

Chapitre C

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE ET ALLUMAGE

C

SOMMAIRE DU CHAPITRE

| | Pages |
|--|-------|
| I - SCHEMA DE L'INSTALLATION | 5 |
| - R.1131 - R.1133 Modèles 1964-1965 | |
| 1/ - Répertoire des organes | |
| 2/ - Répertoire des faisceaux | |
| 3/ - Répertoire des fils | |
| 4/ - Schéma de l'installation | |
| - R.1133 Modèle 1966. | |
| 1/ - Répertoire des organes | |
| 2/ - Répertoire des faisceaux | |
| 3/ - Répertoire des fils | |
| 4/ - Schéma de l'installation | |
| II - DETAILS DES BRANCHEMENTS | 13 |
| - R.1131 - R.1133 (Modèles 1964-1965) | |
| 1/ - Tableau de bord R.1131 | |
| 2/ - Tableau de bord R.1133 (1964-1965) | |
| 3/ - Plaques raccord avant | |
| 4/ - Boîte à fusibles | |
| 5/ - Contacteur d'allumage - démarrage | |
| 6/ - Plaque raccord sous planche de bord | |
| 7/ - Démarreur | |
| 8/ - Centrale clignotante | |
| 9/ - Plaque raccord arrière | |
| 10/ - Régulateur | |
| 11/ - Génératrice | |
| 12/ - Avercovich | |
| - R.1133 - Modèle 1966. | |
| 1/ - Tableau de bord | |
| 2/ - Bobine d'allumage | |
| 3/ - Indicateur de Jauge à essence | |
| 4/ - Centrale clignotante | |

III - CARACTERISTIQUES 19

- 1/ - Allumeurs
- 2/ - Batterie
- 3/ - Bobine d'allumage
- 4/ - Bougies
- 5/ - Centrale clignotante
- 6/ - Jauge et indicateur à essence
- 7/ - Phares
- 8/ - Démarreurs
- 9/ - Génératrice
- 10/ - Régulateurs

IV - ALLUMEURS 21

- 1/ - Réglage de l'écartement des contacts et vérification ou réglages du point d'avance de l'allumeur.
 - a/ - Réglage de l'écartement des contacts
 - b/ - Vérification ou réglage du point d'avance de l'allumeur.
- 2/ - Vérification des courbes d'avance sur voiture à la lampe stroboscopique.

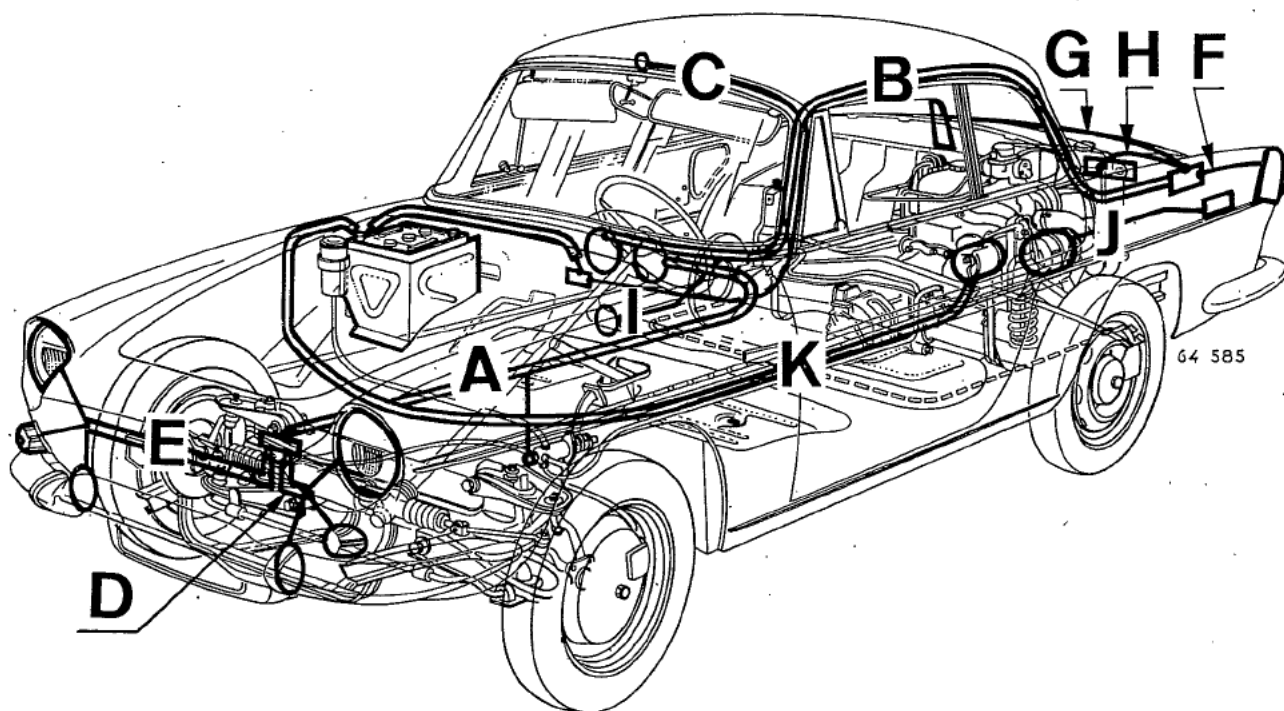
Vérification de l'avance

- a/ - initiale
- b/ - centrifuge
- c/ - à dépression
- 3/ - Vérification et réglage de l'allumeur au banc d'essais
 - a/ - Réglage du pourcentage de Dwell
 - b/ - Vérification des courbes d'avance au banc.
- 4/ - Courbes d'avance.

V - GENERATRICE DUCELLIER 32

- 1/ - Vérification de la Génératrice sur voiture
- 2/ - Démontage de la Génératrice
- 3/ - Remontage de la Génératrice
- 4/ - Tableau de contrôle.

| | |
|---|----|
| VI - REGULATEUR DUCELLIER | 34 |
| Tableau de contrôle | |
| VII - GENERATRICE PARIS-RHONE | 34 |
| 1/ - Vérification de la Génératrice sur voiture. | |
| 2/ - Démontage | |
| 3/ - Remontage | |
| 4/ - Tableau de contrôle | |
| VIII- RÉCULATEUR PARIS-RHONE | 35 |
| Tableau de contrôle | |
| IX - DEMARREUR DUCELLIER | 36 |
| Réglages | |
| X - DEMARREUR PARIS-RHONE | 37 |
| 1/ - Démontage | |
| 2/ - Remontage | |
| 3/ - Réglages | |
| XI - ESSUIE - VITRE | 39 |
| 1/ - Réglage course balai d'essuie-vitre | |
| 2/ - Dépose-repose de l'ensemble mécanisme d'essuie-vitre | |
| XII - DEPOSE ET REPOSE DU FLOTTEUR A RHEOSTAT | 40 |
| XIII- PHARE A ROTATEUR | 41 |
| Réglages | |
| XIV- EQUIPEMENT SPECIAUX | 42 |
| 1/ - Schéma électrique | |
| 2/ - Schéma de branchement du dispositif clignotant à l'arrêt | |
| 3/ - Schéma de détail du branchement de la pédale phare-code. | |



I - SCHEMA DE L'INSTALLATIONR 1131 - R 1133 Modèles 1964 et 1965.1/ - Répertoire des organes.

- | | |
|--|--|
| 1 - Phare gauche | 26 - Contacteur de feuillure gauche |
| 2 - Phare droit | 26a - Contacteur de feuillure droit |
| 3 - Avertisseur route | 27 - Centrale clignotante |
| 4 - Avertisseur route | 28 - Plaque raccord sous planche de bord |
| 5 - Feu de position et clignotant avant gauche | 29 - Fusibles |
| 6 - Feu de position et clignotant avant droit | 30 - Neiman |
| 7 - Avertisseur urbain | 31 - Aver covir |
| 8 - Batterie | 32 - Jauge à essence |
| 9 - Contacteur de stop | 33 - Régulateur |
| 10 - Essuie-vitre | 34 - Démarreur |
| 11 - Plafonnier | 35 - Thermo-contact |
| 12 - Feu de stationnement gauche | 36 - Bobine d'allumage |
| 13 - Feu de stationnement droit | 37 - Bougies |
| 14 - Contacteur de climatiseur | 38 - Distributeur - allumeur |
| 15 - Indicateur de Jauge à essence | 39 - Mano-contact |
| 16 - Eclairage compteur Km | 40 - Climatiseur |
| 17 - Compteur Km | 41 - Génératrice |
| 18 - Témoin huile et eau | 42 - Plaque raccord arrière |
| 19 - Témoin de clignotant | 43 - Lanterne et stop arrière gauche |
| 21 - Plaque raccord gauche Tableau de bord | 44 - Lanterne et stop arrière droit |
| 21a - Plaque raccord droite Tableau de bord | 45 - Clignotant arrière gauche |
| 22 - Témoin de charge | 46 - Clignotant arrière droit |
| 23 - Témoin de phares | 47 - Eclairage plaque de police |
| 24 - Allume-cigare | 48a - Plaque raccord inférieure avant |
| 25 - Contacteur d'essuie-vitre | 48b - Plaque raccord supérieure avant |
| | 49 - Raccordement sous planche de bord. |

2/ - Répertoire des faisceaux.

- | | |
|------------------|---|
| A - Aver covir | F - Arrière gauche |
| B - Côté gauche | H - Alimentation éclairage plaque de police |
| C - Fusibles | I - Essuie-vitre |
| D - Avant gauche | J - Circuit de charge |
| E - Avant droit | K - Câble positif d'alimentation |

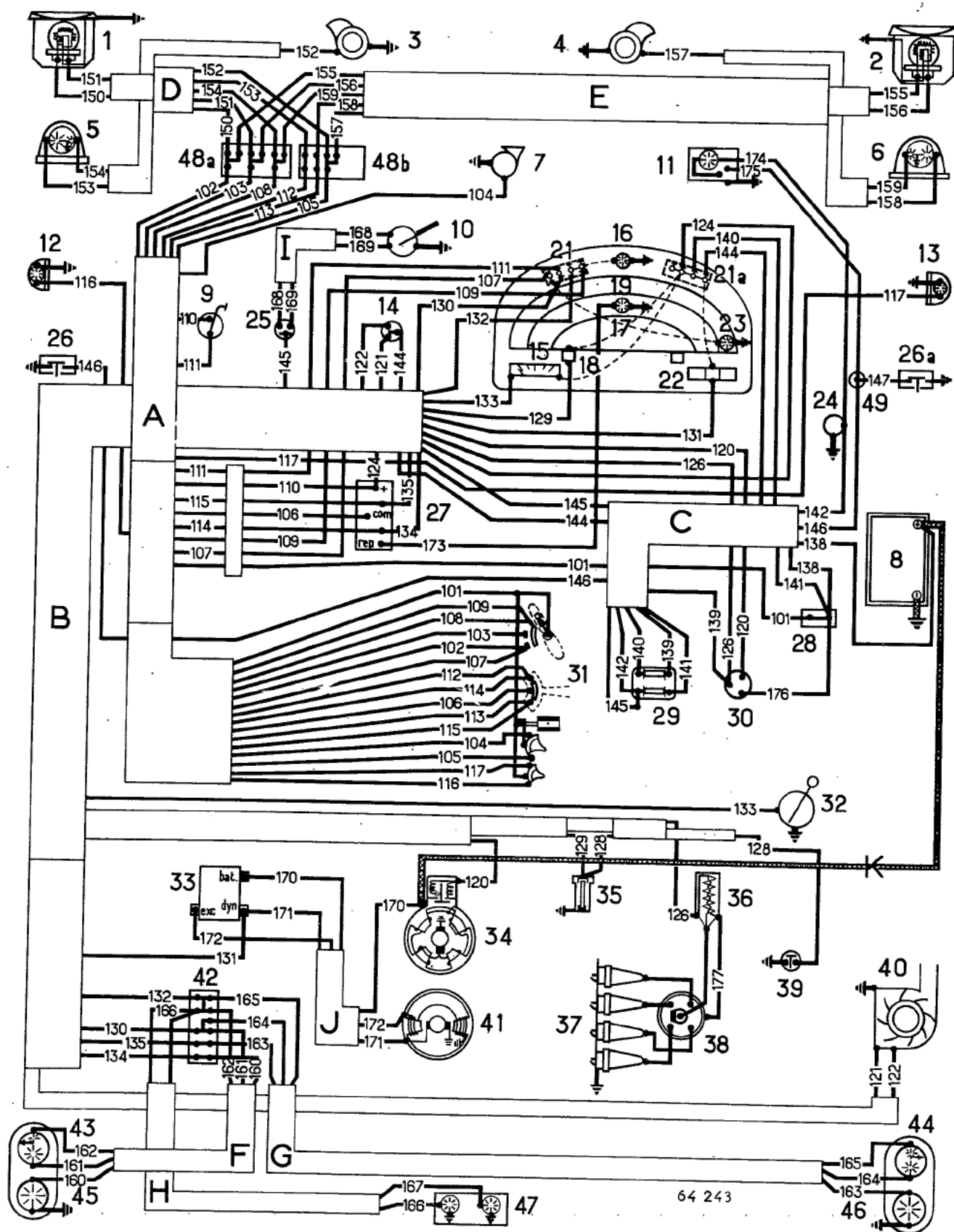
3/ Répertoire des fils

| Repérage des | | Couleurs des manchons et des fils | Fil branché | | Diamètre des conducteurs | |
|---------------|------|--------------------------------------|-------------|---------------|-----------------------------|-----------|
| ca- blages | fils | | de | à | en mm | gage "no" |
| A | 101 | Bleu fil gris | 28 + | 31 + | 20/10 | 12 |
| | 102 | Vert fil bleu | 31 "Ph" | 48 a | 16/10 | 14 |
| | 103 | Rose fil rouge | 31 C | 48 a | 16/10 | 14 |
| | 104 | Violet fil saumon | 31 | 7 AV.V | 12/10 | 16 |
| | 105 | Blanc fil rouge | 31 | 48 b | 16/10 | 14 |
| | 106 | Bleu fil gris | 27 "COM" | 31 | 12/10 | 16 |
| | 107 | Vert fil vert | 31 | 23 | 12/10 | 16 |
| | 108 | Jaune fil jaune | 31 L.AV. | 48 a | 12/10 | 16 |
| | 109 | Jaune fil jaune | 31 L.AR. | 21 | 12/10 | 16 |
| | 110 | Rouge fil gris | 27 + | 9 | 12/10 | 16 |
| | 111 | Rose fil saumon | 9 | 21 | 12/10 | 16 |
| | 112 | Violet fil rouge | 31 cl.AV.G. | 48 b | 9/10 | 19 |
| | 113 | Marron fil rouge | 31 cl.AV.D. | 48 b | 9/10 | 19 |
| | 114 | Violet fil rouge | 31 cl.AR.G. | 27 | 9/10 | 19 |
| | 115 | Marron fil rouge | 31 cl.AR.D. | 27 | 9/10 | 19 |
| | 116 | Violet fil noir | 31 | 12 Feu Lat.G. | 9/10 | 19 |
| | 117 | Marron fil noir | 31 | 13 Feu Lat.D. | 9/10 | 19 |
| B | 120 | Alu fil gris | 30 + | 34 | 20/10 | 12 |
| | 121 | Marron fil beige | 14 | 40 | 20/10 | 12 |
| | 122 | Marron fil blanc | 14 | 40 | 16/10 | 14 |
| | 124 | Rouge fil rouge | 21 a | 27 + | 16/10 | 14 |
| | 126 | Rouge fil gris | 30 | 36 | 12/10 | 16 |
| | 128 | Marron fil gris | 35 | 39 | 12/10 | 16 |
| | 129 | Marron fil gris | 18 | 35 | 12/10 | 16 |
| | 130 | Rose fil saumon | 21 | 42 | 12/10 | 16 |
| | 131 | Bleu fil noir | 22 | 33 "Dyn" | 12/10 | 16 |
| | 132 | Jaune fil rouge | 21 | 42 | 9/10 | 19 |
| | 133 | Violet fil rouge | 32 | 15 | 9/10 | 19 |
| | 134 | Violet fil rouge | 27 | 42 | 9/10 | 19 |
| | 135 | Marron fil rouge | 27 | 42 | 9/10 | 19 |
| C | 138 | Bleu fil noir | 8 "+" | 28 | 25/10 | 10 |
| | 139 | Rouge fil gris | 30 | 29 | 20/10 | 12 |
| | 140 | Rouge fil gris | 29 | 21 a | 20/10 | 12 |
| | 141 | Bleu fil bleu | 28 | 29 | 16/10 | 14 |
| | 142 | Bleu fil bleu | 29 | 24 | 16/10 | 14 |
| | 144 | Rouge fil rouge | 21 a | 14 | 16/10 | 14 |
| | 145 | Bleu fil bleu | 29 | 25 | 12/10 | 16 |
| | 146 | Fil noir gainé | 49 | 26 | 9/10 | 19 |
| | 147 | Fil noir gainé | 49 | 26 a | 9/10 | 19 |

Répertoire des fils (suite)

| Repérage des ca- blages | | Couleur des manchons et des fils | Fil branché | | Diamètre des conducteurs | |
|-------------------------------|------|-------------------------------------|-------------|-------------|-----------------------------|-----------|
| | fils | | de | à | en mm | gage "no" |
| D | 150 | Vert fil vert | 48 a | 1 "Ph" | 12/10 | 16 |
| | 151 | Rose fil saumon | 48 a | 1 "C" | 12/10 | 16 |
| | 152 | Blanc fil gris | 48 b | 3 AV.R. | 12/10 | 16 |
| | 153 | Violet fil rouge | 48 b | 5 cl.AV.G. | 9/10 | 19 |
| | 154 | Jaune fil noir | 48 a | 5 L.AV.G. | 9/10 | 19 |
| E | 155 | Vert fil vert | 48 a | 2 "Ph" | 12/10 | 16 |
| | 156 | Rose fil saumon | 48 a | 2 "C" | 12/10 | 16 |
| | 157 | Blanc fil gris | 48 b | 4 AV.R. | 12/10 | 16 |
| | 158 | Marron fil rouge | 48 b | 6 cl.AV.D. | 9/10 | 19 |
| | 159 | Jaune fil noir | 48 a | 6 L.AV.D. | 9/10 | 19 |
| F | 160 | Violet fil gris | 42 | 45 cl.AR.G. | 12/10 | 16 |
| | 161 | Rose fil saumon | 42 | 43 stop G. | 12/10 | 16 |
| | 162 | Jaune fil rouge | 42 | 43 L.AR.G. | 9/10 | 19 |
| G | 163 | Marron fil gris | 42 | 46 cl.AR.G. | 12/10 | 16 |
| | 164 | Rose fil saumon | 42 | 44 stop G. | 12/10 | 16 |
| | 165 | Jaune fil rouge | 42 | 44 L.AR.G. | 9/10 | 19 |
| H | 166 | Jaune fil rouge | 42 | 47 | 9/10 | 19 |
| | 167 | Jaune fil rouge | 42 | 47 | 9/10 | 19 |
| I | 168 | Bleu fil gris | 10 | 25 | 12/10 | 16 |
| | 169 | Vert fil vert | 10 | 25 | 12/10 | 16 |
| J | 170 | Blanc fil noir | 34 | 33 "BAT" | 25/10 | 10 |
| | 171 | Bleu fil noir | 33 "Dyn" | 41 "+" | 25/10 | 10 |
| | 172 | Vert fil vert | 33 "EXC" | 41 "EXC" | 12/10 | 16 |
| FILS SEULS | 173 | Fil noir | 27 "REP" | 19 | 12/10 | 16 |
| | 174 | Bleu fil gris | 24 | 11 | 9/10 | 19 |
| | 175 | Fil gris | 11 | 49 | 9/10 | 19 |
| | 176 | Bleu-Blanc fil gris | 28 | 30 "+" | 20/10 | 12 |
| | 177 | Rouge fil noir | 36 | 38 | 16/10 | 14 |

4/ Schéma de l'installation



R 1133 Modèle 1966.

1/ - Répertoire des organes.

- | | |
|--|--|
| 1 - Phare gauche | 25 - Contacteur d'essuie-vitre |
| 2 - Phare droit | 26 - Contacteur de feuillure gauche |
| 3 - Avertisseur route | 26a - Contacteur de feuillure droit |
| 4 - Avertisseur route | 27 - Centrale clignotante |
| 5 - Feu de position et clignotant avant gauche | 28 - Plaque raccord sous planche de bord |
| 6 - Feu de position et clignotant avant droit | 29 - Fusibles |
| 7 - Avertisseur urbain | 30 - Neiman |
| 8 - Batterie | 31 - Aver-covir |
| 9 - Contacteur de stop | 32 - Jauge à essence |
| 10 - Essuie-vitre | 33 - Régulateur |
| 11 - Plafonnier | 34 - Démarreur |
| 12 - Feu de stationnement gauche | 35 - Thermo-contact |
| 13 - Feu de stationnement droit | 36 - Bobine d'allumage |
| 14 - Contacteur de climatiseur | 37 - Bougies |
| 15 - Indicateur de Jauge à essence | 38 - Distributeur-allumeur |
| 16 - Eclairage compteur Km | 39 - Mano-contact |
| 16a - Eclairage compte-tours | 40 - Climatiseur |
| 17 - Compteur Km | 41 - Génératrice |
| 18 - Témoin huile et eau | 42 - Plaque raccord arrière |
| 19 - Témoin de clignotant | 43 - Lanterne et stop Arrière gauche |
| 20 - Compte tours | 44 - Lanterne et stop Arrière droit |
| 21 - Plaque raccord tableau de bord | 45 - Clignotant arrière gauche |
| 22 - Témoin de charge | 46 - Clignotant arrière droit |
| 23 - Témoin de phares | 47 - Eclairage plaque de police |
| 24 - Allume-cigare | 48a - Plaque raccord inférieure avant |
| | 48b - Plaque raccord supérieure avant |
| | 49 - Raccordement sous planche de bord |

2/ - Repertoire des faisceaux.

- | | |
|--------------------|---|
| A - Aver-covir | G - Arrière droit |
| B - Côté gauche | H - Alimentation éclairage plaque de police |
| C - Fusibles | I - Essuie-vitre |
| D - Avant gauche | J - Circuit de charge |
| E - Avant droit | K - Câble positif d'alimentation |
| F - Arrière gauche | |

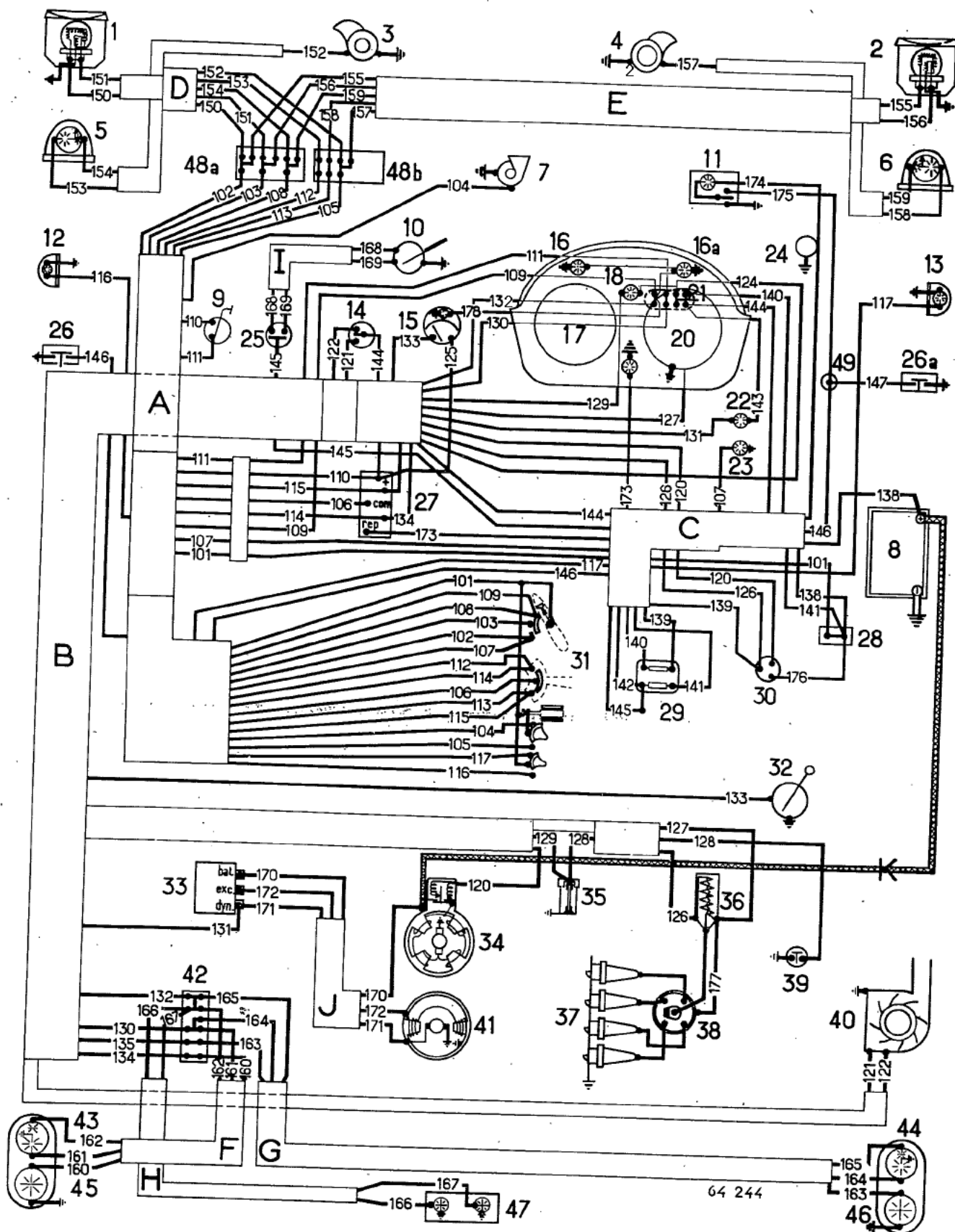
3/ - Répertoire des fils

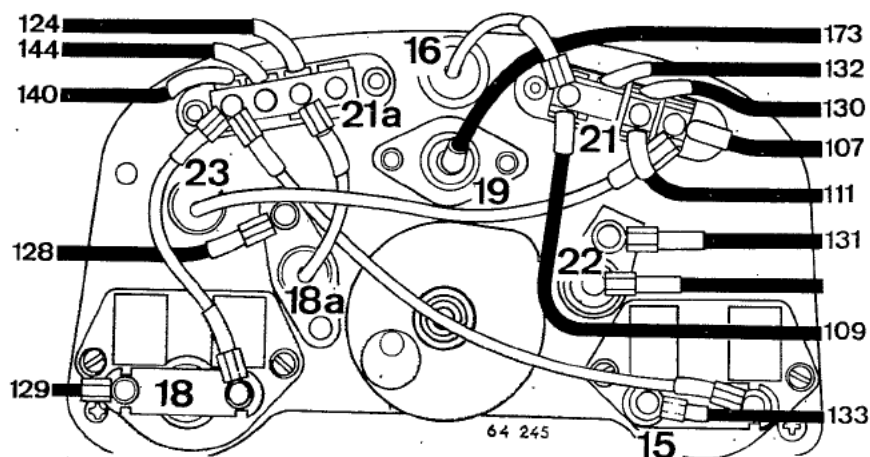
| Repérages des ca- blages | | Couleurs des manchons et des fils | Fil branché | | Diamètre des conducteurs | |
|--------------------------------|------|--------------------------------------|-------------|--------------|-----------------------------|-----------|
| | fils | | de | à | en mm | gage "no" |
| A | 101 | Bleu fil gris | 28 + | 31 + | 20/10 | 12 |
| | 102 | Vert fil bleu | 31 Ph | 48 a | 16/10 | 14 |
| | 103 | Rose fil rouge | 31 C | 48 a | 16/10 | 14 |
| | 104 | Fil gris gainé | 31 Av.V | 7 AV.V | 12/10 | 16 |
| | 105 | Blanc fil blanc | 31 Av.R | 48 b | 16/10 | 14 |
| | 106 | Bleu fil saumon | 27 "COM" | 31 | 12/10 | 16 |
| | 107 | Fil vert | 31 | 23 | 12/10 | 16 |
| | 108 | Jaune fil jaune | 31 L.AV. | 48 a | 12/10 | 16 |
| | 109 | Jaune fil jaune | 31 L.AR. | 21 | 12/10 | 16 |
| | 110 | Rouge fil gris | 27 + | 9 | 12/10 | 16 |
| | 111 | Rose fil saumon | 9 | 21 | 12/10 | 16 |
| | 112 | Violet fil rouge | 31 cl.AV.G | 48 b | 9/10 | 19 |
| | 113 | Marron fil rouge | 31 cl.AV.D | 48 b | 9/10 | 19 |
| | 114 | Violet fil rouge | 31 cl.AR.G | 27 | 9/10 | 19 |
| | 115 | Marron fil rouge | 31 cl.AR.D | 27 | 9/10 | 19 |
| | 116 | Violet fil noir | 31 | 12 Feu lat.G | 9/10 | 19 |
| | 117 | Marron fil noir | 31 | 13 Feu lat.D | 9/10 | 19 |
| B | 120 | Alu fil gris | 30 + | 34 | 20/10 | 12 |
| | 121 | Marron fil beige | 14 | 40 | 20/10 | 12 |
| | 122 | Marron fil blanc | 14 | 40 | 16/10 | 14 |
| | 123 | Rouge fil gris | 21 | 18 | 12/10 | 16 |
| | 124 | Rouge fil rouge | 21 | 27 + | 16/10 | 14 |
| | 125 | Rouge fil rouge | 27 + | 15 | 9/10 | 19 |
| | 126 | Rouge fil gris | 30 | 36 | 12/10 | 16 |
| | 127 | Rouge fil jaune | 36 | 20 | 12/10 | 16 |
| | 128 | Marron fil gris | 35 | 39 | 12/10 | 16 |
| | 129 | Marron fil gris | 18 | 35 | 12/10 | 16 |
| | 130 | Rose fil saumon | 21 | 42 | 12/10 | 16 |
| | 131 | Bleu fil vert | 22 | 33 "Dyn" | 12/10 | 16 |
| | 132 | Jaune fil rouge | 21 | 42 | 9/10 | 19 |
| | 133 | Violet fil rouge | 15 | 32 | 9/10 | 19 |
| | 134 | Violet fil blanc | 27 | 42 | 9/10 | 19 |
| | 135 | Marron fil rouge | 27 | 42 | 9/10 | 19 |
| C | 138 | Bleu fil noir | 8 + | 28 | 25/10 | 10 |
| | 139 | Rouge fil beige | 30 | 29 | 20/10 | 12 |
| | 140 | Rouge fil gris | 29 | 21 | 20/10 | 12 |
| | 141 | Bleu fil bleu | 28 | 29 | 16/10 | 14 |
| | 142 | Bleu fil blanc | 29 | 24 | 16/10 | 14 |
| | 143 | Rouge fil vert | 21 | 22 | 12/10 | 16 |
| | 144 | Rouge fil rouge | 21 | 14 | 16/10 | 14 |

Répertoire des fils (Suite)

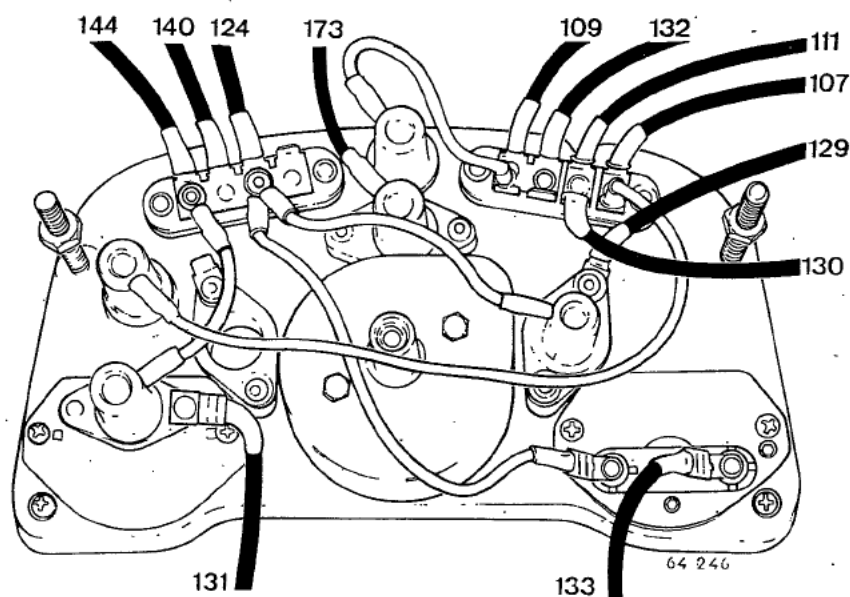
| Repérages des ca- blages | | Couleurs des manchons et des fils | Fil branché | | Diamètre des conducteurs | |
|--------------------------------|------|--------------------------------------|-------------|-------------|-----------------------------|-----------|
| | Fils | | de | à | en mm | gage "no" |
| C | 145 | Bleu fil gris | 29 | 25 | 12/10 | 16 |
| | 146 | Fil noir gainé | 49 | 26 | 9/10 | 19 |
| | 147 | Fil noir gainé | 49 | 26 a | 9/10 | 19 |
| D | 150 | Vert fil vert | 48 a | 1 "Ph" | 12/10 | 16 |
| | 151 | Rose fil saumon | 48 a | 1 "C" | 12/10 | 16 |
| | 152 | Blanc violet fil gris | 48 b | 3 AV.R. | 12/10 | 16 |
| | 153 | Violet fil rouge | 48 b | 5 cl.AV.G | 9/10 | 19 |
| | 154 | Jaune fil noir | 48 a | 5 L.AV.G | 9/10 | 19 |
| E | 155 | Vert fil vert | 48 a | 2 "Ph" | 12/10 | 16 |
| | 156 | Rose fil saumon | 48 a | 2 "C" | 12/10 | 16 |
| | 157 | Violet blanc fil gris | 48 b | 4 "Av.R." | 12/10 | 16 |
| | 158 | Marron fil rouge | 48 b | 6 "cl.AV.D" | 9/10 | 19 |
| | 159 | Jaune fil noir | 48 a | 6 "L.AV.D" | 9/10 | 19 |
| F | 160 | Violet fil gris | 42 | 45 cl.AR.G | 12/10 | 16 |
| | 161 | Rose fil saumon | 42 | 43 stop G | 12/10 | 16 |
| | 162 | Jaune fil rouge | 42 | 43 L.AR.G | 9/10 | 19 |
| G | 163 | Marron fil gris | 42 | 46 cl.AR.D | 12/10 | 16 |
| | 164 | Rose fil saumon | 42 | 44 stop D | 12/10 | 16 |
| | 165 | Jaune fil rouge | 42 | 44 L.AR.D | 9/10 | 19 |
| H | 166 | Jaune fil rouge | 42 | 47 | 9/10 | 19 |
| | 167 | Jaune fil rouge | 42 | 47 | 9/10 | 19 |
| I | 168 | Bleu fil gris | 10 | 25 | 12/10 | 16 |
| | 169 | Vert fil vert | 10 | 25 | 12/10 | 16 |
| J | 170 | Blanc fil noir | 34 | 33 "BAT" | 25/10 | 10 |
| | 171 | Bleu fil noir | 33 "Dyn" | 41 + | 25/10 | 10 |
| | 172 | Vert fil vert | 33 "Exc" | 41 | 12/10 | 16 |
| Fils seuls | 173 | Bleu fil gris | 27 "REP" | 19 | 12/10 | 16 |
| | 174 | Bleu fil gris | 24 | 11 | 9/10 | 19 |
| | 175 | Fil gris | 11 | 49 | 9/10 | 19 |
| | 176 | Bleu-Blanc fil gris | 28 | 30 "+" | 20/10 | 12 |
| | 177 | Rouge fil noir | 36 | 38 | 16/10 | 14 |
| | 178 | Noir fil noir | 21 | 15 | 9/10 | 19 |

4/- Schéma de l'installation:



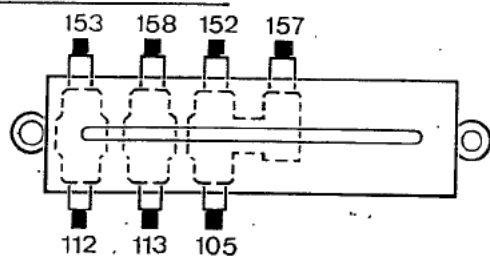
II - DETAILS DES BRANCHEMENTS1/ - Tableau de bord - R 1131 -

| Repères | Désignation | N° des fils | Couleurs des Manchons et des fils |
|---------|-----------------------|-------------|-----------------------------------|
| | | 107 | Vert fil vert |
| | | 109 | Jaune fil jaune |
| | | 111 | Rose fil saumon |
| | | 124 | Rouge fil rouge |
| 21 | Plaque raccord gauche | 128 | Noir fil gris |
| 16 | Eclairage du tableau | 129 | Marron fil vert |
| 21 a | Plaque raccord droite | 130 | Rose fil saumon |
| 19 | Témoin de clignotants | 131 | Bleu fil noir |
| 23 | Témoin de phares | 132 | Jaune fil rouge |
| 18 | Température d'eau | 133 | Violet fil rouge |
| 18 a | Pression d'huile | 140 | Rouge fil gris |
| 22 | Témoin de charge | 144 | Rouge fil rouge |
| 15 | Essence | 173 | Fil noir |

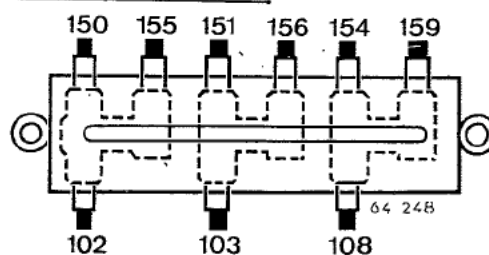
2/ - Tableau de bord. 1133 (Modèles 1964 - 1965)

| N° des fils | Couleurs des Manchons et des fils |
|-------------|-----------------------------------|
| 107 | Fil vert |
| 109 | Jaune fil jaune |
| 111 | Rose fil saumon |
| 124 | Rouge fil rouge |
| 129 | Marron fil gris |
| 130 | Rose fil saumon |

| N° des fils | Couleurs des Manchons et des fils |
|-------------|-----------------------------------|
| 131 | Bleu fil vert |
| 132 | Jaune fil rouge |
| 133 | Violet fil rouge |
| 140 | Rouge fil gris |
| 144 | Rouge fil rouge |
| 173 | Bleu fil gris |

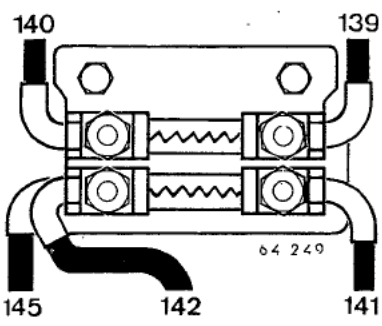
3/ - Plaques raccord avant :Supérieure (48 b)

| N° des fils | Couleurs des manchons et des fils |
|-------------|-----------------------------------|
| 105 | Blanc fil rouge |
| 112 | Violet fil rouge |
| 113 | Marron fil rouge |
| 152 | Blanc fil gris |
| 153 | Violet fil rouge |
| 157 | Blanc fil gris |
| 158 | Marron fil rouge |

Inférieure (48 a)

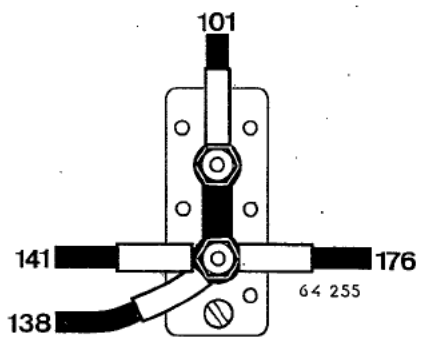
| N° des fils | Couleur des manchons et des fils |
|-------------|----------------------------------|
| 102 | Vert fil bleu |
| 103 | Rose fil rouge |
| 108 | Jaune fil jaune |
| 150 | Vert fil vert |
| 151 | Rose fil saumon |
| 154 | Jaune fil noir |
| 155 | Vert fil vert |
| 156 | Rose fil saumon |
| 159 | Jaune fil noir |

4/ - Boîtes à fusibles (29)



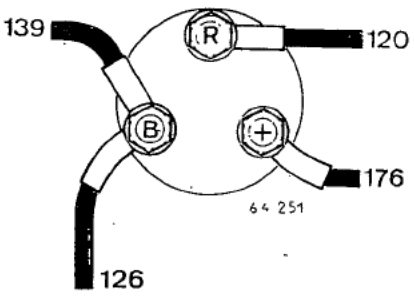
| N° des fils | Couleur des manchons et des fils |
|-------------|----------------------------------|
| 139 | Rouge fil gris |
| 140 | Rouge fil gris |
| 141 | Bleu fil bleu |
| 142 | Bleu fil bleu |
| 145 | Bleu fil bleu |

6/ - Plaque raccord sous planche de bord. (28).



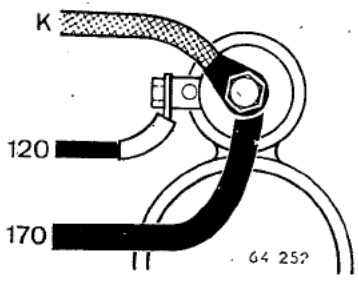
| N° des fils | Couleur des Manchons et des fils |
|-------------|----------------------------------|
| 101 | Bleu fil gris |
| 138 | Bleu fil noir |
| 141 | Bleu fil bleu |
| 176 | Bleu fil gris |

5/ - Contacteur d'allumage démarrage (30)



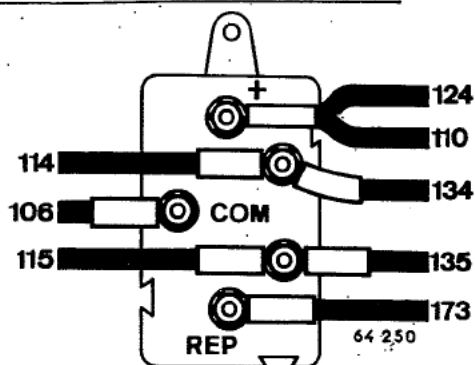
| N° des fils | Couleur des Manchons et des fils |
|-------------|----------------------------------|
| 120 | Alu fil gris |
| 126 | Rouge fil gris |
| 139 | Rouge fil gris |
| 176 | Bleu-blanc fil gris |

7/ - Démarreur (34)



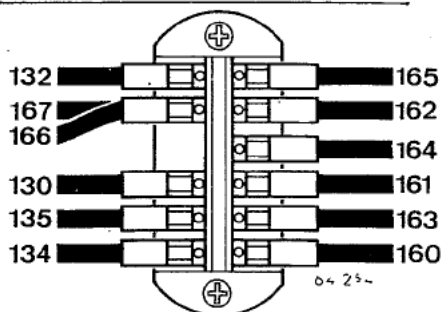
| N° des fils | Couleur des manchons et des fils |
|-------------|----------------------------------|
| 120 | Alu fil gris |
| 170 | Blanc fil noir |

8/ - Centrale clignotante (27)



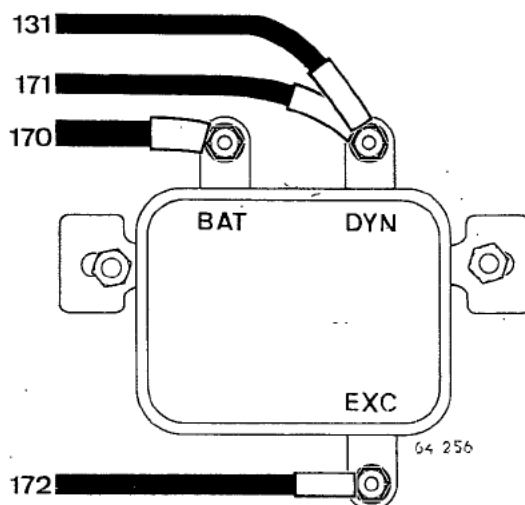
| N° des fils | Couleur des manchons et des fils |
|-------------|----------------------------------|
| 106 | Bleu fil gris |
| 110 | Rouge fil gris |
| 114 | Violet fil rouge |
| 115 | Marron fil rouge |
| 124 | Rouge fil rouge |
| 134 | Violet fil rouge |
| 135 | Marron fil rouge |
| 173 | Fil noir |

9/ - Plaque raccord arrière (42)



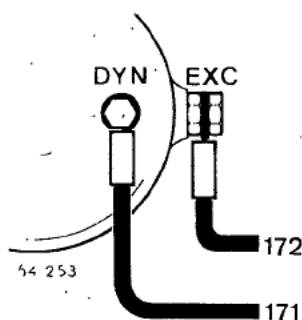
| N° des fils | Couleur des Manchons et des fils |
|-------------|----------------------------------|
| 130 | Rose fil saumon |
| 132 | Jaune fil rouge |
| 134 | Violet fil rouge |
| 135 | Marron fil rouge |
| 160 | Violet fil gris |
| 161 | Rose fil saumon |
| 162 | Jaune fil rouge |
| 163 | Marron fil gris |
| 164 | Rose fil saumon |
| 165 | Jaune fil jaune |
| 166 | Jaune fil rouge |
| 167 | Jaune fil rouge |

10/ - Régulateur (33)

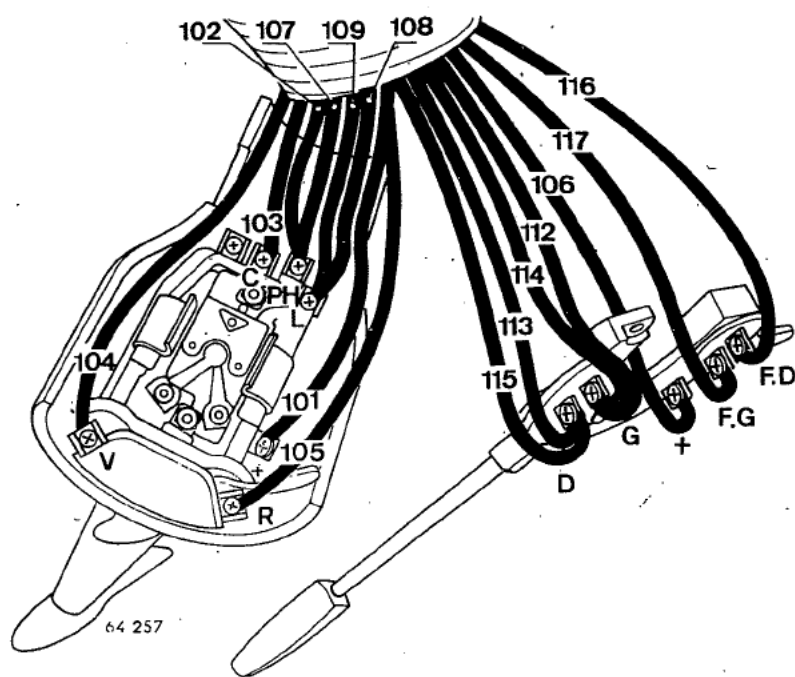


| N° des fils | Couleur des Manchons et des fils |
|-------------|----------------------------------|
| 131 | Bleu fil noir |
| 170 | Blanc fil noir |
| 171 | Bleu fil noir |
| 172 | Vert fil vert |

11/ - Génératrice (41)



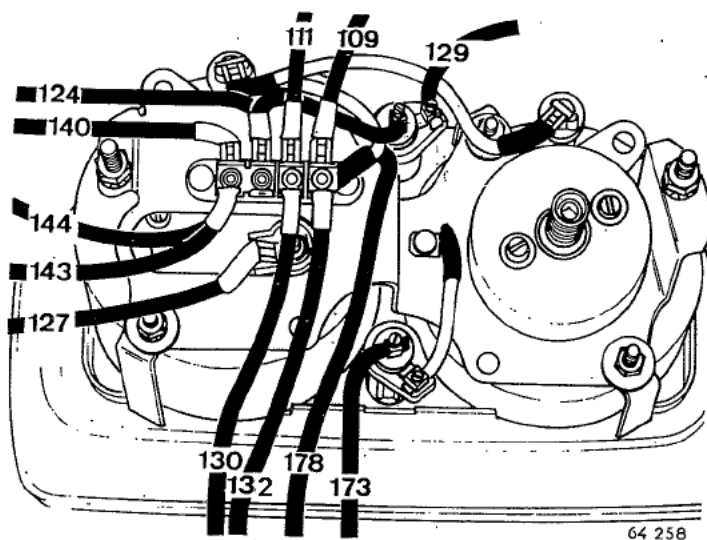
| N° des fils | Couleur des Manchons et des fils |
|-------------|----------------------------------|
| 171 | Bleu fil noir |
| 172 | Vert fil vert |

12/ - Avercovir (31)

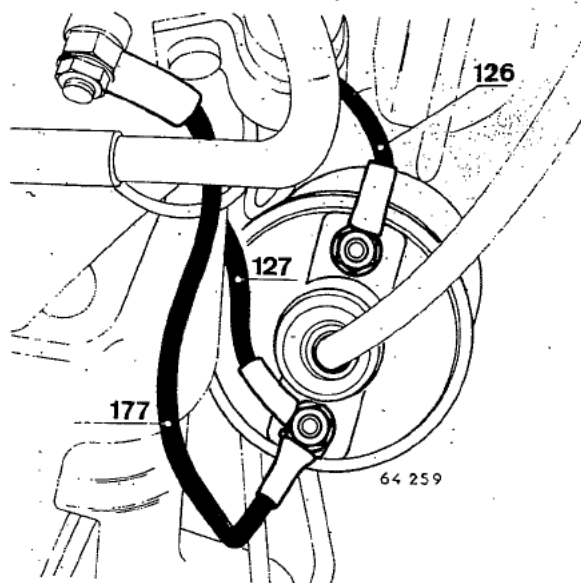
| N° des fils | Couleur des Manchons et des fils |
|-------------|----------------------------------|
| 101 | Bleu fil gris |
| 102 | Vert fil bleu |
| 103 | Rose fil rouge |
| 104 | Violet fil saumon |
| 105 | Blanc fil rouge |
| 106 | Bleu fil gris |
| 107 | Vert fil vert |
| 108 | Jaune fil jaune |
| 109 | Jaune fil jaune |
| 112 | Violet fil rouge |
| 113 | Marron fil rouge |
| 114 | Violet fil rouge |
| 115 | Marron fil rouge |
| 116 | Marron fil noir |
| 117 | Violet fil noir |

R 1133 Modèle 19662/ - Bobine d'allumage (36)

Dans ce chapitre, seules sont traitées les différences de branchement existant entre les modèles R 1131 - R 1133 (1964 et 1965) et R.1133 (Modèle 1966)

1/ - Tableau de Bord

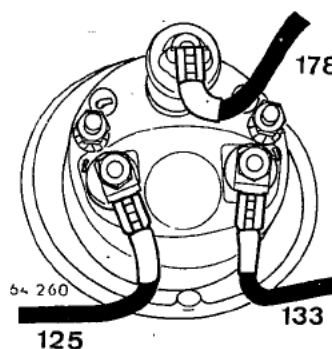
5



| N° des fils | Couleurs fils et Manchons |
|-------------|---------------------------|
| 126 | Rouge fil gris |
| 127 | Rouge fil jaune |
| 177 | Rouge fil noir |

3/ - Jauge à essence (15)

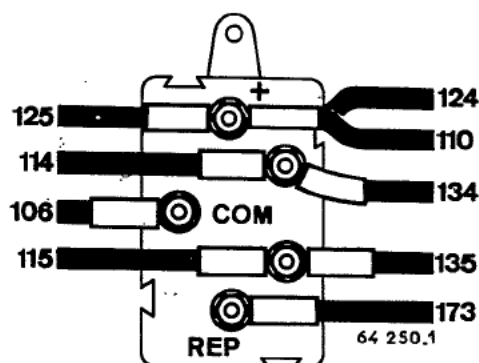
| N° des fils | Couleurs fils et Manchons |
|-------------|---------------------------|
| 109 | Jaune fil jaune |
| 111 | Rose fil saumon |
| 123 | Rouge fil gris |
| 124 | Rouge fil rouge |
| 127 | Rouge fil jaune |
| 129 | Marron fil gris |
| 130 | Rose fil saumon |
| 133 | Violet fil rouge |
| 140 | Rouge fil gris |
| 143 | Rouge fil vert |
| 144 | Rouge fil rouge |
| 173 | Bleu fil gris |
| 178 | Noir fil noir |



| N° des fils | Couleurs fils et Manchons |
|-------------|---------------------------|
| 125 | Rouge fil rouge |
| 133 | Violet fil rouge |
| 178 | Noir fil noir |

4/ - Centrale clignotante (27)

| N° des fils | Couleurs fils et Manchons |
|-------------|---------------------------|
| 106 | Bleu fil saumon |
| 110 | Rouge fil gris |
| 114 | Violet fil blanc |
| 115 | Marron fil rouge |
| 124 |) Rouge fil rouge |
| 125 | |
| 134 | Violet fil blanc |
| 135 | Marron fil rouge |
| 173 | Bleu fil gris |

III - CARACTERISTIQUES1/ - Allumeurs

Allumeur -distributeur 4 cylindres
DUCELLIER ou S.E.V.

a/ R 1131

Courbe d'avance centrifuge repère A 67
Courbe de correction par dépression repère C 34

b/ R 1133 Modèles 1964 - 1965

Courbe d'avance centrifuge repère A 94
Courbe de correction par dépression repère C 34

c/ R 1133 Modèle 1966

Courbe d'avance centrifuge repère R 236
Courbe de correction par dépression repère C 34

2/ - Batterie

Batterie 12 Volts - 40 AH
Marques -Fulmen - type AS 210
- Tudor - type 6 DH 4

3/ - Bobine d'allumage

Marques : S.E.V. avec allumeur S.E.V.
DUCELLIER avec allumeur DUCELLIER

4/ - Bougies

1131 - 1133 Modèle 1966 :
AC 43F et Marchall 34 S.

1133 Modèles 1964 et 1965 :
AC 44F et Marchall

5/ - Centrale clignotante

Centrale clignotante 40/45 W.

6/ - Jauge et indicateur

Jauge électrique "Jaeger" avec indicateur gradué.

NOTA : Vérifier ces organes à l'aide de l'appareil Elé. 19 (une notice d'utilisation accompagne l'appareil).

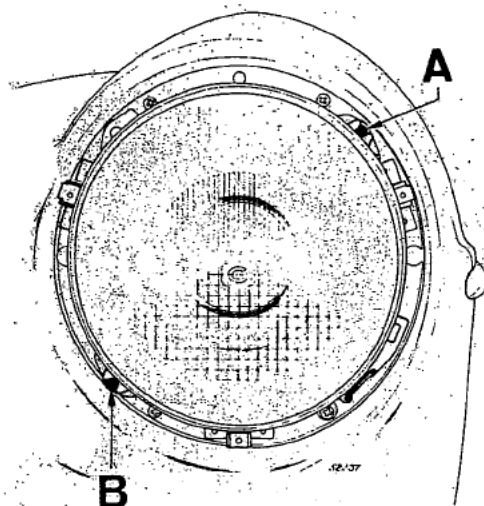
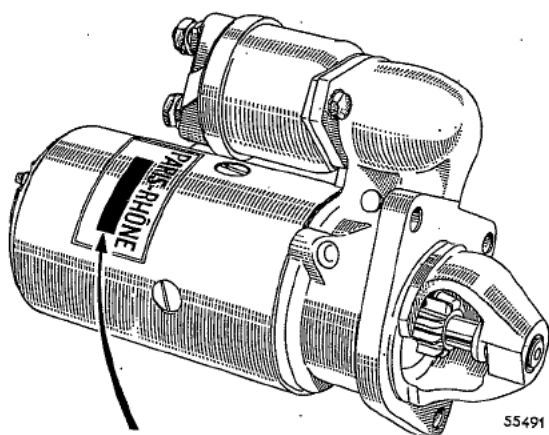
7/ Phares

Phares Cibié asymétriques, repère "E 2" sur le verre.

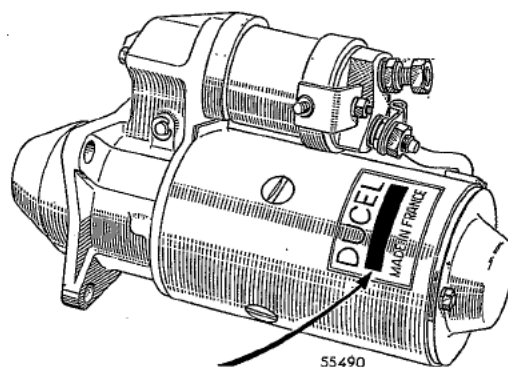
Pour le réglage utiliser le "Régloscope" CIBIE ou le "réglolux" MARCHALL.

Pour effectuer le réglage enlever l'enjoliveur fixé par 3 vis sur le bloc optique. Régler dans le sens horizontal en (A) et dans le sens vertical en (B).

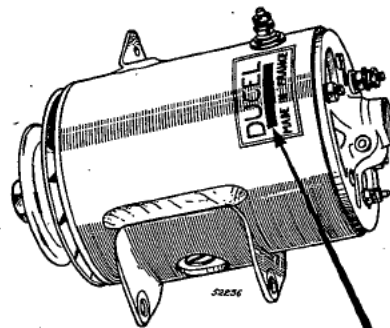
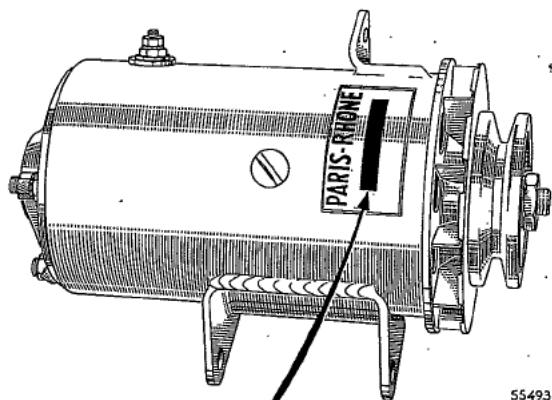
NOTA : Certains véhicules sont équipés de phares à rotateur.

8/ - Démarrateurs :

Démarrateur PARIS-RHONE à commande par relais électromagnétique : type D-8-E-41.
Couple pignon bloqué : 1,05 m.da N.
Intensité pour pignon bloqué : Ordre de grandeur 380 à 420 Ampères.



Démarrateur DUCELLIER à commande par relais électromagnétique : Type 6128 A.
Intensité à vide : 50 Ampères.
Couple pignon bloqué : 0,8 m.da N.
Intensité pour pignon bloqué : Ordre de grandeur 320 à 340 Ampères.

9/ Génératrices :

Génératrice PARIS-RHONE : type G 10-C 14
 Puissance Nominale : 290 Watts.
 Intensité d'équilibre avec régulateur :
 22 Ampères pour 12 Volts.
 Vitesse mini pour cette intensité : 2400 t/mn
 Vitesse de conjonction : 1500 t/mn.
 Résistance des inducteurs : 7 ohms.
 Rapport de poulie dynamo/vilebrequin : 1,6.

Génératrice DUCELLIER à excitation positive :
 Type 7267 G.
 Puissance Nominale : 290 Watts.
 Intensité d'équilibre avec régulateur : 22
 Ampères pour 12 Volts.
 Vitesse mini pour cette intensité : 2800 t/mn
 Vitesse de conjonction : 1800 à 1900 t/mn.
 Résistance des inducteurs : 5,6 ohms.
 Rapport de poulie dynamo/vilebrequin : 1,6.

10/ - Régulateurs :

PARIS-RHONE : Type YD 216 avec dynamo
 PARIS-RHONE.

DUCELLIER : Type 8311 A avec dynamo
 DUCELLIER.

IV - ALLUMEURS

1/ Réglage de l'écartement des contacts et vérification ou réglage du point d'avance de l'allumeur.

a) Réglage de l'écartement des contacts.

Le réglage de l'écartement des contacts de l'allumeur peut être réalisé de deux manières différentes.

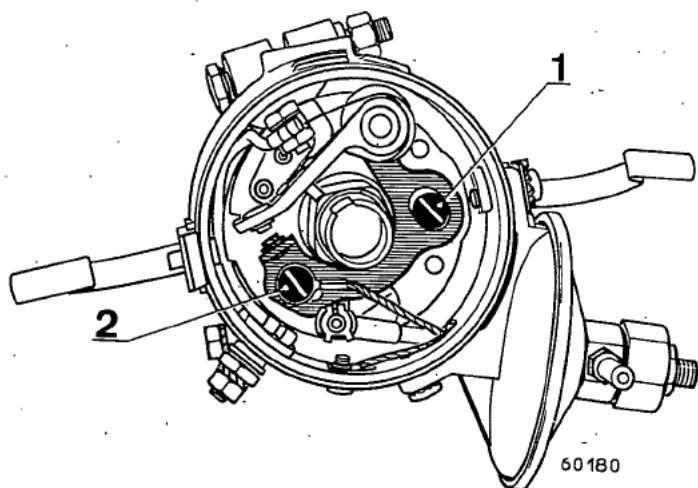
Par mesure de l'écartement des contacts à l'aide d'un jeu de cale.

Par mesure du pourcentage de Dwell au moyen de l'appareil spécial Elé. 12 A.

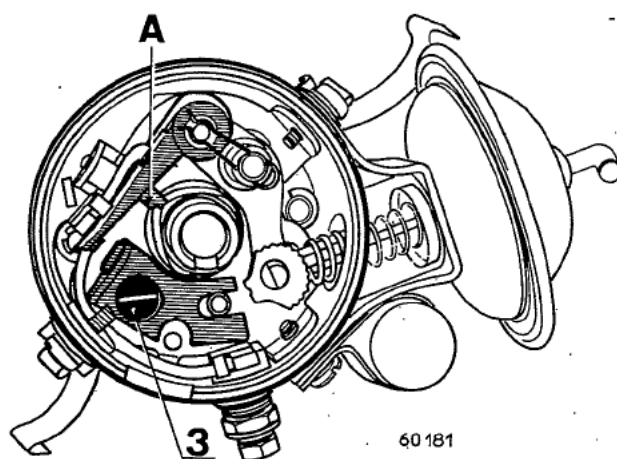
Cette mesure peut s'effectuer soit sur le banc d'essai, soit directement sur le véhicule sans dépose de l'allumeur.

Par mesure de l'écartement des contacts.

Allumeur S.E.V. et DUCELLIER (courbes A 67. C 34 - A 94. C 34 - R 236. C 34)
 Placer le toucheau du rupteur sur le sommet de l'un des bossages.



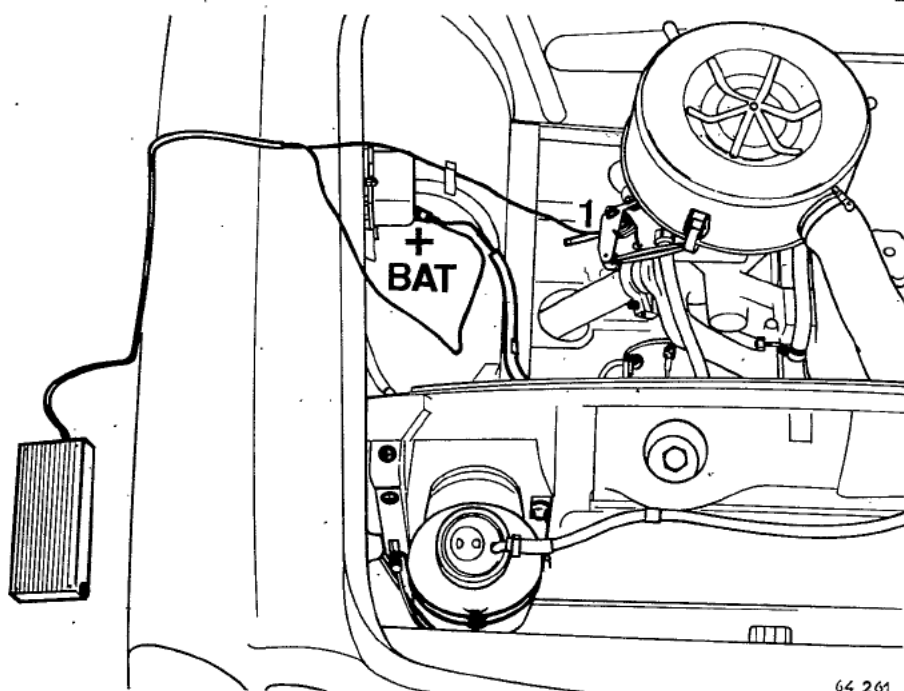
- Régler l'écartement des contacts à 0,4 mm (.016" to .020") en agissant sur la vis de réglage (1) après avoir desserré la vis (2) pour l'allumeur S.E.V.
- Rebloquer cette vis après le réglage.



- Régler de même les contacts de l'allumeur DUCELLIER en desserrant la vis (3) et en manœuvrant le contact fixe.
- Après le réglage resserrer la vis (3).

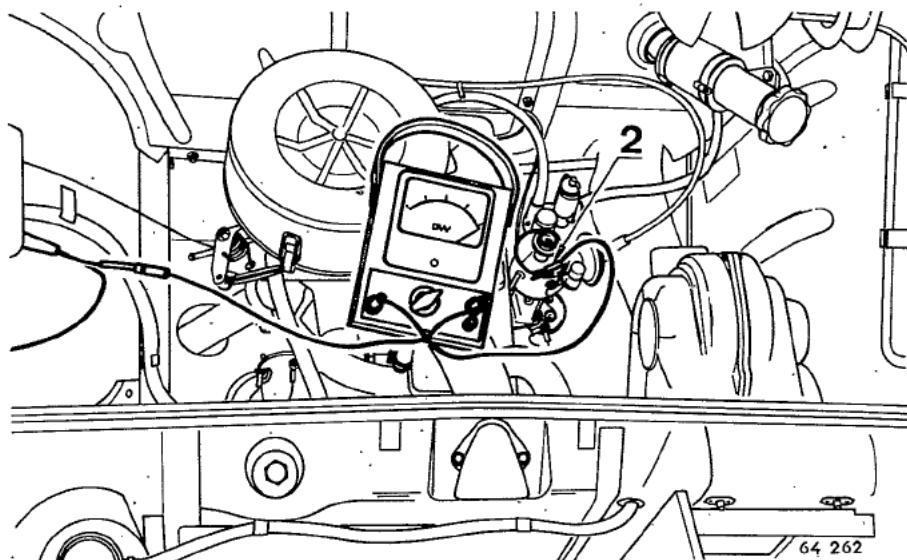
Réglage de l'écartement des contacts par mesure du pourcentage de Dwell sur la voiture.

Cette opération s'effectue à l'aide de la pédale Elé.23 et du Dwellmètre Elé.12 A.



- Mettre la boîte de vitesse au point mort.
- Retirer le couvercle de l'allumeur avec ses fils de bougies.
- Retirer les bougies.
- Débrancher le fil d'alimentation des contacts de l'allumeur.

- Brancher la pédale contacteur Elé.23
- D'une part sur le + batterie du régulateur.
- D'autre part sur la borne (1) d'alimentation du solénoïde de démarreur.



- Brancher l'appareil Elé. 12 A de contrôle du pourcentage de Dwell.
- Relier la borne + 12 Volts au fil de la pédale contacteur Elé. 23 branché sur le + batterie.

- Relier la borne "allumeur" de l'appareil Elé 12 A à la masse (2) du corps du distributeur.

A l'aide de la pédale faire tourner le moteur.

Le moteur étant entraîné par le démarreur tarer l'appareil Elé. 12 A en agissant sur le bouton de tarage (3).

Amener l'aiguille en face de la graduation 100 du cadran de l'appareil.

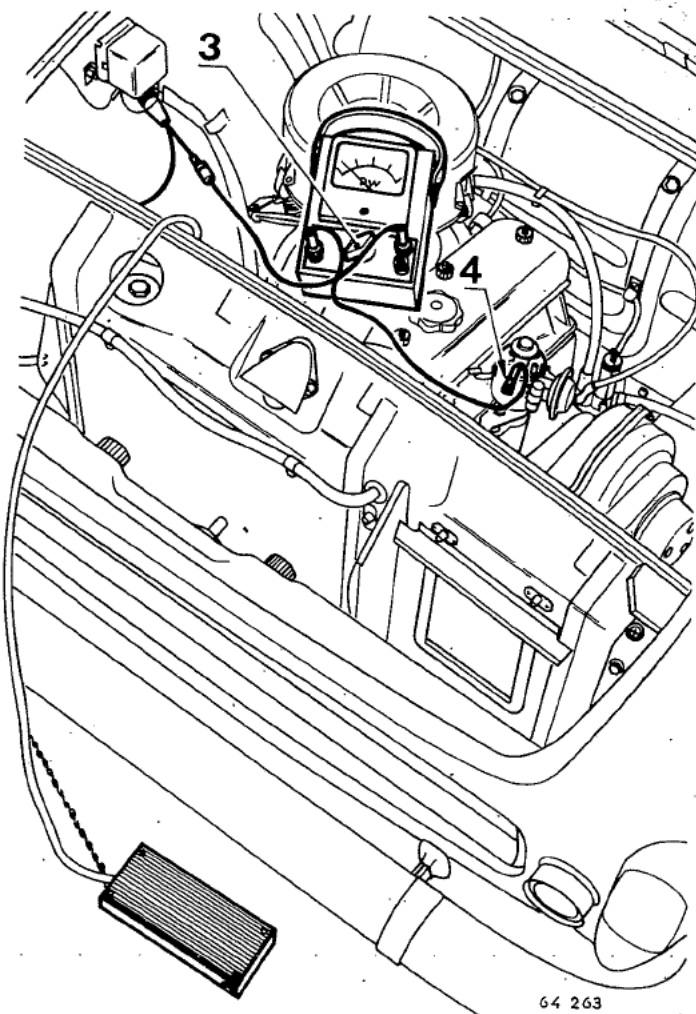
Le tarage de l'appareil étant correct, débrancher le fil de la masse et le brancher sur la borne d'alimentation (4) des contacts de l'allumeur.

Appuyer à nouveau sur la pédale afin d'entraîner le moteur.

Régler les contacts de l'allumeur de manière à obtenir sur l'appareil Elé. 12 A, la valeur du pourcentage de Dwell indiqué dans le tableau page 29.

Dans le cas d'allumeurs usagés, il y a lieu, après réglage de vérifier l'écartement des contacts d'allumeur à l'aide d'un jeu de cales, un écartement inférieur à 35/100 (.014") de mm indiqué que les contacts sont défectueux, suivant leur degré d'usure les rectifier ou les remplacer.

NOTA - Les valeurs correspondantes à chaque type d'allumeur sont indiquées dans le tableau page 29.

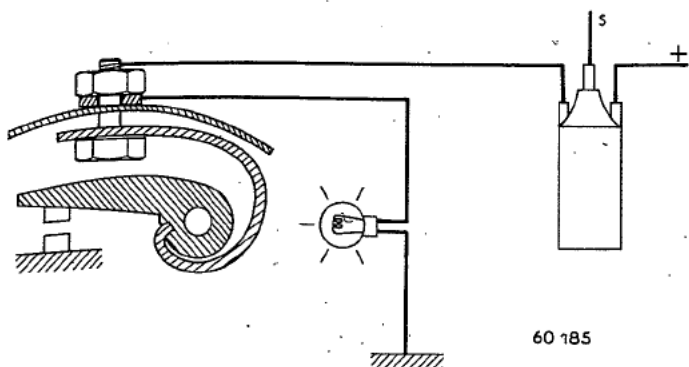


b) Vérification ou réglage du point d'avance de l'allumeur.

La vérification ou le réglage du point d'avance de l'allumeur peut être réalisé de deux manières différentes.

- a) A la lampe témoin (après réglage des contacts à l'aide du jeu de cales).
- b) A la lampe stroboscopique (après réglage de l'écartement des contacts par mesure du pourcentage de Dwell).

- A la lampe témoin.

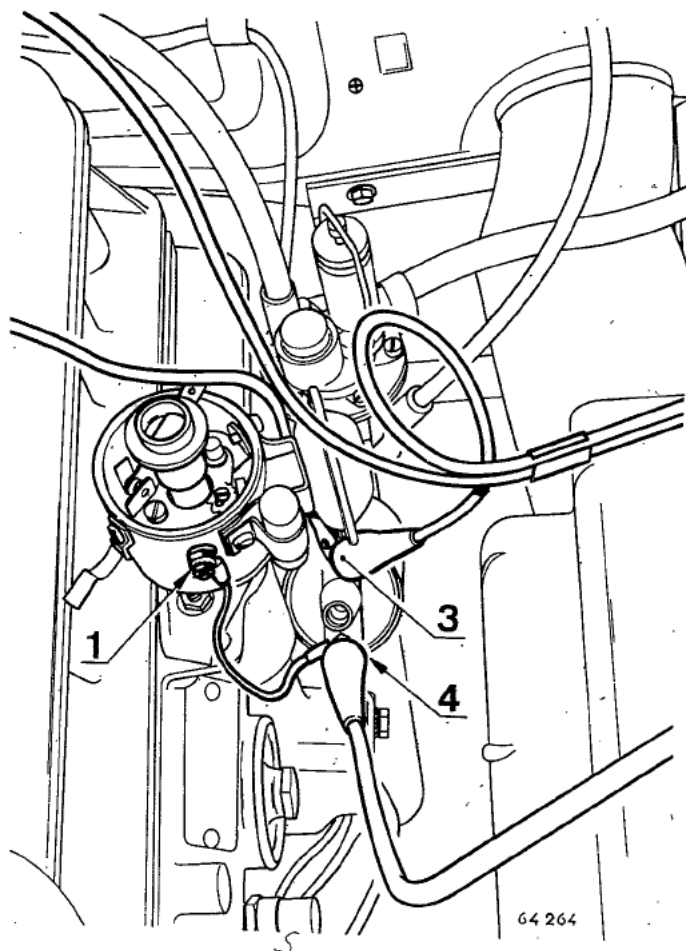


- Le collier d'immobilisation de l'allumeur étant desserré, brancher une lampe-témoin entre la basse tension et la masse.
- Déposer le cache-culbuteur et amener les soupapes du cylindre 4 en "bascule", puis le repère sur poulie à sa position correcte par rapport à l'index sur carter de distribution :

pour A 67 - C 34 -
A 94 - C 34 - $0 \pm 2 \text{ mm (5/64")}$
R 236 - C 34 -

- Mettre le contact.
 - Tourner l'allumeur en sens inverse des aiguilles d'une montre. Dès que la lampe-témoin s'allume, fixer l'allumeur.
- Ordre d'allumage : 1-3-4-2.

- A la lampe stroboscopique



Après un réglage du pourcentage de Dwell sur la voiture.

Rebrancher le fil d'alimentation (1) des contacts de l'allumeur.

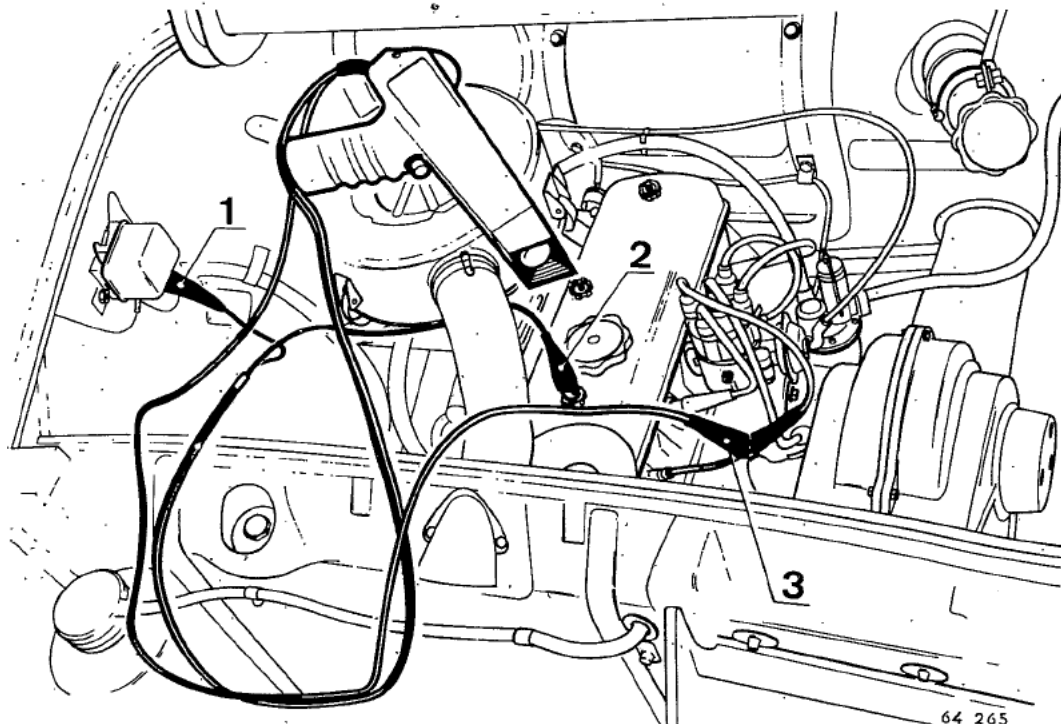
La pédale Elé. 23 étant branchée relier la borne (2) du Solénoïde de démarreur au + bobine (3).

Brancher la lampe stroboscopique

- fil rouge + bobine (3)
- fil bleu "grosse section" à la sortie haute tension bobine (4)
- fil noir à la masse
- débloquent le collier de serrage de l'allumeur
- appuyer sur la pédale et éclairer le repère avec la lampe
- amener le repère de la poulie à la distance de l'index correspondant à l'avance initiale en faisant tourner dans un sens ou dans l'autre le corps de l'allumeur.

2/ Vérification des courbes d'avance sur voiture à la lampe stroboscopique.

a) Vérification de l'avance initiale.



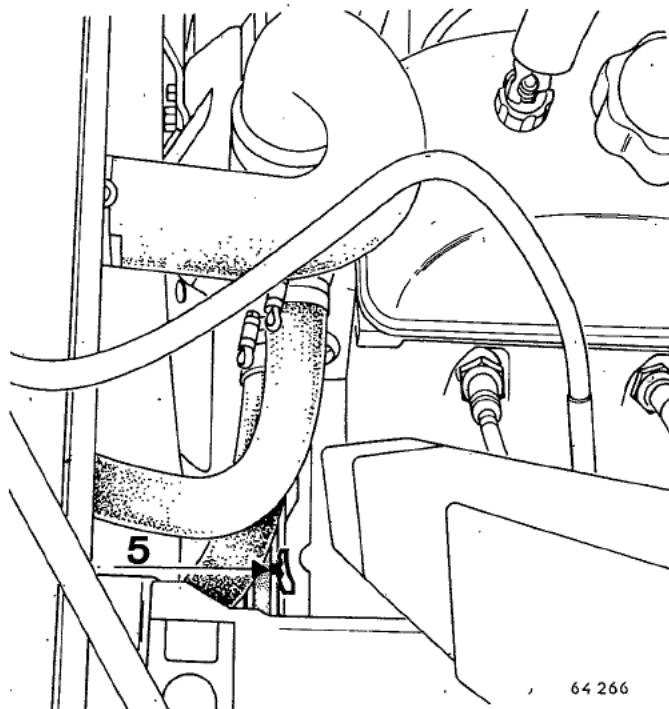
- Brancher la lampe stroboscopique
- Fil rouge au "+ batterie" du régulateur(1)
- Fil noir à la masse (2).
- Fil bleu haute tension "grosse section" :

Monter le raccord spécial sur la première ou ou quatrième bougie.

Rebrancher le fil de bougie sur ce raccord ainsi que le fil bleu haute tension (3) de la lampe.

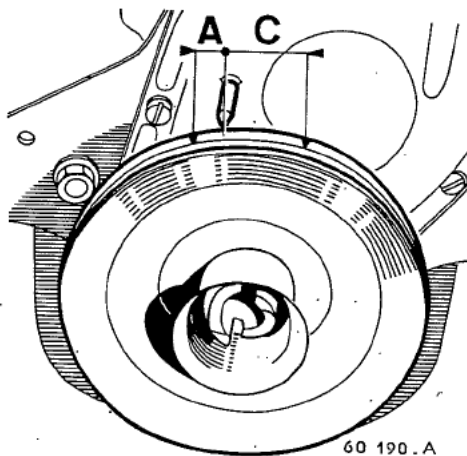
- Débrancher le tube de dépression de la capsule du correcteur à dépression.
- Mettre le moteur en marche et le faire tourner à une vitesse inférieure à 900 t/mn (seuil des courbes d'Avance centrifuge pour courbes A 67 - A 94 - R 236.

- Débloquer le collier de fixation de l'allumeur
- Eclairer le repère (5) au moyen de la lampe.



- Amener le repère de la poulie à la distance de l'index correspondant à l'avance initiale en faisant tourner dans un sens ou dans l'autre le corps de l'allumeur.

b) Vérification de l'avance centrifuge.



Un compte - tours est nécessaire.
L'allumeur étant sur le point d'allumage (A) tracer sur la poulie du vilebrequin un trait à la craie à une distance (C), après l'index sur carter de distribution.

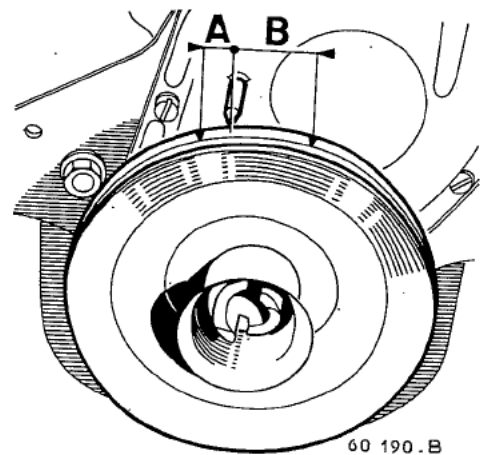
- Débrancher la prise de dépression de l'allumeur.

- Mettre le moteur en marche et approcher la lampe stroboscopique de la poulie.
- Accélérer progressivement ; dans le faisceau lumineux de la lampe, le trait de craie sur la poulie doit :

1°/ Commencer à se déplacer vers l'index du carter, lorsque le moteur tourne à une vitesse V.1.

2°/ Etre en regard de l'index lorsque le moteur tourne à une vitesse V.2.

c) Vérification de l'avance à dépression :



Même procédé que ci-contre, mais le trait de craie sera tracé à une distance (B).

- Raccorder la prise de dépression de l'allumeur à un dépressiomètre.
- Faire tourner le moteur à 750 t/mn
- Agir sur le dépressiomètre et le trait à la craie devra :

1°/ Commencer à se déplacer vers l'index sur carter lorsque la dépression atteint une valeur D.1.

2°/ Etre en face de l'index lorsque la dépression atteint une valeur D.2.
En cas de non satisfaction, passer l'allumeur au banc d'essai.

NOTA : Les valeurs de A-C-B varient avec le type de l'allumeur. Pour connaître ces valeurs, consulter le tableau des caractéristiques des allumeurs.

Ces valeurs ne permettent que des vérifications approximatives.
Seuls des essais sur banc de l'allumeur donnent des résultats rigoureux.

Tableau des valeurs suivant le type d'allumeur.

| Type d'allumeur | Avance centrifuge | | | | Avance à dépression | | | |
|-----------------|---------------------------------|--------------------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|------------------------|-------------|-------------|
| | A mm | C mm | V1 t/mn moteur | V2 t/mn moteur | A mm | B mm | D1 mm/Hg | D2 mm/Hg |
| A 67-C 34 | 0 ± 2 ($0 \pm 5/64''$) | 32 ($1 \frac{9}{32}''$) | 1050 ± 150 | 4500 | 0 ± 2 ($0 \pm 5/64''$) | 13 mm ($33/64''$) | 110 | 460 |
| A 94-C 34 | 0 ± 2 ($0 \pm 5/64''$) | 41 ($1 \frac{5}{8}''$) | 1000 ± 100 | 5000 | 0 ± 2 ($0 \pm 5/64''$) | 13 mm ($33/64''$) | 110 | 460 |
| R 236-C 34 | 0 ± 2 ($0 \pm 5/64''$) | 36,5 ($1 \frac{7}{16}''$) | 1000 ± 150 | 5500 | 0 ± 2 ($0 \pm 5/64''$) | 13 mm ($33/64''$) | 110 | 460 |

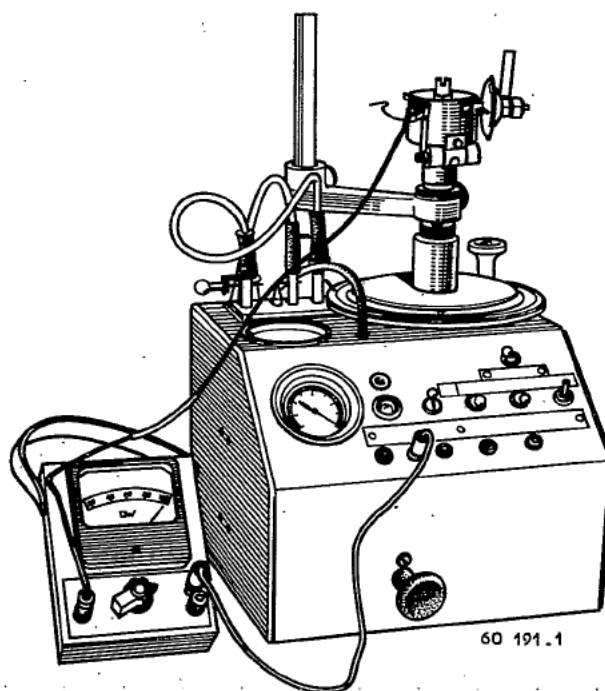
3/ - Vérification et réglage de l'allumeur au banc d'essais.a) Réglage du pourcentage de Dwell.

- Monter l'allumeur sur le banc d'essais afin de l'entraîner.
- Alimenter le banc au moyen d'une batterie 12 Volts.
- Relier l'appareil Elé. 12 A (borne + 12 Volts) à la prise 12 Volts du banc.
- Relier la borne A de l'appareil Elé. 12 A à la borne alimentation de l'allumeur, en faisant tourner la came de l'allumeur, à la main, mettre les contacts en position fermée et agir sur le bouton de tarage de l'appareil Elé. 12 A afin de placer l'aiguille sur la graduation 100.

Faire tourner l'allumeur à environ 1000 t/mn
Le nombre des graduations lues sur l'appareil donne alors directement le pourcentage de Dwell.

- Régler les contacts de l'allumeur de manière à obtenir sur l'appareil Elé. 12 A une valeur du pourcentage de Dwell indiqué dans le tableau page 29.

Si l'écartement des contacts après réglage du pourcentage de Dwell est inférieur à 35/100 (.014") un remplacement de ces contacts s'impose.



60 191.1

Remarque importante : Réglage des allumeurs Ducellier à contacts auto-nettoyants.

Méthode :

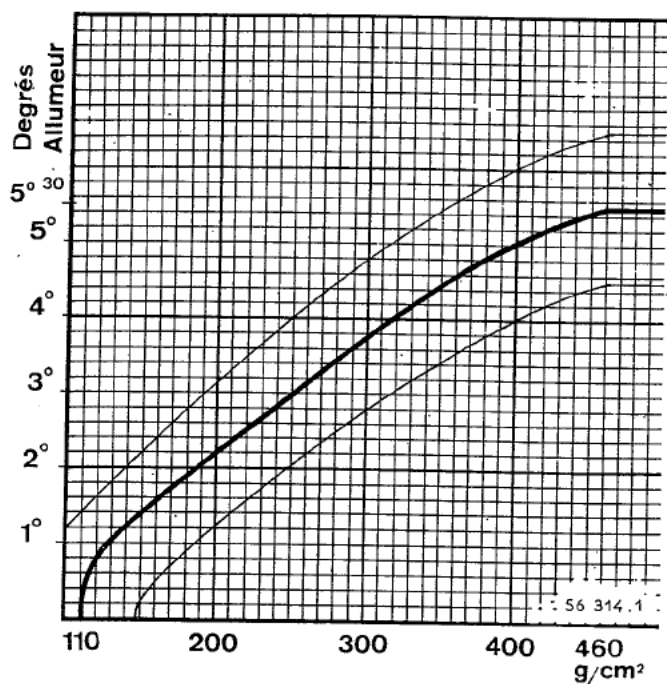
Sur les allumeurs Ducellier à contacts auto-nettoyants, l'action du correcteur à dépression peut, dans certains cas, modifier sensiblement l'angle de fermeture des contacts et, par suite, le pourcentage de Dwell.

Dans ce cas, avant d'effectuer le réglage des contacts, il est nécessaire de procéder à l'équilibrage du pourcentage de Dwell en se plaçant dans les 2 cas extrêmes données par la courbe d'avance à dépression.

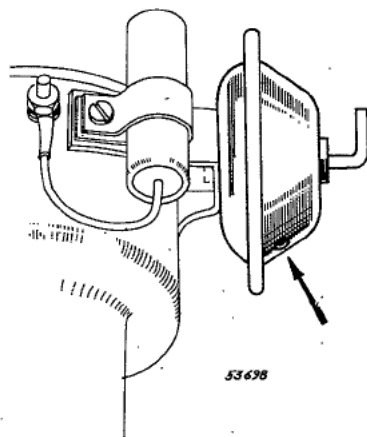
Allumeur sous dépression minimale, c'est-à-dire une dépression inférieure à celle donnée par le point A (avance 0°). En pratique, cela revient à faire l'essai sans dépression.

Allumeur sous dépression maximale, c'est-à-dire, une dépression égale ou supérieure à celle donnée par le point B (avance maximale).

Dépression en millimètres de mercure.



Dépression en grammes centimètres carrés.



Exécuter le branchement indiqué au paragraphe a.

En faisant tourner la came de l'allumeur à la main, mettre les contacts en position "fermée".

Agir sur le bouton de tarage de l'appareil de contrôle pour placer l'aiguille sur la graduation 100.

Faire tourner l'allumeur à environ 1000t/mn Lire le pourcentage de DWELL "D 1" alors qu'aucune dépression n'est appliquée sur la capsule de l'allumeur.

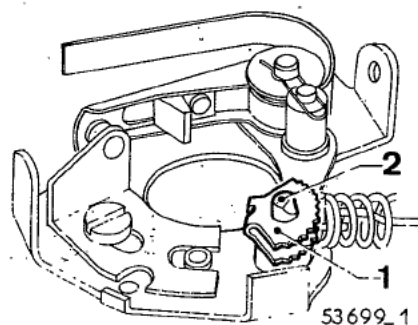
A l'aide d'un dépressiomètre, appliquer la dépression maximale point B indiquée par la courbe de dépression de l'allumeur en essai. (Si la capsule à dépression comporte un trou à sa partie inférieure, le boucher avec le doigt).

Lire le pourcentage de DWELL "D 2" et le comparer avec le pourcentage de DWELL "D 1". Les deux valeurs doivent être aussi voisines que possible. (L'écart maximal admissible est de 4 % de DWELL).

Sinon, agir sur l'axe de la came d'équilibrage (2) en utilisant l'outil en croix. La modification de la position de cette came, modifie les deux valeurs "D 1" et "D 2". Il est donc nécessaire de recommencer les deux mesures avec et sans dépression et de relever à nouveau l'écart entre ces deux mesures.

On agira sur l'axe de la came d'équilibre jusqu'à avoir l'écart le plus faible possible. Régler le pourcentage de DWELL comme indiqué dans tableau.

Vérifier que le réglage du pourcentage de DWELL n'a pas modifié le réglage précédent et que l'on a très peu d'écart entre les pourcentages de DWELL avec et sans dépression.

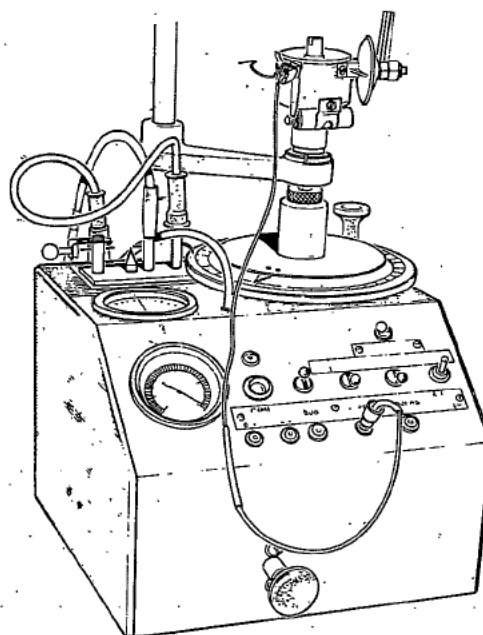


| Marque d'allumeurs | Pourcentage de DWELL Théorique | Pourcentage de DWELL sur allumeurs neufs ou munis de contacts neufs ou rectifiés | ALLUMEURS USAGES | |
|--------------------|--------------------------------|--|---|---|
| | | | Pourcentage de DWELL mini contacts usages | Ecartement mini admissible en millimètres |
| DUCELLIER | 63 | 61 ± 3 | 55 | 0,35 (.014") |
| S.E.V. | 63 | 63 ± 3 | 60 | 0,35 (.014") |

b) Vérification des courbes d'avance au banc.

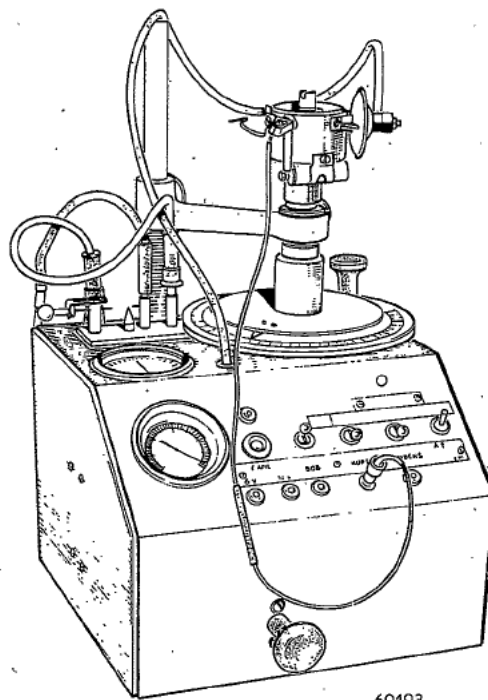
- Monter l'allumeur sur la banc d'essais afin de l'entraîner.
- Alimenter le banc au moyen d'une batterie 12 Volts.
- Relier la borne rupteur, du banc à la borne alimentation de l'allumeur.

Nettoyer l'allumeur, et les contacts réglés, vérifier la position des quatre étincelles. Mettre au 0 l'étincelle qui présente le plus d'écart par rapport à sa position théorique. Vérifier alors que les autres écarts d'étincelles ne dépassent pas 2 degrés en plus ou en moins de leur position théorique, sinon remplacer le plateau à cames.



Vérifier ensuite le développement de l'avance centrifuge, puis de l'avance à dépression; les comparer aux courbes ci-après :

Si le développement de l'avance centrifuge n'est pas correct, remplacer les ressorts et vérifier les masses. Si le développement de l'avance à dépression n'est pas correct, vérifier le déplacement des pièces mobiles ; remplacer la capsule de dépression s'il y a lieu ou la régler.

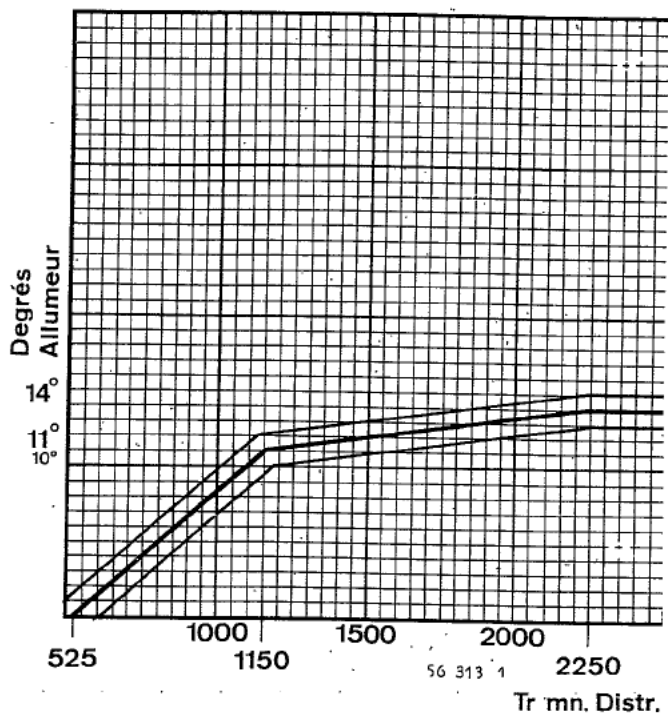


60193

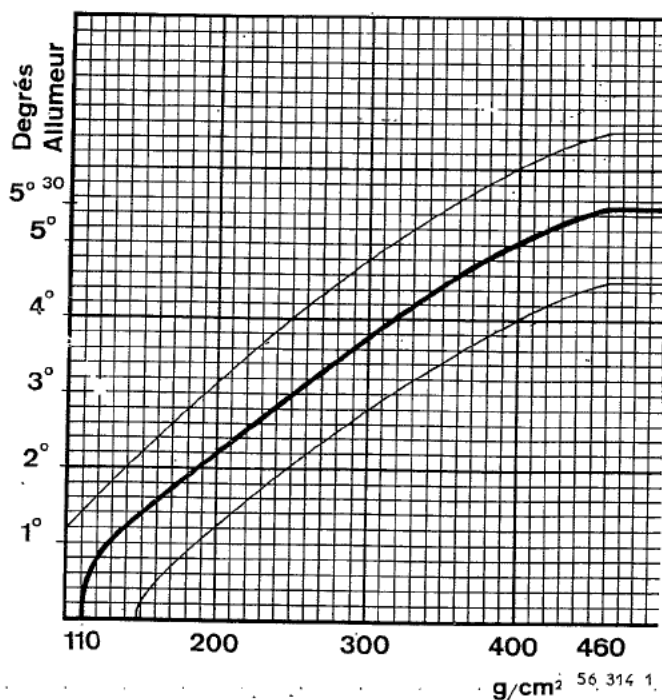
4/ - Courbes d'avance.

a) R.1131

Courbe d'avance centrifuge. Repère (A 67)

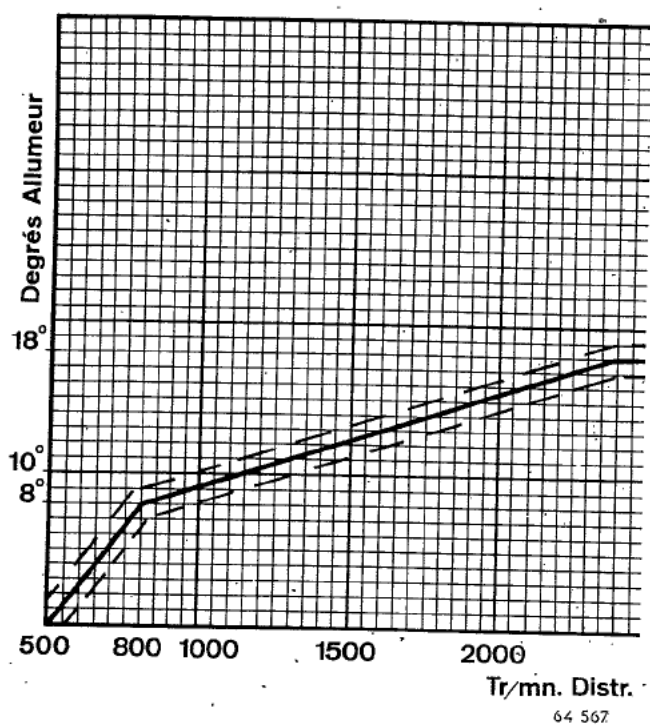


Courbe d'avance à dépression Repère C 34.



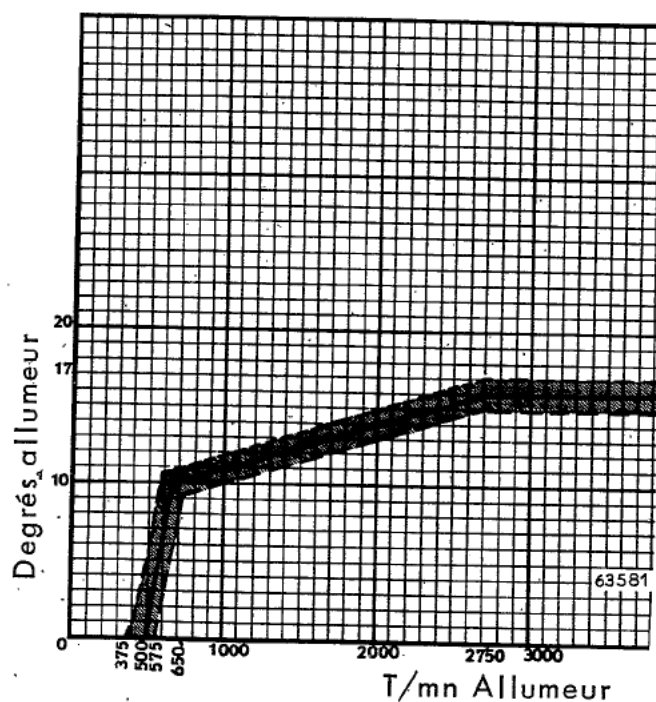
b/ R 1133 Modèles 1964 - 1965

Courbe d'avance centrifuge A 94.

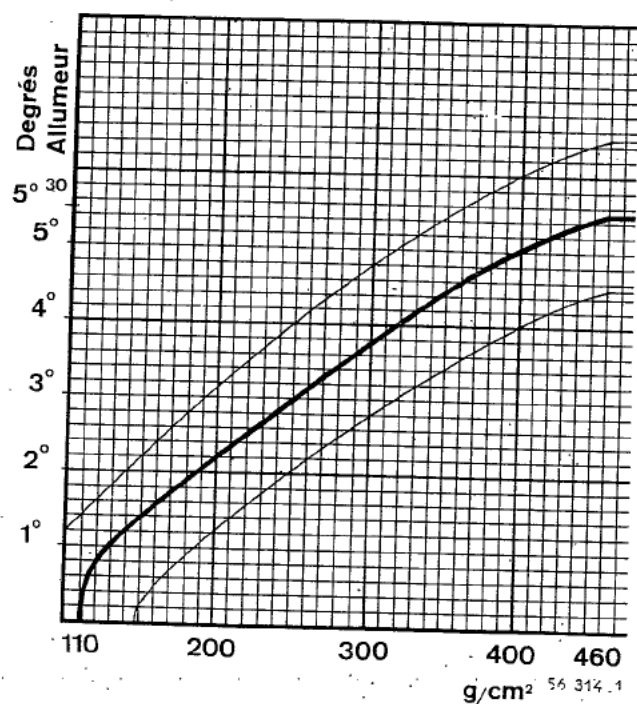


c/ R 1133 Modèle 1966

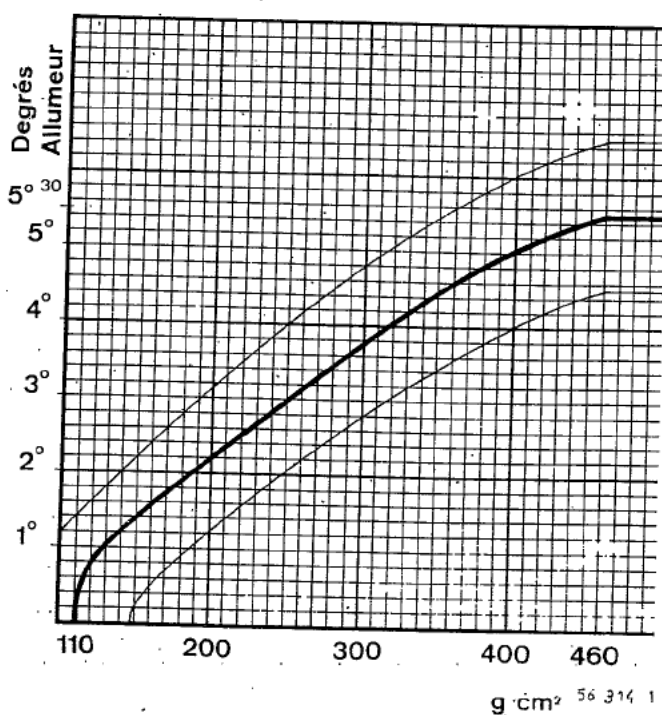
Courbe d'avance centrifuge : Repère R 236.



Courbe d'avance à dépression.
Repère (C 34)

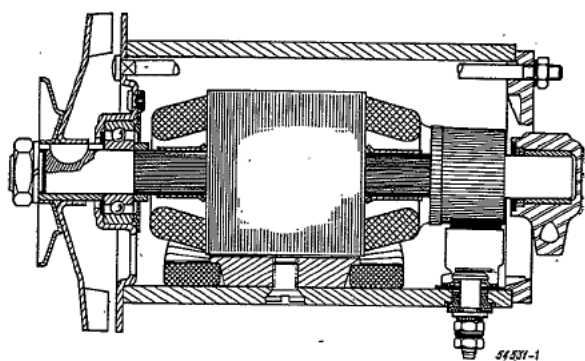


Courbe d'avance à dépression C 34.



V - GENERATRICE DUCELLIER

Type 7267 G



Longueur des balais : 22 mm (.866")
 Longueur minimum des balais : 11 mm (.433")
 Diamètre du collecteur : 37 mm (1 15/32")
 Diamètre minimum du collecteur : 35,5 mm (1 13/32")

Interlame mica, fraisage : 0,5 mm (.020") de profondeur sur toute la largeur de l'interlame.

La génératrice DUCELLIER type 7267 G est équipée de balais à réaction (Fig.1).

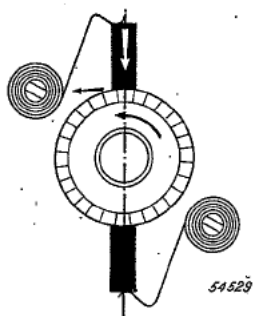


Fig.1

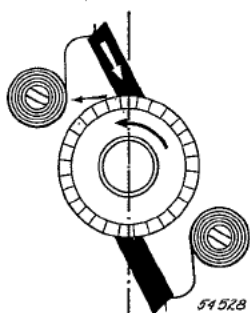
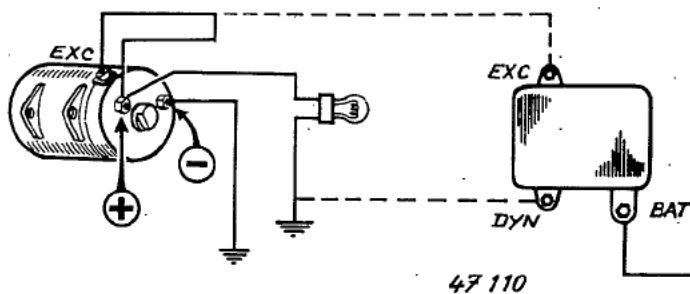


Fig.2

Jusqu'à présent les génératrices étaient équipées de balais radiaux (Fig.2) mais pour les vitesses de rotation dépassant 6000 t/mn on ne peut obtenir une bonne commutation, les balais ayant tendance à se coucher suivant l'effort tangentiel dû à la rotation du collecteur.

Dans ces nouveaux types de génératrices le ressort de balais agit en sens inverse de la poussée tangentielle du collecteur d'où meilleure commutation.

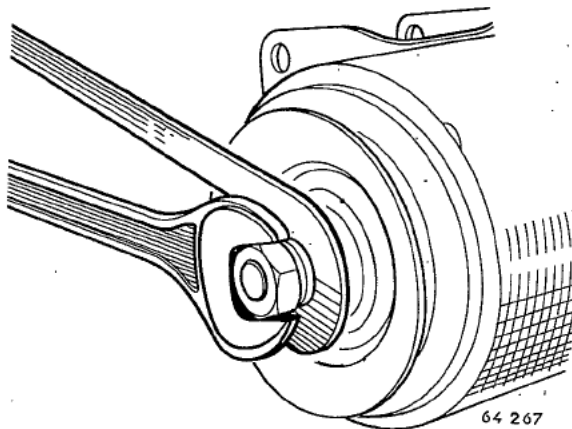
1/ Vérification de la génératrice sur voiture :



Débrancher les deux fils de la génératrice. Brancher un voltmètre ou une lampe témoin entre la borne D de la génératrice (+) et la masse et un fil entre la borne D et la borne excitation "EXC" de la génératrice. Faire tourner le moteur aux environs de 1000 t/mn (ne pas dépasser ce régime). Si le voltmètre dévie ou si la lampe s'allume, la génératrice est bonne. Si le voltmètre ne dévie pas ou si la lampe reste éteinte, la génératrice est défectueuse.

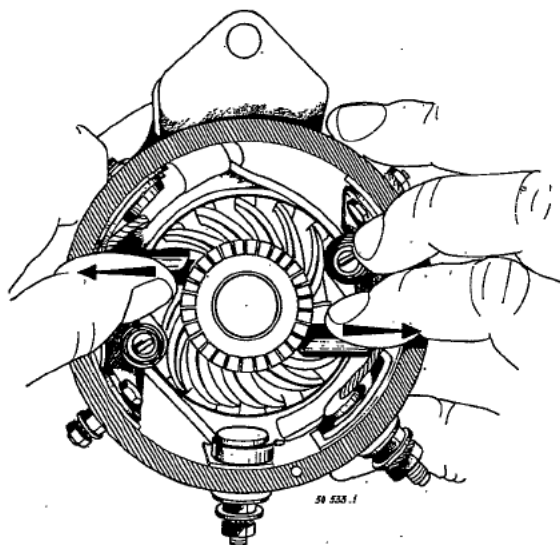
NOTA : Le régulateur peut être la cause d'une détérioration de la génératrice. (Régulateur dérégulé) il y aura donc lieu de le vérifier au banc avant remontage de la génératrice.

2/ Démontage de la génératrice :



Débloquer la poulie sans la retirer. Pour immobiliser la poulie on utilise la clé Elé.04.

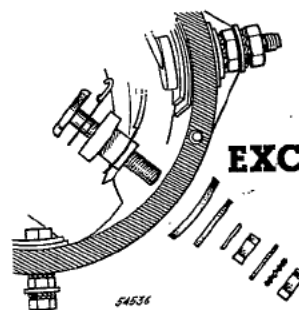
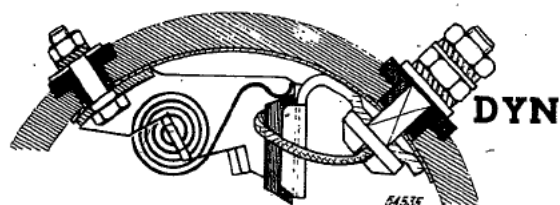
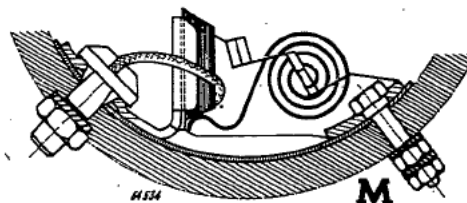
Dévisser les deux tirants de maintien des paliers et retirer le palier arrière.



Retirer la carcasse placée sur l'induit en maintenant les balais.

Enlever la poulie et retirer le palier avant. Démontez les balais, les porte-balais s'il y a lieu (détail ci-contre).

Pour déposer les inducteurs : déposer les masses polaires vissées sur la carcasse et démonter la borne "EXC".



3/ - Remontage de la génératrice :

Procéder en sens inverse du démontage.

Bien placer les shunts des balais devant les porte-balais.

Faire coïncider les centrages des paliers sur la carcasse.

Après remontage de la génératrice, il est possible qu'elle soit désamorcée, pour la réamorcer, connecter pendant quelques instants une batterie, le pôle (-) à la masse de la génératrice, le pôle (+) à la borne "EXC".

IMPORTANT : Lors du montage de balais neufs il est nécessaire de les roder parfaitement. Pour cela, monter sur la carcasse les balais et leur ressort et à l'aide, d'un rodoir abrasif du diamètre du collecteur (bois entouré de toile émeri) roder des balais en faisant tourner ce rodoir de quelques tours en sens inverse de la rotation normale de l'induit.

4/ Tableau de contrôle de la génératrice au banc d'essai.

Branchement des inducteurs Type 2 (M.R. 49)

| Tension de Contrôle | Vitesse N 1 en tr/mn | 11 (Ampères) | | Vitesse N 2 en tr/mn | 12 (Ampères) | |
|---------------------------|----------------------------|--------------|------|----------------------------|--------------|------|
| | | Mini | Maxi | | Mini | Maxi |
| 13,2 | 1800 | 0,5 | 4 | 2500 | 17,5 | 24 |

VI - REGULATEUR DUCELLIER

Régulateur DUCELLIER : 8311 A.

Si l'on constate une mauvaise recharge de la batterie, il est recommandé de passer l'ensemble génératrice-régulateur au banc d'essai (voir MR.49 pour branchement).

Tableau de contrôle de l'ensemble génératrice-régulateur :

| Régulateur TYPE 2 (voir MR 49) | N | Uc (conjonction) | | U (disjonction) | Régulation 1er Point | | | Régulation 2ème Point | | |
|--------------------------------------|------|---------------------|------|--------------------|-------------------------|-----------------|-----------------|--------------------------|-----------------|-----------------|
| | | Mini | Maxi | 9,6 v. mini | I 1 2 A | U1 mini 14,4 | U1 maxi 15,4 | I 2 22 A | U2 mini 12,8 | U2 maxi 14,2 |
| | 4500 | 12 | 13 | | | | | | | |

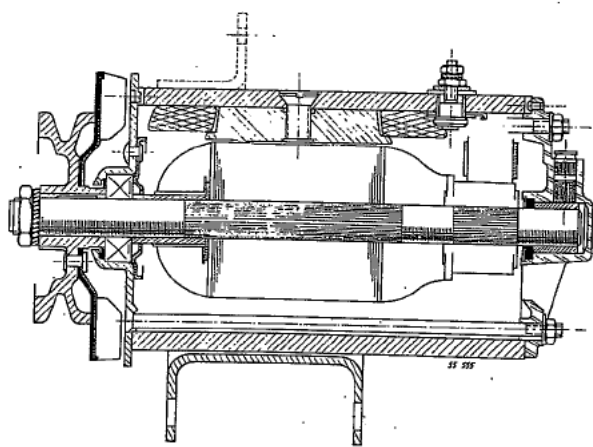
VII - GENERATRICE PARIS-RHONE

Type - G 10 - C 14

1/ Vérification de la génératrice sur voiture :

Procéder de la même façon que pour la génératrice DUCELLIER.

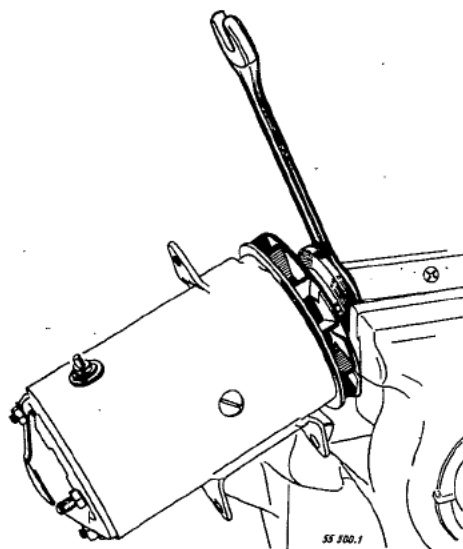
2/ Démontage de la génératrice :



Longueur des balais : 15 mm (19/32").
 Longueur minimum des balais : 8mm (5/16")
 Diamètre du collecteur : 36,5 mm (1 7/16")
 Diamètre minimum du collecteur : 34 mm
 (1 11/32")

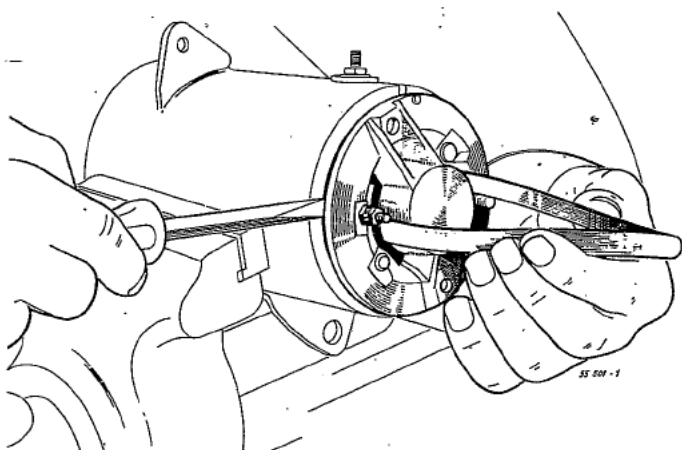
Interlame mica : Fraisage : 0,5 mm (.020")
 de profondeur.

Cette génératrice est également équipée de balais à réaction.

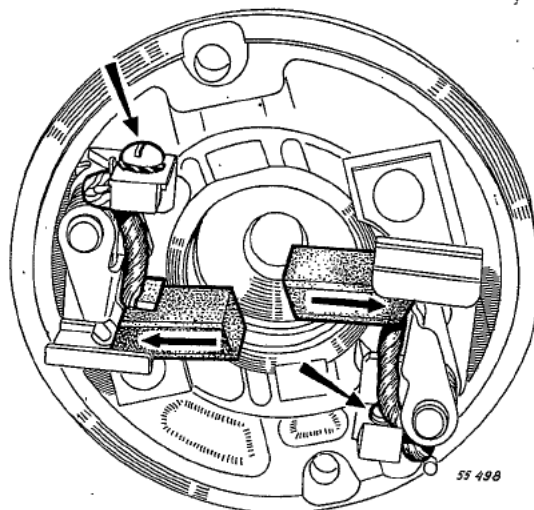


Serrer la poulie dans un étau pour débloquer l'écrou.

Enlever les écrous des deux tirants côté parlier arrière.



Retirer le palier arrière. Pour cela on maintient les balais avec deux lames pour éviter une détérioration à leur sortie du collecteur.



Démonter les balais s'il y a lieu (détails ci-contre).

Pour déposer les inducteurs (même procédé que pour la génératrice DUCCELLIER).

3/ - Remontage :

Pour remonter le palier arrière, écarter les balais à l'aide de deux lames pour faciliter leur engagement sur le collecteur.

4/ - Tableau de contrôle de la génératrice au banc d'essai.

Branchement des inducteurs Type 2 (MR.49).

| Tension de Contrôle | Vitesse N1 en tr/mn | I1 (Ampères) | | Vitesse N2 en tr/mn | I2 (Ampères) | |
|---------------------|---------------------|--------------|------|---------------------|--------------|------|
| | | Mini | Maxi | | Mini | Maxi |
| 13 | 1700 | 3,5 | 9 | 2200 | 16 | 23 |

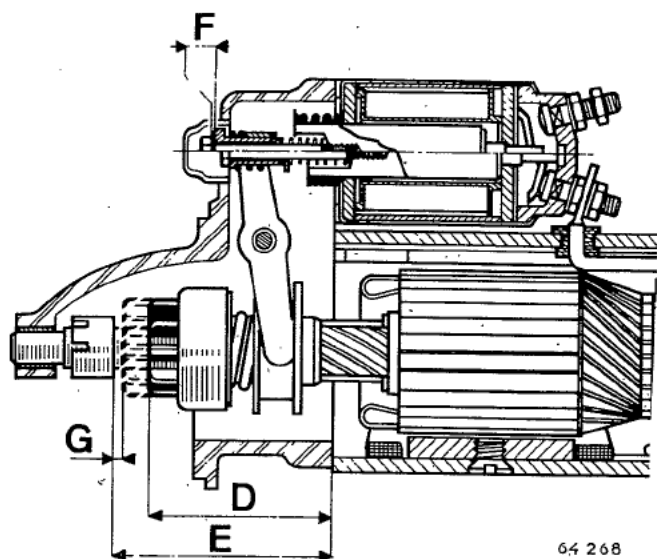
VIII - REGULATEUR

Régulateur Paris-Rhône type YD 216.

Si l'on constate une mauvaise recharge de la batterie il est recommandé de passer l'ensemble génératrice-régulateur au banc d'essai (voir MR.49).

Tableau de contrôle de l'ensemble génératrice-régulateur.

| Régulateur TYPE 2 (voir MR 49) | N | Uc (con-jonction) | | U. (di-jonction) | Régulation 1 ^{er} Point | | | Régulation 2 ^e Point | | |
|--------------------------------------|------|-------------------|------|------------------|----------------------------------|---------|---------|---------------------------------|---------|---------|
| | | mini | maxi | | I1 | U1 mini | U1 maxi | I2 | U2 mini | U2 maxi |
| | 5000 | 12 | 13 | 10 V. mini | 2A | 13,8 | 15,3 | 22A | 12,8 | 14 |

IX - DEMARREUR DUCELLIER2/ - Réglage de la position avancée du pignon :

Démarrreur type 6128 A.

Longueur des balais : 15 mm (19/32")

Longueur minimum des balais : 7,5 mm (19/64")

Diamètre du collecteur : 33,5 mm (1 5/16")

Diamètre minimum du collecteur : 33 mm (1 5/16")

Profondeur du fraisage interlame mica : 0,5 mm (.020").

Position du pignon au repos : cote D = $59 \pm 0,6$ mm (2 5/16" \pm .024")

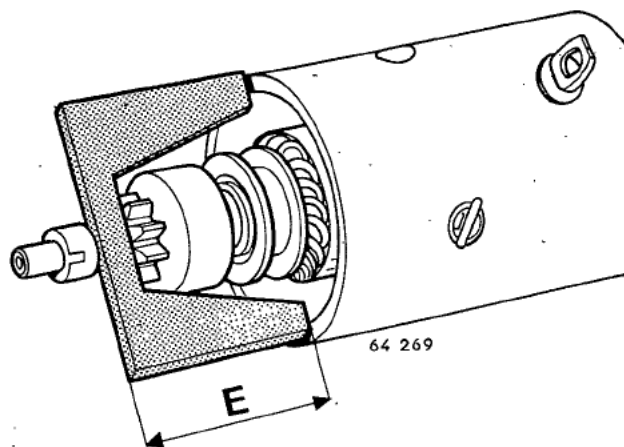
Position du pignon en action : cote E = $70,5 \pm 1$ mm (2 25/32" \pm .039")

Jeu entre vis de commande et douille : cote F = 0,1 à 0,5 mm (.004" to .020")

Jeu entre butée avant et pignon en action : cote G = 0,05 à 1,5 mm (.002" to .059")

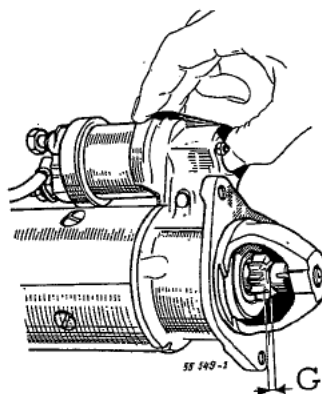
1/ - Réglages sur le démarreur DUCELLIER :

Si le démarreur a été démonté, il y a lieu au cours du remontage de contrôler les réglages de la position avancée du pignon et de la liaison entre le noyau et la fourchette.



Après s'être assuré que le palier côté collecteur est bien en contact avec la carcasse et l'induit, on présente le calibre Elé. 05.

Visser la butée avant et l'amener en contact avec l'extérieur du calibre qui représente la cote E (position avancée du pignon). Après le réglage de la butée on l'immobilise par une goupille élastique neuve.

3/ - Réglage de la liaison entre le noyau du solénoïde et la bielle :

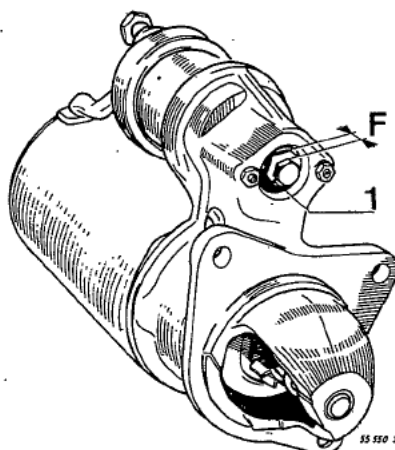
Monter l'ensemble "contacteur-palier" sur la culasse.

Pousser à fond la tige de commande et évaluer le jeu $G = 0,05$ à 1,5 mm (.002 to .059") entre le pignon et la butée avant.

Laissez revenir l'ensemble et serrer ou desserrer la douille (1) à l'aide du dévisseur à main Mot. 15 pour obtenir un jeu G correct avec une valeur F aussi faible que possible (Voir la coupe).

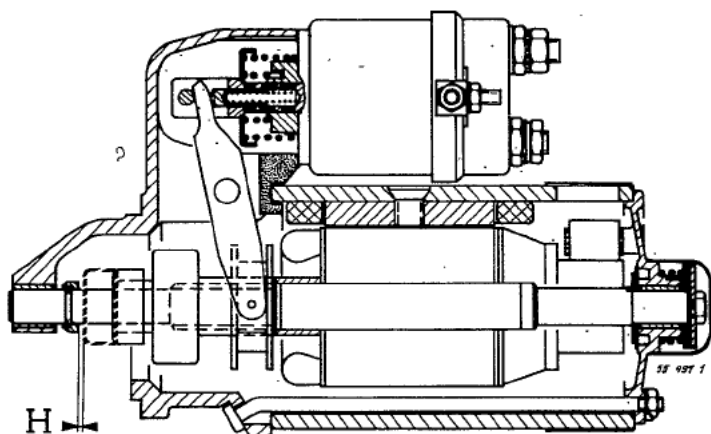
Vérifier qu'en position repos le lanceur est en appui contre la butée arrière.

NOTA . — Pour toutes vérifications concernant les caractéristiques se reporter au M.R. 49.

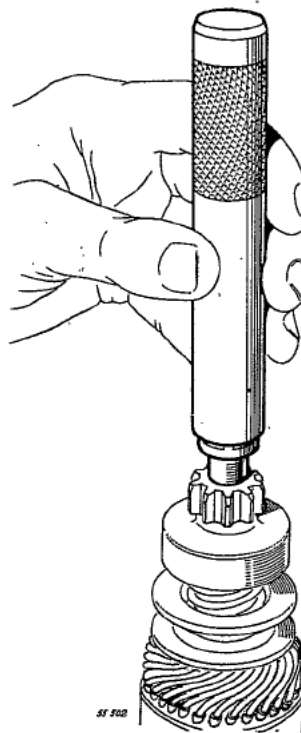


X - DEMARREUR PARIS-RHONE type D 8-E 41

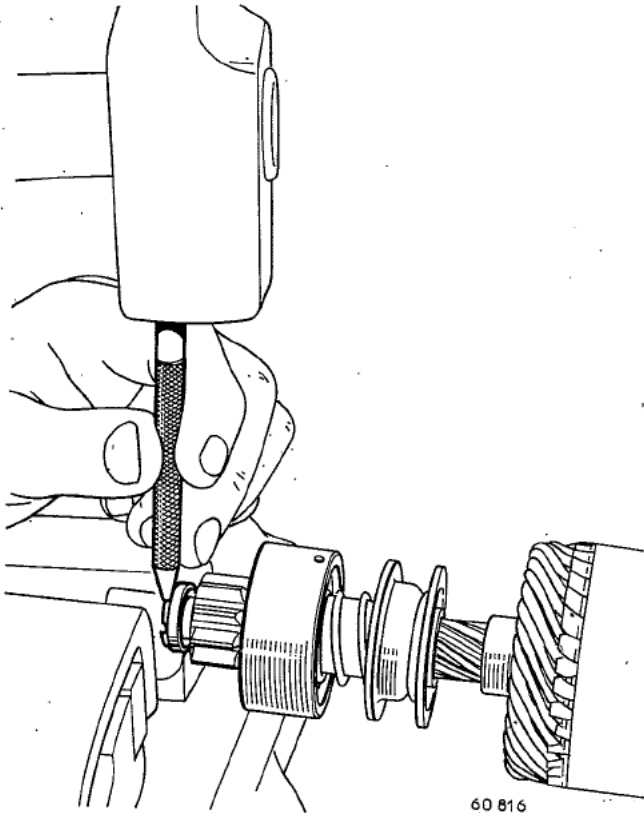
1/ - Démontage :



Longueur des balais : 14 mm (36/64")
 Longueur minimum des balais : 8mm (5/16")
 Diamètre du collecteur : 36,5 mm (1 7/16")
 Diamètre minimum du collecteur : 34 mm
 (1 11/32")
 Profondeur de fraisage des interlames mica :
 0,5 mm (.020")
 Jeu entre butée avant et pignon en action
 H = 0,5 à 2,5 mm (.020" to .098").



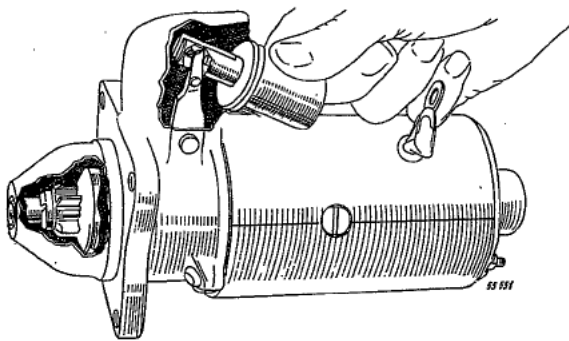
Si on est amené à démonter le démarreur pour un échange de l'induit ou du pignon lanceur, il y a lieu de démonter la butée. Pour chasser celle-ci on se sert d'un tube comme nous le montre la vue ci-contre.



Il faut toujours remonter une butée neuve. On coiffe les jons d'arrêt avec la butée et on aplatit la butée en plusieurs points pour emprisonner les jons.

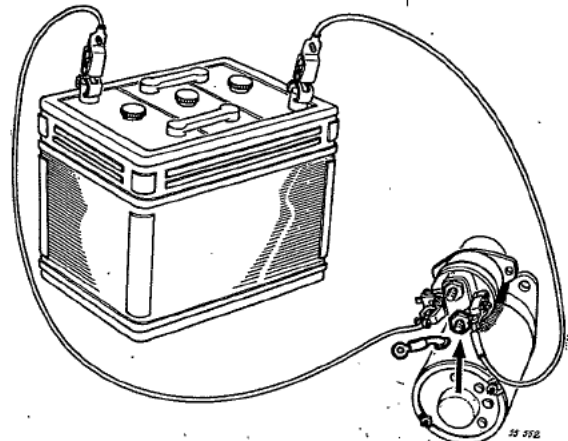
2/- Remontage du noyau plongeur:

Pour mettre en place le noyau plongeur sur la fourchette on procède comme nous l'indique la vue ci-contre.



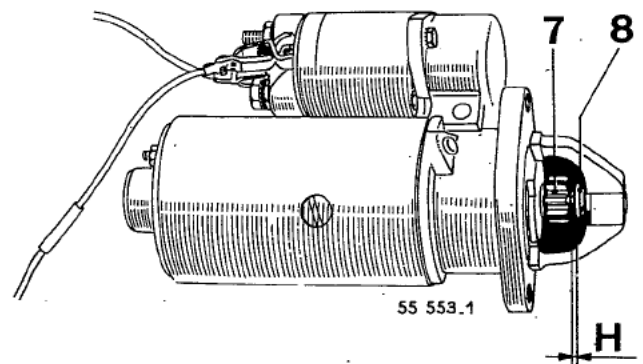
Maintenir le pignon lanceur en position avancée. Mettre la partie liaison du plongeur sur la fourchette et appuyer vers le bas pour effectuer la liaison avec la fourchette.

3/- Réglage :

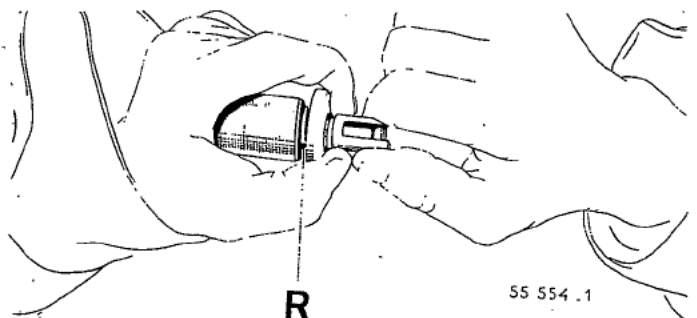


Réglage du jeu entre pignon et butée. Alimenter l'électro-aimant sous une tension de 6 à 8 volts.

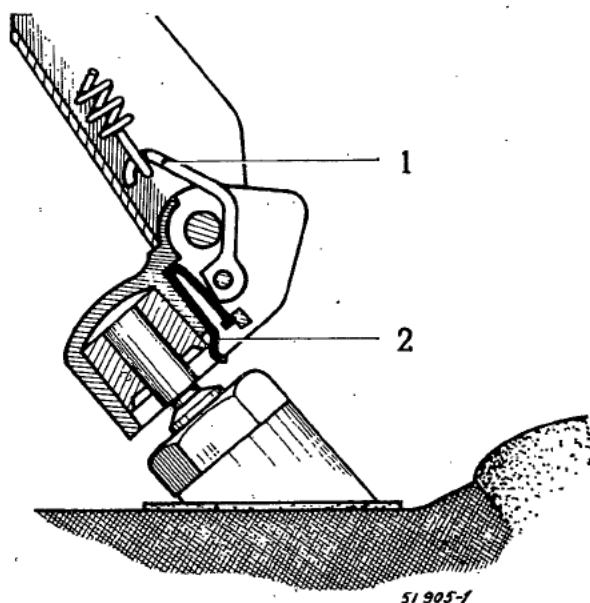
La cosse d'entrée des bobines inductrices ne doit pas être branchée (flèche).



Le pignon (7) vient alors à sa position avant. Un jeu H de 0,5 à 2,5 mm (.020" to .098") doit exister entre le pignon 7 et la butée 8.

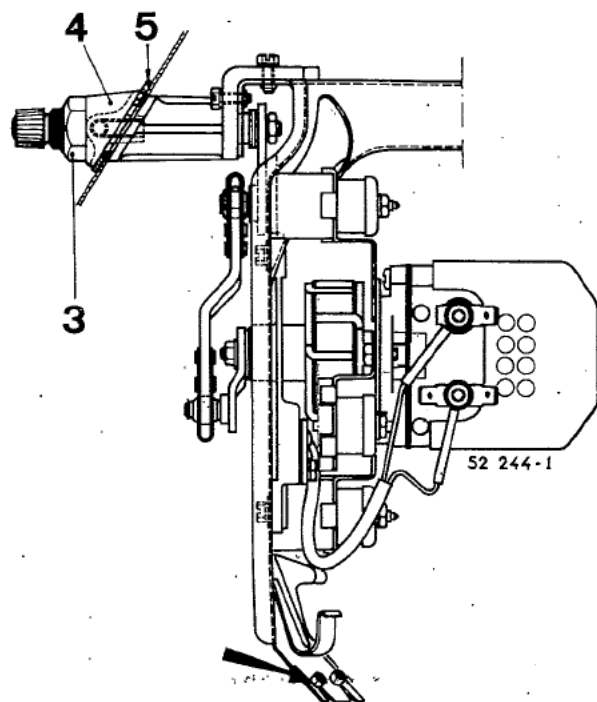


Si le jeu H n'est pas correct déposer le relais et régler la chape. Comprimer le ressort (R) et visser ou dévisser la chape.

XI - ESSUIE - VITRE1/ - Réglage course balais d'essuie-vitre.

Mouiller le pare-brise, faire fonctionner l'essuie-vitre et mettre l'interrupteur en position "arrêt-fixe".
L'essuie-vitre arrêté, la raclette doit être à 2 cm (25/32") de la bordure du pare-brise. Sinon, relever le porte-raclette de manière que la tête du crochet (1) libère la plaque ressort (2).

Ainsi on peut retirer le porte-raclette du tambour cranté, le faire pivoter pour obtenir le réglage correct, et l'enfoncer sur le tambour cranté au maximum afin d'obtenir un bon verrouillage par le ressort (2).

2/ - Dépose-Repose de l'ensemble Mécanisme d'essuie-vitre.a/ - Dépose :

Débrancher les fils d'alimentation du moteur.

Enlever les porte-raclettes en les relevant verticalement.

Dévisser, de chaque coussinet, l'écrou (3), retirer l'entretoise (4), le joint caoutchouc (5) et débrancher la tuyauterie de lavage.

Enlever les deux écrous fléchés et retirer la platine d'essuie-vitre.

b/ - Repose :

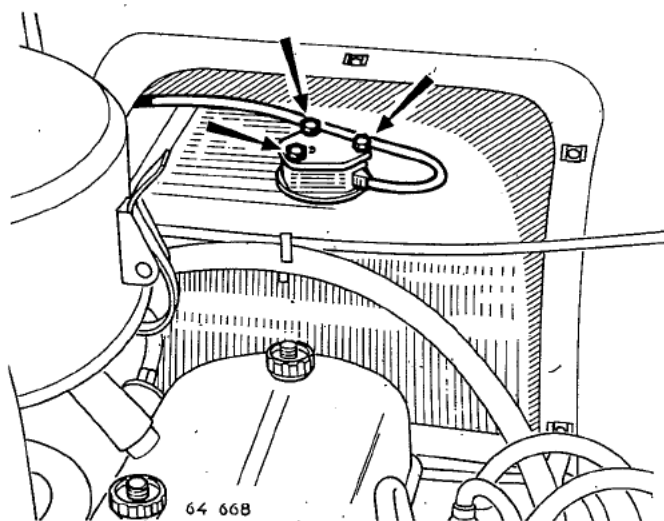
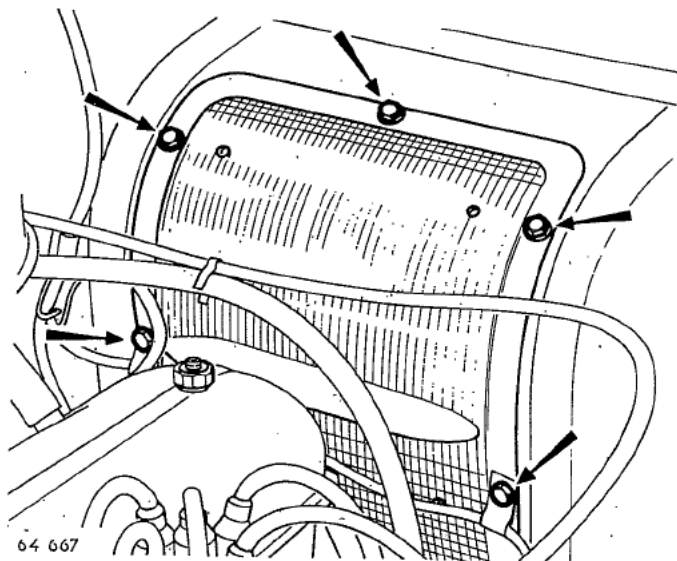
Opérer en ordre inverse des opérations de dépose.

Pour la repose, enduire le joint caoutchouc d'un enduit d'étanchéité.

Reposer les porte-raclettes et procéder à leur réglage.

XII - DEPOSE ET REPOSE DU FLOTTEUR A RHEOSTAT

1/ - Dépose



Pour avoir accès au flotteur à rhéostat, déposer la trappe fixée sur la cloison avant du compartiment moteur.

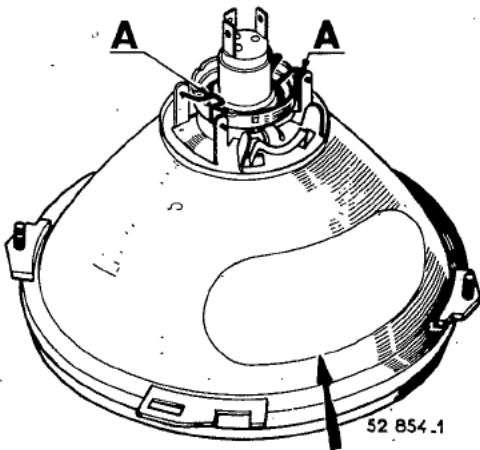
- Débrancher le fil d'alimentation du flotteur.
- Enlever les trois vis de fixation du flotteur sur le réservoir.
- Déposer le flotteur avec son joint.

2/ - Repose

La repose s'effectue dans l'ordre inverse des opérations de dépose.

XIII - PHARES A ROTATEUR :

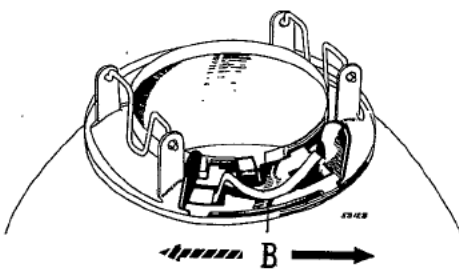
Certains véhicules sont équipés de phares asymétriques comportant un réglage de la lampe "Phare-Code" permettant de convenir à leur utilisation dans les pays à circulation à droite ou à gauche. Ce réglage est obtenu par une douille spéciale dite à rotateur.

Réglages :

Déposer l'enjoliveur de phare et le bloc optique.

Retirer le connecteur.

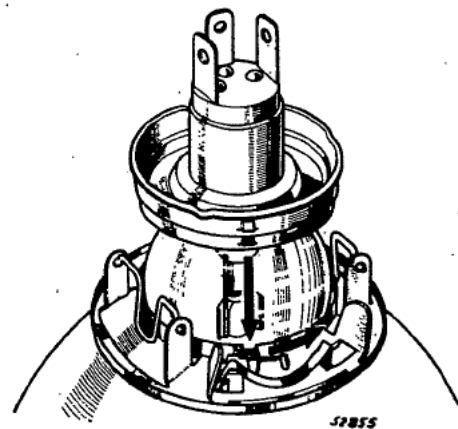
Relever les ressorts (A) et sortir la lampe.



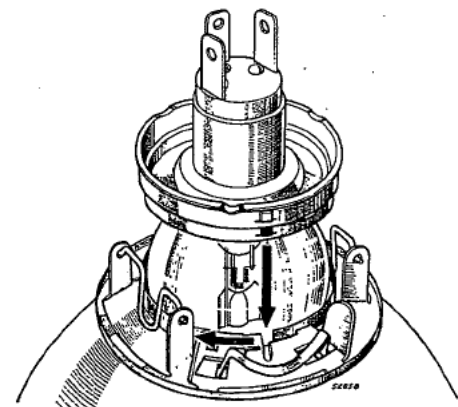
Orienter le levier (B) vers la droite pour la circulation à gauche ou vers la gauche pour la circulation à droite.

Remonter la lampe en surveillant l'engagement de son ergot dans le logement ménagé par le rotateur.

Remonter le connecteur, bloc optique et enjoliveur, puis vérifier le réglage des phares.



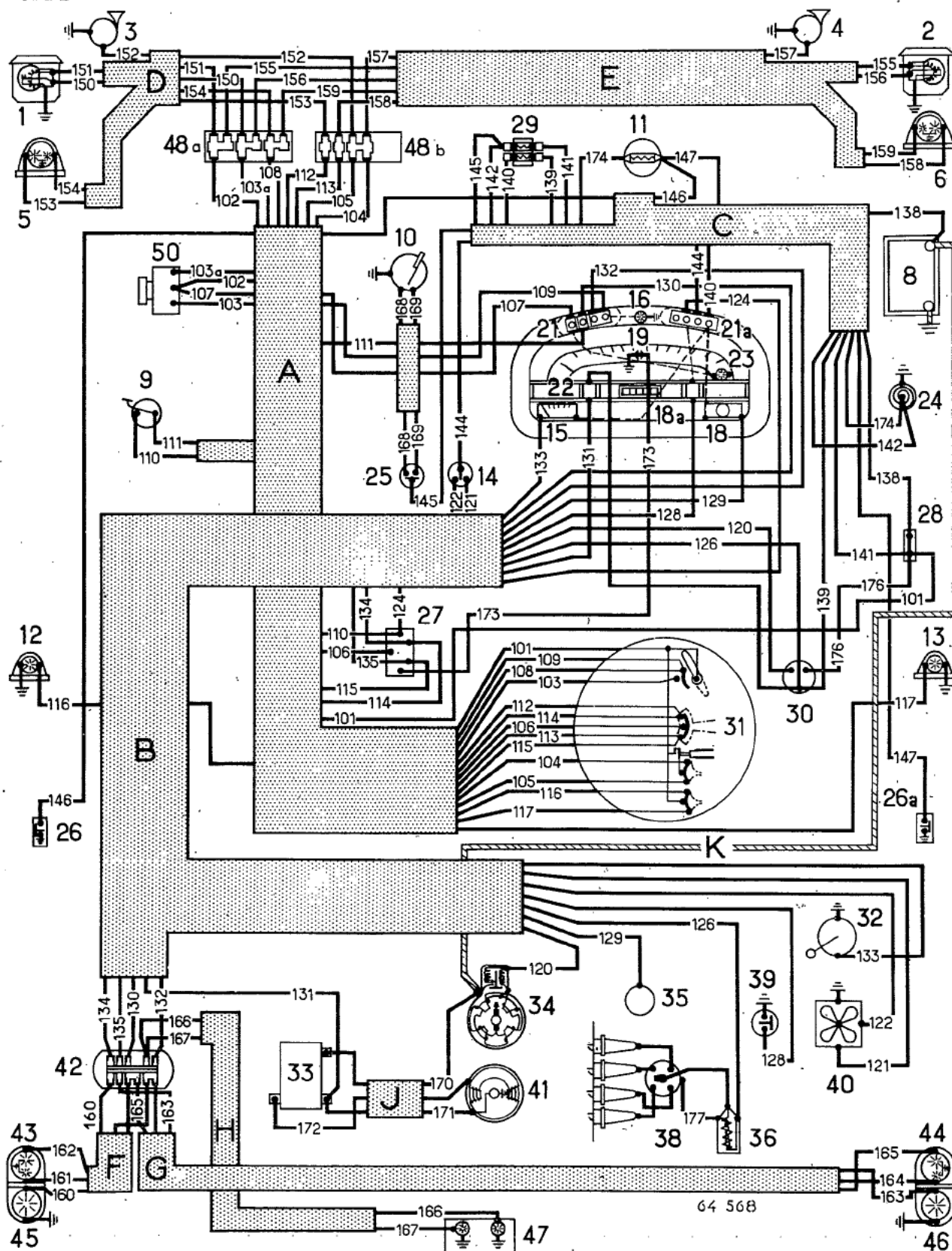
Circulation à gauche



Circulation à droite

XIV - EQUIPEMENTS SPECIAUX

1/ - Schéma électrique

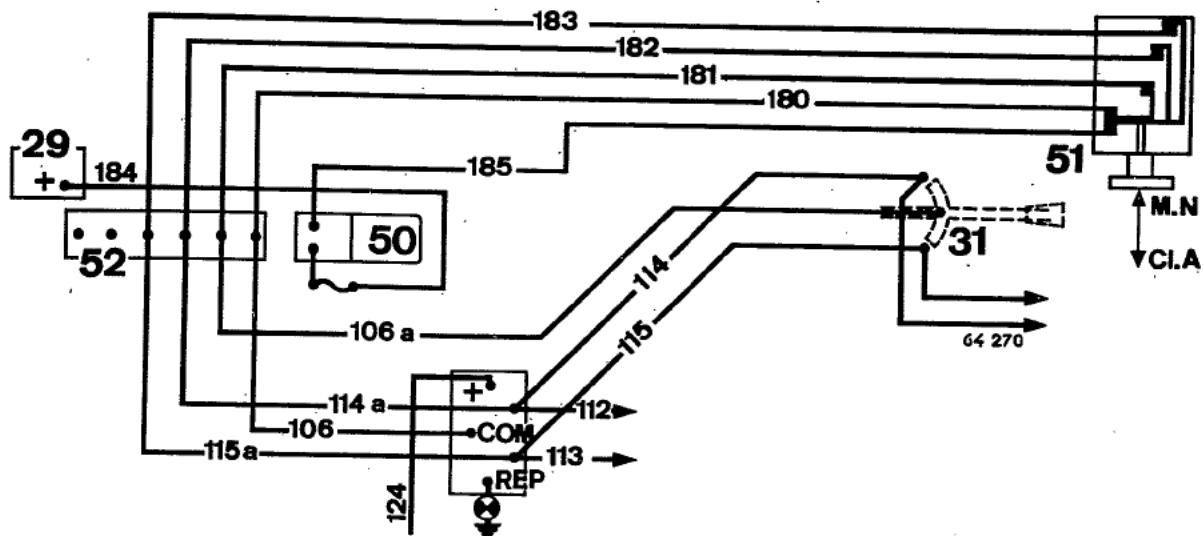


Certains véhicules sont équipés d'une pédale phare-code et de deux avertisseurs JERICHO VIII KLAXON (grave et aigu).

Le montage de ces organes ne modifie pas le schéma de branchement de R.1131 et R.1133 (Métropole), sauf en ce qui concerne le câblage A.

| Repérages des ca- blages | fils | Couleurs Manchons et Fils | Fil branché | | Diamètre des con- ducteurs | |
|--------------------------------|------|------------------------------|-------------|------|-------------------------------|-----------|
| | | | de | à | en mm | Gage "No" |
| A | 101 | Bleu fil gris | 31 | 28 | 20/10 | 12 |
| | 102 | Vert fil bleu | 50 | 48 a | 16/10 | 14 |
| | 103 | Rose fil rouge | 31 | 50 | 16/10 | 14 |
| | 103a | Rose fil rouge | 50 | 48 a | 16/10 | 14 |
| | 104 | Violet fil saumon | 31 | 48 b | 12/10 | 16 |
| | 105 | Blanc fil rouge | 31 | 48 b | 16/10 | 14 |
| | 106 | Bleu fil gris | 31 | 27 | 12/10 | 16 |
| | 107 | Vert fil vert | 50 | 21 | 9/10 | 19 |
| | 108 | Jaune fil jaune | 31 | 48 a | 12/10 | 16 |
| | 109 | Jaune fil jaune | 31 | 21 | 12/10 | 16 |
| | 110 | Rouge fil gris | 27 | 13 | 12/10 | 16 |
| | 111 | Rose fil saumon | 9 | 21 | 12/10 | 16 |
| | 112 | Violet fil rouge | 31 | 48 b | 9/10 | 19 |
| | 113 | Marron fil rouge | 31 | 48 b | 9/10 | 19 |
| | 114 | Violet fil rouge | 31 | 27 | 9/10 | 19 |
| | 115 | Marron fil rouge | 31 | 27 | 9/10 | 19 |
| | 116 | Violet fil noir | 31 | 12 | 9/10 | 19 |
| | 117 | Marron fil noir | 31 | 13 | 9/10 | 19 |

2/ - Schéma de branchement du dispositif clignotant à l'arrêt sur
R.1133 U.S.A. Modèle 1966.



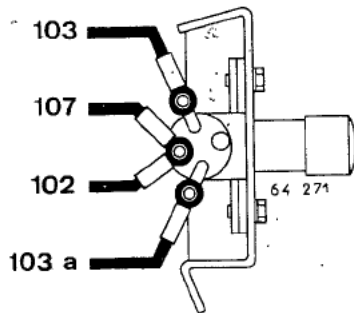
| Repérages Fils | Couleurs Manchons et Fils | Fil Branché | | Diamètre des con- ducteurs | |
|-------------------|------------------------------|-------------|------|-------------------------------|-----------|
| | | de | à | en mm | Gage "No" |
| 106 | Bleu fil saumon | 27 "COM" | 52 | 12/10 | 16 |
| 106 a | Bleu fil saumon | 52 | 31 | 12/10 | 16 |
| 112 | Violet fil rouge | 27 | 48 b | 9/10 | 19 |
| 113 | Marron fil rouge | 27 | 48 b | 9/10 | 19 |
| 114 | Violet fil rouge | 27 | 31 | 9/10 | 19 |
| 114 a | Violet fil rouge | 52 | 27 | 9/10 | 19 |
| 115 | Marron fil rouge | 27 | 31 | 9/10 | 19 |
| 115 a | Marron fil rouge | 52 | 27 | 9/10 | 19 |
| 124 | Rouge fil rouge | 21 | 27 + | 16/10 | 14 |
| 134 | Violet fil rouge | 31 | 42 | 9/10 | 19 |
| 135 | Marron fil rouge | 31 | 42 | 9/10 | 19 |
| 180 | Bleu fil jaune | 52 | 51 | 12/10 | 16 |
| 181 | Bleu fil jaune | 51 | 52 | 12/10 | 16 |
| 182 | Violet fil rouge | 51 | 52 | 9/10 | 19 |
| 183 | Marron fil noir | 51 | 52 | 9/10 | 19 |
| 184 | | 29 | 50 | 20/10 | 12 |
| 185 | | 50 | 51 | 20/10 | 12 |

Répertoire des organes.

27 - Centrale clignotante d'origine
29 - Fusibles
31 - Covir

50 - Centrale clignotante U.S.A.
51 - Commutateur
52 - Plaque raccord.

3/ - Schéma de détail du branchement de la pédale phare-code :



Eléments anti-poussière :

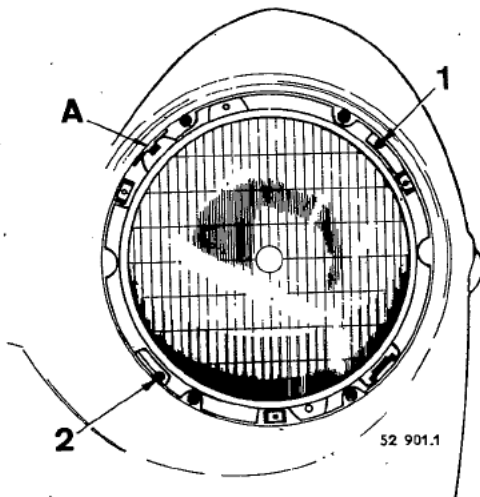
Certaines voitures sont équipées avec des éléments anti-poussière dont les allumeurs étanchés du type : antisable N° 426.

Eléments grands froids :

a/ - BATTERIE

Batterie 12 Volts, 50 ampères/heure type M. 10. AS.
Marques : FULMEN et TUDOR.

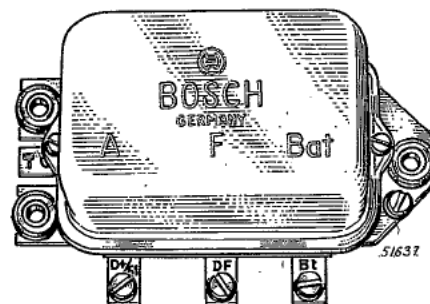
Phares Sealed Beam :



- Pour le réglage ou le démontage, enlever d'abord l'enjoliveur (3 vis).
- Pour le remontage décrocher en A.
- Pour le réglage, visser ou dévisser la vis (1).
- Pour le réglage en hauteur, visser ou dévisser le vis (2).

Phares asymétriques à rotateur (voir page 41)

b/ - Régulateur



Régulateur BOSCH étanche, à 3 éléments.

Type RS UA 240/42 étanche

Puissance nominale 240 w.

Tension à vide 14,6 à 15,2 de 3000 à 4000tr/mn

Tension de conjonction : 12,6 à 13,5 v. à

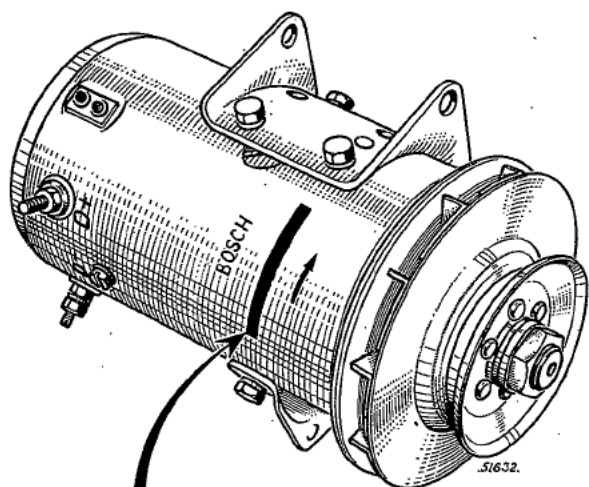
1600 tr/mn.

Tension de disjonction : 9,60 à 10,50.

Courant de retour inférieur à 9 ampères.

En aucun cas, il ne doit être touché à son réglage.

Il doit être remplacé.

c/ - Génératrice

Génératrice BOSCH 12 volts, 30 ampères.
 Type LJ/GG 240/12/2400 AR 21.
 Puissance nominale : 240 watts à 2400 t/mn
 Vitesse de conjonction : 1800 t/mn.
 Tension de réglage à vide : 14,6 à 15,2 volts
 pour 3000 à 4000 t/mn.
 Tension de réglage à la puissance nominale
 13,2 à 14,1 volts.
 Diamètre nominal du collecteur : 37,2 mm
 (1 15/32")
 Diamètre minimum de rectification du col-
 lecteur : 35 mm (1 3/8").
 Longueur nominale des balais : 23 mm (29/32")
 Longueur minimum des balais : 12 mm (15/32")
 Fraisage des interlames : 0,5 mm (.020") de
 profondeur.
 Roulement étanche.

Vérification de la génératrice
sur voiture :

- Débrancher le fil reliant la génératrice (borne D +) au régulateur (borne A).
 - Débrancher le fil de la borne "F" du régulateur et le mettre à la masse.
 - Brancher une lampe témoin ou un voltmètre entre la borne "D +" de la génératrice et la masse.
 - Faire tourner le moteur à 1000 t/mn maximum.
 - Si la lampe s'allume (ou le voltmètre dévie) la génératrice est bonne.
- Dans le cas contraire, démonter la génératrice afin de vérifier ses éléments; après son remontage, la réamorcer s'il y a lieu, la passer au banc d'essai.
- Consulter le MR.49 pour le branchement (branchement interne de la génératrice type I).
- Pour le contrôle des caractéristiques électriques, prendre les valeurs données plus haut. Après avoir vérifié le circuit de charge, en cas de doute sur le régulateur, procéder à son échange.

Accessoires supplémentaires ou
spéciaux :

Sur certaines voitures, le tableau de bord est imprimé en texte américain (90 miles) et le voyant de phares est rouge.
 Les feux indicateurs de direction sont rouges.

Pour les pays autres que la Métropole, la SUISSE, l'AFRIQUE Francophone, les voitures sont équipées de deux avertisseurs route JERICO VIII KLAXON (grave et aigu).