

Lot A-1

TYPE DE VEHICULE
Fourgonnette AK série B
 Véhicules sortis depuis Mai 1968

Lieu d'outils

Objet de la fiche

Opérations au Manuel

Compteurs

AK 142-0

AK 142-3

CARBURATEUR

SOLEX 34 PICS 4 (repère 103)

Réglage

Alésageenturi	28	Gicleur de progression	55
Gicleur principal	160	Siège de pointeau	1,3
Calibre d'air d'automatité	AB	Flotteur	5,7 g
Gicleur ralenti	42,5		

Après démontage, nettoyer les pièces au trichloréthane et souffler soigneusement les conduits du carburateur et les différents gicleurs à l'air comprimé.

Ne jamais employer de fil métallique pour déboucher les gicleurs. Ne pas dévisser l'écrou freiné qui règle le débit de la pompe de reprise.

1. Précautions à prendre au montage.

S'assurer de l'état de la membrane de la pompe de reprise.

S'assurer de l'état du pointeau de la vis de richesse.

Vérifier l'étanchéité du clapet anti-retour.

Vérifier l'état du pointeau.

2. Pré-réglage du ralenti.

a) Vis de butée de papillon :

Desser complètement la vis de butée de papillon des gaz. Levier de starter en position «verrouillé», fermer à fond papillon des gaz.

Amen la vis en contact du levier puis la visser à nouveau de **2 tours**.

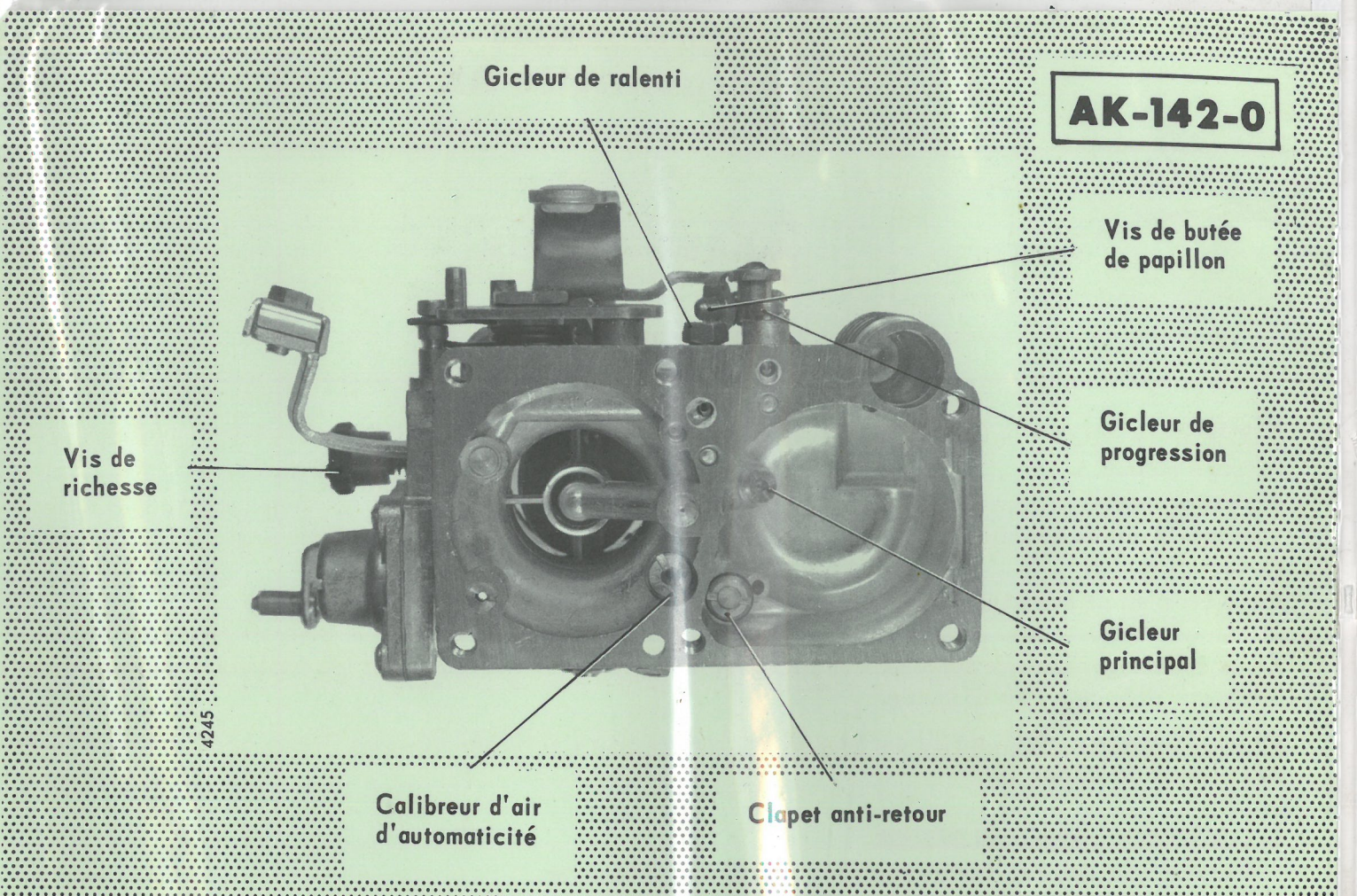
b) Vis de richesse :

Visser fond la vis de richesse sans forcer puis la dévisser de 2 tours.

3. Pose du carburateur

Enduire de pâte LOWAC les deux faces de l'entretoise

Serrer les écrous de fixation à **16 mAN** (1,6 m.kg)



4. Réglage du ralenti

MOTEUR CHAUD

1°) Réglage de la vis de richesse

Régler la vis de butée de papillon des gaz pour obtenir un régime de **650 tr/mn** environ.

Visser lentement la vis de richesse jusqu'à obtenir un régime instable ; à ce moment, dévisser cette vis pour obtenir le régime le plus rapide.

2°) Réglage du régime

Visser la vis de butée de papillon des gaz pour obtenir au régime de **750⁺⁵⁰₀ tr/mn**

Lot A-10

TYPE DE VEHICULE

Fourgonnette AK

Véhicules sortis jusque Mai 1968

Liste d'outils

Objet de la fiche

Opérations au Manuel

Compte-tours

CARBURATEUR

AM 142-0
AM 142-3

SOLEX 30PICS

Réglages.

Alésage venturi	26	Siège de pointeau	1,3
Gicleur principal	140	Flotteur	5,7 g
Calibreur d'air d'automatité	160 ou AB	Progression 3 trous étagés. ϕ	90
Gicleur de ralenti	47	Fin de course de pompe pour ouverture du papillon de	3 mm
Calibreur d'air de ralenti (fixe)	160		

Après démontage, nettoyer les pièces au trichloréthane et souffler soigneusement les conduits du carburateur et les différents gicleurs à l'air comprimé.

Ne jamais employer de fil métallique pour déboucher les gicleurs. Ne pas dévisser l'écrou freiné qui règle le débit de la pompe de reprise.

1. Précautions à prendre au montage

S'assurer que la membrane de pompe de reprise est en bon état.

S'assurer que le pointeau de la vis de richesse n'est pas marqué, ni déformé.

Vérifier l'état du pointeau.

Vérifier l'étanchéité du clapet anti-retour.

2. Pré-réglage du ralenti.

1) Vis de butée de papillon.

Papillon des gaz fermé à fond, amener la vis en contact du levier puis la serrer de 2 tours.

2) Vis de richesse :

Visser à fond la vis de richesse sans forcer puis dévisser de 2 tours

3. Pose du carburateur.

Enduire de pâte LOWAC les deux faces de l'entretoise.

Serrer les écrous de fixation à 16 mAN (1,6 m.kg)

AK-14-0

Gicleur principal

Vis de butée

Gicleur de ralenti

Clapet anti-reur

Calibreur air
d'automatité

Pompe de reprise

4. Réglage du ralenti.

MOTEUR CHAUD

Régler la vis de butée de papillon pour obtenir un régime de 600 tr/mn environ.

Agir ensuite sur la vis de richesse dans le sens approprié pour obtenir le régime le plus rapide possible.

Ramener par la vis de butée du papillon le régime de **650 à 700 tr/mn**

Lot A-10

TYPE DE VEHICULE
2CV - AZA depuis Février 1963
2CV - AZAM et AZU de Mars 1963 à Septembre 1967

Liste d'utils

Objet de la fiche

Opérations au Manuel

CARBURATEUR

Compt-tours

SOLEX 28 CBI
SOLEX 28 IBC

A 142-0
A 142-1
A 142-3

Différents types de carburateurs.

Carburateurs	Embrayage	Repère sur levier de starter		gicleur de ralenti correspondant
		Métropole	Export	
28 CBI avec frein de ralenti	centrifuge	30	34	45 jusqu'à Déc. 63
		30 ¹	34 ¹	42 depuis Déc. 63
28 IBC sans frein de ralenti	normal	32	36	45 jusqu'à Déc. 63
		32 ¹	36 ¹	42 depuis Déc. 63

Réglages :

Alésage venturi.....	22	Gicleur de starter	85
Gicleur principal	125	Gicleur de ralenti	
Calibreur d'automatité		(jusqu'à Déc. 63).....	45
(Métropole jusqu'à Sept. 63)	230 E 1	(depuis Déc. 63).....	42
(Métropole avant Sept. 63)	220 E 1 ou E1	Calibreur d'air de ralenti.....	100
(Export).....	210 E1	Siège de pointeau.....	1,2

Après démontage et nettoyage des pièces au trichloréthane, souffler soigneusement les conduits du carburateur et les différents gicleurs à l'air comprimé.

Ne jamais utiliser de fil métallique pour déboucher les gicleurs.

1 - Précautions à prendre au montage.

S'assurer que le piston du frein de ralenti ne présente pas de point dur. Sinon le toiler légèrement au papier 600. Orienter la partie conique du joint de bouchon de filtre contre le bouchon.

Remarque : Si la vis de richesse est marquée et le trou correspondant dans le carburateur déformé, changer le corps cuve et la vis.

2 - Préréglage du ralenti :

Papillon des gaz fermé à fond, maintenir le levier du frein de ralenti en appui sur sa butée.

- **Serrer** la vis de butée de papillon de **2 tours 1/2**.
- Visser à fond la vis de richesse **sans forcer** puis **dévisser de 2 tours 1/2**.

3 - Pose du carburateur.

Enduire de pâte LOWAC les deux faces de l'entretoise.

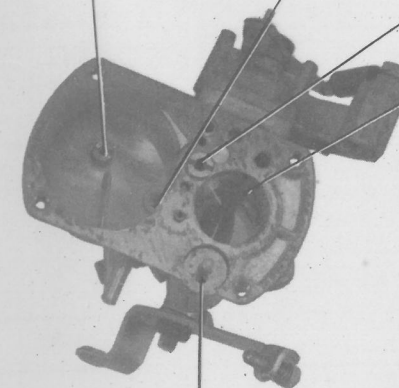
Serrer les écrous de fixation de la bride **15 à 19 mAN** (1,5 à 1,9 m.kg).

Gicleur principal

Gicleur de starter

Tube d'émulsion

AZ-142-0



Calibreur d'air de ralenti

Gicleur de ralenti

Vis de butée

Vis de richesse

Frein de ralenti

4 - Réglage du ralenti.

MOTEUR CHAUD

Régler la vis de butée pour obtenir un régime de **500 à 550 tr/mn**

Visser lentement la vis de richesse jusqu'à obtenir un régime instable. A ce moment, **dévisser** cette vis de **1/2 tour**.

5 - Réglage du régime.

Sur moteur équipé d'un **embrayage classique** :

600 à 650 tr/mn

Sur moteur équipé d'un **embrayage centrifuge** : visser la vis de butée de papillon des gaz jusqu'au **léchage de l'embrayage** puis **desserrer de 1/8 de tour**.

6 - Réglage du frein de ralenti.

Relever le temps écoulé à partir du moment où la vis de butée vient en contact avec le levier et le moment où le levier vient en butée.

Ce temps doit être compris entre

2 et 3 secondes.

Agir sur le ressort de rappel de la tige d'accélérateur pour obtenir cette valeur.

Lot A - 10

TYPE DE VEHICULE

2CV- AZA depuis Février 1963
2CV- AZAM et AZU de Mars 1963 à Septembre 1967

Liste d'outils

Objet de la fiche

Opérations au Manuel

CARBURATEUR

Compte-tours

ZENITH-28 IN 4
ZENITH-28 IN

A 142 - 0
 A 142 - 1
 A 142 - 3

Différents types de carburateurs.

Carburateurs	Embrayage	Repère sur levier de starter	
		Métropole	Export
28 IN 4 avec frein de ralenti	centrifuge	Z 30	Z 34
28 IN sans frein de ralenti	normal	Z 32	Z 36

Réglages .

Alésage venturi	22	Tube d'émulsion	4 × 2,6
Gicleur principal	132	Gicleur de ralenti	45
Calibre d'air principal (Métropole)	190	Calibre d'air de ralenti	160
(Export)	160	Siège de pointeau	1,25

Après démontage et nettoyage des pièces au trichloréthane, souffler soigneusement les conduits du carburateur et les différents gicleurs à l'air comprimé.

Ne jamais utiliser de fil métallique pour déboucher les gicleurs.

1 - Précautions à prendre au remontage.

Orienter les trous d'émulsion perpendiculairement à l'axe du corps-cuve.

S'assurer que le piston du frein de ralenti ne présente pas de point dur, sinon le toiler légèrement au papier 600.

Remarque : Si la vis de richesse est marquée et le trou correspondant dans le carburateur déformé, changer le corps-cuve et la vis.

2 - Réglage du volet de départ.

Cote prise entre la tranche du papillon des gaz et le corps : **0,6 mm**

3 - Préréglage du ralenti.

1) Visser de 1 tour 1/2 la vis de butée de papillon.

2) Visser à fond la vis de richesse sans serrer et la dévisser de 2 tours.

4 - Pose du carburateur.

Enduire de pâte LOWAC les deux faces de l'entretoise.

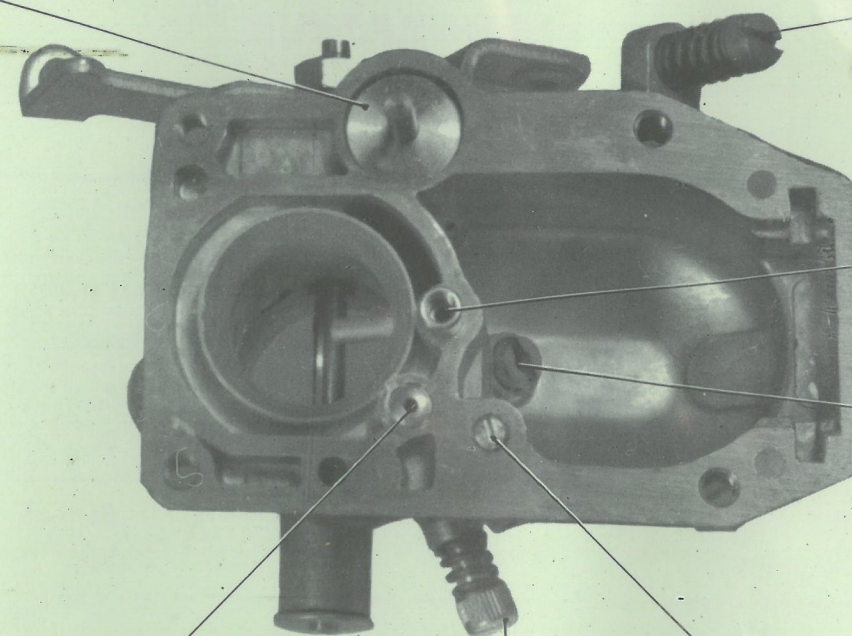
Serrer les écrous de fixation de

15 à 19 mAN

(1,5 à 1,9 m.kg).

AZ-142-0

Frein de ralenti



Vis de butée

Calibre d'air principal

Gicleur principal

Calibre d'air de ralenti

Vis de richesse

Gicleur de ralenti

5 - Réglage du ralenti.

MOTEUR CHAUD

Régler la vis de butée de papillon des gaz pour obtenir un régime de **500 à 550 tr/mn.**

Visser lentement la vis de richesse jusqu'à obtenir un régime instable. A ce moment dévisser cette vis de **1/2 tour.**

6 - Réglage du régime.

Moteur équipé d'un embrayage classique : **600 à 650 tr/mn**

Moteur équipé d'un embrayage centrifuge : Visser la vis de butée de papillon pour obtenir le léchage de l'embrayage puis desserrer de 1/8 de tour.

7 - Réglage du frein de ralenti.

Le temps écoulé entre le moment où le levier de papillon des gaz vient au contact du levier de frein de ralenti et le moment où celui-ci vient en butée doit être de **2 à 3 secondes.**

Agir sur le ressort de rappel de la tige d'accélérateur pour obtenir cette valeur.

Lot A-10

TYPE DE VEHICULE

DYANE 4 (AYA 2) Véhicules sortis depuis Mars 1968
DYANE 6 (AYB) Véhicules sortis depuis Octobre 1968

Liste d'outils

Objet de la fiche

Opérations au Manuel

Compte-tours

CARBURATEUR

SOLEX 34 PCIS 4
SOLEX 34 PICS 4

AY 142-0 a
 AY 142-6

Différents types de carburateurs

- 34 PICS 4 repère N° 101 - sans frein de ralenti (embrayage classique) } DYANE 4 (AYA 2)
- 34 PCIS 4 repère N° 102 - avec frein de ralenti (embrayage centrifuge) }
- 34 PICS 4 repère N° 103 - sans frein de ralenti (embrayage classique) } DYANE 6 (AYB)
- 34 PCIS 4 repère N° 104 - avec frein de ralenti (embrayage centrifuge) }

Réglages.

	AYA 2	AYB		AYA 2	AYB
Alésage venturi	28	28	Gicleur de progression de ralenti	55	55
Gicleur principal	155	160	Calibreur d'air de ralenti	300	300
Calibreur d'air d'automaticité	AB	AB	Siège de pointeau	1,3	1,3
Gicleur de ralenti	40	42,5	Flotteur	5,7 g.	5,7 g.

Après démontage et nettoyage des pièces au thrichloréthane, souffler soigneusement les conduits du carburateur et les différents gicleurs à l'air comprimé.

Ne jamais utiliser de fil métallique pour déboucher les gicleurs. Ne pas dévisser l'écrou freiné qui règle le débit de la pompe de reprise.

1. Précautions à prendre au montage.

- S'assurer que la membrane de pompe de reprise est en bon état.
- S'assurer que le piston de frein de ralenti coulisse librement dans son puits et que le clapet anti-retour est étanche.
- S'assurer que le pointeau de la vis de richesse n'est pas marqué ni déformé.
- Vérifier l'état du pointeau.

2. Pré-réglage du ralenti.

1) Vis de butée de papillon : Levier de starter en position « verrouillé » fermer à fond le papillon des gaz. Amener la vis en contact du levier puis la serrer de 2 tours.

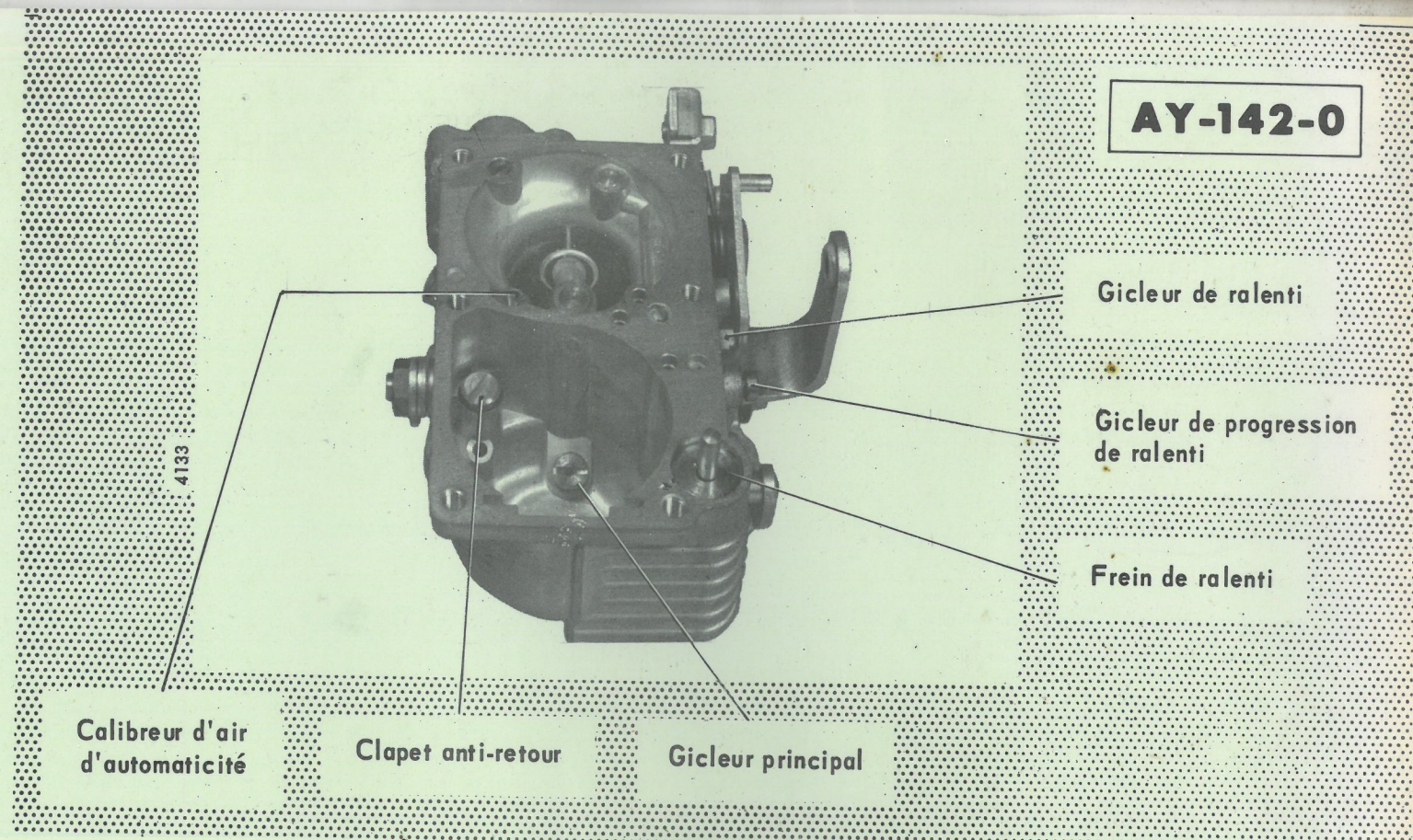
2) Vis de richesse :

Visser à fond la vis de richesse sans forcer puis dévisser de 2 tours.

3. Pose du carburateur.

Enduire de pate LOWAC les deux faces de l'entretoise.
 Serrer les écrous de fixation à 16 mAN (1,6 m.kg)

AY-142-0



MOTEUR CHAUD

4. Réglage du ralenti

1. Réglage de la vis de richesse

Régler la vis de butée de papillon des gaz pour obtenir un régime de 650 tr/mn environ. Visser lentement la vis de richesse jusqu'à obtenir un régime instable ; à ce moment, dévisser cette vis pour obtenir le régime le plus rapide.

2. Réglage du régime

a) Sur moteur équipé d'un embrayage classique

DYANE 4 (AYA 2)	DYANE 6 (AYB)
850 ⁰ ₋₅₀ tr/mn	750 ⁺⁵⁰ ₀ tr/mn

b) Sur moteur équipé d'un embrayage centrifuge, visser la vis de butée de papillon des gaz jusqu'au léchage de l'embrayage, puis desserrer de 1/8 de tour.

5. Réglage du frein de ralenti

Relever le temps écoulé à partir du moment où la vis de butée vient en contact avec le levier et le moment où le levier vient en butée.

Ce temps doit être compris entre 1 et 1,5 seconde

Agir sur le ressort de rappel de la tige d'accélérateur pour obtenir cette valeur.

Lot A-10

TYPE DE VEHICULE

AMI 6 (AM - AMB) Véhicules sortis depuis Mars 1964
DYANE 6 (AYA 3) Véhicules sortis depuis Janvier 1968

AM-140

Liste d'outils	Objet de la fiche	Opérations au Manuel
Compte-tours	CARBURATEUR	AM 142-0 AM 142-3
	SOLEX 40 PCIS2 ou 40 PCIS3 SOLEX 40 PICS2 ou 40 PICS3	

Différents types de carburateurs

40 PCIS2 ou 40 PCIS3 - repère 45² ou 45³ - avec frein de ralenti (embrayage centrifuge)
 40 PICS2 ou 40 PICS3 - repère 44² ou 44³ - sans frein de ralenti (embrayage classique)

Réglages.

Buse d'air	32	Injecteur de pompe	45 - 0
Gicleur principal	170	Pointeau	1,3
Ajutage d'automatisme	AC	Flotteur	5,7 g
Gicleur de ralenti	50	Fin de course de pompe pour	
Calibre d'air de ralenti	130	ouverture du papillon de	3,7 mm

Après démontage, nettoyer les pièces au trichlorethane et souffler soigneusement les conduits du carburateur et les différents gicleurs à l'air comprimé.

Ne jamais employer de fil métallique pour déboucher les gicleurs. Ne pas dévisser l'écrou freiné qui règle le débit de la pompe de reprise.

1. Précautions à prendre au montage.

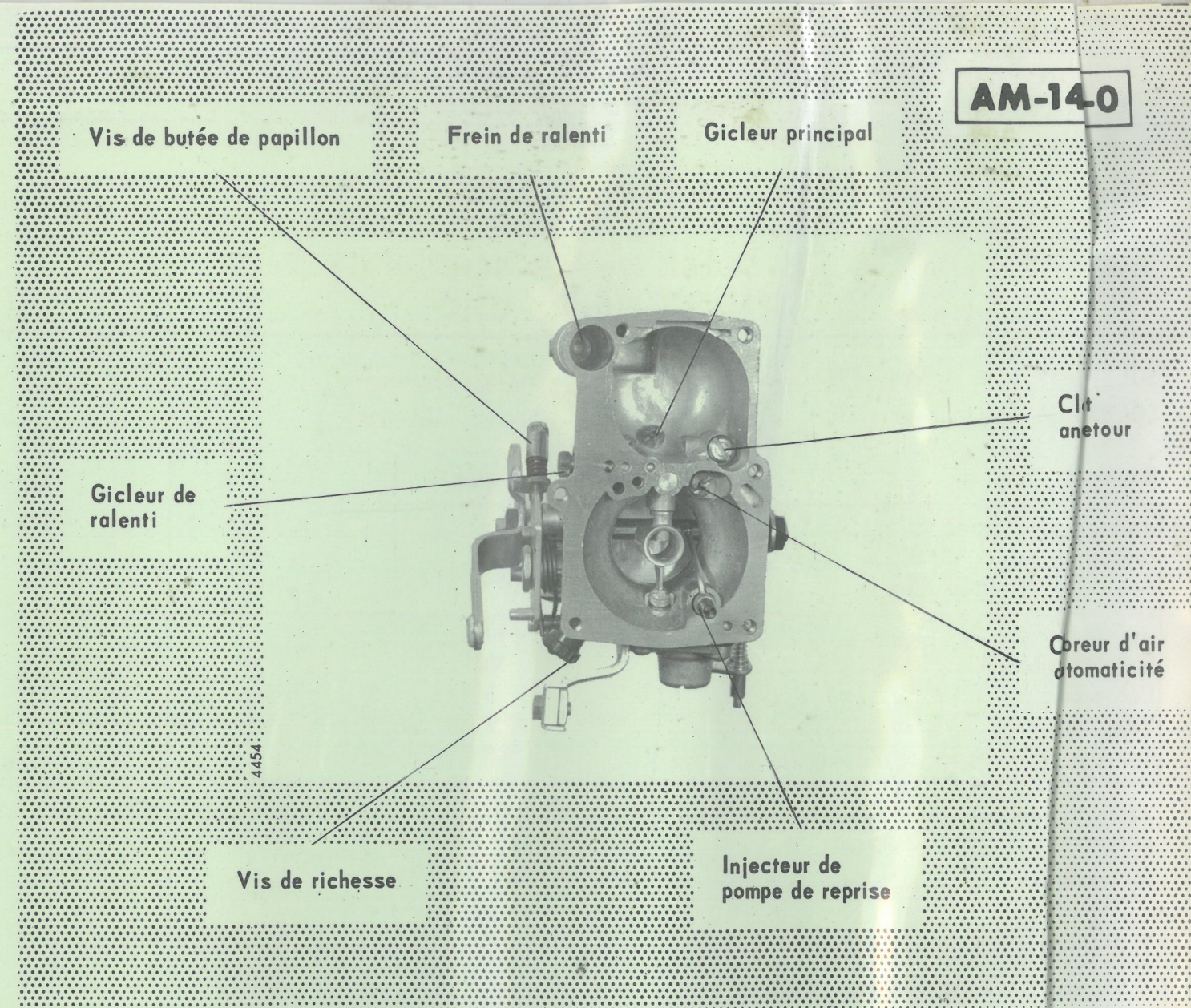
- S'assurer que la membrane de pompe de reprise est en bon état.
- S'assurer que le piston de frein de ralenti coulisse librement dans son puits et que le clapet anti-retour est étanche.
- S'assurer que le pointeau de la vis de richesse n'est pas marqué ni déformé.
- Vérifier l'état du pointeau.

2. Pré-réglage du ralenti.

- 1) Vis de butée de papillon :
Papillon des gaz fermé à fond, amener la vis de butée en contact du levier puis la sermer de 1 tour 1/2
- 2) Vis de richesse :
Visser à fond la vis de richesse sans forcer puis dévisser de 2 tours

3. Pose du carburateur.

- Enduire de pâte LOWAC les deux faces de l'entretoise.
- Serrer les écrous de fixation à 16 mAN (1,6 m.kg)



MOTEUR CHAUD

4. Réglage du ralenti
 - 1) Réglage de la vis de richesse
Régler la vis de butée de papillon des gaz pour obtenir un régime de 500 à 600 tr/mn
Visser lentement la vis de richesse jusqu'à obtenir un régime instable ; à ce moment la dévisser de 1/3 de tour.
 - 2) Réglage du régime
Sur moteur équipé d'un embrayage classique : **750 ± 50 tr/mn**
Sur moteur équipé d'un embrayage centrifuge : visser la vis de butée de papillon des gaz jusqu'au léchage de l'embrayage puis desserrer de 1/8 de tour
5. Réglage du frein de ralenti
Agir sur la vis de réglage du piston pour que le temps de retour du dashpot soit compris entre **1,5 seconde.**

Lot A-10

TYPE DE VEHICULE
AMI 6 (AM 2 - AMB 2)
 Véhicules sortis depuis Mai 1968

Liste outils

Objet de la fiche

Opérations au Manuel

Compte-rendu

CARBURATEUR

AM 142-0 a

AM 142-6

SOLEX 26/35 SCIC
SOLEX 26/35 CSIC

SOLEX 26/35 SCIC - repère 111 - avec frein de ralenti (embrayage centrifuge)

SOLEX 26/35 CSIC - repère 110 - sans frein de ralenti (embrayage classique)

Réglages	1er corps	2ème corps
Alésage vari	21	24
Gicleur principal	120	60
Calibreur air d'automatisme	1F1	2H1
Gicleur ralenti	50	
Injecteur pompe	40	
Econostat	70	
Siège de poeau	1,7	
Trous de pression : 3 φ	100	

Après démontage, nettoyer les pièces au trichloréthane et souffler soigneusement les conduits du carburateur et les différents jets à l'air comprimé.

Ne jamais employer de fil métallique pour déboucher les gicleurs.

1. Précautions à prendre au montage.

S'assurer que la membrane de la pompe de reprise est en bon état.

S'assurer que le pointeau de la vis de richesse n'est pas marqué ni déformé.

S'assurer que le piston de frein de ralenti coulisse librement dans son puits.

Vérifier l'état du pointeau

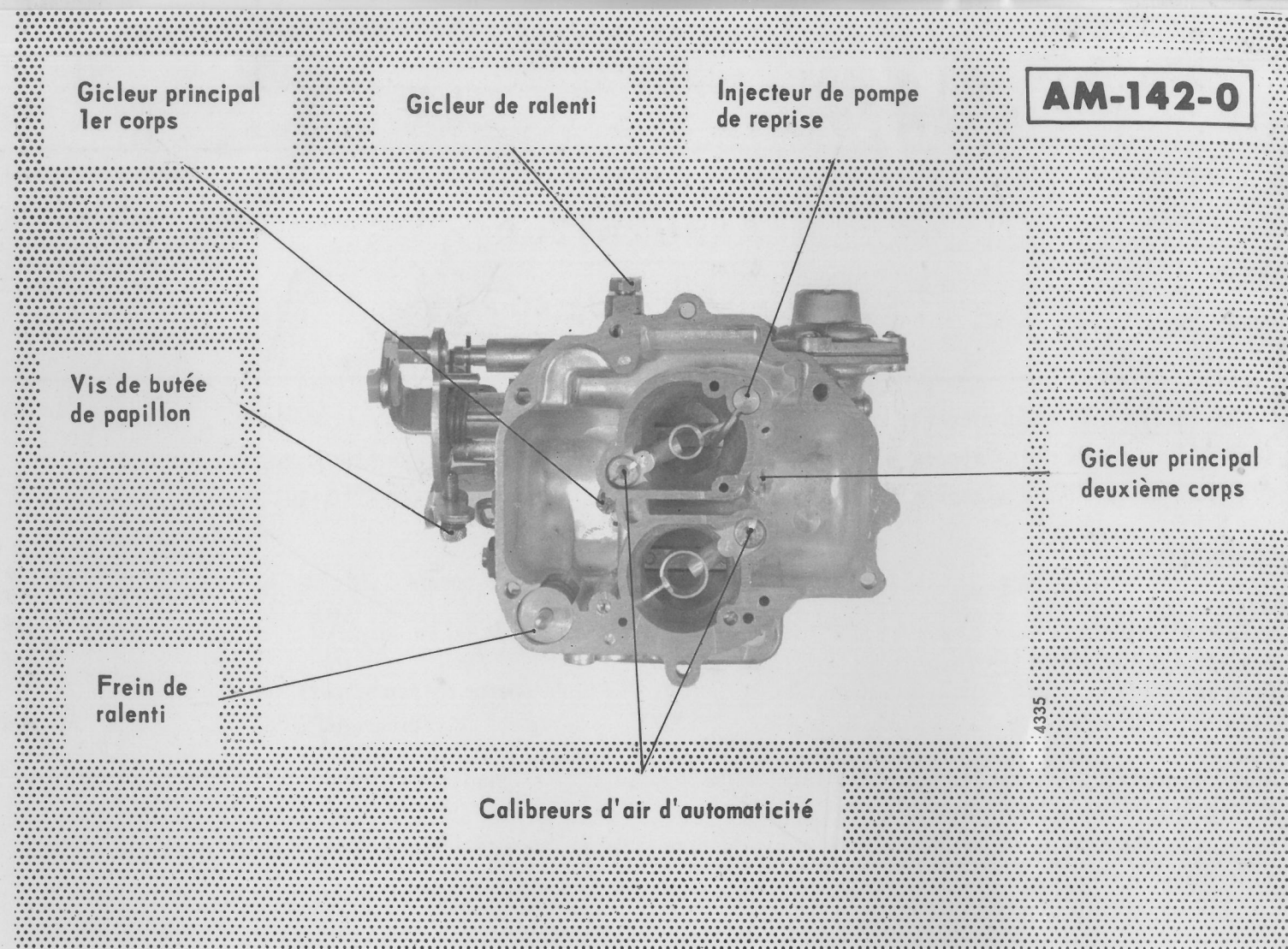
2. Pré-réglage ralenti.

a) Réglage 2ème corps : Amener la vis en contact du levier de butée et la dévisser de 1/2 tour.

b) Vis de butée de papillon : Papillon des gaz fermé à fond, amener la vis en contact du levier puis la serrer de 2 tours.

c) Vis de richesse :

Visser à fond la vis de richesse sans forcer puis la dévisser de 3 tours.



3. Pose du carburateur.

Enduire de pâte LOWAC les deux faces de l'entretoise

Serrer les vis de fixation à 16 mAN (1,6 m.kg)

4. Réglage du ralenti : MOTEUR CHAUD

1°) Réglage de la vis de richesse

A l'aide de la vis de butée de papillon des gaz, amener le régime moteur à 750 tr/mn environ.

Visser lentement la vis de richesse jusqu'à ce que le moteur tourne irrégulièrement, à ce moment dévisser cette vis de 1/3 de tour.

2°) Réglage du régime

Sur moteur équipé d'un embrayage classique **750⁺⁵⁰₀ tr/mn**

Sur moteur équipé d'un embrayage centrifuge, visser la vis de butée de papillon des gaz jusqu'au légèrage de l'embrayage puis desserrer de 1/8 de tour.

5. Réglage du frein de ralenti : Relever le temps écoulé entre le moment où le levier de commande de papillon vient au contact du levier de frein de ralenti et le moment où l'extrémité de la vis de butée de papillon vient en butée sur le levier de commande de starter. Ce temps doit être compris entre **1 et 2 secondes**, choisir le cran d'accrochage de la tige de réglage sur le silencieux d'admission pour obtenir cette valeur.

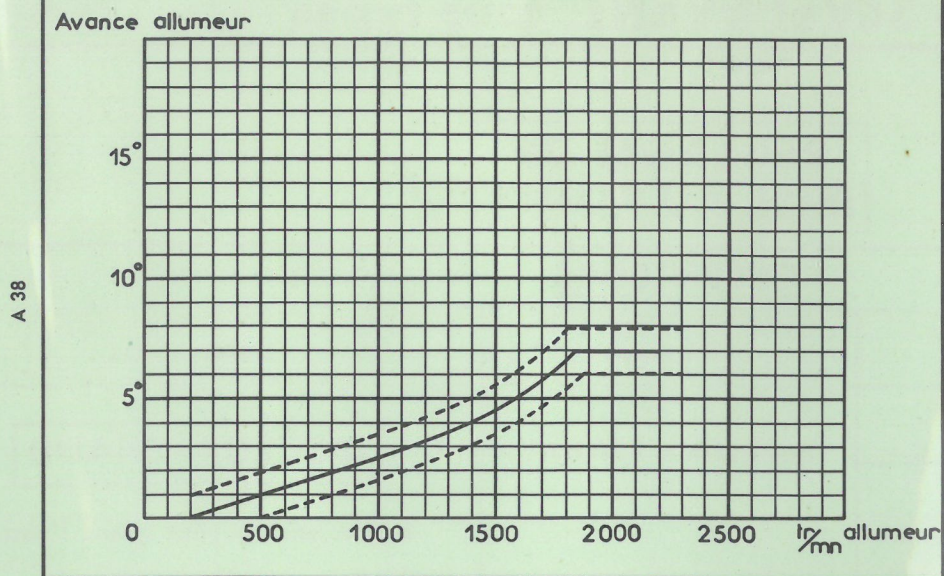
Lot A - 10

CARBURATION

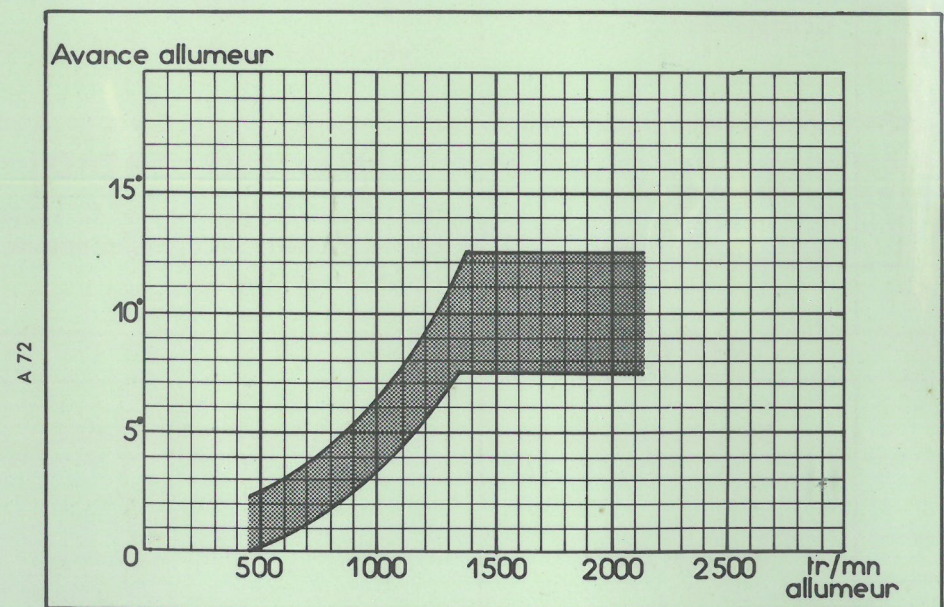
Véhicules et dates	Types de carburateurs	Régime de ralenti	
		Embrayage classique	Embrayage centrifuge
AZA Depuis Février 63	SOLEX 28 CBI SOLEX 28 IBC	600 à 650 tr/mn	Desserrer de 1/8 de tour la vis de butée de papillon à partir du «léchage» de l'embrayage
AZAM - AZU de Mars 63 à Septembre 67	ZENITH 28 IN ZENITH 28 IN 4		
AZU - AYA Depuis Septembre 67	SOLEX 32 PICS SOLEX 32 PCIS	800 à 850 tr/mn	
AYA 2 Depuis Mars 68	SOLEX 34 PICS 4 SOLEX 34 PCIS 4		
AK Jusque Mai 68	SOLEX 30 PICS	650 à 700 tr/mn	
AM - AMB Depuis Mars 64	SOLEX 40 PICS 2 ou 40 PICS 3	700 à 800 tr/mn	
AYA 3 Depuis Janvier 68	SOLEX 40 PCIS 2 ou 40 PCIS 3		
AM 2 - AMB 2 Depuis Mai 68	SOLEX 26/35 SCIC SOLEX 26/35 CSIC	750 à 800 tr/mn	
AK série B Depuis Mai 68	SOLEX 34 PICS 4		
AYB Depuis Octobre 68	SOLEX 34 PICS 4 SOLEX 34 PCIS 4		

COURBES D'AVANCE AUTOMATIQUE

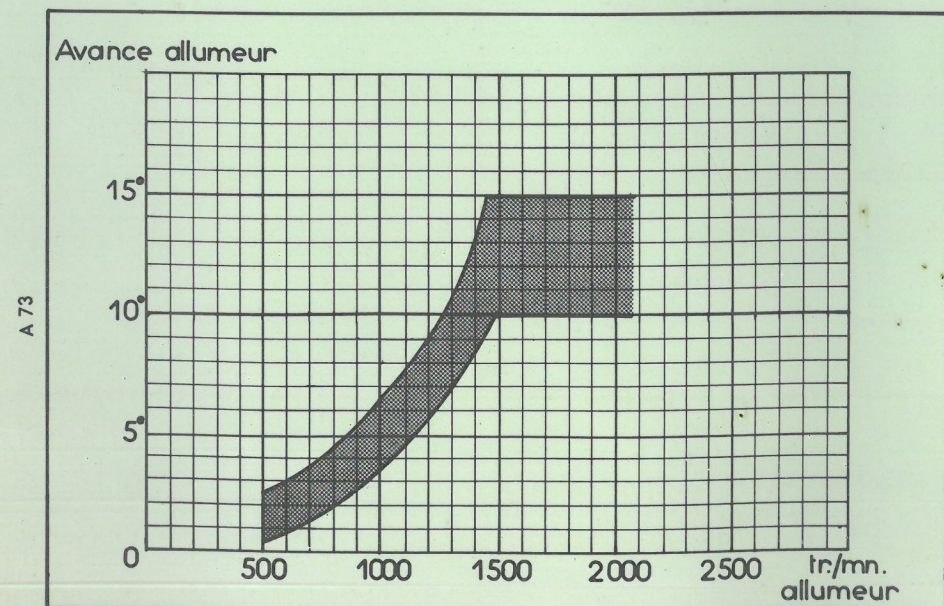
A-210-0



AZA depuis Février 63
AZAM - AZU de Mars 63 à
Septembre 67
AYA 3 depuis Janvier 68
AM - AMB Tous Types
AK jusque Mai 68

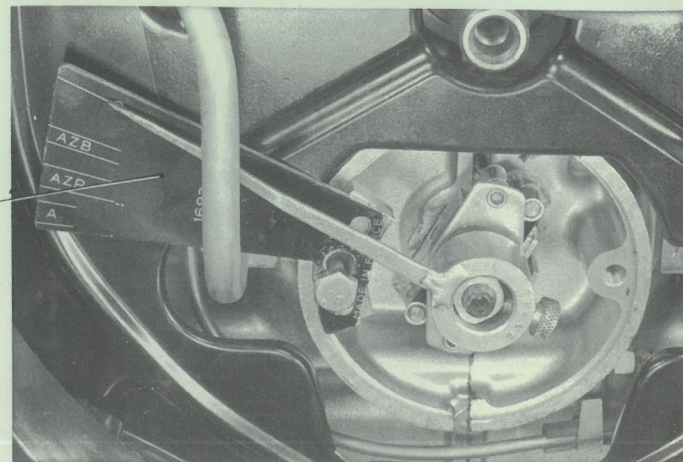


AZU - AYA depuis Septembre 67



AYA 2 depuis Mars 68
AM 2 - AMB 2 - AK série B
depuis Mai 68.
AYB
Depuis Octobre 1968

Appareil de contrôle
1692-T bis



4263

Lot A - 10

TYPE DE VEHICULE
2CV- 3CV et DYANE tous types

A - 210-0

Liste d'outils
Compte-tours
Appareil 1692-T bis

Objet de la fiche

**REGLAGES DE
MISE AU POINT**

CULBUTEURS

Véhicules et dates	Réglages	Observations
AZA - AZAM - AZU depuis Février 63	Admission = 0,20 mm Echappement = 0,20 mm	MOTEUR CHAUD Régler une soupape quand l'autre soupape du même cylindre est en pleine ouverture.
AYA depuis Septembre 67		
AYA 3 depuis Janvier 68		
AM - AMB tous types		
AK Jusque Mai 68		
AYA 2 depuis Mars 68	Admission = 0,15 mm Echappement = 0,15 mm	MOTEUR FROID Régler une soupape quand la soupape correspondante du cylindre opposé est levée au maximum
AM 2 - AMB 2 - AK série B depuis Mai 68		
AYB depuis Octobre 68		

BOUGIES

Véhicules et dates	Marques et types	Réglage des électrodes
AZA - AZAM - AZU depuis Février 63	Marchal CR 35	0,6 à 0,7 mm
AYA depuis Septembre 67		
AYA 3 depuis Janvier 68		
AM - AMB tous types		
AK (avec dynamo) Jusque Février 66	AC 43 F	
AK (avec alternateur 12 V) de Février 66 à Mai 68	Champion XL 85	
AYA 2 depuis Mars 68	Marchal 34 S	
AM 2 - AMB 2 - AK série B depuis Mai 68		
AYB depuis Octobre 68		

- Autres marques de bougies : Se reporter au tableau de correspondance.
(Note Technique N° 6 Généralités).

ALLUMAGE

Désignations	Véhicules et dates	Réglages
Ecartement des grains de contact	Tous Types	0,4 à 0,5 mm
Angle de fermeture		144° ± 2°
Point d'allumage	AZA - AZAM - AZU depuis Février 63	12° volant ou 0,67 mm avant P.M.H.
	AYA depuis Septembre 67	
	AYA 2 depuis Mars 68	
	AYA 3 depuis Janvier 68	12° volant ou 0,96 mm avant P.M.H.
	AM - AMB Tous Types	
	AK Jusque Mai 68	8° volant avant P.M.H.
AM 2 - AMB 2 - AK série B depuis Mai 68		
	AYB depuis Octobre 68	

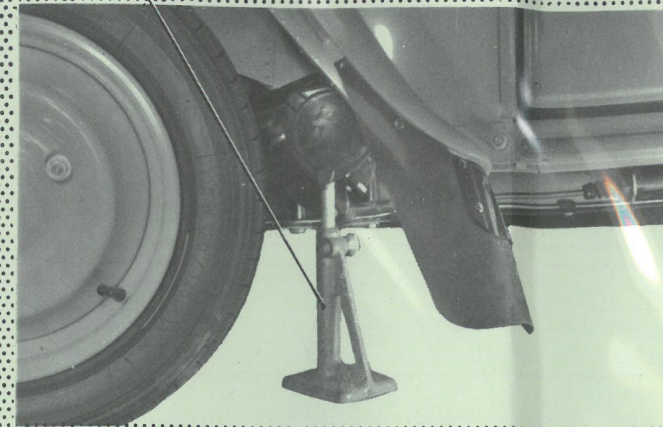
Remarques : - La lampe doit s'allumer au moment précis du décollement des grains de contact (Pige $\phi = 6$ mm dans le trou du volant).
- Il ne doit pas y avoir un écart de plus de 3° (une dent 1/2 de la couronne de démarreur) entre le point d'allumage d'un cylindre et celui de l'autre cylindre; sinon remplacer la came.
- Régler le point d'allumage sur le cylindre ayant le plus de retard.

Désignations	Véhicules et dates	Réglages
Avance	AZA depuis Février 63	En fin de course, l'aiguille doit se trouver entre les traits repères «AZB» sur appareil 1692-T bis. Débattement des masses compris entre 6° et 8°.
	AZAM - AZU de Mars 63 à Septembre 67	
	AYA 3 depuis Janvier 68	
	AM - AMB Tous Types	
Automatique	AK Jusque Mai 68	En fin de course, l'aiguille doit se trouver dans la partie située entre les zones «AZB» et «AZP» sur appareil 1692-T bis. Débattement des masses compris entre 7°30 et 12°30.
	AZU - AYA depuis Septembre 67	
	AYA 2 depuis Mars 68	
	AM 2 - AMB 2 - AK série B depuis Mai 68	
	AYB depuis Octobre 68	

- Régler la course des masses en pliant les pattes de butée.
Courbes d'avance automatique : voir au verso.

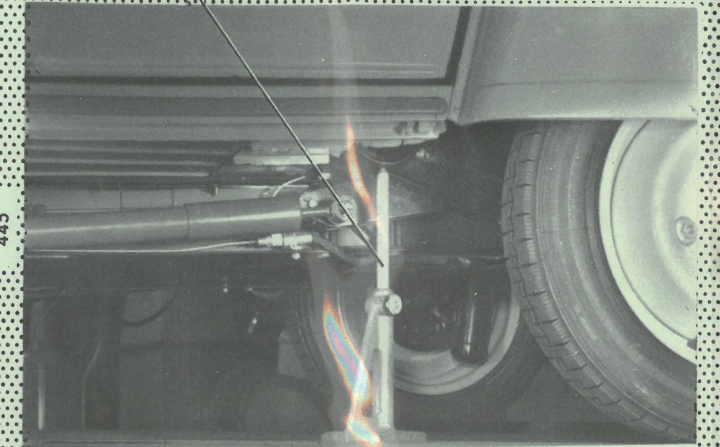
OPERATIONS	MODE OPERATOIRE	VALEURS et POINTS IMPORTANTS	OUTILS
<p>Si les frotteurs ou les amortisseurs ont été déposés, faire le réglage des hauteurs avant la pose des vis de fixation des carters de protection des frotteurs ou la pose des amortisseurs.</p>			
<p><u>1. Préparation du véhicule.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Préparer le véhicule en ordre de marche → - Vérifier la pression des pneus → - Placer le véhicule <u>sur un sol plan et horizontal</u> → - Desserrer le frein à main 	<p>Avec roue de secours, outillage de bord, 5 litres d'essence.</p> <p>Voir tableau au verso</p> <p>Roues orientées comme pour la marche en ligne droite.</p>	
<p><u>2. Régler les hauteurs.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Mesurer les hauteurs - Régler les hauteurs AV en vissant ou dévissant les tirants AV → - Régler les hauteurs AR en vissant ou dévissant les tirants AR → 	<p>Ne pas utiliser d'outils à griffes pour agir sur les tirants.</p> <p>Si la correction est importante, vérifier à nouveau les hauteurs AV</p>	<p>pige 2300-T jauge 2308-T</p> <p>clés { 3455-T 3456-T</p>
<p><u>3. Régler les embouts AR.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Régler les embouts AR de façon à obtenir un jeu → 	<p>Voir tableau au verso</p>	<p>Véhicules AZ et AY clés 2185-T et 2186-T</p> <p>Véhicules AM et AK clés 3453-T et 3454-T</p>
<p><u>4. Régler les butées de débattement AV.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Vérifier le jeu entre les butées de débattement des bras → <p>Si nécessaire, établir ce jeu à l'aide de cales placées entre butée caoutchouc et support sur châssis.</p>	<p>Véhicules AZ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Série 5 à 8 mm - Export-piste 8 à 11 mm <p>Véhicules AY et AK 2 mm</p> <p>Véhicules AM 3 à 6 mm</p>	

Pige 2300 - T



444

Jauge 2308 - T

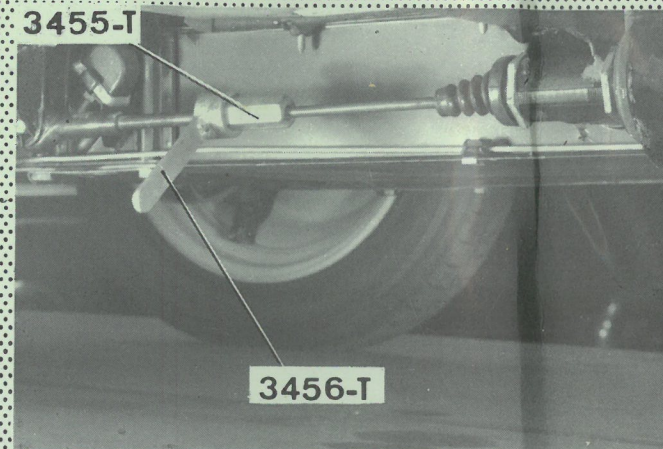


445

A-430-0

Hauteurs AV

3455-T



446

3456-T

Hauteurs AR

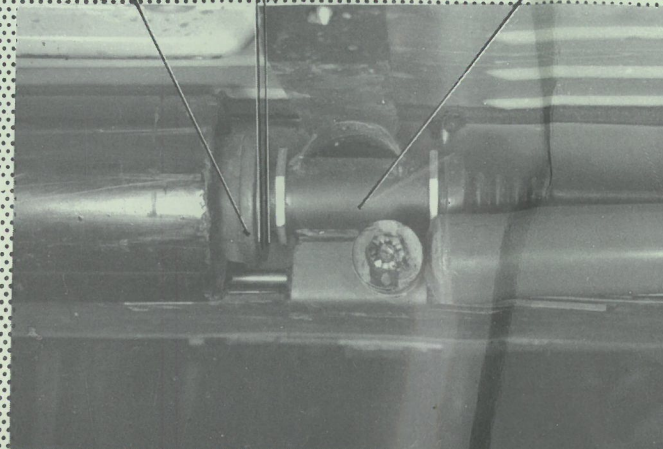
butée caoutchouc

butée de débattement

butée élastique

Jeu

embout AR



281

353

Jeu

Réglage de l'embout arrière

Réglage des butées de débattement avant

Lot A 10

TYPE DE VEHICULE

2CV - 3CV et DYANE tous types

A-430-0

Liste d'outils

2300-T 2308-T
 3455-T 3456-T
 2185-T 2186-T
 3453-T 3454-T

Objet de la fiche

**REGLAGES et VERIFICATIONS
 des HAUTEURS**

Opérations au Manuel

A 433-0
 AM 433-0
 AY 433-0

Pour tous les types de véhicules :

- Les hauteurs sont mesurées du sol au dessous du moyeu du bras.
- Avant d'effectuer la mesure, « gymnastiquer » le véhicule par les pare-chocs et le laisser se stabiliser.

Type de véhicule	Dates de sortie	Pneumatiques	Pressions de gonflage (en bars)		Hauteurs		Jeu à l'embout AR	
			AV	AR	AV	AR		
Berline AZ-AZL	de Septembre 1955	Pilote 125 × 400	1,000	1,100	298 \pm $\frac{2}{0}$ mm	385 \pm $\frac{6}{0}$ mm	0 à 2 mm	
	à Septembre 1962	Pilote 135 × 380	1,000	1,100	298 \pm 2,5 mm	393 \pm 2,5 mm		
		X 125 × 380	1,250	1,400				
Berline AZL-AZA-AZAM	depuis Septembre 1962	X 125 × 380	1,250	1,400	288 \pm 2,5 mm	383 \pm 2,5 mm		
		X 135 × 380	1,200	1,400	300 \pm 2,5 mm	393 \pm 2,5 mm		
		Export - piste						
Véhicules équipés de transmission à double cardan					293 mm	398 mm		
Berline AYA - AYA 2 AYA 3 - AYB	depuis Septembre 1967	X 125 × 380	1,350	1,800	288 \pm 2,5 mm	383 \pm 2,5 mm		
		X 135 × 380	1,200	1,650				
Camionnette AZU	depuis Juin 1955	Pilote 135 × 400	1,100	1,200	298 \pm $\frac{2}{0}$ mm	438 \pm $\frac{2}{0}$ mm		
		Pilote 135 × 380	1,100	1,200	298 \pm 2,5 mm	438 \pm 2,5 mm		
		X 125 × 380	1,350	1,650				
		X 135 × 380	1,250	1,500				
Camionnette AK AK série B	depuis Mai 1963	X 135 × 380	1,200	1,800	303 \pm 5 mm	448 \pm 5 mm	1,5 à 2,5 mm	
Berline AM	avant Novembre 1961	X 125 × 380	1,300	1,500	288 \pm 5 mm	363 \pm $\frac{0}{5}$ mm	0 mm	
	de Novembre 1961 à Mai 1963	X 125 × 380	1,300	1,500	283 \pm 5 mm	363 \pm 5 mm	1,5 à 2,5 mm	
	depuis Mai 1963	X 125 × 380	1,300	1,500	283 \pm 5 mm	373 \pm 5 mm		
Berline AM 2	depuis Mai 1968	X 125 × 380	1,500	1,800	288 \pm 5 mm	383 \pm 5 mm	2 à 3 mm	
Break AMB	depuis Mai 1964	X 125 × 380	1,300	1,600				
Break AMC-AMF AMF PA		X 135 × 380	1,250	1,700				
Break AMB 2	depuis Mai 1968	X 125 × 380	1,500	1,800				
Break AMC 2-AMF 2 AMF 2 PA		X 135 × 380	1,400	1,700				

METHODE de CONTROLE

Tous les contrôles doivent être effectués avec une batterie bien chargée

I - Vérification de l'absence de courant de retour. (fig. 1)

Tester entre la borne + de la batterie et la borne + de l'alternateur

L'aiguille du voltmètre ne doit pas dévier.

Dans le cas contraire, il faudrait contrôler les diodes en démontant l'alternateur sinon, remplacer l'alternateur.

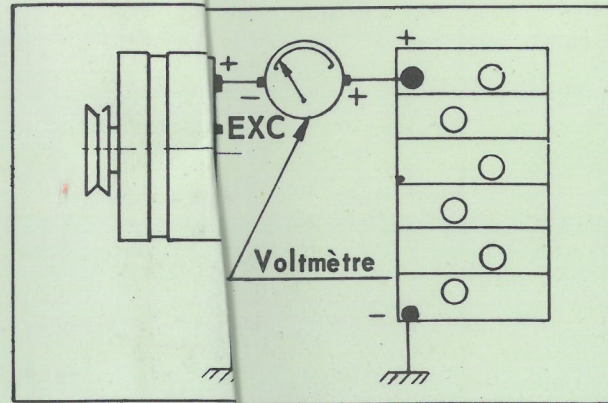


fig. 1

II - Contrôle du débit de l'alternateur. (fig. 2)

Débit sans régulation et excitation maximale (sur borne positive)

- Faire tourner l'alternateur à la vitesse donnée
- Manœuvrer le rhéostat pour obtenir la tension indiquée.
- Noter le débit obtenu.

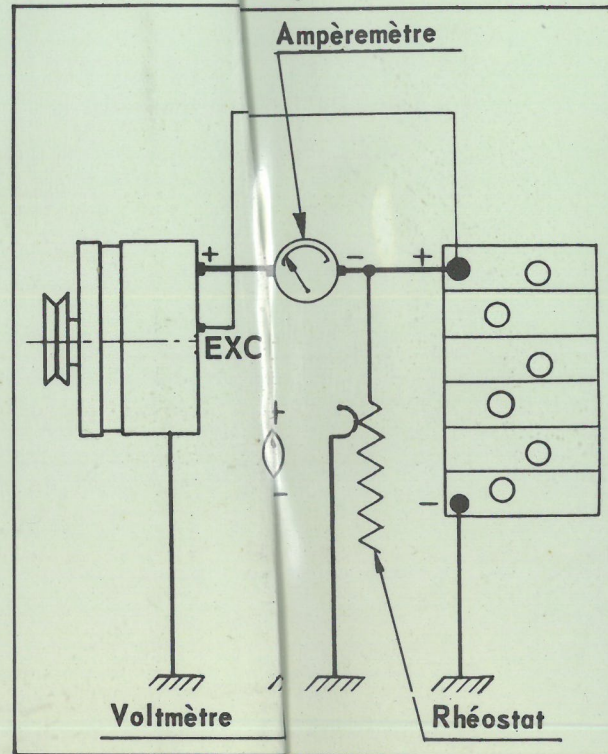


fig. 2

Alternateurs	Tension d'essai	Vitesse de rotation (alternateur)	Vitesse rotation (moteur)	Débit
Ducellier 7522 A	13 volts	1900 tr/mn	860 mn	5 ampères
Ducellier 7542 A		3800 tr/mn	1700 mn	17 ampères
Ducellier 7522 G	13 volts	2700 tr/mn	1250 mn	7,5 ampères
Ducellier 7542 G		6000 tr/mn	2700 mn	24 ampères
Ducellier 7532 A	14 volts	1900 tr/mn	1100 mn	6 ampères
Paris-Rhône A11-M6		4200 tr/mn	2350 mn	22 ampères
Ducellier 7534 A Paris-Rhône A11-M4		8000 tr/mn	4500 mn	28 ampères
Paris-Rhône A-11 M5	14 volts	2400 tr/mn	1350 mn	8 ampères
		5400 tr/mn	3000 mn	32 ampères

Si ces conditions ne sont pas remplies, remplacer l'alternateur.

III - Contrôle du régulateur (fig. 3)

Obtenir l'arrêt du débit, en coupant le contact pendant un temps très court.

Attendre que le moteur ait repris son régime et à ce moment, on doit lire sur le voltmètre les valeurs indiquées au tableau ci-dessous.

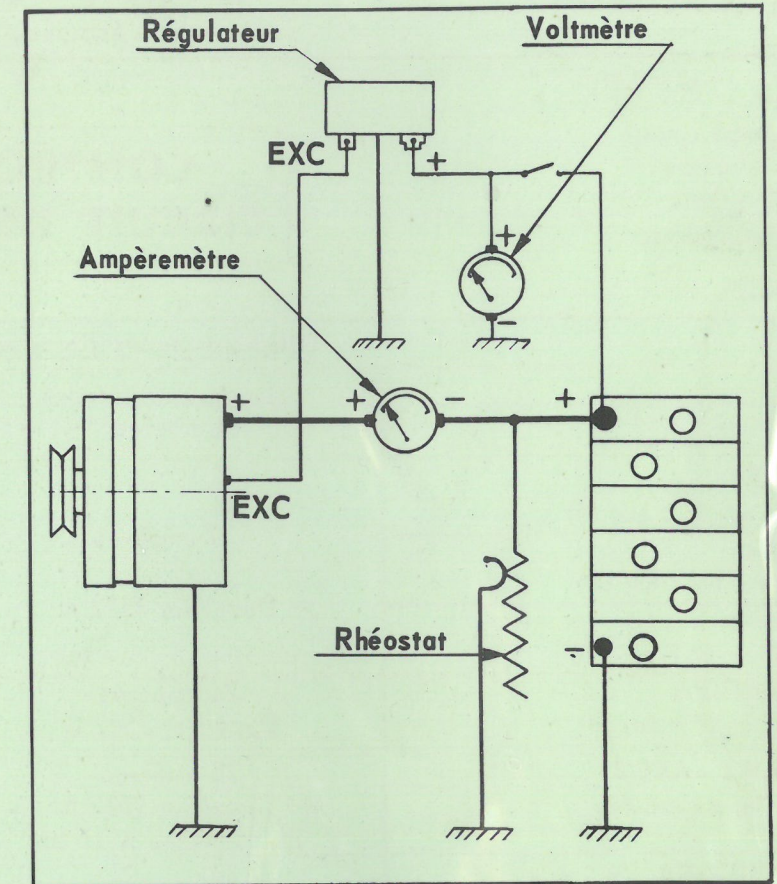


fig. 3

Régulateurs	Vitesse de rotation (alternateur)	Vitesse de rotation (moteur)	Température d'essai	Débit	Tension
Ducellier 8347 B Ducellier 8347 C Paris-Rhône AYA 213	5000 tr/mn	2500 tr/mn environ	20° C	15 ampères	14 à 14,6 volts
Paris-Rhône AYA 215	5000 tr/mn	2500 tr/mn environ	20° C	0 à 10 ampères sup. à 10 ampères	13,1 à 14,4 volts

La tension variant à l'inverse de la température, il conviendra d'ajouter ou de retrancher 0,20 volts pour une variation de température de 10° C

Si la tension relevée n'est pas comprise dans les tolérances ci-dessus, il faut remplacer le régulateur.

TYPE DE VEHICULE
DYANE - 3 CV - AK
 (véhicules équipés d'un alternateur)

Liste d'outils

Objet de la fiche

Opérations au Manuel

- Ampèremètre
- Voltmètre
- Rhéostat
- Tachymètre

**CONTROLE DU
CIRCUIT DE CHARGE**

AM 532-0 a
 AM 535-0 a

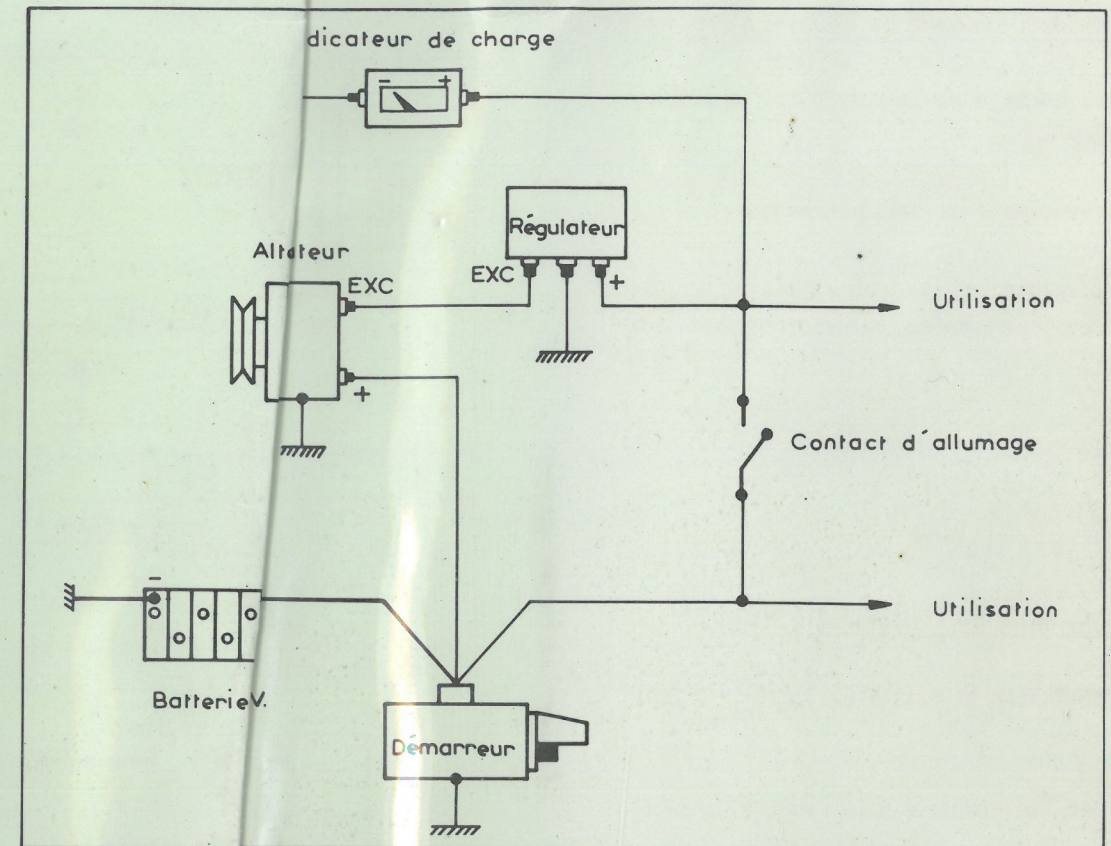
Différents types d'alternateurs et régulateurs

Véhicules et dates	Marque et référence alternateur	Marque et référence régulateur	Moyen de contrôle de charge
AK (Fév. 66 à mai 68)	17 ampères Ducellier 7522 A	Ducellier 8347 B	sans contrôle de charge
AM (Mai 66 à mai 68)			
AMB (Sept 66 à mai 68)			
AMF PA (Oct 67 à mai 68)	24 ampères Ducellier 7522 G	Ducellier 8347 C Paris-Rhône AYA 213	Voltmètre thermique
AM 2 - AMB 2 (Depuis mai 68)	28 ampères Ducellier 7532 A Paris-Rhône A-11 M6		
AMF2-PA véhicules avec ch. - 20° C (Depuis mai 68)	35 ampères Paris-Rhône A-11 M5	Paris-Rhône AYA 215	Voltmètre thermique
AYA 3 (Depuis Janvier 68)	17 ampères Ducellier 7542 A	Ducellier 8347 C	Voyant lumineux
AYA 3 véhicules avec ch. - 20° C (Depuis Janvier 68)	24 ampères Ducellier 7542 G		
AYA 2 (option 12 volts) (Depuis mars 68)	28 ampères	Ducellier 8347 C	
AK série B (Depuis mai 68)	Ducellier 7534 A		
AYB (Depuis Oct. 68)	Paris-Rhône A-11 M4	Paris-Rhône AYA 213	

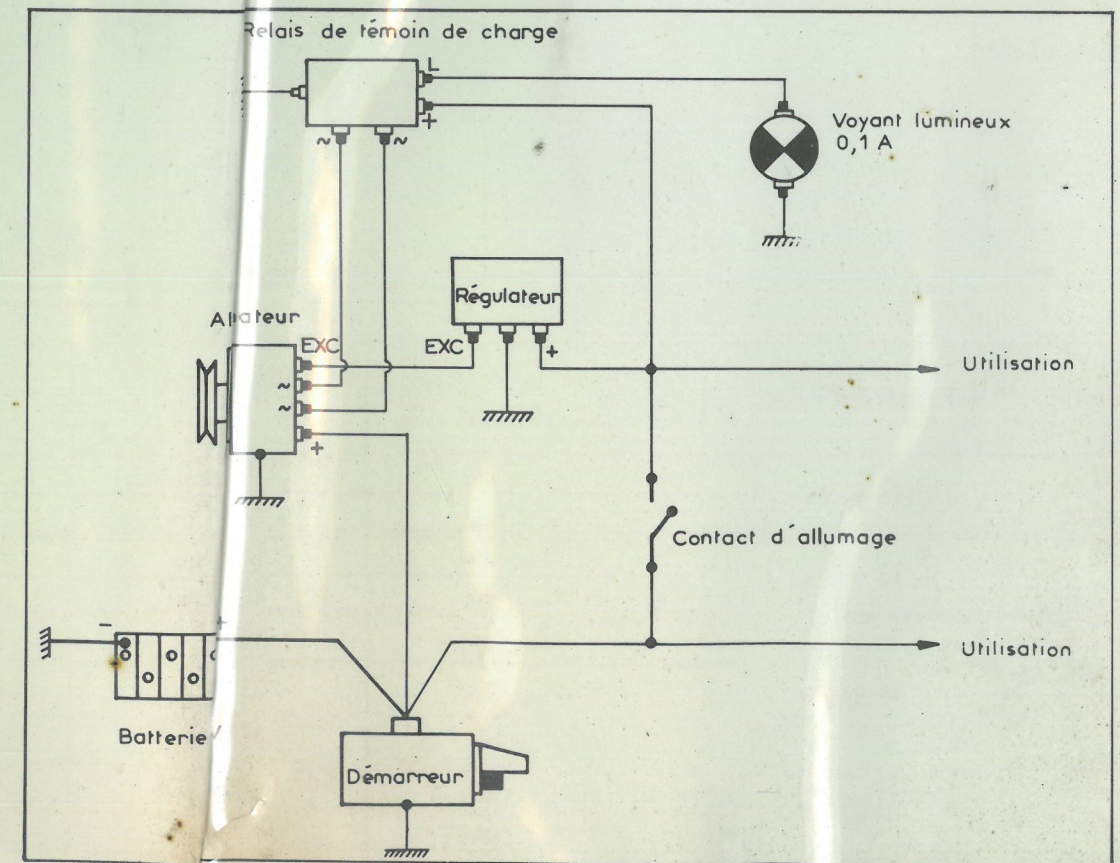
Précautions à prendre sur voiture

- 1) Ne pas faire tourner l'alternateur sans qu'il soit connecté à la batterie
- 2) Ne pas connecter l'alternateur sur une batterie de polarité inversée.
- 3) Ne pas vérifier le bon fonctionnement de l'alternateur en faisant un court-circuit entre borne + et masse ou borne «Exc» et masse.
- 4) Le contrôle de l'alternateur doit se faire avec une batterie bien chargée.
- 5) Ne pas relier les bornes de la batterie à un chargeur et ne jamais souder à l'arc sur le châssis du véhicule sans avoir déconnecté les deux bornes de la batterie.
- 6) Ne pas intervertir les fils qui sont branchés au régulateur.
- 7) Ne pas chercher à réamorcer un alternateur : il n'en a pas besoin, et il en résulterait des dommages à l'alternateur et au régulateur.
- 8) Ne pas connecter un condensateur à la borne «Exc» de l'alternateur ou du régulateur.

Circuit de charge (avec voltmètre thermique)



Circuit de charge (avec voyant lumineux)



TYPE DE VEHICULE

AM-AMB-AMC-AMF-AK

FICHE D'ENTRETIEN

Fiche valable pour les véhicules sortis de

Septembre 1967
à
Septembre 1968

1-PNEUMATIQUES

(Pressions de gonflage en bars)

	AM			AMB			AMC - AMF			AK		
	AV	AR	Secours	AV	AR	Secours	AV	AR	Secours	AV	AR	Secours
125 - 380 X	1,3	1,5	1,7	1,3	1,6	1,8						
135 - 380 X	1,3	1,55	1,75	1,3	1,55	1,75	1,25	1,7	1,9	1,2	1,8	2
Pistes caillouteuses	AV et AR : 1,6						AV : 1,5 AR : 1,8					
Zones sableuses	AV et AR : 1,0						AV et AR : 1,2					

2-BOUGIES

Ecartement des électrodes : 0,6 à 0,7 mm

	Marchal	AC	Bosch	Champion	KLG	Lodge
AM AMB AMC AMF	35	43 F	W225-T1	L 85 L 92 Y	FF 70	HN CN

AK	Champion XL 85
----	---------------------------

3-BATTERIE

12 Volts { 30 Ah (série)
40 Ah (option chauffage - 20° C)

4-LAMPES

12 Volts

	Désignation	Qté	Type	Désignation	Qté	Type
AM AMB AMC AMF	Phare-code	2	P 45 + 41 - 45/40 W	Eclairage plaque de police	2	BA 9 s - 4 W
	Feux de position AV	2	BA 9 s - 4 W	Eclairage plaque de police (USA)	2	BA 9 s - 3 W
	Feux indicateurs AV	2	BA 15 s - 15 W	Eclairage tableau de bord	1	BA 9 s - 2 W F.B.
	Feux indicateurs et de position AV (USA)	2	BAY 15 d/ 19 - 21/ 5W	Témoin de charge (CHAUFFAGE - 20° C)	1	BA 9 s - 1,5 W
	Feux indicateurs AR	2	BA 15 s - 15 W	Voyant des feux indicateurs (ITALIE-USA-CANADA)	1	BA 9 s - 1,5 W
	Feux indicateurs AR (USA)	2	BA 15 s - 25 W	Voyant de phares (ALLEMAGNE-ITALIE)	1	BA 9 s - 1,5 W
	Feux rouge AR et Stop	2	BAY 15 d/ 19 - 18/ 4W	Voyant de phares (USA-CANADA)	1	BA 9 s - 3 W (24V)
AK	Feux rouge AR et Stop (USA)	2	BAY 15 d/ 19 - 21/ 5W			
	Eclairage intérieur	1	BA 15 s - 7 W			
	Phare-code	2	BA 21 d - 36/ 36 W	Feu rouge AR. D.	1	BA 15 s - 4 W P.L.
	Feux de position AV	2	Navette - 4 W P.L.	Feu rouge AR. G. et stop	1	BAY 15 d/ 19 - 18/ 4W
AK	Feux indicateurs de direction	2	BA 15 s - 15 W	Eclairage intérieur (VEHICULES PO.)	1	BA 15 s - 7 W
	Eclairage plaque de police	1	Navette - 4 W P.L.	Eclairage tableau de bord	1	BA 9 s - 2 W F.B.

5-CAPACITES

(en litres)

- Réservoir essence 25
- Carter moteur 2,5 { 0,6 l entre mini et maxi
2,85 l après démontage des couvre-culbuteurs
- Boîte de vitesses 0,9
- Freins 0,5

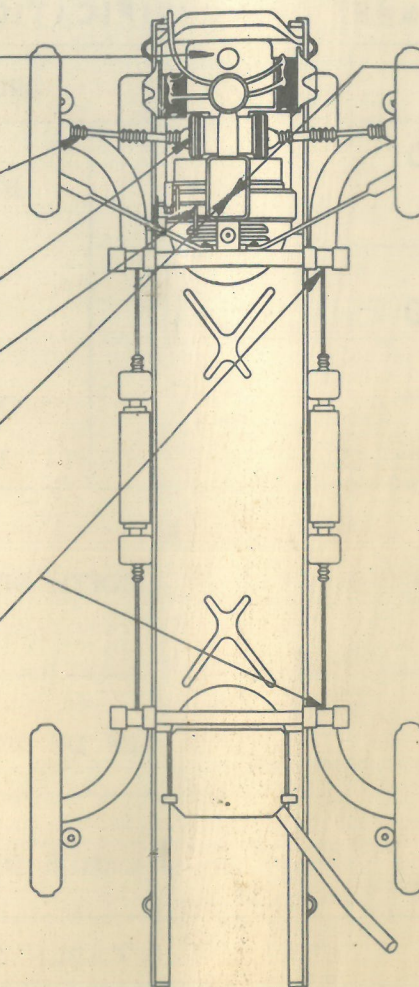
GRAISSAGE - ENTRETIEN

Tous les 5 000 km

- Vidange moteur
- Axes de pivots d'essieu (graisse châssis-cardans)
- Machoires à coulisse d'arbre de transmission (graisse pour roulements)
- Articulations et tiges de pédales (huile moteur)
- Niveau boîte de vitesses
- Couteaux des bras de suspension
- Butée d'embrayage (huile moteur)
- Palier AR de dynamo (option chauffage - 20° C) (huile moteur)

Tous les 20 000 km

- Vidange boîte de vitesses
- Câble d'embrayage (graisse châssis cardans)
- Câble compteur (graisse pour roulements)
- Vérification du clapet de reniflard d'huile



Tous les 10.000 km
Nettoyer le filtre à air

Huile moteur **SAE 20W20 cu 10W30**

Huile de boîte de vitesses **SAE 80EP**

Liquide spécial pour freins hydrauliques

Antar	FH 6 *	Mobil	Fluid 19 *
BP	Energol hydraulic CF*	Fina	Pentosin rouge 19/259*
Castrol	HF *	Shell	Donax D *
Lockheed	HD 19 * ou n° 55	Stop	SP 19 *

	GAMMES DE LUBRIFICATION		DESIGNATION COMMERCIALE DES PRODUITS CORRESPONDANTS										
	LUBRIFIANTS	ORGANES	ANTAR	BP ENERGOL	CALTEX	CASTROL	CFR TOTAL	ESSO STANDARD	MOBIL OIL	PURFINA	SHELL	YACCO	
H U I L E S	SAE 20 W/20 DETERGENTE	MOTEUR	BUTEE D'EMBRAYAGE	Antar Molygraphite H	BP Energol SAE 20 W	5 Star EHD 20 W/20	Castrol 20 W/20	Total Super HD 20 W/20	Esso Motor oil 20	Mobiloil Artic	Fina Motor oil SAE 20 W/20	Shell X 100 20 W	Yacco YHD
	SAE 10 W/30 DETERGENTE		ARTICULATIONS COUTEAUX DES BRAS DE SUSPENSION	Antar Double S 2 10 W/30 ou Antar Molygraphite 10 W/30	BP Visco-Static	5 Star Multigrade 10 W/30	Castrolite Multigrade 10 W/30	Total Altigrade 10 W/30 ou Total Altigrade GT 10 W/30	Esso Extra Motor oil 10 W 20 W 30	Mobiloil Spécial 10 W/30	Fina Multigrade Motor oil SAE 10 W/30	Shell X 100 Multigrade 10 W/30	Multigrade 10 W/20/30 ou Prestige Mo S ²
	SAE 80 EP	BOITE DE VITESSES	Antar EP 80 ou Antar GMo EP 80	BP Gear oil EP SAE 80	Universal Thuban 80	Hypoy 80	Total EP 80	Esso gear oil GP 80	Mobilube GX 80	Fina Pontonic MP SAE 80	Spirax EP 80	Yahypo 80	
G R A I S S E S	GRAISSE CHASSIS CARDANS	AXES DE PIVOT D'ESSIEU	Antar roulement 3 S	BP Energrease A1 châssis	Caltex Marfak Multipurpose N° 2	Castrol LM	Graisie Total Multis	Esso cardans	Mobil grease MP ou Mobil grease Spécial	Fina Marson HTL 1	Retinax A	Yacco compound cardans	
		CABLE D'EMBRAYAGE											
	GRAISSE ROULEMENT	CABLE COMPTEUR	Antar roulement N° 3 ou Antar roulement 3 S	BP Energrease L 2 Multipurpose	Caltex Marfak Multipurpose N° 2	Castrol LM	Graisie Total Multis ou Graisie Total roulement	Esso Multipurpose grease H	Mobil grease MP ou Mobil grease Spécial	Fina Marson HTL 2	Retinax A	Yacco roulement	
MACHOIRES A COULISSE													
		COSSSES DE BATTERIE											

Les additifs dans le carburant ou le lubrifiant sont interdits.

TYPE DE VEHICULE

AYA-AYA PA-AZL-AZU

FICHE D'ENTRETIEN

Fiche valable pour véhicule sortis de Septembre 1967 à Septembre 1968

1-PNEUMATIQUES

(Pressions de gonflage en bars)

	AYA - AYA.PA			AZL			AZU		
	AV	AR	Secours	AV	AR	Secours	AV	AR	Secours
125 - 380 X	1,35	1,8	2	1,25	1,4	1,6	1,35	1,65	1,8
135 - 380				1	1,1	1,3	1,1	1,2	1,4
135 - 380 X	1,3	1,8	2	1,2	1,4	1,6	1,25	1,5	1,7

2-BOUGIES

Ecartement des électrodes : 0,6 à 0,7 mm

Marchal	AC	Bosch	Champion	KLG	Lodge
35	43 F	W 225 T1	L 85 L 92 Y	FF 70	HN CN

3-BATTERIE

Série	6 Volts	-	50 Ah
Option 12 volts	12 Volts	-	30 Ah
Option chauffage - 15° C	12 Volts	-	40 Ah

4-LAMPES

(Tous types sauf Export)

Série	6 Volts
Option 12 V ou chauffage - 15° C	12 Volts

	Désignation	Qté	Type	Désignation	Qté	Type
AYA	Phare - code	2	P 45+41	45/40 W	2	BA 15 s 15 W
	Feux de position AV	2	BA 9 s	4 W	1	BA 15 s 7 W
	Clignotants AV et AR	4	BA 15 s	15 W	1	BA 9 s 2 W
AYA.PA	Lanternes AR - Eclairage de plaque de police	2	BA 9 s	4 W	1	BA 9 s 3 W (12V)
	Phare - code	2	BA 21 d	36/36 W		
	Feux de position AV	2	Navette	4 W.P.L	1	BA 15 s 7 W
	Clignotants	2	BA 15 s	15 W	1	BA 9 s 1,5 W.F.B.
AZL	Stop G (AZL)	1	BA 15 s	15 W		
	Lanternes AR - Eclairage plaque de police (AZL)	2	Navette	4 W		
AZU	Feu rouge ARG et Stop (AZU)	1	BAY 15d/19	18/4 W	1	BA 9 s 2 W F.B.
	Feu rouge ARD (AZU)	1	BA 15 s	4 W.P.L	1	BA 9 s 1,5 W
	Eclairage plaque de police (AZU)	1	Navette	4 W		

5-CAPACITES

(en litres)

- Réservoir essence	20	} 0,5 l. entre mini et maxi 2,3 l. après démontage des couvre-culbuteurs
- Carter moteur	2	
- Boîte de vitesses	0,9	
- Freins	0,5	

GRAISSAGE ENTRETIEN

Tous les 5 000 km

- Vidange moteur
- Axes de pivot d'essieu (graisse pour cardans)
- Mâchoires à coulisse d'arbre de transmission (graisse pour roulements)
- Articulations et tiges de pédales (huile moteur)
- Niveau boîte de vitesses
- Couteaux des bras de suspension (huile moteur)
- Palier AR de dynamo (option chauffage - 15° C) (huile moteur)

Tous les 20 000 km

- Vidange boîte de vitesses
- Câble d'embrayage (graisse châssis-cardan)
- Câble compteur (graisse pour roulements)
- Vérification du clapet de reniflard d'huile

- Butée d'embrayage (véhicules à embrayage classique) (huile moteur)

Tous les 10 000 km

Nettoyer la cartouche du filtre à air

Huile moteur **SAE 20W/20 ou 10W/30**
Huile de boîte de vitesses **SAE 80EP**
Liquide spécial pour freins hydrauliques

Antar	FH 6 *	Mobil	Fluid 19 *
B P	Energol Hydraulic CF*	Fina	Pentosin rouge 19/259*
Castrol	HF *	Shell	Donax D *
Lockheed	HD 19 * ou n° 55	Stop	SP 19 *

GAMMES DE LUBRIFICATION			DESIGNATION COMMERCIALE DES PRODUITS CORRESPONDANTS										
LUBRIFIANTS	ORGANES		ANTAR	BP ENERGOL	CALTEX	CASTROL	CFR TOTAL	ESSO STANDARD	MOBIL OIL	PURFINA	SHELL	YACCO	
H U I L E S	SAE 20 W/20 DETERGENTE	MOTEUR	BUTEE D'EMBRAYAGE	Antar Molygraphite H	BP Energol SAE 20 W	5 Star EHD 20 W/20	Castrol 20 W/20	Total Super HD 20 W/20	Esso Motor oil 20	Mobiloil Artic	Fina Motor oil SAE 20 W/20	Shell X 100 20 W	Yacco YHD
	SAE 10 W/30 DETERGENTE		ARTICULATIONS COUTEAUX DES BRAS DE SUSPENSION	Antar Double S2 10 W/30 ou Antar Molygraphite 10 W/30	BP Visco-Static	5 Star Multigrade 10 W/30	Castrolite Multigrade 10 W/30	Total AltiGrade 10 W/30 ou Total AltiGrade GT 10 W/30	Esso Extra Motor oil 10 W 20 W 30	Mobiloil Spécial 10 W/30	Fina Multigrade Motor oil SAE 10 W/30	Shell X 100 Multigrade 10 W/30	Multigrade 10 W/20/30 ou Prestige Mo S ²
	SAE 80 EP	BOITE DE VITESSES	Antar EP 80 ou Antar GMO EP 80	BP Gear oil EP SAE 80	Universal Thuban 80	Hypoy 80	Total EP 80	Esso gear oil GP 80	Mobilube GX 80	Fina Pontonic MP SAE 80	Spirax EP 80	Yahypo 80	
G R A I S S E S	GRAISSE CHASSIS CARDANS	AXES DE PIVOT D'ESSIEU CABLE D'EMBRAYAGE	Antar roulement 3 S	BP Energrease A1 châssis	Caltex Marfak Multipurpose N° 2	Castrol LM	Graisse Total Multis	Esso cardans	Mobil grease MP ou Mobil grease Special	Fina Marson HTL 1	Retinax A	Yacco compound cardans	
	GRAISSE ROULEMENT	CABLE COMPTEUR	Antar roulement N° 3 ou Antar roulement 3 S	BP Energrease L2 Multipurpose	Caltex Marfak Multipurpose N° 2	Castrol LM	Graisse Total Multis ou Graisse Total roulement	Esso Multipurpose grease H	Mobil grease MP ou Mobil grease Spécial	Fina Marson HTL 2	Retinax A	Yacco roulement	
		MACHOIRES A COULISSE COSSES DE BATTERIE											

Les additifs dans le carburant ou le lubrifiant sont interdits.