type moteur
- B** : la lettre d'homologation mines
- C** : l'identité de RENAULT SA
- D** : l'indice moteur
- E** : le numéro de fabrication moteur
- F** : la lettre d'identification de l'usine de fabrication moteur (ex. : C pour Cléon)

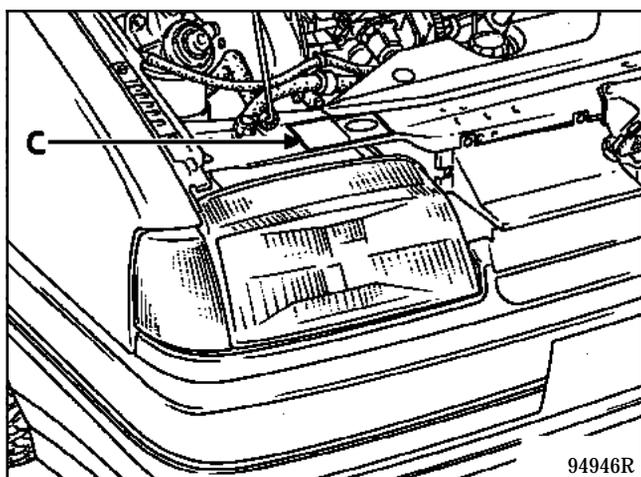
EMPLACEMENT DE LA PLAQUE D'IDENTIFICATION DU VEHICULE

Positionnement n° 1



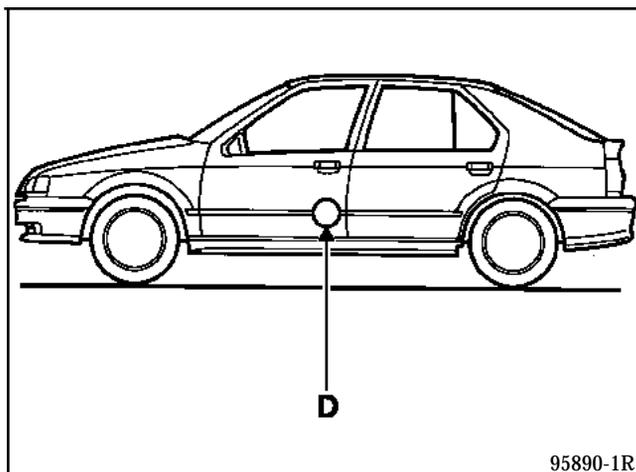
Les plaques (A) et (B) peuvent être distinctes ou en une plaque unique (suivant version).

Positionnement n° 2



La plaque (C) se trouve sur la façade avant.

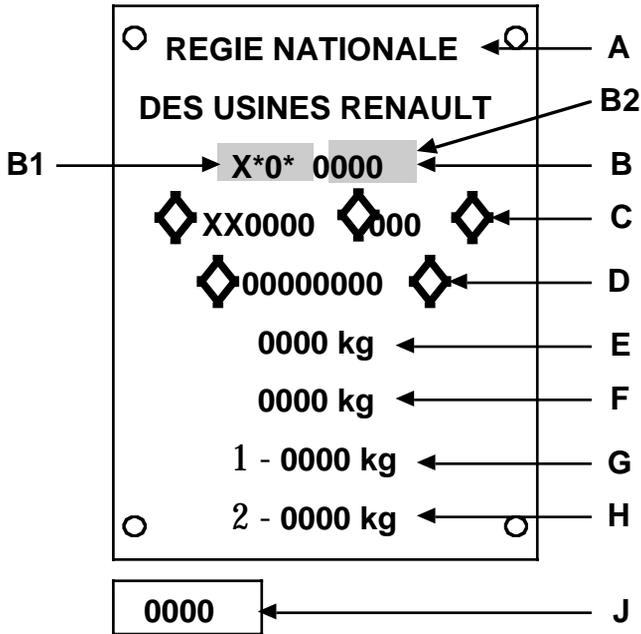
Positionnement n° 3



La plaque adhésive (D) est collée sur le châssis côté porte avant droite.

PLAQUE METALLIQUE (Positionnement n° 1)

Plaque rectangulaire

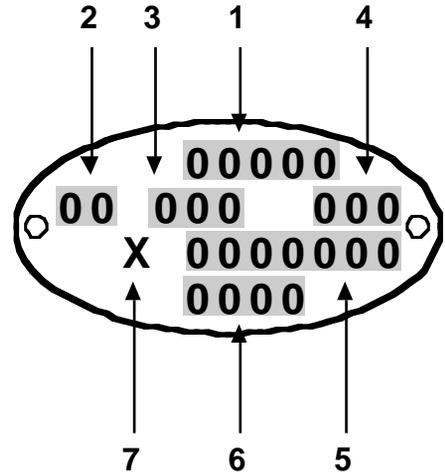


Elle comporte :

- En A** : le nom du constructeur,
- En B** : le numéro de réception C.E.E. comprenant :
 - En B1** : le numéro distinctif du pays attribuant la réception C.E.E.
 - En B2** : le numéro de réception lié au type Mines du véhicule.
- En C** : le type Mines du véhicule précédé du code d'identification mondial du constructeur (exemple VF1 correspond à RENAULT France),
- En D** : le numéro dans la série du type
- En E** : la masse totale en marche autorisée,
- En F** : la masse totale roulante,
- En G** : la masse totale en marche autorisée sur l'essieu avant,
- En H** : la masse totale en marche autorisée sur l'essieu arrière,
- En J*** : l'année du modèle en cours ou l'identification peinture.

* **NOTA** : En fonction du pays d'exportation certaines indications peuvent ne pas être portées, la plaque décrite ci-dessus étant la plus complète.

Plaque ovale



Elle comporte :

- En 1** : le type du véhicule
- En 2** : particularités du véhicule*
- En 3** : l'équipement de base* (voir tableau),
- En 4** : options,
- En 5** : le numéro de fabrication,
- En 6** : l'année du modèle* ou l'identification peinture*,
- En 7** : l'usine de montage du véhicule :
 - A** : Portugal
 - B** : Batilly
 - C** : Creil
 - D** : Douai
 - E** : Espagne
 - F** : Flins
 - G** : Grand Couronne
 - H** : Haren
 - J** : Billancourt
 - K** : Dieppe
 - N** : Mexique
 - P** : Mexique
 - Q** : A.M.C.
 - S** : Sandouville
 - T** : Matra Romorantin
 - U** : Maubeuge
 - W** : Espagne Valladolid
 - X** : Heuliez
 - Y** : Yougoslavie
 - Z** : U.S.A.

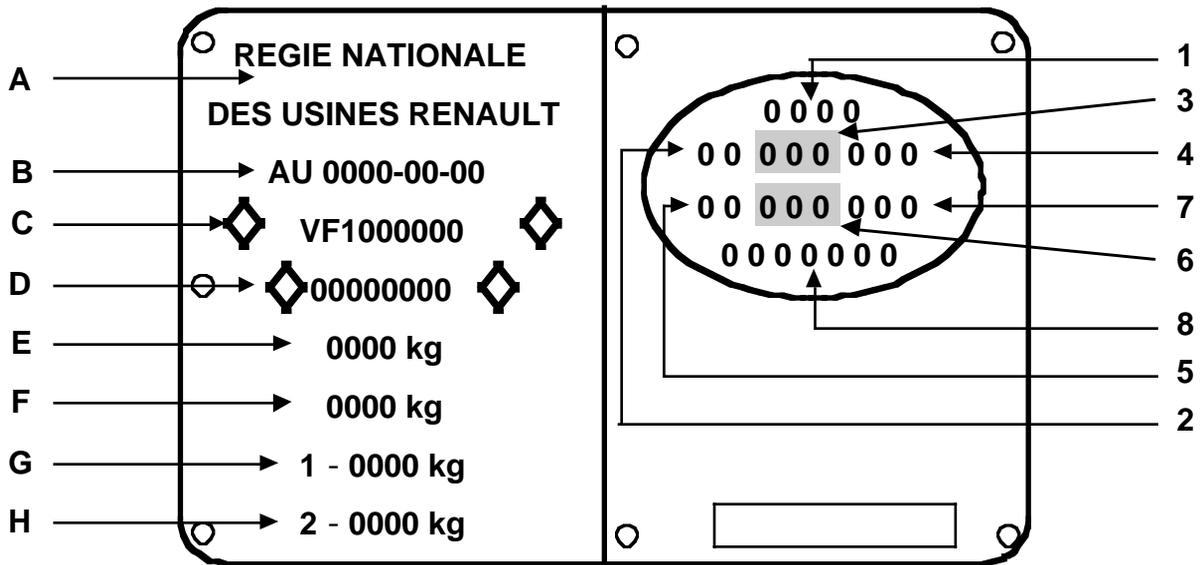
* SUIVANT PAYS OU VERSION

CARACTERISTIQUES

Identification du véhicule

01

PLAQUE METALLIQUE (Positionnement n° 2)



Elle comporte :

- En A : le nom du constructeur,
- En B : le numéro de réception C.E.E.,
- En C : le type Mines du véhicule précédé du code d'identification mondial du constructeur (exemple : VF1 correspond à RENAULT France),
- En D : le numéro dans la série du type,
- En E : la masse totale en charge autorisée,
- En F : la masse totale roulante,
- En G : la masse totale autorisée en charge sur l'essieu avant,
- En H : la masse totale autorisée en charge sur l'essieu arrière,

- En 1 : le type du véhicule,
- En 2 : le premier chiffre indique la boîte de vitesses ou les options lourdes, le deuxième chiffre indique le niveau d'équipement,
- En 3 : le numéro d'équipement technique,
- En 4 : l'équipement complémentaire option usine,
- En 5 : le code sellerie,
- En 6 : le code peinture,
- En 7 : le niveau d'équipement,
- En 8 : une lettre désignant l'usine de fabrication, suivie du numéro de fabrication.

ATTENTION : Les 7 caractères du numéro de fabrication ne peuvent pas être dissociés. Pour les véhicules construits avant cette date, le numéro de fabrication est à 7 chiffres.

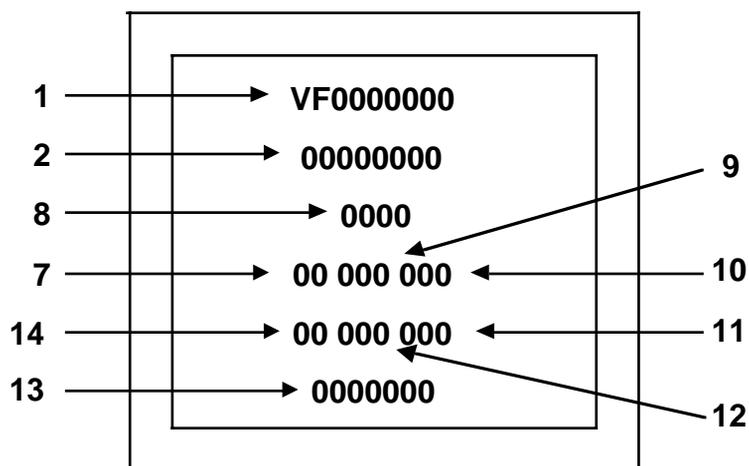
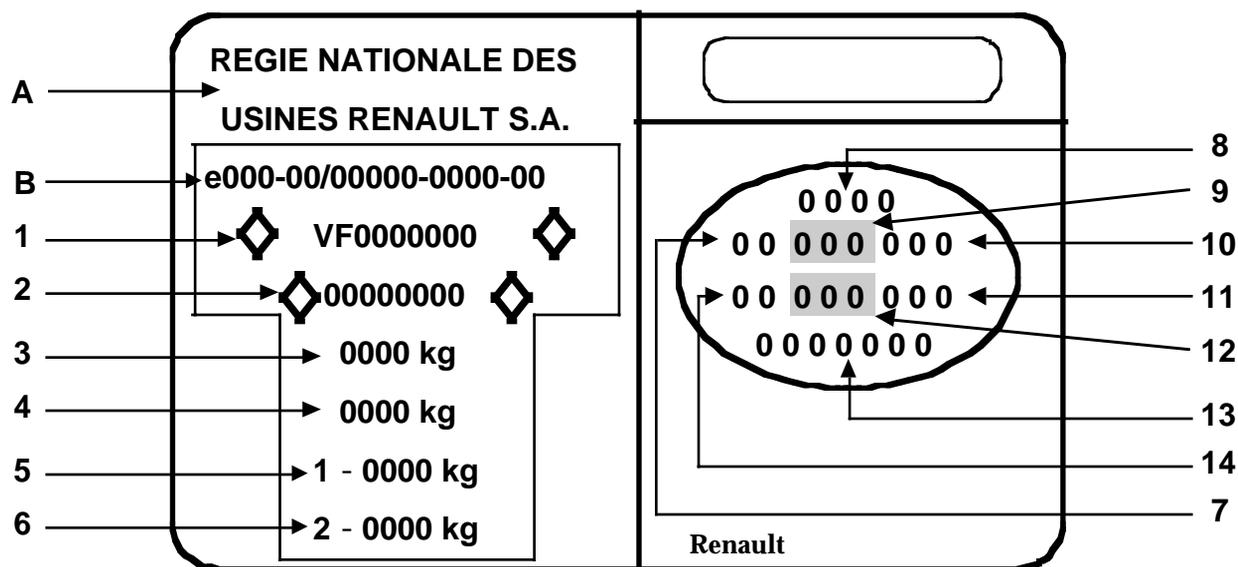
NOTA : En fonction du pays d'exportation, certaines indications peuvent ne pas être portées, la plaque décrite ci-dessus étant la plus complète.

CARACTERISTIQUES

Identification du véhicule

01

PLAQUE METALLIQUE (Positionnement n° 3)



Elle comporte :

- En A** : le nom du constructeur,
- En B** : le numéro de réception C.E.E.
- En 1** : le type Mines du véhicule précédé du code d'identification mondial du constructeur (exemple : VF1 correspond à RENAULT FRANCE),
- En 2** : le numéro dans la série du type,
- En 3** : la masse totale en charge autorisée,
- En 4** : la masse totale roulante,
- En 5** : la masse totale autorisée en charge sur l'essieu avant,
- En 6** : la masse totale autorisée en charge sur l'essieu arrière,
- En 7** : le premier chiffre indique la boîte de vitesses ou les options lourdes, le deuxième chiffre indique le niveau d'équipement,
- En 8** : le type véhicule,
- En 9** : le code d'équipement technique,
- En 10** : l'équipement complémentaire option usine,
- En 11** : le niveau d'équipement,
- En 12** : le code peinture,
- En 13** : une lettre désignant l'usine de fabrication, suivie du numéro de fabrication,
- En 14** : le code sellerie.

NOTA : En fonction du pays d'exportation, certaines indications peuvent ne pas être portées, la plaque décrite ci-dessus étant la plus complète.

AFFECTATION DES CODES D'EQUIPEMENTS TECHNIQUES

Le code d'équipement, trois lettres qui figurent en (9), doit être documenté lors de besoins d'identification du véhicule (commande pièces de rechange, bordereau garantie, etc.)

CARACTERISTIQUES

Identification du véhicule

01

Du fait des normes européennes de dépollution, la codification de certains types de véhicules "ABCD" devient saturée suite aux nouvelles motorisations (lettre "D"), la codification carrosserie "A" devient donc "A'".

	A	A'	"ABCD"		"A'BCD"
Bicorps 3 portes	C	3	C53A	ou	353A
Bicorps 5 portes	B	5	B53A		553A
Tricorps 4 portes	L	4	L53A		453A
Société	S	6	S53A		653A
Cabriolet	D	7	D53A		853A
Tous types Renault 19	X	0	X53A		053A

L'indice de motorisation "D" qui est en A dans les deux cas correspond :

- au moteur E7J 700 lorsque le type de carrosserie est **B, C, D, L, et S**
X enveloppe les lettres **B, C, D, L, et S**
- au moteur F3P 706 lorsque le type de carrosserie est **3, 4, 5, 6 et 8**
0 enveloppe les chiffres **3, 4, 5, 6 et 8**.

Donc **B53A** : Renault 19 Bicorps 5 portes avec moteur E7J 700
553A : Renault 19 Bicorps 5 portes avec moteur F3P 706
C53A : Renault 19 Bicorps 3 portes avec moteur E7J 700
353A : Renault 19 Bicorps 3 portes avec moteur F3P 706

RAPPEL :

"A" ou "A'" = type de carrosserie
"BC" = N° de projet (exemple 53)
"D" = Indice de motorisation

MOYENS DE LEVAGE

Cric rouleur - Chandelles

02



Sigle sécurité (précautions particulières à respecter lors d'une intervention).

OUTILLAGE SPECIALISE INDISPENSABLE

Cha. 280 -02 Cale adaptable sur cric rouleur

Cha. 408 -02 Douille adaptable sur cric rouleur



L'utilisation d'un cric rouleur implique obligatoirement l'emploi de chandelles appropriées.

Il est interdit de lever le véhicule en prenant appui sous les bras de suspension avant. Suivant le type de cric rouleur, utiliser les douilles Cha. 408-02 pour placer la cale Cha. 280-02.

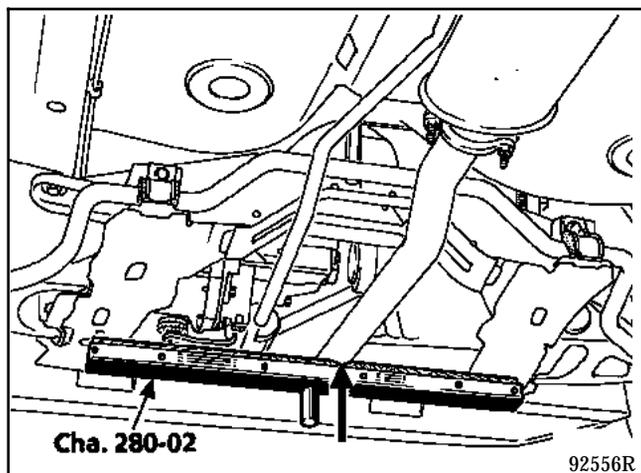
CRIC ROULEUR A L'AVANT

Serrer le frein à main ou mettre des cales aux roues arrière.

Utiliser la cale Cha. 280-02.

Prendre appui sous le berceau avant.

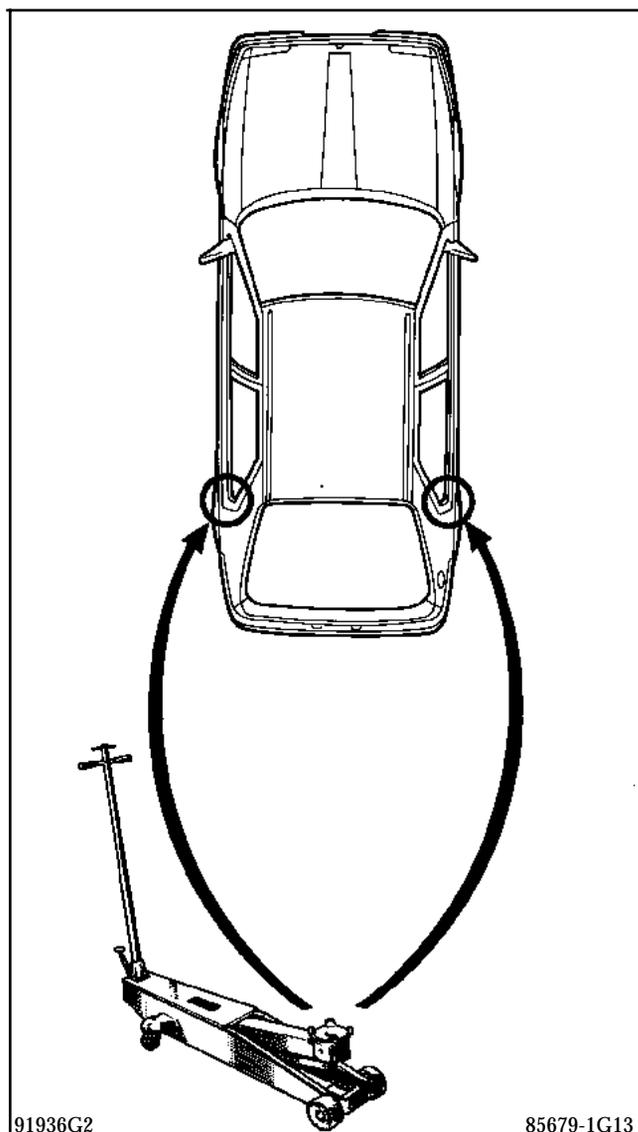
Eviter que la cale touche la boîte de vitesses ou la descente d'échappement.



Pour certains véhicules faire une encoche dans la cale Cha. 280-02 pour éviter qu'elle touche l'échappement.

CRIC ROULEUR A L'ARRIERE

Il est **INTERDIT** de lever l'arrière en prenant appui sous le train arrière. Lever chaque roue séparément en prenant appui sur les points de levage du cric de bord.

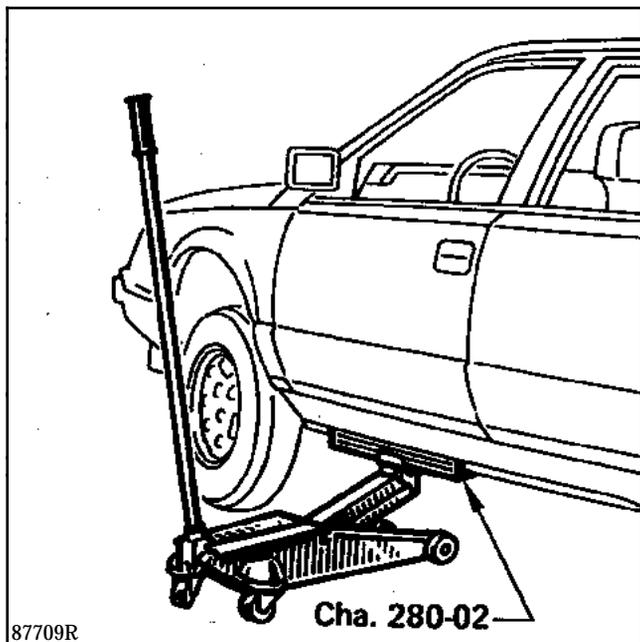


CRIC ROULEUR LATERALEMENT

Utiliser la cale **Cha. 280-02**.

Prendre appui sous le bavolet au niveau de la porte avant.

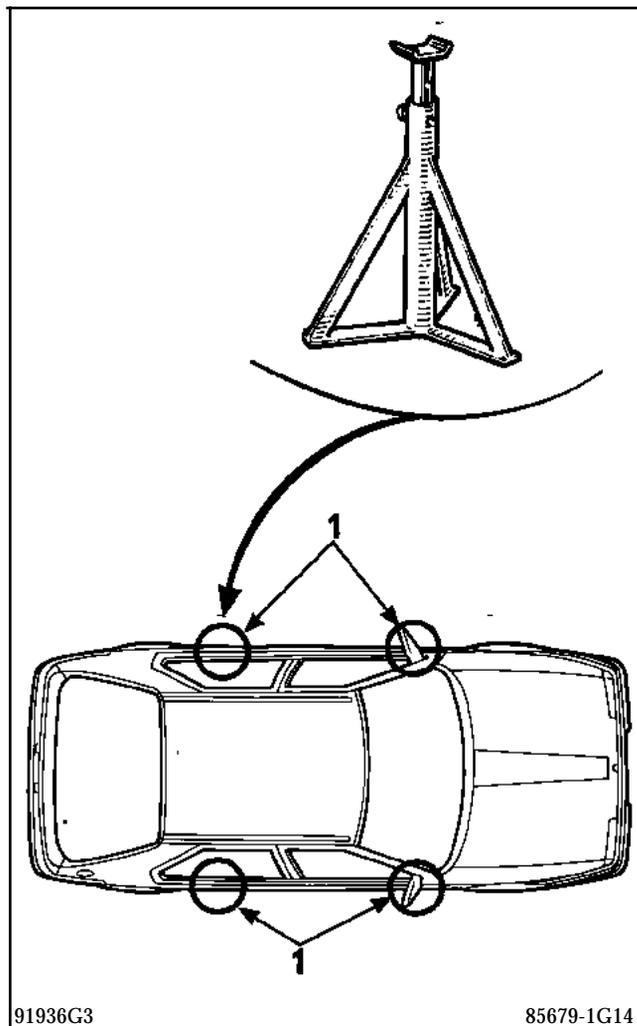
Positionner la feuillure correctement dans la rainure de la cale.



CHANDELLES

Pour mettre le véhicule sur chandelles, positionner obligatoirement celles-ci sous les renforts (1) prévus pour soulever le véhicule avec le cric de l'équipement de bord.

Le positionnement des chandelles à l'arrière s'effectue en levant le véhicule latéralement.



REMORQUAGE

Tous types

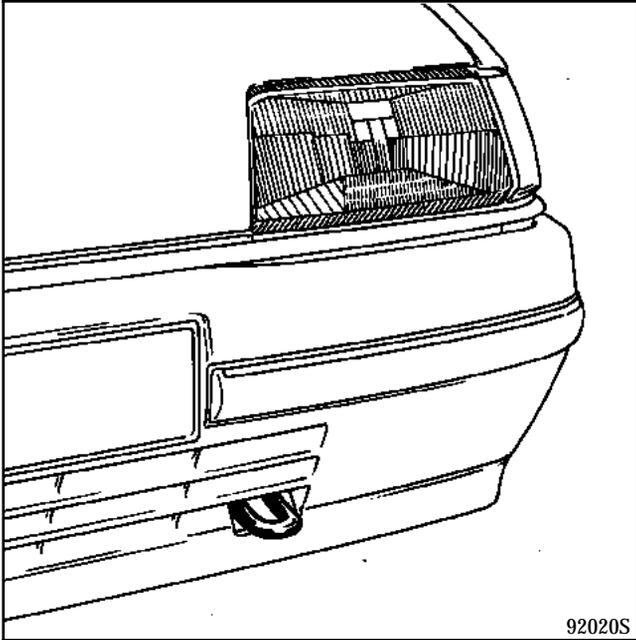
03

POUR LE REMORQUAGE SE REFERER A LA LOI EN VIGUEUR DANS CHAQUE PAYS.

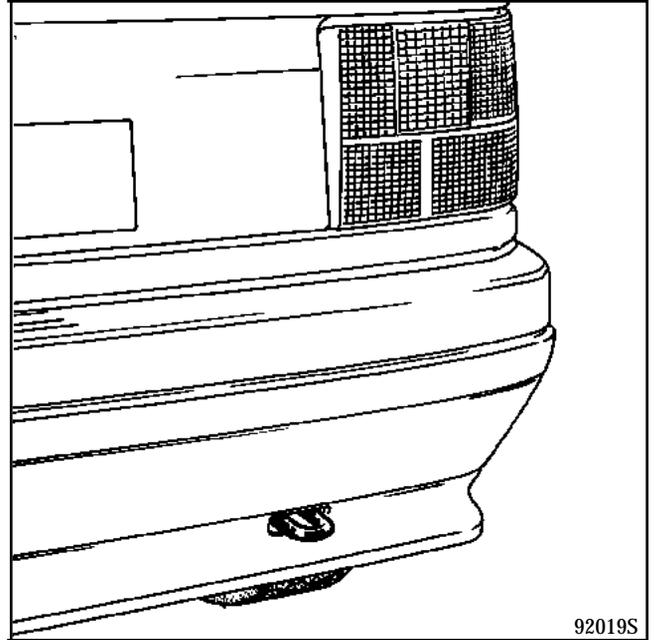
NE JAMAIS PRENDRE LES TUBES DE TRANSMISSION COMME POINTS D'ATTACHE.

Les points de remorquage peuvent être utilisés uniquement pour le remorquage sur route. Ils ne peuvent servir en aucun cas pour sortir le véhicule d'un fossé, pour un dépannage similaire, ou pour soulever directement ou indirectement le véhicule.

AVANT



ARRIERE



LUBRIFIANTS INGREDIENTS

Conditionnement

04

DESIGNATION	CONDITIONNEMENT	REFERENCE
GRAISSES		
<ul style="list-style-type: none"> • MOLYKOTE "BR2" pour portées de tourillons, tube guide de butée, appuis de fourchette d'embrayage, paliers de bras inférieurs, cannelures de barres de torsion, boîtier de direction, cannelures de transmission. 	Boîte de 1 kg	77 01 421 145
<ul style="list-style-type: none"> • MOLYKOTE "33 Medium" bagues de train arrière tube bagues de barre anti-devers. 	Tube de 100 g	77 01 028 179
<ul style="list-style-type: none"> • ANTI-SEIZE (graisse haute température) Turbo etc. 	Tube de 80 ml	77 01 422 307
<ul style="list-style-type: none"> • "MOBIL CVJ" 825 Black star ou MOBIL EXF57C pour joint de transmission 	Berlingot de 180 g	77 01 366 100
<ul style="list-style-type: none"> • GRAISSE MULTIFONCTION capteur de roue 	Aérosol	77 01 422 308
ETANCHEITES MECANQUES		
<ul style="list-style-type: none"> • Perfect-seal "LOWAC" enduit fluide pour joints. 	Tube de 100 g	77 01 417 404
<ul style="list-style-type: none"> • Mastic pour étanchéité raccords sur tuyaux d'échappement. 	Boîte de 1,5 kg	77 01 421 161
<ul style="list-style-type: none"> • RHODORSEAL 5661 	Tube de 100 g	77 01 421 042 77 01 404 452
<ul style="list-style-type: none"> • KIT DURCISSEUR (Rhodorseal 5661) pour étanchéités latérales des chapeaux de paliers. 	Collection	77 01 421 080
<ul style="list-style-type: none"> • AUTO joint bleu pâte d'étanchéité. 	Tube de 100 g Tube de 45 g	77 01 396 227 77 01 397 027
<ul style="list-style-type: none"> • AUTO joint or pâte d'étanchéité pour carter de distribution des moteurs V6. 	Tube de 100 g	77 01 422 751

LUBRIFIANTS INGREDIENTS

Conditionnement

04

DESIGNATION	CONDITIONNEMENT	REFERENCE
ETANCHEITES MECANIQUES		
<ul style="list-style-type: none"> • AUTO joint gris pâte d'étanchéité. 	Tube de 100 g	77 01 422 750
<ul style="list-style-type: none"> • LOCTITE 518 pour étanchéité carter de boîte de vitesses. 	Seringue de 24 ml	77 01 421 162
<ul style="list-style-type: none"> • Détecteur de fuite 	Aérosol	77 11 143 071
COLLES		
<ul style="list-style-type: none"> • "LOCTITE - FRENANCH" évite le desserrage des vis et permet le déblocage. 	Flacon de 24 cc	77 01 394 070
<ul style="list-style-type: none"> • "LOCTITE - FRENBLOC" assure le blocage des vis. 	Flacon de 24 cc	77 01 394 071
<ul style="list-style-type: none"> • "LOCTITE SCELBLOC" pour collage des roulements. 	Flacon de 24 cc	77 01 394 072
<ul style="list-style-type: none"> • "LOCTITE AUTOFORM" pour collage du volant moteur sur vilebrequin. 	Flacon de 50 cc	77 01 400 309
NETTOYANTS LUBRIFIANTS		
<ul style="list-style-type: none"> • "NETELEC" dégrippant, lubrifiant. 	Aérosol de 250 g	77 01 408 464
<ul style="list-style-type: none"> • Nettoyant NC1 Nettoyant de contact électrique 	Aérosol	77 01 422 379
<ul style="list-style-type: none"> • Nettoyant de carburateur 	Bidon de 250 ml Aérosol 300 ml	77 01 393 112 77 01 393 111
<ul style="list-style-type: none"> • Nettoyant injecteurs 	Bidon de 355 ml	77 01 423 189
<ul style="list-style-type: none"> • Dégrippant super concentré 	Aérosol de 420 ml	77 01 407 689
<ul style="list-style-type: none"> • "DECAPJOINT " pour nettoyage des plans de joints de culasse en aluminium 	Aérosol	77 01 405 952

LUBRIFIANTS INGREDIENTS

Conditionnement

04

DESIGNATION	CONDITIONNEMENT	REFERENCE
VERNIS		
<ul style="list-style-type: none"> • "CIRCUIT PLUS" vernis pour réparation des lunettes dégivrantes 	Flacon	77 01 421 135
<ul style="list-style-type: none"> • "CONTACT PLUS" vernis pour réparation des languettes d'alimentation de lunette arrière 	Kit	77 01 422 752
CONDITIONNEMENT D'AIR		
<ul style="list-style-type: none"> • Huile pour compresseur ELF RIMA 100 	250 ml (R12)	77 01 417 655
<ul style="list-style-type: none"> • Huile pour compresseur à cylindrée fixe SANDEN SP 20 	250 ml (R134a)	77 11 143 700
<ul style="list-style-type: none"> • Huile pour compresseur à cylindrée variable SP10 	250 ml (R134a)	77 01 419 313

VIDANGE REMPLISSAGE

Moteur

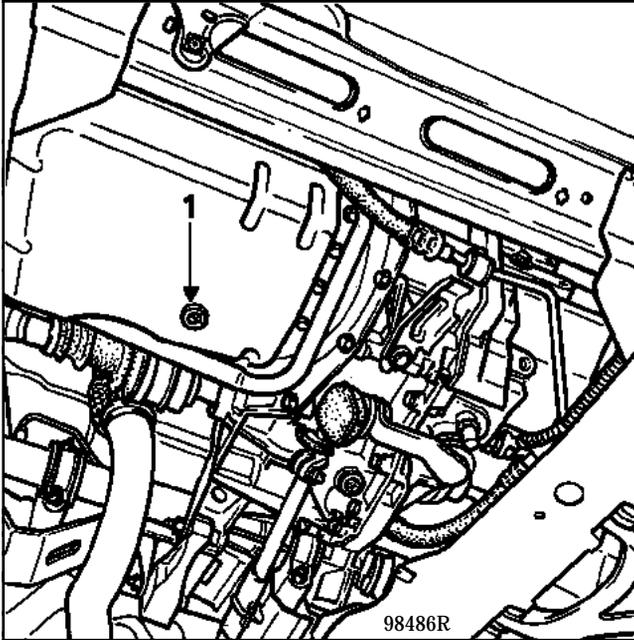
05

OUTILLAGE INDISPENSABLE

Clé de vidange moteur

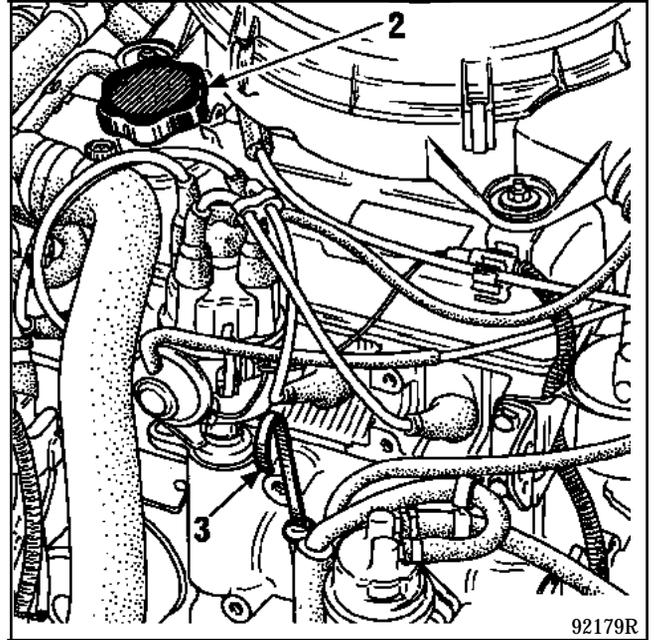
VIDANGE : bouchon (1)

MOTEURS C - F

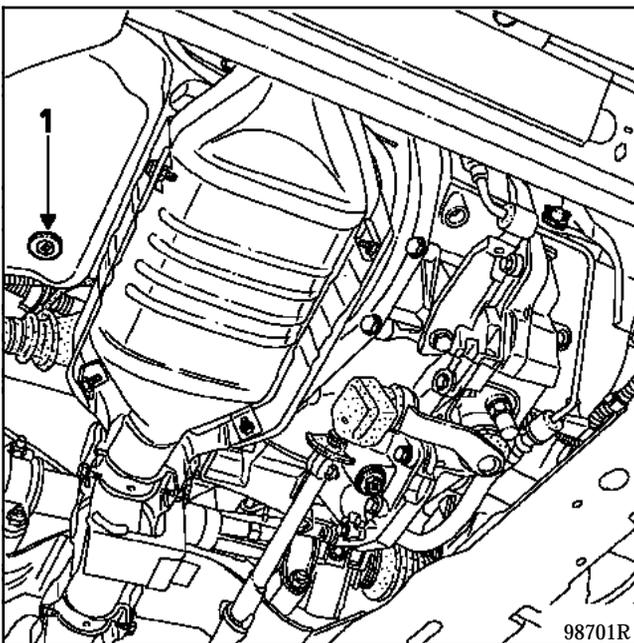


REPLISSAGE : bouchon (2)
jauge (3)

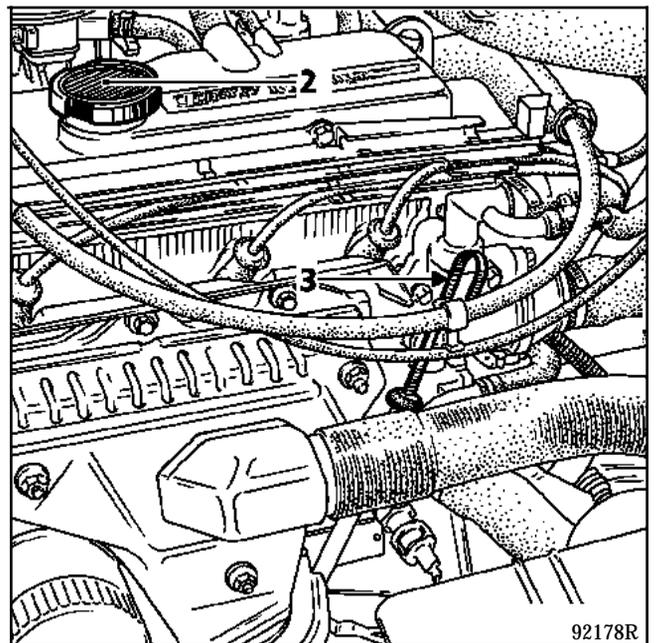
MOTEURS C1G - C1J - C2J - C3J



MOTEUR E

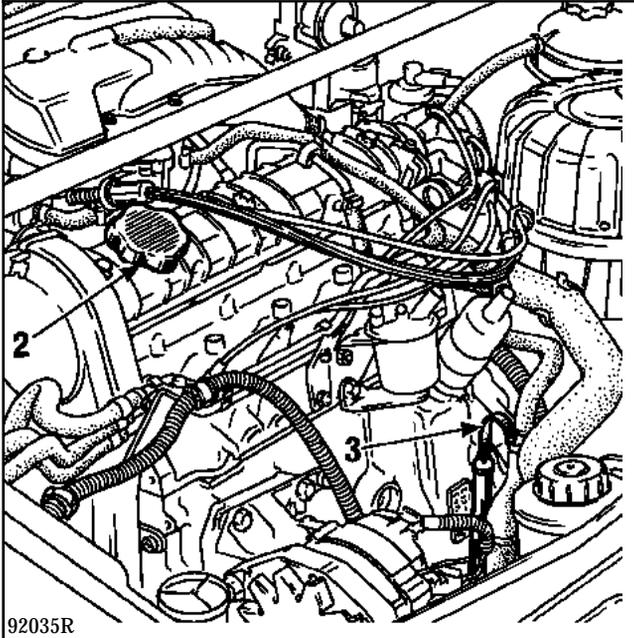


MOTEURS E6J - E7J - E7F

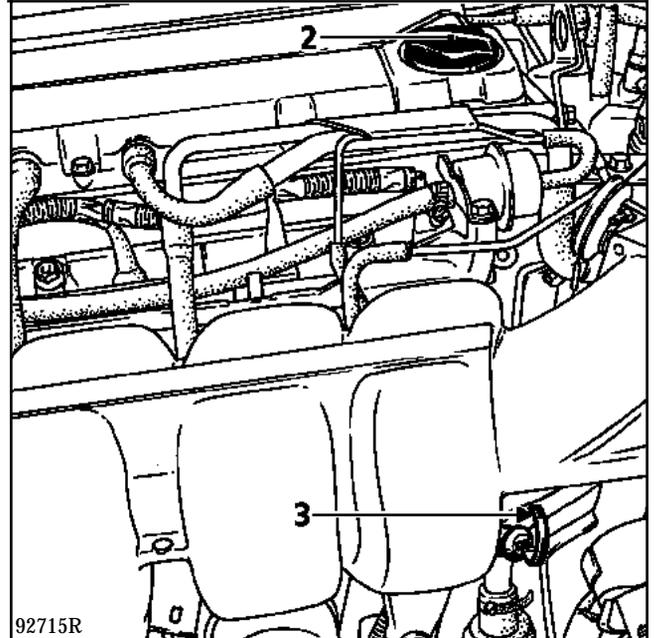


REPLISSAGE : bouchon (2)
jauge (3)

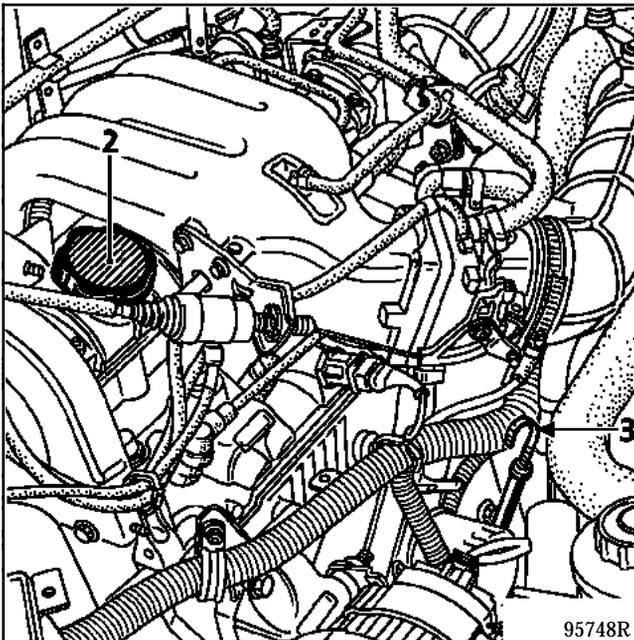
MOTEURS F2N - F3P



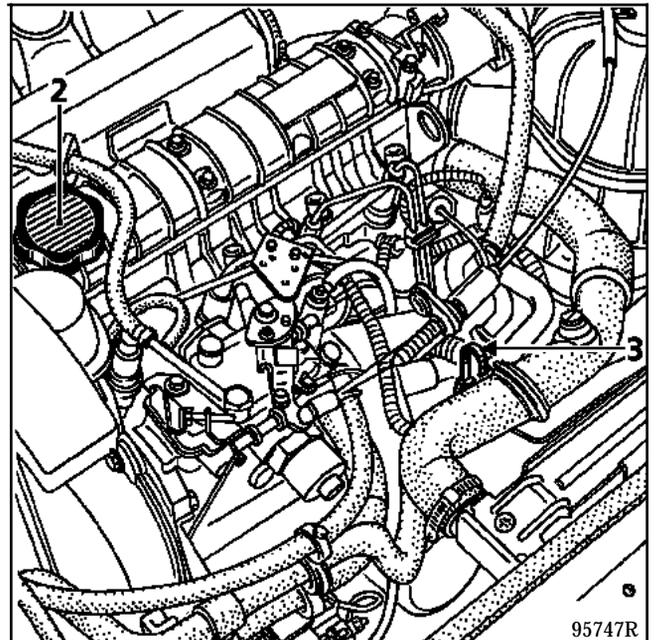
MOTEUR F7P



MOTEUR F3N



MOTEUR F8Q

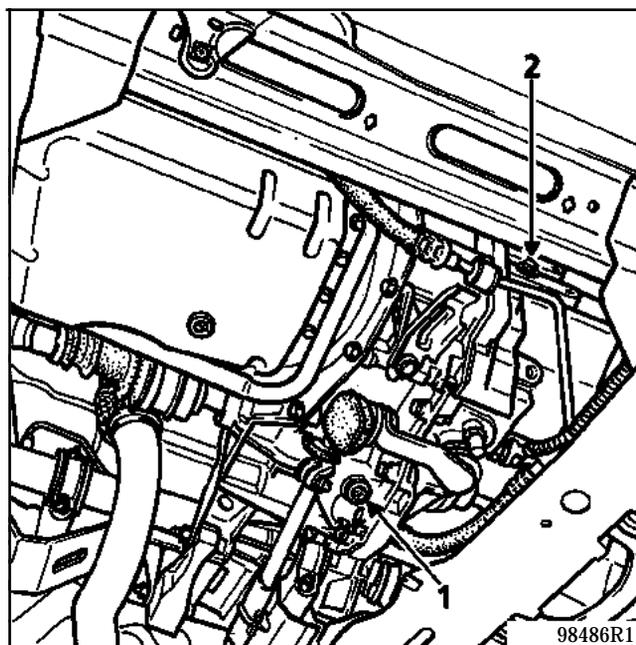


MECANIQUE

VIDANGE : bouchon (1)

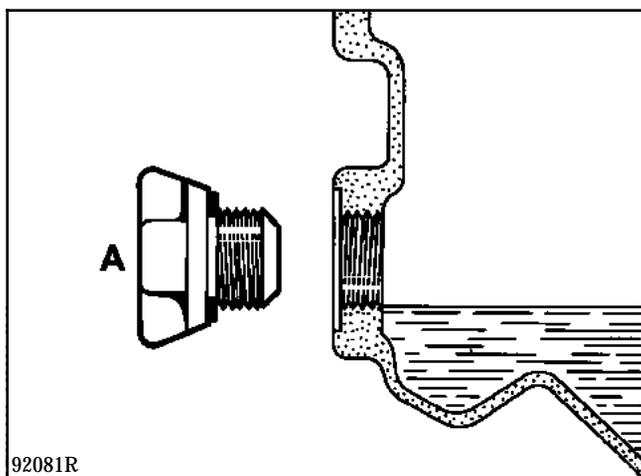
REPLISSAGE : bouchon (2)

MOTEURS C - E - F



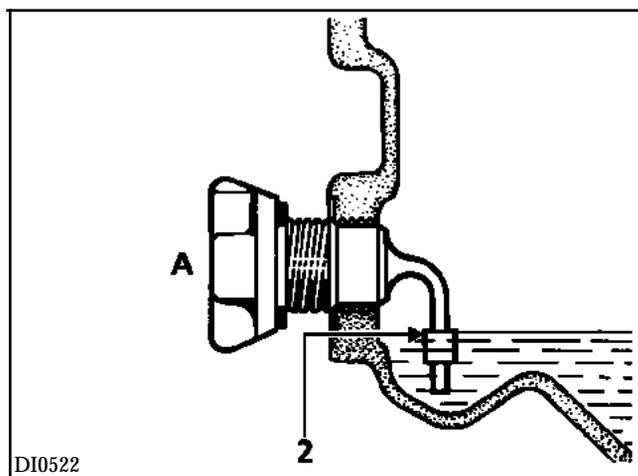
98486R1

Bouchon (A) sans jauge



Remplir jusqu'au niveau de l'orifice.

Bouchon (A) avec jauge



Essuyer la partie jauge.

Remettre en place le bouchon sans le visser, jauge vers le bas.

Ressortir le bouchon, le niveau doit se situer sur le bossage (2).

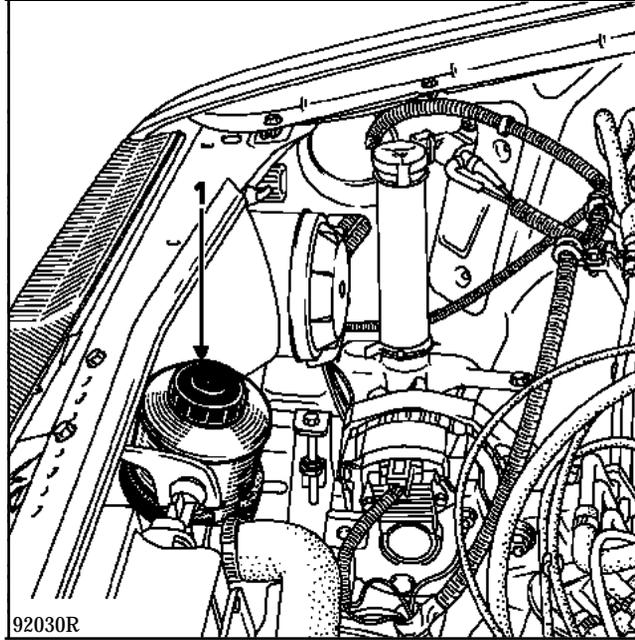
Pour les transmissions automatiques se reporter au fascicule concerné.

CONTROLE DU NIVEAU

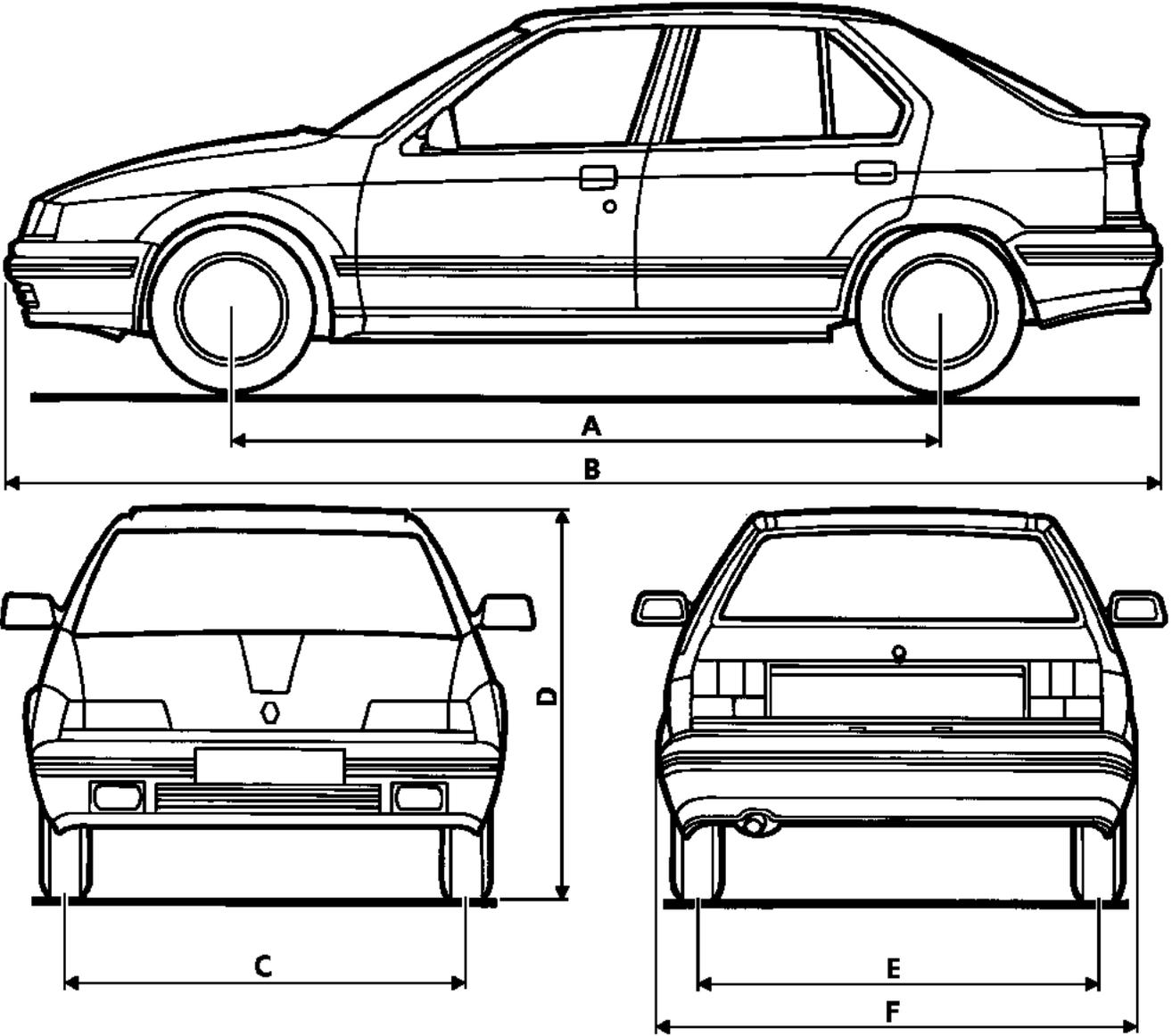
NIVEAU POMPE D'ASSISTANCE DIRECTION

Utilisez pour les appoints ou le remplissage de l'huile **ELF RENAULTMATIC D2** ou **MOBIL ATF 220**.

Pour un niveau correct, il faut qu'il soit visible entre les niveaux **MINI** et **MAXI** sur le réservoir (1).



Phase 1

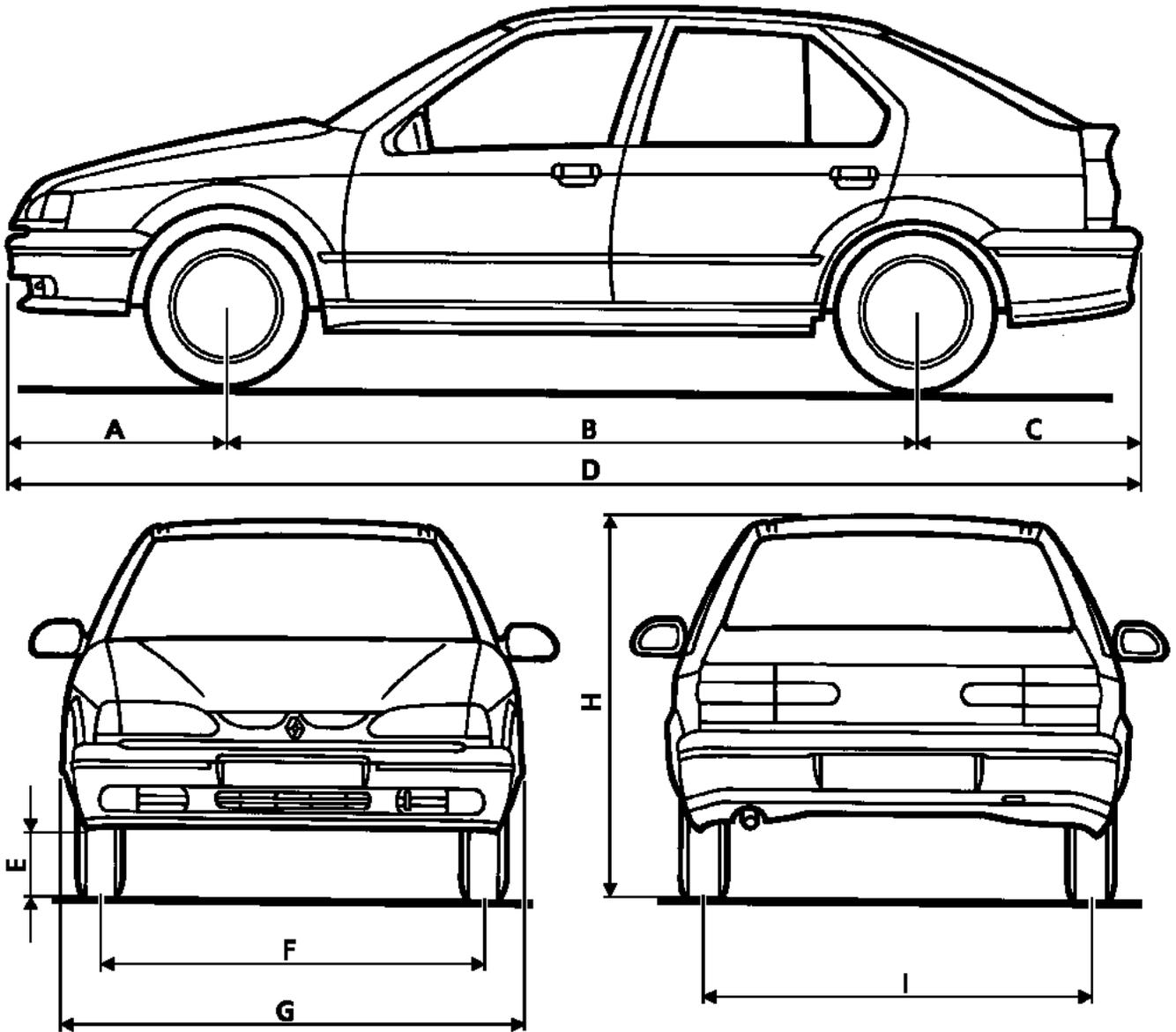


91936R1

Repères	Dimensions en mètre
A	2,545
B	4,155
C	1,418

Repères	Dimensions en mètre
D	1,416 à vide
E	de 1,406 à 1,417
F	1,676 ou 1,694

Phase 2



95890R

Repères	Dimensions en mètre
A	0,813
B	de 2,540 à 2,544 (1)
C	de 0,805 à 0,809 (1)
D	de 4,158 à 4,166 (1)
E	0,120 (2)
F	1,426
G	de 1,684 à 1,696 (1)
H	de 1,400 à 1,420 (1) - (3)
I	1,406 ou 1,417 (1)

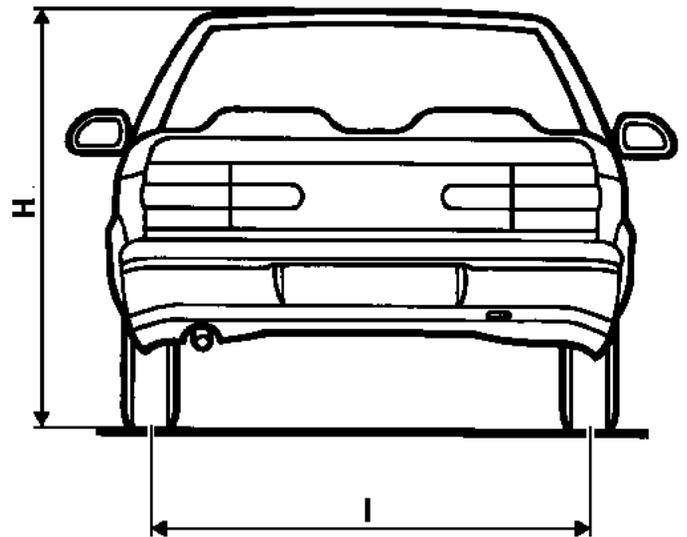
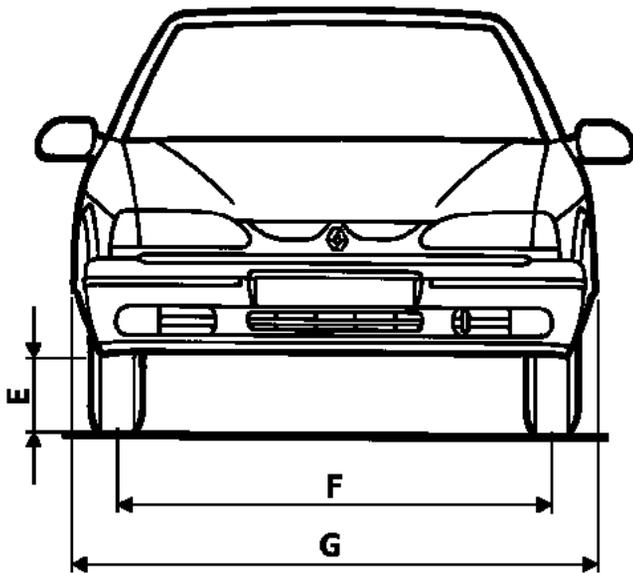
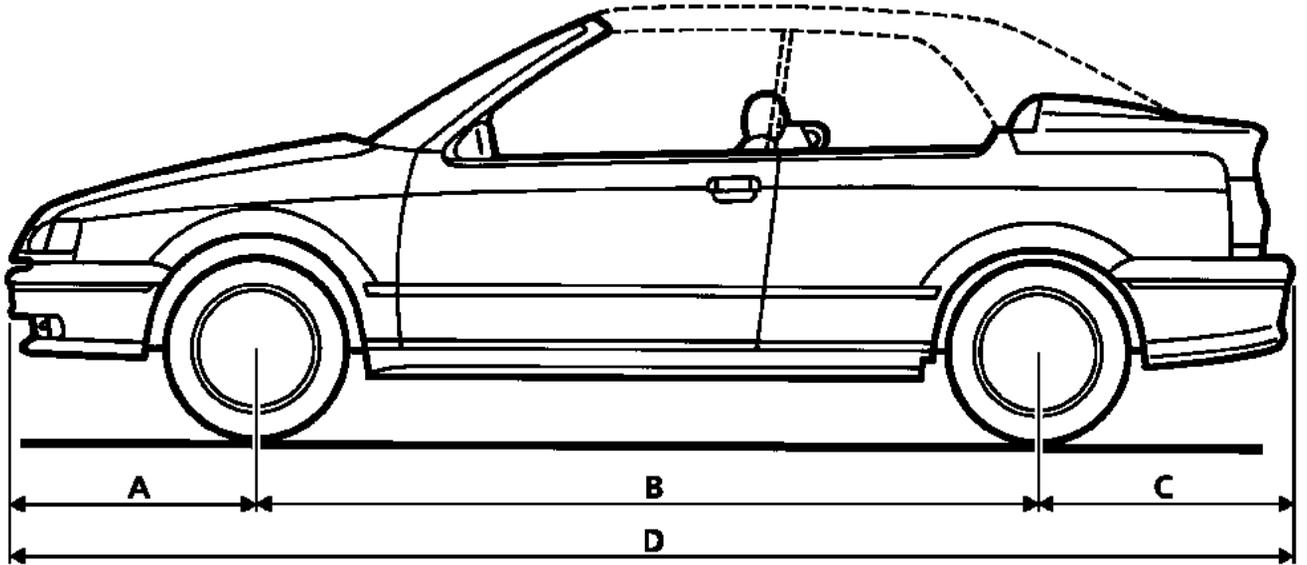
Diamètre de braquage (en mètres)

Entre trottoirs : 10,4 (10,8 version avec moteur F7P)

Entre murs : 11,0 (11,4 version avec moteur F7P)

- (1) Suivant version avec option
- (2) En charge
- (3) A vide

Versions D et L



95888R4

Repères	Dimensions en mètre
A	0,813
B	de 2,540 à 2,544
C	de 0,805 à 0,809
D	4,162
E	0,120 (*)

Repères	Dimensions en mètre
F	1,426
G	de 1,684 à (1,696 avec baguettes)
H	de 1,395 à 1,410
I	1,406 ou 1,417

(*) En charge

VALEURS ET REGLAGES

Capacité - Qualités

07

Organes	Capacité en litres	Qualité
Moteur essence (huile)	En cas de vidange	Pays de la Communauté Européenne ESSENCE <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-bottom: 5px;"> - 15 °C + 25 °C </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-bottom: 5px;"> - 30 °C - 20 °C - 10 °C 0 °C + 10 °C + 20 °C + 30 °C </div> <p style="margin-left: 40px;"> CCMC-G4 15W40-15W50 ACEA A2-96/A3-96 15W40-15W50 CCMC-G5 10W30-10W40-10W50 ACEA A2-96/A3-96 10W30-10W40-10W50 CCMC-G5 5W30 ACEA A2-96/A3-96 5W30 CCMC-G5 5W40-5W50 ACEA A2-96/A3-96 5W40-5W50 </p>
		Autres pays
		ESSENCE
		<div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-bottom: 5px;"> - 15 °C </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-bottom: 5px;"> - 30 °C - 20 °C - 10 °C 0 °C + 10 °C + 20 °C + 30 °C </div> <p style="margin-left: 40px;"> API SH 15W40 API SH 10W40 API SH 10W30 API SH 5W30 </p>
		(plus 0,5 litre pour le filtre à huile)
C	3	
E	3,5	
F2N - F3N - F3P	4,8	
F7P	6	

VALEURS ET REGLAGES

Capacité - Qualités

07

Organes	Capacité en litres	Qualité
Moteur diesel (huile)	En cas de vidange	<p>Pays de la Communauté Européenne</p> <p>DIESEL (Tous types)</p> <p style="text-align: center;">- 30 °C - 20 °C - 15 °C - 10 °C 0 °C + 10 °C + 25 °C + 20 °C + 30 °C</p>
F8Q	5	<p>Autres pays</p> <p>DIESEL</p> <p style="text-align: center;">- 30 °C - 20 °C - 15 °C - 10 °C 0 °C + 10 °C + 15 °C + 20 °C + 30 °C</p>
	(plus 0,5 litre pour le filtre à huile)	

VALEURS ET REGLAGES

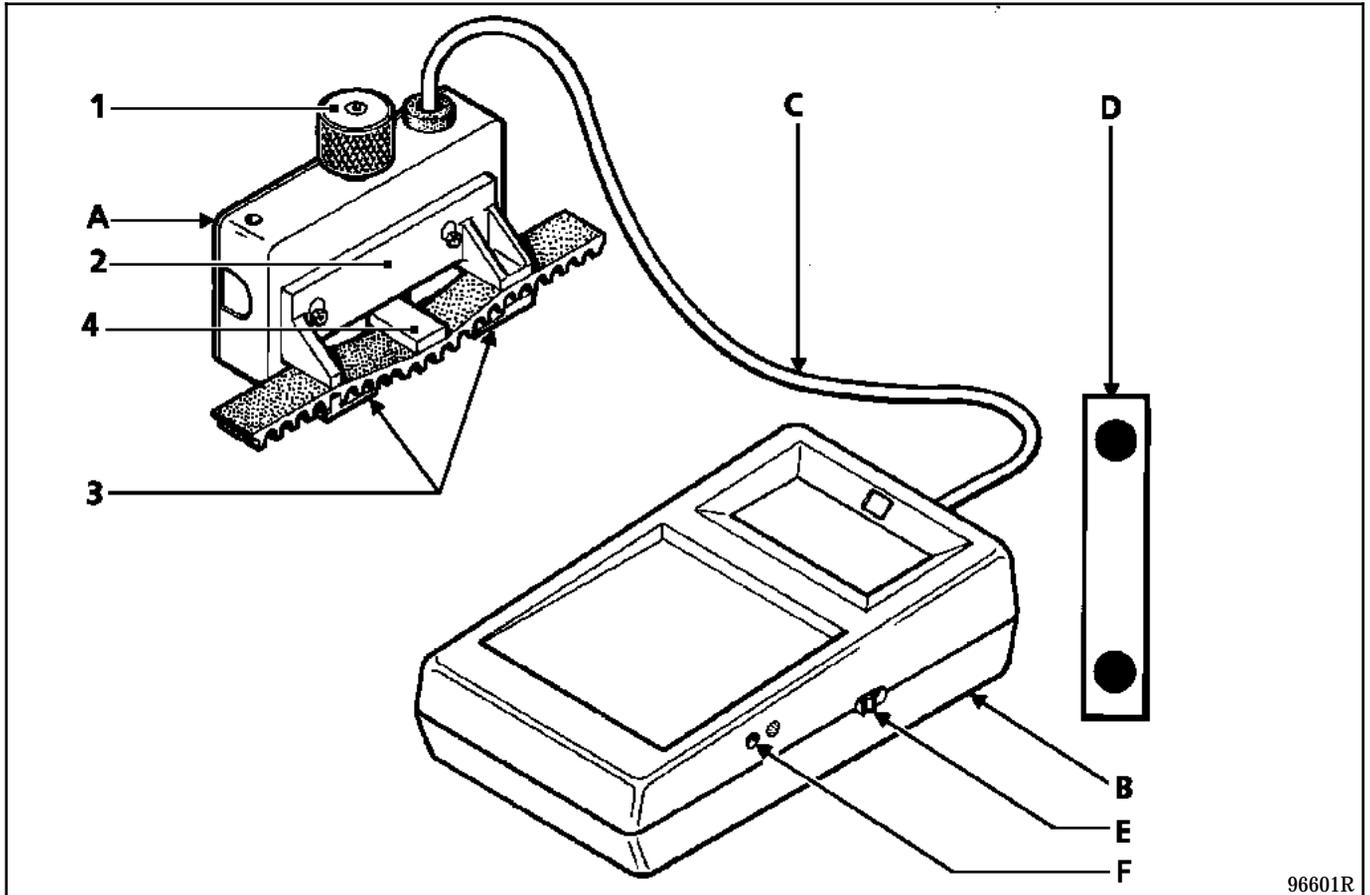
Capacité - Qualités

07

Organes	Capacité en litres	Qualité	Particularités
Boîte de vitesses mécanique JB0 JB1 JB3 JB4 JB5 JC5	3,25 3,40 3,40 2,80 2,90 3,10	Tous pays : TRANSELF TRX 75 W 80 W (Normes API GL5 ou MIL-L 2105 C ou D)	
Transmission automatique MB1 MB3 AD4 Pont AD4	4,5 4,5 4,6 1	ELF RENAULT MATIC D2 (D20104) ou à défaut utiliser : MOBIL ATF 220 (D20104 ou D21412) TEXAMATIC 4011	
Circuit de freins	Normale : 0,7 ABS : 1	SAE J 1703 et DOT 4	Les liquides de frein doivent être homologués par le bureau d'études
Réservoir à carburant	55	Essence sans plomb/gazole	-
Direction assistée	Réservoir séparé 1,1	ELF RENAULT MATIC D2 ou MOBIL ATF 220	-
Circuit de refroidissement C1G - C1J - C2J C3J E6J E7F - E7J F2N - F3N F3P F7P F8Q	5,4 6 5,2 5,2 6 6,1 ou 6,5 7 6,8	-	-

OUTILLAGE SPECIALISE INDISPENSABLE

Mot. 1273 Outil de contrôle de tension de courroie



96601R

- A : Capteur
- B : Afficheur
- C : Cordon de liaison
- D : Lame de contrôle d'étalonnage

Principe

Le capteur par l'intermédiaire du bouton presseur (1), du presseur (2) et des patins extérieurs (3), impose à la courroie une flèche constante.

La force de réaction de la courroie est mesurée à l'aide d'un corps d'épreuve (4) équipé de jauges de contraintes.

L'étirement des jauges crée une variation de leur résistance électrique. Cette variation, une fois convertie par l'appareil, s'inscrit sur l'afficheur en unité SEEM (US).

Etalonnage de l'appareil

L'appareil est réglé en usine, toutefois il est nécessaire de contrôler tous les six mois son étalonnage.

Procédure

Réglage du zéro :

- mettre l'appareil sous tension (bouton E) avec le bouton presseur (1) la tête en bas,
- affichage 0, ne rien toucher,
- pas d'affichage, vérifier l'état de charge de la pile 9 volts de l'appareil,
- affichage d'une autre valeur que 0, agir sur la vis (F) jusqu'à l'obtention du 0.

Contrôle de l'étalonnage

Mettre l'appareil sous tension (bouton E).

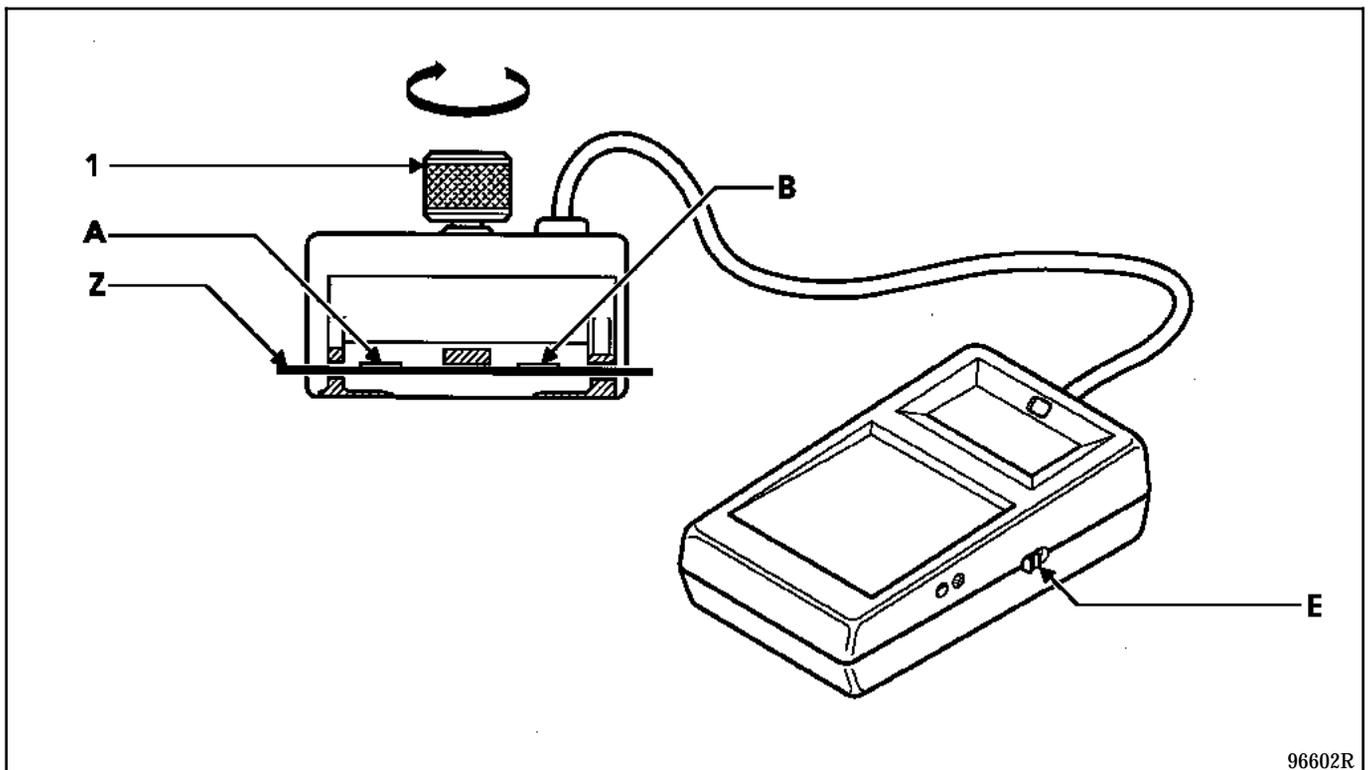
Positionner la lame ressort étalon (Z) sur le capteur comme indiqué sur le dessin (valeur de contrôle gravé vers le haut, (A) valeur mini, (B) valeur maxi).

Serrer le bouton presseur (1) jusqu'au déclenchement (trois "CLIC").

Contrôler que l'afficheur indique une valeur X comprise entre les valeurs (A et B) ($A \leq X \leq B$).

REMARQUE : Il peut être nécessaire d'effectuer quelques essais préliminaires pour avoir la bonne valeur. Dans le cas de valeurs erronées après plusieurs essais, contacter SEEM.

NOTA : Chaque appareil possède sa lame ressort étalon **non interchangeable**.



1 Bouton moleté (presseur)

A } Valeur de contrôle de la lame étalon
B }

Z Lame étalon

SEEM

Lot n° 1 - ZAC DE St ESTEVE

F - 06640 SAINT JEANNET

Tél. 92.12.04.80

Fax 92.12.04.66

Télex 970 877 F

CONSIGNES GENERALES :

- Ne pas remonter une courroie déposée, la remplacer.
- Ne pas retendre une courroie dont la valeur de tension est comprise entre la valeur de pose et le mini de fonctionnement.
- Lors d'un contrôle, si la tension est en dessous de la valeur mini de fonctionnement, changer la courroie.

CONSIGNES DE MONTAGE DES COURROIES :

COURROIE TRAPEZOIDALE

Processus de tension courroie neuve :

Moteur froid (température ambiante).

Monter la courroie neuve.

Placer le capteur du **Mot. 1273**.

Tourner la molette du capteur jusqu'au déclenchement (trois "CLIC").

Tendre la courroie jusqu'à l'obtention sur l'afficheur du **Mot. 1273** de la valeur de pose préconisée.

Bloquer le tendeur, faire un contrôle, ajuster la valeur.

Faire **trois tours** de vilebrequin.

Contrôler que la valeur de tension soit dans la **tolérance de tension de pose, sinon la réajuster**.

Processus de tension courroie ayant fonctionné :

Moteur froid (température ambiante).

Monter la courroie.

Placer le capteur du **Mot. 1273**.

Tourner la molette du capteur jusqu'au déclenchement, (trois "CLIC").

Tendre la courroie jusqu'à l'obtention sur l'afficheur du **Mot. 1273** de **80 %** de la valeur de pose préconisée.

Bloquer le tendeur, faire un contrôle, ajuster la valeur.

Faire **trois tours** de vilebrequin.

Contrôler que la valeur de tension soit dans la **tolérance des 80 % de la valeur de pose**, sinon la réajuster à **80 % de la valeur de pose**.

NOTA : Le remplacement de la courroie trapézoïdale se fait selon **l'état ou la bruyance**.

Pour le point de mesure, mettre le capteur du **Mot. 1273** en lieu et place du **Elé. 346-04**.

COURROIE STRIEE

Processus de tension

Moteur froid (température ambiante).

Monter la courroie neuve.

Placer le capteur du **Mot. 1273**.

Tourner la molette du capteur jusqu'au déclenchement (trois "CLIC").

Tendre la courroie jusqu'à l'obtention sur l'afficheur du **Mot. 1273** de la valeur de pose préconisée.

Bloquer le tendeur, faire un contrôle, ajuster la valeur.

Faire **trois tours** de vilebrequin.

Contrôler que la valeur de tension soit dans la **tolérance de tension de pose, sinon la réajuster**.

NOTA :

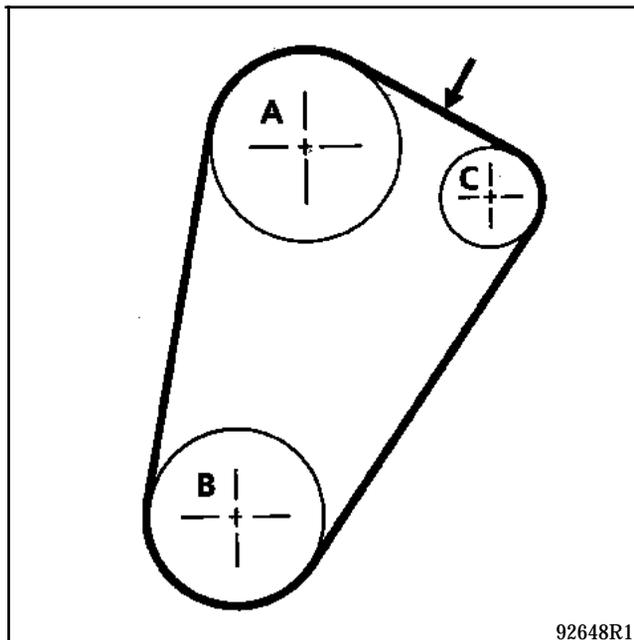
Ne pas remonter une courroie déposée.

Remplacement de la courroie, si la tension est **en dessous du minimal de fonctionnement**.

Les petites coupures ou fissures ne sont pas des critères pour remplacer la courroie.

Pour le point de mesure, mettre le capteur du **Mot. 1273** en lieu et place du **Elé. 346-04**.

ALTERNATEUR ET POMPE A EAU

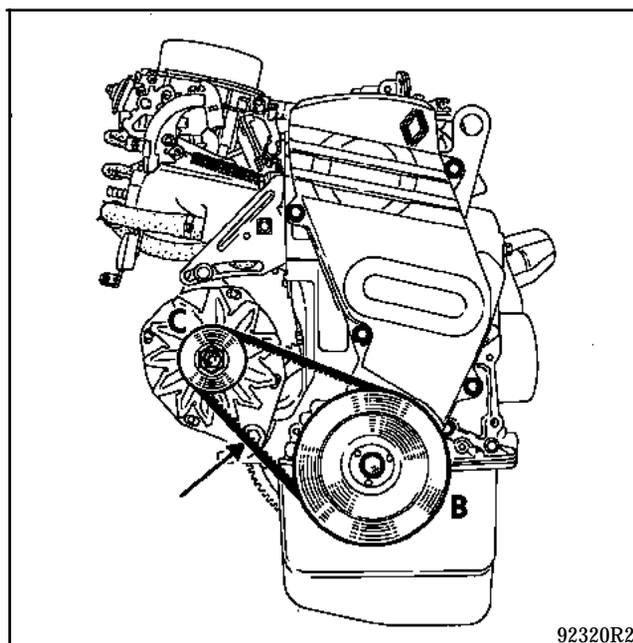


- A Poulie de pompe à eau
 B Poulie de vilebrequin
 C Poulie d'alternateur
 → Point de contrôle tension

Tension (US=unité SEEM)	Courroie Alternateur Pompe à eau	Courroie C.A.
Pose	90 ± 6 89 ± 5 (*)	105 ± 6 (*)
Mini de fonctionnement	64 68 (*)	75 (*)

(*) = C2J 776

ALTERNATEUR



- B Poulie de vilebrequin
 C Poulie d'alternateur
 → Point de contrôle tension

Moteur E6J

Tension (US=unité SEEM)	Courroie Alternateur striée (trois dents)	Courroie alternateur trapézoïdale	Courroie C.A. trapézoïdale	Courroie C.A. et D.A. (quatre dents)
Pose	84 ± 6	83 ± 7	90	106
Mini de fonctionnement	52	70	72	59

Moteur E7J

Tension (US=unité SEEM)	Courroie Alternateur striée (trois dents)	Courroie D.A. striée (trois dents)	Courroie Alternateur trapézoïdale	Courroie C.A. trapézoïdale	Courroie C.A. et D.A. (quatre dents)
Pose	84 ± 6	84 ± 5	83 ± 7	90	106
Mini de fonctionnement	52	46	70	72	59

Moteurs F2N, F3N

Tension (US=unité SEEM)	Courroie striée (six dents) Alternateur C.A. et D.A.	Courroie striée (six dents) Alternateur D.A.	Courroie striée (six dents) Alternateur et pompe à eau
Pose	106 ± 6	98 ± 6	83 ± 6
Mini de fonctionnement	71	73	57

Moteur F7P

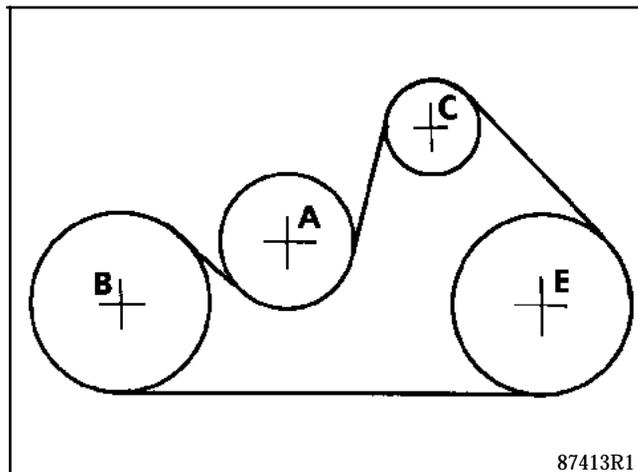
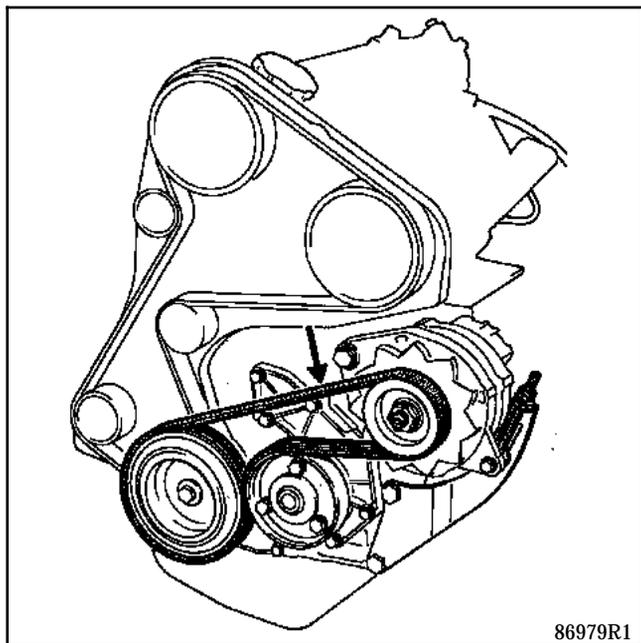
Tension (US=unité SEEM)	Courroie striée (six dents) Alternateur C.A.	Courroie striée (six dents) Alternateur D.A.
Pose	91 ± 5	95 ± 5
Mini de fonctionnement	58	57

Moteur F8Q

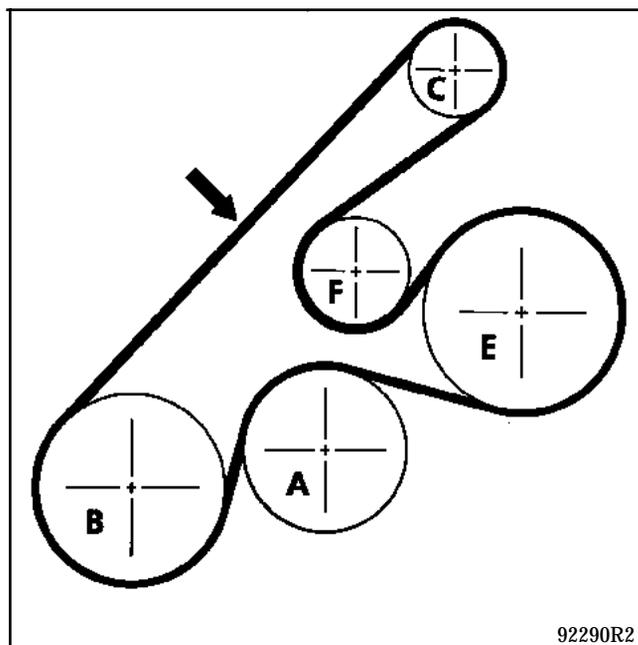
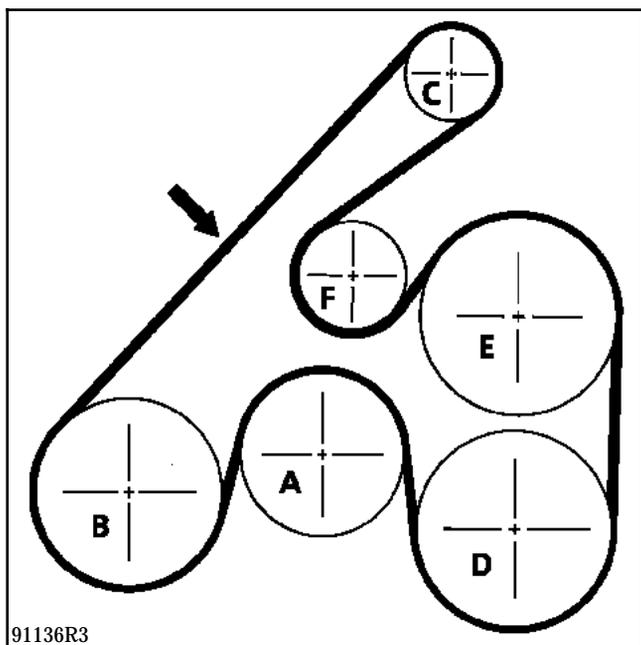
Tension (US=unité SEEM)	Courroie striée (six dents) Alternateur C.A. et D.A.	Courroie striée (six dents) Alternateur C.A.	Courroie striée (six dents) Alternateur D.A.	Courroie striée (six dents) Alternateur
Pose	112 ± 4 116 ± 7*	101 ± 5	99 ± 5	97 ± 3
Mini de fonctionnement	67	67	68	67

* Uniquement pour courroie Réf. : 77 00 272 741

ALTERNATEUR ET POMPE A EAU



- A Pompe à eau
- B Vilebrequin
- C Alternateur
- E Compresseur de climatisation



- A Poulie de pompe à eau
- B Poulie de vilebrequin
- C Poulie d'alternateur
- D Poulie de pompe d'assistance
- E Poulie de compresseur
- F Galet enrouleur
- Point de contrôle tension

Processus de tension

Moteur froid (température ambiante).

Monter la courroie neuve.

Placer le capteur du **Mot. 1273**.

Tourner la molette du capteur jusqu'au déclenchement (trois "CLIC").

Tendre la courroie jusqu'à l'obtention sur l'afficheur du **Mot. 1273** de la valeur de pose préconisée.

Bloquer le tendeur, faire un contrôle, ajuster la valeur.

Faire **trois tours** de vilebrequin minimum.

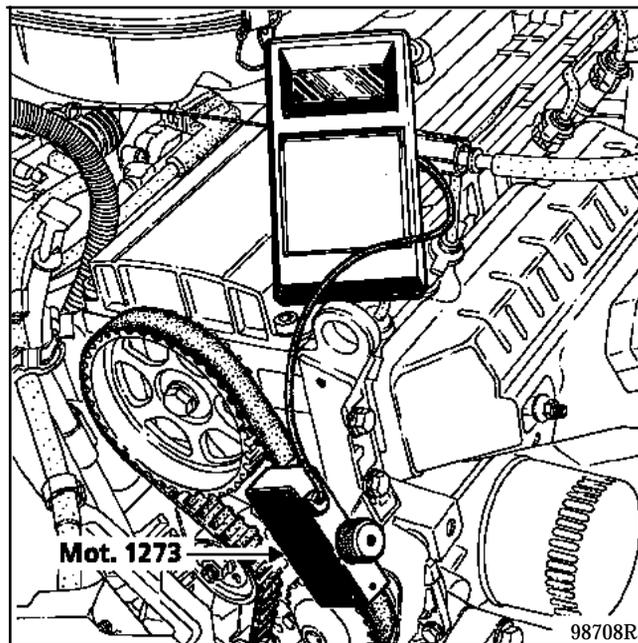
Contrôler que la valeur de tension soit dans la **tolérance de tension de pose ($\pm 10\%$)**, sinon la réajuster.

NOTA :

Ne pas remonter une courroie déposée.

Remplacement de la courroie, si la tension est **en dessous du minimal de fonctionnement**.

Moteur E

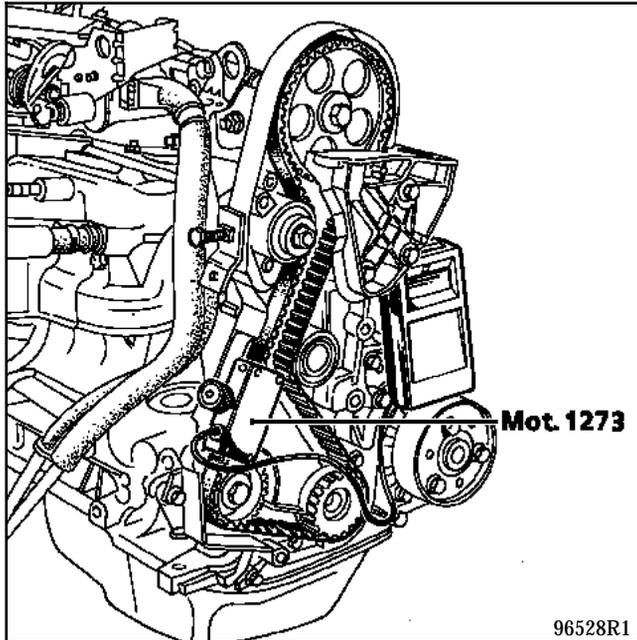


Tension courroie (en unités SEEM)

Pose : 30 U.S.

Mini. de fonctionnement : 26 U.S.

Moteur F (essence) sauf F7P

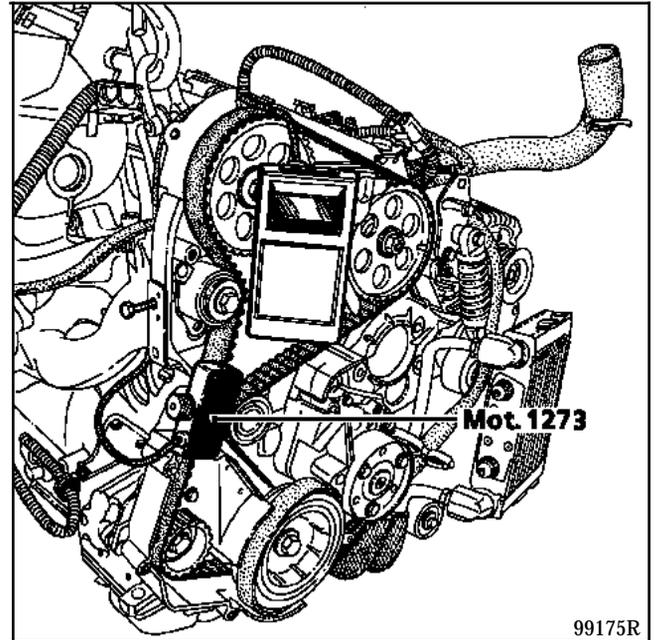


Tension courroie (en unités SEEM)

Pose : 25 U.S.

Mini. de fonctionnement : 22 U.S.

Moteur F8Q



Tension courroie (en unités SEEM)

Pose : 38 U.S.

Mini. de fonctionnement : 36 U.S.

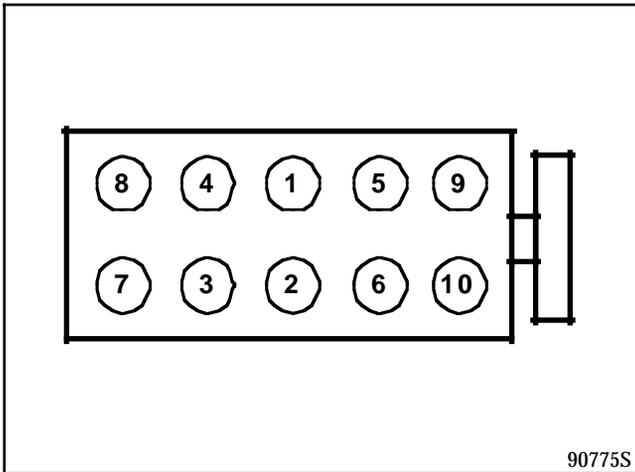
MOTEUR E

METHODE DE SERRAGE CULASSE

Graisser à l'huile moteur les filets et sous les têtes de vis.

RAPPEL : Afin d'obtenir un serrage correct des vis, retirer avec une seringue l'huile pouvant se trouver dans les trous de fixation de la culasse.

Effectuer le serrage dans l'ordre prescrit ci-dessous :



1^{er} serrage à **2 daN.m.**

2^{ème} serrage (angle) : $97^\circ \pm 2^\circ$.

Attendre 3 minutes minimum.

Desserrer les vis 1 et 2 puis effectuer un serrage à **2 daN.m.**

2^{ème} serrage (angle) : $97^\circ \pm 2^\circ$.

Répéter l'opération de desserrage et resserrage pour les vis 3, 4, 5, 6 puis 7, 8, 9, 10.

Pas de resserrage culasse.

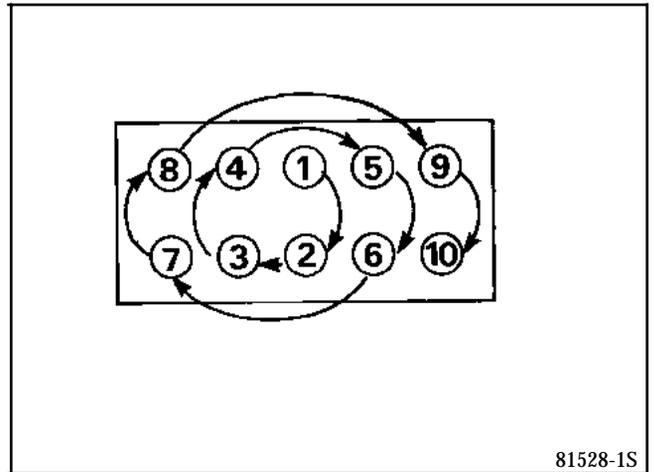
MOTEUR C

METHODE DE SERRAGE CULASSE

Graisser à l'huile moteur les filets et sous les têtes de vis.

RAPPEL : Afin d'obtenir un serrage correct des vis, retirer avec une seringue l'huile pouvant se trouver dans les trous de fixation de la culasse.

Effectuer le serrage dans l'ordre prescrit ci-dessous :



1^{er} serrage de **5,5 à 6,5 daN.m.**

Régler le jeu aux soupapes.

Faire fonctionner le moteur durant 20 minutes.

Après 2 h 30 d'arrêt, procéder au resserrage de la culasse :

- débloquer la vis numéro 1 de 180° et la resserrer au couple,
- opérer de la même façon pour les autres vis de fixation suivant l'ordre de serrage.

Effectuer le réglage du jeu aux soupapes.

Pas de resserrage culasse.

POUR LES MOTEURS F2N - F3N - F3P, se reporter au fascicule "MOTEUR F".

MOTEUR F (essence) TOUS TYPES SAUF F7P

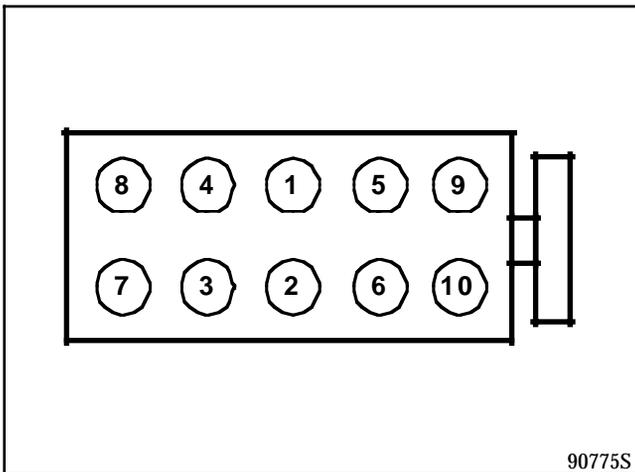
JOINT DE CULASSE AVEC AMIANTE

METHODE DE SERRAGE CULASSE

Graisser à l'huile moteur les filets et sous les têtes de vis.

RAPPEL : Afin d'obtenir un serrage correct des vis, retirer avec une seringue l'huile pouvant se trouver dans les trous de fixation de la culasse.

Effectuer le serrage dans l'ordre prescrit ci-dessous :



1^{er} serrage à **3 daN.m.**

2^{ème} serrage (angle) : **7 daN.m.**

Attendre 3 minutes minimum.

Desserrer les vis 1 et 2 puis effectuer un serrage à **2 daN.m.**

2^{ème} serrage (angle) : **123° ± 2°.**

Répéter l'opération de desserrage et resserrage pour les vis 3, 4, 5, 6 puis 7, 8, 9, 10.

Pas de resserrage culasse.

JOINT DE CULASSE SANS AMIANTE

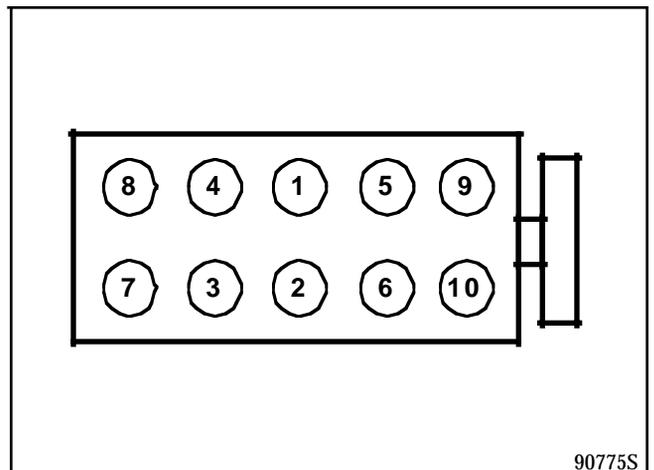
METHODE DE SERRAGE CULASSE

Toutes les vis doivent être remplacées systématiquement après un démontage.

Graisser à l'huile moteur les filets et sous les têtes de vis.

RAPPEL : Afin d'obtenir un serrage correct des vis, retirer avec une seringue l'huile pouvant se trouver dans les trous de fixation de la culasse.

Effectuer le serrage dans l'ordre prescrit ci-dessous :



1^{er} serrage à **3 daN.m.**

2^{ème} serrage (angle) : **50° ± 4°.**

Attendre 3 minutes minimum.

Desserrer vis par vis de 180°, puis effectuer un serrage à **2,5 daN.m.** :

2^{ème} serrage (angle) : **123° ± 7°.**

Répéter l'opération de desserrage et resserrage pour les vis 3, 4, 5, 6 puis 7, 8, 9, 10.

Pas de resserrage culasse.

MOTEUR F7P

JOINT DE CULASSE SANS AMIANTE

METHODE DE SERRAGE CULASSE

Graisser les vis neuves à l'huile moteur, les filets et sous les têtes.

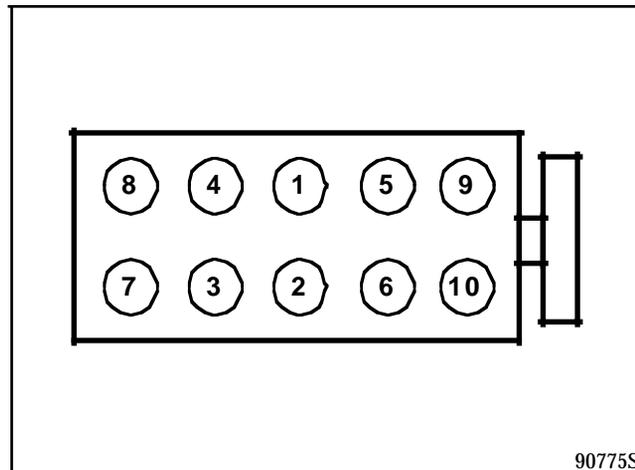
1) Prêtassement du joint :

- serrage de toutes les vis à **3 daN.m** puis effectuer un serrage angulaire de $51^\circ \pm 3^\circ$ dans l'ordre préconisé ci-dessous.

Attendre 3 minutes minimum, temps de stabilisation.

2) Serrage culasse :

- desserrer vis pas vis jusqu'à les libérer totalement puis effectuer un serrage de toutes les vis à **2,5 daN.m**, puis effectuer un serrage angulaire de $108^\circ \pm 3^\circ$.



Pas de resserrage culasse.

MOTEUR F (diesel)

JOINT DE CULASSE AVEC AMIANTE

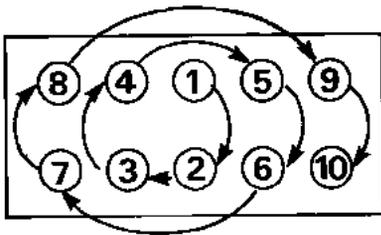
METHODE DE SERRAGE CULASSE

Cette opération s'effectue à froid, lors de la repose de la culasse, et n'a pas à être effectuée ultérieurement.

Graisser à l'huile moteur les filets et sous les têtes de vis.

RAPPEL : Afin d'obtenir un serrage correct des vis, retirer avec une seringue l'huile pouvant se trouver dans les trous de fixation de la culasse.

Effectuer le serrage dans l'ordre prescrit ci-dessous :



81528-1S

1^{er} serrage à **3 daN.m.**

2^{ème} serrage (angle) : **7 daN.m.**

Attendre 3 minutes minimum.

Desserrer vis pas vis jusqu'à les libérer totalement, puis effectuer un serrage à **2 daN.m.**

2^{ème} serrage (angle) : **123° ± 2°.**

JOINT DE CULASSE SANS AMIANTE

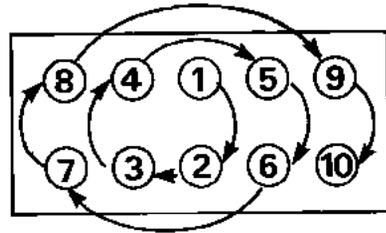
METHODE DE SERRAGE CULASSE

Toutes les vis doivent être remplacées systématiquement après un démontage.

Graisser à l'huile moteur les filets et sous les têtes de vis.

RAPPEL : Afin d'obtenir un serrage correct des vis, retirer avec une seringue l'huile pouvant se trouver dans les trous de fixation de la culasse.

Effectuer le serrage dans l'ordre prescrit ci-dessous :



81528-1S

1^{er} serrage à **3 daN.m.**

2^{ème} serrage (angle) : **50° ± 4°.**

Attendre 3 minutes minimum.

Desserrer vis pas vis jusqu'à les libérer totalement, puis effectuer un serrage à **2,5 daN.m.**

2^{ème} serrage (angle) : **213° ± 7°.**

Pas de resserrage culasse **sauf pour le F8Q Turbo.**

- Particularités des moteurs F8Q 610, 740, 744, 768.
- Après une montée en température du moteur (mise en route du GMV).
- Attendre la remise à température ambiante du moteur.
- Effectuer dans l'ordre prescrit un complément sur les vis 1-2, 3-4, 5-6, 7-8, 9-10 un angle de **120° ± 7°.**

Constitution dimensions éléments principaux freinage

	B/C/L/S 530, 531 532, 534 535, 537 53A, 53B 53G, 53H 53J, 53W	B/C/D/L/S 533, 536 538, 53C 53F, 53K 53T, 53V 53Y, 53Z 3/4/5/8 53A, 53F 53H	B/C/L/S 538, 53F 53K, 53T 3/4/5 53C, 53D 53H	B/C/D/L 539, 53D X53 ABS*
FREIN AVANT (cotes en mm)				
Diamètre des cylindres récepteurs	48	48	48	48
Diamètre des disques	238	238	259	259 238
Epaisseur des disques	12	20	20,7	20,7 20
Epaisseur minimum des disques (1)	10,5	18,3	17,7	17,7 18
Epaisseur des garnitures (support compris)	18	18	18	18
Epaisseur minimum des garnitures (support compris)	6	6	6	6
Voile maximum des disques	0,07	0,07	0,07	0,07
FREIN ARRIERE (cotes en mm)				
Diamètre des cylindres récepteurs	20,6 (2)	20,6 (2)	19	30
Diamètre des tambours	180,25	180,25	203,20	-
Diamètre maximum des tambours après rectification	181,25	181,25	204,40	-
Largeur des garnitures	40	40	38	-
Epaisseur des garnitures (support compris)	6,5	6,5	6,5	-
Epaisseur minimum des garnitures (support compris)	2,5	2,5	2,5	-
Diamètre des disques	-	-	-	238
Epaisseur des disques	-	-	-	8
Epaisseur minimum des disques (1)	-	-	-	7
Epaisseur des garnitures (support compris)	-	-	-	11
Epaisseur minimum des garnitures (support compris)	-	-	-	5
Voile maximum des disques	-	-	-	0,07
MAITRE CYLINDRE (cotes en mm)				
Diamètre	20,6	20,6	20,6	20,6

(*) Sauf sportive

- (1) Les disques de freins ne sont pas rectifiables. Des rayures ou usure trop importantes imposent le remplacement des disques.
- (2) Cylindre de roue avec compensateur fixe intégré : **en cas de défectuosité de la fonction cylindre de roue ou compensateur : changer l'ensemble, toute réparation est interdite.**

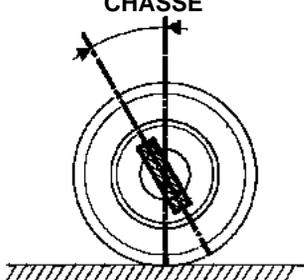
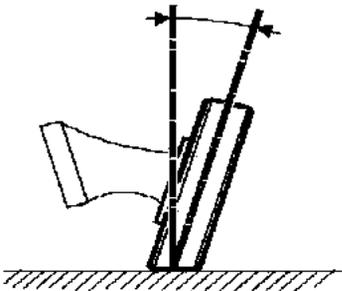
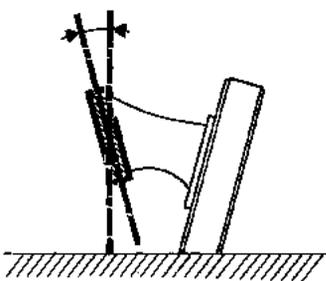
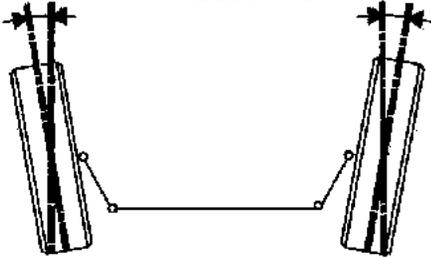
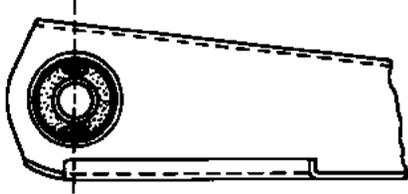
VALEURS ET REGLAGES

Valeurs de réglage des angles du train avant

07

DIRECTION MANUELLE

TOUS TYPES SAUF B539 - C539 - L539 - B53D - C53D - D53D - L53D

ANGLES	VALEURS	POSITION DU TRAIN AVANT	REGLAGE
<p>CHASSE</p>  <p style="text-align: right; font-size: small;">78423S3</p>	<p style="text-align: center;"> $2^{\circ}55'$ $2^{\circ}25'$ $1^{\circ}55'$ $1^{\circ}25'$ $0^{\circ}55'$ </p> <p style="text-align: center;">Différence droite -gauche maxi = 1°</p>	<p>H5-H2= 21 mm H5-H2= 40 mm H5-H2= 59 mm H5-H2= 78 mm H5-H2= 97 mm</p>	NON REGLABLE
<p>CARROSSAGE</p>  <p style="text-align: right; font-size: small;">78423S1</p>	<p style="text-align: center;"> $1^{\circ}35'$ $0^{\circ}30'$ - $0^{\circ}5'$ - $0^{\circ}30'$ - $0^{\circ}45'$ </p> <p style="text-align: center;">} $\pm 30'$</p> <p style="text-align: center;">Différence droite -gauche maxi = 1°</p>	<p>H1-H2= 22 mm H1-H2= 59 mm H1-H2= 86 mm H1-H2= 115 mm H1-H2= 149 mm</p>	NON REGLABLE
<p>PIVOT</p>  <p style="text-align: right; font-size: small;">78423S2</p>	<p style="text-align: center;"> $10^{\circ}45'$ $12^{\circ}5'$ $12^{\circ}55'$ $13^{\circ}40'$ $14^{\circ}15'$ </p> <p style="text-align: center;">} $\pm 30'$</p> <p style="text-align: center;">Différence droite -gauche maxi = 1°</p>	<p>H1-H2= 22 mm H1-H2= 59 mm H1-H2= 86 mm H1-H2= 115 mm H1-H2= 149 mm</p>	NON REGLABLE
<p>PARALLELISME</p>  <p style="text-align: right; font-size: small;">78423S</p>	<p style="text-align: center;">(ouverture)</p> <p style="text-align: center;">Pour deux roues $0^{\circ}10' \pm 10'$ (1 \pm 1 mm)</p>	A VIDE	<p>Réglable par rotation des manchons de biellette de direction 1 tour = $30'$ (3 mm)</p>
<p>BLOCAGE DES ARTICULATIONS ELASTIQUES</p>  <p style="text-align: right; font-size: small;">81603S1</p>	-	A VIDE	-

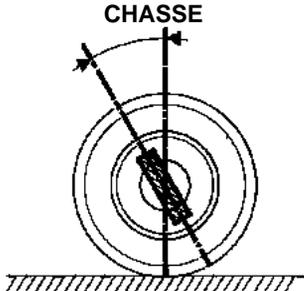
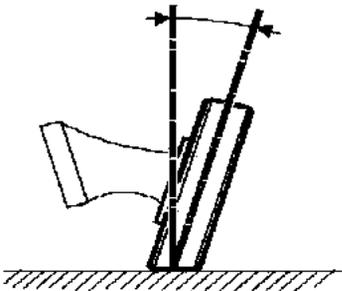
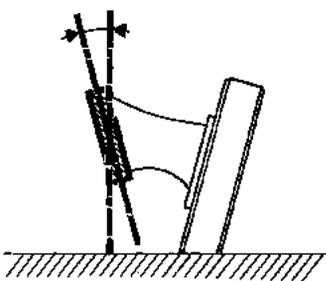
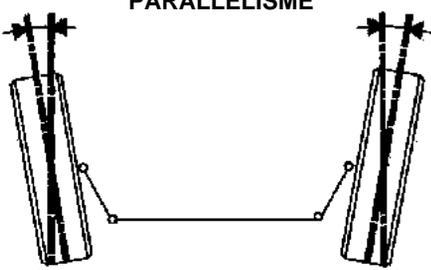
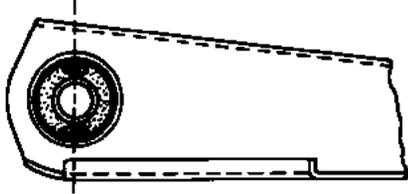
VALEURS ET REGLAGES

Valeurs de réglage des angles du train avant

07

DIRECTION ASSISTEE

TOUS TYPES SAUF B539 - C539 - L539 - B53D - C53D - D53D - L53D

ANGLES	VALEURS	POSITION DU TRAIN AVANT	REGLAGE
<p>CHASSE</p>  <p style="text-align: right;">78423S3</p>	<p>5° 4°30' 4° 3°30' 3°</p> <p>Différence droite -gauche maxi = 1°</p>	<p>H5-H2= 21 mm H5-H2= 40 mm H5-H2= 59 mm H5-H2= 78 mm H5-H2= 97 mm</p>	NON REGLABLE
<p>CARROSSAGE</p>  <p style="text-align: right;">78423S1</p>	<p>1°35' } 0°30' } ± 30' - 0°5' } - 0°30' } - 0°45' }</p> <p>Différence droite -gauche maxi = 1°</p>	<p>H1-H2= 22 mm H1-H2= 59 mm H1-H2= 86 mm H1-H2= 115 mm H1-H2= 149 mm</p>	NON REGLABLE
<p>PIVOT</p>  <p style="text-align: right;">78423S2</p>	<p>10°45' } 12°5' } ± 30' 12°55' } 13°40' } 14°15' }</p> <p>Différence droite -gauche maxi = 1°</p>	<p>H1-H2= 22 mm H1-H2= 59 mm H1-H2= 86 mm H1-H2= 115 mm H1-H2= 149 mm</p>	NON REGLABLE
<p>PARALLELISME</p>  <p style="text-align: right;">78423S</p>	<p>(ouverture)</p> <p>Pour deux roues 0°10' ± 10' (1 ± 1 mm)</p>	A VIDE	<p>Réglable par rotation des manchons de biellette de direction 1 tour = 30' (3 mm)</p>
<p>BLOCAGE DES ARTICULATIONS ELASTIQUES</p>  <p style="text-align: right;">81603S1</p>	-	A VIDE	-

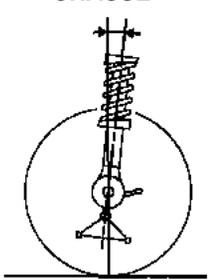
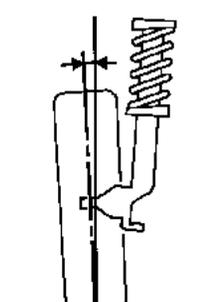
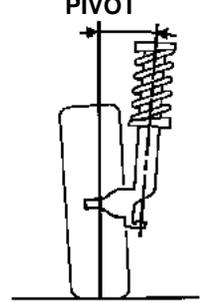
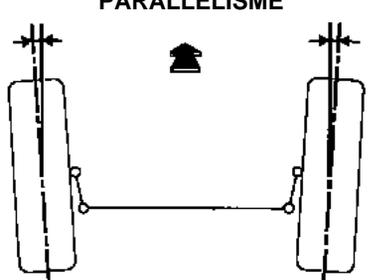
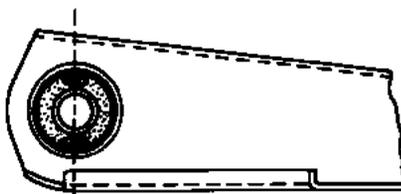
VALEURS ET REGLAGES

Valeurs de contrôle des angles du train avant

07

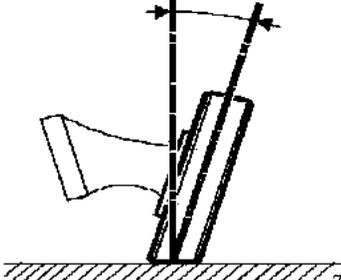
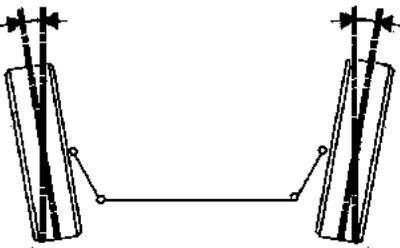
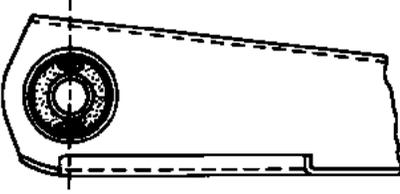
DIRECTION ASSISTEE

B/C/L 539 - B/C/D/L 53D

ANGLES	VALEURS	POSITION DU TRAIN AVANT	REGLAGE
CHASSE  93012-1S	5°30' 5° 4°30' 4° 3°30' Différence droite gauche maxi = 1°	H5-H2= 32 mm H5-H2= 51 mm H5-H2= 70 mm H5-H2= 89 mm H5-H2= 108 mm	NON REGLABLE
CARROSSAGE  93013-1S	$\left. \begin{array}{l} 0^{\circ}18' \\ - 0^{\circ}15' \\ - 0^{\circ}00' \\ 1^{\circ}02' \end{array} \right\} \pm 30'$ Différence droite gauche maxi = 1°	H1-H2= 41 mm H1-H2= 120 mm H1-H2= 141 mm H1-H2= 185 mm	NON REGLABLE
PIVOT  93014-1S	$\left. \begin{array}{l} 8^{\circ}40' \\ 10^{\circ}40' \\ 11^{\circ}00' \\ 11^{\circ}06' \end{array} \right\} \pm 30'$ Différence droite gauche maxi = 1°	H1-H2= 41 mm H1-H2= 120 mm H1-H2= 141 mm H1-H2= 185 mm	NON REGLABLE
PARALLELISME  93011-1S	(ouverture) Pour deux roues 0°10' ± 10' (1 ± 1 mm)	A VIDE	Réglable par rota- tion des manchons de biellette de direction 1 tour = 30' (3 mm)
BLOCAGE DES ARTICULATIONS ELASTIQUES  81603S1	-	A VIDE	-

Valeurs de contrôle des angles du train arrière

TOUS TYPES SAUF B/C/L 539 - B/C/D/L 53D

ANGLES	VALEURS		POSITION DU TRAIN ARRIERE		REGLAGE	
	Tar Tube	Tar 4 barres	Tar Tube	Tar 4 barres	Tar Tube	Tar 4 barres
CARROSSAGE  <small>78423S1</small>		- 0°50' ± 30' (négatif)		A VIDE		NON REGLABLE
PARALLELISME  <small>78423S</small>	- 20' à - 40' (pince) ou - 2 à - 4 mm	- 30' à - 50' (pince) ou - 3 à - 5 mm		A VIDE		NON REGLABLE
BLOCAGE DES ARTICULATIONS ELASTIQUES  <small>81603S1</small>		-		A VIDE		-

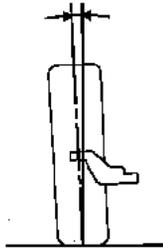
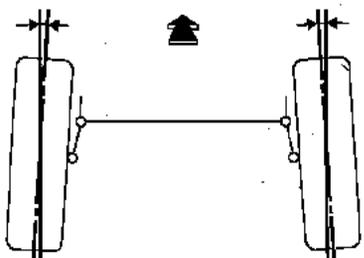
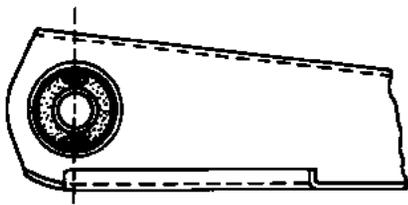
Tar = Train arrière

VALEURS ET REGLAGES

Valeurs de contrôle des angles du train arrière

07

B/C/L 539 - B/C/D/L 53D

ANGLES	VALEURS	POSITION DU TRAIN ARRIERE	REGLAGE
<p>CARROSSAGE</p>  <p style="text-align: right; font-size: small;">93013-2S</p>	<p>- 0°50' ± 30' (négatif)</p>	<p>A VIDE</p>	<p>NON REGLABLE</p>
<p>PARALLELISME</p>  <p style="text-align: right; font-size: small;">93011-2S</p>	<p>Par roue - 10' à 30' (pince) ou - 1 à - 3 mm</p>	<p>A VIDE</p>	<p>NON REGLABLE</p>
<p>BLOPAGE DES ARTICULATIONS ELASTIQUES</p>  <p style="text-align: right; font-size: small;">81603S1</p>	<p>-</p>	<p>A VIDE</p>	<p>-</p>

Tar = Train arrière

VALEURS ET REGLAGES

Hauteurs sous coque

07

HAUTEURS SOUS COQUE (1) (mm)

Type			A l'avant H1 - H2 = ... mm	A l'arrière H4 - H5 = ... mm	Cote X (mm) D et G
B530	B535	B53I	87	10	590
C530	C535	C53I			
L530	L535	L53I			
S530	B537	S53I			
B531	C537	B53J			
C531	L537	C53J			
L531	S537	L53J			
S531	B53A	S53J			
B532	C53A	B53W			
C532	L53A	C53W			
L532	B53B	L53W			
S532	C53B	S53W			
B534	L53B				
C534	B53G				
L534	L53G				
S534					
B533	B53T	353A	93	25	645
C533	C53T	453A			
L533	L53T	553A			
B538	S53T	853A			
C538	B53V	353B			
L538	C53V	353C			
B53C	D53V	453C			
C53C	L53V	553C			
D53C	B53Y	353D			
L53C	C53Y	453D			
S53C	D53Y	553D			
B53F	L53Y	353F			
C53F	S53Y	453F			
L53F	B53Z	553F			
B53K	C53Z	853F			
C53K	L53Z	453H			
L53K		553H			
S53K					
X53 ABS*					
B536	B53H		86	4	580
L536	L53H				
B539	B53D		120	54	580
C539	C53D				
L539	D53D				
	L53D				

Tolérances : ± 7,5 mm

L'écart entre le côté droit et le côté gauche du même essieu d'un véhicule ne doit pas excéder 5 mm, le côté conducteur étant toujours le plus haut.

Toute intervention sur la hauteur sous coque impose le réglage du compensateur de freinage et des projecteurs.

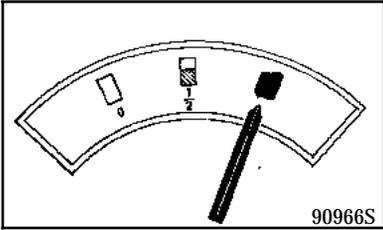
(1) Le signe négatif devant une valeur, représente une position du plancher plus haute que celle de l'axe de roue par rapport au sol.

* En option.

VALEURS ET REGLAGES

Compensateur de freinage

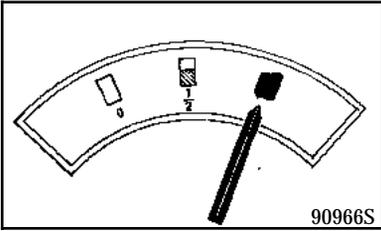
07

Type	Etat de remplissage du réservoir conducteur à bord	Pression de contrôle (Bar)	
		Avant	Arrière
Tous types avec compensateur fixe intégré dans le cylindre de roue	-	60	→ 34 ⁺⁰ ₋₄
B/C/L 533 } 53C } 53Y } Avec ABS 534 } (après 05/92) 53J } 53K }		100	→ 40 ⁺⁰ ₋₈
B/C/L 53T } 53V } Avec 53Z } ABS			
3/4/5 53A } 53B } Avec 53F } ABS			
B/C/L/S 53F } 538 } 53K } Sans ABS 53T } (avant 11/94) 53Z }			
3/4/5 53C } 53D } Sans ABS 53H } (avant 11/94)			

VALEURS ET REGLAGES

Compensateur de freinage

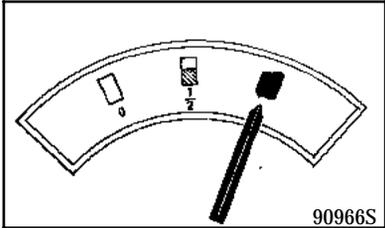
07

Type	Etat de remplissage du réservoir conducteur à bord	Pression de contrôle (Bar)	
		Avant	Arrière
B/C/D/L 539 } 53D } (avant 05/92)		100	→ 47 ⁺⁰ ₋₈
B/C/L 53A } 535 } avec ABS 53B } 538 }		100	→ 52 ⁺⁰ ₋₈
B/C/L 53F avec ABS (après 05/92)		100	→ 49 ⁺⁰ ₋₈
3/4/5 53C } 53D } avec ABS 53H }		100	→ 49 ⁺⁰ ₋₈
D53D (après 05/92) 853C		100	→ 49 ⁺⁰ ₋₈
B/C/L/S 53F } 538 } Sans ABS 53K } (après 11/94) 53T } 53Z }	100	→ 49 ⁺⁰ ₋₈	
3/4/5 53C } 53D } Sans ABS 53H } (après 11/94)	100	→ 49 ⁺⁰ ₋₈	

VALEURS ET REGLAGES

Compensateur de freinage

07

Type	Etat de remplissage du réservoir conducteur à bord	Pression de contrôle (Bar)	
		Avant	Arrière
B/C/D/L/S } 533 53C 53F 534 53J 53K 53Y }	Avec ABS (avant 05/92)	100 →	43 ⁺⁰ ₋₈
B/C } 53M ABS		100 →	52 ⁺⁰ ₋₈
B/C/L } 53D (après 05/92)			
D } 53C 53Y }			
D } 8 } 53V 53A 53F }	Avec ABS		