

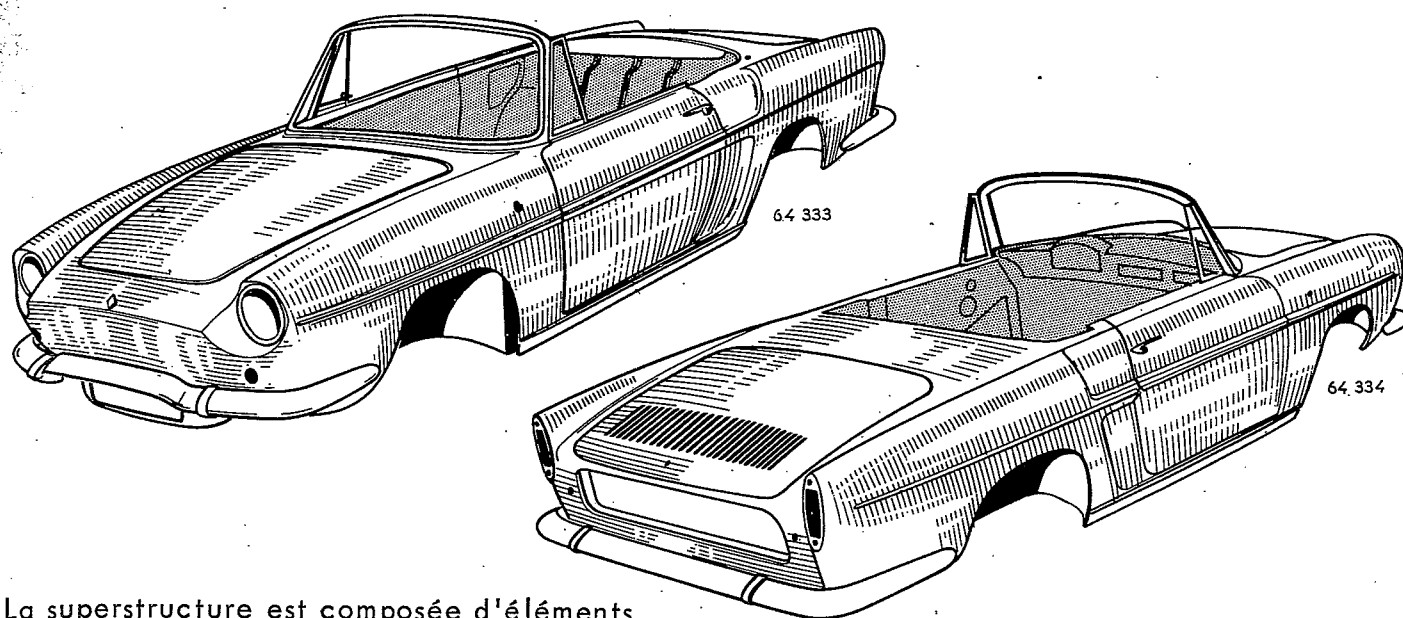
Chapitre N

CARROSSERIE

SOMMAIRE DU CHAPITRE

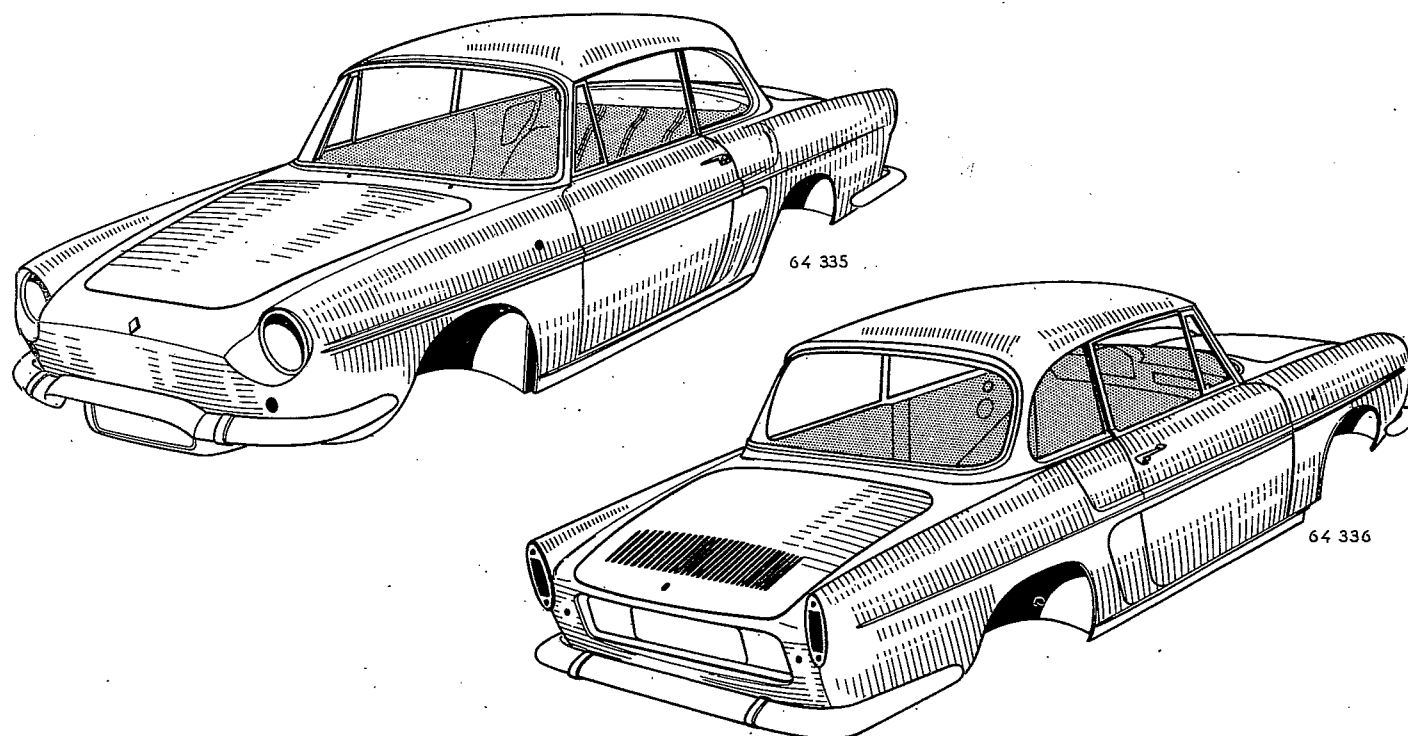
	Pages
CARACTERISTIQUES	
PLANCHER	
- Eléments constitutifs	4
- cotes de contrôle	5
- pige de contrôle	6
- différents cas d'utilisation	7
BANC MIXTE DE CONTROLE ET DE REPARATION	12
- utilisation des supports	14
LEVAGE DE LA VOITURE	17
VERIFICATION DES LONGERONS AVANT ET ARRIERE	17
CONTROLE	
- de l'alignement du train arrière	18
- traverse de suspension arrière	19
- traverse avant	
REPLACEMENT DE LA TRAVERSE AVANT	20
REPLACEMENT D'UN LONGERON	23
SUPERSTRUCTURE	
- éléments extérieurs	24
- partie avant	25
- partie arrière	26
OUTILLAGE POUR LA REPARATION DES CARROSSERIES	27
COTES POUR REDRESSAGE DES CARROSSERIES	28
SOUDURE ELECTRIQUE PAR POINTS (Utilisation, réglage, cas particuliers)	32
REPLACEMENT D'ELEMENTS DE LA SUPERSTRUCTURE	35
- aile avant	36
- pied avant	36
- baie de pare brise	37
- calandre	37
- bas de marche	38
- aile arrière	38
- jupe arrière	39
- cloison porte radiateur	40
COUPES D'ASSEMBLAGE TOLERIE	42
EMPLOI DES MASTICS POUR ETANCHEITE	46
- (utilisation, matériel de pose)	

ETANCHEITE DE LA CARROSSERIE	51
PEINTURE	54
- identification	54
- cuisson	54
- protection des tôles	55
ETANCHEITE (cas particuliers)	55
- entrée de porte	55
- ceinturage de capote	56
- coffre à capote	57
- toit	58
- bas de marche	58
- coffre avant	60
COTES POUR JEU D'OUVERTURES	60
PORTES	62
- degarnissage	62
- regarnissage	62
- serrures et commandes à distance (dépose, repose, réglages)	63
- lève vitre (dépose, repose, réglages)	66
- déflecteur (dépose, repose, réglages)	68
- anti-bruitage	69
- étanchéité	70
- réglage	74
- remplacement d'un panneau extérieur	76
GARNISSAGE DE L'HABITACLE	78
CAPOT AVANT (Dépose, repose, réglage, étanchéité, serrure)	80
PARE-CHOCS	83
PORTILLON	84
CAPOTE	
- armature et articulations	85
- pliage	88
MONTAGE DU TOIT (FLORIDE)	89
VITRE DE CUSTODE	91
(Dépose, repose, articulation, étanchéité)	
MONTAGE DU TOIT (CARAVELLE)	92
TOIT AMOVIBLE (REGLAGES)	93
PARE BRISE ET LUNETTE ARRIERE	96
- remplacement	
- étanchéité	
- identification	
- profil enjoliveur	
SIEGES	100
PLANCHE DE BORD	102
CEINTURE DE SECURITE	103
ENJOLIVEURS	105



La superstructure est composée d'éléments en tôle acier emboutie, soudés par points sur le cadre plancher.

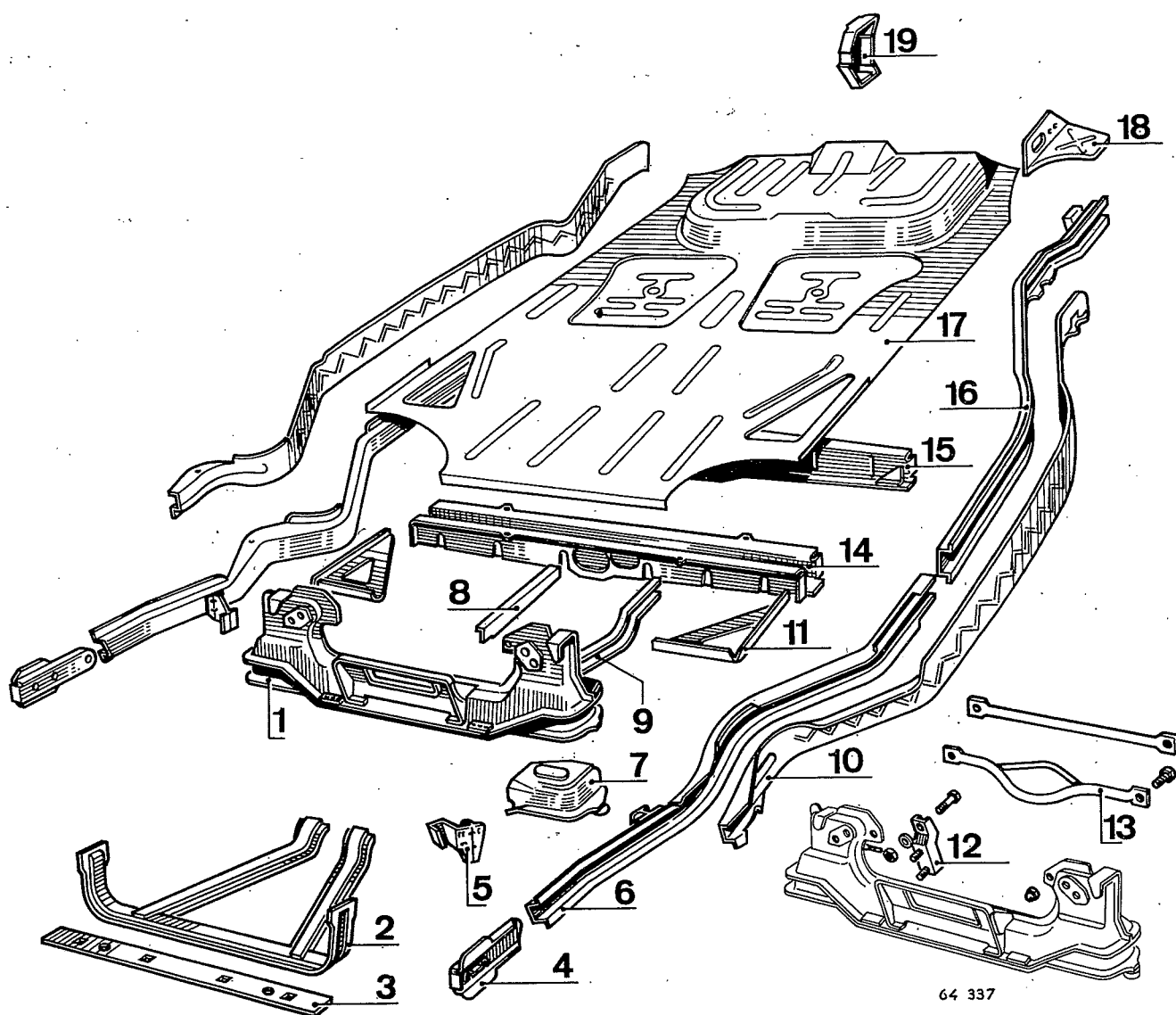
Les panneaux extérieurs sont assemblés entre eux par soudure oxyacétylénique en bout sans finition à l'étain (procédé "Argon-arc").



Pour les véhicules R.1131 et R.1133 "coupé" le toit est fixé sur la carrosserie par boulons.

PLANCHER

Eléments constitutifs.



- 1 - Traverse avant
- 2 - Support de roue de secours
- 3 - Semelle support de roue de secours
- 4 - Rallonge de longeron
- 5 - Support de palier de barre de torsion
- 6 - Longeron partie avant
- 7 - Coupelle de ressort
- 8 - Support de pédalier droit
- 9 - Traverse de pédalier

- 10 - Renfort extérieur de longeron
- 11 - Gousset de pied de porte
- 12 - Support de direction
- 13 - Renfort de traverse avant
- 14 - Traverse milieu
- 15 - Traverse arrière de plancher
- 16 - Longeron partie arrière
- 17 - Plancher
- 18 - Gousset arrière de passage de roue
- 19 - Support moteur

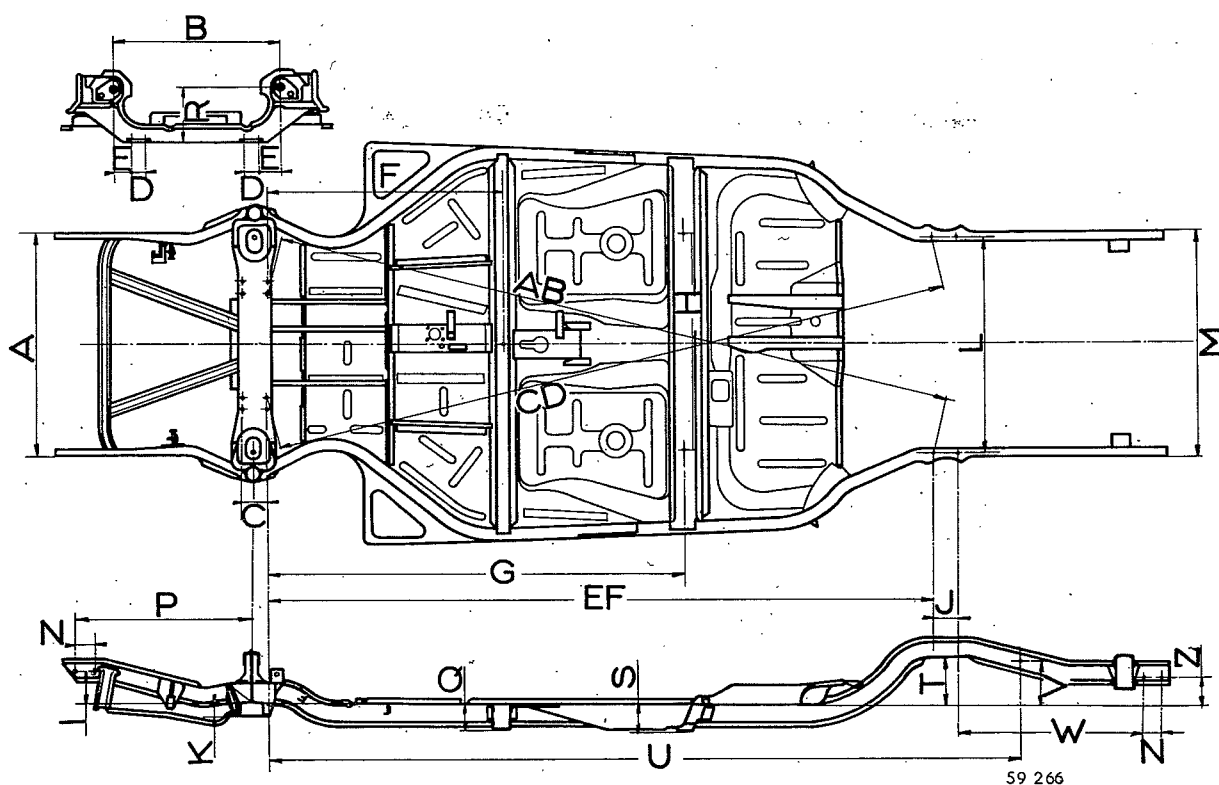
CONTROLE DU CADRE PLANCHER

Toute voiture accidentée nécessite un contrôle sérieux.

Pour effectuer ce contrôle, les outillages mis à la disposition des réparateurs par RENAULT SERVICE sont les suivants :

- 1) La pige de contrôle Car.27
- 2) Le calibre de contrôle Car.50
- 3) Le banc mixte de contrôle et de réparation Car.08 A.

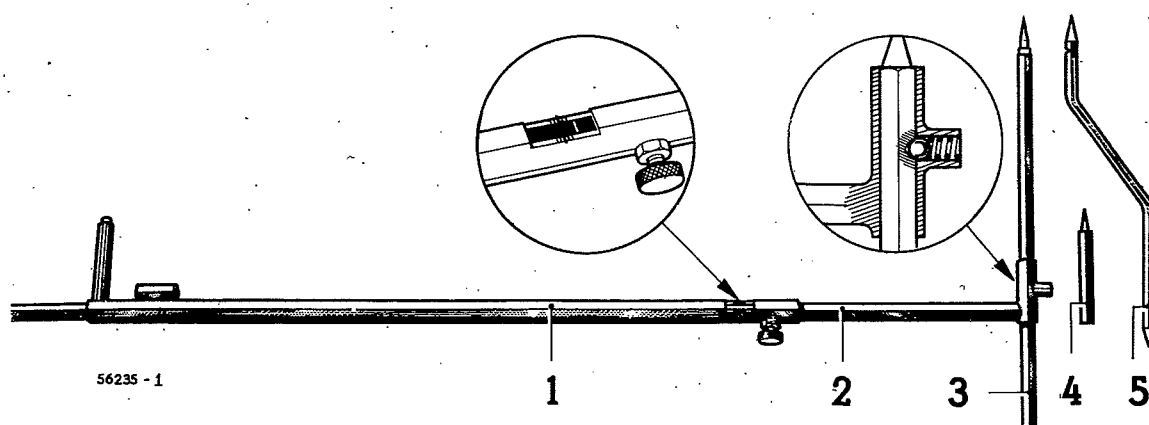
Ces outillages permettent de déterminer à coup sur, si la coque a subi une déformation qui intéresse les points de fixation des organes mécaniques sur le cadre-plancher. Le diagnostic de ce contrôle est important, il est à la base de toute réparation. Aucun remplacement d'éléments constitutifs de la superstructure ne doit être effectué avant de s'être assuré que traverses et longerons du cadre plancher sont en position correcte.



59 266

A =	757 mm ± 0,5 (29 13/16")
B =	562,5 mm ± 0,5 (22 1/8" à 22 5/32")
C =	100 mm $\begin{smallmatrix} +0,4 \\ -0 \end{smallmatrix}$ (3 15/16" à 3 61/64")
D =	40 mm ± 0,2 (1 9/16" à 1 37/64")
E =	61,25 mm ± 0,3 (2 25/64" à 2 27/64")
F =	770,5 mm ± 1 (30 5/16")
G =	1 371 mm ± 1 (53 3/4")
H =	740 mm ± 1 (29 1/8")
I =	115 mm (4 9/16")
J =	74 mm ± 0,3 (2 57/64" à 2 59/64")
K =	45 mm ± 1 (1 3/4")
L =	730 mm ± 0,5 (28 3/4")
M =	760 mm ± 0,5 (29 15/16")

N =	60 mm ± 0,2 (2 23/64" à 2 24/64")
P =	576 mm ± 1 (22 1/16")
Q =	86 mm ± 1 (3 2/8")
R =	189 mm ± 0,3 (7 27/64" à 7 29/64")
S =	90 mm ± 1 (3 9/16")
T =	166 mm ± 1 (6 9/16")
U =	2 450 mm ± 1 (96 1/2")
V =	149 mm ± 1 (5 7/8")
W =	599 mm ± 1 (23 9/16")
Z =	99 mm (3 7/8")
AB =	2 243,2 mm ± 1,2 (88 1/4")
CD =	2 243,2 mm ± 1,2 (88 1/4")
EF =	2 176 mm ± 1 (85 1/2")

Pige de contrôle.

La pige de Contrôle Car.27 et la pointe coudée Car.48-1 pour pige Car.27 fabrication Facom) ou Car.48-2 pour pige Car.27 fabrication Lauravia permettent d'effectuer sur les voitures R.1131 et R.1133 sans dépose d'organes mécaniques, deux séries d'opérations de contrôle distinctes :

1° Contrôle de la partie centrale du cadre-plancher et de la position des éléments de tôlerie.

2° Contrôle de la position des organes mécaniques des trains avant et arrière par rapport au cadre-plancher.

La PIGE se compose de :

- Une partie fixe (fourreau) (1)
- Une règle coulissante (2)
- Une pointe longue (3)
- Une pointe courte (4)
- Une pointe coudée (5)

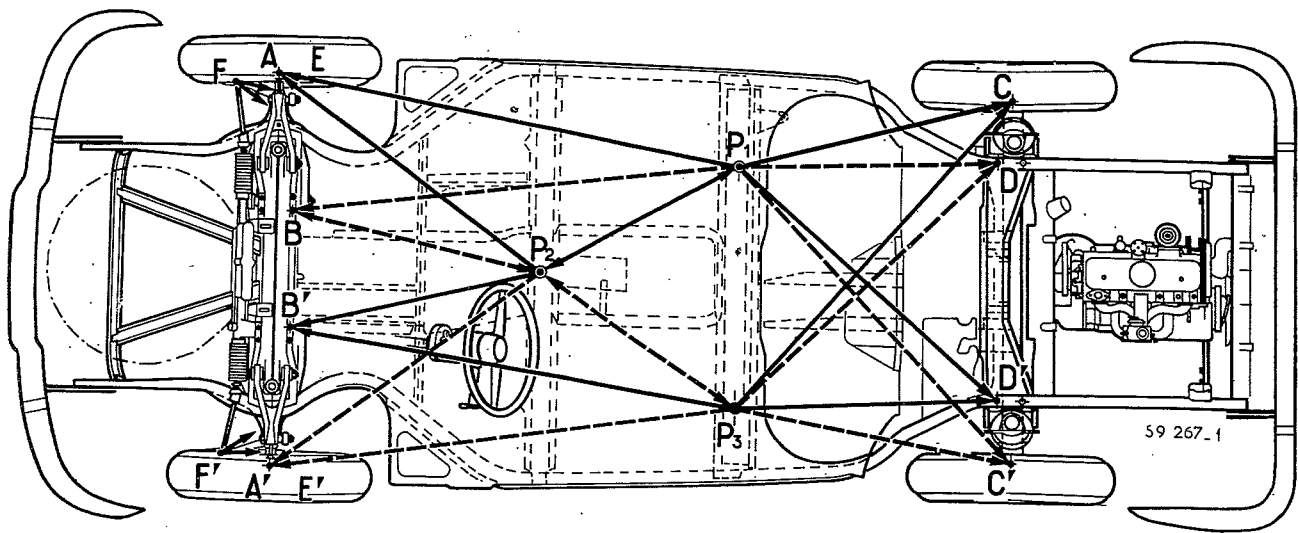
Le fourreau (1) comporte un vernier sur lequel cinq traits sont gravés (médailon) :

- Le trait central du vernier mis en correspondance avec chacun des traits gravés sur la règle (2) indique les cotes théoriques des différents contrôles à effectuer.

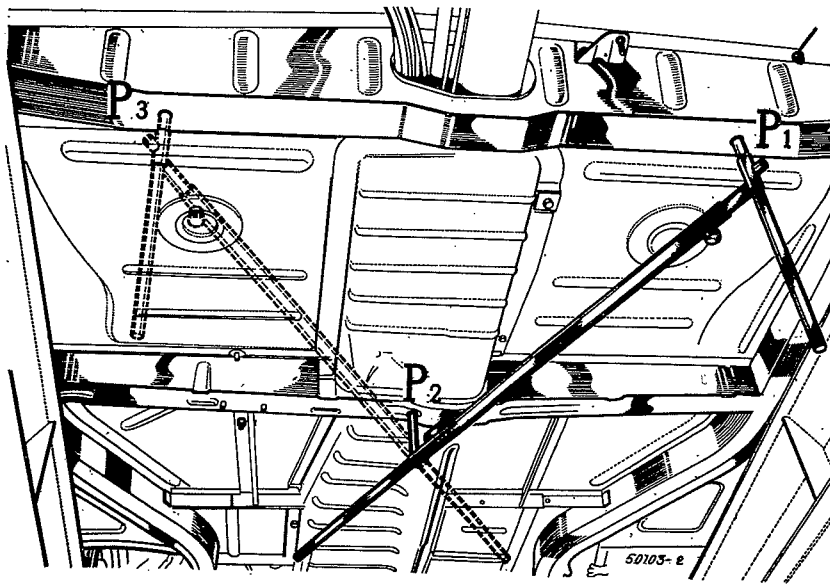
- Les traits situés de part et d'autre de ce trait central permettant d'évaluer les différences de longueur.

La règle coulissante (2) comporte (médailon) un guide muni d'un doigt de verrouillage assurant la mise en place des trois pointes et leur immobilisation sur les différents trous pointeaux. Sur la règle différentes graduations représentent les cotes moyennes relevées sur véhicules neufs, les pointes étant réglées à la position indiquée à chaque opération de contrôle, position qu'il importe de respecter impérativement.

Différents cas d'utilisation de la pige.



Contrôle de la partie centrale du cadre-plancher.



A pour but de déterminer si aucune déformation n'affecte cette partie du plancher qui constitue la base de départ des contrôles.

Les points à contrôler sont :

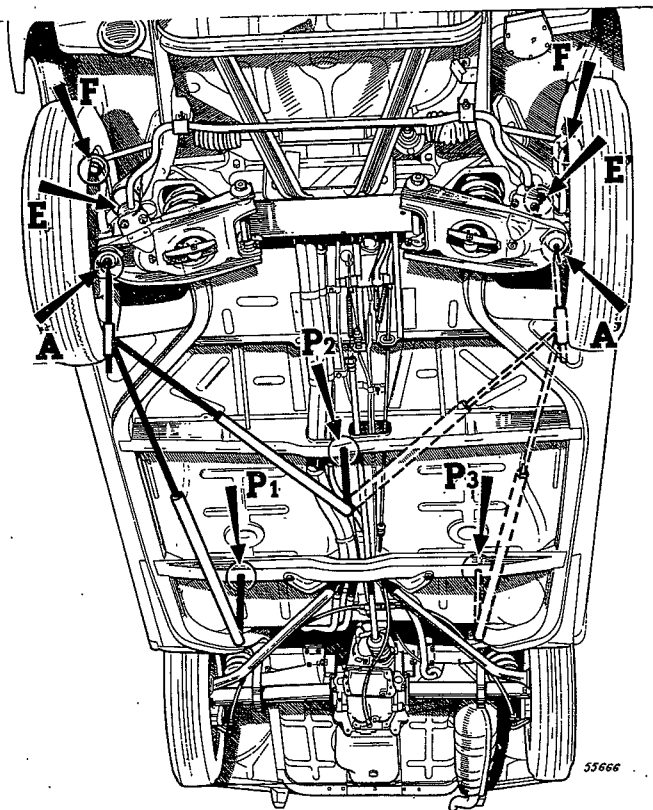
- Les trous pilotes P.1 et P.3 de la traverse arrière de plancher.
 - Le trou pilote P.2 de la traverse milieu.
- Fixer sur la règle la pointe longue (3). au trou pointeau représenté par la flèche.

Comparer.

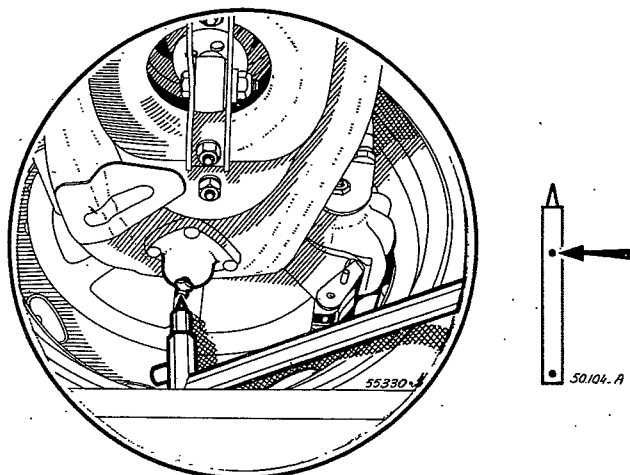
- La longueur P.2 - P.1 position en trait continu à la longueur P.2 - P.3 position en trait interrompu.

CONTROLE DU TRAIN AVANT.

Les trois contrôles ci-dessous s'effectuent en partant des trous pilotes P.1 et P.3 de la traverse arrière de plancher, du trou P.2 de la traverse centrale.



a) Contrôle de la position des bras inférieurs :



Fixer sur la règle la pointe courte (4) au trou pointeau.

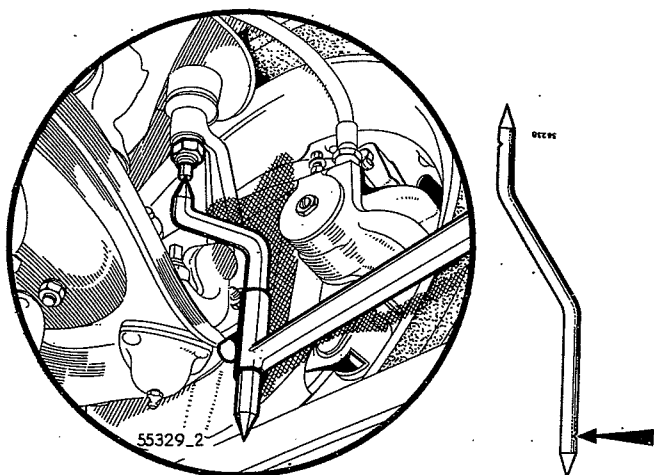
Les points de référence à contrôler sont les points A et A' matérialisés par les graisseurs de rotule inférieures, ou par un petit embouti creux.

Comparer :

1° La longueur P.2-A position en trait continu à la longueur P.2-A' position en trait interrompu.

2° La longueur P.1-A position en trait continu à la longueur P.3-A' position en trait interrompu.

B) Contrôle de la position du bras supérieur :



Fixer sur la règle la pointe coudée (5) au trou pointeau représenté par la flèche. Les points de référence à contrôler sont les points E et E' matérialisés par l'axe des queues de rotules supérieures.

Comparer :

1° La longueur P.2-E à la longueur P.2-E'.

2° La longueur P.1-E à la longueur P.3-E'.

c) Contrôle de la position des rotules de direction :

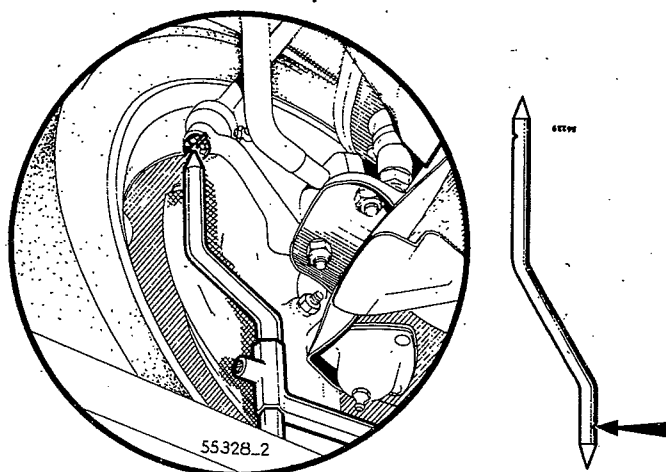
Cette vérification est indépendante du contrôle de la hauteur des rotules (voir chapitre Train Avant).

Fixer sur la règle la pointe coudée (5) au trou pointeau représenté par la flèche.

Les points de référence à contrôler sont les points F et F' matérialisés par les axes des queues de rotule de direction.

Comparer :

- 1° La longueur P.2-F à la longueur P.2-F'.
- 2° La longueur P.1-F à la longueur P.3-F'.



Contrôle du train arrière :

Du fait du débattement des trompettes et de la fixation élastique, du train arrière au plancher, le contrôle ne peut donner qu'une simple indication qui devra être complétée par le contrôle de l'alignement du train arrière à l'aide de la pige T.Ar.62 (page 18).

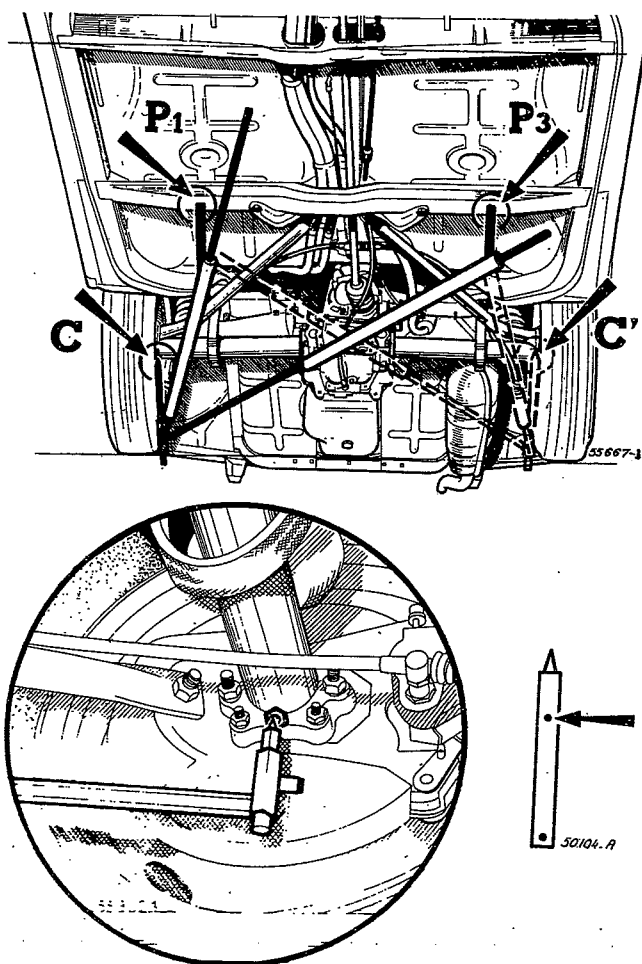
Avec ces réserves, la pige peut cependant être utilisée de la façon suivante :

Les points de référence à contrôler C et C' sont matérialisés par les graisseurs droit et gauche ou des petits boulons situés à l'extrémité et en bas des trompettes, en partant des trous pilotes P.1 et P.3.

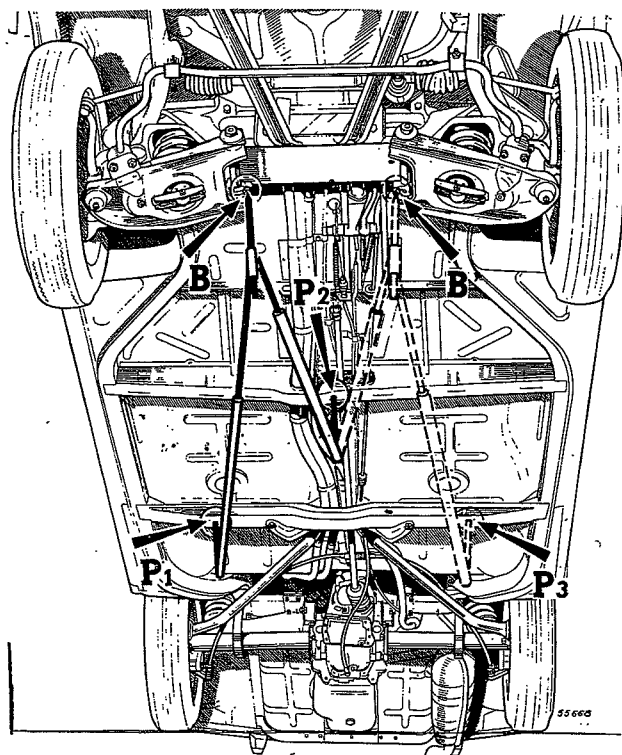
Fixer la pointe courte (4) au trou pointeau représenté par la flèche.

Comparer :

- 1° La longueur P1-C (trait continu) à la longueur P3-C' (trait interrompu).
- 2° La longueur P3-C (trait continu) à la longueur P1-C' (trait interrompu).

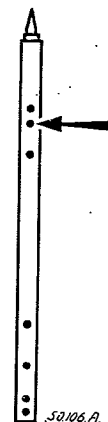
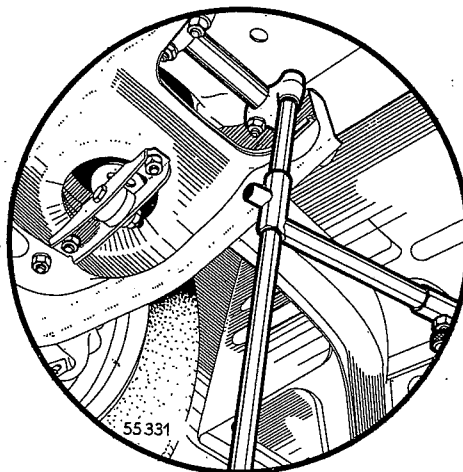


Contrôle de la traverse (train avant en place).



Les points de référence à contrôler sont les points B et B' matérialisés par l'axe des boulons arrière droit et gauche de la fixation intérieure du train avant, en partant des trous pilotes P2, P1, P3.

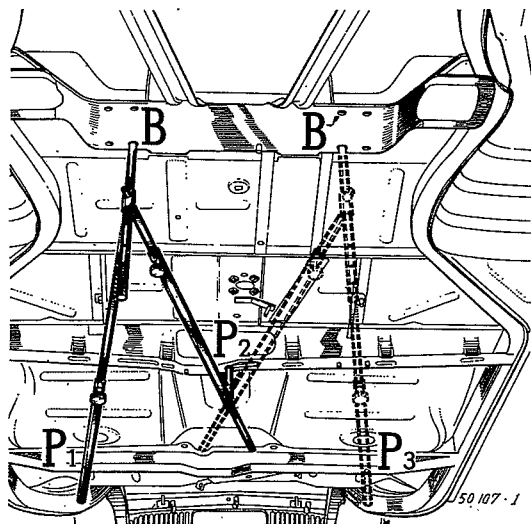
Fixer sur la règle, la pointe longue (3) au trou pointeau représenté par la flèche.



Comparer :

- 1° La longueur P2-B, position en trait continu, à la longueur P2-B', position en trait interrompu.
- 2° La longueur P1-B, position en trait continu à la longueur P3-B' position en trait interrompu.

(train avant déposé).

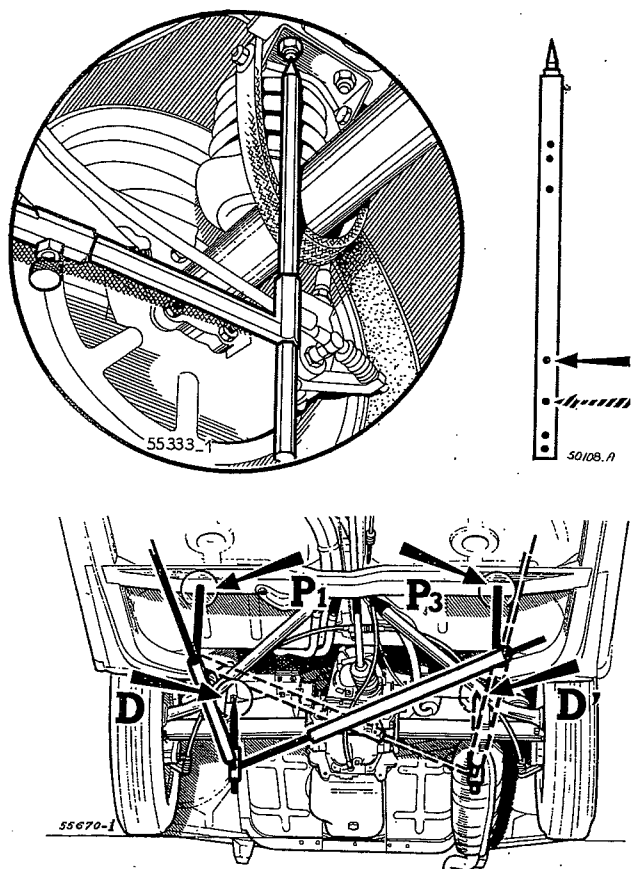


Les points de référence à contrôler sont les points B et B' qui sont les trous de la traverse servant à la fixation du train avant, en partant des trous pilotes P1, P2, P3. Fixer sur la règle la pointe (3) au trou pointeau représenté par la flèche.

Comparer :

- 1° La longueur P2-B position en trait continu à la longueur P2-B' position en trait interrompu.
- 2° La longueur P1-B position en trait continu à la longueur P3-B' position en trait interrompu.

Contrôle de la traverse avant de suspension arrière :



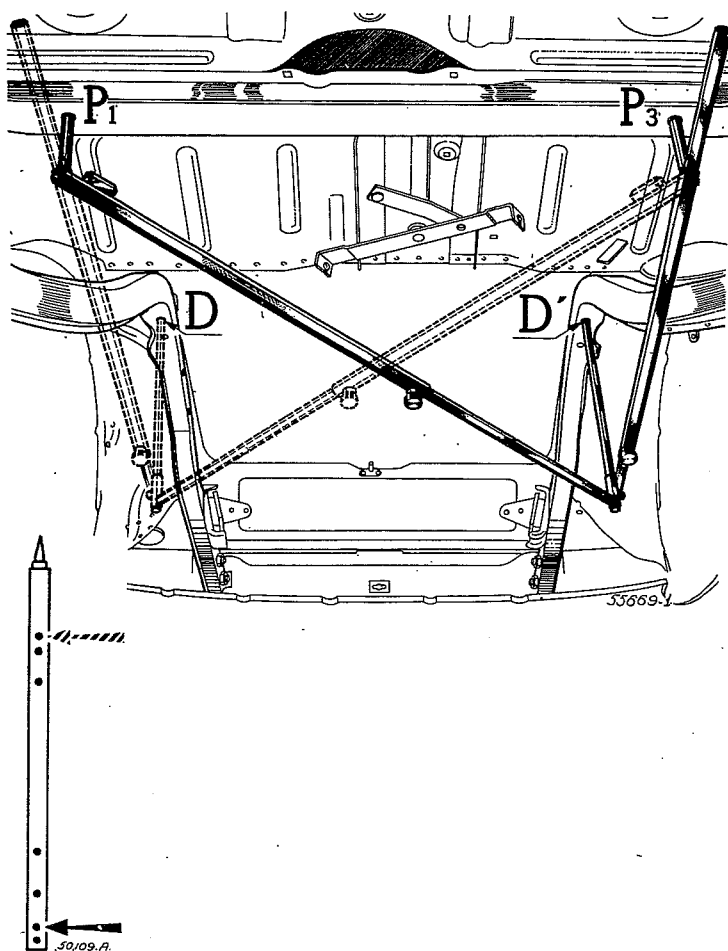
Les points de référence à contrôler sont les points D et D' matérialisés par l'axe des tiges des boulons avant droit et gauche, fixant la traverse aux longerons en partant des trous pilotes P1 et P3. Fixer sur la règle la pointe longue (3) au trou pointeau représenté par la flèche en trait continu.

Comparer :

- 1° La longueur P3-D' position en trait interrompu à la longueur P1-D position en trait continu.
- 2° La longueur P1-D' position en trait interrompu à la longueur P3-D position en trait continu.

Même contrôle (les boulons déposés) sur la traverse en fixant la pointe au trou pointeau représenté par la flèche en pointillé.

Contrôle de la position des longerons :



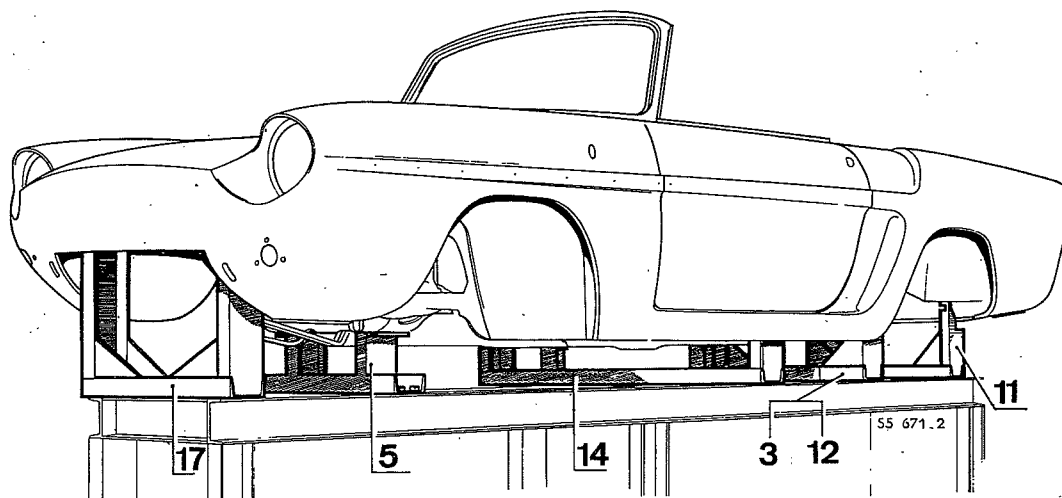
Les points de référence à contrôler sont les points D et D' qui sont les trous des longerons servant à la fixation de la traverse en partant des trous pilotes P1 et P3. Fixer sur la règle la pointe longue (3) au trou pointeau représenté par la flèche en trait continu.

Comparer :

- 1° La longueur P3-D' position en trait continu à la longueur P1-D position en trait interrompu.
- 2° La longueur P1-D' position en trait continu à la longueur P3-D position en trait interrompu.

Fixer la pointe au trou pointeau représenté par la flèche en pointillé pour relever l'écartement DD' des deux longerons.

BANC MIXTE DE CONTROLE ET DE REPARATION.



Le banc mixte a été étudié pour effectuer dans les meilleures conditions le contrôle et la remise en état des éléments accidentés d'une carrosserie :

Le banc mixte se compose :

- du bâti avec pieds démontables Car.08 A fixé au sol, réalisant un plan horizontal.
- du jeu de supports Car.13 A comprenant les supports (3ter), ou 3 + 12, (5 bis), (11) (13), (14), (17), (5).

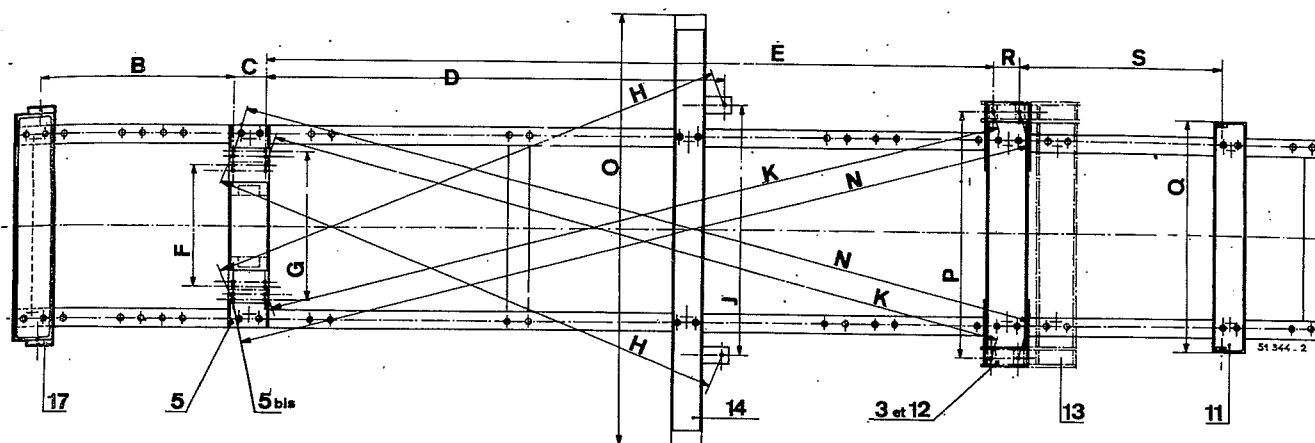
Pour les ateliers de réparation possédant le support N°3 Hauteur 340 mm (13 3/8") variable pour R 1062, prévoir l'utilisation des rehausses N°12 pour obtenir une hauteur de 392,5 mm (15 7/16").

A NOTER QUE CE JEU DE SUPPORTS EST UTILISABLE POUR VEHICULES R.1130 - R.1190 - R.1090 ET LEURS DERIVES EN REMPLACANT LE SUPPORT N° 17 PAR LE N° 15.

1°/ Contrôle - C'est un montage comparable dans son principe aux montages d'assemblage utilisés en fabrication. Les boulons assurant la fixation de la coque sur les supports ont un rôle de broches ; ils doivent donc être tous montés pour que la coque soit considérée comme bonne.

2°/ Redressement - Il permet d'exercer tous les efforts nécessaires au redressement des éléments accidentés, par traction ou compression à partir d'un point intérieur au bâti. Ces efforts peuvent être exercés à l'aide de tirants ou d'un vérin hydraulique, mais en aucun cas on ne devra prendre appui sur les supports.

Mise en place des supports sur le banc.

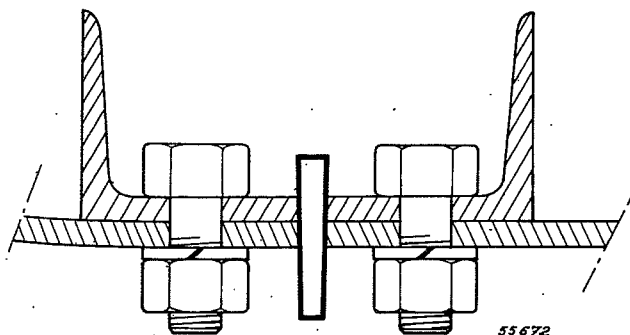


B =	570 mm	(22 7/16")
C =	100 mm	(3 15/16")
D =	1 371 mm	53 15/16")
E =	2 176 mm	85 11/16")
F =	360 mm	(14 1/8")
G =	440 mm	(17 5/16")
H =	1 584 mm	(62 3/8")
J =	740 mm	(29 1/8")

K =	2 243 mm	(88 5/16")
N =	2 421 mm	(95 5/16")
O =	1 280 mm	(50 3/16")
P =	730 mm	(28 3/4")
Q =	698 mm	(27 1/2")
R =	74 mm	(2 15/16")
S =	599 mm	(23 5/8")

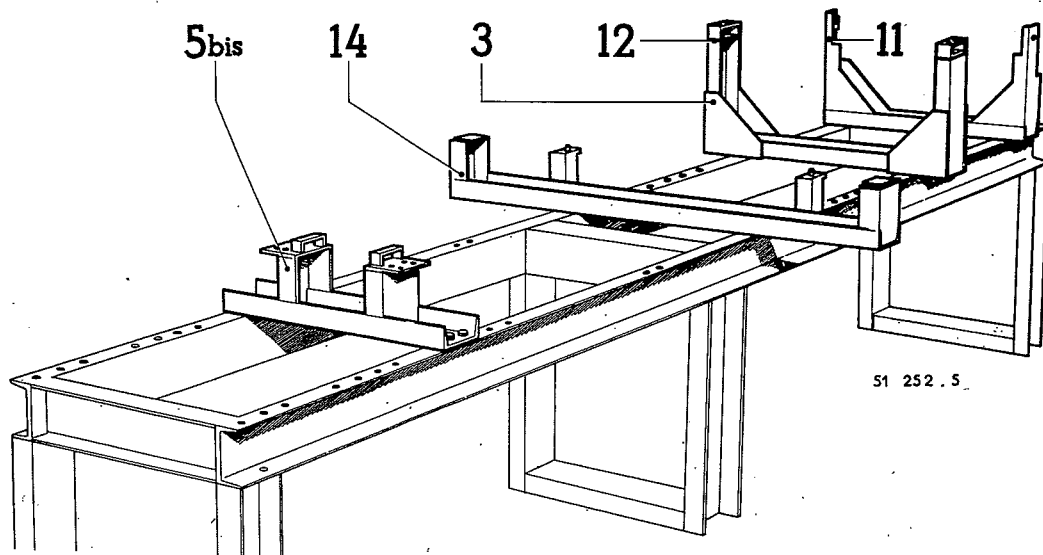
Pour les tolérances d'assemblage, se reporter aux cotes de contrôle du plancher.

Piétage des supports.



Chaque support est repéré à son numéro et devra être piété (goupille conique et broche diamètre 8 mm) (5/16") sur la bâti après réglage avec une coque nue neuve.

Contrôle et réparation d'une voiture groupe propulseur déposé train avant en place :



51 252 . 5

Mettre en place les supports :

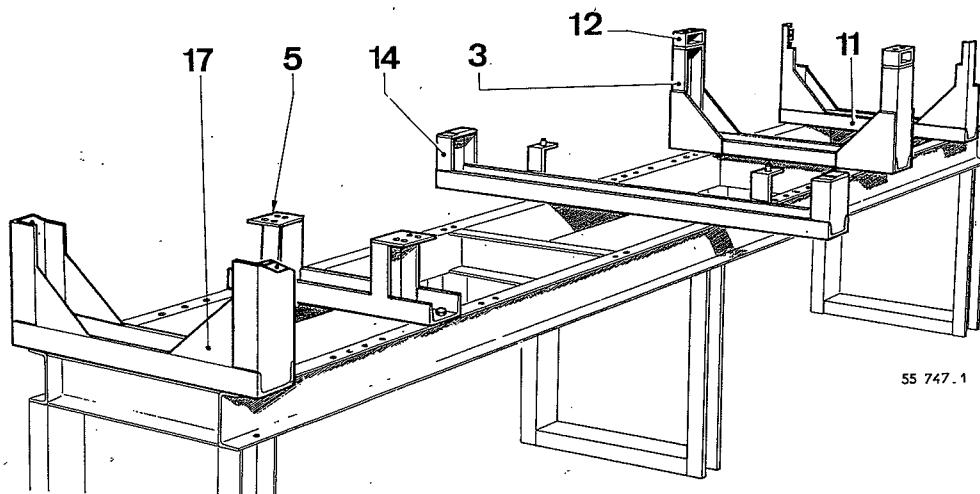
(5 bis) centrage de la traverse avant.

(14) centrage des trous pilotes de la traverse arrière de plancher.

(3 + 12 ou 3 ter) centrage des trous de fixation de la traverse de mécanisme.

(11) centrage des longerons arrière.

Contrôle et réparation d'une coque nue :



55 747 . 1

Mettre en place les supports :

(17) Centrage des longerons avant.

(5) Centrage de la traverse avant.

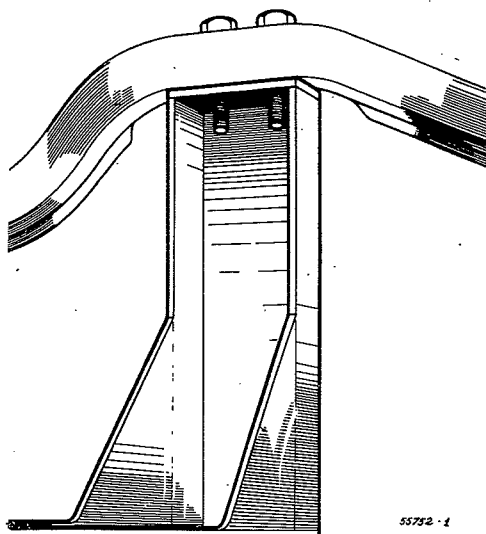
(14) Centrage des trous pilotes de la traverse arrière de plancher.

(3 + 12 ou 3 ter) Centrage des trous de fixation de la traverse de mécanisme.

(11) Centrage des longerons arrière.

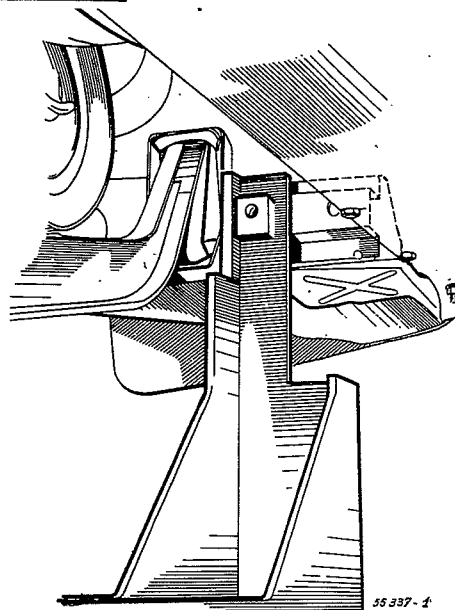
POINTS DE FIXATION DES SUPPORTS SUR LE CADRE-PLANCHER.

Support N°3 + N°12 ou N°3 ter



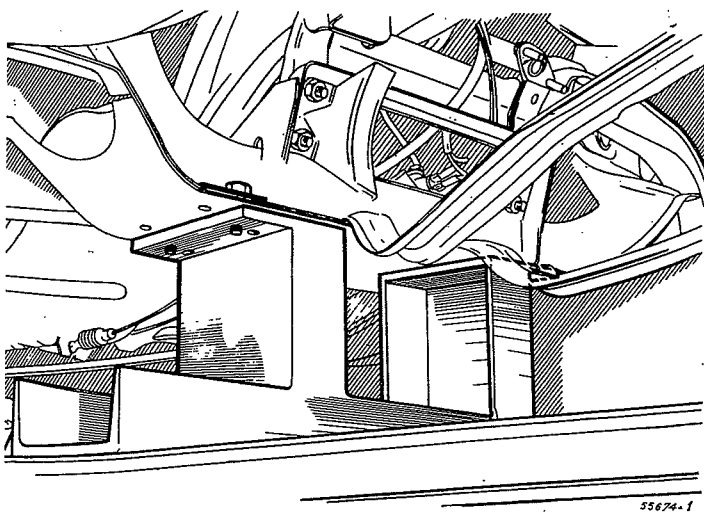
Centrage des longerons arrière par les trous de fixation de la traverse support de mécanisme.

Support N°11



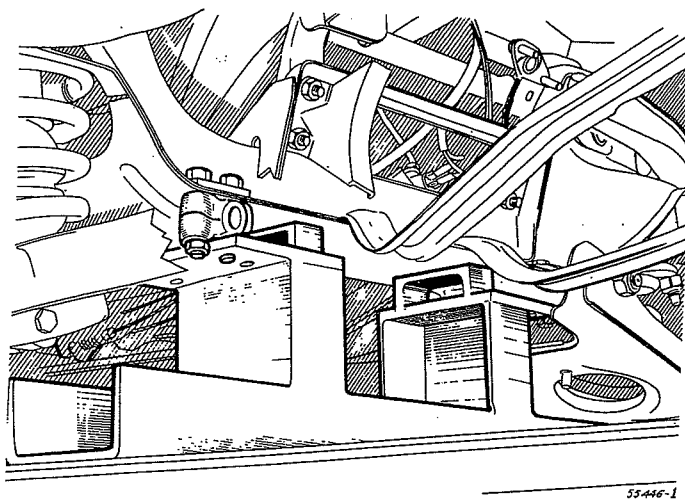
Centrage des longerons arrière par les trous de fixation avant des contre-lames de pare-chocs.

Support N°5

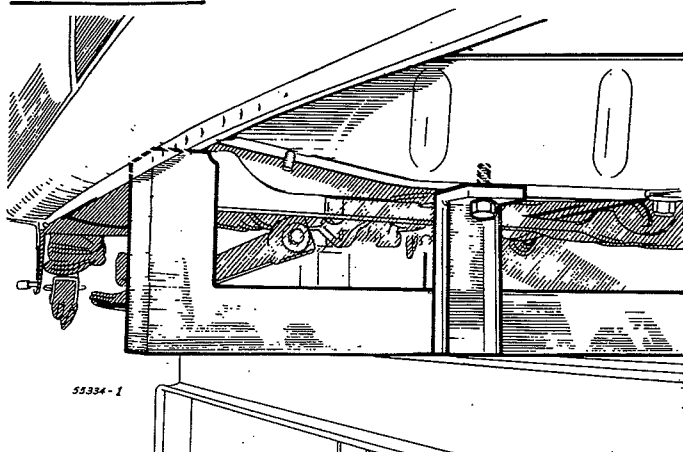


Centrage de la traverse avant par les trous extérieurs de fixation des paliers de suspension avant.

Support N° 5 bis

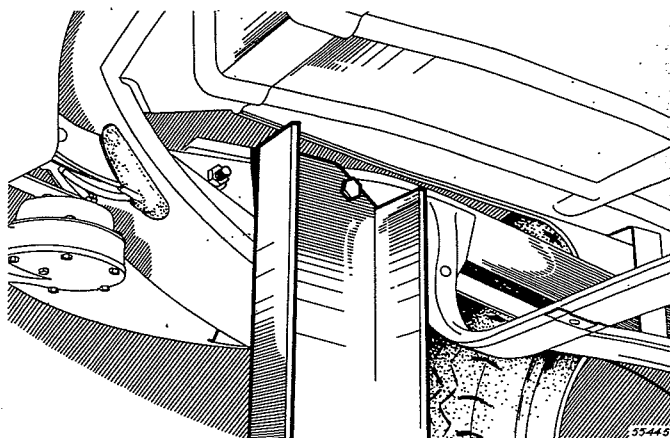


Centrage de la traverse avant (train avant non déposé) par les trous intérieurs de fixation des paliers de suspension avant (vis de fixation et excentriques de réglage de la chasse, déposés).

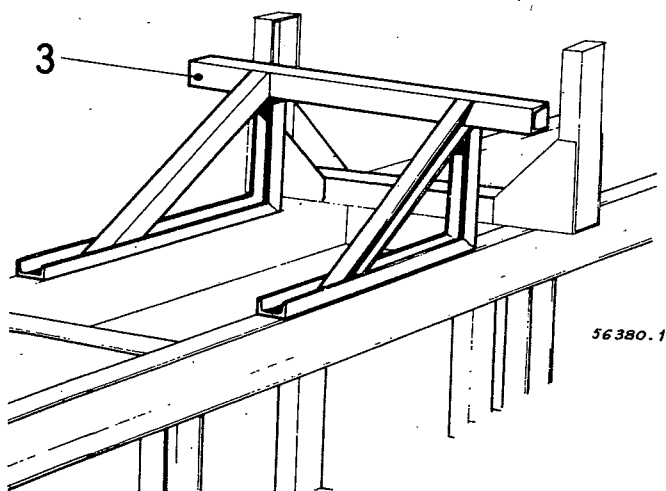
Support N°14

Centrage de la partie centrale du cadre-plancher par les trous pilotes de la traverse arrière de plancher.

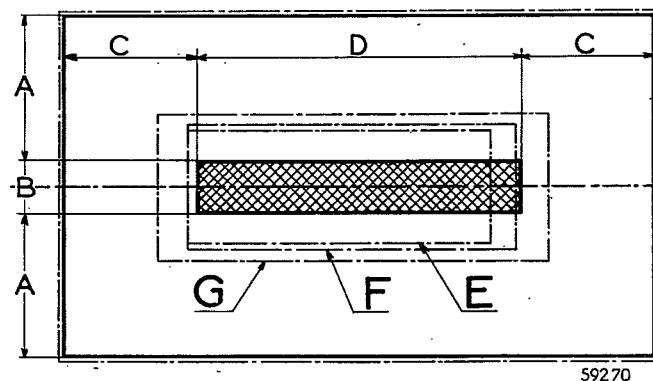
Ce support est d'une largeur égale à l'écartement des longerons.

Support N°17

Centrage des longerons avant par les trous de fixation avant des contre-lames de pare-chocs.

Redressement des longerons arrière au vérin hydraulique.

Exécuter localement le support Car.51 et le fixer à l'arrière du support N°3 pour effectuer le redressement des longerons sans risques de dérégler les supports.

Implantation du banc.

Prévoir une aire de travail d'une surface de 28 à 30 m² (302 to 324 Sq - Ft). Pour le levage, prévoir de préférence un monorail posé dans l'axe longitudinal du bâti.

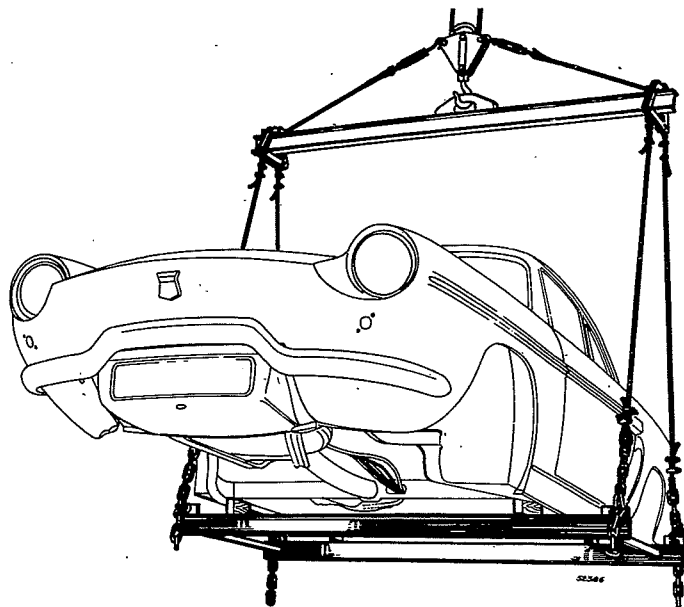
- A = 1,7 m (67 in.)
- B = 0,6 m (23 5/8 in.)
- C = 1,6 m (63 in.)
- D = 3,9 m (153 1/2 in.)

Encombrement extérieur du véhicule :

- E = 4 CV - R.1120
- F = Dauphine, R.1092, R.1130, R.1131, R.1
- G = Frégate, Estafette.

LEVAGE DE LA VOITURE.

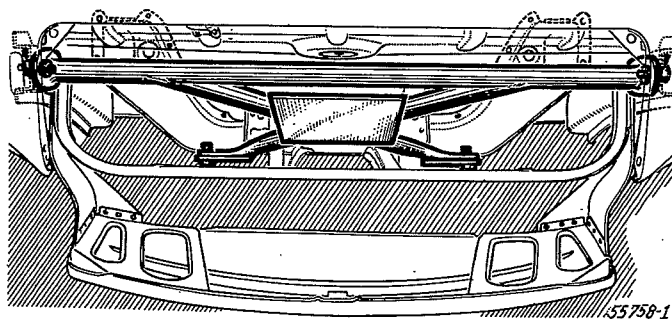
Le levage du véhicule train arrière déposé pour sa mise en place sur le banc de contrôle et de réparation s'effectue à l'aide du palonnier mixte Car.34 et du cadre démontable Car. 36 venant prendre appui sous les longerons du cadre-plancher. L'équilibre du véhicule est réalisé en déplaçant les manilles sur les maillons de chaîne.

CALIBRE DE VERIFICATION DES LONGERONS AVANT Car.18.

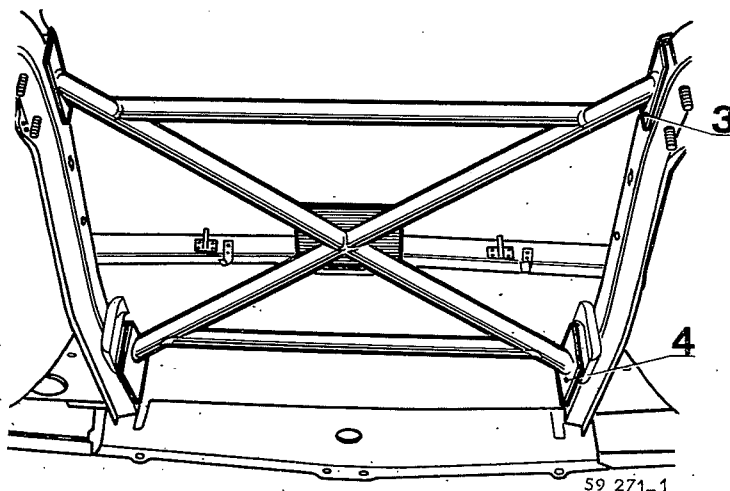
Ce calibre permet le contrôle et la remise en état de la partie avant des longerons en partant, sur traverse avant.

On utilise comme départ les trous de fixation des paliers d'articulation inférieure du train avant.

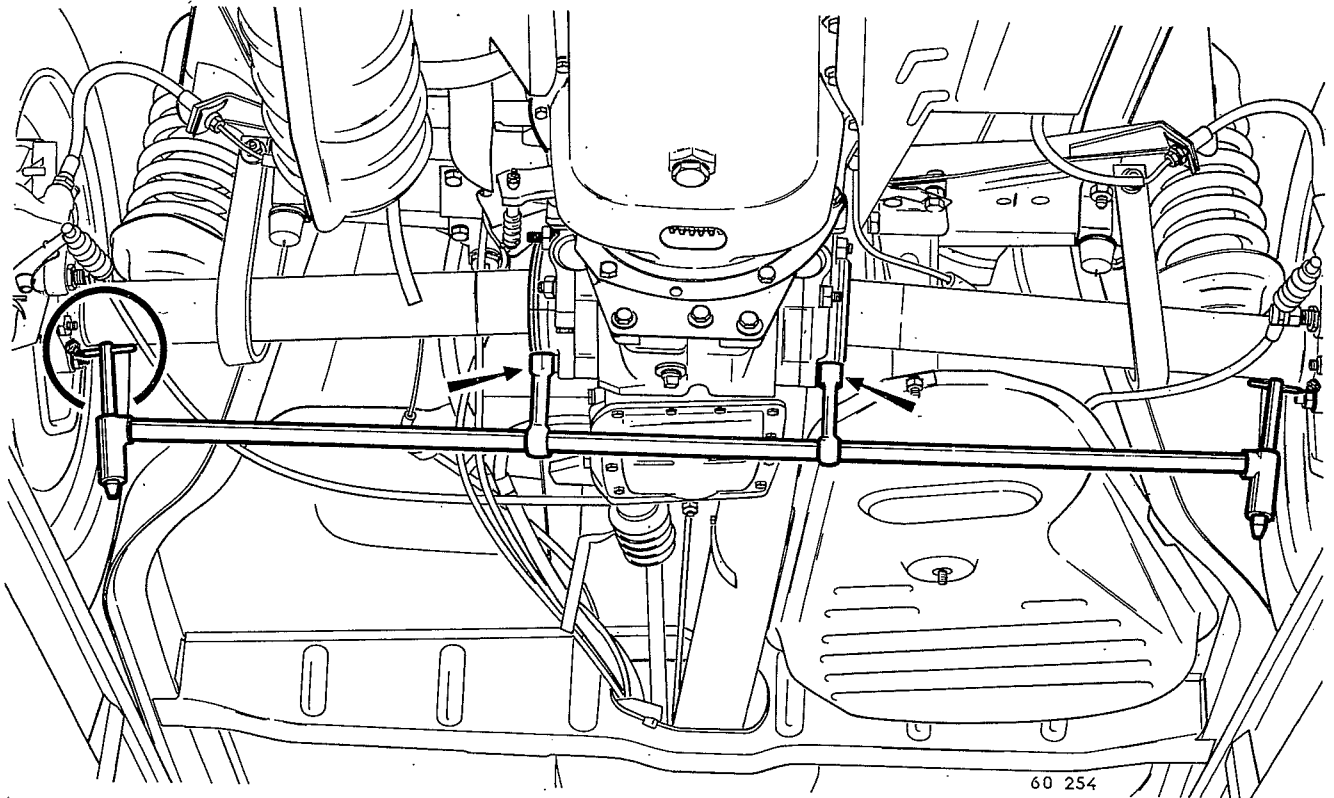
Les trous de fixation des contre-lames de pare-chocs avant doivent correspondre aux trous des plaquettes d'extrémité du calibre.

CALIBRE DE VERIFICATION DES LONGERONS ARRIERE Car.19.

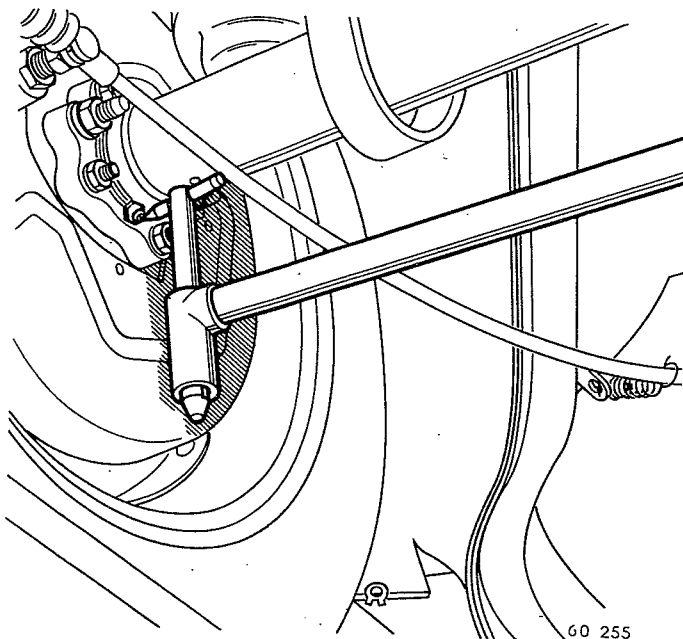
Ce calibre permet le contrôle et la remise en état de la partie arrière des longerons en partant des trous de fixation de la traverse avant de suspension arrière (3). Les trous de fixation des contre-lames (4) de pare-chocs arrière sur les longerons doivent correspondre aux trous des plaquettes d'extrémité.



Contrôle de l'alignement du train arrière.



60 254



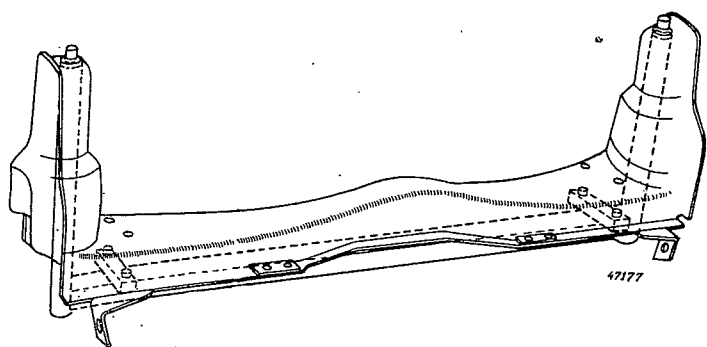
60 255

L'alignement des trompettes, boîte de vitesses peut être contrôlé à l'aide de la pige T.Ar.62.

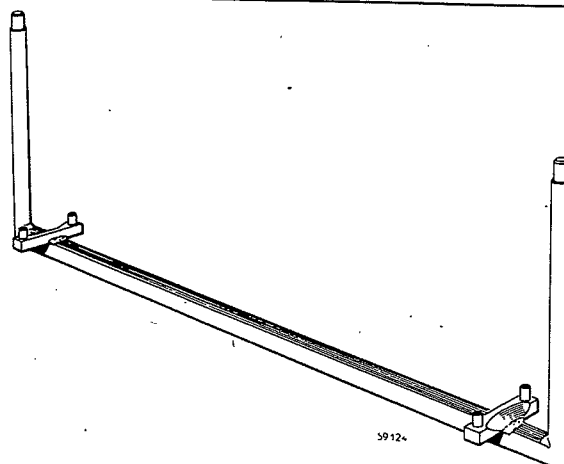
Cette opération sera effectuée sur pont élévateur, ou sur tréteaux.

- Déposer les deux écrous inférieurs de fixation des coquilles de cadran (flèches).
- Mettre en place la pige, bien en appui sur les goujons.
- Les 2 pointes venant en regard des graisseurs comme point de référence.

Contrôle de la traverse avant de suspension arrière déposée à l'aide de l'outil Sus.11 A.



Ce calibre permet une vérification des déformations éventuelles que pourrait subir une traverse avant de suspension arrière.



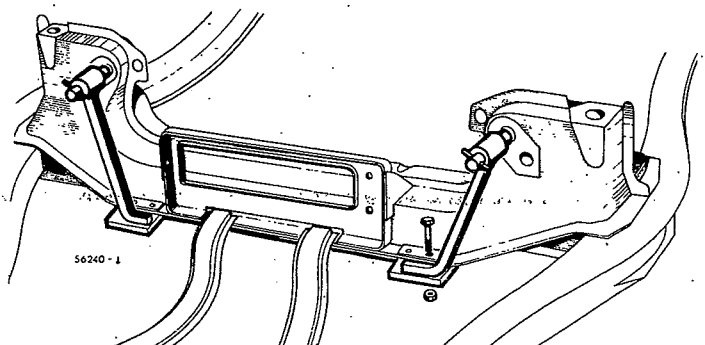
Celle-ci vient coiffer l'outil. Il suffit d'engager les trous de la traverse dans les six centrages correspondants.

CONTROLE ET REMPLACEMENT DE LA TRAVERSE AVANT.

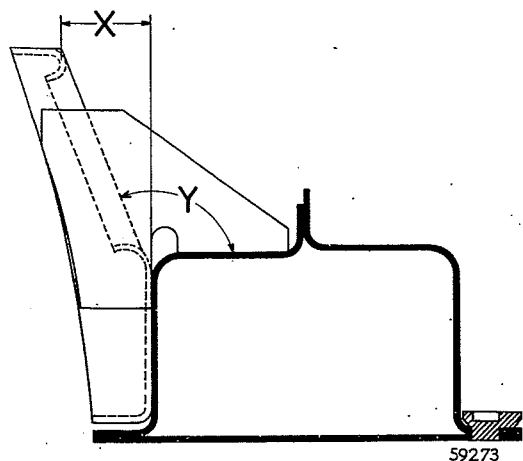
Contrôle des axes supérieurs de la traverse avant :

Après dépose des demi-trains avant (voiture sur tréteaux), vérifier la position de chacun des axes supérieurs d'articulation avec le calibre Car. 15 A.

Le contrôle avec la broche guidée dans le manchon et devant coulisser dans les paliers supérieurs. Le jeu prévu entre le diamètre de la broche et le diamètre intérieur du palier marque la tolérance acceptable qui n'entraîne pas de réparation.



Présenter le calibre par l'avant du véhicule. La fixation sera assurée par 2 vis de fixation de paliers.

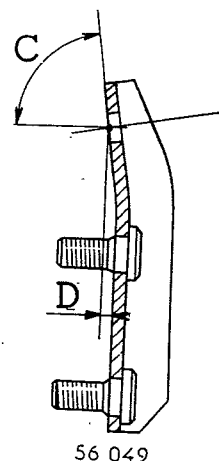


Contrôle du support de direction soudé :

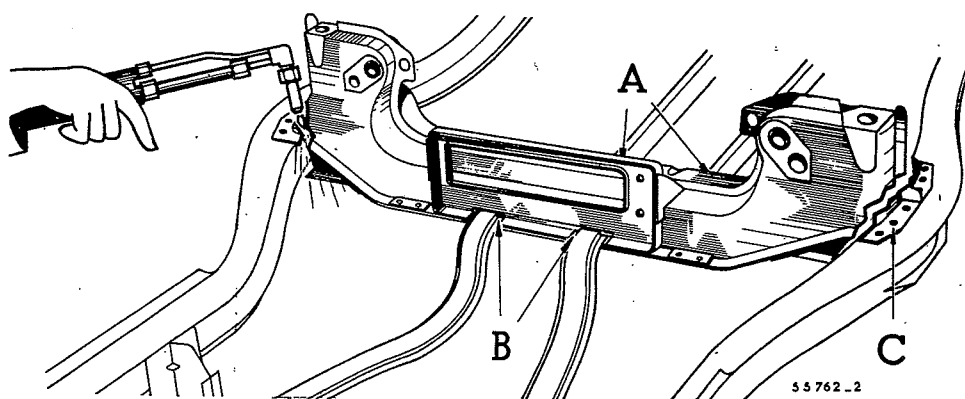
Vérifier la planéité du support fixe sur la traverse avec une règle, et les cotes $X = 26,5 \text{ mm}$ ($1 \frac{1}{32}''$) $Y = 23^\circ$.

Identification et contrôle des supports de direction démontables :

Vérifier les cotes $C = 80^\circ \pm 40'$
 $D = 2,5 \text{ mm } (1'')$



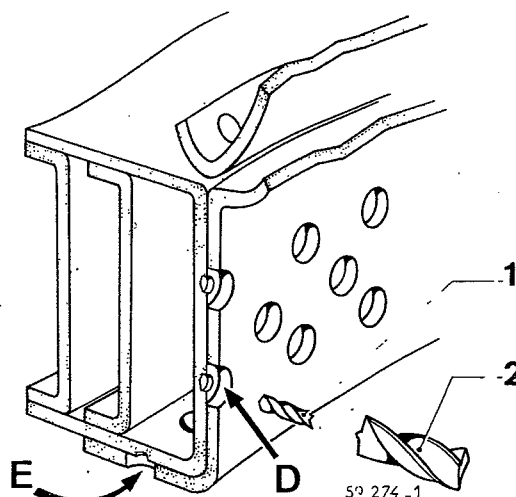
Dépose de la traverse :



Dégrafer au burin : les points de soudure des supports pédalier (A), les points de fixation des supports roue de secours (B) et les points de soudure des coquilles supérieures sur le longeron (C) pour les relever. A l'aide du chalumeau découpeur, découper la traverse à ses deux extrémités au ras des longerons de manière à la faire tomber.

Il reste à dégrafer les points de soudure de chaque coupelle sur les longerons, pour cette opération :

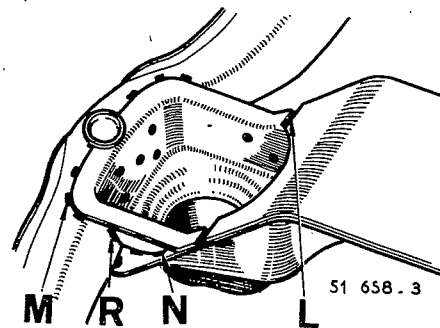
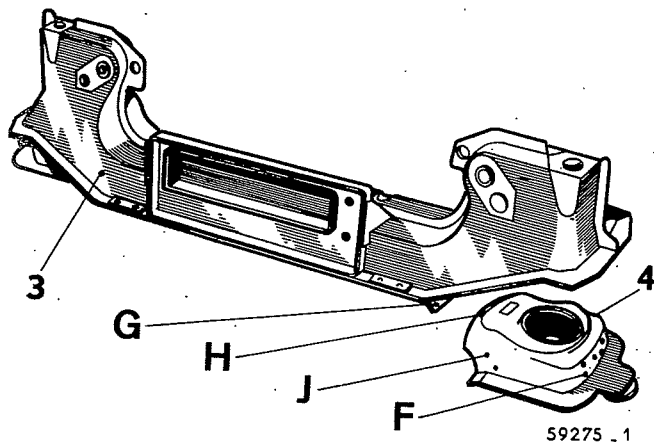
- Pointer chacun des huit points de soudure de la face verticale de la coupelle en (D) et les quatre points de la face inférieure en (E).
- Percer sur chaque point de soudure un avant trou avec un foret (1) de diamètre 3 mm (1/8") (ne pas faire déboucher le trou).



- Lamer chaque point de soudure avec un foret (2) de diamètre 8 mm (5/16") affûté à "fond-plat" en prenant soin de ne pas attaquer le longeron.

A l'aide d'une pince, effectuer plusieurs tractions sur la coupelle pour la dégager.

Repose de la traverse :



Le magasin de pièces de rechange livre la traverse en deux parties, afin de faciliter sa mise en place :

- La traverse proprement dite (3), assemblée avec une seule coupelle de ressort.
- Une coupelle intérieure de ressort (4).

Sur la face intérieure de la coupelle assemblée à la traverse, percer cinq trous (F) de diamètre 12 mm (15/32").

Sur la coupelle indépendante, percer également cinq trous (F), deux trous dans le fond en (H) et deux trous sur chaque face droite et gauche en (J).

Sur la traverse côté sans coupelle de ressort faire sauter les deux points extrêmes de soudure droit et gauche de la semelle en (G) et rabattre cette semelle pour permettre le passage de la coupelle au montage.

Engager la traverse par-dessous, la positionner correctement dans l'axe de la voiture à l'aide de la pige Car. 27, la brider avec des serre-joints.

Ancrer par cordon interrompus de soudure électrique à l'arc, les faces supérieures de la traverse sur les longerons.

Engager alors la coupelle de ressort indépendante (4), la brider avec deux serre-joints et rabattre la semelle de la traverse.

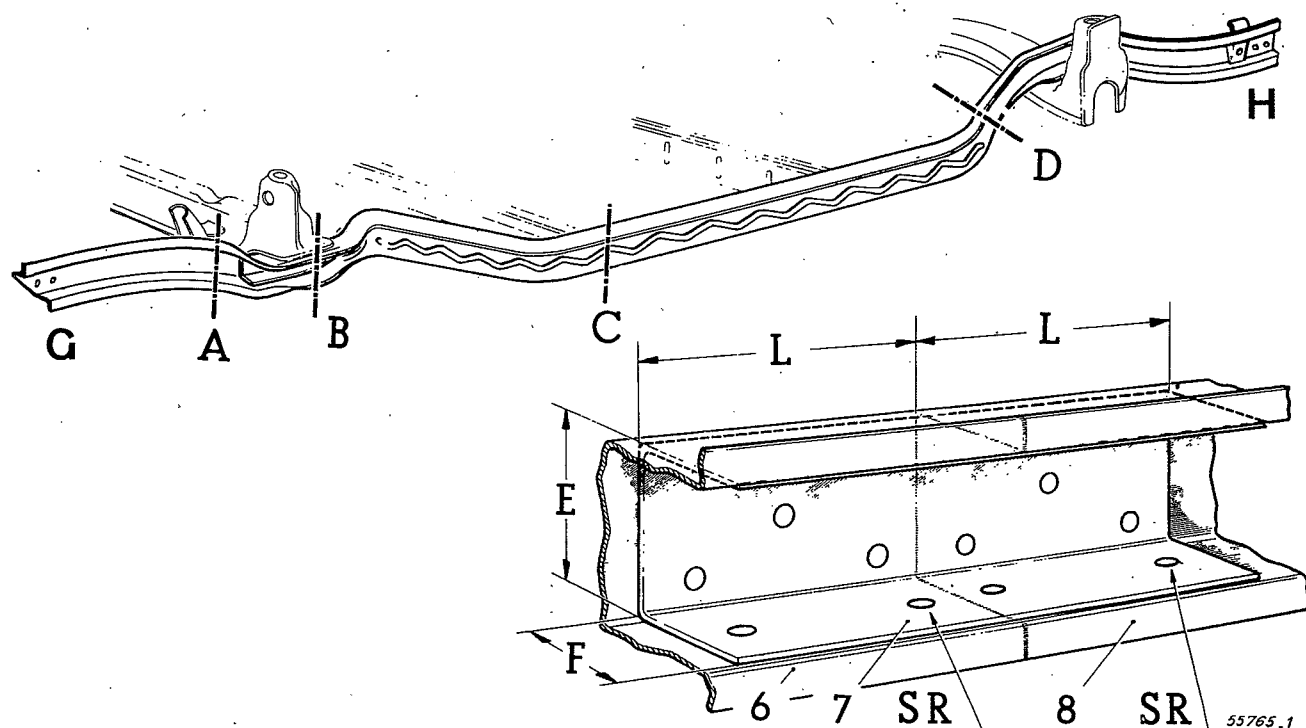
Effectuer dans chacun des trous de diamètre 12 mm (15/32") (F, H, J,) préalablement percés, un bouchonnage de soudure électrique à l'arc.

Terminer la soudure électrique à l'arc bord à bord des faces intérieures de chaque coupelle sur les longerons en (M), ainsi que les points de jonctions coupelle-traverse en (L) et (N) et coupelle-longeron en (R).

Souder les longeronnets de pédalier et de support roue de secours.

REPLACEMENT DES LONGERONS.

IL EST INTERDIT DE CHAUFFER UNE PARTIE QUELCONQUE DES LONGERONS POUR LES REDRESSER, LE CHAUFFAGE ENTRAINANT UNE DIMINUTION DE LA RESISTANCE MECANIQUE ET DE L'ELASTICITE DU METAL.



Après avoir déterminé la partie accidentée à remplacer, de préférence aux endroits repérés (A), (B), (C), (D), dégrader les tôles soudées sur le longeron et scier la partie à remplacer.

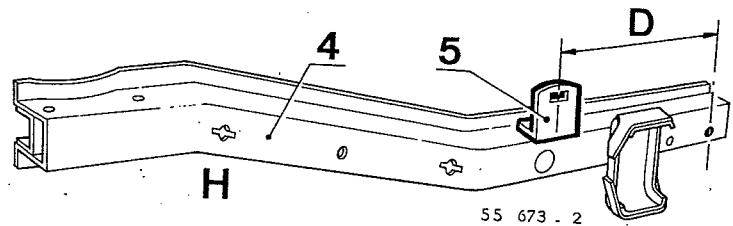
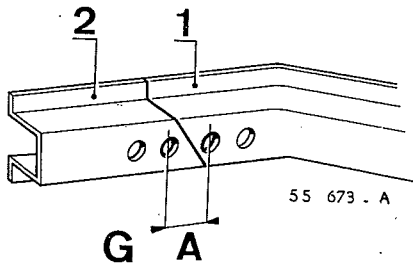
- Ajuster soigneusement la partie de l'élément neuf (6) avec celle du longeron en place (8).
- Confectionner une doublure (7) en tôle de 1,5 mm (1/16") d'épaisseur, de longueur $L + L = 200$ mm (7 7/8"), de hauteur, $E = 47$ mm (1 27/32"), et de largeur $F = 35$ mm (1 3/8").

- Engager cette doublure de $L = 100$ mm (3 15/16") dans l'élément neuf (6) et la souder par points de soudure électrique (SR).
- Engager l'élément neuf dans le longeron en place, brider et souder par points de soudure électrique (SR) et raccorder les deux éléments par soudure oxyacétylénique.

Ne pas omettre de souder avant la pose du côté d'avant, du fond de passage de roue du côté de caisse, la doublure de longeron qui sera raccordée par soudure oxyacétylénique à l'élément restant en place.

Préparation d'un longeron Avant (G) et Arrière (H).

Soudure :



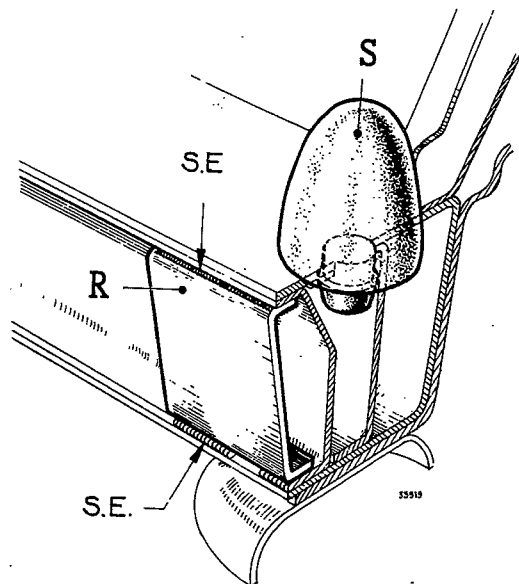
Sur les longerons avant (1), souder par points de soudure électrique (SR) :

- La rallonge avant (2) en assurant la cote $A = 44 \text{ mm}$ (1 3/4")

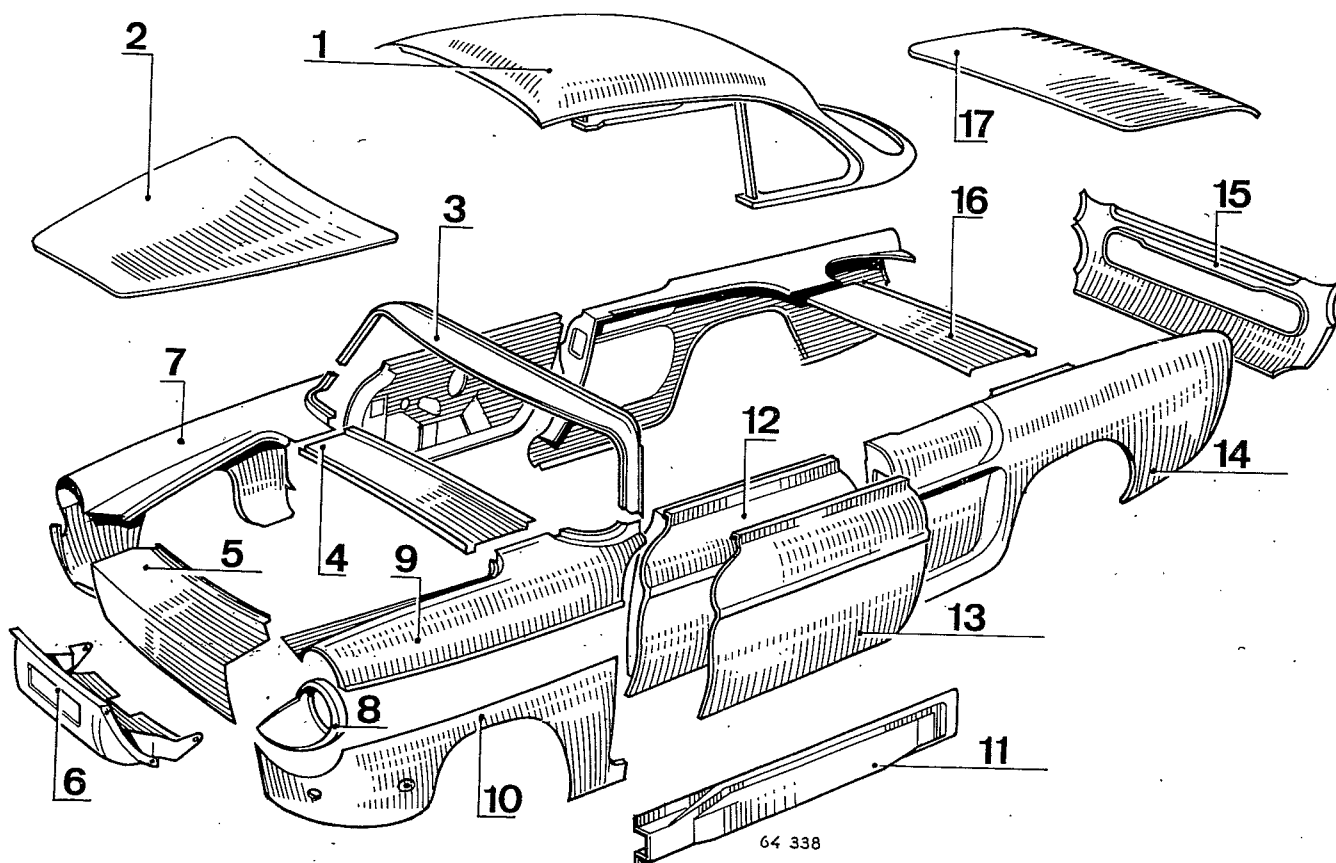
Sur le longeron arrière droit (4) souder :
le support de climatiseur (5) en assurant la cote $D = 300 \text{ mm}$ (11 13/16").

EQUIPEMENT SPECIAL.

Renfort des longerons Avant.

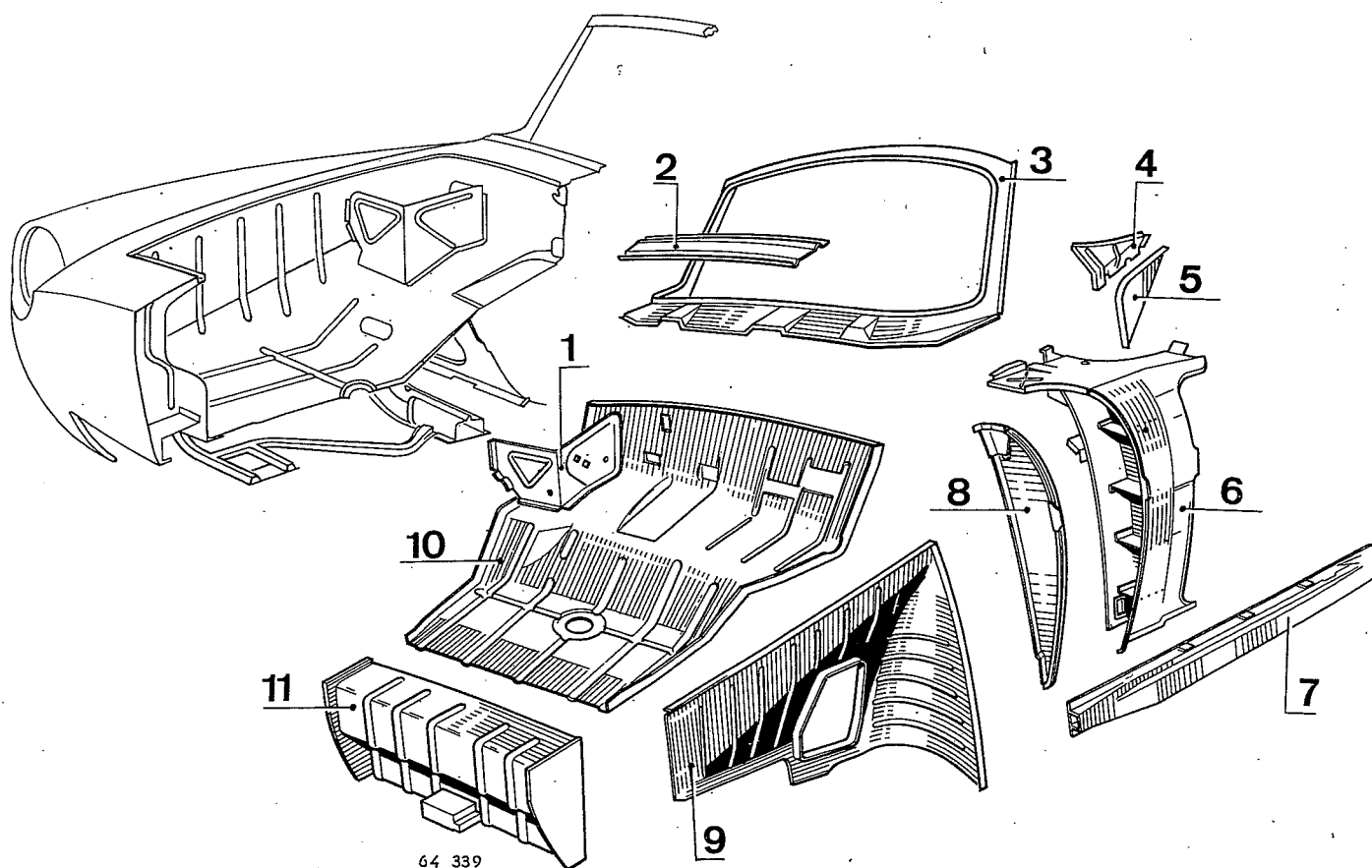


Après soudure du côté d'avant prévoir la soudure électrique à l'arc (SE) d'un renfort (R) placé dans l'axe du tampon de chocs (S).

SUPERSTRUCTURE.Eléments extérieurs de la carrosserie.

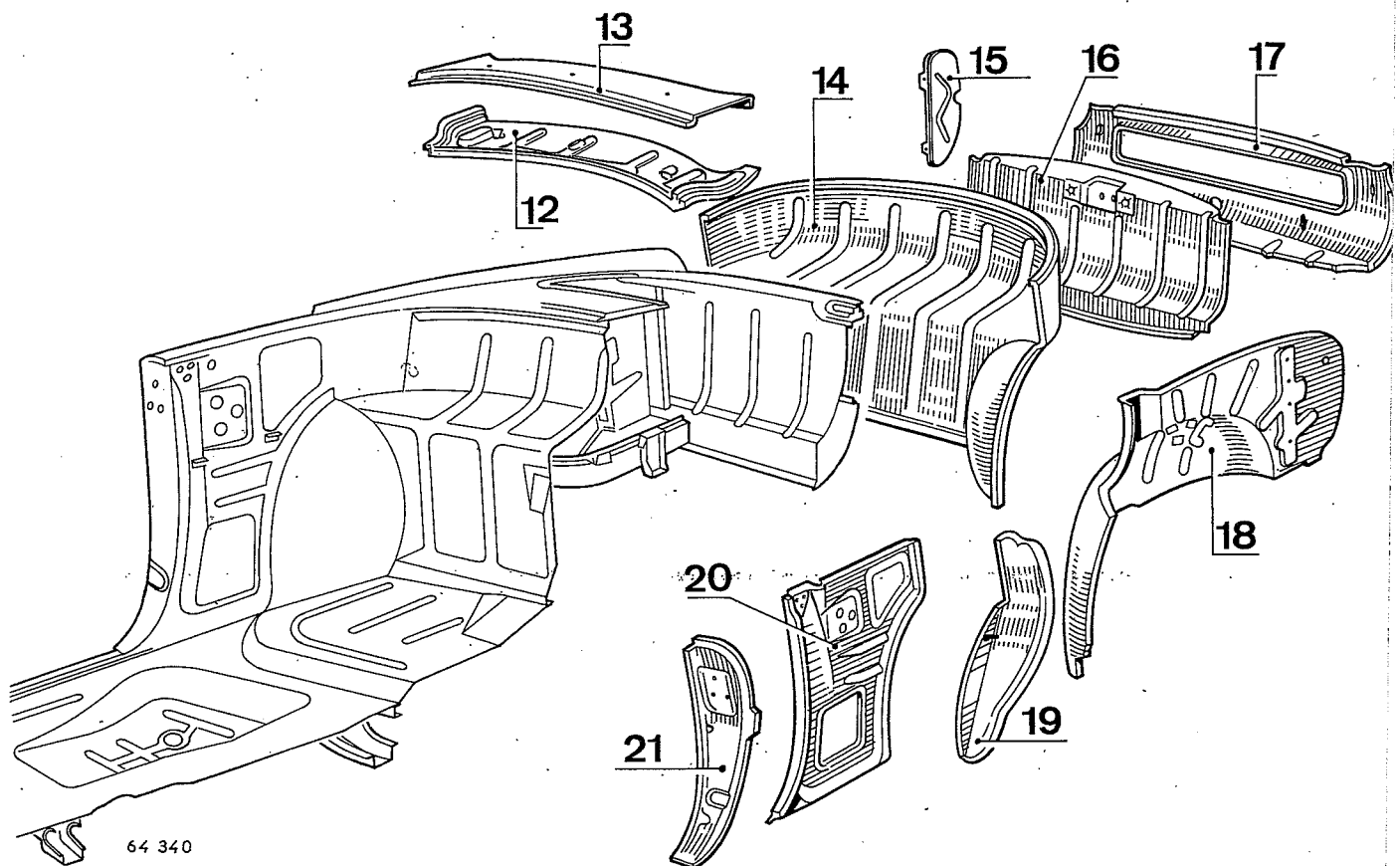
- 1 - Toit
- 2 - Capot avant
- 3 - Frise de pare-brise
- 4 - Panneau inférieur de pare-brise
- 5 - Calandre
- 6 - Portillon de roue de secours
- 7 - Aile avant complète
- 8 - Logement de phare
- 9 - Aile avant partie supérieure

- 10 - Aile avant partie inférieure
- 11 - Bas de marche
- 12 - Porte
- 13 - Panneau extérieur de porte (voir remplacement au chapitre porte).
- 14 - Aile arrière.
- 15 - Jupe Arrière
- 16 - Traverse de pontet
- 17 - Capot Arrière.

ELEMENTS CONSTITUTIFS.Partie avant.

- 1 - Coffre à batterie
- 2 - Panneau inférieur de pare-brise
- 3 - Encadrement de pare-brise
- 4 - Gousset de liaison de pare-brise
- 5 - Gousset supérieur de pied avant
- 6 - Pied avant

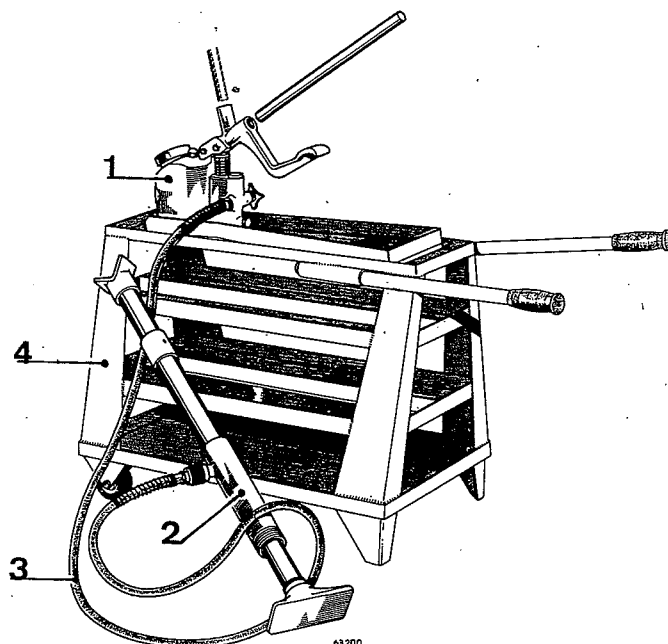
- 7 - Bas de marche
- 8 - Tôle de fermeture de pied avant
- 9 - Côté d'auvent
- 10 - Tablier
- 11 - Doublure de calandre.

ELEMENTS CONSTITUTIFS.Partie arrière.

- 12 - Doublage de panneau de coffre moteur
- 13 - Traverse de pontet
- 14 - Cloison de dossier
- 15 - Déflecteur de radiateur
- 16 - Doublure de jupe

- 17 - Jupe arrière
- 18 - Fond de passage de roue
- 19 - Garde-boue
- 20 - Doublure de panneau de côté
- 21 - Pied arrière.

UTILISATION DES PETITS ET GROS OUTILLAGES POUR LA REPARATION DES CARROSSERIES.



Dans le cas d'éléments légèrement déformés, utiliser l'outillage classique de réparation : table à main de débosselage, tas à main, marteau à planer, batte, marteau postillon, etc., la presse hydraulique et le tirant à ruban.

Remplacement des éléments constitutifs :

Procéder à des coupes suivant les lignes de jonction prévues en fabrication ou en réparation (pièces livrées par le M.P.R.) et pour lesquelles on utilisera, cisaille, scie à métaux, grignoteuse électrique ou pneumatique, chalumeau.

Dégrafage des points de soudure, par perçage : d'abord un trou de diamètre 2 à 3 mm ($5/64''$ à $1/8''$), puis lamage avec un foret affuté à fond plat. L'élément restant en place devra être en bon état, pour permettre une bonne soudure : trous rebouchés au chalumeau, tôles dressées et décapées soigneusement (sans traces de peinture ou d'apprêt).

Mise en place des éléments neufs.

A l'aide de serre-joints ou pinces à serrage rapide (Réf. 12 222).

En plus du banc de contrôle et de réparation l'utilisation d'un vérin hydraulique s'impose.

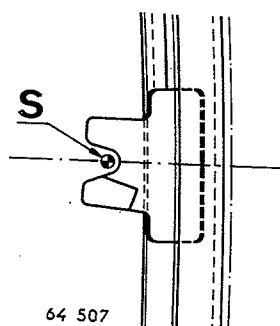
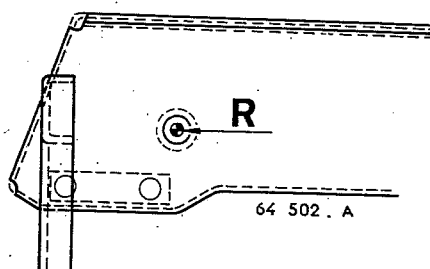
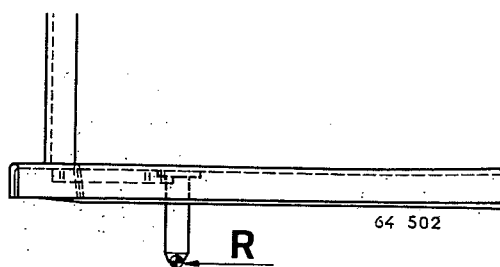
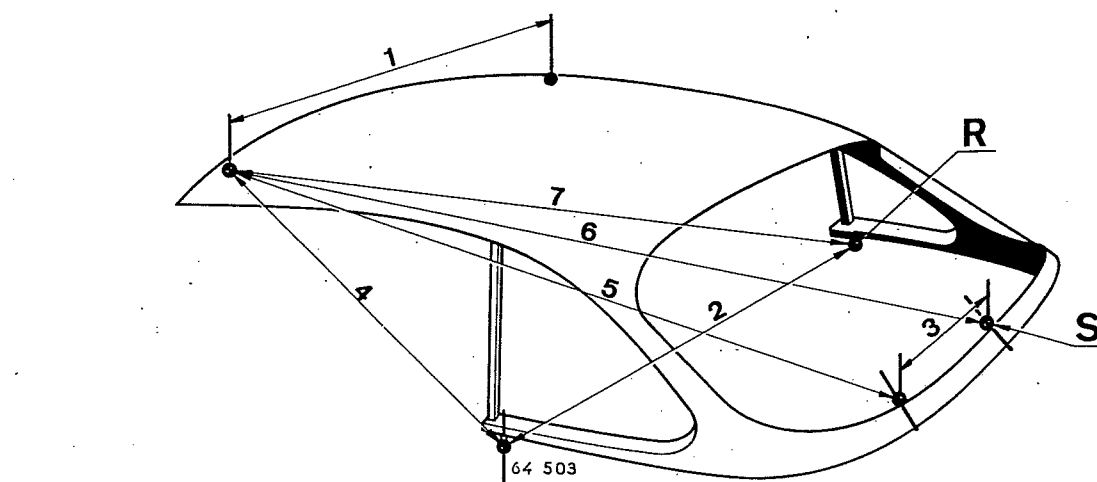
Il présente l'avantage de permettre des déplacements lents et contrôlés, ainsi que des efforts puissants ne nécessitant qu'une force relativement faible réalisée le plus souvent à partir d'une commande non mécanique.

Cet ensemble de redressage se compose :

- d'une pompe réservoir à faible débit, et très haute pression (1).
- d'un vérin (2) pousseur ou tireur relié à la pompe par un système de tuyau flexible (3).
- d'une gamme d'accessoires mobiles à monter sur le vérin permettant des combinaisons très variées.
- d'une table de rangement (4), sur laquelle peut se fixer la pompe, facilitant ainsi les déplacements dans les ateliers.

COTES POUR LE REDRESSAGE DE LA CARROSSERIE.

Position et tolérances des points de fixation toit amovible.



$$1 = 926 \pm 2 \text{ mm } (36 \frac{7}{16}'' \pm \frac{5}{64}'')$$

$$2 = 1\,224 \pm 2 \text{ mm } (48 \frac{3}{16}'' \pm \frac{5}{64}'')$$

$$3 = 500,8 \pm 2 \text{ mm } (19 \frac{11}{16}'' \pm \frac{5}{64}'')$$

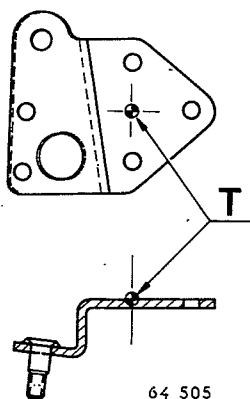
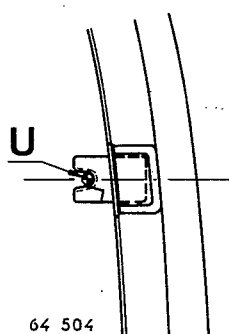
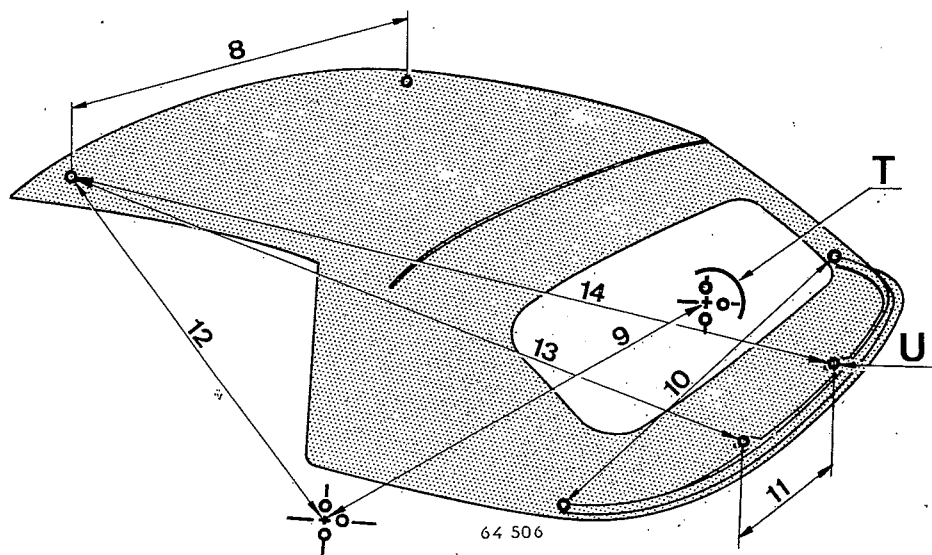
$$4 = 837,5 \begin{smallmatrix} + 2 \\ - 1 \end{smallmatrix} \text{ mm } (33'' \begin{smallmatrix} + 5/64'' \\ - 3/64'' \end{smallmatrix})$$

$$5 = 1\,476,3 \begin{smallmatrix} + 2,4 \\ - 0,3 \end{smallmatrix} \text{ mm } (58 \frac{1}{8}'' \begin{smallmatrix} + 3/32'' \\ - 1/64'' \end{smallmatrix})$$

$$6 = 1\,625,7 \begin{smallmatrix} + 2,5 \\ - 1 \end{smallmatrix} \text{ mm } (64'' \begin{smallmatrix} + 3/32'' \\ - 3/64'' \end{smallmatrix})$$

$$7 = 1\,354,5 \begin{smallmatrix} + 3 \\ - 2 \end{smallmatrix} \text{ mm } (53 \frac{5}{16}'' \begin{smallmatrix} + 1/8'' \\ - 5/64'' \end{smallmatrix})$$

Position et tolérance des points de fixation capote.



$$8 = 926 \pm 2 \text{ mm } (36 \frac{7}{16}'' \pm \frac{5}{64}'')$$

$$9 = 1\,240 \pm 2 \text{ mm } (48 \frac{13}{16}'' \pm \frac{5}{64}'')$$

$$10 = 1\,183 - 2 \text{ mm } (46 \frac{9}{16}'' \pm \frac{5}{64}'')$$

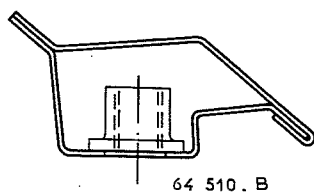
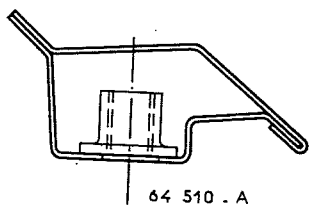
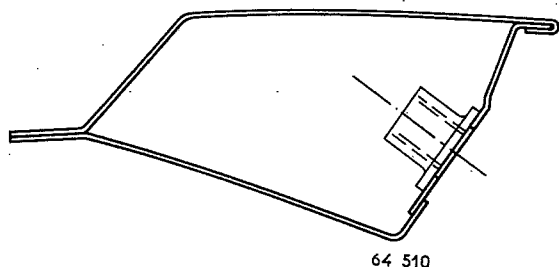
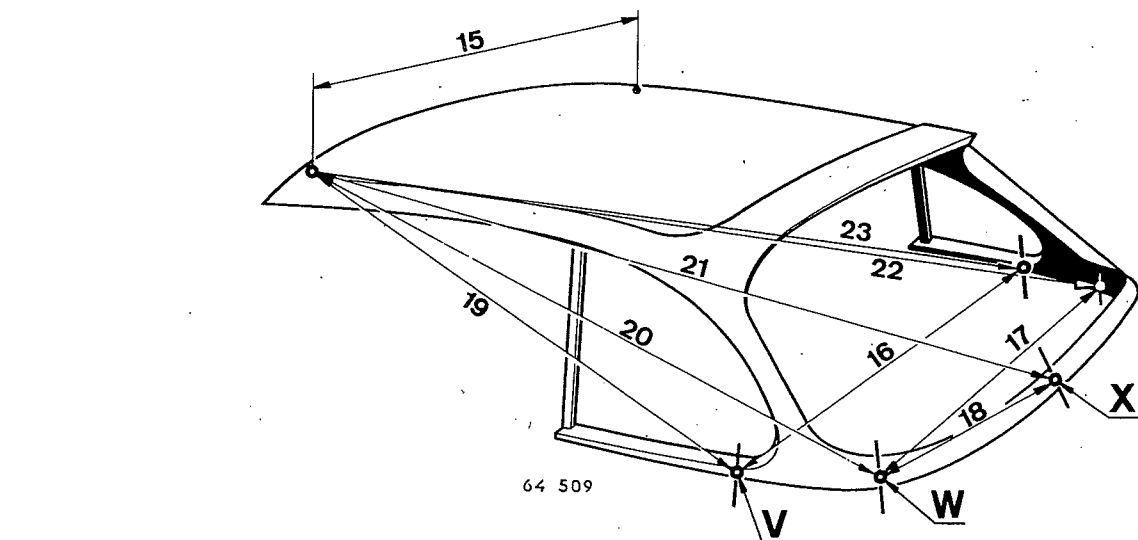
$$11 = 500,8 \pm 1 \text{ mm } (19 \frac{11}{16}'' \pm \frac{3}{64}'')$$

$$12 = 950,8 \begin{matrix} + 2,8 \\ - 1 \end{matrix} \text{ mm } (37 \frac{7}{16}'' \begin{matrix} + 7/64'' \\ - 3/64'' \end{matrix})$$

$$13 = 1\,476,3 \begin{matrix} + 2,4 \\ - 0,3 \end{matrix} \text{ mm } (58 \frac{1}{8}'' \begin{matrix} + 3/32'' \\ - 1/64'' \end{matrix})$$

$$14 = 1\,625,7 \begin{matrix} + 2,7 \\ - 0,9 \end{matrix} \text{ mm } (64'' \begin{matrix} + 7/64'' \\ - 1/32'' \end{matrix})$$

Position et tolérances des points de fixation toit fixe.



$$15 = 926 \pm 2 \text{ mm } (36 \frac{7}{16}'' \pm \frac{5}{64}'')$$

$$16 = 1\,180 + 2 \text{ mm } (50 \frac{3}{8}'' + \frac{5}{64}'')$$

$$17 = 640 + 2 \text{ mm } (25 \frac{3}{16}'' + \frac{5}{64}'')$$

$$18 = 320 \text{ mm } (12 \frac{5}{8}'')$$

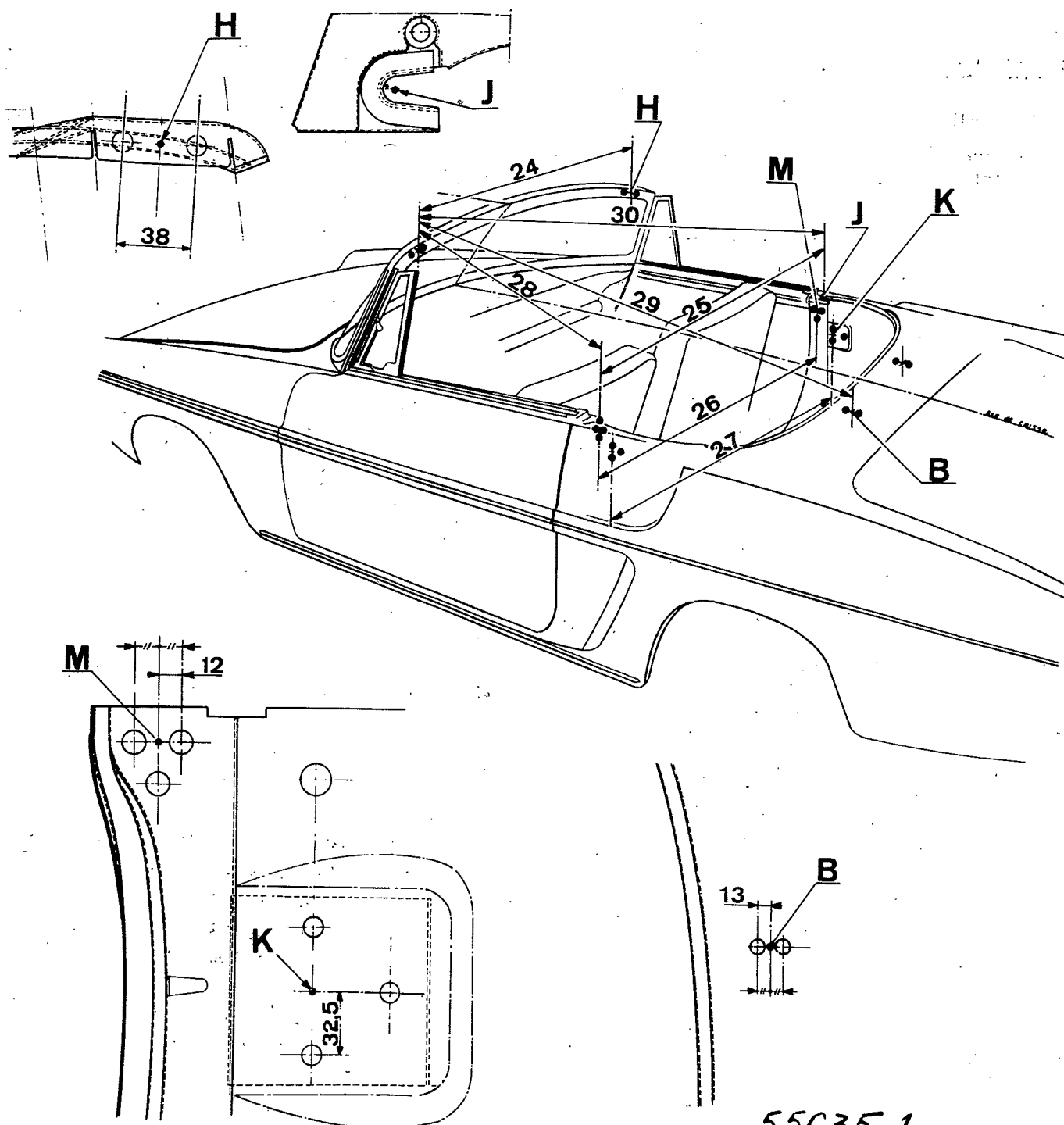
$$19 = 1\,316,9 \text{ mm } (51 \frac{7}{8}'')$$

$$21 = 1\,553,1 \begin{matrix} + 2,2 \\ - 0,3 \end{matrix} \text{ mm } (61 \frac{1}{8}'' \begin{matrix} + \frac{3}{32}'' \\ - \frac{1}{64}'' \end{matrix})$$

$$22 = 1\,666,9 \text{ mm } (65 \frac{5}{8}'')$$

$$23 = 1\,681,3 \text{ mm } (66 \frac{3}{16}'')$$

COTES ET TOLERANCE POUR LE REDRESSAGE DE LA CARROSSERIE.



55635-1

24 = 926 mm (36 29/64")
 25 = 1224 ± 2 mm (48 3/16" ± 5/64")
 26 = 1186 mm (46 11/16")
 27 = 1240 ± 2 mm (48 13/16" ± 5/64")
 28 = 846,7 + 3,5 - 0,7 mm (33 5/16" + 9/64" - 1/32")

29 = 1486,6 mm (58 1/2")
 30 = 1360,7 ± 2,8 mm (53 9/16")
 38 mm (1 1/2")
 12 mm (15/32")
 13 mm (33/64")
 32,5 mm (1 9/32")

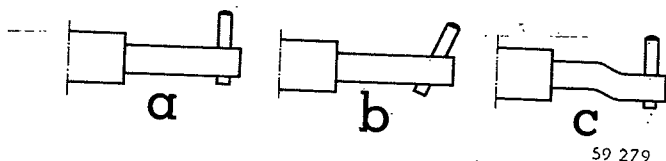
SOUDURE ELECTRIQUE PAR POINTS.

Recommandations sur l'utilisation de la pince à souder.

Afin de réaliser un travail correct, il y a lieu d'effectuer soigneusement divers réglage portant sur :

- 1°) la pince à souder (pression et temps de soudure).
- 2°) les porte-électrodes et électrodes.

Porte-électrodes :



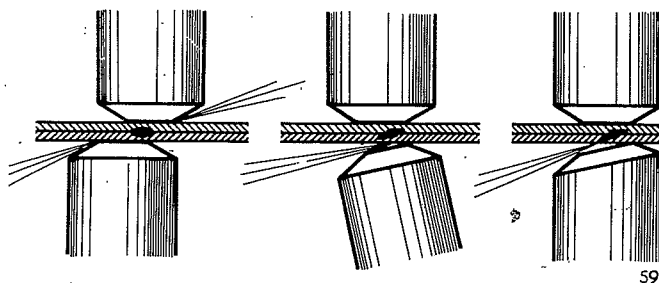
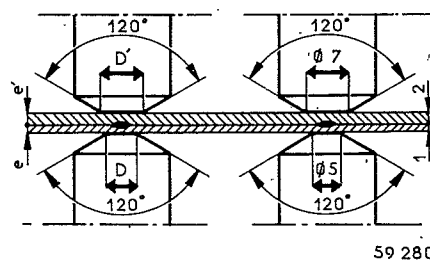
Choisir les porte-électrodes suivant le travail à effectuer : droit, incliné ou décroché le plus court possible afin de ne pas diminuer la pression et de ne pas augmenter la chute de tension aux électrodes.

Après montage, veiller à ce que les porte-électrodes soient réglés parallèles.

Electrodes :

Les électrodes utilisés sont en alliage de cuivre résistant à la pression et à la température (ne pas utiliser d'électrodes en cuivre ordinaire à rendement inférieur). Des électrodes de formes diverses peuvent facilement s'adapter sur les porte-électrodes (cylindriques excentrées, inclinées, en pied de biche, à rotule).

Affûtage :



Le diamètre D de portée de chaque électrode suivant l'épaisseur (e) de la tôle sur laquelle elle repose : soit $D = 2e + 3 \text{ mm}$ (1/8"). Pour éviter l'écrasement rapide de l'électrode, l'angle d'affûtage de la pointe est standardisé à 120°.

Dans la soudure des tôles d'acier, cet affûtage est réalisé à la lime, l'électrode étant serrée sur le mandrin d'une perceuse sensible ou d'un tour parallèle.

Les électrodes doivent travailler de façon absolument parallèle pour réaliser un point correct.

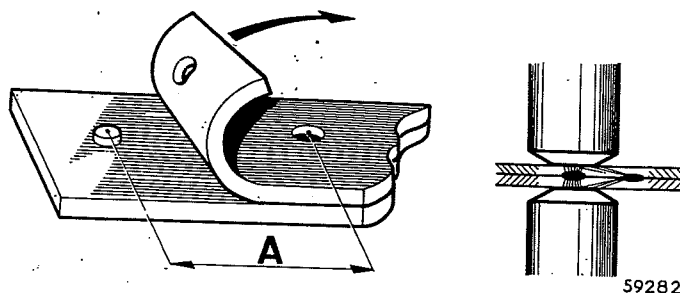
Veiller à l'alignement et au parallélisme de leurs faces de portée pour éviter les risques de projection de métal, de criquage ou de porosité.

Réglage de la pince :

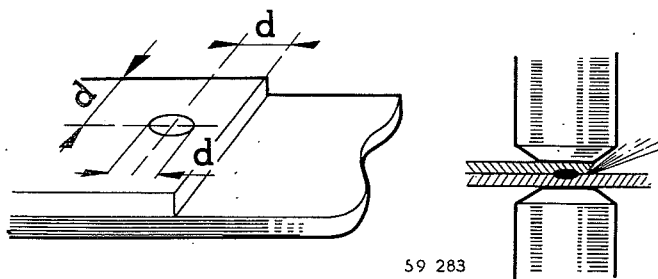
Elle doit être maximum, de façon à comprimer fortement les tôles à l'endroit choisi pour effectuer la soudure. On l'obtient en agissant alternativement sur l'écrou moleté pour modifier le réglage et sur la poignée pour l'apprécier.

Procéder au réglage sur le coffret d'alimentation en utilisant la notice livrée avec la pince.

NOTA - Après l'interruption du courant de soudure pendant le refroidissement du point il est nécessaire de maintenir la pression pour obtenir un bon forgeage du point (ne pas lâcher la commande tant que le pourtour du point est au "rouge").

Vérification de réglage :

Procéder à un essai de 2 ou 3 points sur une éprouvette faite de tôles de même épaisseur que celles à souder. Essayer ensuite par traction (éviter la torsion) de déboulonner les points : on doit obtenir un trou dans une des pièces. Corriger le réglage d'après les résultats obtenus.

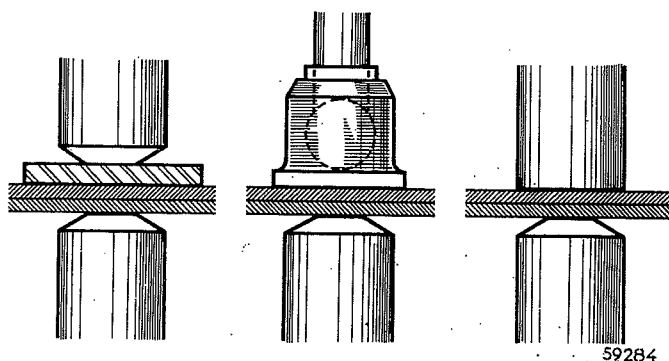
Soudure :

Souder en respectant le pas de soudure (écartement de deux points) $A = 25 \text{ mm}$ (1") minimum pour des tôles de 1 mm (3/64").

- Inférieur pour les tôles plus faibles.
 - Supérieur pour les tôles plus fortes.
- Si le pas est trop faible le courant de soudure passera en partie par le point déjà formé, d'où diminution d'intensité au point à former.

Il faut également tenir compte de la distance entre le point et le bord de la tôle, soit $d = \text{diamètre du point}$.

Cette précaution est nécessaire pour obtenir des points de bonne qualité (résistance à la traction) et, éviter des projections de métal.

Cas particulier :

Si les points de soudure doivent être invisibles après peinture : utiliser du côté intérieur une électrode à plein diamètre ou à rotule ou interposer entre la tôle nue et l'électrode une plaquette de cuivre rouge.

NOTA - Si au cours du travail des électrodes chauffent :

Pour de faibles échauffements, les plonger dans l'eau.

Pour de forts échauffements, laisser refroidir quelque temps, afin d'éviter que la chaleur soit refoulée vers le transformateur et le détériore.

Soudure double points.

Suivre les indications du constructeur pour la capacité de la pince. Lors de l'assemblage de tôles minces non raidies, prévoir de "porter coup" avec un tas (de préférence en cuivre) ou un vérin, de façon à ne pas déformer les tôles à souder.

Utilisation :

Les recommandations sur le choix des électrodes, l'affûtage, le réglage et la vérification sont identiques à ceux de la pince à souder ordinaire.

PEINTURE DE PROTECTION DES PIÈCES DE TOLERIE LIVREES PAR LE M.P.R.

Ces pièces sont livrées sous deux aspects différents :

A) Les éléments livrés au MPR en vernis de protection de couleur verte doivent être mis à nu pour effectuer les opérations de peinture.

Cette opération d'enlèvement sera exécutée :

1°/ Au chiffon avec un des solvants suivants :

- Essence auto
- White-spirit
- Alcool dénaturé
- Trichloréthylène
- Diluant synthétique
- Diluant cellulosique (sans aomatique).
- Potasse chaude.

2°/ Par immersion dans un bain de produit Magnet 2. Ce liquide ininflammable sera placé dans un bac avec couvercle et robinet de vidange de dimensions minimum 1,6 x 1,4 m sur une hauteur de 0,4 m (59 5/8" x 51 3/4" x 15 3/4"), (réalisation locale) pour avoir une hauteur utile de 0,20 m (8 5/8") de liquide, environ.

MAGNET 2 - Produit MAGNUS -
Référence M.P.R. 806 339.

Fût de 240 kg (200 l environ) (200 qt).

Référence M.P.R. 806 340

fût de 70 kg (60 l environ) (60 qt).

Les précautions à prendre sont les suivantes :
- Application stricte des règles de surveillance médicale (habituelle aux peintres en carrosserie).

Port éventuel des gants de protection.
Autant que possible, placer le bac dans un endroit aéré.

- Application d'un voile d'impression phosphatante.

Couches d'apprêt (cellulosique ou synthétique).

- Ponçage.

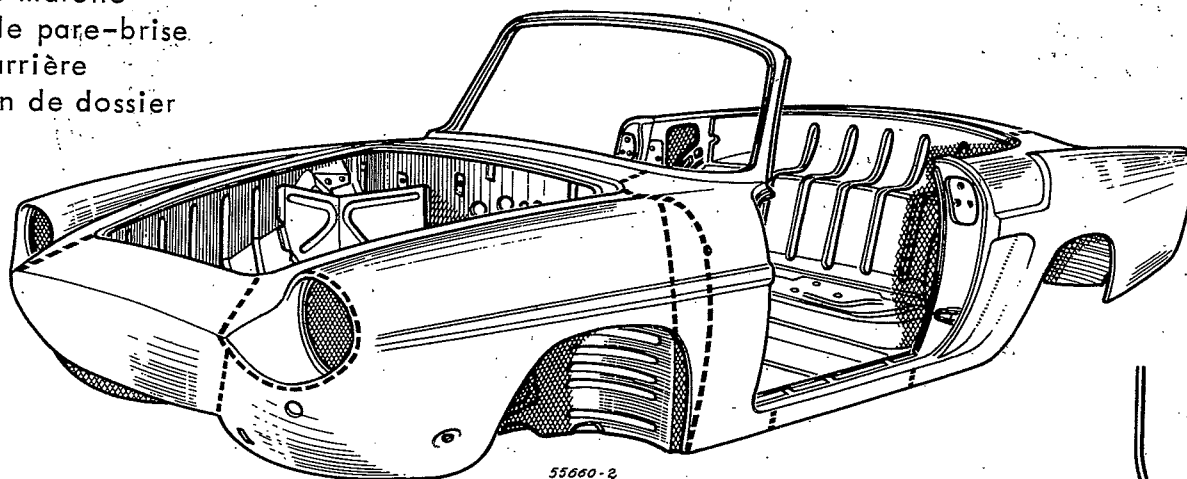
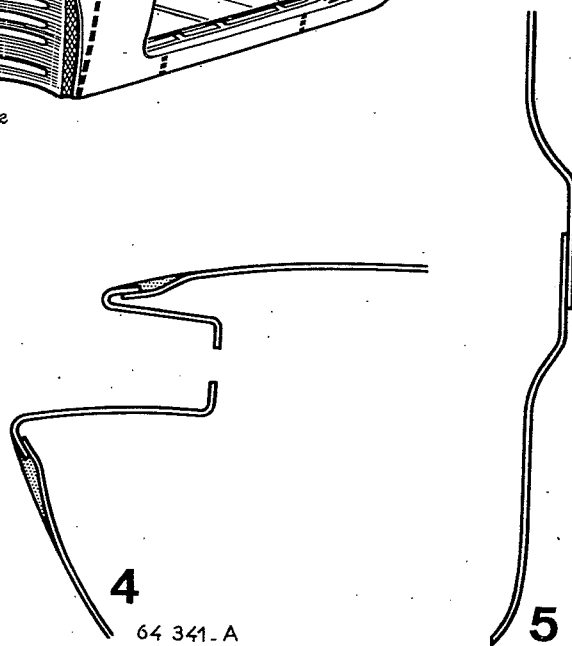
- Application de la laque cellulosique ou synthétique à brillant direct.

(L'utilisation d'un apprêt synthétique nécessite obligatoirement l'application d'une laque synthétique et de même, l'utilisation d'un apprêt cellulosique, l'emploi d'une laque cellulosique).

B) Pièces recouvertes d'une impression + apprêt synthétique (couleur marron) :
Ponçage de la pièce, telle qu'elle est reçue (retouches éventuelles des rayures avec apprêt cellulosique ou synthétique). Application directe de la laque : cellulosique ou synthétique à brillant direct.

REEMPLACEMENT D'ELEMENTS DE LA SUPERSTRUCTURE.

- aile avant
- aile arrière
- calandre
- pied avant
- bas de marche
- baie de pare-brise
- jupe arrière
- cloison de dossier

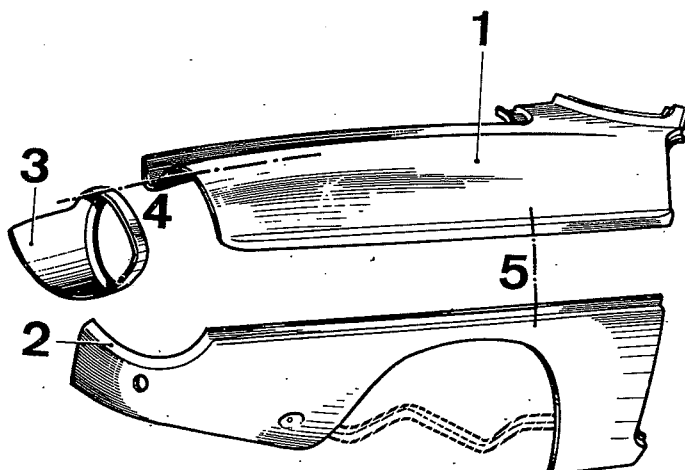
Remplacement partiel.

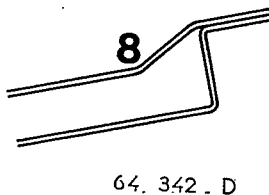
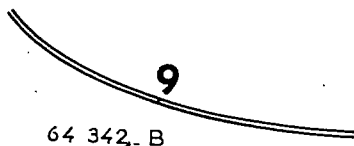
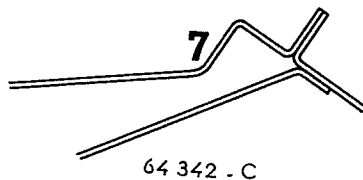
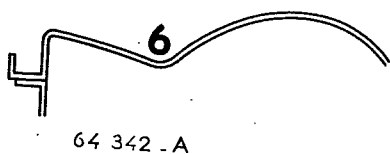
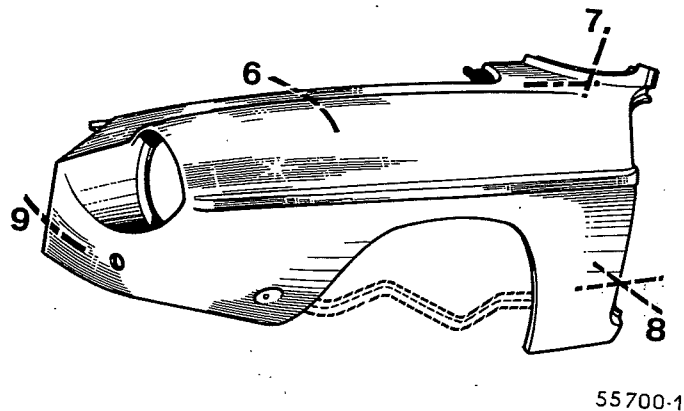
Vendu en trois éléments, comprenant la partie supérieure (1) la partie inférieure (2), le logement de phare (3).

Permet un remplacement partiel avec le maximum de précisions.

Pour éviter la dépose complète de l'aile faire les découpes aux joints prévus en fabrication (coupes) (4 et 5).

Mettre en place l'élément neuf, le fixer par soudure électrique par points, ou soudure oxyacétylénique avec finition à l'é-tain.

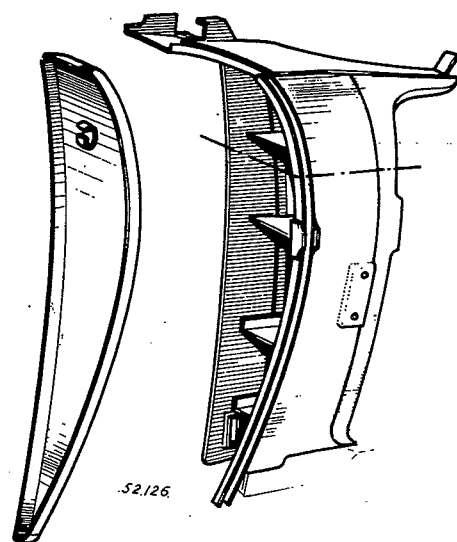


Remplacement complet.

- Poser sur le dessus d'auvent un caoutchouc d'étanchéité neuf.
- Faire un montage à blanc et effectuer les soudures oxyacétyléniques (SOA) ou électriques par points (SR).

- En (6) avec le côté d'auvent (SR)
- En (7) avec l'encadrement de pare-brise (SR)
- En (8) avec le pied avant (SR)
- En (9) avec la calandre (SOA)

Chaque soudure sera planée avec finition à l'étain si nécessaire.

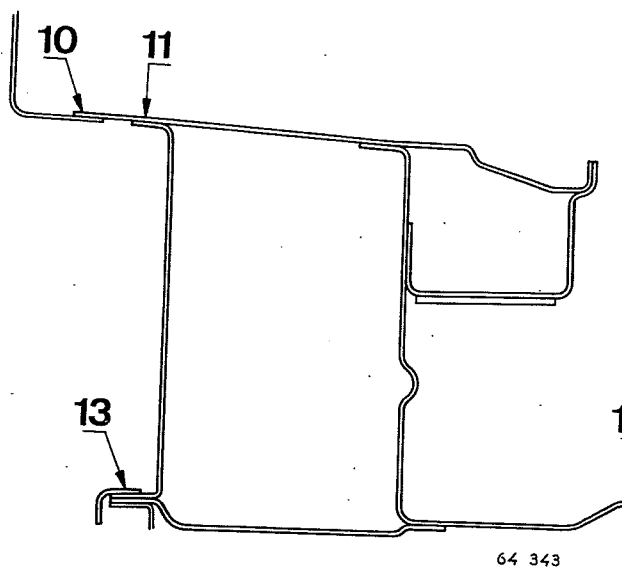
Remplacement d'un pied av

Le pied avant est livré seul ou assemblé avec le bas de marche.

Le pied avant comprend :

- Les doublures de pied.
- Les goussets.

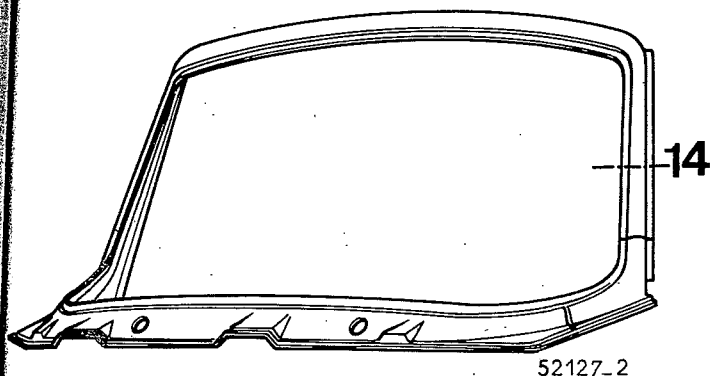
La joue de protection est livrée séparée.

Mise en place de l'élément neuf :

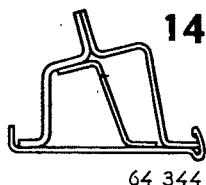
Après découpage de l'élément accidenté, faire un montage à blanc, présenter la pièce et effectuer les soudures oxyacétyléniques (SOA) et électriques par points (SR).

- En (10) sur le côté d'auvent (SOA) ou "double points".
- En (11) doublure de pied sur joue (SOA) ou "double points".

Remplacement d'une baie de pare-brise :



52127-2



Le pare-brise est livré avec la baie intérieure, la frise supérieure et les jets d'eau de montant.

Suivant la déformation, on peut envisager le changement : de l'élément complet ou d'une partie seulement à partir du milieu des montants de baie en (14).

Découper ou scier l'élément accidenté et prélever sur l'élément neuf la partie correspondante.

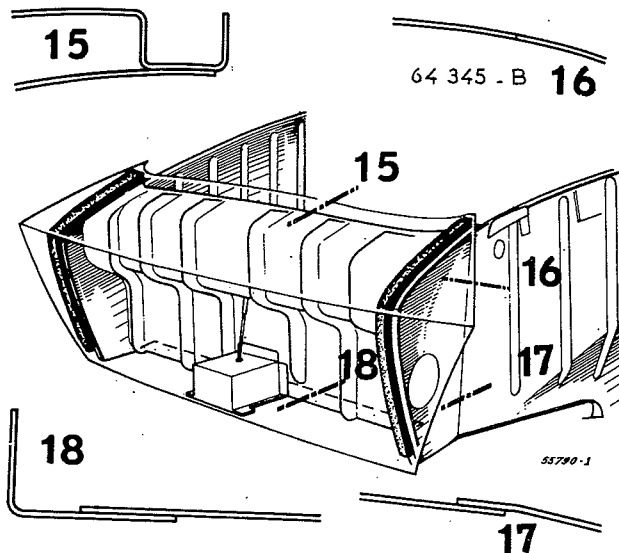
Faire un montage à blanc en utilisant comme gabarit un toit muni de ses caoutchoucs de ceinture et de frise de pare-brise et confectionner un gabarit de baie.

Raccorder les éléments par soudure oxyacétylénique et couvrir les joints d'étain.

- En (12) aile sur renfort arrière d'aile (SR).
 - En (13) gousset d'aile sur joue (SR).
- Effectuer les soudures (SOA) sur le bas de marche et la doublure inférieure de pare-brise.

Remplacement d'une tôle de calandre :

La tôle extérieure est livrée nue.



- Poser un caoutchouc d'étanchéité neuf sur les allonges de doublure.
 - Faire un montage à blanc du capot avant et effectuer les soudures oxyacétyléniques (SOA) ou électriques par points (SR).
 - En (15) avec la fausse calandre (SR).
 - En (16) avec l'aile (SOA).
- Raccorder le support de commande de portillon (SOA).
- Planer les soudures (SOA) et terminer par une application d'étain surface au scalex

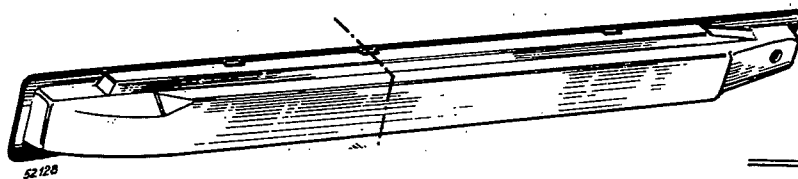
Remplacement de la doublure de calandre :

La doublure de calandre est livrée avec ses cloisons latérales.

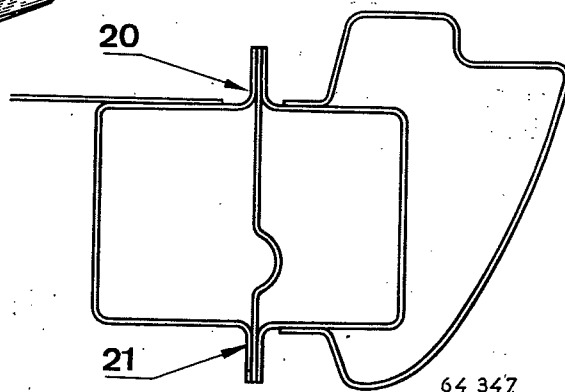
- Faire un montage à blanc du capot avant et de la calandre, et effectuer les soudures.
- En (17) avec le côté d'auvent (SOA) ou soudure "double points".
- En (18) avec le tablier (SOA) ou soudure "double points".

Remplacement d'un bas de marche.

Le bas de marche est livré avec son renfort.



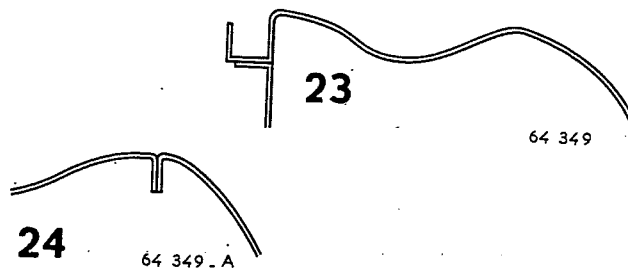
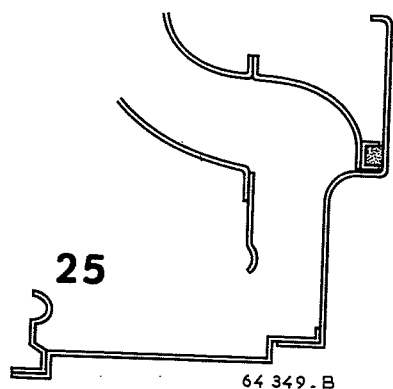
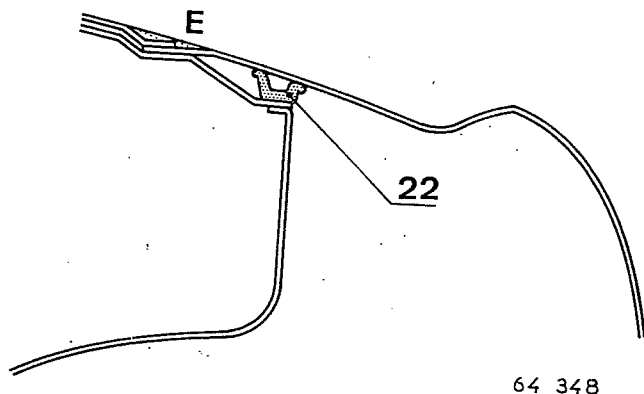
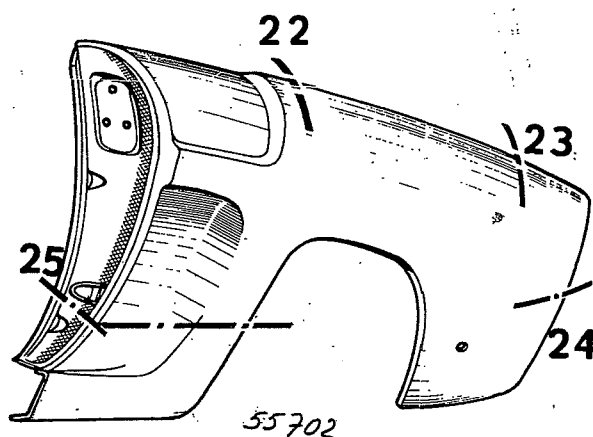
Effectuer la découpe de l'élément accidenté et effectuer la soudure électrique par points (SR) sur le longeron en (20) et (21). Raccorder par soudure oxyacétylénique (SOA) avec l'élément en place. Faire une application d'étain sur les joints avec l'aile avant et le panneau arrière.



Remplacement d'une aile arrière :

L'aile est livrée avec le pied arrière.

- Poser un caoutchouc d'étanchéité (22) neuf sur le passage de roue à l'avant et à l'arrière.
 - Faire un montage à blanc, présenter un toit muni de son caoutchouc de ceinture arrière et effectuer les soudures oxyacétyléniques (SOA) ou électriques par points (SR).
 - En (23) avec le fond de passage de roue (SR).
 - En (24) avec la jupe arrière (SOA).
 - En (25) du pied arrière sur la doublure de côté (SR).
 - Avec le panneau supérieur de coffre moteur (SOA).
 - Avec le bas de marche (SOA).
- Planer les soudures (SOA) et terminer par une application d'étain surfacé au scalex (E).



Remplacement de la jupe arrière :

La jupe arrière est livrée nue.

Poser un caoutchouc d'étanchéité neuf sur les fonds de passage de roue.

Faire un montage à blanc du capot arrière et effectuer les soudures oxycétyléniques (SOA) ou électriques par points (SR) :

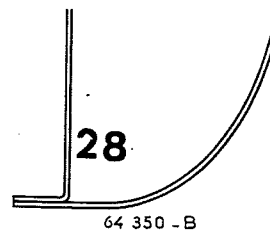
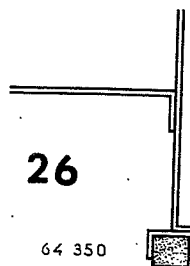
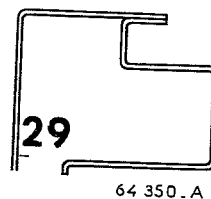
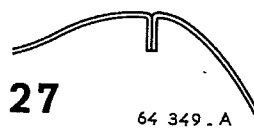
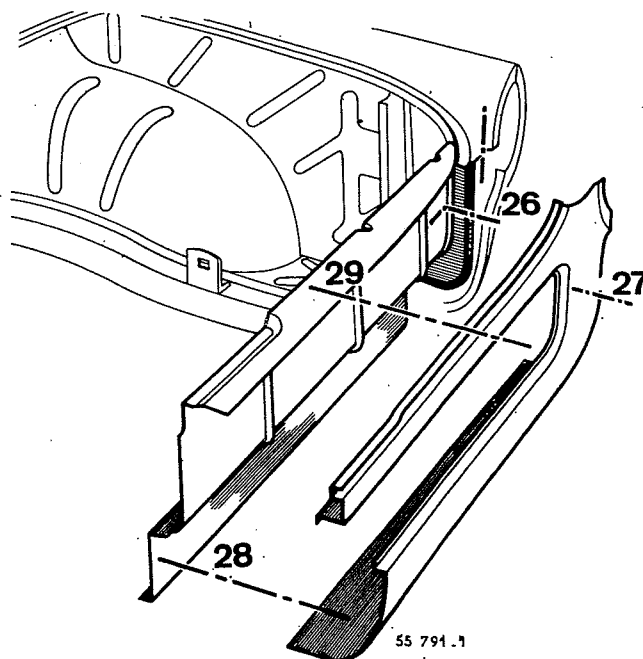
- En (26) sur la partie horizontale avec l'aile arrière (SOA).
- En (27) sur le joint vertical avec l'aile arrière (SOA).
- En (28) à la partie inférieure de la doublure de jupe arrière (SR).
- En (29) à la partie supérieure de la jupe arrière (SR).

Planer les soudures (SOA) et terminer par une application d'étain.

Remplacement de la doublure de la jupe arrière :

La doublure est livrée nue.

Faire un montage à blanc du capot arrière et de la jupe arrière et effectuer les soudures (SR) avec les fonds de passages de roues, les longerons et les goussets arrière.



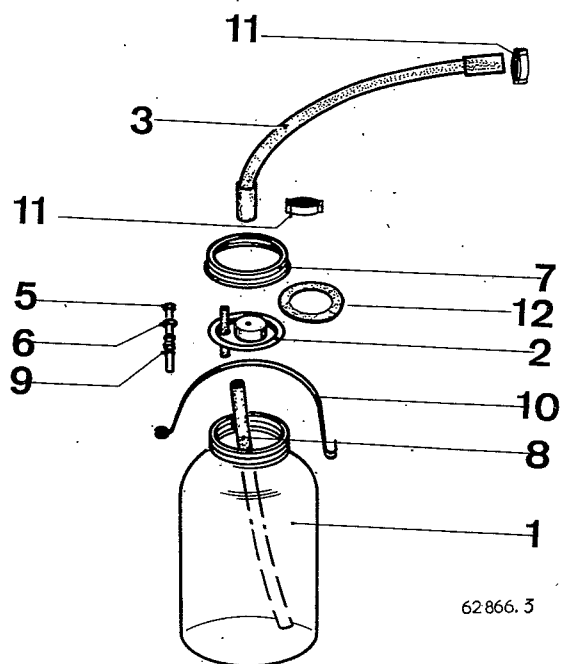
Remplacement d'une cloison arrière porte radiateur.

Les véhicules de la gamme 1966 sont équipés d'une nouvelle cloison avec vase d'expansion à niveau visible sans changement de numéro.

Néanmoins, l'ancien montage reste valable.

1 - A la suite d'un choc moyen les pièces à changer se limitent en tôlerie, à la jupe arrière, et à la cloison porte-radiateur. Ce qui permet de conserver le vase d'expansion fixé sous l'aile arrière.

2 - A la suite d'un choc plus important, ou le vase l'expansion est endommagé, il est, dans ce cas conseillé de monter le bocal à niveau visible fourni par le MPR sous le numéro de collection 9 960 843.



Cette collection comprend :

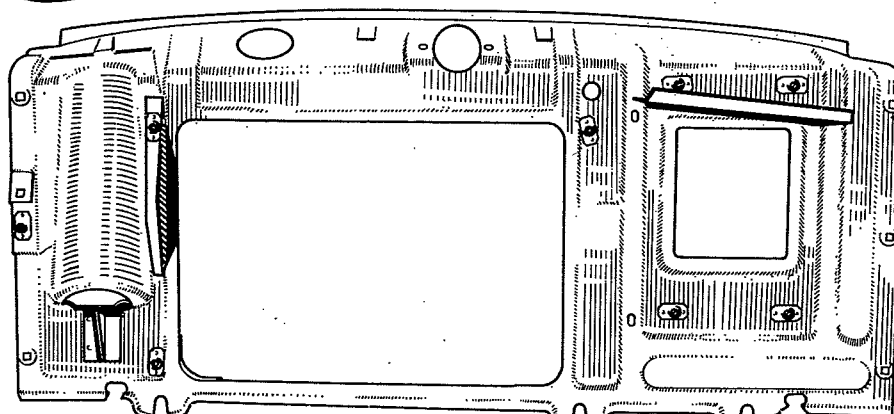
- 1 - Vase d'expansion
- 2 - Élément pression, dépression
- 3 - Tube entre vase et radiateur
N° M.P.R. 60 082 525
- 4 - Ecrou de fixation de vase
- 5 - Vis de fixation de vase
- 6 - Rondelle
- 7 - Capsule vase
- 8 - Tube plongeur
- 9 - Ressort de vis
- 10 - Collier de fixation de vase
- 11 - Deux colliers
- 12 - Joint d'élément

Avec cette collection deux tubes sont fournis :

N° 6 082 525 longueur 690 mm (27 3/16" pour Caravelle

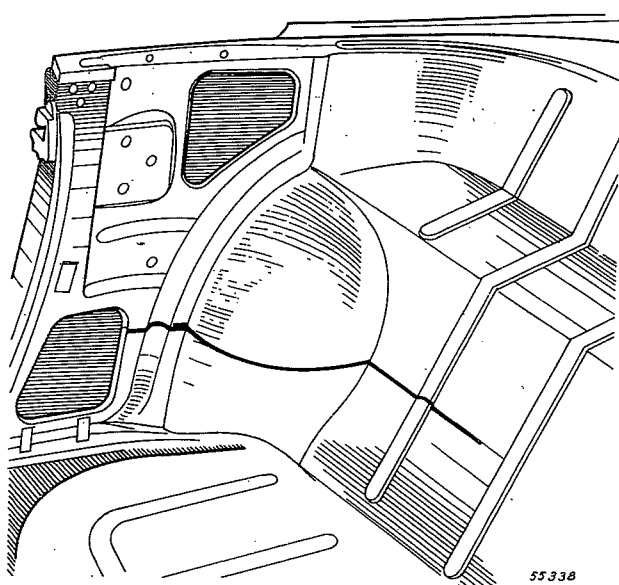
N° 6 082 693 longueur 290 mm (11 7/16" pour RENAULT 8 et 10

Pour les détails de montage et d'utilisation se reporter au chapitre moteur.



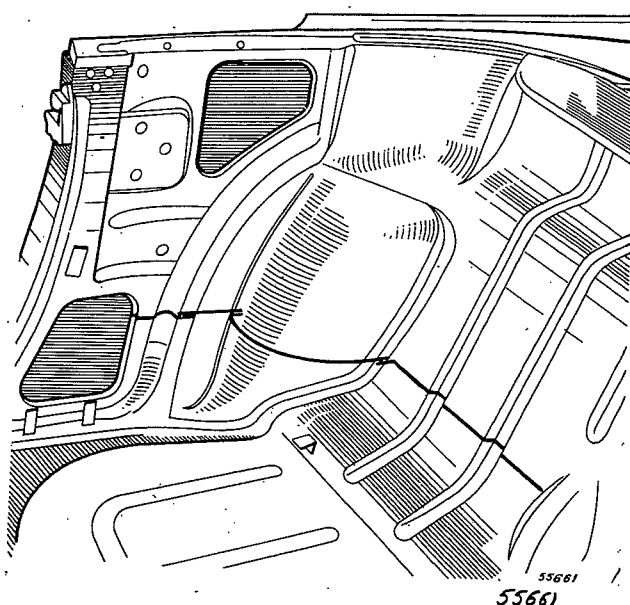
Cloison de dossier.

Convertible :



Ces panneaux sont soudés par points sur les panneaux intérieurs avec interposition de joints caoutchouc sur la doublure de coffre moteur et pieds arrière.

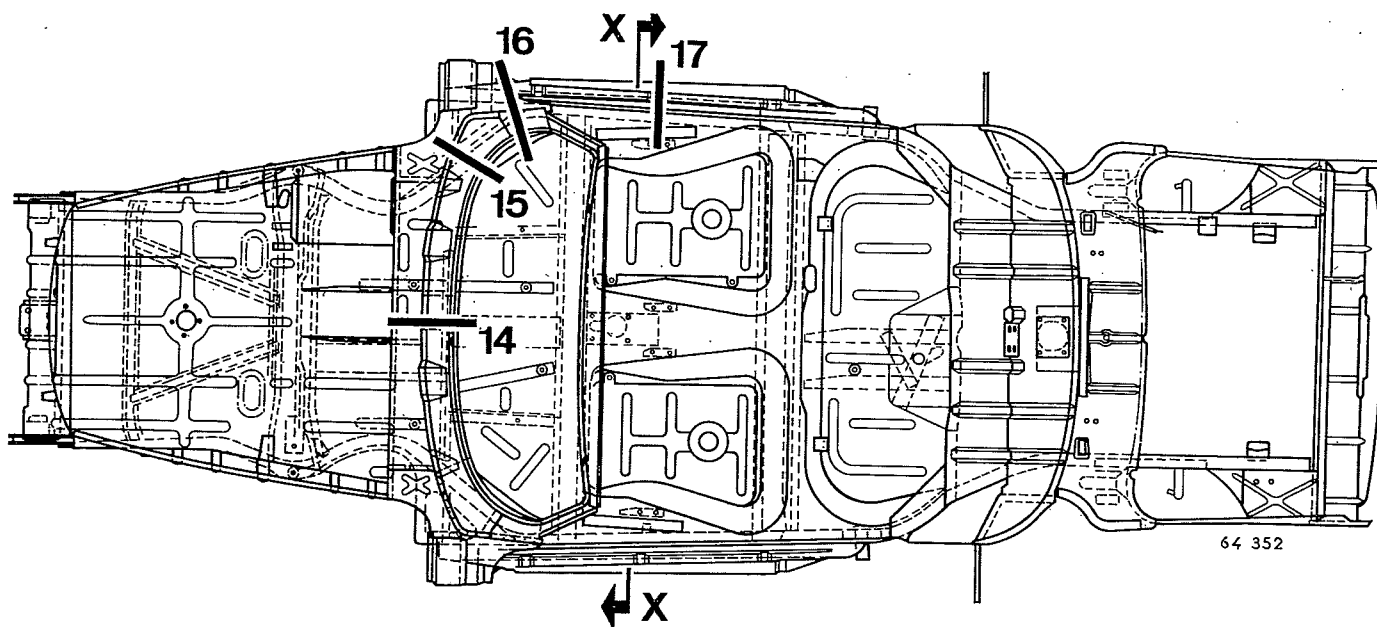
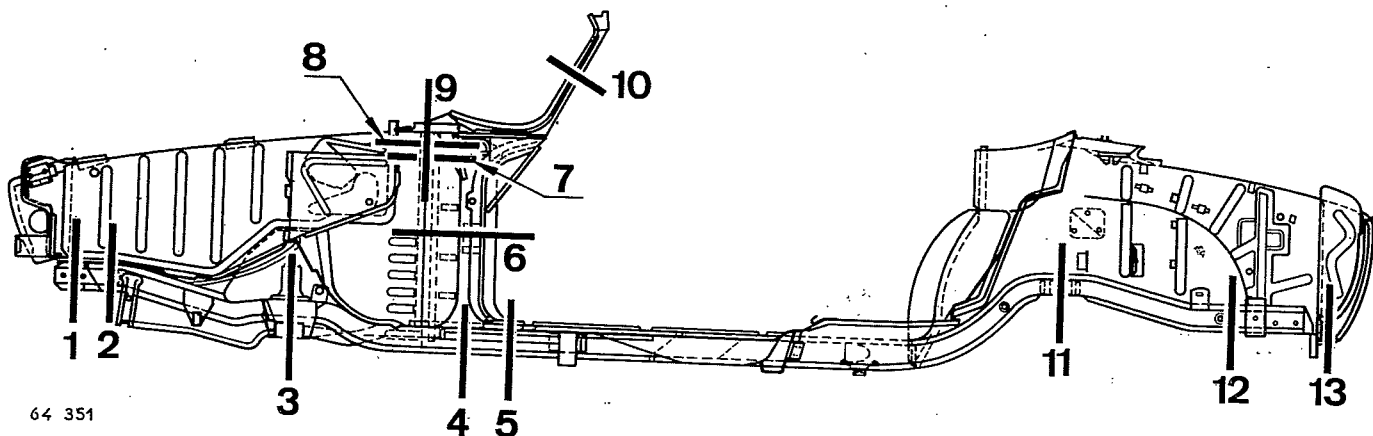
Coupé :

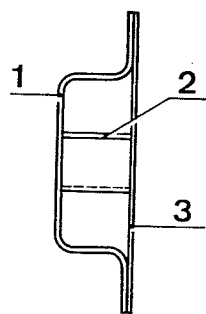


- les "coupé" et les "convertibles" ne diffèrent que par la cloison de dossier, le panneau supérieur de coffre moteur et sa doublure.

SOUBASSEMENT ET STRUCTURE.

Schéma des coupes d'assemblage tôlerie numérotées de 1 à 17.

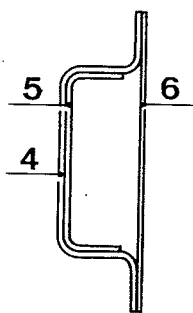




1.

64 354

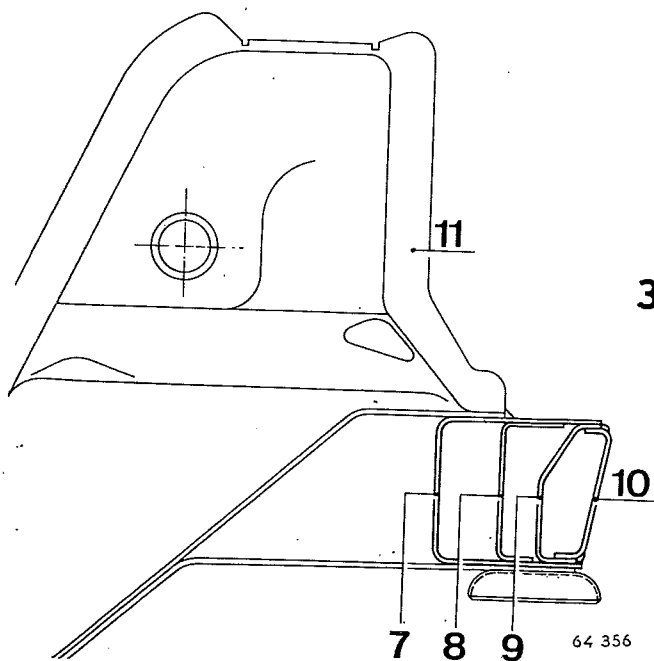
- 1 - Allonge avant de longeron
- 2 - Entretoise de fixation de pare-chocs
- 3 - Tôle de fermeture de longeron



2

64 355

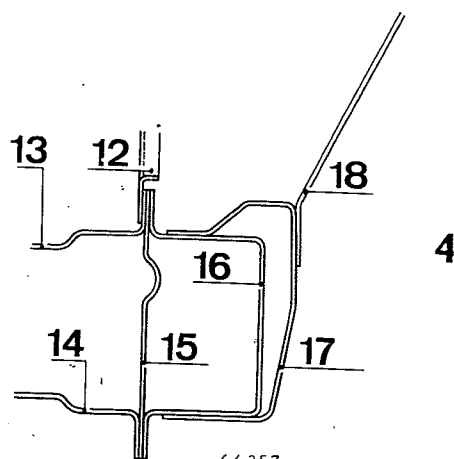
- 4 - Longeron avant
- 5 - Allonge avant
- 6 - Tôle de fermeture de longeron



3

64 356

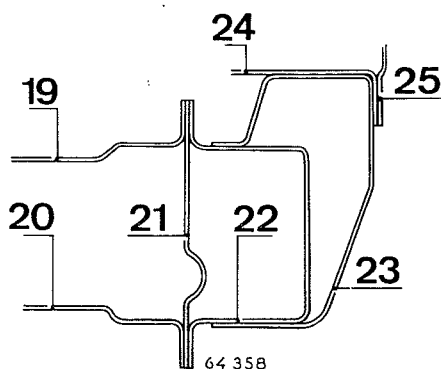
- 7 - Longeron avant
- 8 - Tôle de fermeture de longeron
- 9 - Côté d'auvent
- 10 - Entretoise de butée de choc
- 11 - Traverse avant



4

64 357

- 12 - Doublure inférieure de pied avant
- 13 - Plancher
- 14 - Gousset de pied de porte
- 15 - Cloison de bas de marche
- 16 - Renfort de bas de marche
- 17 - Bas de marche
- 18 - Renfort arrière d'aile avant

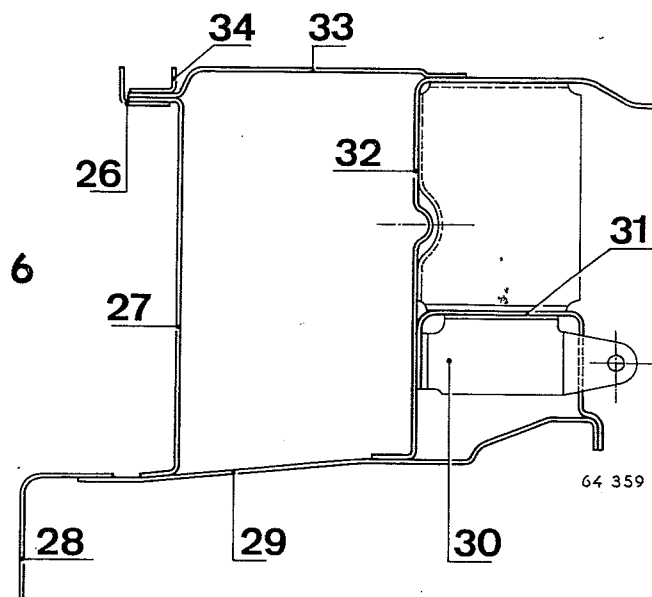


5

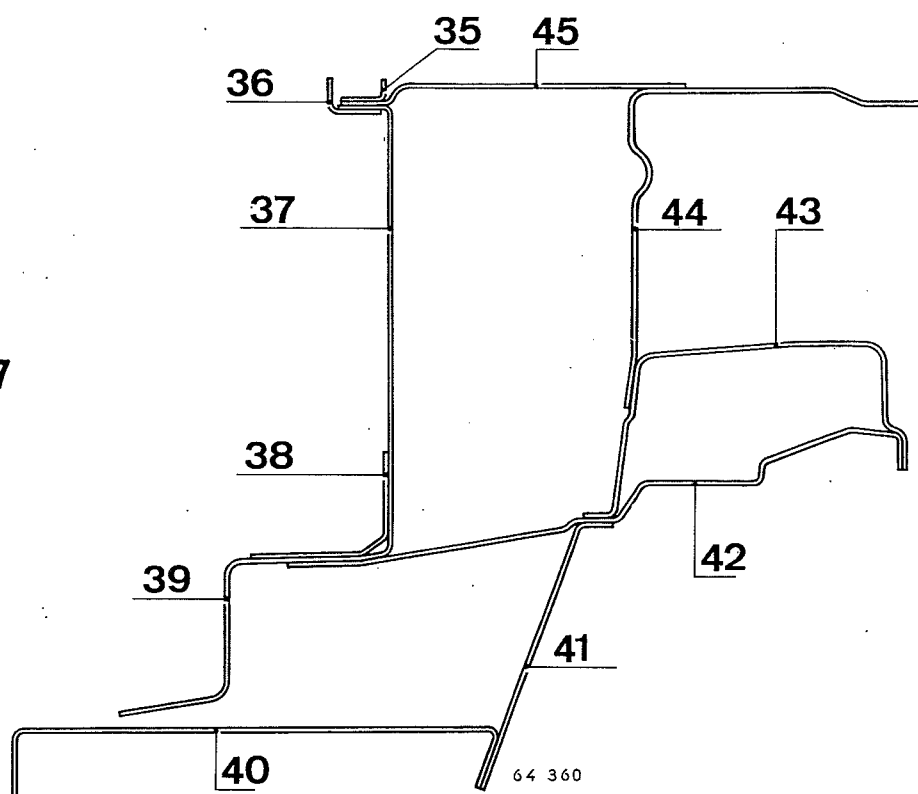
64 358

- 19 - Plancher
- 20 - Gousset de pied de porte
- 21 - Cloison de bas de marche
- 22 - Renfort de bas de marche
- 23 - Bas de marche
- 24 - Partie inférieure de pied avant
- 25 - Renfort arrière d'aile avant

- 26 - Cornière d'étanchéité
- 27 - Tôle de fermeture de pied avant
- 28 - Côté d'auvent
- 29 - Doublure inférieure de pied
- 30 - Support de tirant de porte
- 31 - Pied avant
- 32 - Renfort arrière d'aile avant
- 33 - Paroi latérale de renfort de pied
- 34 - Gouttière d'étanchéité

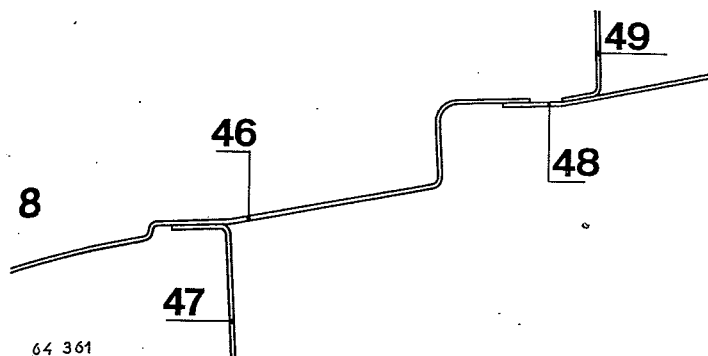


7



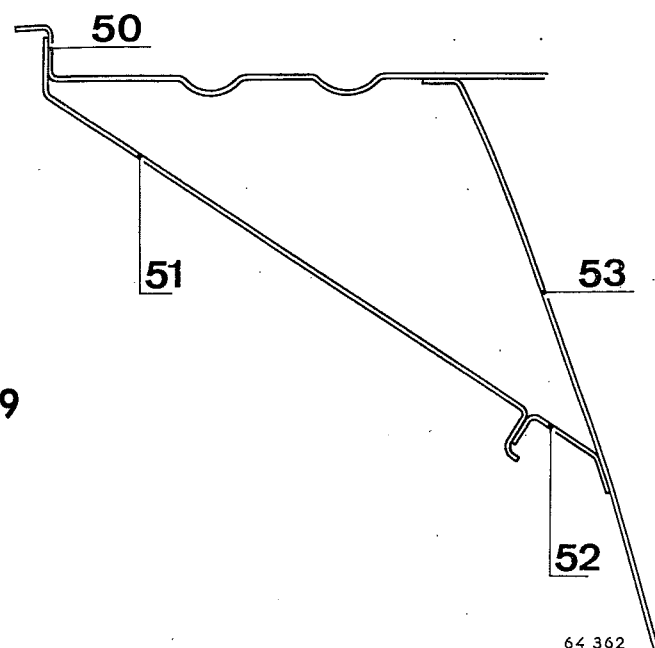
- 35 - Gouttière d'étanchéité sur paroi de pied avant
- 36 - Cornière
- 37 - Tôle de fermeture de pied
- 38 - Déflecteur supérieur de pied
- 39 - Côté d'auvent

- 40 - Gousset de tablier
- 41 - Partie arrière du gousset de tablier
- 42 - Doublure de pied avant
- 43 - Partie inférieure de pied avant
- 44 - Renfort arrière d'aile avant
- 45 - Paroi latérale de renfort de pied ava



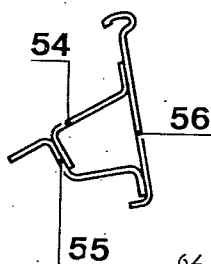
64 361

- 46 - Côté d'auvent
- 47 - Tablier
- 48 - Doublure inférieure de pied avant
- 49 - Tôle de fermeture de pied avant.



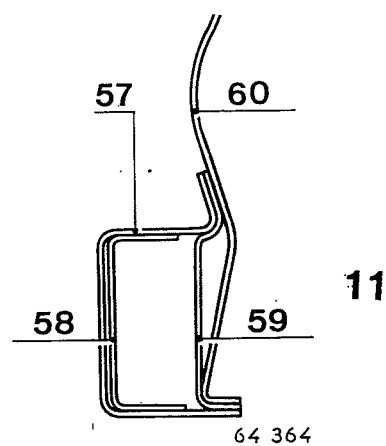
64 362

- 50 - Gousset central de pied avant
- 51 - Partie supérieure de gousset de tablier
- 52 - Partie inférieure de pied avant
- 53 - Doublure inférieure de pied avant



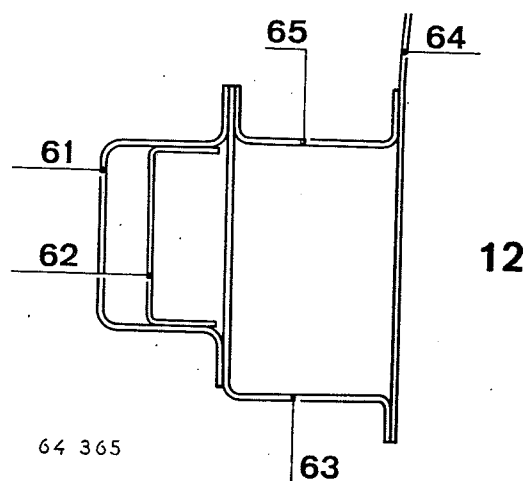
64 363

- 54 - Renfort de montant de pare-brise
- 55 - Montant intérieur de pare-brise
- 56 - Jet d'eau de montant de pare-brise



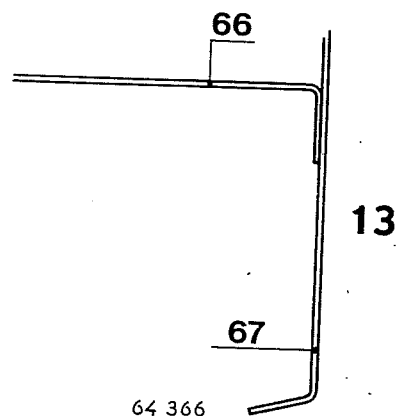
64 364

- 57 - Longeron arrière
- 58 - Renfort de relevée arrière
- 59 - Tôle de fermeture de longeron
- 60 - Fond de passage de roue



64 365

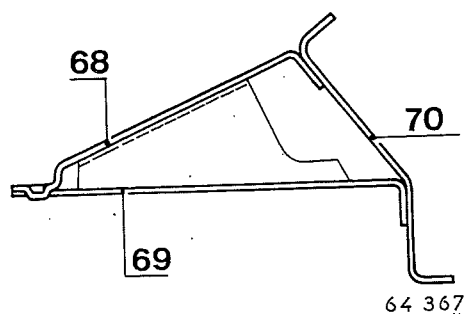
- 61 - Longeron arrière
- 62 - Renfort de relevée arrière
- 63 - Gousset arrière de fond de passage de roue
- 64 - Fond de passage de roue
- 65 - Gousset



64 366

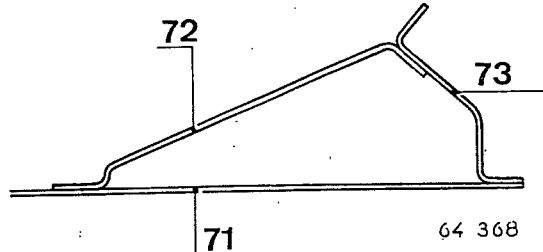
- 66 - Déflecteur de radiateur
- 67 - Fond de passage de roue

14



- 68 - Renfort inférieur de pare-brise
69 - Gousset central de pare-brise
70 - Traverse inférieure de pare-brise

15



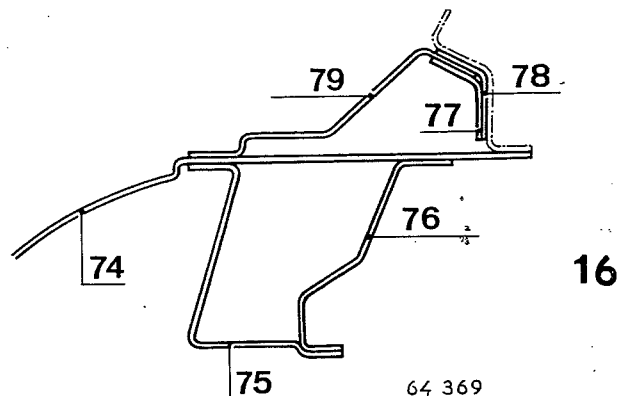
- 71 - Gousset central de pied avant
72 - Renfort de traverse inférieure de pare-brise
73 - Traverse inférieure de pare-brise

EMPLOI DES MASTICS POUR ETANCHEITE

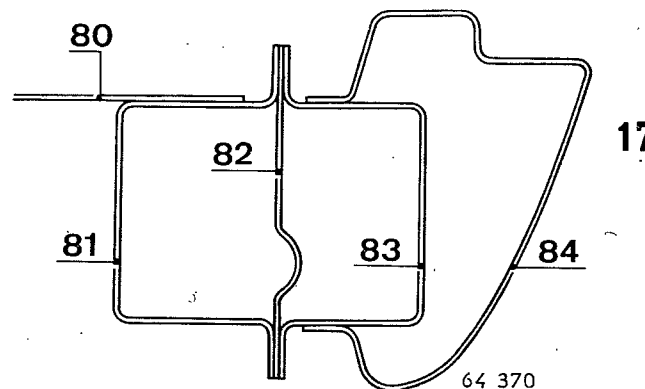
Après remplacement de chaque élément de carrosserie il est nécessaire d'assurer l'étanchéité du joint ou de la ligne de soudure et cela plus particulièrement dans le cas de soudure électrique par points.

Nous avons homologué, à cet effet, quatre des différents mastics existant sur le marché. Ils sont, actuellement, disponibles au M.P.R.

Lorsque ces mastics sont appliqués sur des tôles propres et dégraissées ils présentent les avantages suivants :



- 74 - Gousset de pied avant
75 - Pied avant
76 - Doublure inférieure de pied avant
77 - Gousset d'angle inférieur de pare-brise
78 - Montant inférieur de pare-brise
79 - Renfort de montant de pare-brise



- 80 - Plancher
81 - Longeron avant
82 - Tôle de fermeture
83 - Renfort de bas de marche
84 - Bas de marche

- Bonne adhérence et homogénéité
- Rapidité, facilité de pose et régularité des cordons obtenue avec le pistolet pneumatique, où mécanique.

Afin de s'aligner sur les normalisations de la fabrication, les différentes appellations sont désormais référencées en trois chiffres

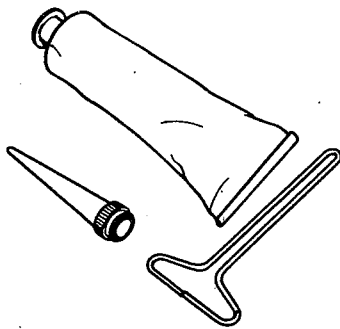
- le caoural 297 devient 297
- le caostat 20 devient 306
- le 2300 devient 307
- le mastiflex devient 503.

Néanmoins, ces mastics conservent une référence M.P.R. en fonction de leur présentation.

- en tubes
- en boîte
- en cartouche.

NOTA : Pour les mastics en tubes.

Cette nouvelle présentation est distribuée sous sachet plastique comprenant :

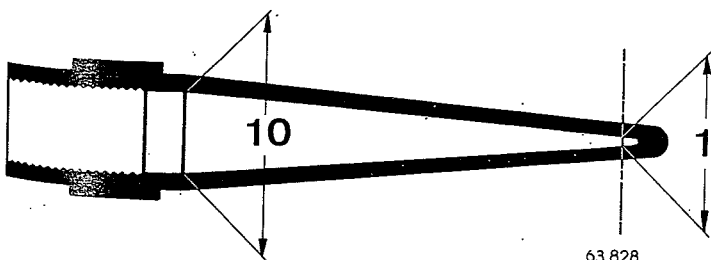


63492

- 1 tube (de 100 ou 250 cm³)
- 1 buse d'application en plastique
- 1 clé (pour remise en forme du tube après usage).

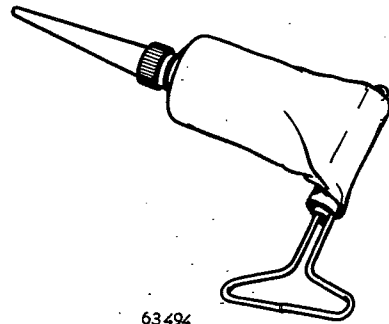
Conseils pour l'utilisation des tubes :

- La forme de la buse en plastique permet, en la coupant à son extrémité, d'obtenir un orifice de sortie du mastic correspondant au joint à exécuter :



63828

1 mm = 3/64"
10 mm = 25/64"



63494

- Pour avoir une application régulière, il est préférable d'appuyer directement sur le tube pour effectuer le joint, la clé n'étant utilisée qu'en fin d'opération pour reformer le tube.

MASTIC 297

Présenté en tube :

- de 100 cm³ Réf. MPR 8 566 657
- de 250 cm³ Réf. MPR 8 566 658

Présenté en boîte :

Boîte de deux litres - Réf. MPR 13 171.

Chacun de ces emballages contient :

- 1 boîte de deux litres hermétiquement close.
- 6 cartouches vides

Ce mastic contenant des solvants à séchage rapide, le remplissage des cartouches se fera en fonction de la consommation.

UTILISATION

Sèche à l'air à température ambiante, il est hors poussière dès son application, sec à cœur après 3 à 4 heures.

Il peut être appliqué sur tous les joints de tôlerie apparents ou non, sur tôles nue ou peintes mais convenablement nettoyées. Le lissage des joints sera effectué au pinceau humecté d'eau ou d'acétone.

En cas de passage à l'étuve ou sur panneau de séchage, tenir compte du temps de séchage à cœur (3 à 4 heures) afin de permettre l'évacuation du solvant. Attendre également le séchage avant d'effectuer un essai d'étanchéité à l'eau.

APPLICATION.

- au pistolet pneumatique - réf. MPR 1 361
- au pistolet mécanique - réf. MPR CAR 323
- tube - réf. 8 566 657 ou 8 566 658.

NOTA :

Le remplissage des cartouches sera effectué avec un entonnoir en tôle. Vérifier avant remplissage la consistance du produit, y ajouter éventuellement de l'acétone.

Pour réutiliser les cartouches, chasser le piston à l'air comprimé ou avec un embout, obturer le fond avec le bouchon plastique et remplir à nouveau.

MASTIC 306

Présenté en tube :

- de 100 cm³
réf. MPR 8 566 655
- de 250 cm³
réf. MPR 8 566 656

Présenté en cartouche.

(ces cartouches sont utilisables avec pistolets pneumatiques ou mécaniques).

Cartouche réf. MPR 13 162.

UTILISATION

Ce mastic livré en cartouches ne sèche pas et reste toujours filtrant. Il sera utilisé pour tous les joints non apparents, en particulier entre les éléments amovibles tels que, ailes avant et arrière, pour assurer l'étanchéité des pare-brise et lunette arrière, entre les joints encadrement vitre, et encadrement tôle, après montage sur le véhicule. L'excédent de produits peut être nettoyé avec un chiffon imbibé de dégraissant.

Le mastic 306 accepte un passage en étuve de séchage sans perdre ses qualités initiales.

APPLICATION.

- au pistolet pneumatique - réf. MPR 13 161
- au pistolet mécanique - réf. MPR Car.323
- à la pompe à main - réf. MPR 12 372
- tube - réf. MPR 8 566 655 ou 8 566 656.

MASTIC 307.

Présenté en tube.

- de 100 cm³
réf. MPR 8 566 653
- de 250 cm³
réf. MPR 8 566 654

Présenté en cartouche.

(ces cartouches sont utilisables avec pistolets pneumatiques ou mécaniques).

Cartouche - Réf. MPR 13 163.

UTILISATION

Sèche à l'air à température ambiante, il est hors poussières après 15 minutes environ, sec à cœur après 12 heures.

Après séchage, il a l'élasticité du caoutchouc et un aspect brillant. Il accepte un rechampissage éventuel de peinture.

Il sera utilisé principalement après pose des déflecteurs, encadrement des vitres de custode, étanchéité du bourrelet de pied arrière, et partie supérieure du panneau latéral.

Le joint sera exécuté en une seule fois sans lissage, en cas de nécessité, le nettoyage sera exécuté avec un solvant afin d'éviter un arrachement du cordon, celui-ci restant collant tant qu'il n'est pas sec. Eventuellement ce mastic pourra être utilisé pour les joints de tôlerie mais en cas de passage en étuve ou sur panneau de séchage, tenir compte du temps de séchage à cœur (12 heures) afin de permettre l'évacuation du solvant (risques de bullage sous la laque).

APPLICATION.

- au pistolet pneumatique - réf. MPR 13161
- au pistolet mécanique - réf. MPR CAR 323
- à la pompe à main - réf. MPR 12 372
- tube - réf. MPR 8 566 653 ou 8 566 654.

MASTIC 503.

Ce mastic est distribué sous trois références différentes.

1/ - Réf. MPR 8 566 528

Présenté en boîte de 1 Kg (2 lb)
- cordons de diamètre 4,7 x 650 mm
(3/16" x 25 5/8")

Utilisation.

- s'applique à la main
- pour assurer l'étanchéité des phares, ébénisterie de porte, déflecteurs, petits bouchonnages etc.

2/ - Réf. MPR 8 555 557.

- s'applique à la main
- Présenté en carton de 20 longueurs soit un total de 13 mètres. (511 13/16").
- cordons triangulaires de 20 x 10 x 650 mm (13/16" x 3/8" x 25 5/8").

Utilisation

- Pour assurer l'étanchéité des monogrammes d'ailerons, agrafage des baguettes enjoliveurs, étanchéité entre carrosserie et cadre plancher RENAULT R4, gros bouchonnage dans les angles du plancher des pédales, tablier, etc...

3/ - Réf. MPR 8 566 675

Présenté en boîte de 1 kg.

- cordons rectangulaires de 15 x 3 x 450mm (5/8" x 1/8" x 17 3/4")

Utilisation.

- s'applique à la main
- pour assurer l'étanchéité des ébénisteries de vitres arrière sur RENAULT 10 et RENAULT 8.

MATERIEL DE POSE - PISTOLET PNEUMATIQUE.

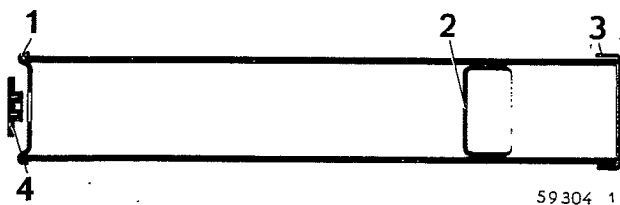
La pose de ces différents mastics nécessite l'utilisation du pistolet à air comprimé livré dans un coffret avec ses accessoires sous la référence de vente : 13 328.

Composition du coffret :

- 1 pistolet pneumatique
- 5 mètres de tuyau avec raccord
- 1 raccord court de buse
- 1 raccord long de buse
- 1 buse plate 8 x 2 mm
- 1 buse longue coudée acier, plate de 8 x 2 mm
- 1 buse plate 20 x 1,5 mm
- 1 buse ronde acier diamètre 2,5 mm
- 1 buse ronde acier diamètre 1,5 mm
- 1 buse ronde plastique diamètre 2,5 mm
- 1 buse coudée acier pour jets d'eau
- 3 bagues de piston central
- 1 bague de piston de poussée
- 1 joint cuir avant.

UTILISATION DU PISTOLET PNEUMATIQUE.

Pression maximum d'utilisation
2,5 à 3,5 kg/cm² (35 Psi to 50 Psi).
Toujours tenir le pistolet perpendiculairement, afin de faciliter l'introduction du mastic dans le joint.
Après utilisation, les buses devront être nettoyées ou trempées dans le diluant cellulosique entre deux opérations de pose afin d'éviter l'obturation des buses.

Mise en place des cartouches :

Les cartouches comportent à la partie avant un couvercle serti (1) avec un bouchon en plastique (4) et à l'arrière un piston (2) en contact avec le produit, elles sont fermées par un couvercle (3).

Pour réutiliser les cartouches, chasser le piston à l'air comprimé ou avec un embout, obturer le fond avec le bouchon plastique et emplier à nouveau.

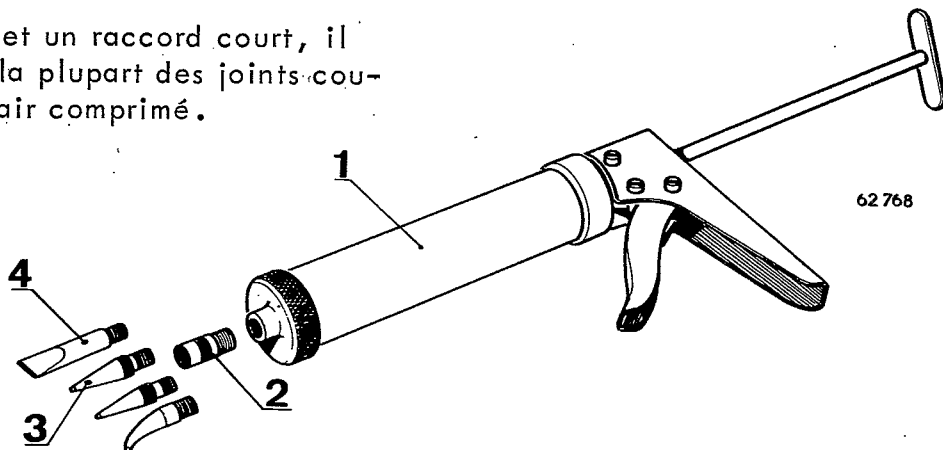
L'air étant fermé, ôter le couvercle (3) et le bouchon (4), introduire la cartouche dans le pistolet en commençant par l'arrière de manière qu'elle repose librement dans le corps du pistolet.

Ouvrir l'air comprimé sans toucher à la gâchette, pour bloquer la cartouche en position de marche, pendant que s'effectue la perforation du couvercle avant (1).

Le pistolet est alors en état de marche.

Description

Livré avec 2 buses et un raccord court, il permet de réaliser la plupart des joints couvrant sans utiliser l'air comprimé.

Composition :

1/ Pistolet à commande par crémaillère permettant la mise en place des cartouches de mastic fournies par le M.P.R.

2/ Raccord acier pour les buses.

Lorsque la cartouche est vide, couper l'air, comprimé et tirer la cartouche vers l'arrière. Cette opération est facilitée par quelques pressions sur la gâchette. Retirer alors la cartouche du pistolet par l'avant.

INSONORISATION.

Il est nécessaire d'appliquer sur les éléments neufs un produit insonorisant apposé au couteau, au pinceau, ou au pistolet sur une épaisseur de 1 à 3 mm ($3/64''$ to $1/8''$).

Exemple : à l'intérieur des panneaux de portes.

- sous les ailes.
- sur cloison de dossier etc.

Utilisation du pistolet mécanique

Pour faciliter l'application des différents mastics d'étanchéité de carrosserie préconisés dans nos manuels de réparation, nous venons d'homologuer en complément du pistolet pneumatique N°MPR 13 328, un nouveau pistolet à commande manuelle Car.323, ce pistolet peut être commandé au M.P.R. sous le N°323.

3/ Buse ronde, diamètre 1,5 mm ($1/16''$) recommandées pour les joints extérieurs d'aile, d'encadrement de vitres de portes, etc.

4/ Buse plate 8 x 1,5 mm ($5/16 \times 1/16''$) recommandée pour les joints d'éléments amovibles (ailes, jupe arrière, etc.).

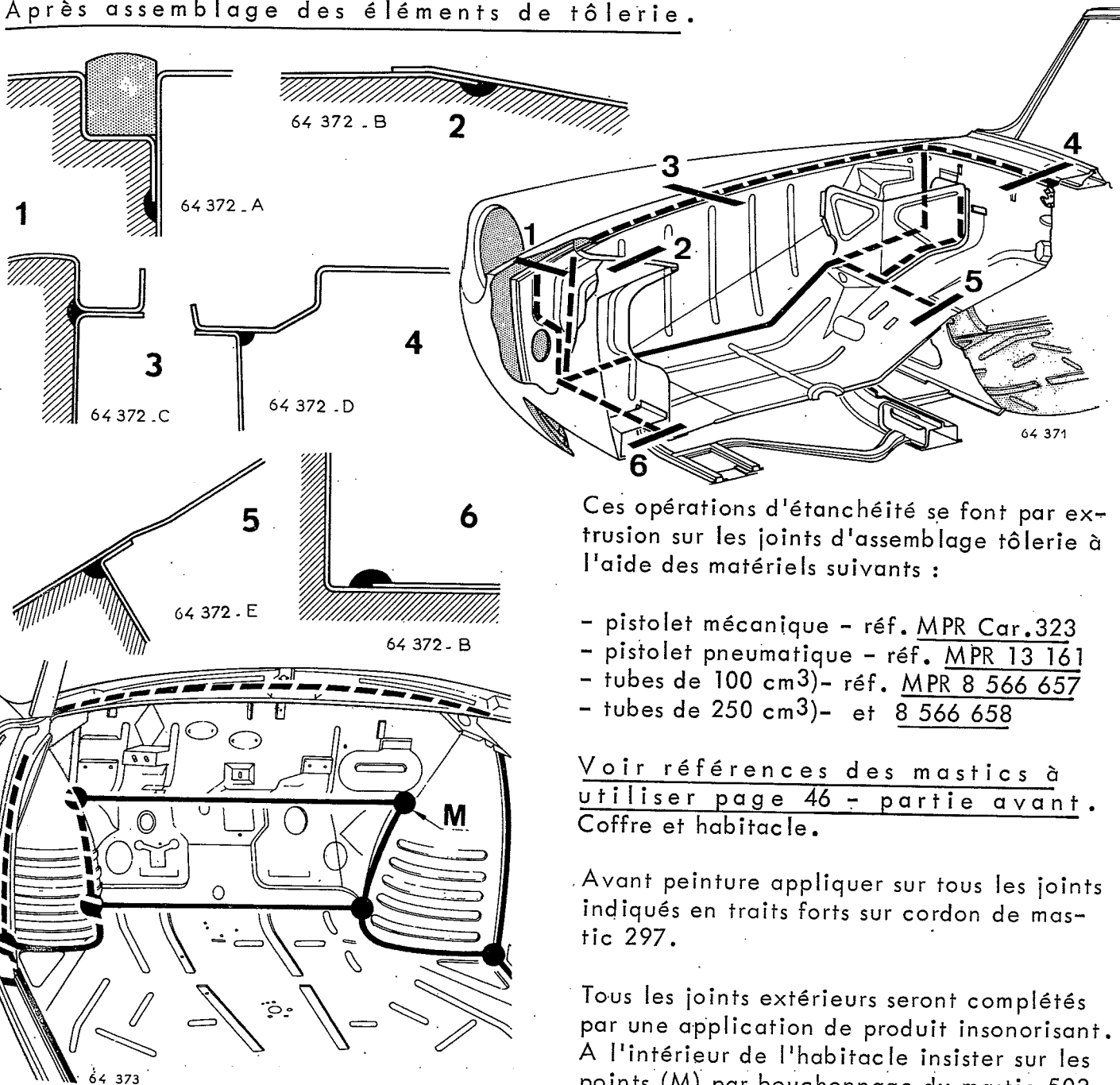
CONSEILS D'UTILISATION.

Pour faciliter les changements de mastic ainsi que le nettoyage des buses, nous vous conseillons de remplir une cartouche de graisse qui sera placée dans le pistolet après utilisation. Faire sortir un peu de graisse de

la buse pour s'assurer que le mastic ne reste pas à l'intérieur. Pour utiliser le nouveau mastic, faire sortir toute la graisse contenue dans la buse et commencer l'application dès la sortie du mastic.

ETANCHEITE DE LA CARROSSERIE.

Après assemblage des éléments de tôlerie.



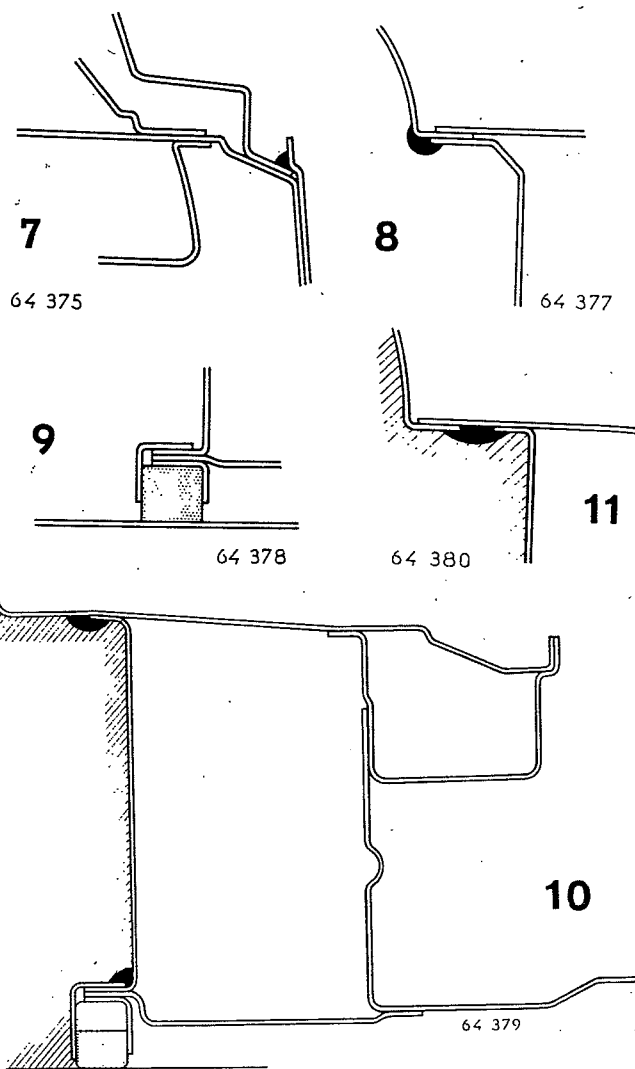
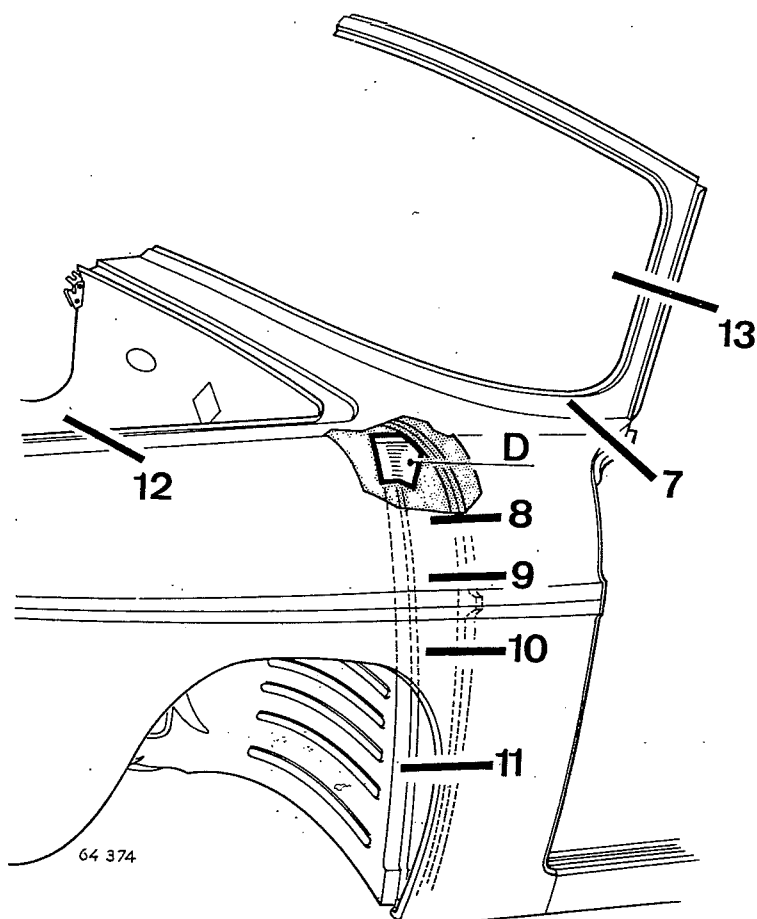
Ces opérations d'étanchéité se font par extrusion sur les joints d'assemblage tôlerie à l'aide des matériels suivants :

- pistolet mécanique - réf. MPR Car.323
- pistolet pneumatique - réf. MPR 13 161
- tubes de 100 cm³ - réf. MPR 8 566 657
- tubes de 250 cm³ - et 8 566 658

Voir références des mastics à utiliser page 46 - partie avant.
Coffre et habitacle.

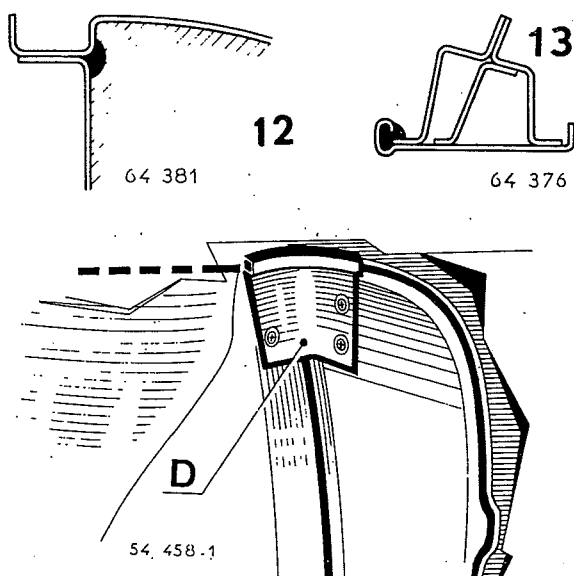
Avant peinture appliquer sur tous les joints indiqués en traits forts sur cordon de mastic 297.

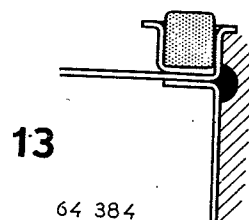
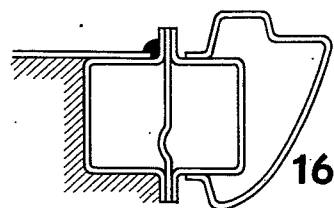
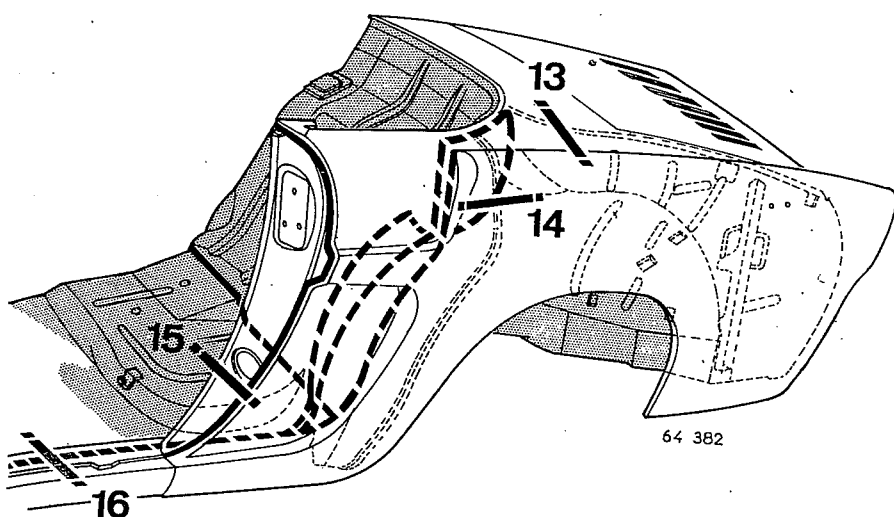
Tous les joints extérieurs seront complétés par une application de produit insonorisant. A l'intérieur de l'habitacle insister sur les points (M) par bouchonnage du mastic 503.

Pied avant.

Par dessous l'aile, assurer l'étanchéité de tous les joints, par application d'un cordon de mastic 297 et complété d'une large couche de produit insonorisant :

- pour les véhicules ayant des entrées d'eau à la partie supérieure du pied, il sera nécessaire de mettre en place sous l'aile un déflecteur tôle (D) fixé par trois vis à tôle et rondelles d'étanchéité N°8 526 611
- avant la pose de ce déflecteur, appliquer sur son pourtour, des cordons de mastic 503.
- recouvrir d'une couche d'insonorisant.

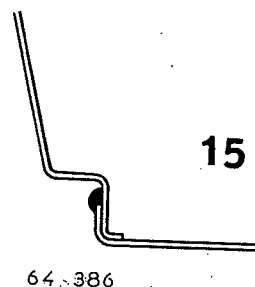
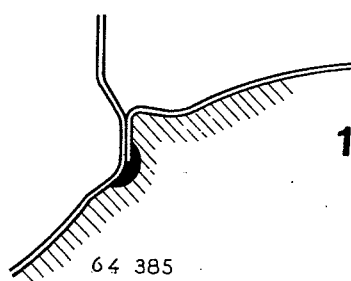
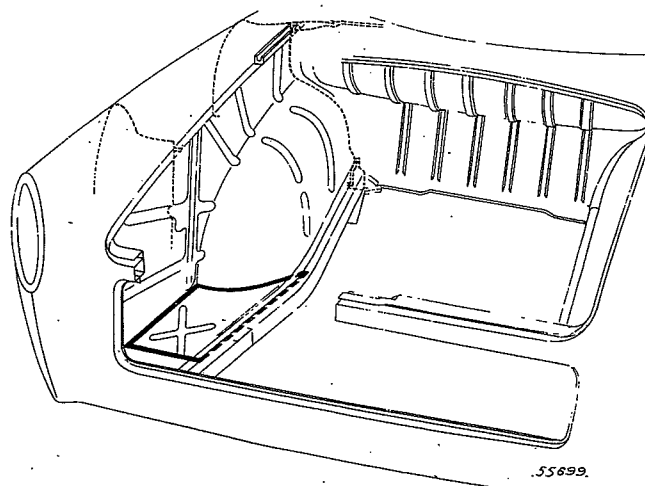


Pied arrière.

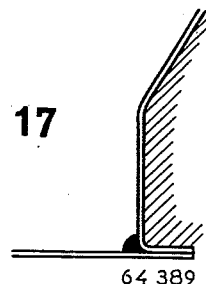
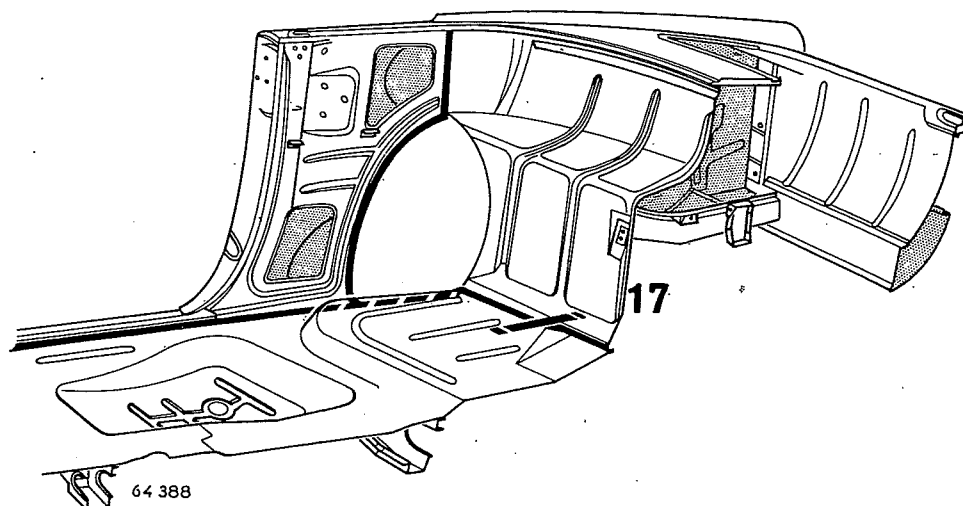
Après assemblage des éléments de tôlerie, assurer l'étanchéité de tous les joints par application d'un cordon de mastic 297.

Par dessous l'aile arrière, insister sur chaque joint, principalement dans les angles supérieurs.

Cette opération sera complétée d'une large couche de produit insonorisant.

Coffre moteur.

Application d'un cordon de mastic 297 sur les joints, fond de passage de roue, gousset arrière.

Partie arrière de l'habitacle.

- avant peinture assurer l'étanchéité de tous les joints d'assemblage tôlerie par un cordon de mastic 297.

- à l'intérieur du compartiment moteur, sur les passages de roues, et la cloison de dossier appliquer une couche d'insonorisant.

PEINTURE.Identification des peintures employées en fabrication :

1°) Une lettre :

C signifiant cellulosique,

S signifiant synthétique, suivie d'un chiffre référence du fournisseur :

- 1 - Renault
- 2 - Nitrolac
- 3 - Valentine
- 4 - Ripolin
- 5 - Duco
- 6 - Villemer
- 7 - Dupont de Nemours
- 8 - Soudée.

2°) Une lettre (donnant le lieu de montage de la voiture) :

F signifiant FLINS

C signifiant CREIL

H signifiant Le HAVRE sans BILLANCOURT.

3°) Trois chiffres référence de la peinture.

Exemple : S3-C-413 : il s'agit d'une peinture synthétique VALENTINE appliquée à CREIL, teinte bleu Finlande.

NOTA : Ces inscriptions se trouvent dans le coffre avant, à la partie supérieure du tablier, derrière la batterie.

PRECAUTIONS A PRENDRE A LA CUISSON DES PEINTURES.

Déposer toutes les pièces en matière plastique qui risquent de se détériorer sous l'effet de la chaleur : feux de position, glissières de glaces descendantes, cale-porte, capuchon de volant, couvercle de plaque à borne, etc....

Peinture de protection à base de poudre de zinc.

Avant de procéder à la fixation d'un élément amovible ou d'un élément à souder, il est nécessaire pour éviter l'oxydation de protéger les faces d'assemblage en appliquant sur celles-ci une couche de peinture à base de poudre de zinc.

Avant utilisation il faudra préparer les surfaces.

Sur éléments anciens :

Enlever à la brosse métallique toutes traces de rouille, puis nettoyer à l'essence ou au trichloréthylène. Appliquer la peinture au zinc au pinceau, laisser sécher 30 minutes. Eliminer la calamine avant raccord de peinture.

ATTENTION

Les peintures contiennent des solvants inflammables.

Sur éléments neufs :

Nettoyer à l'essence, ou au trichloréthylène, enlever s'il y a lieu toutes traces de rouille à la toile émeri.

Ces produits pourront être commandés directement à la Cie ROYALE
ASTURIENNE DES MINES -
42, Av. Gabriel PARIS 8ème.

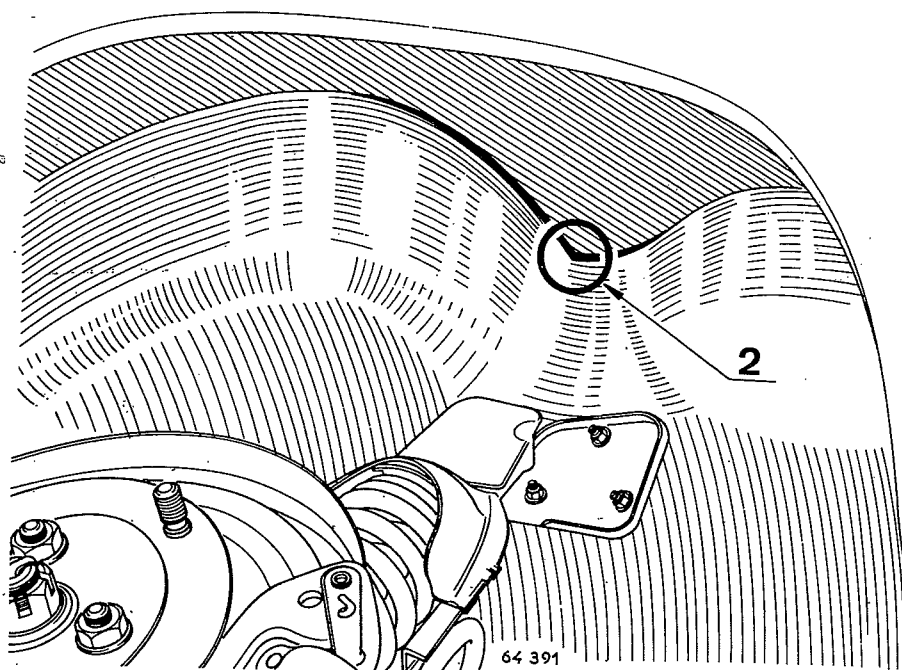
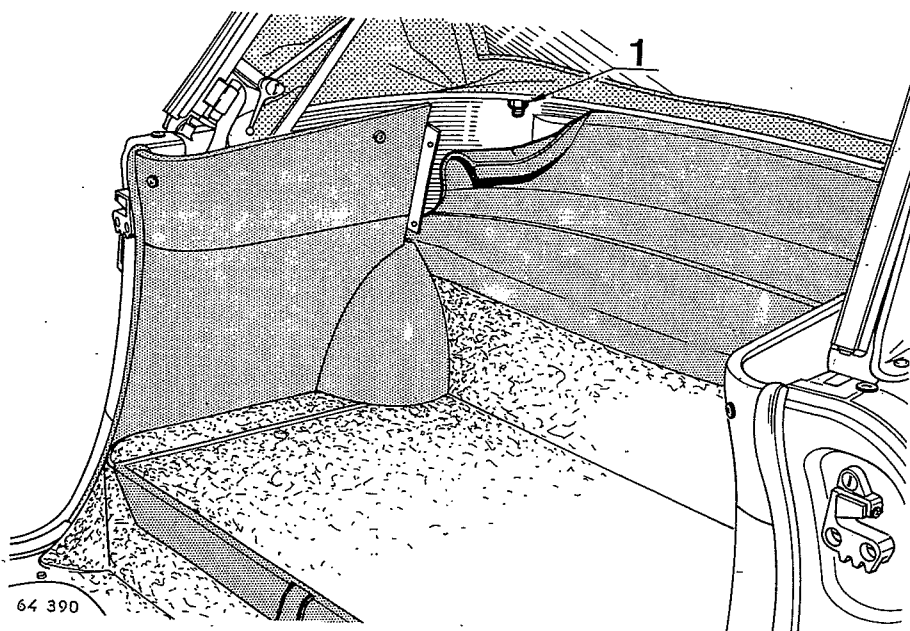
ETANCHEITE CARROSSERIE. (cas particuliers)

Présence d'eau dans le coffre à capote et dans les bacs de plancher, le véhicule en état de marche.

- En plus des étanchéités traitées dans le chapitre porte (page 70) d'autre infiltrations peuvent provenir des points suivants :
- bourrelet d'entrée de porte sur pied arrière
- liaison ceinturage de capote, passage de roue,
- partie latérale de coffre à capote,
- vitre de custode
- profil d'étanchéité de toit
- bas de marche
- vis de fixation de tapis
- coffre avant.

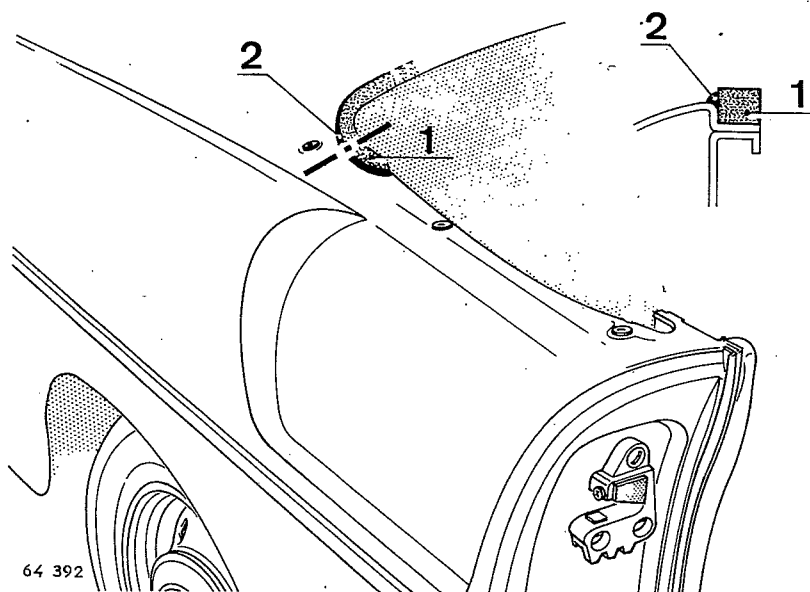
Bourrelet d'entrée de porte.

- adjonction d'un profil caoutchouc entre bourrelet et joue de pied arrière (voir chapitre garniture intérieure page 79).

Liaison ceinturage de capote, passage de roue.

- infiltration d'eau dans le coffre à capote par la vis de ceinturage de capote (1);
- par dessous l'aile arrière, gratter soigneusement la partie supérieure dans l'angle (2), appliquer dans les joints une épaisse couche de mastic 297.
- protéger après séchage par un produit insonorisant.

Partie latérale de coffre à capote



Afin d'éviter les entrées par l'extrémité du logement du joint (1) deux solutions sont possibles:

1°) Nettoyer et recoller le joint (5), puis appliquer un cordon de mastic 307 dans l'angle formé entre la tôle et le profil caoutchouc (2).

2°) Cette deuxième solution plus efficace nécessite :

(capote restant en place)

- la dépose de la garniture de coffre fixée par trois vis (3).

- la dépose et la garniture latérale fixée par cinq vis (4)

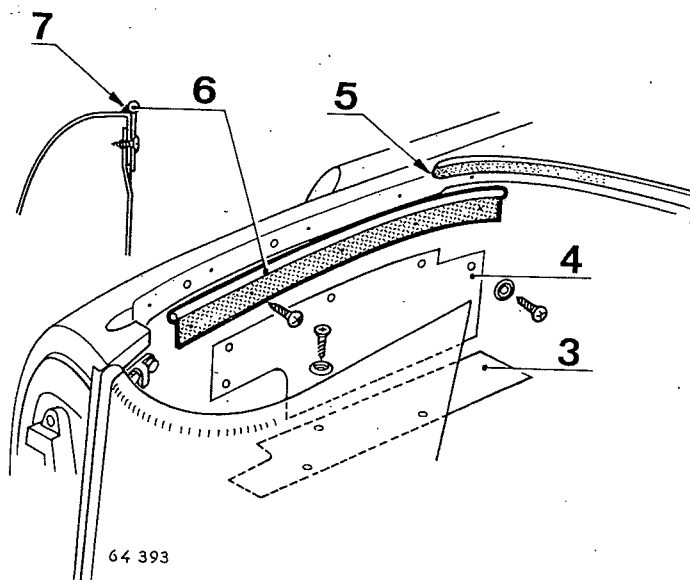
- recoller soigneusement le caoutchouc à son extrémité (5)

- couper dans un jonc (6) N° 8 526 662 ou 8 527 954 une longueur de 400 mm (15 3/4")

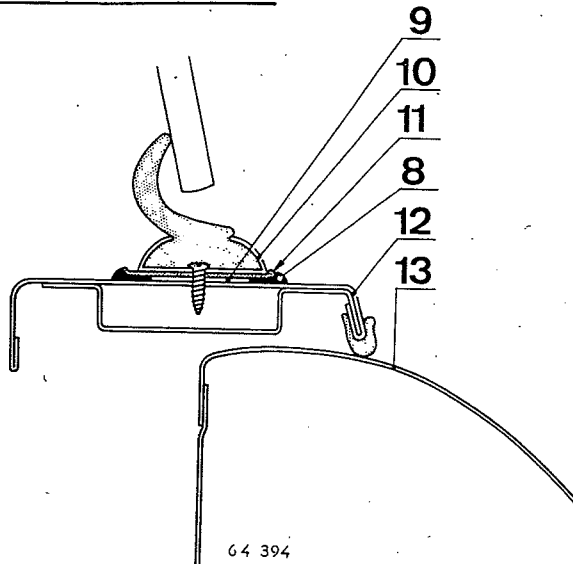
- mettre en place ce jonc, qui sera collé et fixé par vis à tôle dans la doublure.

- appliquer dans l'angle un cordon de mastic 307 (7),

- remonter les garnitures.



NOTA : Le jonc N° 8 526 662 est le profil qui assure l'étanchéité entre passage de roue et aile arrière sur les RENAULT type R. 1062 (ancienne 4 CV).

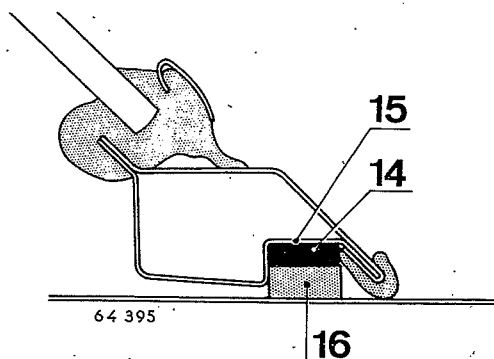
Vitre de custode

- présence d'eau dans le coffre à capote.
- vérifier l'étanchéité du joint d'encadrement (8), le refaire si besoin est, par application de mastic 307.

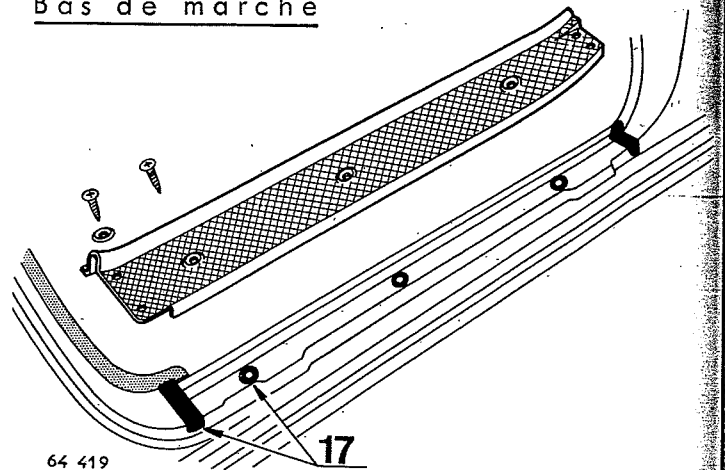
- (9) bande d'étanchéité toile
- (10) encadrement alu
- (11) caoutchouc d'étanchéité
- (8) mastic 307
- (12) toit
- (13) aile arrière

Profil d'étanchéité de toit.

Coupe entre lunette arrière, et panneau supérieur de coffre moteur.



- si on constate une entrée d'eau entre la carrosserie et la ceinture de toit, il sera nécessaire de mettre en place un joint caoutchouc (14) à coller entre l'embouti de toit (15) et le profil existant (16).

Bas de marche

L'eau descend des pieds avant et arrière, s'infiltré sous l'enjoliveur de bas de marche et s'écoule dans les bacs.

- assurer l'étanchéité du pied avant et arrière (pages 75 - 79 porte avant et garnitures intérieures).
- déposer l'enjoliveur de bas de marche, appliquer aux extrémités et aux 3 vis de fixation des bouchons de mastic 503 (17). Remettre en place l'enjoliveur.

Remplacement d'un bas de marche.

Une modification a été apportée afin d'assurer une meilleure étanchéité.

Cette modification comprend :

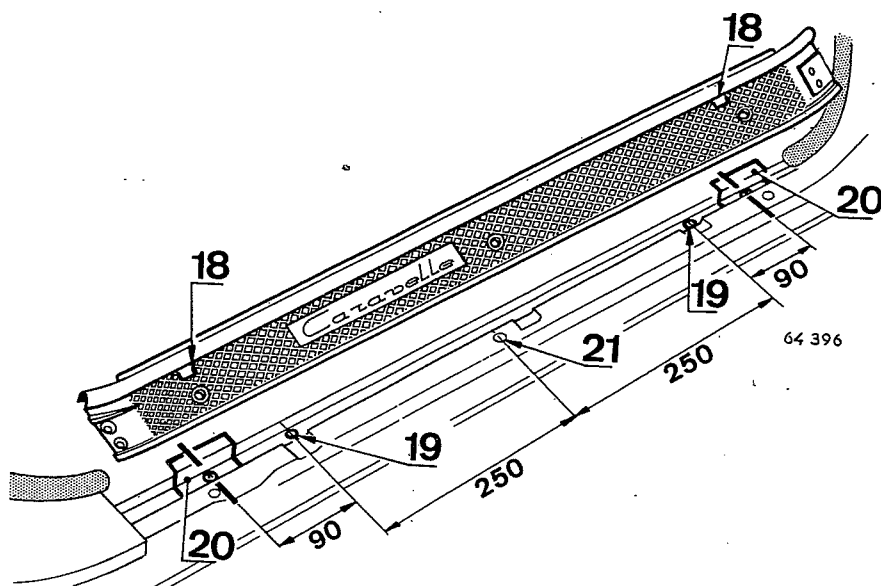
- un enjoliveur avec deux crevés d'écoulement (18) N° 2 564 398 gauche, N° 2 564 399 droit,
- deux tubes d'évacuation (19) dans le bas de marche.
- deux gouttières (20).
- ces améliorations peuvent être apportées aux véhicules antérieurs de la manière suivante :

déposer l'enjoliveur de bas de marche

- dans un tube de cuivre de diamètre 8 x 10 (5/16" x 25/64") couper quatre longueurs de 65 mm (2 9/6").

En partant de la fixation milieu de l'enjoliveur (21).

Tracer une longueur de 250 mm (9 7/8") de chaque côté.



prolonger cette cote à 90° vers l'intérieur du véhicule, on obtient ainsi l'emplacement des tubes (19) dans la gouttière formée par le bas de marche (22) et son anfort (23)

percer de part en part au diamètre de 10 mm (25/64").

mettre en place les tubes, et les fixer par brasure ou soudure à l'étain (24).

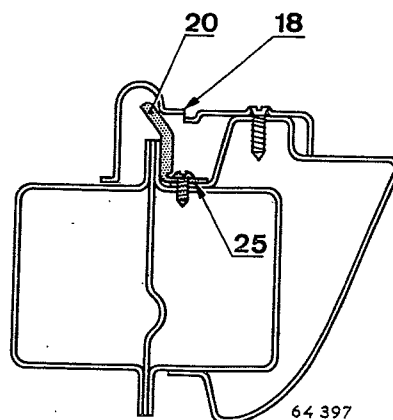
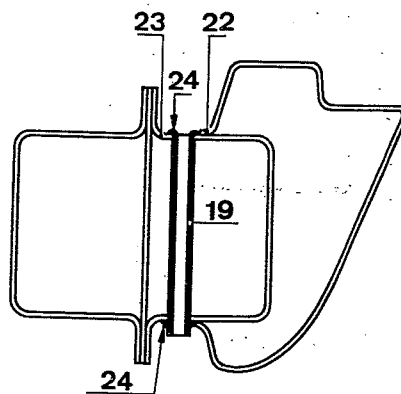
compléter cette opération par la pose de deux gouttières (20) N° 6 079 632 fixées par vis à tête à 90 mm (3 9/16") de part et d'autre des tubes d'écoulement.

avant mise en place de ces gouttières assurer l'étanchéité du passage des vis par une boulette de mastic 503 entre bas de marche et gouttière (25).

is de fixation de tapis ou
arniture.

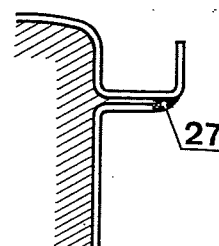
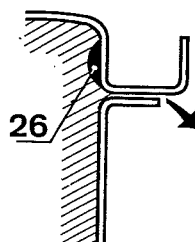
des entrées d'eau sont consécutives à ces vis à tête débouchent dans les passages des roues, ou sous le plancher.

dans ce cas, nettoyer soigneusement la partie extérieure de la vis et la protéger par une boulette de mastic 503 ou une couche de produit insonorisant.



Coffre avant.

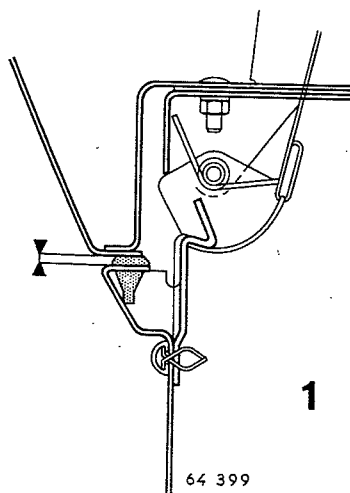
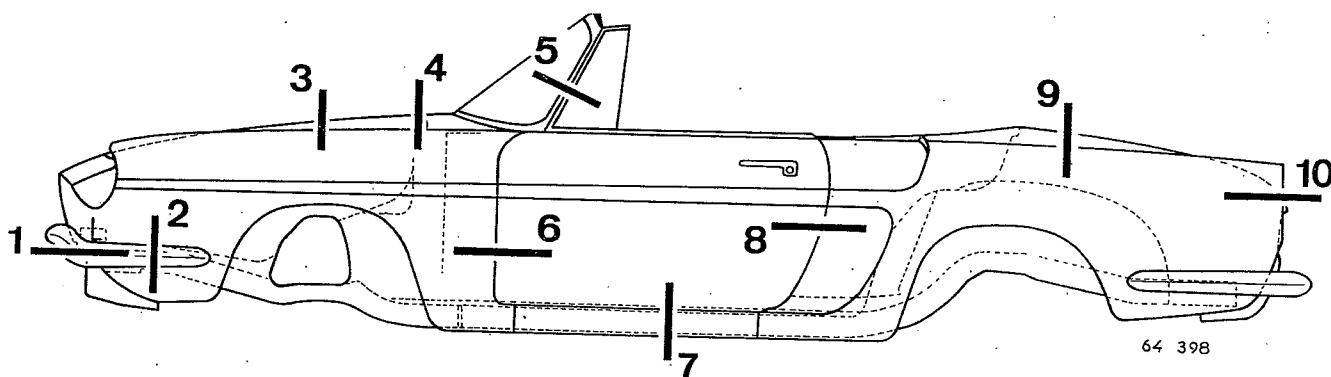
- des entrées d'eau sont provoquées par le mauvais accostage des tôles ou le mauvais positionnement du cordon de mastic (26) (notamment au droit des lumières d'évacuation d'eau).
- après retouche de l'accostage des tôles, et grattage des parties à protéger, appliquer un cordon de mastic 297 (27) avec retouche à la plume,
- l'étanchéité peut également être assurée par application d'une large couche d'insonorisant dessous l'aile après nettoyage du raccordement des tôles



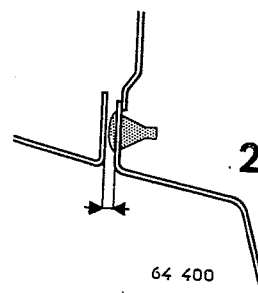
64 372 - C1

ENSEMBLE POUR LE JEU DES OUVERTURES.

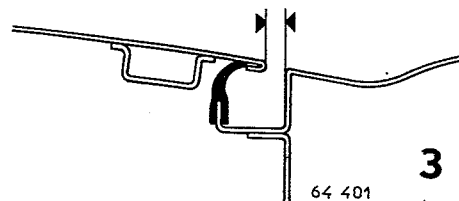
Ces cotes ont une tolérance de ± 1 mm (3/64").



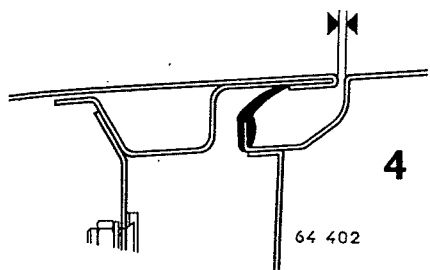
1 - Face avant de portillon de roue de secours, calandre 4 mm (5/32")



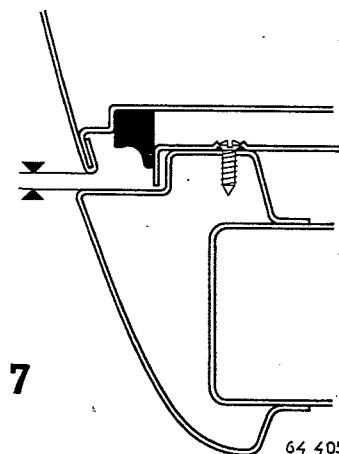
2 - Face latérale de portillon de roue de secours, aile avant 4,5 mm (11/64")



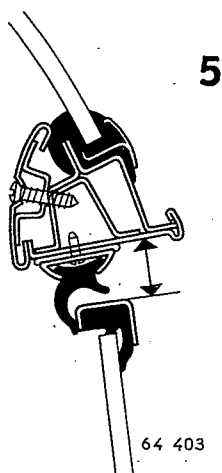
3 - Tôle extérieure de capot avant, aile avant 4 mm (5/32")



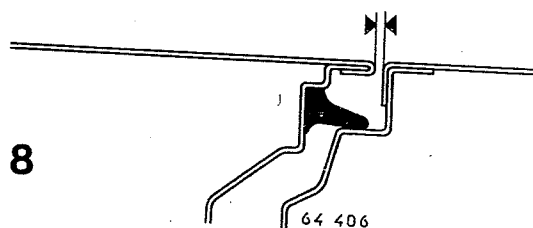
4 - Capot avant, panneau inférieur de pare-brise 4 mm (5/32")



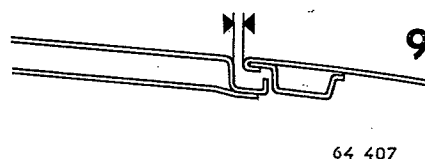
7 - Panneau extérieur de porte, bas de marche 6 mm (15/64")



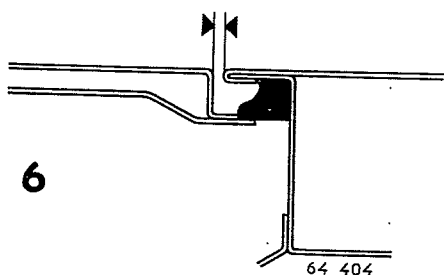
5 - Jet d'eau de montant de pare-brise, encadrement de déflecteur 18 mm (45/64")



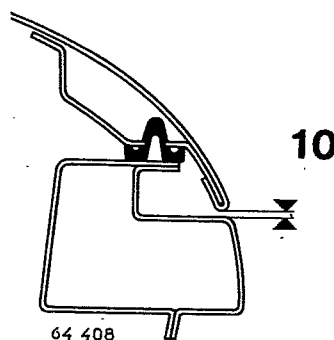
8 - Aile arrière panneau extérieur de porte 4 mm (5/32")



9 - Panneau supérieur de coffre, capot arrière 4 mm (5/32")



6 - Aile avant, panneau extérieur de porte 4 mm (5/32")

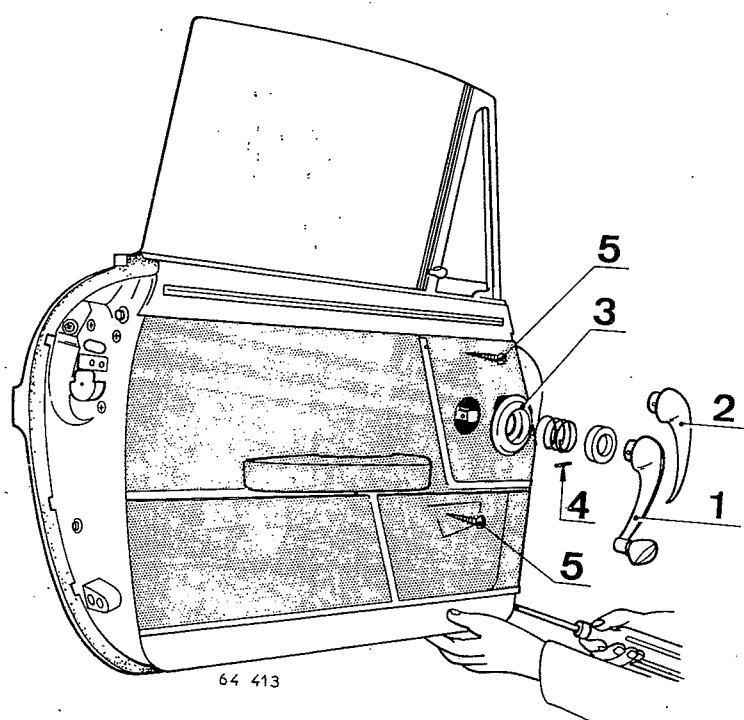


10 - Tôle extérieure de capot arrière panneau de grille 4,5 mm (11/64")

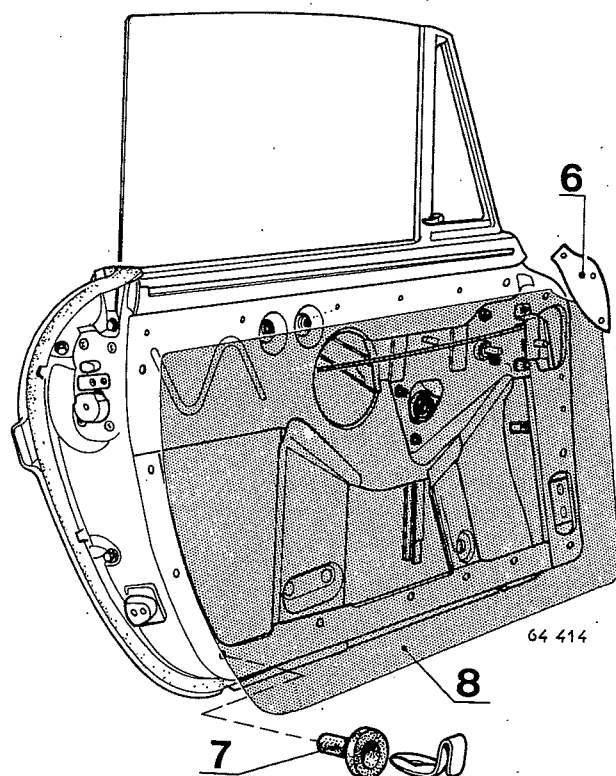
PORTES

(ce chapitre comprend)

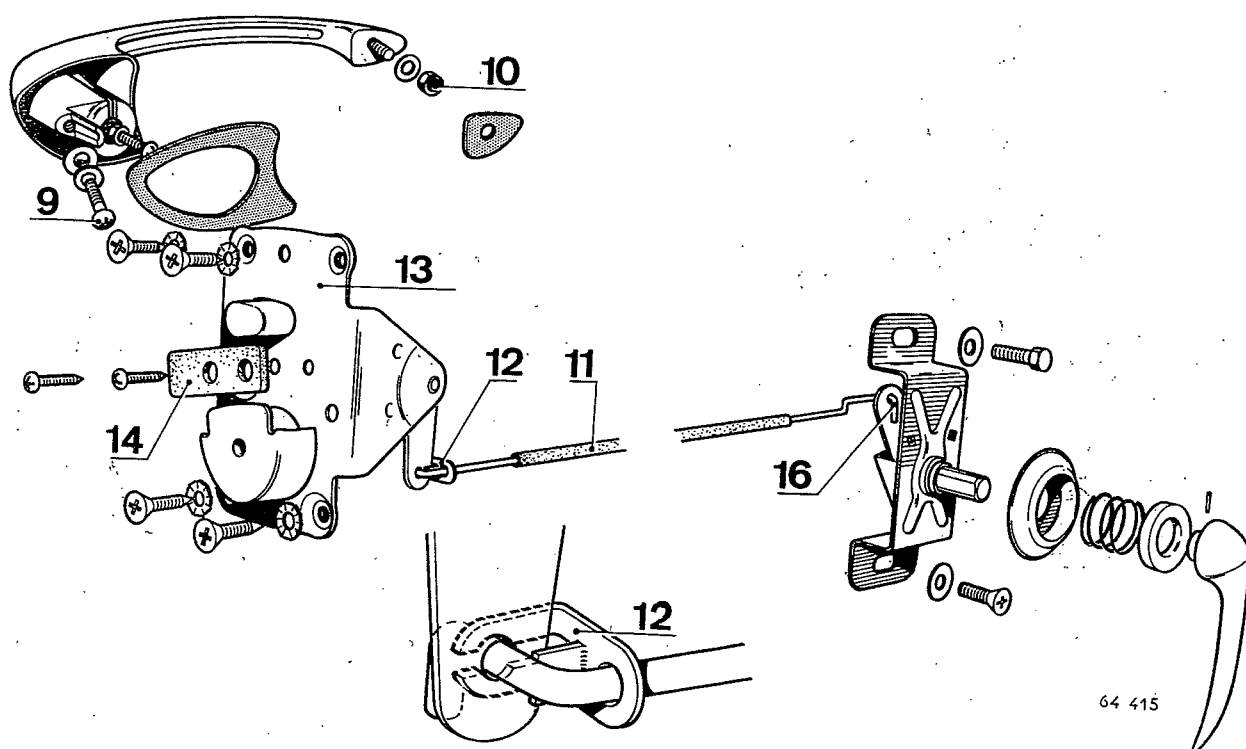
- dégarnissage, regarnissage.
- serrures, (dépose, repose, réglages)
- mécanisme de lève-vitre et déflecteur (dépose, repose, réglages)
- antibruitage, étanchéité
- réglage d'une porte
- remplacement d'un panneau extérieur.

Dégarnissage d'une porte.Déposer :

- la manivelle lève-vitre (1) et la contre-poignée intérieure (2) en appuyant sur la collerette (3) et chasser la goupille (4).
- la garniture : fixée sur deux vis (5), interposer un tournevis protégé entre caisson et garniture pour dégager les agrafes.
- la tôle de garnissage fixée par trois vis (6).
- les capuchons (7), le panneau plastique (8).

Regarnissage.

- à la repose; coller le panneau d'étanchéité plastique (8).
- remettre en place les capuchons et la tôle de garnissage,
- s'assurer du bon état des agrafes,
- replacer la garniture en commençant par la partie inférieure avant, les vis (5), la manivelle lève-vitre, la contre-poignée intérieure.

SerruresDéposer :

64 415

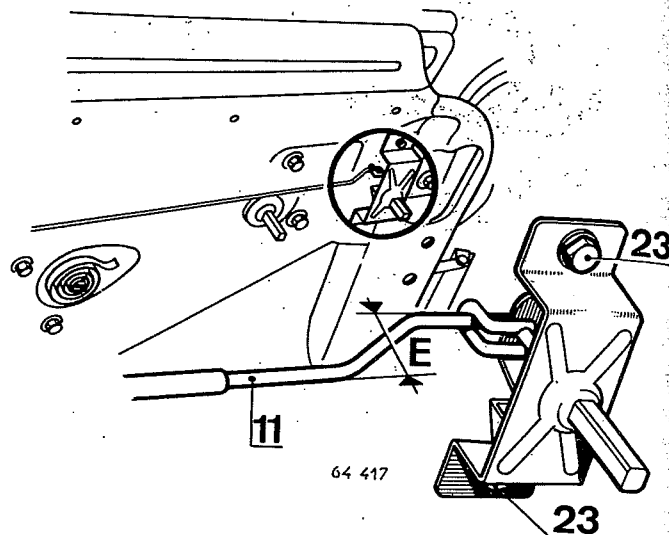
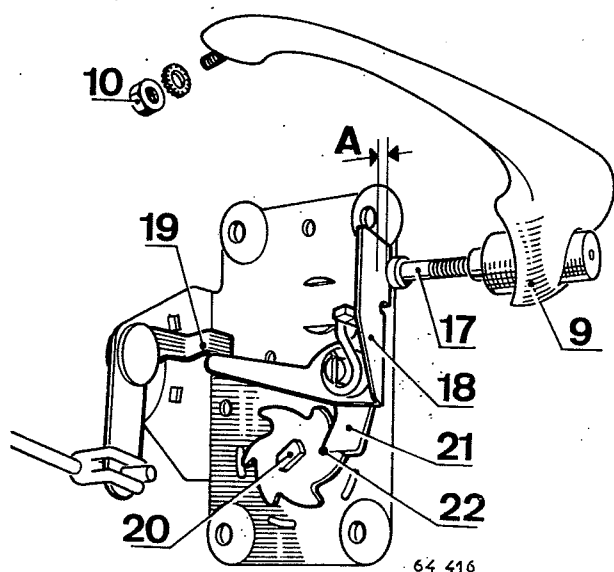
- la poignée fixée par une vis extérieure (9) et une vis intérieure (10)
- la commande à distance (11) maintenue par épingle (12) côté serrure.
- la platine de serrure fixée par quatre vis (13)
- la plaquette de guidage fixée par deux vis (14)
- la vis de fixation inférieure de coulisse de vitre (15)
- sortir la serrure.
- dégager la commande à distance côté contre-poignée intérieure (16).

Repose

- mettre en place dans le caisson la serrure munie de sa commande à distance (fixée côté serrure par épingle (12)).
- mettre en place la platine intérieure (13) la plaquette de guidage.
- monter la commande à distance sur l'articulation de contre-poignée (16)
- fixer la coulisse de vitre (15)
- remonter la poignée extérieure (9) et (10).

Réglages

(serrure et commande à distance).



Si le rochet engrenage de la serrure présente une rotation sur lui-même, ce défaut peut provenir de 4 sources et est à éliminer :

1°/ Contact permanent de la tête de vis de réglage du bouton-poussoir (17) contre la palette de serrure (18). (Il doit y avoir un jeu de 1 mm environ) ($3/64''$) (A). Pour y remédier, démonter la poignée extérieure (18) (vis contre battant (9) et écrou dans le caisson de porte) (10).

2°/ Rotation du rochet due à la déformation de la patte (19) ou au desserrage de l'axe de l'étoile (20). S'assurer que le doigt (21) de la palette vient bien à fond de gorge sur l'étoile (22).

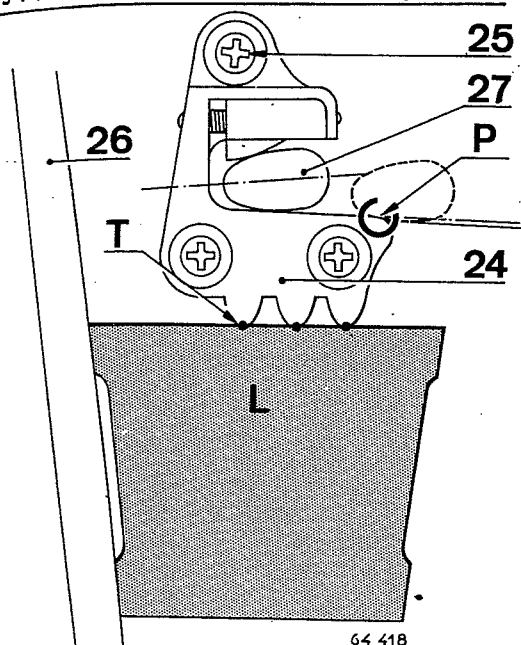
3°/ Tringle de commande à distance trop tendue.

Desserrer les deux vis (23) fixant la commande à distance pour la relâcher et bloquer ces vis.

4°/ Coincement de la commande entre caisson de porte et panneau de garniture. Déposer la commande (11) et ramener la cote (E) de 16 à 12 mm ($41/64''$ à $15/32''$).

Sur les véhicules récents la commande à distance a été modifiée entraînant la suppression de l'agrafe côté contre-poignée intérieure.

Positionnement de la gâche



64 418

NOTA - Si cela semble nécessaire par suite d'un nouveau bruit du rochet de serrure, on pourra reculer la gâche un peu plus et admettre une légère rentrée de la porte.

Vous obtiendrez le bon fonctionnement de la gâche de serrure (24) sur le pied arrière à l'aide d'un calibre de fabrication locale (L).

Après avoir débloqué les trois vis (25) et écarté la cale "isolite" du pied arrière :

- Présenter le calibre de réglage (L), en appui sur le fond de feuillure du pied arrière (26).

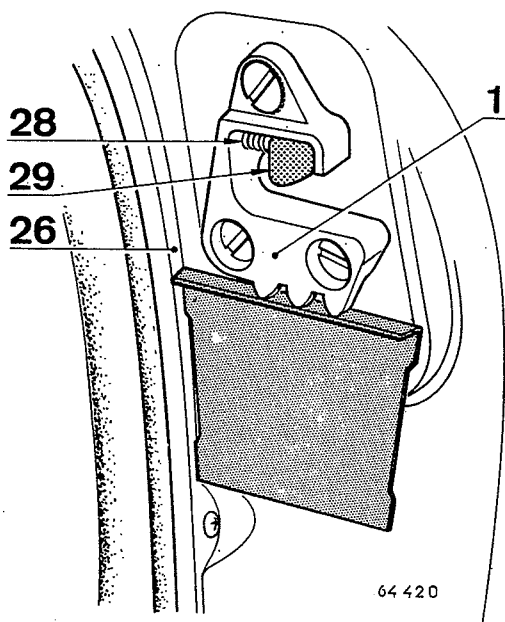
- Faire jouer la gâche (24) afin de faire engager les trois dents sur la partie supérieure du calibre (T)

- Serrer deux vis (25) afin de permettre la fermeture de la porte pour :

a) S'assurer que la came de serrure (27) attaque bien au point (P).

b) S'assurer que l'extérieur de la porte fermée ne désaffleure pas de l'arrière de la caisse.

- Bloquer définitivement les trois vis (25) toujours en s'assurant de l'appui des trois dents de gâche sur la partie supérieure du calibre.



64 420

Assurer le graissage à la graisse de vaseline.

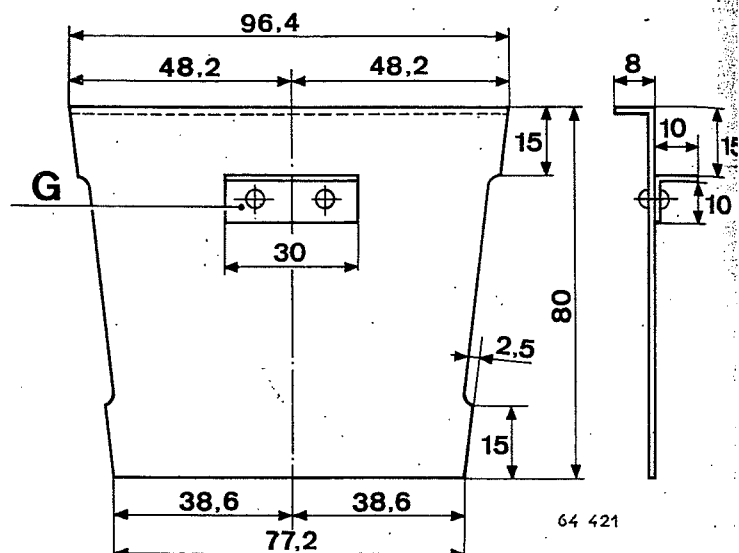
- Dans le ressort (28).

- Sous la butée nylon (29) à partir des numéros de fabrication 17 950 pour R.1133 et 29 208 pour R.1131, montage de nouvelles gâches N° 8 557 627 (28) et avec butées mobiles en caoutchouc au lieu de grains mobiles en nylon.

- Sur la partie de gâche sur laquelle s'appuie la came de serrure.

Calibre de positionnement.

96,4 mm	(3 13/16")
48,2 mm	(1 29/32")
38,6 mm	(1 17/32")
77,2 mm	(3 1/16")
30 mm	(1 3/16")
15 mm	(37/64")
80 mm	(3 5/32")
2,5 mm	(7/64")
10 mm	(25/64")
8 mm	(5/16")



- Exécution de la cale en tôle de 1 mm (3/64").

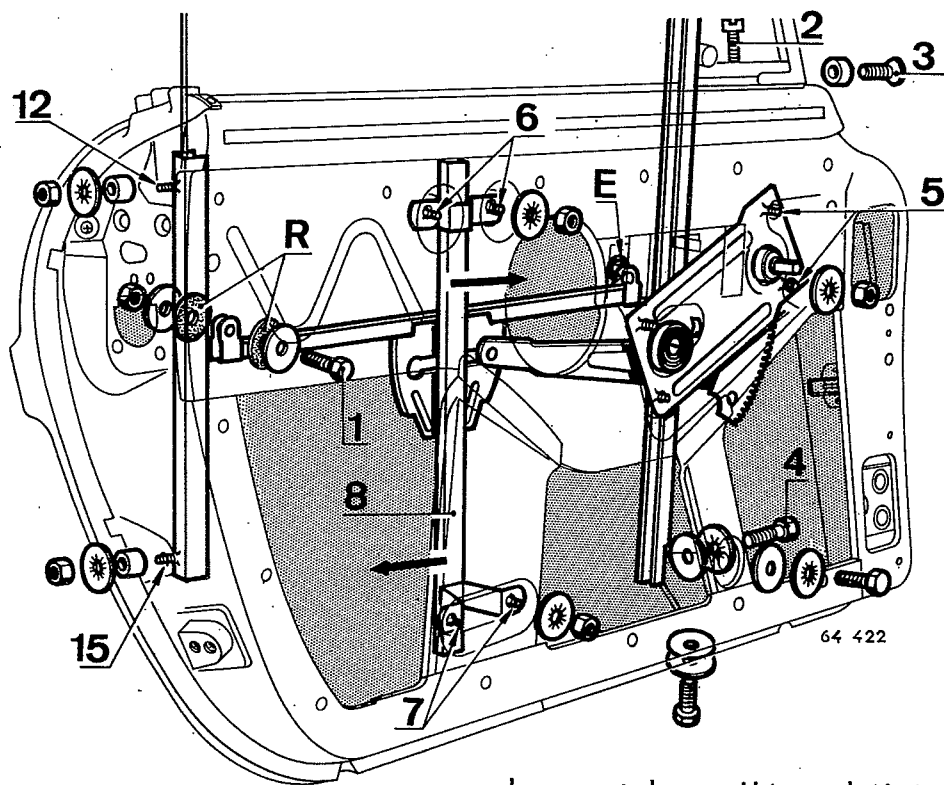
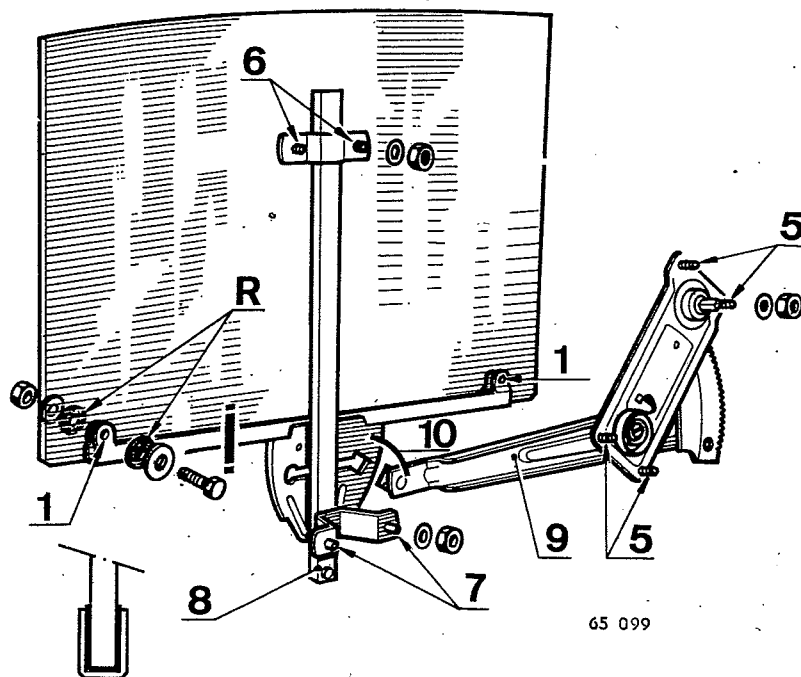
- La patte (G) sera fixée par soudure électrique par points ou rivetée.

Mécanisme de lève-vitreDépose :

- dégarnir la porte
- amener la vitre en position basse et déposer les deux vis (1).
- remonter la vitre et la sortir par la partie supérieure.
- Déposer l'ensemble du cadre de déflecteur fixé par une vis (2) une vis (3) et une vis à la partie inférieure à l'intérieur du caisson (4).
- déposer la platine de fixation du lève-vitre fixé en (5) par quatre écrous
- déposer les écrous supérieurs (6) et inférieurs (7) de la glissière centrale (8)
- désaccoupler le bras (9) de la glissière en (10).

Repose et réglages.

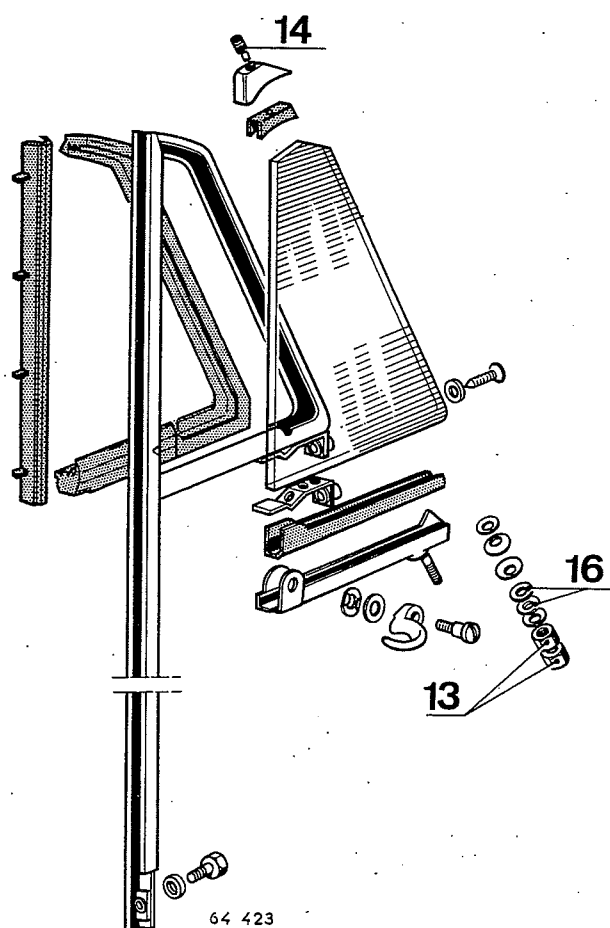
- remettre en place le cadre de déflecteur, la platine de fixation du lève-vitre : Engager le bras dans la glissière centrale (10), positionner la glissière à ses parties supérieures et inférieures. (Bien graisser la platine avant mise en place).
- chaque fixation doit rester libre de manière à faciliter les manœuvres de montées et de descentes de la vitre.
- reposer la vitre et la fixer sur son support en prenant soin d'interposer des rondelles anti-bruits caoutchouc (R) de chaque côté entre la vitre et ses supports (1).
- manœuvrer la vitre et serrer les fixations (5)
- la vitre en position basse, tirer la glissière centrale (8) vers l'arrière à sa partie inférieure (flèche) et serrer les vis (7)



- Pousser la glissière à sa partie supérieure (flèche) vers l'avant, serrer les vis (6).
- régler la hauteur de la vitre par l'intermédiaire de l'excentrique (E)
- effectuer de nouveau plusieurs manœuvres, laisser la vitre en position basse et serrer la vis (4) dans la position du déflecteur qui lui donne le devers correspondant le mieux avec le montant de pare-brise et

le caoutchouc d'étanchéité du toit ou capote.

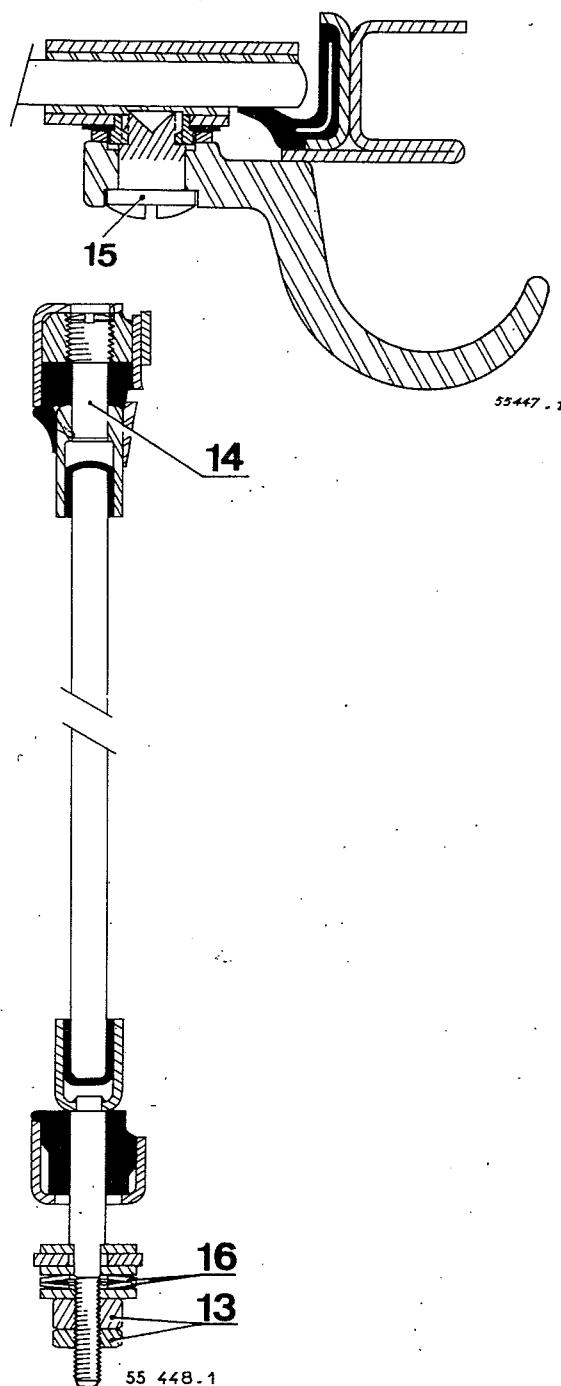
- serrer la vis (2), interposer une rondelle d'épaisseur s'il y a lieu, entre caisson de porte et cadre du déflecteur.
- remonter la vitre, serrer la vis (3)
- le bon fonctionnement de la vitre est également assuré en jouant sur les deux vis (12) et (15) de fixation de la coulisse arrière.

Défecteur.Dépose :

- Dégarnir la porte pour déposer les écrous de fixation (13).
- Déposer le pivot supérieur (14) et sortir l'ensemble par l'extérieur de la voiture.
- La vis de fixation de la poignée du déflecteur (15) est matée au montage.

Repose :

- Coller le caoutchouc de déflecteur avant dans son cadre. Le profil arrière est agrafé sur le montant.
- Sertir la vitre munie de ses caoutchoucs de calage dans le U inférieur et dans le U supérieur (presse à main de menuisier).

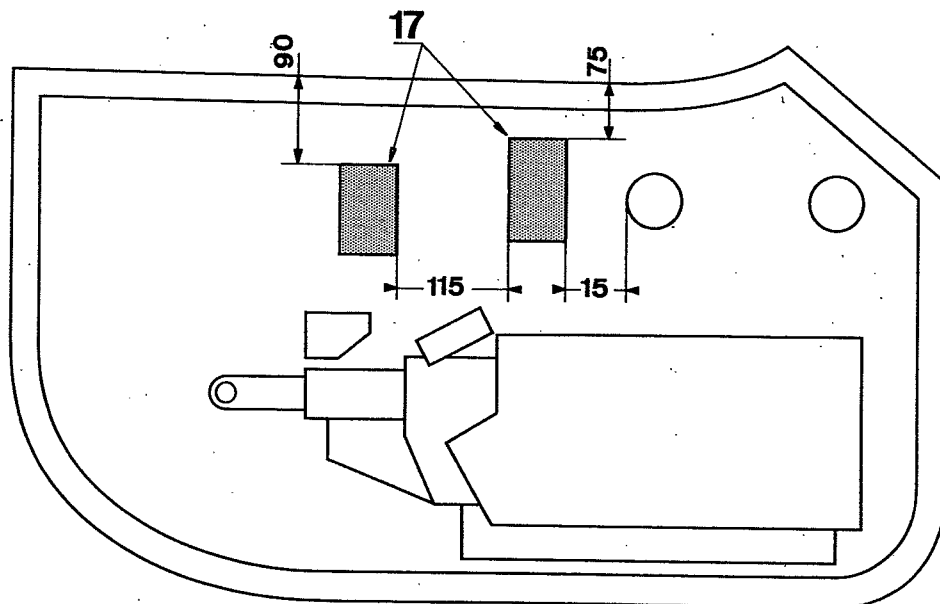


- Mettre en place la vitre montée sur le cadre en respectant le montage des rondelles suivant (16). Le réglage du pivotement sera effectué en jouant sur la vis (14) et écrous (13).
- L'étanchéité et l'anti-bruitage du déflecteur est prévu (page 69 et 70).

Anti-bruitage.

En plus du bruit provoqué par le battement de la porte consécutif au desserrage de la gâche (voir chapitre précédent).
- d'autres bruits peuvent provenir :

- a) du battement de la commande à distance entre le caisson et la garniture,
- b) contact entre bras du lève-vitre et montant du déflecteur.



64 424

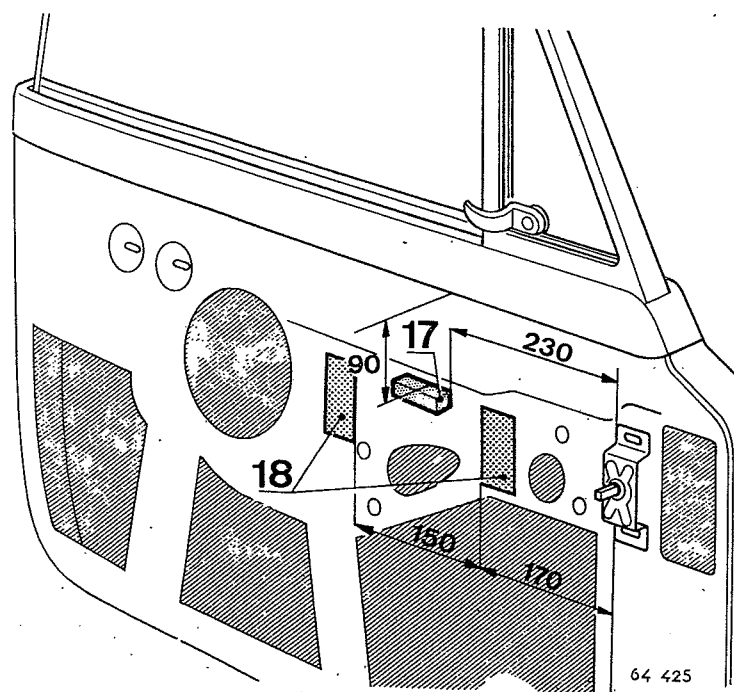
- a) Pour les véhicules antérieurs aux numéros de fabrication 29 151 pour R.1131 et 15 039 pour R.1133.

D'après croquis, confectionner et mettre en place par collage sur le caisson de porte :

1 cale caoutchouc (17) de 10 x 10 x 35 mm (25/64" x 25/64" x 1 3/8").

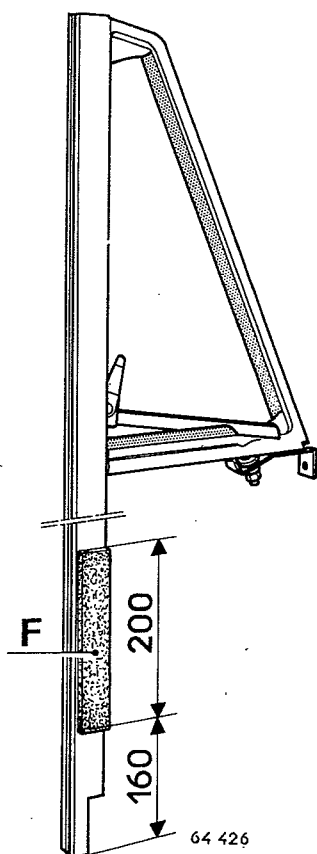
2 cales genre simili (18) de 70 x 35 mm (2 3/4" x 1 13/32").

2 cales (18) seront également collées sur la face intérieure de la garniture.



64 425

115 mm	(4 1/2")
90 mm	(3 9/16")
75 mm	(2 15/16")
15 mm	(5/8")
230 mm	(9 1/16")
150 mm	(5 7/8")
170 mm	(6 11/16")



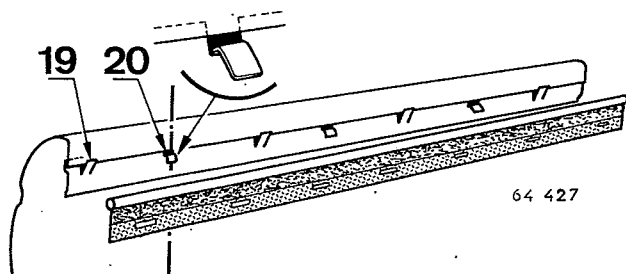
b) confectionner une cale (genre feutre) de $200 \times 25 \times 5$ mm ($7 \frac{7}{8} \times 1 \times \frac{3}{16}$ ") à coller sur le montant de déflecteur (F). 160 mm ($6 \frac{5}{16}$ ").

Etanchéité.

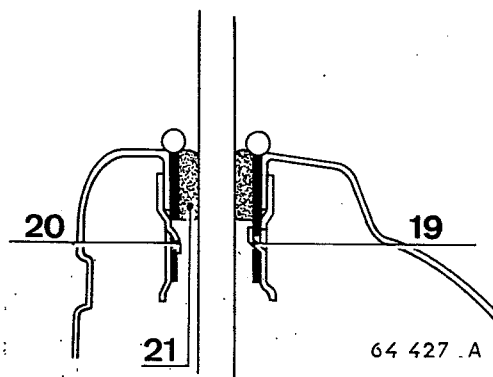
- 1) - vitre et déflecteur
- 2) - caoutchouc d'étanchéité de tour de porte

- 3) - plaquette de fixation avant
- 4) - plaquette de fixation arrière
- 5) - tôle de garnissage
- 6) - garniture de porte

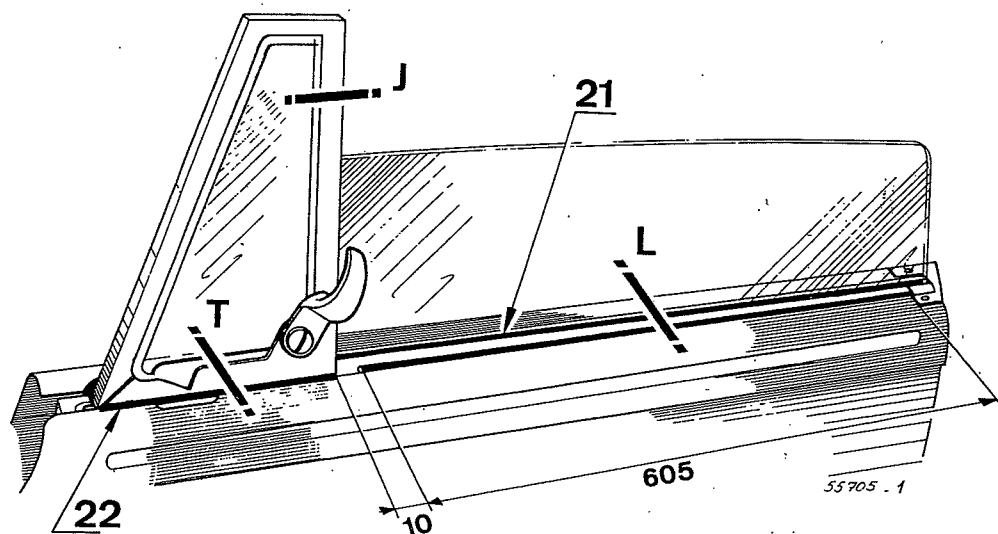
1 - Vitre et déflecteur.



L'étanchéité de la vitre est assurée par deux lècheurs fixés sur le caisson de porte par quatorze picots rabattus en sens opposé (19) et (20).

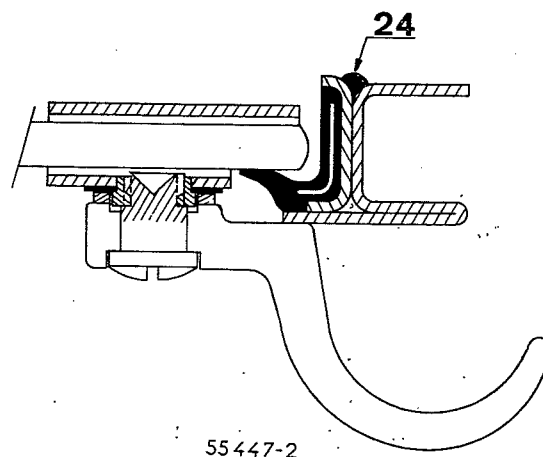
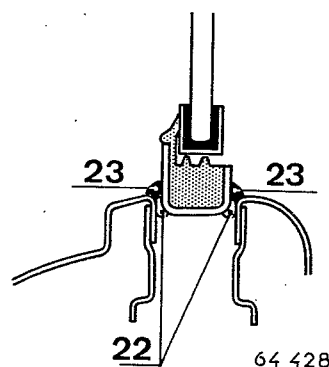


Pour la mise en place du lècheur intérieur (21) le couper à une longueur de 605 mm ($23 \frac{13}{16}$ ") puis le poser à 10 mm ($\frac{25}{64}$ ") par rapport au montant arrière du déflecteur.



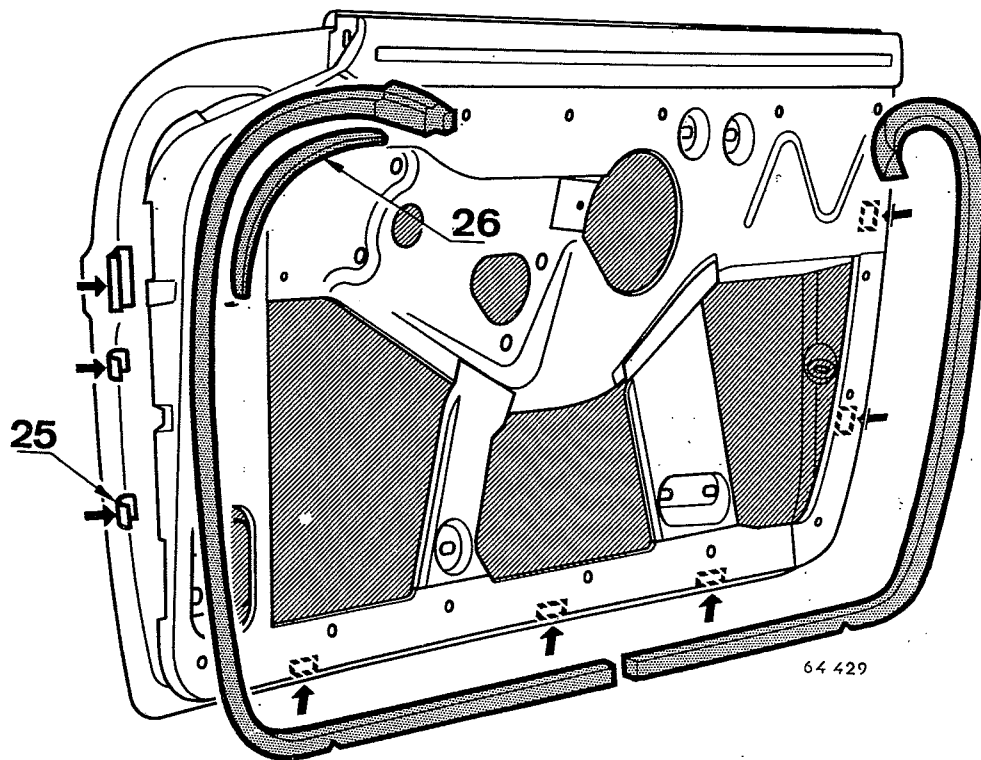
- avant la mise en place de l'ensemble dans la porte poser de chaque côté (22) de la partie inférieure du déflecteur une bande de tirot-toile afin d'éviter le contact entre l'encadrement et le caisson de porte.

- assurer l'étanchéité du déflecteur par application de mastic 307 à la liaison intérieure et extérieure du déflecteur avec le caisson (23) ainsi qu'à la liaison support lècheur, encadrement (24).



Entrée d'eau.

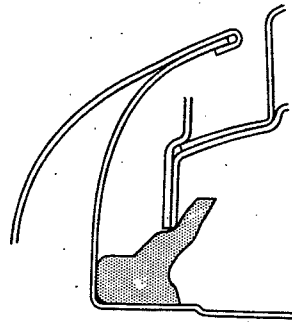
Afin d'éviter des infiltrations d'eau à l'intérieur de l'habitacle, des joints caoutchouc ont été mis en place aux points suivants :

2 - Caoutchouc de tour de porte.

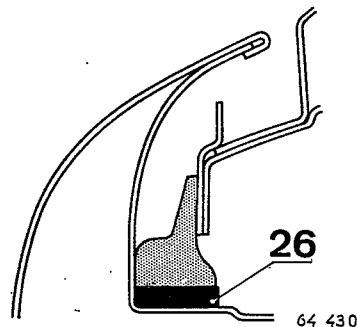
- Vendu en deux morceaux, les caoutchoucs de tour de porte sont maintenus en place par collage et par huit picots légèrement rabattus (25).

- Avant mise en place, interposer une cale d'épaisseur (26) qui sera collée entre le caisson et le caoutchouc de tour de porte. Cette cale de 160 x 15 x 5 mm (6 7/16" x 19/32" x 13/64") pourra être prise dans le profil N° 6 079 712.

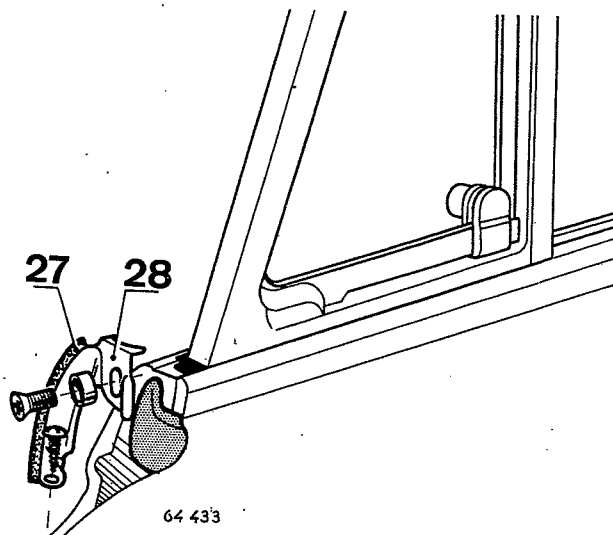
Dans le cas du remplacement des caoutchoucs il sera nécessaire, afin d'obtenir une bonne adhérence, de bien nettoyer la périphérie du caisson pour le débarrasser de toutes traces de colle existante.



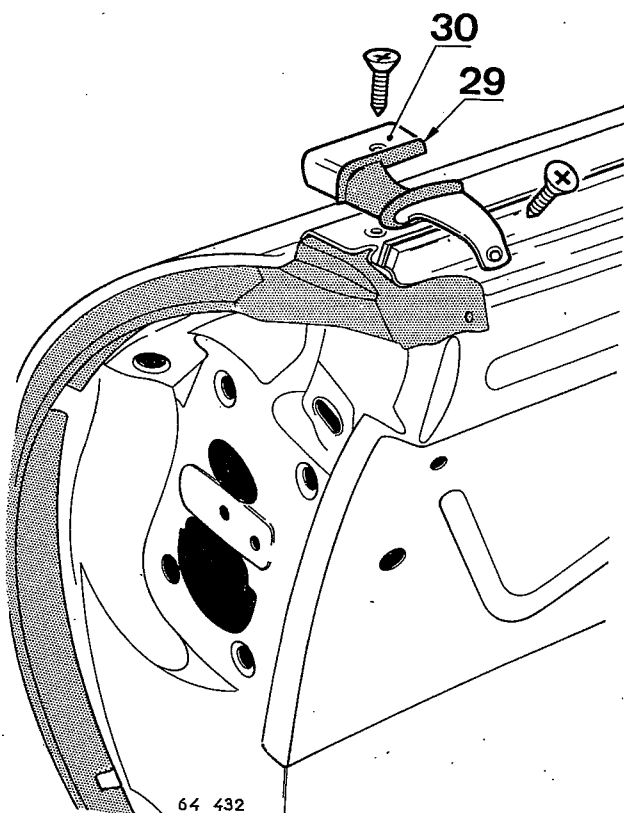
Mauvaise position du profil.



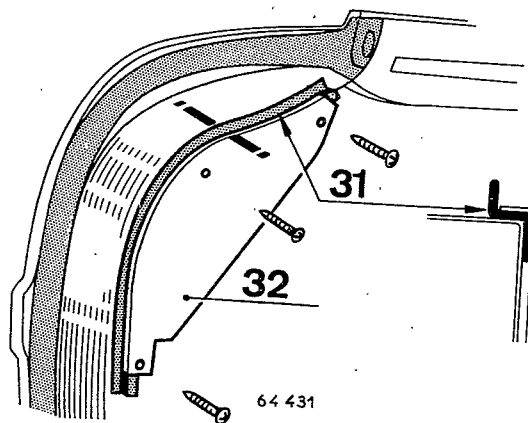
Bonne position du profil.

3 - Plaquette de fixation avant.

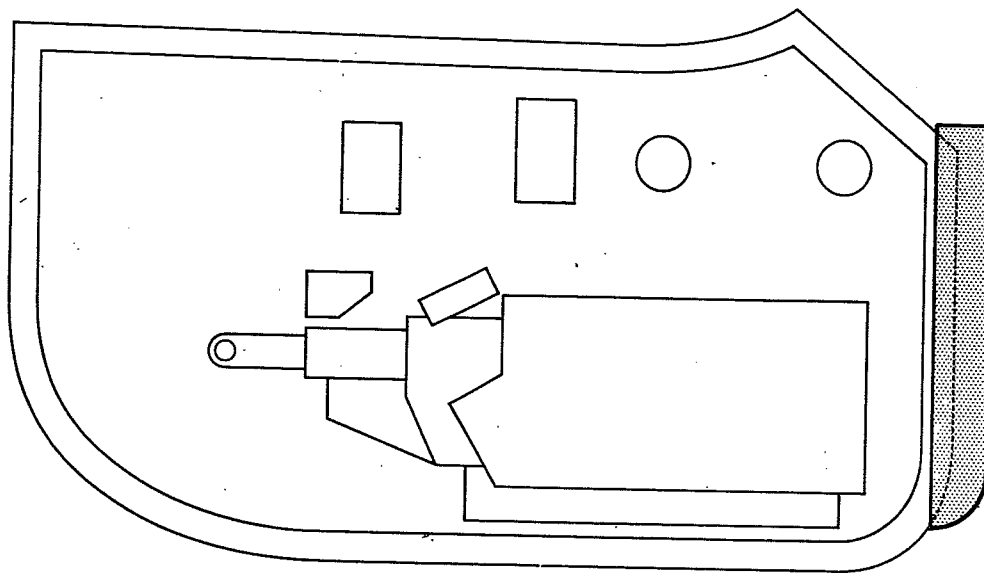
Adjonction d'un joint caoutchouc (27)
N° 6 080 844 sous la plaquette chromée
(28) sur le battant de porte.

4 - Plaquette de fixation arrière. 5 - Tôle de garnissage.

Adjonction d'un joint caoutchouc en forme
9) gauche N° 4 285 872 - droite N°
285 873 sous la plaquette chromée (30).



Mise en place d'un joint (31). N° 6 080 860
sur le bord du battant avant de porte.
- déposer la tôle (32), encoller les deux
faces du joint.
- le poser
- refixer la tôle.

6 - Garniture de porte.

64 424-1

Garniture de porte vue de l'intérieur.

- Afin d'éviter des infiltrations d'eau entre la porte et sa garniture,agrafer suivant dessin un joint caoutchouc N° 6 080 858 sur le bord vertical avant du panneau de garniture.

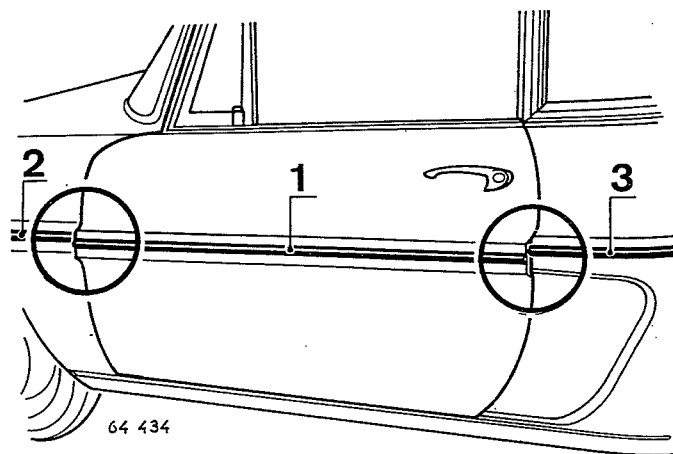
Réglage d'une porte.

En plus du réglage de la gâche il est nécessaire de vérifier les points suivants :

Positionner en hauteur.

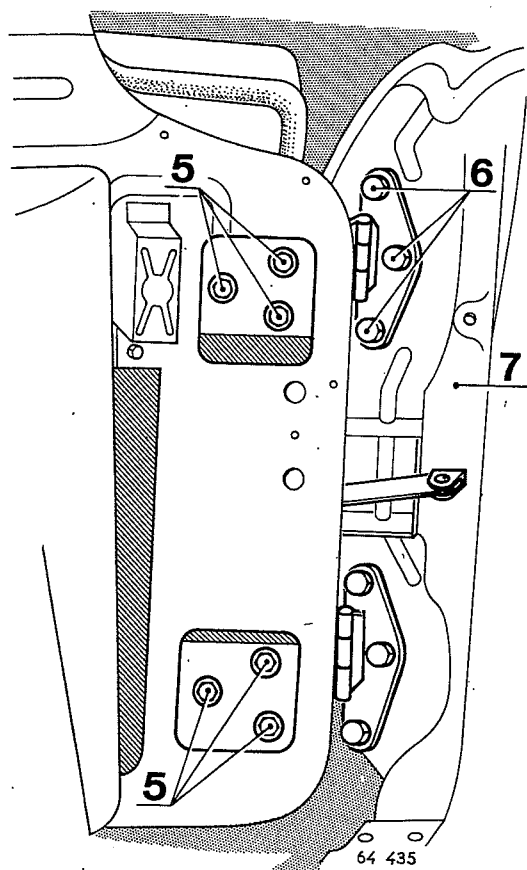
L'affaissement de la porte est visible à l'œil.

La nervure de la porte (1) doit être dans le prolongement de la nervure d'aile avant (2) et arrière (3)



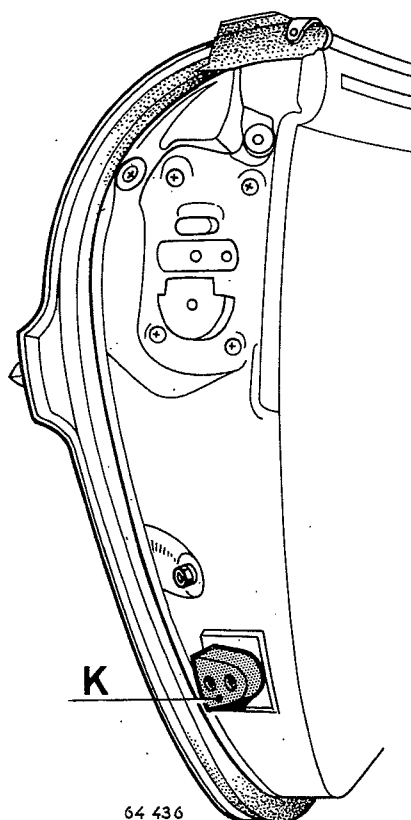
64 434

S'il y a un décalage, déposer :



- La position étant correcte, ouvrir avec précautions pour avoir accès aux vis de charnières (6), sur le pied avant.
- Serrer ces vis, vérifier en manœuvrant la porte.
- Bloquer.
- Prendre garde à l'ouverture ou à la fermeture de la porte de ne pas détériorer la baguette d'aile avant.

Calage :



- La manivelle lève-vitre, la poignée de commande à distance, le panneau de garniture intérieur, la petite tôle de protection supérieure, dégager la toile vinyle pour avoir accès aux 6 vis de fixation (5) dans le caisson de porte bloquer ces 6 vis (5).

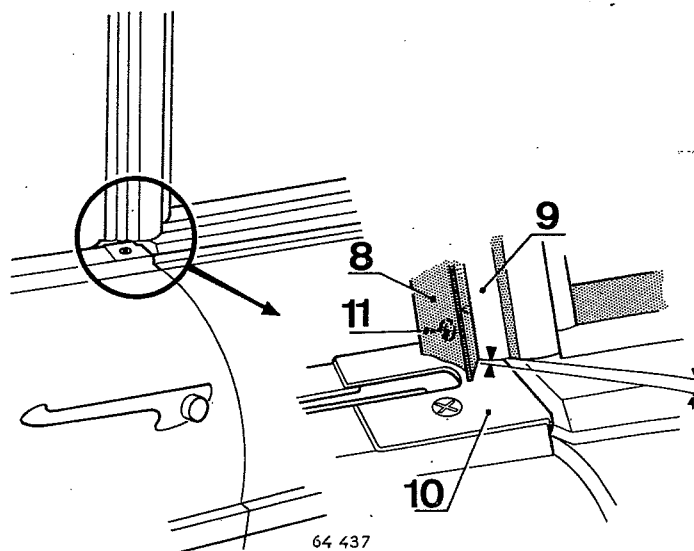
- Débloquer les 6 vis (6) de charnières sur le pied avant (7), faire jouer la porte (les vis sont fixées sur 2 plaquettes à travers les lumières), afin de mettre la nervure de la porte dans le prolongement de l'aile avant (2) et arrière (3), en respectant l'affleurement avec l'aile avant.

Vérifier l'état de la butée caoutchouc (K) et, s'il y a lieu, la remplacer.

Jeu entre demi-encadrement et porte.

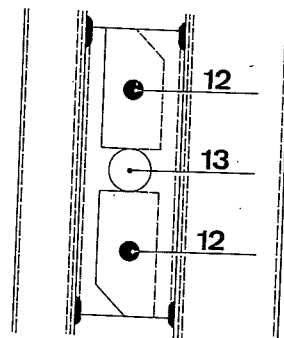
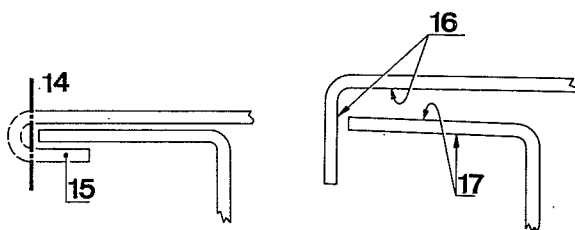
L'extrémité inférieure du demi-encadrement caoutchouc (8) et du support alu (9) seront à ajuster avec le dessus de la plaquette de finition arrière de porte (10)

Déposer la vis inférieure du demi-encadrement (11) couper et limer la base du support alu (9) (le jeu (J) entre support et plaquette de finition (10) étant de 1 mm (3/64") mini), ceci pour éviter tout contact bruyant dans le sens vertical de la porte.

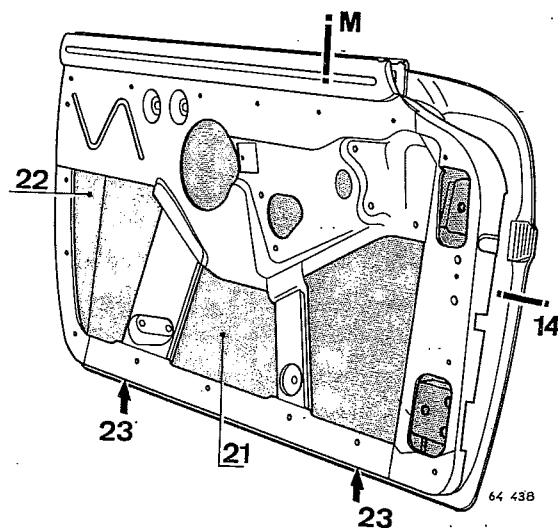


Remplacement d'un panneau extérieur de porte.

Dépose :



- Percer de part en part les points de soudure électrique (12) sur cornières de fixation de la vis de déflecteur (13)
- Araser au scalex l'arête (14) sur le pourtour du panneau.
- Faire sauter les points de soudure électrique et dégraffer la languette (15) restant sur le caisson.



Repose :

- Avant mise en place de l'élément neuf, planer et nettoyer à blanc les bords intérieurs (16) (tôle neuve) et sur caisson (17).
- Appliquer sur les zones (16) et (17) une couche de peinture au zinc.

- Mettre en place le panneau dont la cornière (18) sera placée au-dessous de celle restant sur caisson (6) (Voir Zone d'assemblage (M))

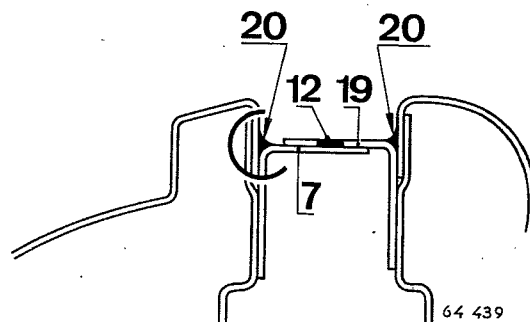
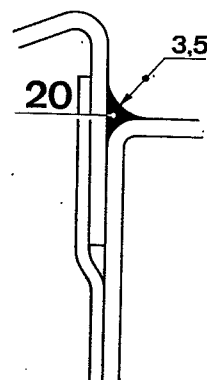
- Sertir le panneau.

- Faire quelques points de soudure électrique sur le pourtour (tous les 150 mm (5 15/16") environ, en ayant soin d'utiliser une électrode protégée côté panneau extérieur).

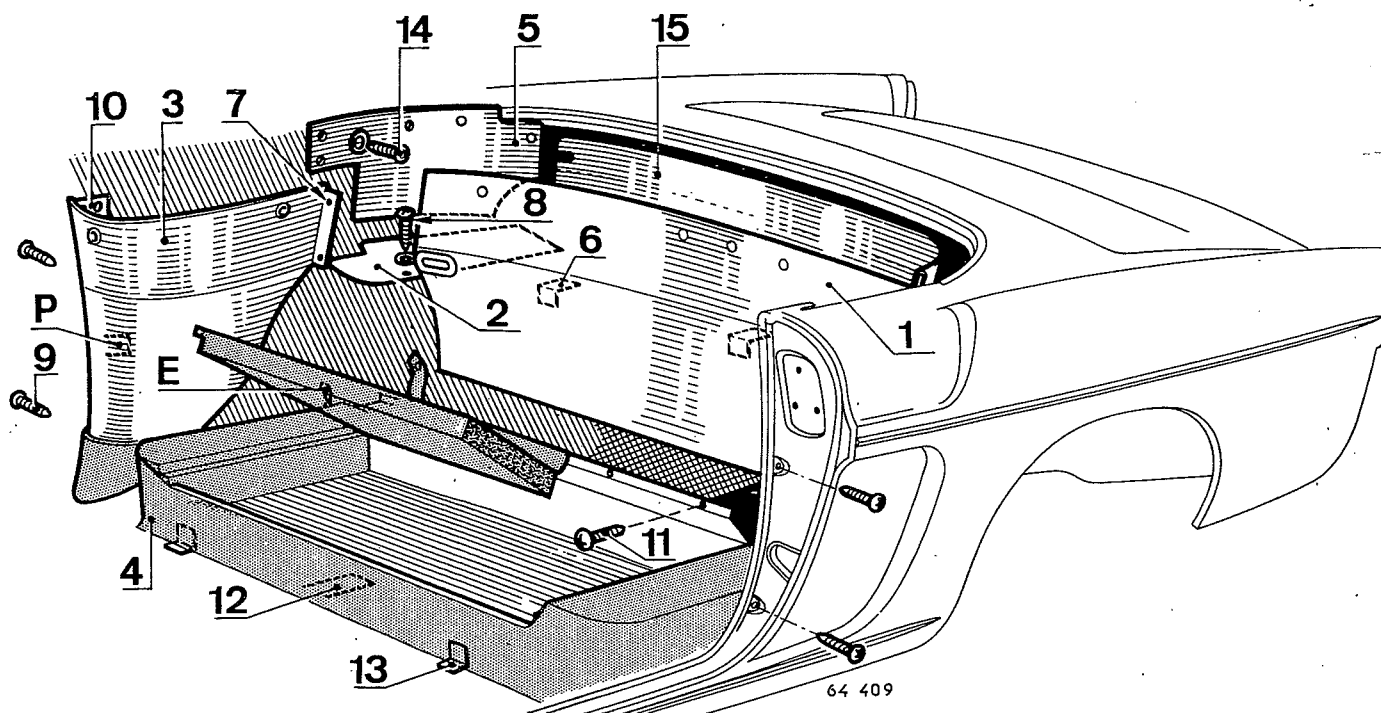
- La soudure de la cornière (19) sera assurée par brasure dans les trous existants (12)

Exécuter dans les quatre coins (20) de la cornière de fixation de déflecteur, une brasure d'un rayon maxi = 3,5 mm (9/64").

- Avant peinture, appliquer sur l'intérieur du panneau (21) et sur entourage du caisson (22) une couche de produit insonorisant (éviter les trous d'évacuation d'eau (23)).



Dégarnissage de la partie arrière de l'habitacle comprenant :



- le dossier (1)
- deux garnitures intérieures (2)
- deux panneaux latéraux (3)
- le soubassement de siège (4)
- deux garnitures latérales (5)

Dépose :
du dossier

- sortir la capote de son logement
- retirer les quatre vis (6) sur équerre de fixation et les quatre vis (7) à l'intérieur du coffre à capote
- sortir le dossier.

des garnitures intérieures.

- fixée par trois vis (8) sur équerres

des panneaux latéraux.

- déposer les quatre vis (9) sur pied arrière,
- les deux verrouillages de toit (10),
- dégager l'ensemble en tirant vers soi.

du soubassement de siège.

- retirer les quatre vis (11) sur cloison de dossier sous la garniture, la vis (12) à l'in-

térieur du coffrage, les deux vis, (13) à la partie inférieure.

- sortir l'ensemble.

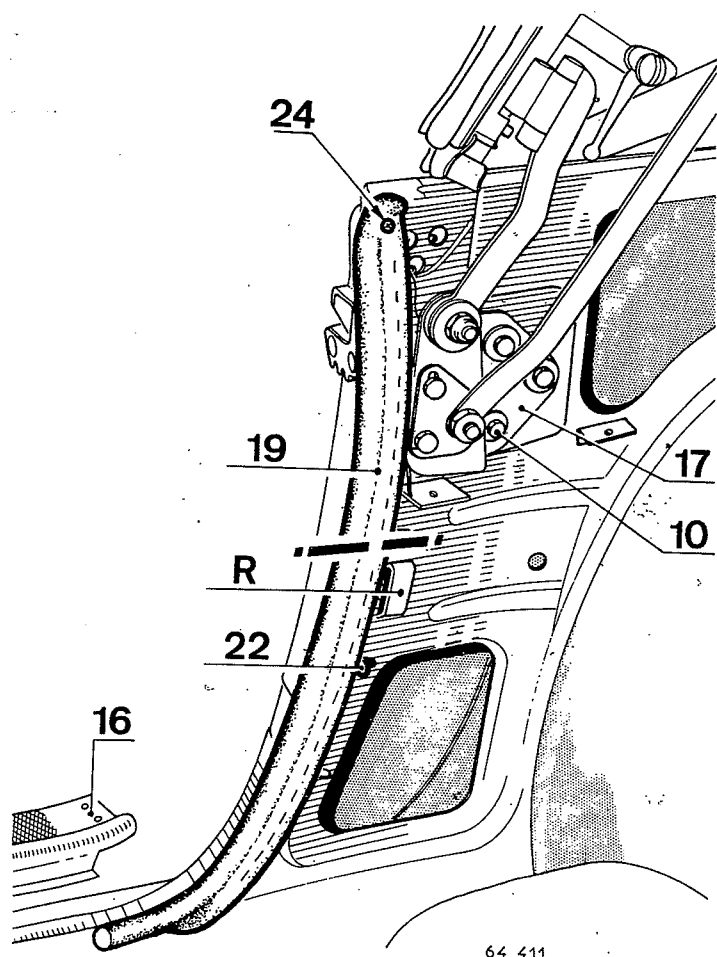
Les garnitures latérales fixées par cinq vis (14).

- la garniture de fond de coffre (15) est collée à la partie supérieure du ceinturage de capote et sur tôle de fond de coffre.

Repose des garnitures.

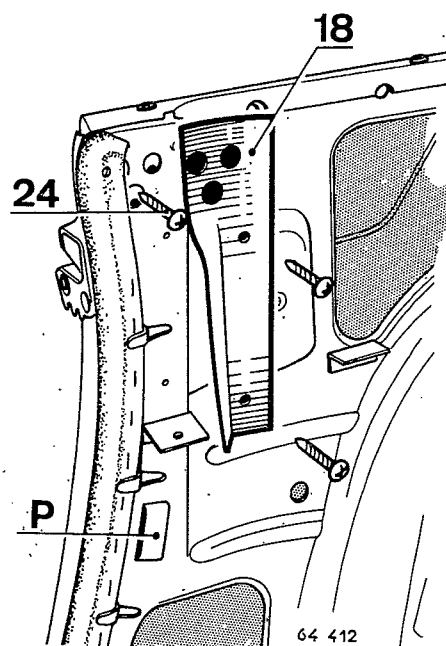
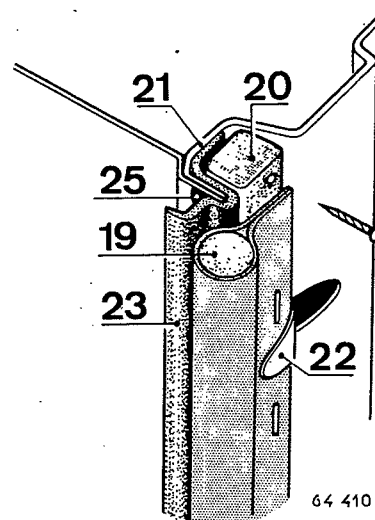
- après avoir nettoyé pour éliminer toutes traces de colle, remettre en place la garniture de fond de coffre (15)
- les garnitures latérales (5)
- le soubassement (4) les pattes (E) venant en appui contre les passages de roues, seront coincées par les panneaux (3).
- les panneaux latéraux (3) en prenant soin de bien engager la patte (P) dans l'encoche située sur la doublure de pied et la patte (10) sous la plaquette située sous les verrouillages de toit.
- les garnitures intérieures (2)
- le dossier (1).

REPLACEMENT D'UN BOURRELET D'ENTREE DE PORTE.

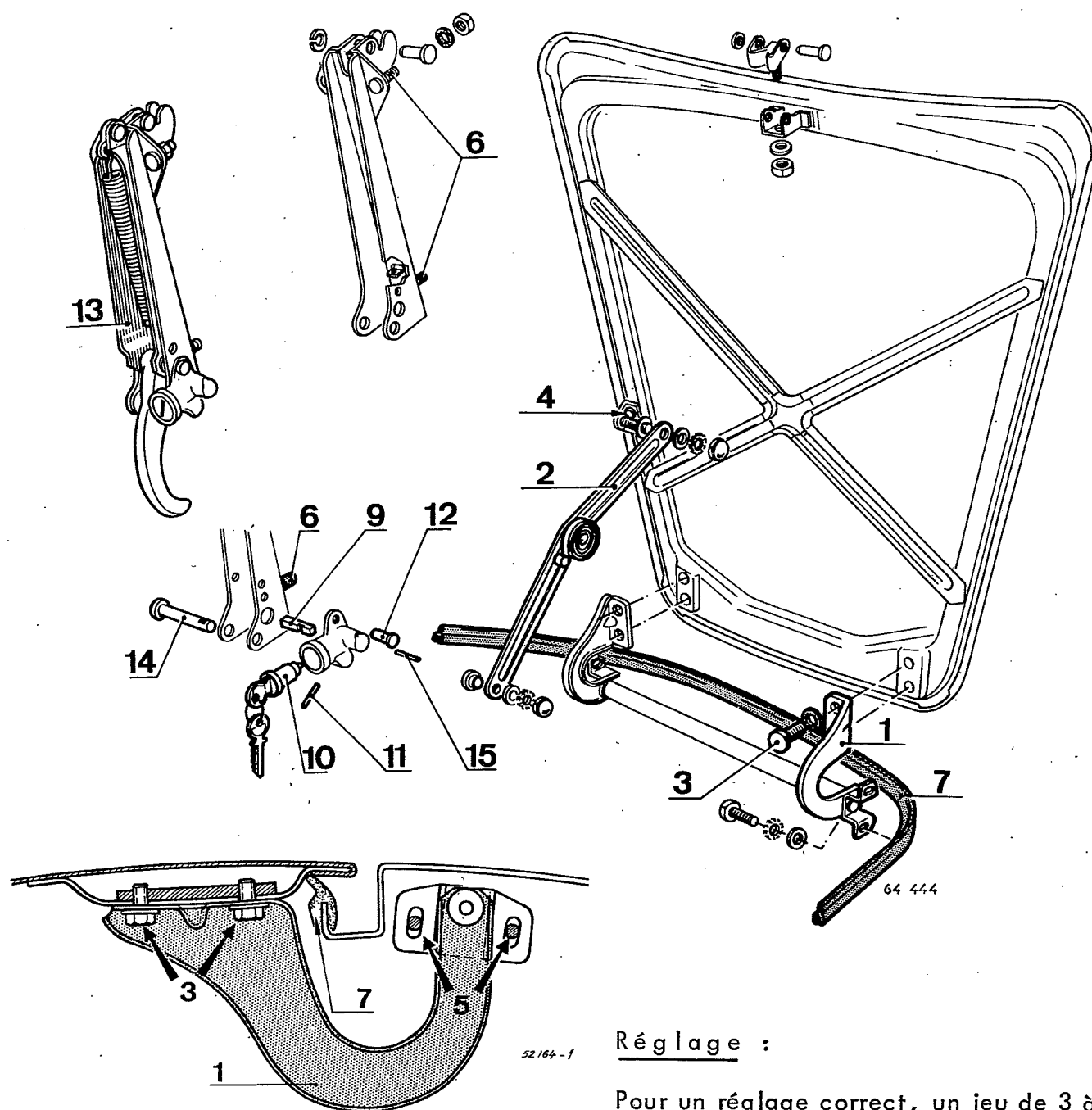


- déposer l'enjoliveur de bas de marche (16) fixé par six vis,
- la garniture intérieure trois vis (8)
- le panneau latéral fixé par deux vis (7) à la partie supérieure du dossier et par deux vis (9) sur pied arrière.
- déposer les trois vis (10) de fixation de capote (après avoir pris soin de repérer la platine (17) afin d'éviter un nouveau réglage).
- retirer la plaque (18) fixée par deux vis.

Le bourrelet (19) est agrafé sur une tresse papier (20) qui elle-même est clouée sur la doublure (21), cet ensemble est maintenu par quatre picots (22) (avant dépose repérer l'emplacement des clous pour éviter l'arrachement).



- à la repose mettre en place le caoutchouc, (23), qui sera collé sur toute la surface d'appui sur tôle de pied arrière.
 - clouer la tresse (20) ou la fixer par vis à tôle,
 - agrafer le bourrelet sur la tresse, plus une vis à tôle, en (24)
 - remonter les garnitures dans l'ordre inverse à la dépose.
- Afin de parfaire cette étanchéité, appliquer un cordon de mastic 307 entre profil caoutchouc et joue de pied arrière (25).

CAPOT AVANT

Le capot avant est composé d'un panneau extérieur serti sur un caisson intérieur, avec croisillon central formant raidisseur.

- l'articulation est assurée par deux cols de cygne (1)
- un compas (2) maintient le capot en position ouverte.

Réglage :

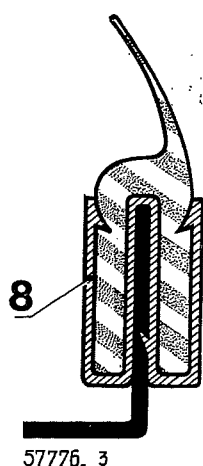
Pour un réglage correct, un jeu de 3 à 4 mm (J) (1/8" x 5/32") doit être respecté sur le pourtour en jouant sur les fixations latérales des cols de cygne (3) et sur fixations de compas (4)

- réglage en hauteur vis (5).
- réglage latéral vis (3) sur le capot.

Le système de verrouillage du capot sera réglé en jouant sur les trois vis de fixation (6) sur le tablier.

Étanchéité du coffre avant.

L'étanchéité est assurée par un profil en caoutchouc (7) agrafé sur gouttière. Cette pose nécessite un outillage spécial effectuant simultanément la mise en place et le perçage de la tôle.

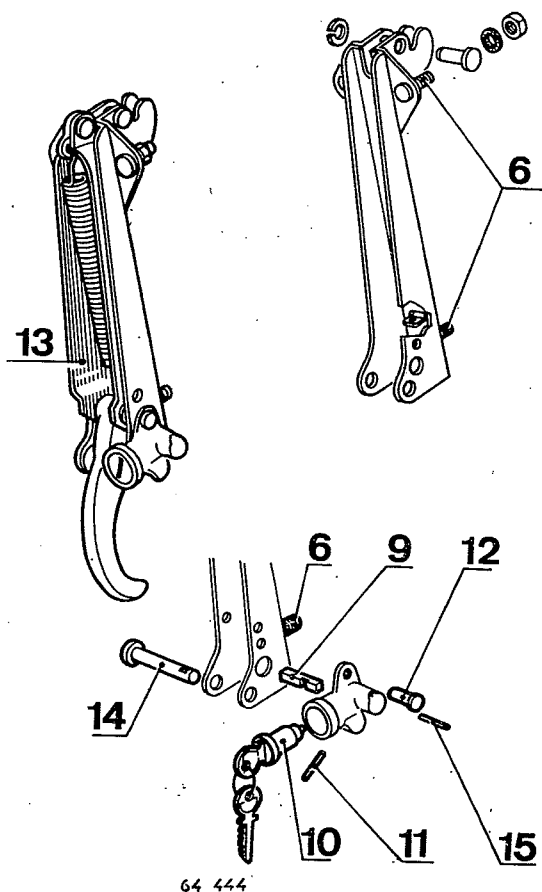
En réparation.

Dans le cas du remplacement d'un caoutchouc il y a lieu de prévoir l'utilisation d'agrafes amovibles N° 8 554 944 (8) à pose manuelle (20) environ.

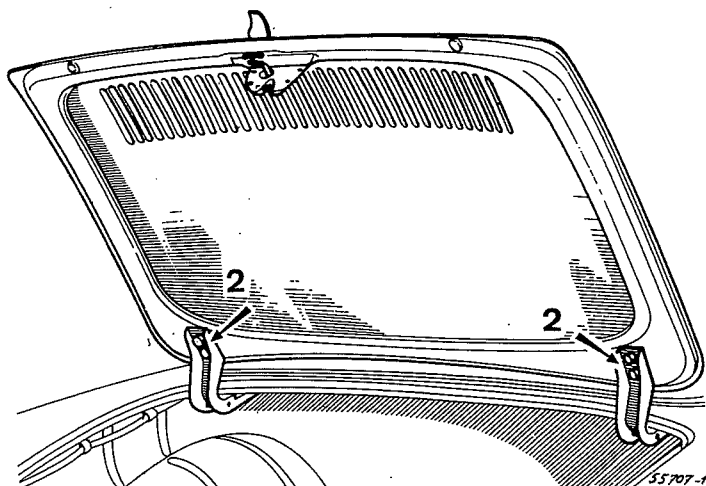
Néanmoins, la mise en place par collage reste valable.

- faire disparaître toute trace de colle sur le bord tombé de la gouttière.
- nettoyer soigneusement le profil neuf afin de le débarrasser de toutes souillures telles que paraffine ou talc.
- préencoller le caoutchouc et la gouttière,
- mettre en place (s'assurer de la parfaite adhérence).

NOTA : Eviter de refermer le capot avant une heure minimum.

Mise en place d'un système de verrouillage de capot avant.

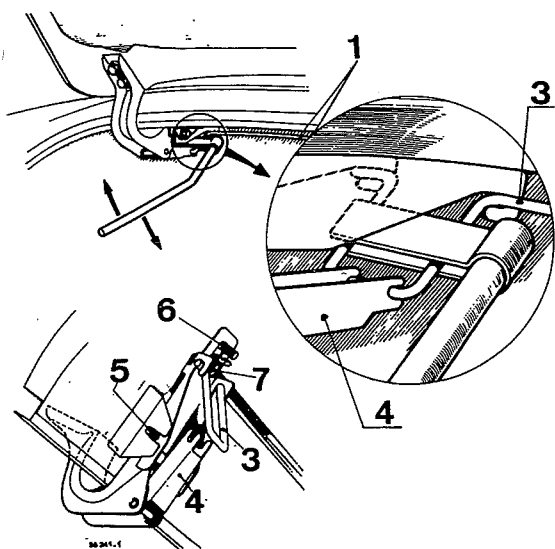
- mettre en place le pêne de verrouillage (9) dans son logement, engager le barrillet (10), fixer par goupille (11).
- déposer le support maintenu sur le tablier par trois vis (6)
- positionner le verrouillage sur le support le fixer par le rivet (12) en prenant garde que l'extrémité matée ne gêne pas le passage de la patte de liaison (13)
- engager l'axe (14) le fixer par goupille (15).

CAPOT ARRIERE.

Le capot arrière comprend un panneau extérieur avec ouïes d'aération, serti sur un cadre rigide.

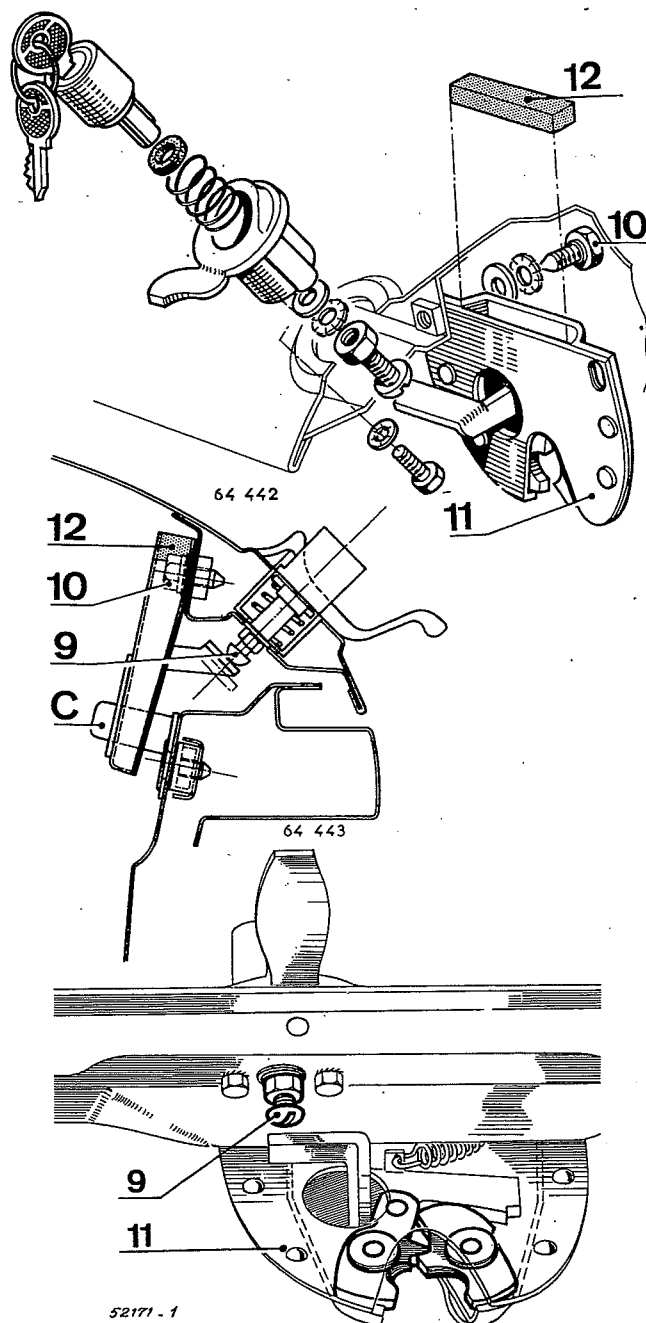
Son articulation et son équilibrage sont assurés par deux barres de torsion (1).

La dépose se fait par quatre vis (2) sur support.

Articulations de capot.

A l'aide de l'outil Car. 49 dégager la barre (3) de son logement (4) déposer les deux écrous (5) de fixation sur les pattes soudées de la doublure et l'écrou (6) fixé sur vis soudée à l'arrière.

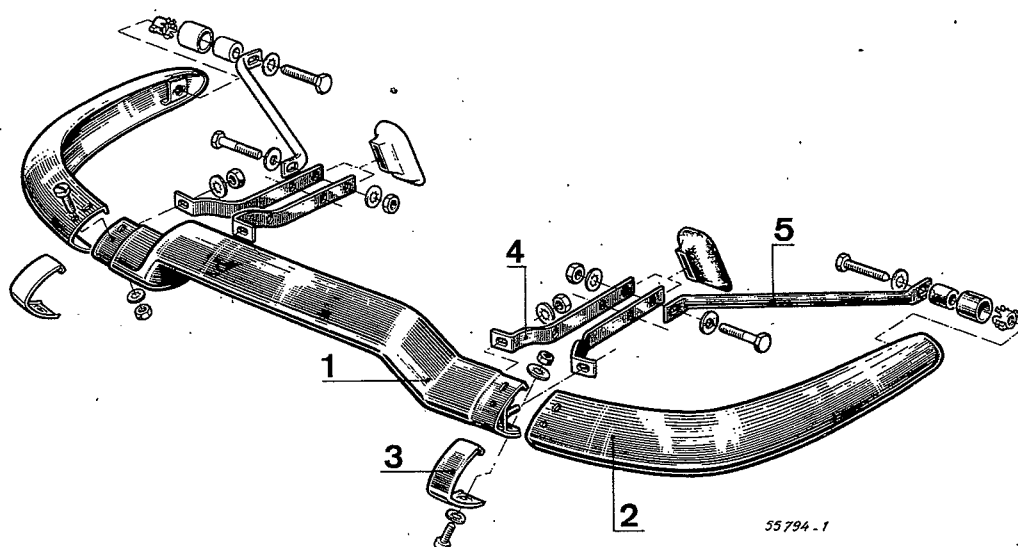
Dans le cas du remplacement d'une barre relever la patte (7) et dégager cette barre. A la repose, assembler chaque barre sur sa ferrure, mettre en place sur la voiture, bander les barres

Serrure de capot arrière.

Le poussoir de la serrure est fixé sur la traverse arrière de capot, le réglage étant assuré en (9) par la vis, bloquée par contre-écrou.

Le centreur de capot (C) fixé sur le panneau sera réglé en jouant sur ses deux vis de fixation (10).

Avant le remontage de la platine (11) s'assurer que le caoutchouc de protection (12) est bien en place ; cet obturateur a pour but d'empêcher les infiltrations d'eau dans l'articulation, d'où blocage du système.

PARE-CHOCSAvant

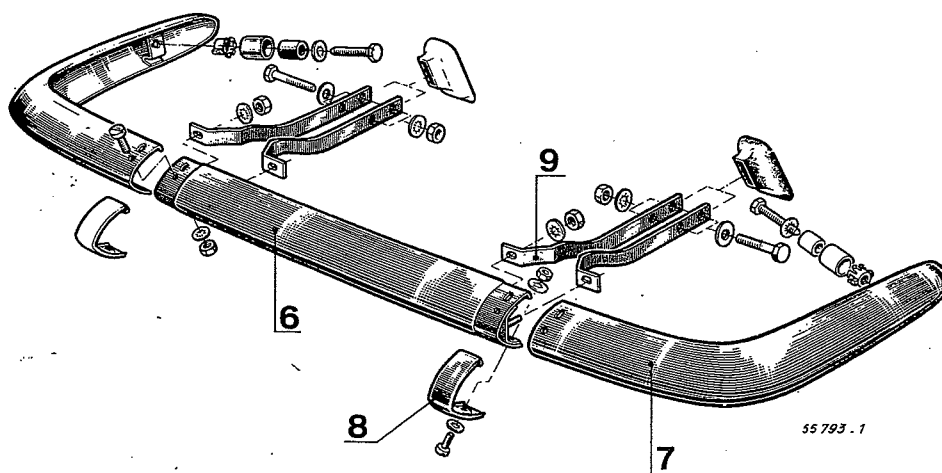
Le pare-chocs avant comporte les éléments suivants :

- une lame centrale (1)
- deux lames latérales (2)
- deux couvre-joints de lames (3)
- quatre contre-lames (4)
- deux tirants (5)

Assemblage :

Les contre-lames (4) fixées sur les rallonges avant de longeron, assurent la liaison entre la carrosserie et le pare-chocs, tous ces éléments sont assemblés entre eux par vis et écrous.

Deux tirants (5) servent de raidisseurs entre les lames latérales et les ailes avant.

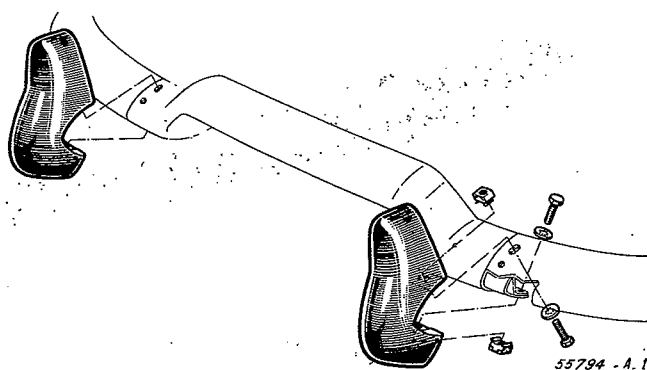
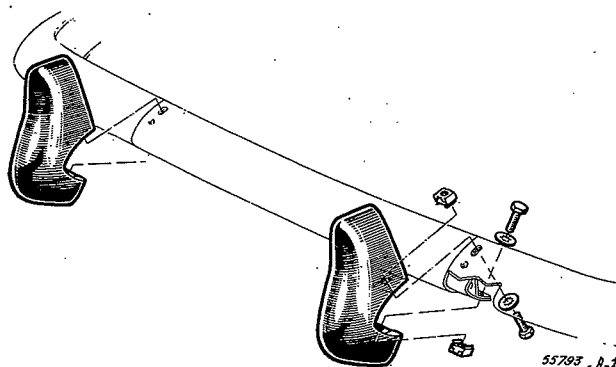
Arrière

Le pare-chocs arrière se compose des éléments suivants :

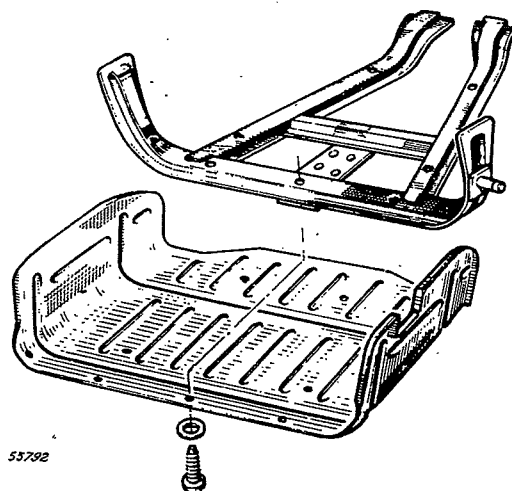
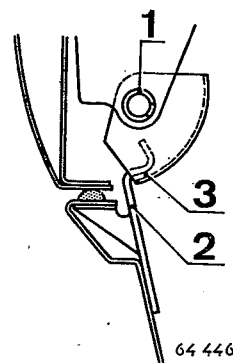
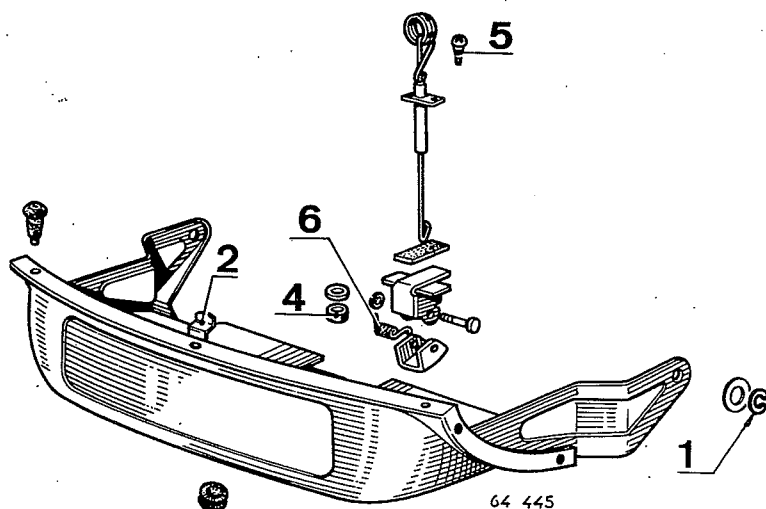
- une lame centrale (6)
- deux lames latérales (7)
- deux couvre-joints de lames (8)
- quatre contre-lames (9)

Assemblage :

Les contre-lames sont fixées sur la lame centrale, et les lames latérales, et assurent la fixation du pare-chocs sur le longeron. Les lames sont fixées sur les ailes et cloisons arrière.

Pare-chocs AvantPare-chocs Arrière

En équipement spécial : Les pare-chocs avant et arrière comportent des buttoirs fixés par vis avec écrous amovibles à griffes.

Portillon de roue de secours.

Le portillon est fixé par clips (1) : sur axes soudés sur longerons avant.

Le réglage du système de verrouillage se fait en jouant sur la patte (2) qui doit s'emboîter correctement dans le logement (3)

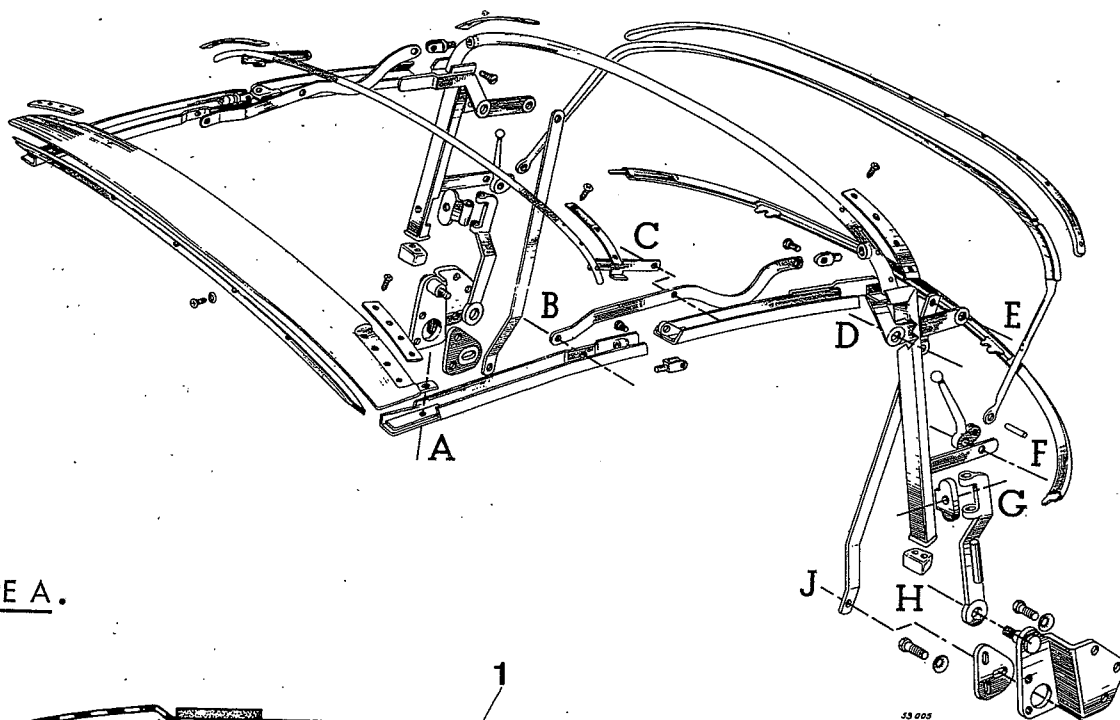
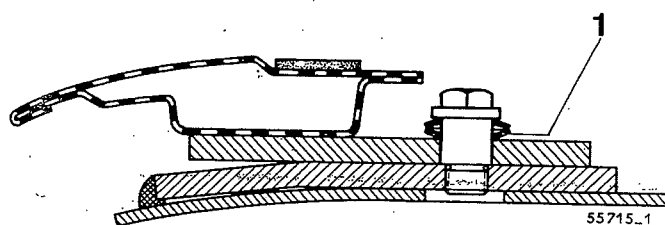
Le système de verrouillage est fixé par trois vis (4) sur un gousset de liaison situé, à l'intérieur derrière la calandre.

La plaquette de guidage est fixée par deux vis à tôle (5) sur doublure de calandre à l'intérieur du coffre.

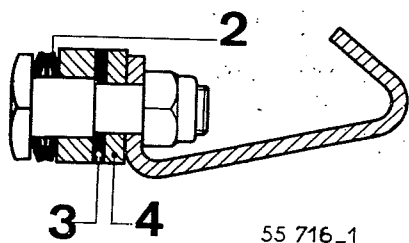
S'assurer du bon état du ressort de tension (6) qui doit forcer vers l'avant (flèche) pour permettre un bon accrochage de la patte (2).

En équipement spécial :

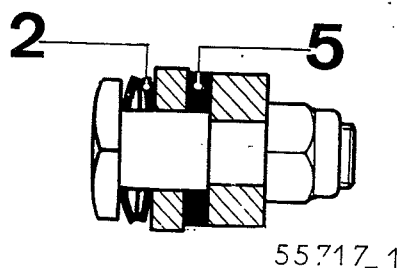
La roue de secours est protégée par un carter en tôle fixé au support de roue par vis parker.

CAPOTEArmature, montage des articulations.COUPE A.

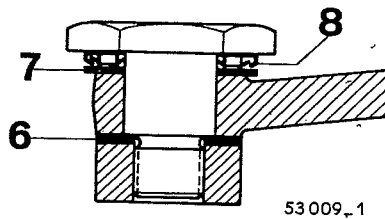
- (1) Rondelle élastique diamètre extérieur 17 mm (43/64").

COUPE B.

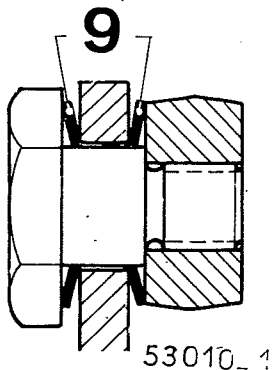
- (2) - Deux rondelles élastiques, diamètre 15 mm (19/32")
 (3) - Rondelle laiton diamètre extérieur 15 mm (19/32"), intérieur 6,2 mm (1/4")
 (4) - Rondelle acier diamètre extérieur 15 mm (19/32") épaisseur 3 mm (1/8")

COUPE C.

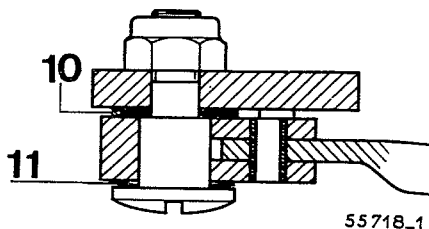
- (2) - Deux rondelles élastiques diamètre extérieur 15 mm (19/32")
 (5) - Rondelle laiton diamètre extérieur 15 mm (19/32"), diamètre intérieur 8,2 mm (21/64")

COUPE D

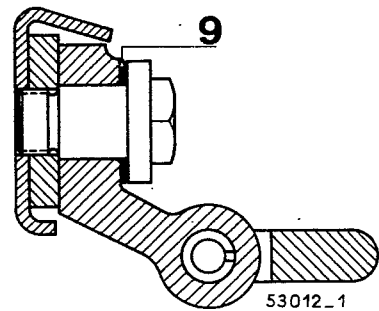
- (6) - Rondelle laiton diamètre extérieur 24 mm (61/64")
 (7) - Contre-plaque de butée à aiguilles
 (8) Butée à aiguilles.
 Serrage modéré.

COUPE E

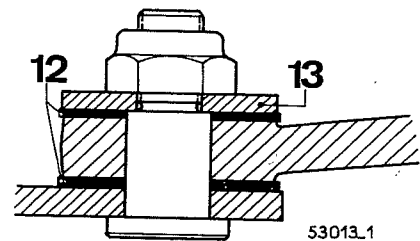
- (9) - Rondelle bombée diamètre extérieur 20 mm (25/32"), diamètre intérieur 12 mm (15/32"), serrage modéré

COUPE F

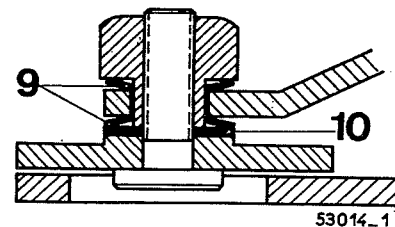
- (10) - Rondelle laiton diamètre extérieur 20 mm (45/32") diamètre intérieur 8,2mm (21/64")
 (11) - Rondelle élastique diamètre extérieur 20 mm (25/32") diamètre intérieur 12,2 mm (31/64")

COUPE G

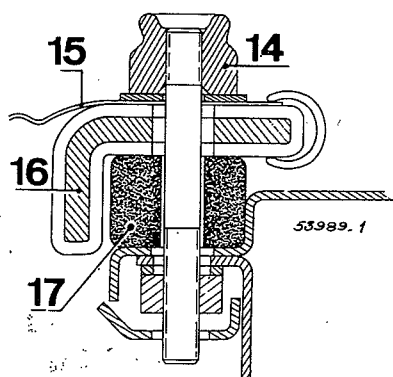
- (9) - Rondelle bombée diamètre extérieur 20 mm (25/32"), diamètre intérieur 12 mm (15/32") serrage modéré.

COUPE H

- (12) - Rondelle laiton diamètre extérieur 35 mm (1 3/8")
 (13) - Rondelle acier diamètre extérieur 35 mm (1 3/8") épaisseur 3 mm (1/8")

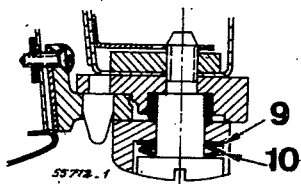
COUPE J

- (9) - Rondelle bombée diamètre extérieur 20 mm (25/32") diamètre intérieur 12 mm (15/32")
 (10) - Rondelle laiton diamètre extérieur 20 mm (25/32") diamètre intérieur 12 mm (15/32") serrage modéré

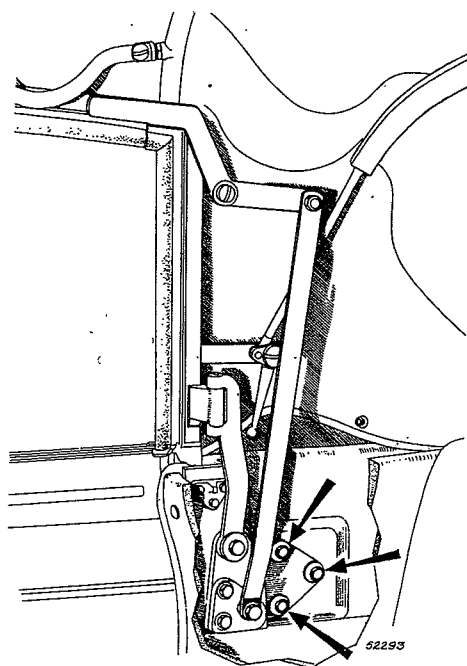
Fixations arrière de la capote

La ceinture arrière de capote est fixée sur la cloison de dossier par 5 vis, avec écrous amovibles. Une bande de caoutchouc assure l'étanchéité entre capote et carrosserie.

- (14) - boule à vis
- (15) - toile de capote
- (16) - ceinture arrière de capote
- (17) - profil d'étanchéité caoutchouc.

Fixation sur baie de pare-brise.

Mêmes fixations que le toit amovible mais prévoir la pose d'une rondelle laiton (9) supplémentaire sous les deux rondelles élastiques (10).

Réglage de la capote

Le réglage de la capote ne sera effectué qu'après réglage et dépose du toit amovible.

- Agir sur les trois vis de fixation de l'armature sur le côté de caisse de telle sorte que la butée caoutchouc du montant s'écrase d'environ 3 mm (1/8") et affleure l'arête du montant d'entrée arrière de porte.
- La feuille d'étanchéité doit venir au contact de la butée supérieure de porte.
- Régler les supports profil de la capote pour que leurs caoutchoucs d'étanchéité ne se déforment pas en manœuvrant la vitre, et s'assurer qu'ils plaquent bien sur tout le pourtour.

Fixation de la toile sur l'armature :

Les toiles sont collées sur la traverse avant de pare-brise et sur la ceinture arrière avec de la colle au "Latex".
La couture des toiles devra être effectuée avec du fil de lin.

Pose des pressions

Le rivetage des pressions sur les pans latéraux de la capote, celle-ci étant fixée sur la coque, s'effectue à l'aide d'une pince à main avec son jeu de pose, Référence de vente (13 143).

Lunette arrière

- Sur une lunette légèrement jaunie, effectuer le nettoyage à l'aide d'une eau à lustrer très douce.
- Ondulations de la lunette arrière. Ces ondulations peuvent être éliminées en chauffant légèrement et lentement les deux faces sans dépasser 35° C (95 F.) (risques de dépolissage). Utiliser, par exemple, une lampe infra-rouge à l'extérieur et un sèche-choir genre sèche-cheveux sur l'autre face.

Pliage de la capote

Afin d'éviter la détérioration prématurée de la lunette de capote il est nécessaire de respecter le pliage suivant les consignes ci-jointes :

Insister sur :

1°/ La position des deux leviers latéraux tendeurs d'arceau : ils doivent être à la position basse au moment du pliage.

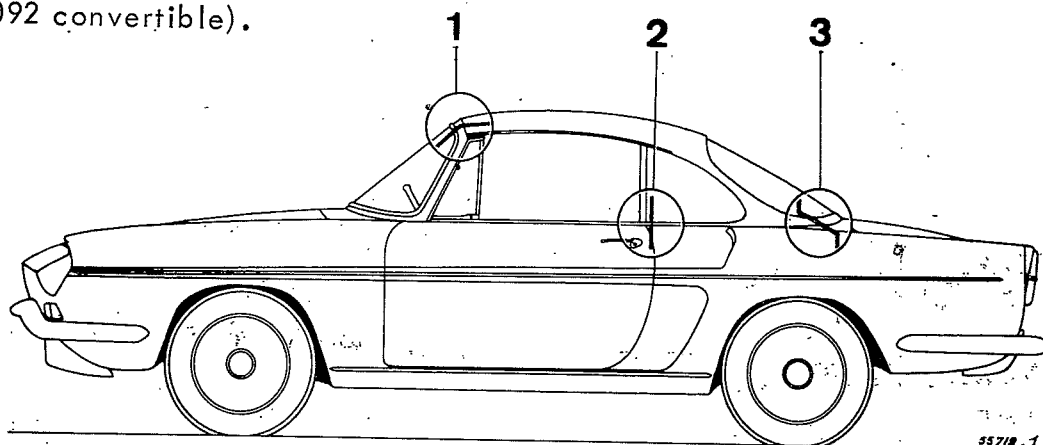
2°/ La position à faire prendre à la lunette : il faut, avec le tranchant de la main, l'enfoncer dans le coffre en lui donnant une forme bien arrondie sur toute sa longueur pour éviter toute pliure.

3°/ La position des deux toiles (supérieure et inférieure) : elles doivent être bien tirées vers l'arrière pour les dégager de l'armature de capote et éviter leur pincement.

4°/ La position des deux leviers de traverse de capote servant au verrouillage sur pare-brise : ils doivent être dirigés vers l'avant et maintenus par les deux crochets de fixation de capote dans le coffre ; ceci dans le but d'éviter le battement de la capote dans son coffre.

MONTAGE DU TOIT.

(Floride 1092 convertible).

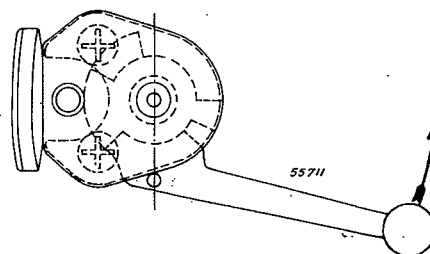
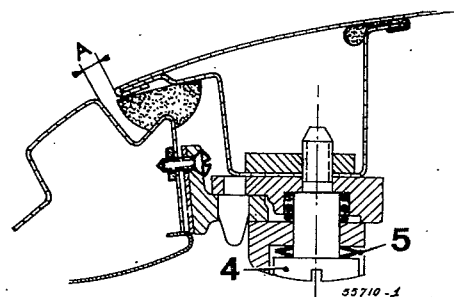
Fixation avant (1)

La fixation du toit sur la frise de pare-brise est assurée par deux verrous à commande manuelle (déverrouillage symétrique et vers l'intérieur de la voiture).

Montage des verrous :

L'axe d'articulation (4) et les deux vis de fixation du support de verrou comportent un grain nylon de freinage de la partie filetée (remplacer les pièces après environ 10 opérations de démontage et de remontage).

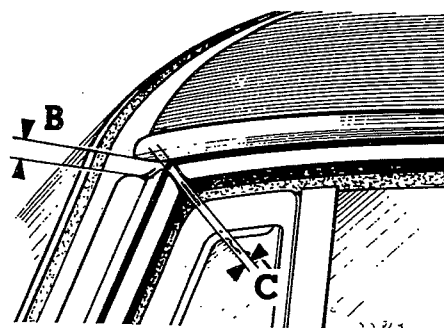
- Prévoir le graissage des axes.
- Ne pas omettre de poser les rondelles élastiques (5) suivant dessin.

Réglage du toit :

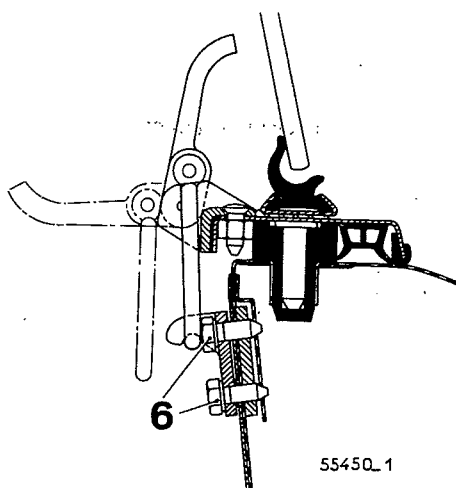
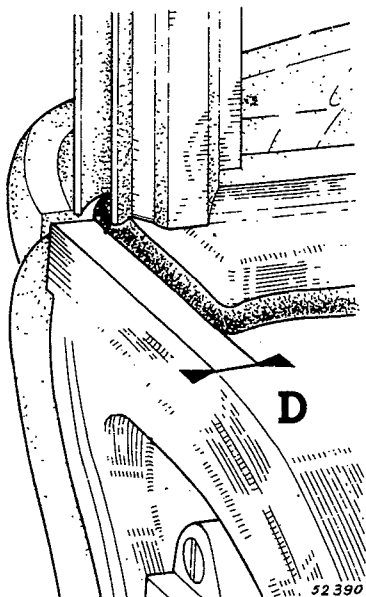
- Bloquer les axes (4) énergiquement avec un tournevis de dimension appropriée ou avec une douille demi-pouce (référence de vente 13 140).

Pour reculer le toit, interposer sous les supports de baie de pare-brise, des rondelles d'épaisseur, et repousser à fond vers l'arrière les verrous du panneau de coffre moteur.

Assurer la cote $A = 3,5 \begin{smallmatrix} +1 \\ -2 \end{smallmatrix}$ mm
 $(\frac{9}{64}'' + \frac{3}{64}'' - \frac{5}{64}'')$ entre encadrement de pare-brise et toit.

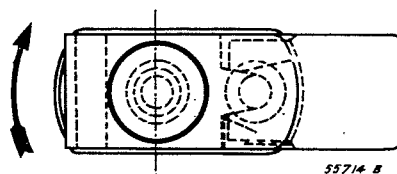
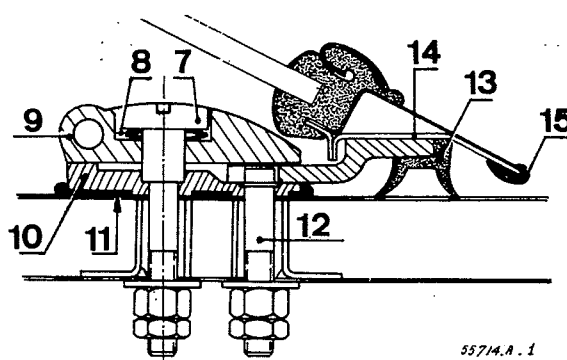


- le jet d'eau du toit doit venir en recouvrement sur le jet d'eau du montant de pare-brise avec un jeu $B = 2$ mm ($\frac{5}{64}''$) (limmer s'il y a lieu).
- ajuster les supports de profil caoutchouc pour obtenir un jeu $C = 2$ mm ($\frac{5}{64}''$).

Fixations latérales (2)

Les verrous latéraux à "genouillères" peuvent être réglés, pour obtenir une tension maximum en jouant sur les trois vis de fixation sur le côté de caisse en (6).

Au droit du montant arrière de porte, assurer entre le bord supérieur d'entrée de porte et de caoutchouc de ceinture du toit un jeu maxi $D = 1,5 \text{ mm}$ ($1/16''$).

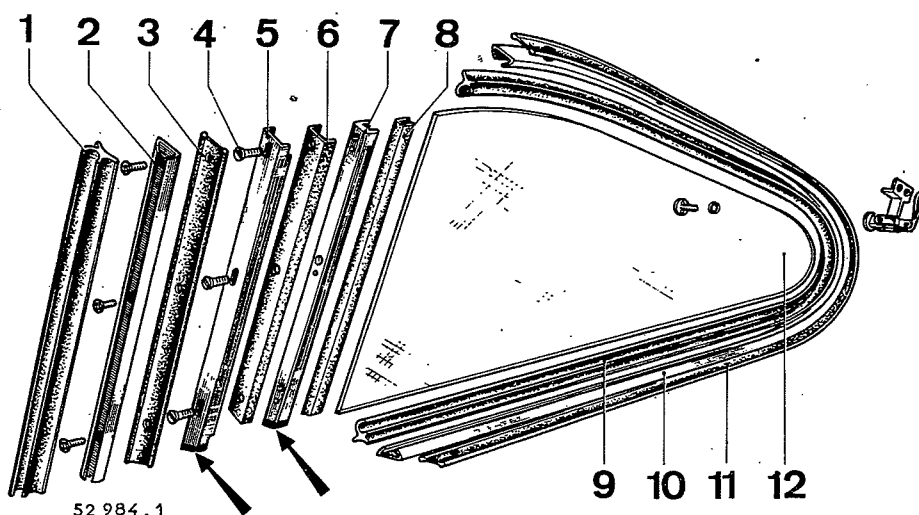
Fixations arrières (3)

La fixation du toit sur le panneau supérieur moteur est assurée par deux verrous à commande manuelle par broche (déverrouillage dans le sens des aiguilles de montre).

Montage des verrous :

- Prévoir le graissage des axes (7).
- Ne pas omettre la pose des rondelles élastiques suivant (8).
- Bloquer les axes énergiquement.

- (9) - Levier de blocage
- (10) - Guide de glissière centrale
- (11) - Semelle
- (12) - Goujon de fixation
- (13) - Caoutchouc d'étanchéité de ceinture
- (14) - Doublure de traverse inférieure
- (15) - Caoutchouc de finition

VITRE DE CUSTODEConvertible)

52 984 . 1

Dépose :

Déposer le caoutchouc (1), le support profil (2) fixé par vis Parker et le caoutchouc (3).

Déposer l'enjoliveur (5) serti sur le montant, à l'aide d'un tournevis protégé.

Déposer les trois vis fraisées (4), de fixation du support avant de la vitre (7).

Déposer le verrou fixé sur le montant de toit.

Sortir la vitre (12) munie de son support (7).

pose :

Avant pose du support profil (10), poser l'entre caoutchouc (11), et enfin, deux cordons de mastic 503.

Poser le caoutchouc (9) sur le profil.

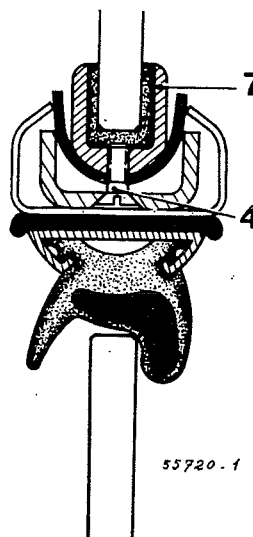
Chausser la vitre de son joint (8) et du support (7).

étanchéité :

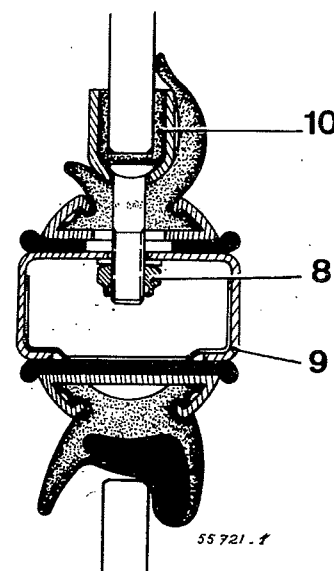
Mastiquer l'intérieur du joint montant le toit-support (7) suivant flèche. Poser le caoutchouc (6), régler et fixer la vitre.

Au montage de l'enjoliveur (5), prévoir la pose de mastic à la partie inférieure sur 10 mm (13/32") de haut suivant flèche.

Prévoir la pose d'un cordon de mastic 507 au pistolet pneumatique entre le joint caoutchouc (11) et le toit sur la partie inférieure jusqu'au verrou.

Montage des articulations de vitre de custode.

55 720 . 1



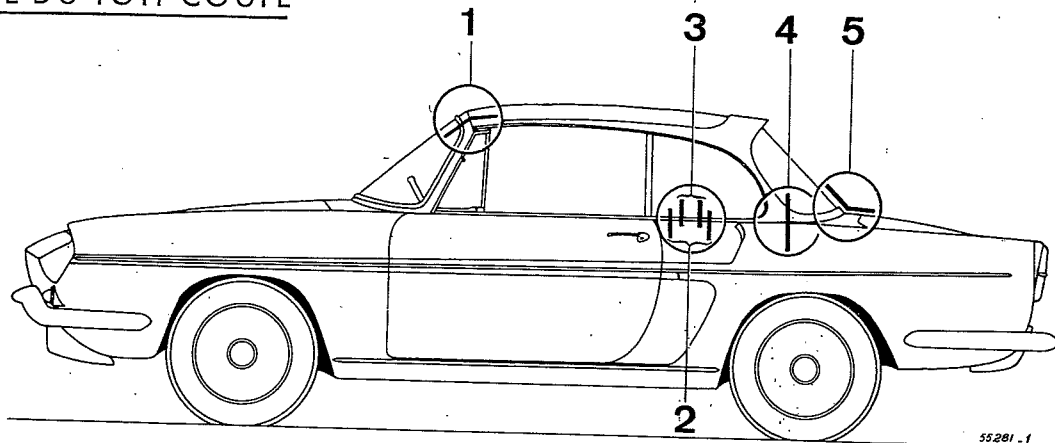
55 721 . 1

Convertible :

Par vis diamètre 3 mm (1/8") (4) fixée sur le support avant de vitre (7) et pivotant sur le montant de custode.

Coupé :

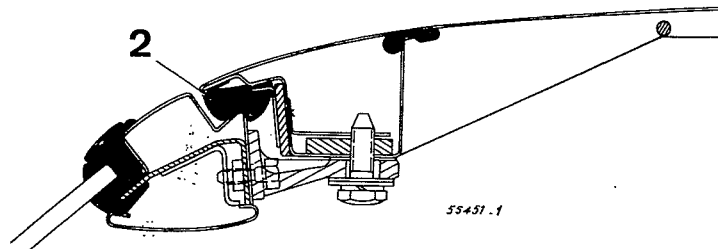
Par vis diamètre 4 mm (5/32") avec un écrou nylstop (8) fixée sur le montant de custode (9) et pivotant sur le support avant de vitre (10).

MONTAGE DU TOIT COUPE

Le toit est fixé sur la frise de pare-brise par pattes aux points (1) et à la ceinture arrière de caisse par 11 vis aux points (2), (3), (4) et (5).

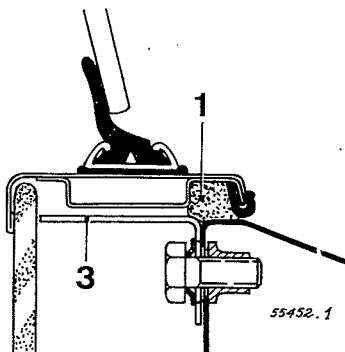
L'étanchéité entre toit et ceinture arrière

de caisse est assurée par un joint d'étanchéité CAOUFLEX (1) section 20 x 10 mm (13/16 x 3/8") longueur 2,8 mètres (110 1/4") adhésif en mousse de nylon qui sera collé préalablement sur le toit.

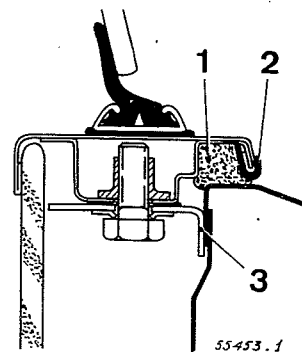
Fixations avant (1) :

Les pattes sont fixées sur la baie de pare-brise par 4 vis diamètre 5 mm (13/64") sur le toit, par 2 vis diamètre 8 mm (5/16").

L'étanchéité entre caisse et toit est assurée par le profil caoutchouc (2) collé sur le toit.

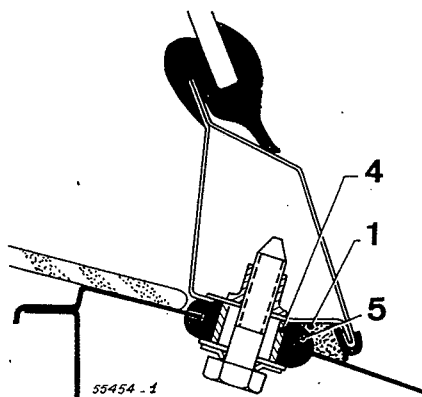
Fixations latérales :

Fixation du support latéral (3) par deux vis diamètre 8 mm (5/16") sur romaines soudées à la carrosserie.



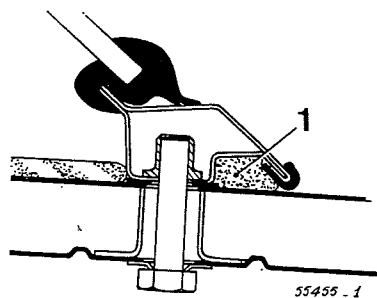
Sur le support latéral (3) par deux vis diamètre 8 mm (5/16") sur romaines soudées au toit.

Fixations arrière droite et gauche (4).



Par vis diamètre 8 mm (5/16") sur romaine soudée au toit avec entretoise (4) et rondelle caoutchouc (5).

Fixation centrale arrière (5)



Par vis diamètre 8 mm (5/16") sur romaine soudée au toit.

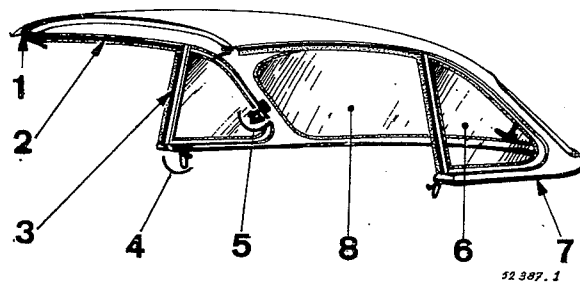
POSE D'UN TOIT AMOVIBLE.

Préparation :

Le réglage de l'étanchéité étant assuré sur la capote, il est recommandé de ne pas modifier la position des vitres de porte et les supports-profil caoutchouc de montant de baie de pare-brise.

Peinture du toit :

- Déposer la vitre de lunette arrière et son encadrement (8).
- Déposer les caoutchoucs d'étanchéité de la ceinture arrière de toit (7).
- Déposer les verrous avant, verrous latéraux (4) et verrous de vitre de custode (5).
- Maroufler les vitres de custode et leurs encadrements (6) ainsi que la percale du toit.
- Ponçage. Application de laque synthétique et cuisson au four sans inconvénient pour la percale.



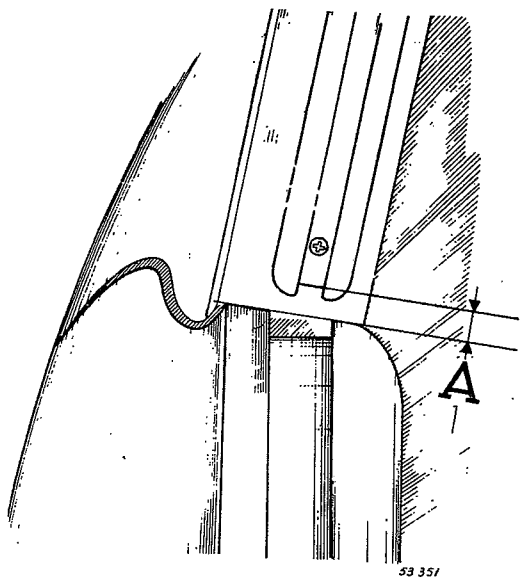
Ajustage du toit :

Après présentation sur la coque :

- Desserrer et régler les deux verrous de blocage avant (1) en correspondance avec les supports (2) fixés sur la frise de pare-brise et verrouiller.
- Verrouiller les attaches latérales (4).
- Bloquer les verrous arrière sur les glissières de la ceinture de toit.

Réglage des caoutchoucs de baies latérales - tous types :

1) Pose des supports profils.



Ajuster le support profil de montant de pare-brise en traçant, à l'aide d'un calibre placé sur le plan supérieur de la porte fermée, une ligne repère à $A = 6,3 \text{ mm}$ ($1/4''$) sur le montant de pare-brise.

Présenter le support-profil, la coupe supérieure correspondant à celle du support de capote ou de toit en respectant le jeu $C = 2 \text{ mm}$ ($5/64''$), puis couper la partie inférieure en correspondance avec la ligne repère précédemment tracée.

Monter le caoutchouc tubulaire en le coupant au ras de la coupe inférieure, puis fixer le talon par vis parker.

Les trous de fixation de support-profil seront percés au foret diamètre $2,5 \text{ mm}$ ($1''$)

2) Pose des caoutchoucs (tournevis à bout plat).

Poser le caoutchouc de montant de pare-brise en affleurant la coupe supérieure avec le support profil au point (B).

Poser le demi-encadrement de porte en débutant par le coin supérieur arrière au point (D) et ajuster la coupe avant au point (C) sur le profil de montant. Prévoir, si nécessaire, avant ajustage, la dépose de l'obturateur situé au droit de la coupe, puis le recoller en l'égalisant.

Ajuster la coupe au point (E) en faisant tangenter le caoutchouc avec la plaquette de dessus de porte.

Ajuster la coupe au point (A) en faisant tangenter le caoutchouc avec la tôle de dessus de porte.

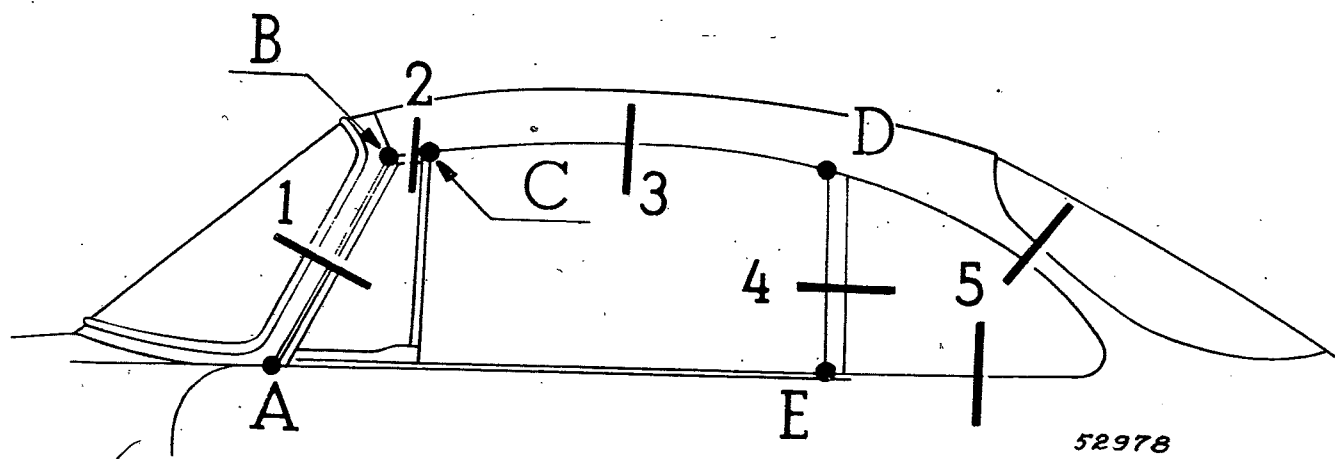
Poser le talon inférieur de pare-brise tangent avec la coupe du caoutchouc de montant.

3) Réglage.

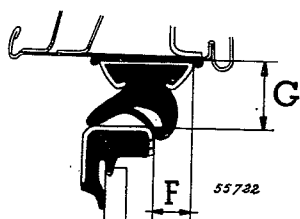
Amener les vitres en position haute, déplacer latéralement les supports-profil afin que les caoutchoucs ne se déforment pas lors de la manœuvre des vitres. S'assurer qu'ils plaquent bien en respectant les différents jeux.

Si toutefois la vitre ne porte pas parfaitement sur le profil caoutchouc, ne toucher en aucun cas au réglage du plan de vitre, mais ajuster à l'aide d'une chasse en bois le support profil pour obtenir une bonne portée.

Réglage des jeux entre baie latérale et caisse, vitre de custode et toit :

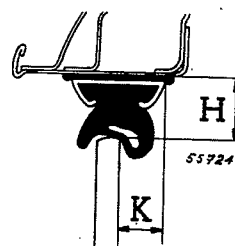


Coupe 1



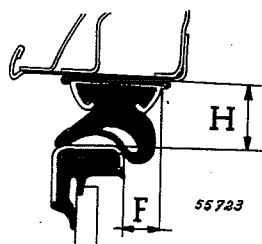
Jeu entre déflecteur et montant de pare-brise $G = 18 \pm 2 \text{ mm}$ ($23/32 \pm 5/64''$).
Jeu entre support profil et plan de vitre $F = 10 \text{ mm}$ ($25/64''$).

Coupe 3.



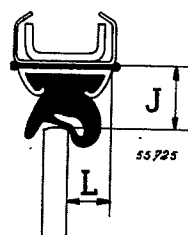
Jeu entre arête de vitre et toit, entre les points C et D, $H = 16 \pm 2 \text{ mm}$ ($41/64'' \pm 5/64''$).
Jeu entre support profil et plan de vitre $K = 11,4 \text{ mm}$ ($29/64''$).

Coupe 2

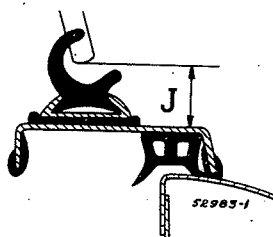


Jeu entre déflecteur et toit, $H = 16 \pm 2 \text{ mm}$ ($41/64'' \pm 5/64''$).
Jeu entre support profil et plan de vitre $F = 10 \text{ mm}$ ($25/64''$).

Coupe 4



Jeu entre arête de vitre et toit $J = 16 \pm 2 \text{ mm}$ ($41/64'' \pm 5/64''$).
Jeu entre support profil et plan de vitre variable, en D, $L = 11,4 \text{ mm}$ ($29/64''$) en E, $L = 9,5 \text{ mm}$ ($3/8''$).



Coupe 5

Jeu périphérique entre toit et arête de vitre $J = 16 \pm 1,5 \text{ mm}$ ($41/64 \pm 1/16''$).

PARE-BRISE ET LUNETTE ARRIERE.

Les vitres de pare-brise et lunette arrière sont en "LUXRIT B". Ce vitrage de sécurité en glace trempée, laisse apparaître lors du contrôle à la casse, une bande finement trempée sur la périphérie, et une zone à plus gros grain dans la partie centrale.

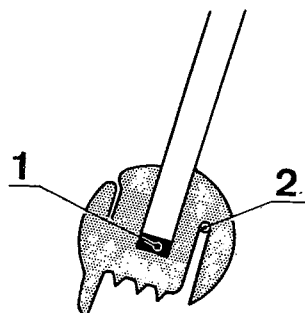
Cette zone à plus grosse fragmentation doit assurer une visibilité suffisante pour conduire à vitesse modérée.

Dépose d'une vitre brisée.

Si la vitre entière, ou même partielle est encore en place la dépose et le nettoyage seront facilités en collant sur chaque face une feuille de papier.

Préparation du montage.

Pare-brise.



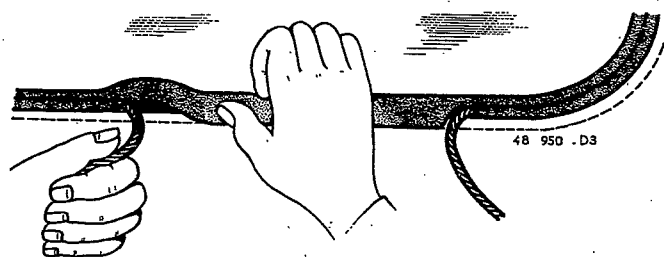
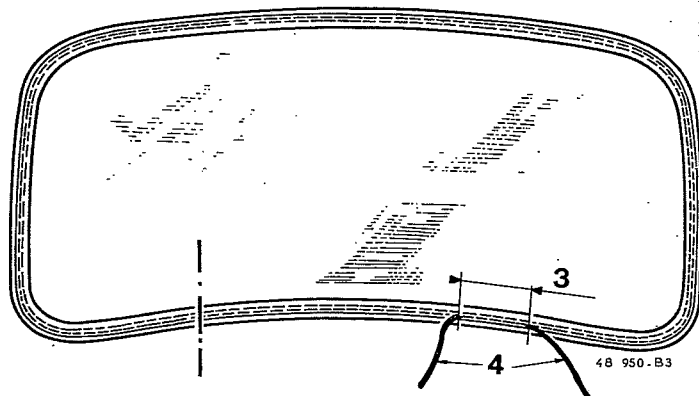
64 500

Avant la mise en place du joint sur la vitre introduire dans la rainure (1) un cordon de mastic 306.

Poser la vitre sur une table protégée, afin d'éviter d'éventuelles rayures.

Mettre en place dans l'encoche du joint une ficelle (2) diamètre 3 à 4 mm ($1/8$ to $5/32$ ") sur le pourtour du joint en ayant soin de la faire croiser sur 10 cm ($4 \frac{5}{16}$ ") (3), environ à la partie inférieure et vers un angle, en laissant pendre les deux extrémités de 20 cm ($8 \frac{5}{8}$ "), environ (4).

Remplacement ou mise en place de la vitre de pare-brise.



Présenter la vitre munie de son joint par l'extérieur, les extrémités de la ficelle pendant vers l'intérieur (4).

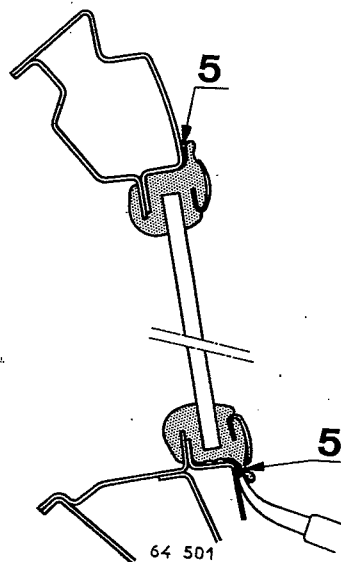
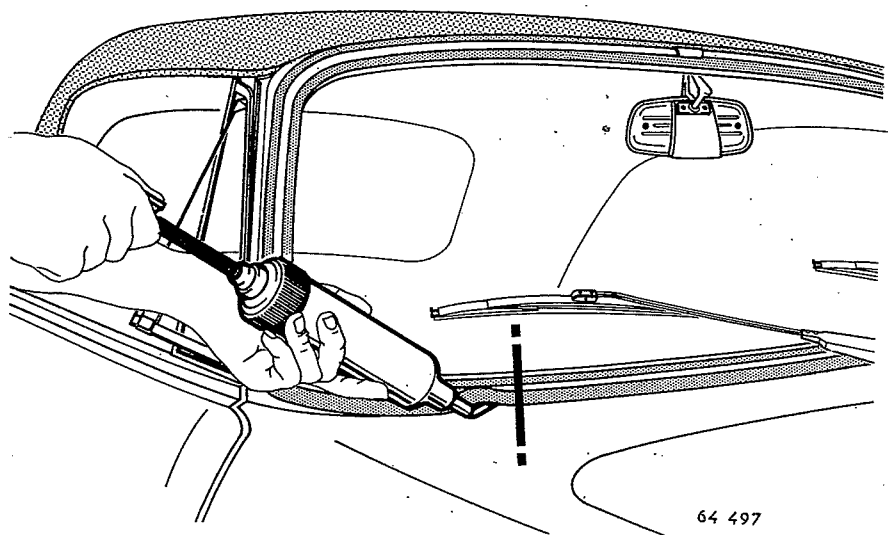
Cadrer la vitre par rapport à l'encadrement, la maintenir et appuyer à l'endroit du croisement de la ficelle.

De l'intérieur de la voiture, tirer successivement chaque bout de la ficelle, en commençant par la partie inférieure de la vitre, ce qui a pour effet de relever la languette du joint qui se rabat à l'intérieur coiffant ainsi l'encadrement, un aide placé à l'extérieur facilite, par pressions successives sur la vitre, la mise en place du joint caoutchouc.

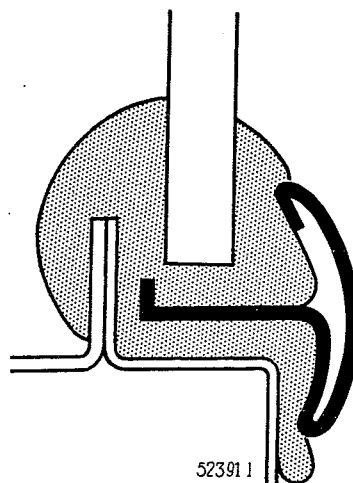
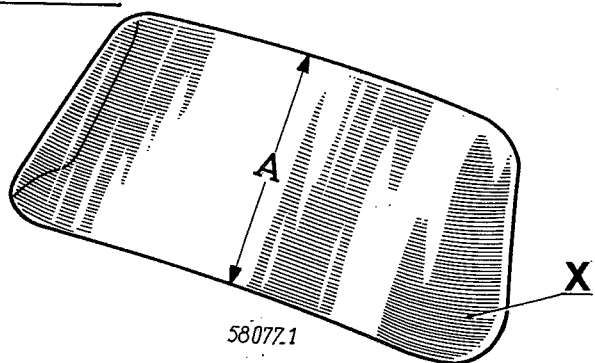
Terminer la sortie de la ficelle par la partie supérieure de la vitre.

La ficelle retirée, s'assurer que le joint adhère parfaitement.

Parfaire l'adhérence au moyen de quelques coups de maillet caoutchouc.

Étanchéité.

Assurer l'étanchéité caoutchouc encadrement (5), en introduisant dans ce joint du mastic 306 à l'aide d'une pompe à main réf. MPR 12 372.

Identification des vitres et enjoliveurs.Ancien montage :

La modification des enjoliveurs et du caoutchouc des vitres de pare-brise des véhicules R. 1092 et R. 1131 a entraînée une augmentation de la largeur des vitres. Cette modification a été appliquée en fabrication en même temps que le remplacement des vitres de pare-brise BISECURIT par des vitres en LUXRIT.

Pour faciliter l'identification des vitres fournies par le M.P.R. qui conditionne le choix des enjoliveurs et du caoutchouc à utiliser, il y a lieu de relever la marque X) gravée sur la vitre ainsi que la largeur A) prise au centre.

La marque (x) correspond :
au BISECURIT, au LUXRIT ou TRIPLEX.

La vitre est en BISECURIT, LUXRIT ou TRIPLEX pour certains pays seulement.
- Largeur A comprise entre 501 mm (19 13/16") et 505 mm (19 7/8").

Nouveau montage.

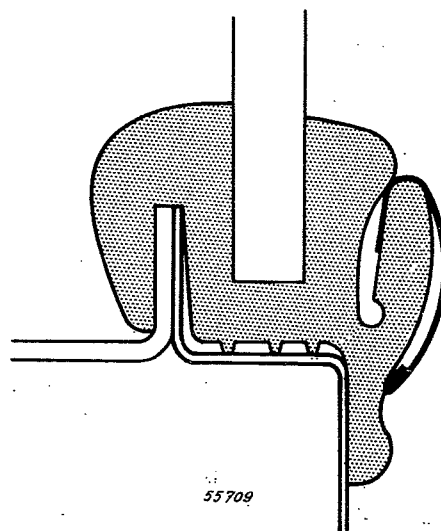
La vitre est en "LUXRIT" (ou triplex pour certains pays seulement).

- Largeur A comprise entre 504 mm (19 15/16") et 509 mm (20 1/8").

Important :

Il est à noter que le nouveau montage peut être retenu pour les véhicules R.1131 antérieurs à mai 1963, à condition de remplacer simultanément les caoutchoucs, les enjoliveurs, les clips.

Néanmoins, les ensembles anciens modèles sont toujours disponibles au M.P.R.

Récapitulation des numéros des pièces.VITRES POUR R.1131

ANCIEN MONTAGE :

- 8 527 769 Bisécurit	501 à 505 (19 13/16") (19 7/8")
- 8 527 770 Triplex	501 à 505 (19 13/16") (19 7/8")
- 8 527 962 Sécurité	501 à 505 (19 13/16") (19 7/8")

NOUVEAU MONTAGE :

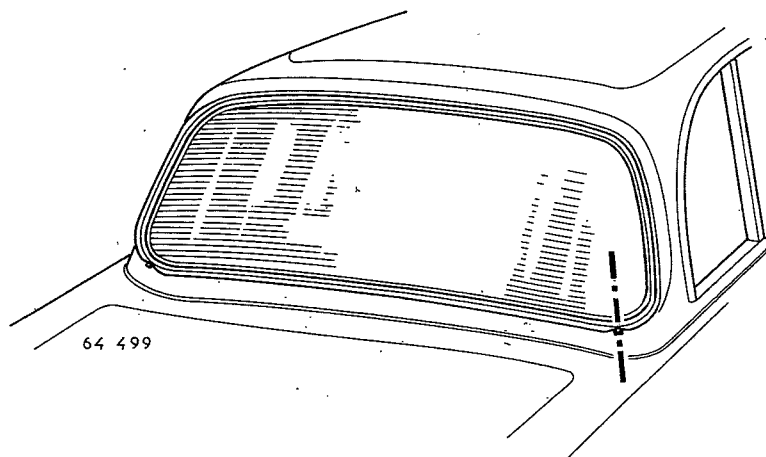
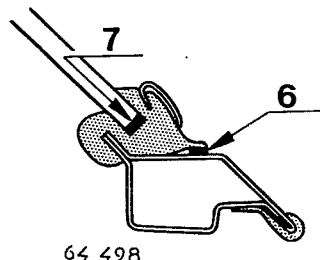
- 8 527 870 Triplex	504 à 509 (19 15/16") (20 1/8")
- 8 529 269 Luxrit	504 à 509 (19 15/16") (20 1/8")

Accessoires pour vitres	ancien montage :	nouveau montage :
Joint caoutchouc	6 067 871	5 555 649
Demi-encadrement supérieur gauche	3 539 821	8 528 904
supérieur droit..	3 539 822	8 529 553
inférieur gauche	3 538 315	8 528 905
inférieur droit ..	3 538 312	8 529 554
Clips	6 068 658	8 527 873

Remplacement ou mise en place d'une vitre de lunette arrière

Avant la mise en place du joint sur la vitre introduire dans la rainure (1) un cordon de mastic 306 (voir chapitre pare-brise pour le montage).

Étanchéité.



Depuis le 1.7.1964 sur les R.1131 et R.1133
Adjonction d'une cale caoutchouc N°
6 081 297 sous le profil d'encadrement au
droit des angles inférieurs (6), ce qui sup-
prime l'application de mastic entre profil
caoutchouc et encadrement (7).

NOTA : Les cales N° 6 078 895 conseil-
lées pour RENAULT 8 pourront être utili-
sées à condition de ramener leur longueur
de 14 à 10 mm (35/64" x 25/64").

Profil enjoliveur de pare-brise ou de lunette arrière

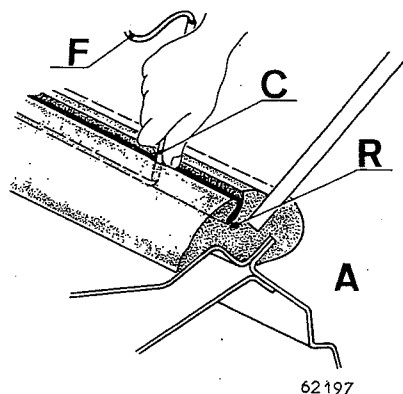
Les profils enjoliveurs de pare-brise et de
lunette arrière se composent d'éléments sé-
parés reliés par clips.

Dépose :

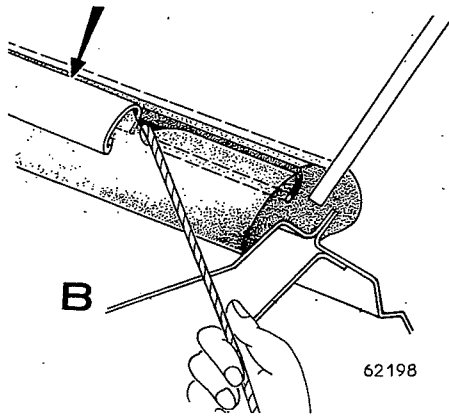
Faire glisser les clips et déposer chaque
élément en prenant garde de ne pas le dé-
former.

Repose :

La vitre étant en place, sur la voiture, la
pose de chaque partie de l'encadrement
s'effectue successivement à l'aide d'une
ficelle souple (F) de diamètre 3 mm (9/64")
maximum couissant dans un tube de cuivre
(C) de diamètre 5 mm (7/32") longueur
120 mm (4 3/4").



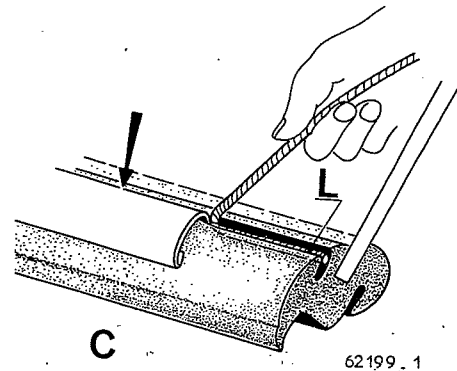
- engager la ficelle dans la rainure (R) du caoutchouc où se logera l'enjoliveur.
- présenter cet enjoliveur, le positionner.
- engager le bord intérieur du profil dans la rainure.



- tirer la ficelle vers l'extérieur en appuyant fortement sur le profil (flèche).
- la ficelle en se dégageant à pour effet d'ouvrir les deux lèvres de la rainure, facilitant ainsi l'entrée du profil dans le caoutchouc.

Les quatre parties de l'enjoliveur étant en place, faire glisser les clips pour assurer la jonction.

Montage d'un enjoliveur pare-brise déposé.

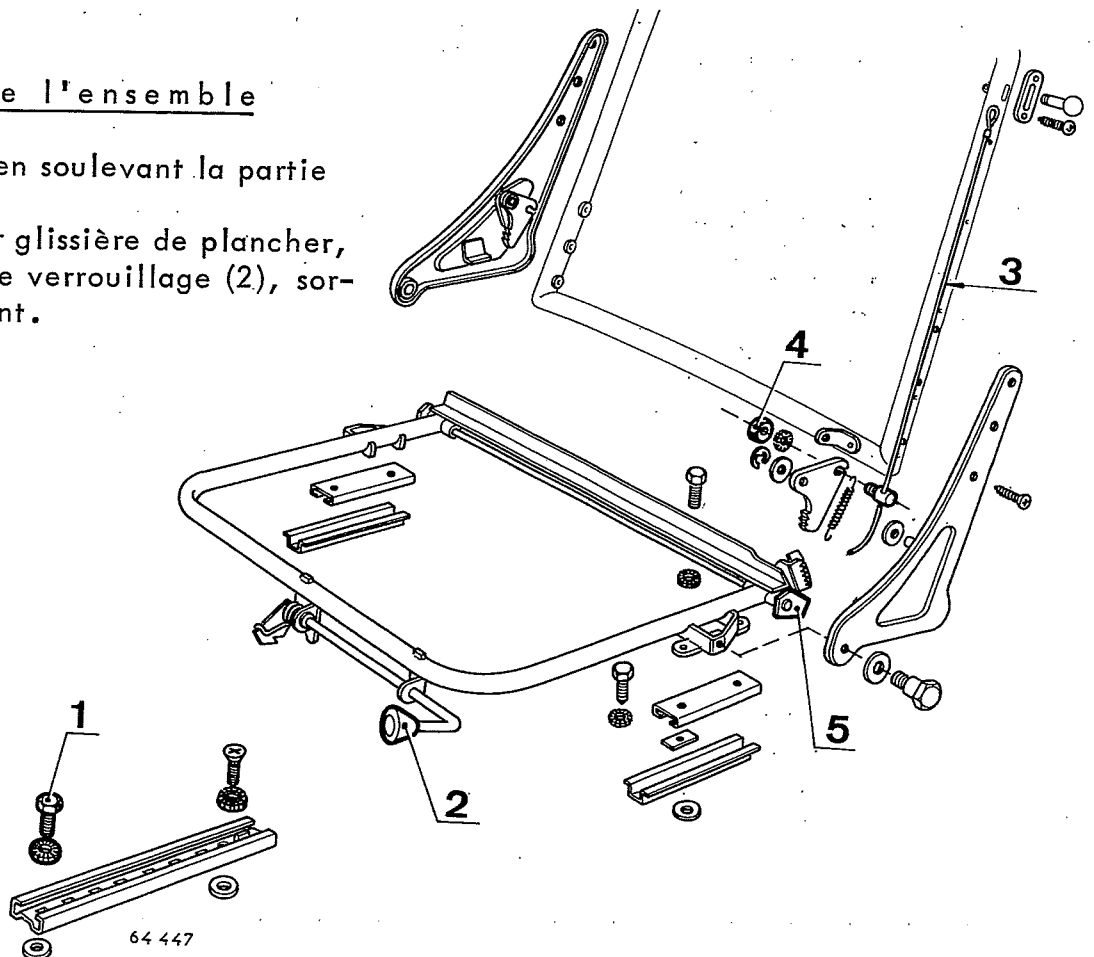


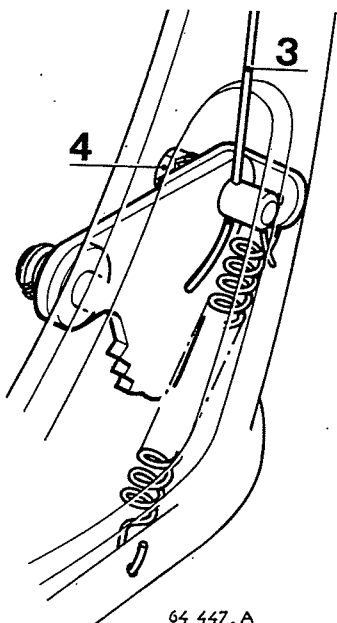
- engager la ficelle sur le bord de la lèvre (L),
- présenter le profil dans la rainure,
- tirer la ficelle vers l'intérieur de la vitre,
- mettre en place les clips.

SIEGES AVANT

Remplacement de l'ensemble

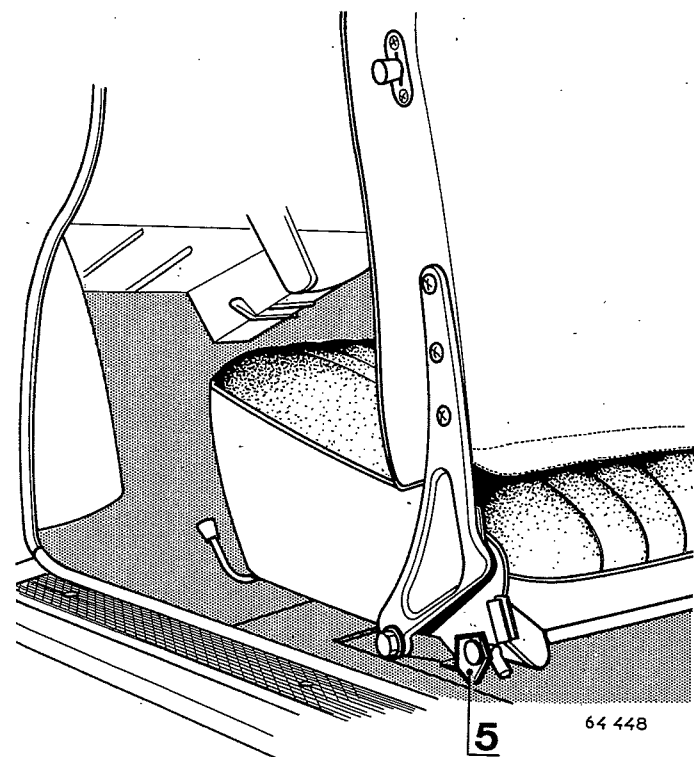
- Déposer le coussin en soulevant la partie avant.
- Retirer la vis (1) sur glissière de plancher, soulever la manette de verrouillage (2), sortir le siège vers l'avant.





64 447.A

- Le réglage du verrouillage de dossier se fait, en jouant sur la tension du câble de crémaillère (3) par l'intermédiaire de la vis de blocage (4).



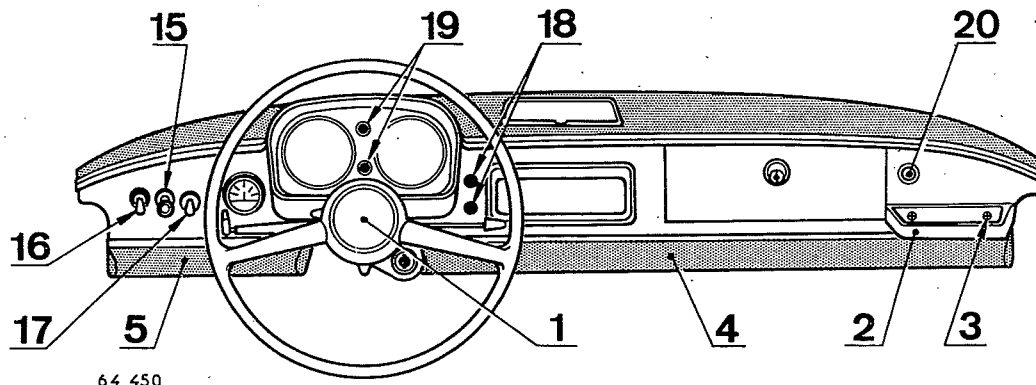
64 448

- Deux plaquettes excentrées (5) permettent une inclinaison variable du dossier.

PLANCHE DE BORD

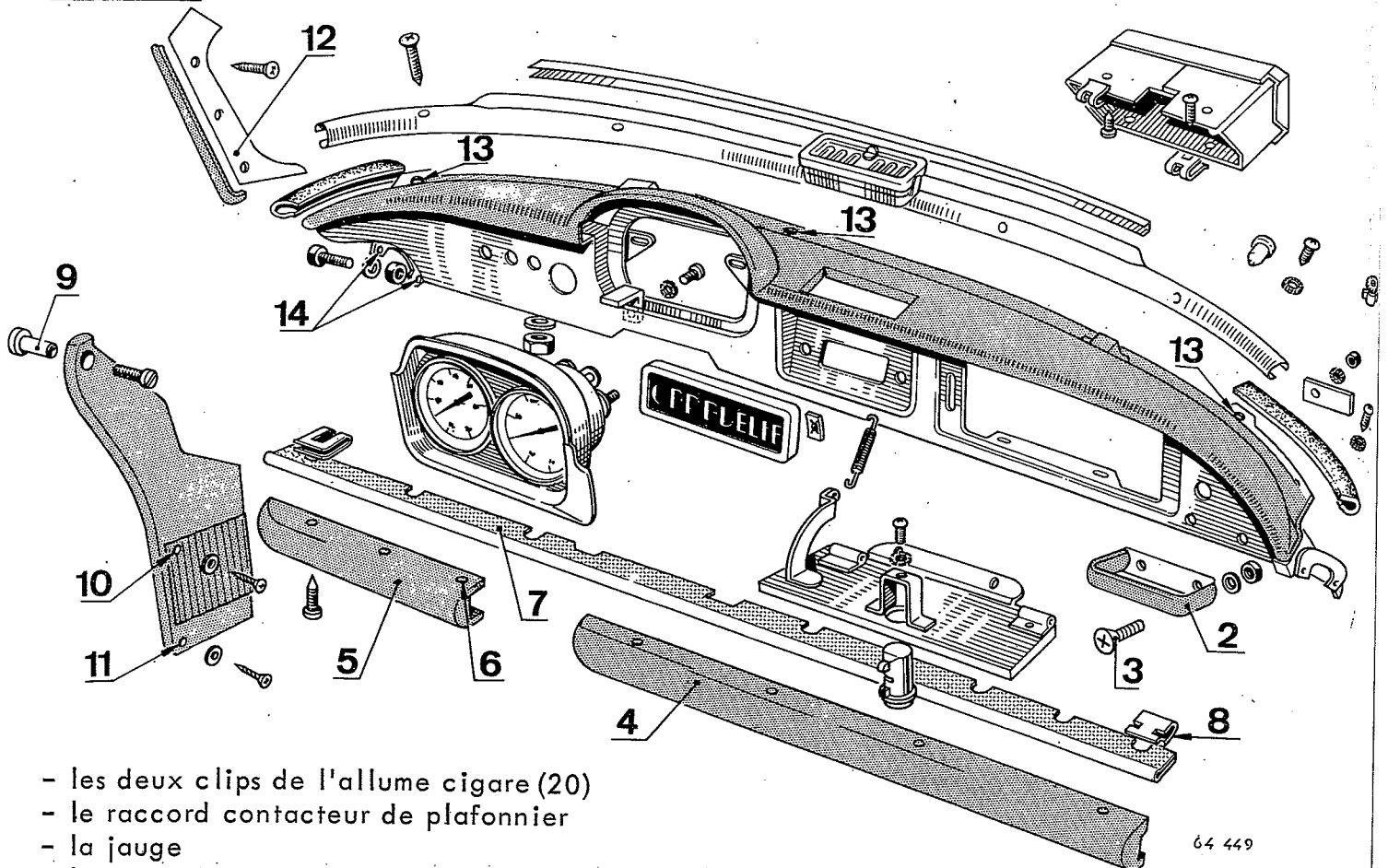
Déposer :

- Le capuchon de volant emmanché à force (1).
- Le volant, à l'aide de l'outil Dir.21, après avoir pris soin de repérer la colonne et le moyeu de volant.
- La coquille droite fixée par deux vis.
- Dégager la platine de l'inverseur de direction fixée par deux vis.
- La coquille gauche maintenue par la vis du collier.
- Par dessous le tableau, faire sauter l'arrêt à l'aide d'un tournevis, puis retirer les écrous de fixation du support de colonne de direction.
- La poignée de maintien (2) fixée par deux vis et écrous (3).
- Les bourrelets de protection (4) et (5) maintenus par six vis et écrous rapide, plus une vis et écrous (6).
- Le jonc enjoliveur (7) fixé à la planche de bord par agrafes (8).
- Les garnitures latérales fixées par vis et écrous creux (9), une vis dans le vide-poche (10), une vis à la partie inférieure (11).
- Les moulures latérales (12) sur montant de pare-brise fixées par trois vis, et la moulure de désenclenchement fixée par cinq vis chromées.
- La planche de bord fixée par trois vis (13) et écrous prisonniers sur partie inférieure de baie et par quatre vis et écrous aux extrémités (14).
- Déposer la vis du collier sur colonne de direction.

Déposer :Sur le devant de la planche de bord :

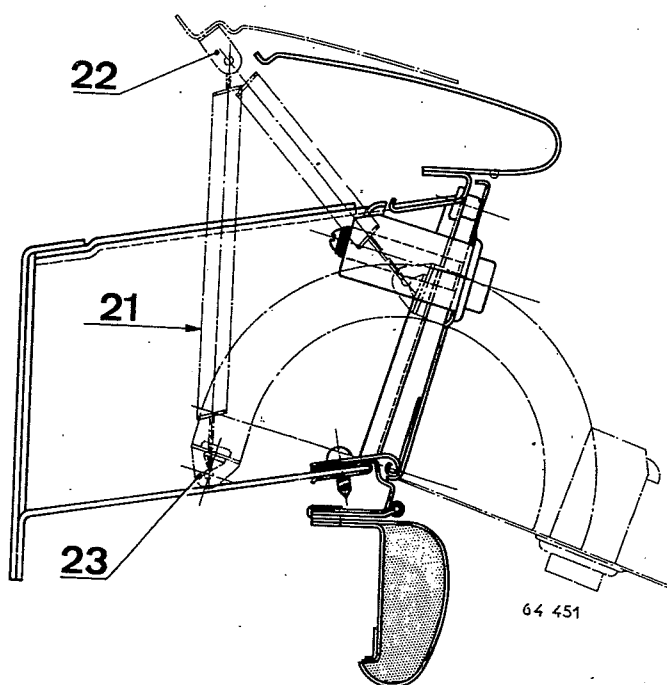
64 450

- Le lave-vitre (15),
- le contacteur d'essuie-vitre (16),
- le contacteur de chauffage (17).
- les deux voyants (18),
- les deux voyants sur tableau (19).

Basculer la planche de bord vers l'avant.Débrancher :

64 449

- les deux clips de l'allume cigare (20)
- le raccord contacteur de plafonnier
- la jauge
- la centrale clignotante
- le fil de masse au milieu de tableau
- le clips du compte-tours électronique
- la plaque raccord



L'articulation de la porte de vide poche est compensée par un ressort (21) fixé par dessous la partie supérieure de la planche de bord (22) et sur le bras de la porte (23).

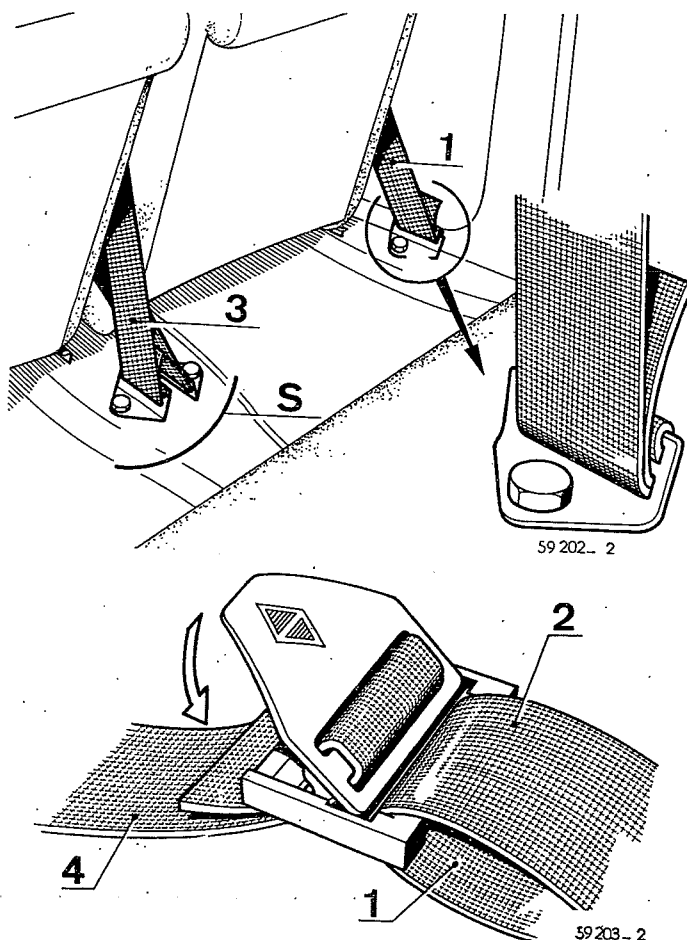
Mise en place des ceintures de sécurité.

- Fixation sur tôle de plancher
- Avant la fixation des pattes d'ancrage munies de leurs sangles s'assurer que les romaines sont bien centrées par rapport à la tôle de plancher et que les filetages ne sont pas encrassés (sinon refaire le filetage au pas Américain de 7/16, 20 filets au pouce).
- Les pattes d'ancrage s'orientent parallèlement aux glissières de sièges permettant un déplacement complet de ceux-ci.

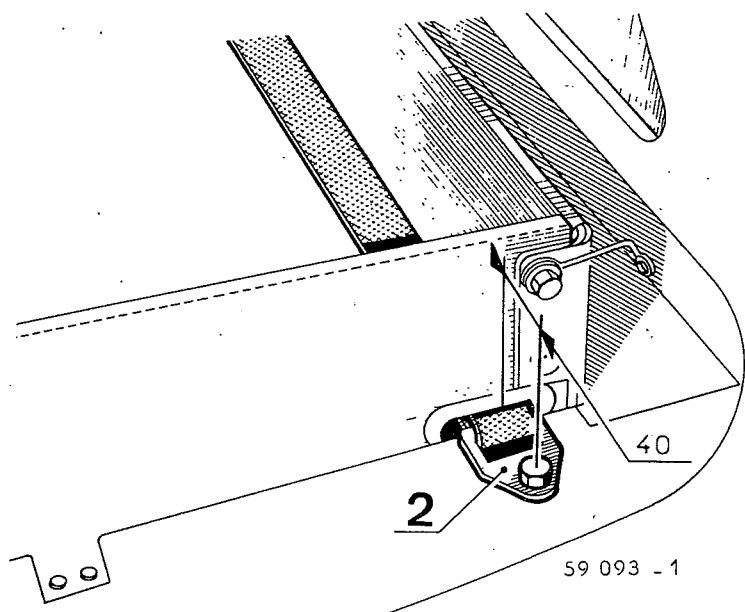
Le sens de montage des sangles est le suivant :

- Prendre la "grande sangle" la fixer au plancher (1), passer l'autre extrémité dans la boucle pour finir dans le coffre à capote où sur panneau latéral (2).
- Prendre la "petite sangle" la fixer au plancher (3), pour finir à la boucle (4).

NOTA : Prendre soin de croiser les fixations sur la partie centrale du plancher (S) (Romaine gauche pour ceinture passager, romaine droite pour ceinture conducteur).



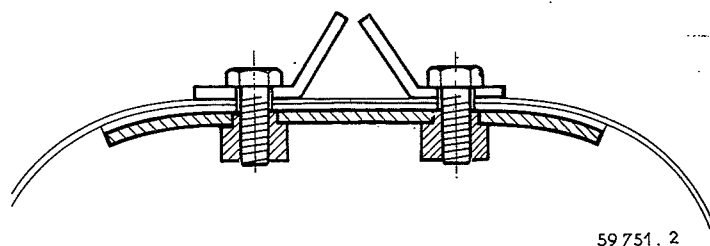
Fixation dans le coffre à capote sur R.1133 convertible.



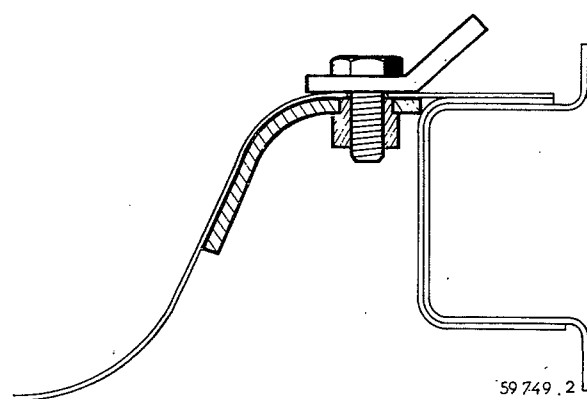
Les ancrages de la sangle supérieure se font sur renforts placés aux deux extrémités sous la cloison de dossier dans le coffre à capote.

Pour la mise en place, déposer le toit, dégager la capote de son logement, repérer la romaine sous la garniture simili par pression du doigt et percer à 40 mm (1 9/16").

Fixation sur plancher



Détail de la fixation centrale.



Détail de la fixation latérale.

Fixation sur panneau latéral pour R.1133 coupé :

Les renforts de la sangle supérieure se situent à la partie supérieure des panneaux latéraux.

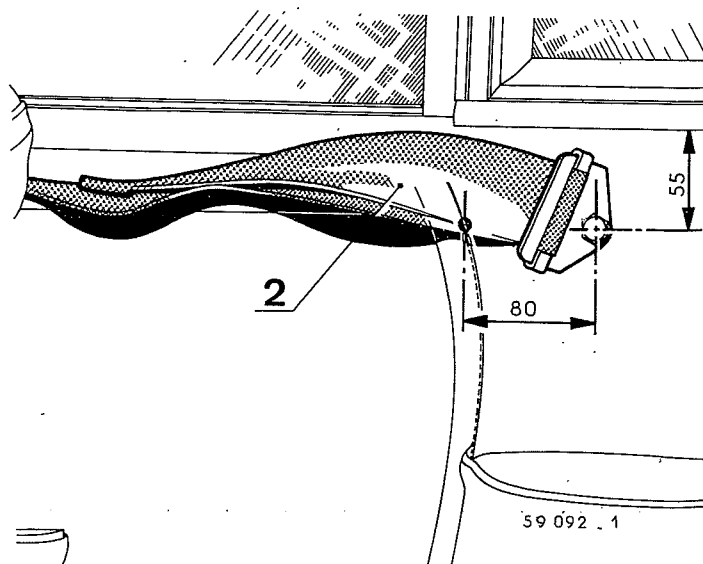
Repérer l'emplacement de la romaine sous la garniture simili par pression du doigt et percer.

80 mm (3 5/32)

55 mm (2 5/32)

Mettre en place l'attache en intercalant la rondelle d'épaisseur.

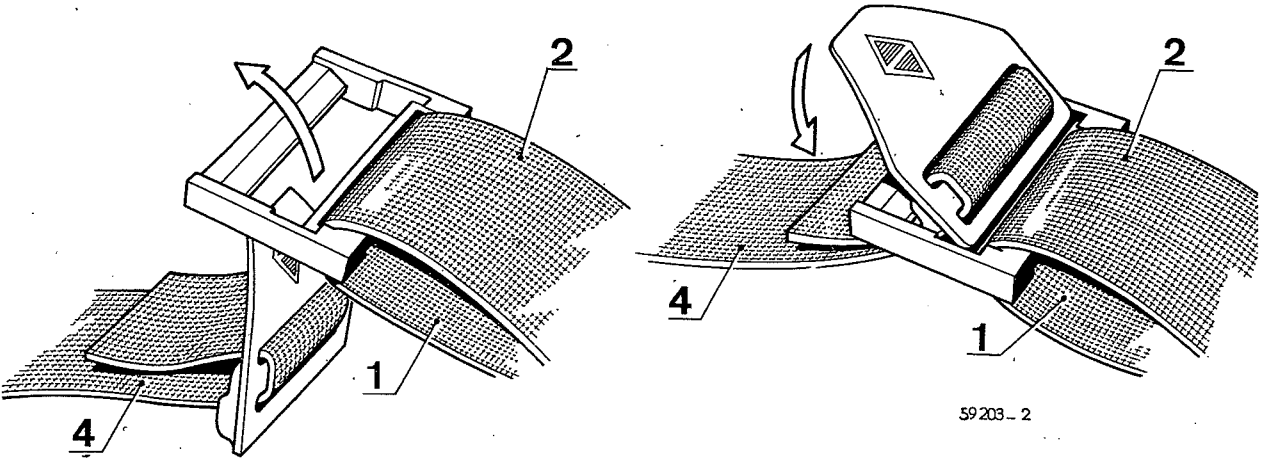
Poser le capuchon protecteur plastique.



Conseils d'utilisation.

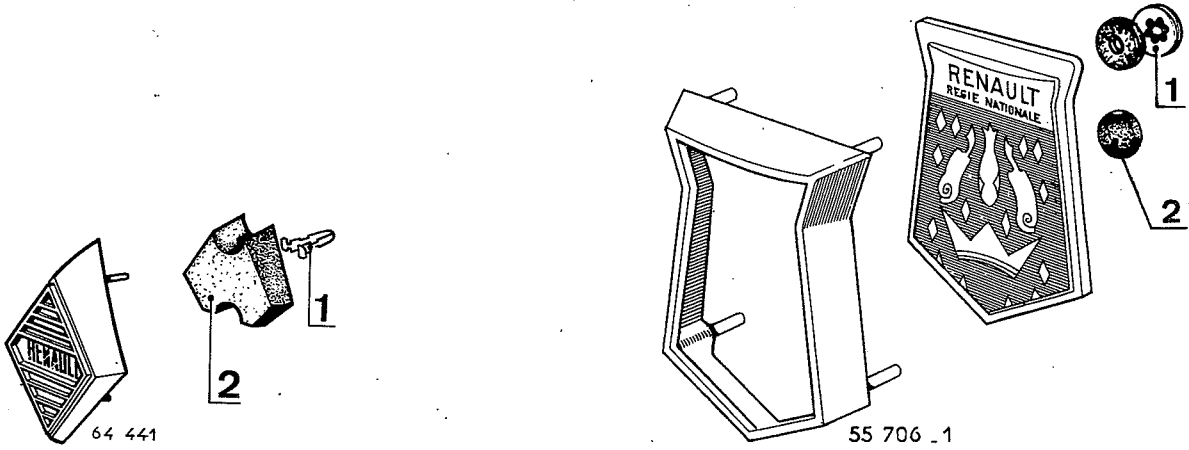
Après avoir pris place sur le siège, fermer la boucle, et ajuster la ceinture en agissant sur les brins réglables :

- à la boucle
- sur panneau latéral ou coffre à capote.



NOTA : La boucle devra se trouver sur la hanche de l'utilisateur vers le milieu du véhicule.

MONOGRAMME DE CALANDRE



fixé par clips tubulaires (1) sur tôle de calandre, prévoir à la pose la mise en place des butées caoutchouc (2).

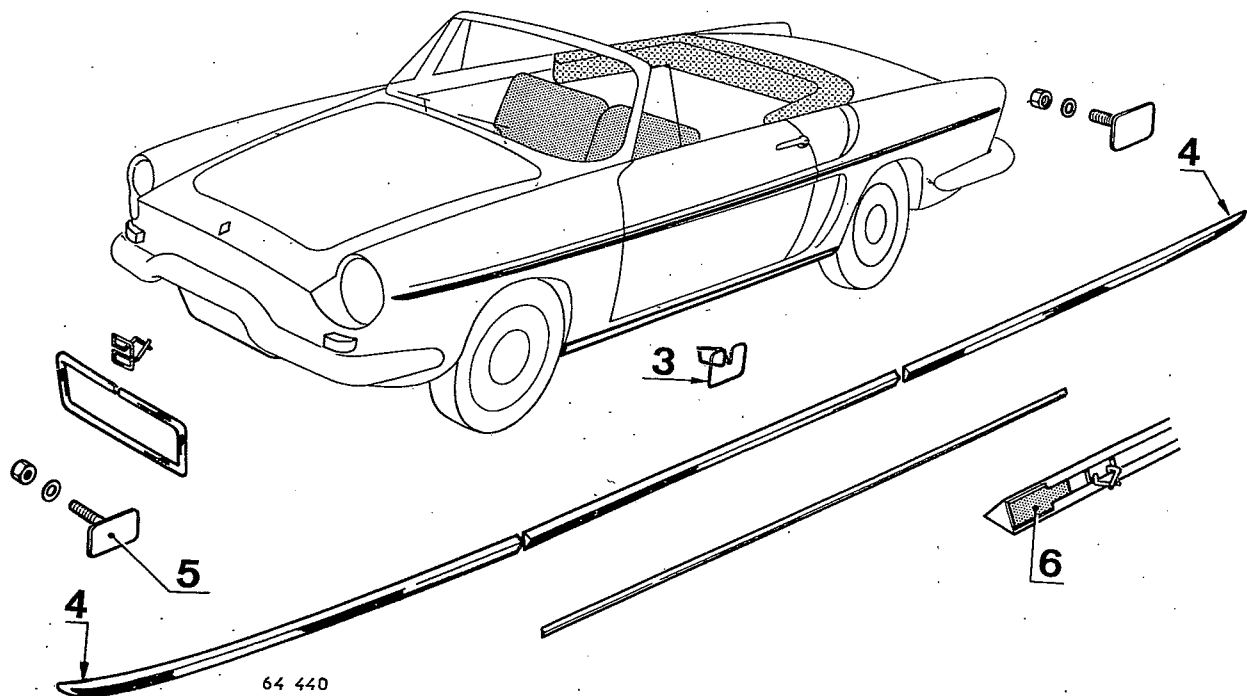
- Pour avoir accès aux clips, ouvrir le portillon de roue de secours, passer le bras entre la tôle de calandre et sa doublure ; faire pression sur les clips.

MISE A JOUR DU PRÉSENT MANUEL

Les Notes Techniques concernant le **CHAPITRE N** du MR 87 seront à inscrire dans le tableau ci-dessous.

[illegible]

[illegible]

BAGUETTES ENJOLIVEUR SUR CARROSSERIE

- Les baguettes sont fixées sur la carrosserie par agrafes enfilées dans la baguette (3).

- Seules les baguettes d'ailes avant et arrière sont maintenues à leur extrémité (4) par une plaquette à vis, avec écrou (5).

- Chaque fixation devra être protégée par l'intérieur par une boulette de mastic 503, et plus particulièrement lors du regarnissage d'une porte.

- Des butées caoutchouc (6) empêchent le glissement des baguettes lorsqu'elles sont en place.