

# MANUEL DE REPARATION

## DATSUN

### SERIE DES MODELES B210 CHASSIS ET CARROSSERIE

*Z·ONE·DATSUN*



## SUPPLEMENT 1

**NISSAN MOTOR CO., LTD.**

TOKYO, JAPON



## AVANT-PROPOS

Ce supplément contient tous les renseignements qui se rapportent aux méthodes d'entretien révisée et les données techniques en rapport qui ont fait l'objet d'une présentation dans les Revues d'entretien et les Bulletins d'entretien parus au cours de la période comprise entre Janvier 1974 à Mai 1976 et qui sont considérés comme indispensables pour l'entretien des modèles 120Y.

1. Ce supplément ne renferme que les items qui ont fait l'objet de cette révision, items qui doivent être utilisés en même temps que le Manuel de réparation 120Y.
2. Ce supplément rapportent tous les renseignements nécessaires concernant les méthodes et les données d'entretien.
3. Ces renseignements ont été divisé en chapitres et paragraphes identiques à ceux que l'on peut découvrir dans le Manuel de réparation 120Y.
4. Des suppléments révisés seront également édités dans l'avenir après celui-ci et incorporés dans les Revues d'entretien et les Données et Spécifications d'entretien.
5. Tous droits de modification des méthodes et spécifications à tout moment sont réservés.

**NISSAN MOTOR CO., LTD.**  
TOKYO, JAPON

AVAIL: GROUP

THE GROUP IS A COLLECTION OF INDIVIDUALS WHO ARE INTERESTED IN THE STUDY OF THE HISTORY OF THE AREA. THE GROUP MEETS REGULARLY TO DISCUSS THE HISTORY OF THE AREA AND TO COLLECT MATERIALS FOR THE HISTORY OF THE AREA.

THE GROUP IS A COLLECTION OF INDIVIDUALS WHO ARE INTERESTED IN THE STUDY OF THE HISTORY OF THE AREA. THE GROUP MEETS REGULARLY TO DISCUSS THE HISTORY OF THE AREA AND TO COLLECT MATERIALS FOR THE HISTORY OF THE AREA.

THE GROUP IS A COLLECTION OF INDIVIDUALS WHO ARE INTERESTED IN THE STUDY OF THE HISTORY OF THE AREA. THE GROUP MEETS REGULARLY TO DISCUSS THE HISTORY OF THE AREA AND TO COLLECT MATERIALS FOR THE HISTORY OF THE AREA.

THE GROUP IS A COLLECTION OF INDIVIDUALS WHO ARE INTERESTED IN THE STUDY OF THE HISTORY OF THE AREA. THE GROUP MEETS REGULARLY TO DISCUSS THE HISTORY OF THE AREA AND TO COLLECT MATERIALS FOR THE HISTORY OF THE AREA.

THE GROUP IS A COLLECTION OF INDIVIDUALS WHO ARE INTERESTED IN THE STUDY OF THE HISTORY OF THE AREA. THE GROUP MEETS REGULARLY TO DISCUSS THE HISTORY OF THE AREA AND TO COLLECT MATERIALS FOR THE HISTORY OF THE AREA.

# MANUEL DE REPARATION

## SUPPLEMENT 1

### SERIE DES MODELES B210 CHASSIS ET CARROSSERIE

#### SECTION : DEPOSE ET MONTAGE DU MOTEUR (ER)

##### TABLE DES MATIERES

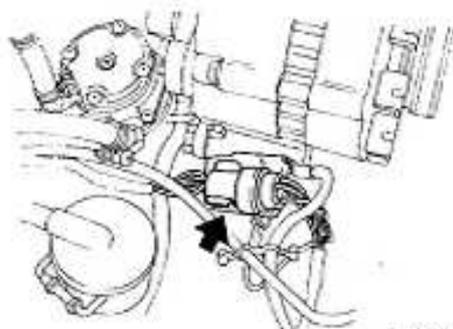
DEPOSE ET MONTAGE DU MOTEUR .....	ER-2
DEPOSE DU MOTEUR .....	ER-2
ISOLATEUR DU BATI DE MOTEUR .....	ER-2
ISOLATEUR AVANT .....	ER-2

## DEPOSE ET MONTAGE DU MOTEUR

Un connecteur a été monté sur le faisceau de fil N°2 du compartiment moteur.

### DEPOSE DU MOTEUR

- Faisceau de fil N°2 du compartiment moteur au niveau d'un connecteur.



ER315

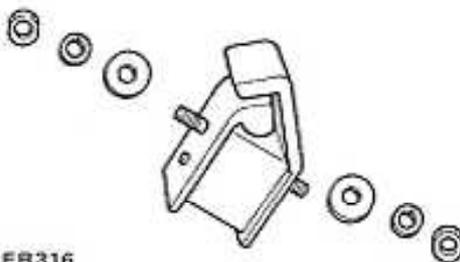
Fig. ER-1

Sur les modèles qui sont équipés d'un asservissement "Master-Vac", un isolateur à arrêtoir cylindrique a été adopté.

### ISOLATEUR DU BATI DE MOTEUR

#### ISOLATEUR AVANT

Modèles équipés d'un asservissement "Master-Vac"



ER316

Fig. ER-2 Isolateur avant

# MANUEL DE REPARATION

## SUPPLEMENT 1

### SERIE DES MODELES B210 CHASSIS ET CARROSSERIE

#### SECTION : EMBRAYAGE (CL)

##### TABLE DES MATIERES

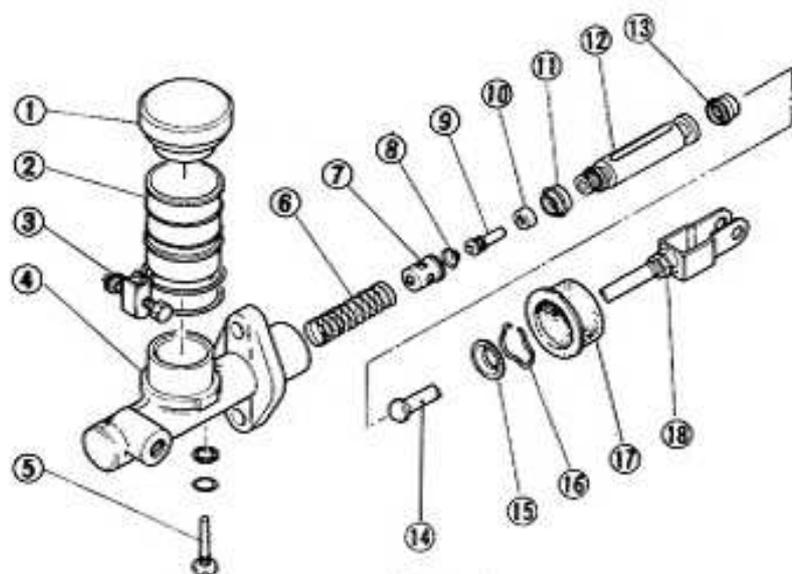
COMMANDE HYDRAULIQUE D'EMBRAYAGE (Conduite à gauche) . . . . .	CL-2
MAITRE-CYLINDRE D'EMBRAYAGE . . . . .	CL-2
DEMONTAGE . . . . .	CL-2
ASSEMBLAGE . . . . .	CL-2

# COMMANDE HYDRAULIQUE D'EMBRAYAGE (Conduite à gauche)

Le type de maître-cylindre d'embrayage est passé de G à N.

## MAITRE-CYLINDRE D'EMBRAYAGE

### DEMONTAGE



(Type N)

- 1 Bouchon de réservoir
- 2 Réservoir
- 3 Collier de fixation du réservoir
- 4 Corps de cylindre
- 5 Butée de soupape d'alimentation
- 6 Ressort de rappel
- 7 Siège de ressort
- 8 Ressort de soupape
- 9 Tige de soupape d'alimentation
- 10 Soupape d'alimentation
- 11 Coupelle primaire
- 12 Piston
- 13 Coupelle secondaire
- 14 Tige de poussée
- 15 Butée
- 16 Bague de retenue
- 17 Cache-poussière
- 18 Contre-écrou

CL282

Fig. CL-1 Maître-cylindre d'embrayage

1. Retirer le cache-poussière et séparer la bague de retenue du corps de maître-cylindre.
2. Ensuite, la tige de poussée et la butée peuvent être démontées.
3. Desserrer la butée de soupape d'alimentation et la retirer.
4. Le piston, le siège de ressort et le ressort de rappel peuvent être extraits.

#### Notes:

- a. Enlever la coupelle de piston et le cache-poussière.
- b. Ne jamais détacher le réservoir. Si pour une raison quelconque, il était enlevé, l'éliminer et en installer un nouveau.

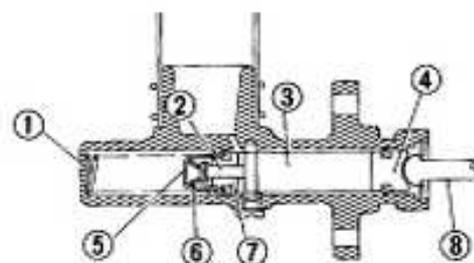
d'embrayage, procéder de la manière inverse à celle adoptée pour le démontage. Faire attention aux points suivants:

1. Tremper la coupelle de piston dans du liquide de frein avant de la mettre en place. S'assurer qu'elle est bien placée dans la bonne orientation. Voir Figure CL-2.
2. Appliquer une couche de liquide de frein sur le cylindre et le piston au moment du montage.

#### Couple de serrage:

Collier de fixation de réservoir:  
0,25 à 0,40 mkg  
(2 à 3 ft-lb)

Butée de soupape d'alimentation:  
0,15 à 0,30 mkg  
(1 à 2 ft-lb)



- 1 Ressort de rappel
- 2 Tige de soupape d'alimentation
- 3 Piston
- 4 Coupelle secondaire
- 5 Siège de ressort
- 6 Ressort de soupape
- 7 Coupelle primaire
- 8 Tige de poussée

CL283

Fig. CL-2 Assemblage du piston

### ASSEMBLAGE

Pour assembler le maître-cylindre

# MANUEL DE REPARATION

## SUPPLEMENT 1

### SERIE DES MODELES B210 CHASSIS ET CARROSSERIE

#### SECTION : BOITE DE VITESSES (TM)

##### TABLE DES MATIERES

BOITE A 4 VITESSES (Type: F4W56A) .....	TM-2
DEMONTAGE .....	TM-2
DEMONTAGE DES TRAINS D'ENGRENAGES .....	TM-2
Dispositif de synchronisation .....	TM-2
INSPECTION .....	TM-2
BAGUE SYNCHRO .....	TM-2

## BOITE A 4 VITESSES (Type : F4W56A)

La bague synchro a été modifiée.

### DEMONTAGE

#### DEMONTAGE DES TRAINS D'ENGRENAGES

##### Dispositif de synchronisation



- 1 Ressort de poussée du clabot
- 2 Clabot
- 3 Manchon d'accouplement ou synchroniseur
- 4 Moyeu de synchronisation
- 5 Bague synchro

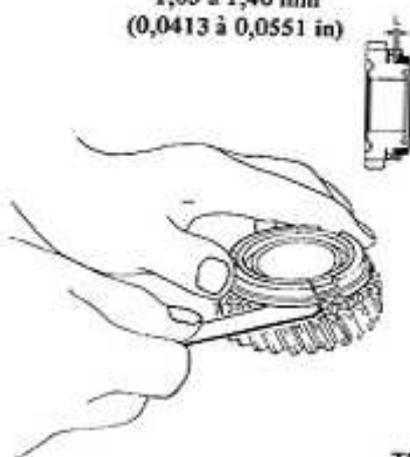
TM801

Fig. TM-1 Vue éclatée d'un dispositif de synchronisation

### INSPECTION

#### BAGUE SYNCHRO

1,05 à 1,40 mm  
(0,0413 à 0,0551 in)



TM806

Fig. TM-2 Distance entre bague synchro et clabot mâle du pignon

# MANUEL DE REPARATION

## SUPPLEMENT 1

### SERIE DES MODELES B210 CHASSIS ET CARROSSERIE

#### SECTION : ARBRE DE TRANSMISSION ET PONT ARRIERE (PD)

##### TABLE DES MATIERES

CARTER DE PONT ARRIERE (Type H150) .....	PD-2
DESCRIPTION .....	PD-2
CARACTERISTIQUES DE FONCTIONNEMENT ET SPECIFICATIONS .....	PD-4

## CARTER DE PONT ARRIERE (Type H150)

Le carter de pont arrière est passé du type H145A à H150.

### DESCRIPTION

Le carter du pont arrière comporte un pignon d'attaque du type hypoïde et une couronne ayant un rapport d'engrenage de 3,889.

Le carter de pont est en fonte maléable, la transmission aux roues comprend une couronne hypoïde et un pignon d'attaque.

Le pignon d'attaque est monté sur deux roulements à rouleaux coniques préchargés lors du montage par une entretoise élastique.

Le pignon d'attaque est maintenu

en position par une cale placée entre l'un de ses épaulements et le roulement arrière.

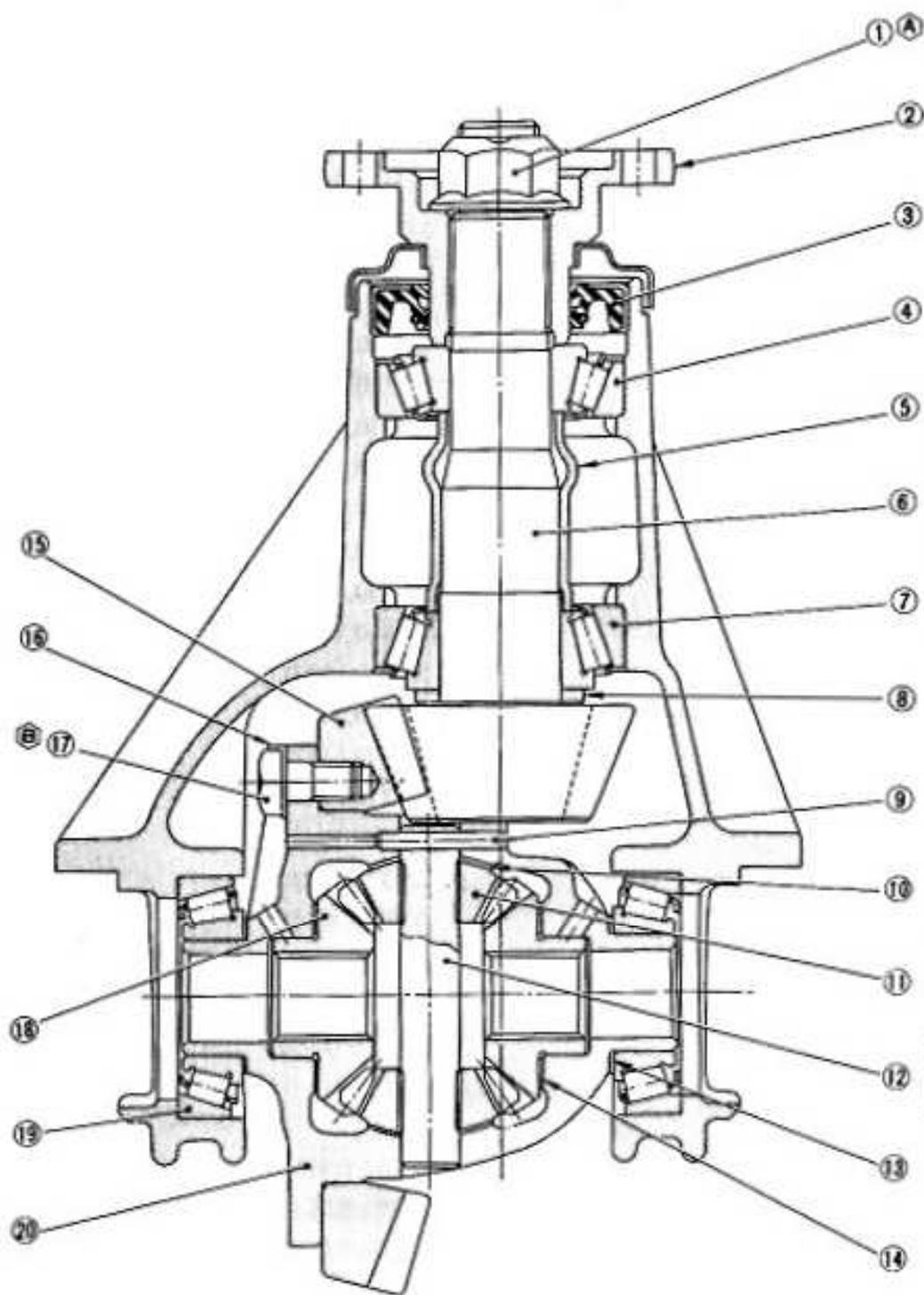
Le boîtier de différentiel est maintenu dans le carter par deux roulements latéraux à rouleaux coniques. Ils sont préchargés en insérant des cales entre le roulement et le boîtier de différentiel. Le boîtier de différentiel est placé dans une position permettant d'obtenir un jeu correct entre la couronne et le pignon d'attaque en variant ces cales. La couronne est

boulonnée sur le boîtier de différentiel. Le boîtier abrite deux planétaires s'engrenant sur deux satellites montés sur un axe. Cet axe est bloqué dans le boîtier à l'aide d'une goupille. Les satellites et les planétaires sont maintenus par des rondelles de butée.

**Note:** Ne pas remplacer le joint d'arrêt d'huile, le carter de pont étant monté sur le véhicule, l'entretoise élastique devient être remplacée à chaque remontage.

Z·ONE·DATSUN

# Arbre de Transmission et Pont Arrière



- 1 Ecrou du pignon d'attaque
  - 2 Bride
  - 3 Joint d'arrêt d'huile  
Graisser les lèvres du joint lors du montage.
  - 4 Roulement avant du pignon.
  - 5 Entroise élastique  
Régler la précharge du roulement du pignon à l'aide de cette entroise. Pour la méthode à suivre, se reporter au "Réglage de la précharge du pignon d'attaque"
  - 6 Pinon d'attaque
  - 7 Roulement arrière du pignon
  - 8 Rondelle de réglage de la hauteur du pignon.
  - 9 Goupille
  - 10 Rondelle de butée
  - 11 Satellite
  - 12 Axe porte satellites
  - 13 Cale de réglage du roulement latéral  
Régler la précharge du roulement latéral et du jeu couronne-pignon d'attaque en choisissant cette cale.
  - 14 Rondelle de butée  
Régler le jeu planétaire-satellite (ou jeu entre la face arrière du satellite et la rondelle de butée) à 0,10 à 0,20 mm (0,0039 à 0,0079 in) à l'aide de cette rondelle.
  - 15 Couronne  
Jeu couronne-pignon d'attaque 0,10 à 0,15 mm (0,0039 à 0,0059 in)
  - 16 Plaquette frein
  - 17 Boulon de la couronne
  - 18 Planétaire
  - 19 Roulement latéral
  - 20 Boîtier de différentiel
- Couple de serrage (T) des boulons et des écrous en mkg (ft-lb)
- Ⓐ T: 14,0 à 30,0 (101 à 217)  
Bloquer cet écrou en se reportant au paragraphe "Réglage de la précharge du pignon d'attaque".
- Ⓑ T: 6,0 à 7,0 (43 à 51)

PD366

Fig. PD-1 Coupe de carter de pont

## CARACTERISTIQUES DE FONCTIONNEMENT ET SPECIFICATIONS

Type .....		H150
Rapport d'engrenage (nombre de dents) .....		3,889 (35/9)
Précharge du pignon d'attaque réglé par .....		Entretoise élastique
<b>Pignon d'attaque</b>		
Précharge avec joint d'arrêt d'huile	cmkg (in-lb) .....	6,0 à 8,0 (5,2 à 6,9)
Au trou du boulon de bride avec joint d'arrêt d'huile	kg (lb) .....	1,7 à 2,3 (3,7 à 5,1)
<b>Epaisseur de la rondelle de réglage de hauteur du pignon</b>		
	mm (in) .....	2,74 (0,1079)
		2,77 (0,1091)
		2,80 (0,1102)
		2,83 (0,1114)
		2,86 (0,1126)
		2,89 (0,1138)
		2,92 (0,1150)
		2,95 (0,1161)
		2,98 (0,1173)
		3,01 (0,1185)
		3,04 (0,1197)
		3,07 (0,1209)
		3,10 (0,1220)
		3,13 (0,1232)
		3,16 (0,1244)
		3,19 (0,1256)
		3,22 (0,1268)
		3,25 (0,1280)
Longueur de l'entretoise de réglage de roulement du pignon .....		entretoise non réglable
<b>Planétaire et satellite</b>		
Epaisseur de la rondelle de butée du planétaire	mm (in) .....	0,76 à 0,81 (0,0299 à 0,0319)
		0,81 à 0,86 (0,0319 à 0,0339)
		0,86 à 0,91 (0,0339 à 0,0358)
Jeu entre planétaire et rondelle de butée	mm (in) .....	0,10 à 0,20 (0,0039 à 0,0079)
<b>Couronne</b>		
Jeu couronne-pignon d'attaque	mm (in) .....	0,10 à 0,15 (0,0039 à 0,0059)
Epaisseur de la cale de réglage de roulement latéral	mm (in) .....	0,05 (0,0020)
		0,07 (0,0028)
		0,10 (0,0039)
		0,20 (0,0079)
		0,50 (0,0197)
Largeur standard du roulement latéral	mm (in) .....	17,50 (0,6890)
Cote "L"	mm (in) .....	153,40 à 153,45 (6,0394 à 6,0413)

## Arbre de Transmission et Pont Arrière

### Couples de serrage

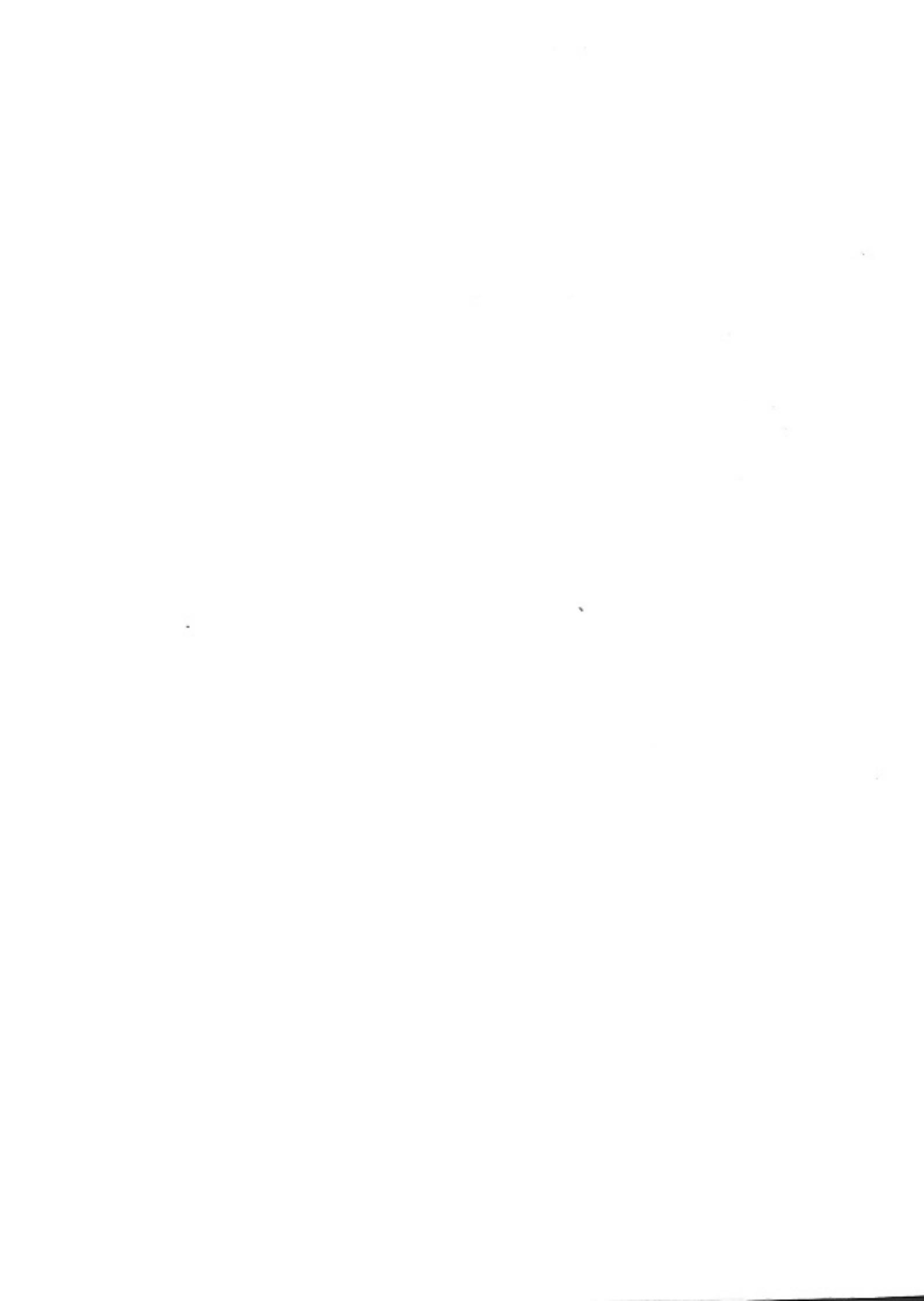
Ecrou du pignon d'attaque	mkg (ft-lb) .....	14,0 à 30,0 (101 à 217)
Boulon de la couronne	mkg (ft-lb) .....	6,0 à 7,0 (43 à 51)
Boulon du chapeau de roulement latéral	mkg (ft-lb) .....	5,0 à 6,0 (36 à 43)
Boulon de fixation de la bride sur l'arbre de transmission	mkg (ft-lb) .....	2,4 à 3,3 (17 à 24)
Boulon de fixation du carter du pont arrière sur le boîtier d'essieu arrière	mkg (ft-lb) .....	1,7 à 2,5 (12 à 18)
Bouchon de vidange et de remplissage	mkg (ft-lb) .....	6,0 à 10,0 (43 à 72)

### Contenance en huile (approximatif)

ℓ (U.S. pt., Imper. pt.) ..... 0,9 (1¼, 1½)

### Méthodes de réglage

Tolérances exprimées en .....	1/100 mm
Faux arbre .....	Utilisé
Formule de réglage du pignon d'attaque .....	$T = W + N - (H \times 0,01) - 0,18$
Formule de réglage du roulement latéral .....	$T_1 = (A - C + D - H') \times 0,01$ $+ 0,20 + E$ $T_2 = (B - D + H') \times 0,01 + 0,20 + F$



# MANUEL DE REPARATION

## SUPPLEMENT 1

### SERIE DES MODELES B210 CHASSIS ET CARROSSERIE

#### SECTION : ESSIEU ET SUSPENSION AVANT (FA)

##### TABLE DES MATIERES

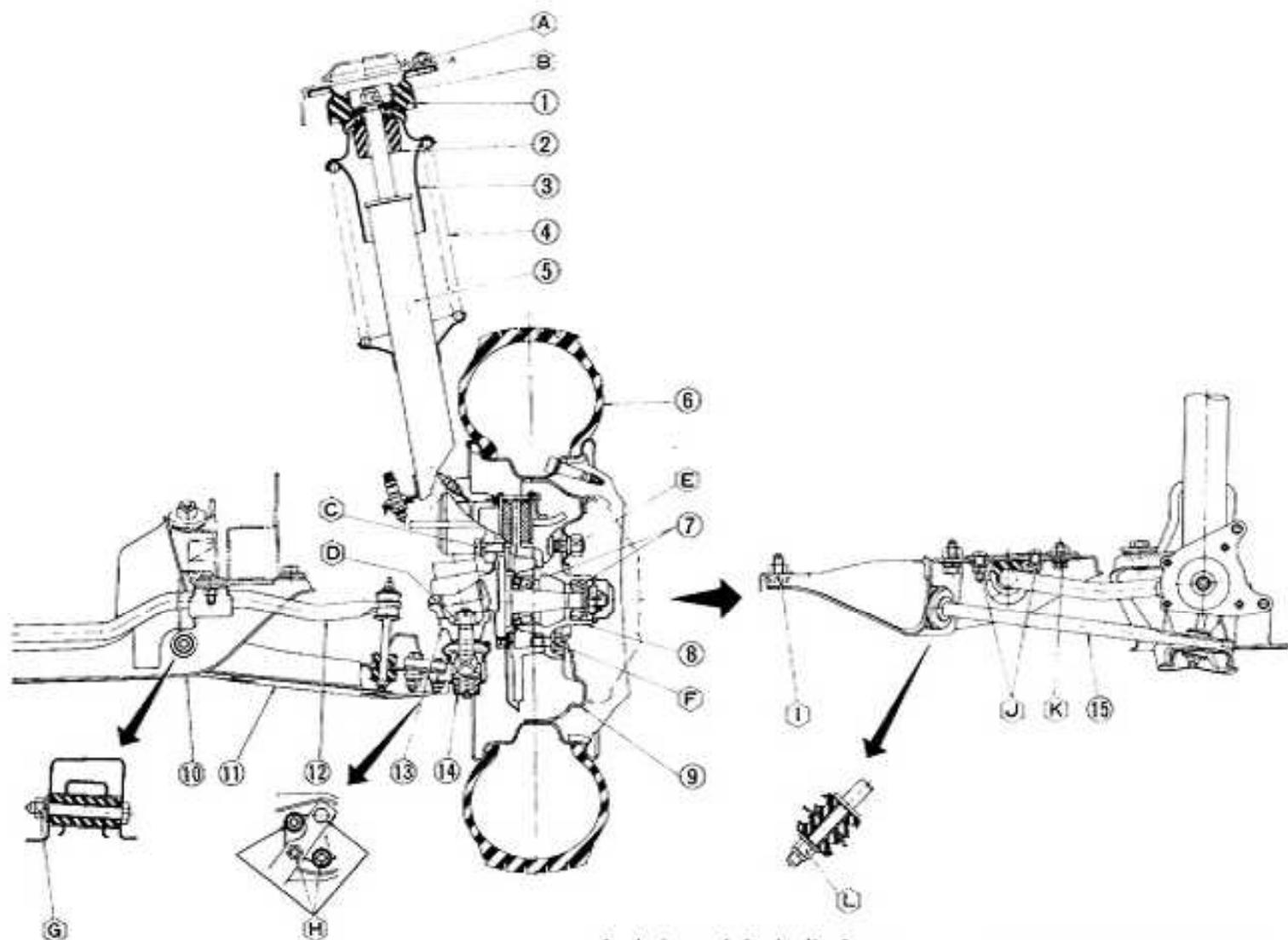
DESCRIPTION .....	FA- 3
VERIFICATION ET AJUSTAGE .....	FA- 5
MISE AU POINT .....	FA- 5
ROULEMENT DE ROUE .....	FA- 5
ALIGNEMENT DES ROUES .....	FA- 5
Pincement .....	FA- 5
Angle de direction .....	FA- 6
ESSIEU AVANT .....	FA- 6
DEPOSE (Pour l'Europe) .....	FA- 6
Freins à tambour .....	FA- 7
DEPOSE (Sauf pour l'Europe) .....	FA- 7
VERIFICATION .....	FA- 7
ROULEMENT DE ROUE .....	FA- 7
REMONTAGE (Pour l'Europe) .....	FA- 7
REMONTAGE (Sauf pour l'Europe) .....	FA- 8
SUSPENSION AVANT .....	FA- 8
ASSEMBLAGE DU RESSORT ET DE LA JAMBE ELASTIQUE .....	FA- 8
REMONTAGE .....	FA- 8
TENDEUR ET STABILISATEUR .....	FA- 9
REMONTAGE .....	FA- 9

BARRE TRANSVERSALE ET JOINT A ROTULE INFERIEUR .....	FA- 9
DEMONTAGE .....	FA- 9
VERIFICATION .....	FA-10
Joint à rotule .....	FA-10
REMONTAGE .....	FA-10
TRAVERSE DE SUSPENSION .....	FA-11
DEMONTAGE .....	FA-11
VERIFICATION .....	FA-11
RENSEIGNEMENTS UTILES ET SPECIFICATION .....	FA-12
Alignement des roues .....	FA-12
Angle de direction .....	FA-12
Jambe élastique .....	FA-12
Ressort hélicoïdal .....	FA-13
Roulement de roue .....	FA-13
Joint à rotule .....	FA-13
Couple de serrage .....	FA-13

## DESCRIPTION

Pour faciliter l'adaptation du poids du véhicule modifié, l'essieu avant a été modifié.  
Les spécifications des modèles pour l'Europe et ceux pour les autres pays sont précisées.

Sauf pour l'Europe



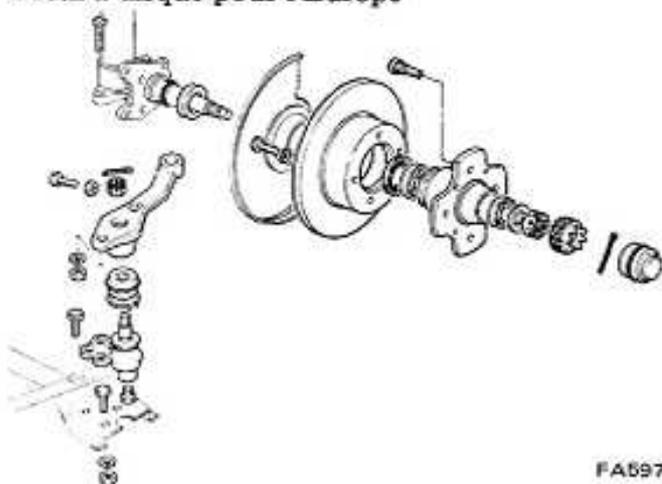
- 1 Isolateur de jambe élastique
- 2 Butoir en caoutchouc
- 3 Couvre-poussière
- 4 Ressort hélicoïdal
- 5 Jambe élastique
- 6 Pneu
- 7 Roulement de roue
- 8 Moyeu de roue
- 9 Roue
- 10 Membre de suspension
- 11 Barre transversale
- 12 Barre stabilisatrice
- 13 Bras articulé
- 14 Joint à rotule
- 15 Tendeur

Couples de serrage mkg (ft-lb)

- A 2,5 à 3,5 (18 à 25)
- B 6,0 à 7,5 (43 à 54)
- C 4,6 à 6,1 (33 à 44)
- D 5,5 à 10,0 (40 à 72)
- E 8,0 à 9,0 (58 à 65)
- \* F 3,9 à 5,3 (28 à 38)
- G 3,9 à 5,0 (28 à 36)
- H 5,1 à 6,1 (37 à 44)
- I 3,2 à 4,3 (23 à 31)
- J 1,6 à 2,1 (12 à 15)
- K 1,6 à 2,1 (12 à 15)
- L 4,5 à 5,5 (33 à 40)

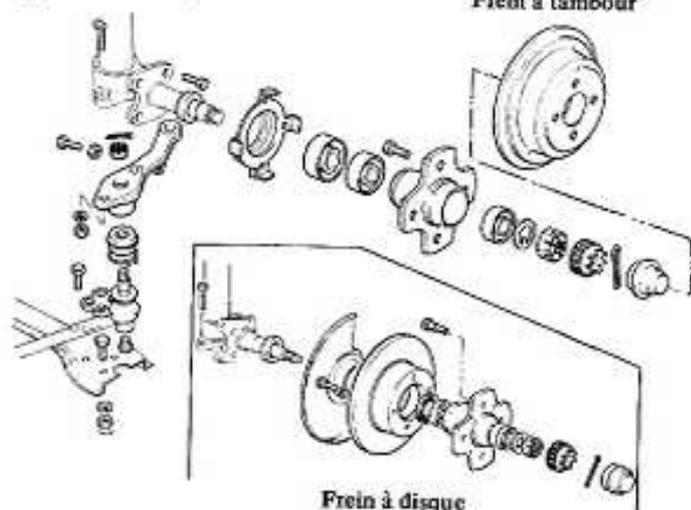
\* Frein à disque seulement

## Frein à disque pour l'Europe



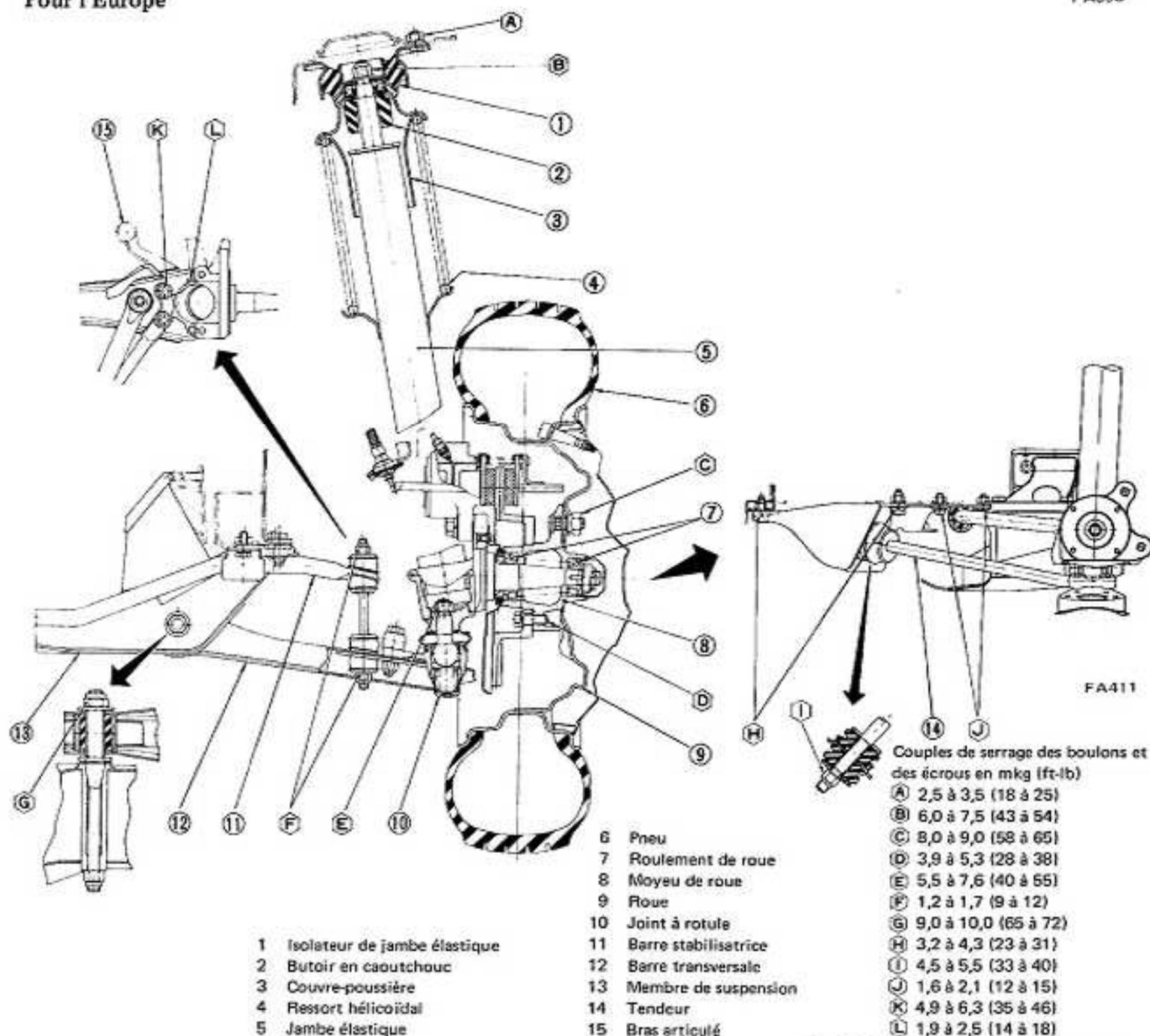
FA597

## Sauf pour l'Europe



FA598

## Pour l'Europe



- 1 Isolateur de jambe élastique
- 2 Butoir en caoutchouc
- 3 Couvre-poussière
- 4 Ressort hélicoïdal
- 5 Jambe élastique

- 6 Pneu
- 7 Roulement de roue
- 8 Moyeu de roue
- 9 Roue
- 10 Joint à rotule
- 11 Barre stabilisatrice
- 12 Barre transversale
- 13 Membre de suspension
- 14 Tendeur
- 15 Bras articulé

Couples de serrage des boulons et des écrous en mkg (ft-lb)

- A 2,5 à 3,5 (18 à 25)
- B 6,0 à 7,5 (43 à 54)
- C 8,0 à 9,0 (58 à 65)
- D 3,9 à 5,3 (28 à 38)
- E 5,5 à 7,6 (40 à 55)
- F 1,2 à 1,7 (9 à 12)
- G 9,0 à 10,0 (65 à 72)
- H 3,2 à 4,3 (23 à 31)
- I 4,5 à 5,5 (33 à 40)
- J 1,6 à 2,1 (12 à 15)
- K 4,9 à 6,3 (35 à 46)
- L 1,9 à 2,5 (14 à 18)

Fig. FA-1 Essieu et suspension avant

## VERIFICATION ET AJUSTAGE

### MISE AU POINT

#### ROULEMENT DE ROUE

Un mauvais réglage du roulement de roue peut causer une usure anormale ou une grippure des paliers ou de la fusée articulée.

Pour obtenir une charge préalable correcte, procéder de la façon suivante:

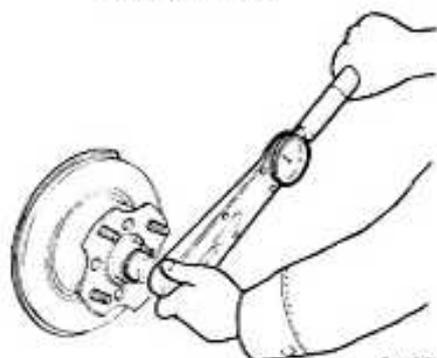
**Note:** Afin d'assurer et faire en sorte que les roulements de roue durent plus longtemps il faut faire attention à ce que la poussière, la saleté ou des corps étrangers ne pénètrent pas dans les paliers, et pour cela graisser le joint d'étanchéité ou l'écrou de la fusée.

1. Mettre la voiture sur cales de manière stable en utilisant un cric à longeron. Ensuite enlever la roue, le chapeau de moyeu, la goupille fendue et le couvercle de l'écrou de la fusée.
2. Resserrer l'écrou de la fusée de roue conformément au couple de serrage indiqué ci-dessous au moyen d'une clé dynamométrique adéquate.

Couple de serrage:

Pour l'Europe  
2,5 à 3,0 mkg  
(18 à 22 ft-lb)

Sauf pour l'Europe  
3,0 à 3,5 mkg  
(22 à 25 ft-lb)



FA379

Fig. FA-2 Serrage de l'écrou de la fusée

3. Donner quelques tours au moyeu de la roue dans l'un sens et l'autre de façon à fixer correctement le roulement de roue. Revisser ensuite l'écrou

de la fusée en vous conformant au couple donné ci-dessus.

4. Desserrer l'écrou de la fusée de environ 90° et poser le couvercle de l'écrou de la fusée.
5. Mettre le couvercle sur le même alignement que le trou de la goupille fendue sur la fusée de roue.
6. Faire jouer à nouveau le moyeu de la roue pour voir s'il tourne librement, dans les deux directions. Ensuite à l'aide d'un dynamomètre, on mesurera la résistance du roulement:

Pour l'Europe

Pièces nouvelles:

8,5 cmkg (7,4 in-lb) ou moins

Boulonnage du moyeu de la roue:

1,5 kg (3,3 lb) ou moins

Vieux éléments:

4,5 cmkg (3,9 in-lb) ou moins

Boulonnage du moyeu de la roue:

0,8 kg (1,8 lb) ou moins

Sauf pour l'Europe

Mise au point avec les vieux éléments:

4,0 cmkg (3,5 in-lb) ou moins

Boulonnage du moyeu de la roue:

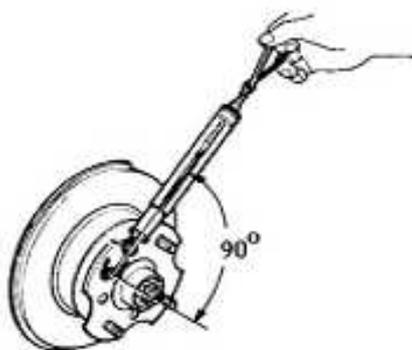
0,7 kg (1,5 lb) ou moins

En cas de pièces nouvelles:

8,0 cmkg (6,9 in-lb) ou moins

Boulonnage du moyeu de la roue:

1,4 kg (3,1 lb) ou moins



FA599

Fig. FA-3 Mesure de charge préalable

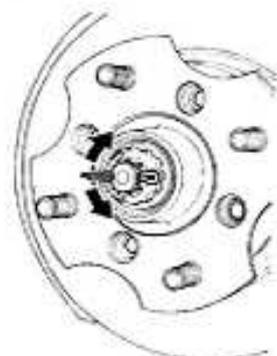
Recommencer la procédure jusqu'à ce qu'un résultat correct soit obtenu.

Notes:

- a. Pour mesurer la résistance, attacher un dynamomètre au boulon du moyeu et le tirer à angles droit de

- b. Le plus petit jeu axial ne saurait être toléré.

7. Insérer une nouvelle goupille fendue dans l'écrou de la fusée de roue et un mandrin; écarter les extrémités de la rondelle de la fusée et de la partie finale de la fusée pour exécuter le montage. Voir fig. FA-4.



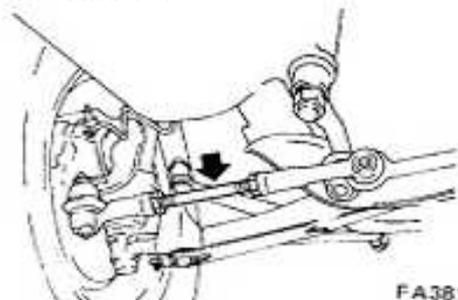
FA600

Fig. FA-4 Montage de goupille fendue

8. Remonter le chapeau de moyeu.

### ALIGNEMENT DES ROUES

#### Pincement



FA381

Fig. FA-5 Ajustage de pincement

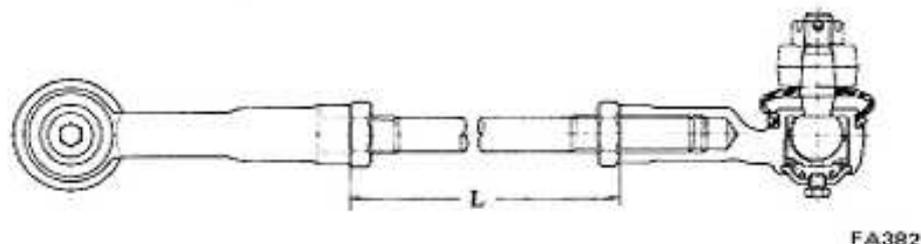
Distance normale entre les joints à rotule de la tige latérale: L

Pour l'Europe

102,0 mm (4,02 in)

Sauf pour l'Europe

114,5 mm (4,51 in)



FA382

Fig. FA-6 Longueur normale de la tige latérale

### Angle de direction

Angle de direction

Pour l'Europe

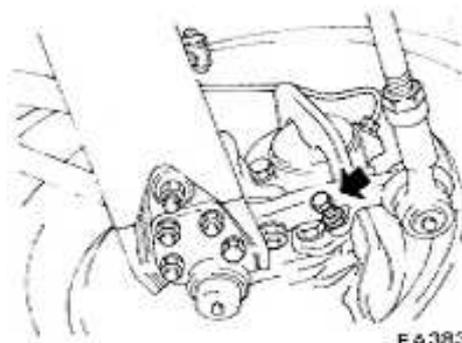
Roue intérieure 37° à 39°

Roue extérieure 31° à 33°

Sauf pour l'Europe

Roue intérieure 42° à 44°

Roue extérieure 34° à 36°



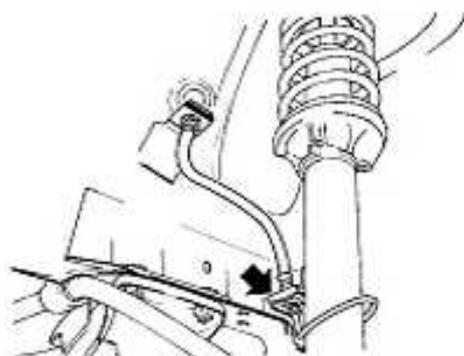
FA383

Fig. FA-7 Réglage d'angle de direction

## ESSIEU AVANT

### DEPOSE (Pour l'Europe)

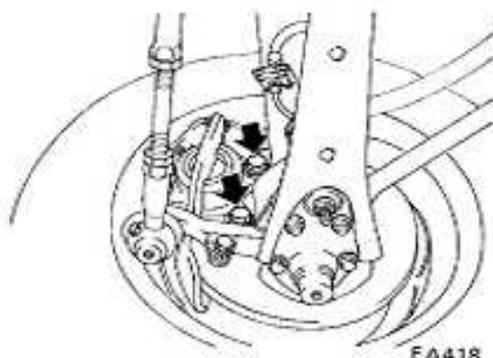
1. Mettre le véhicule sur cric jusqu'à ce que la roue atteigne sa position la plus basse et démonter la roue.
2. Retirer l'écrou à trompette qui relie la conduite souple de frein à la canalisation de la jambe élastique; retirer le ressort de verrouillage de conduite de frein et la conduite de frein dans cet ordre. Voir la Figure FA-8.



FA417

Fig. FA-8 Dépose de la conduite de frein

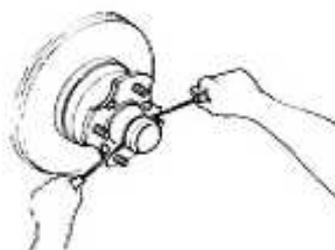
3. Défaire les boulons de fixation d'étrier de frein et déposer l'étrier. Voir la Figure FA-9.



FA418

Fig. FA-9 Dépose des boulons de fixation d'étrier de frein

4. Extraire le chapeau de moyeu du bout de la fusée en se servant de deux tournevis ou de tout autre outil adapté comme le montre l'illustration. Au besoin, frapper sur le bord extérieur du chapeau à l'aide d'un maillet à tête souple tout en le retirant. Voir la Figure FA-10.

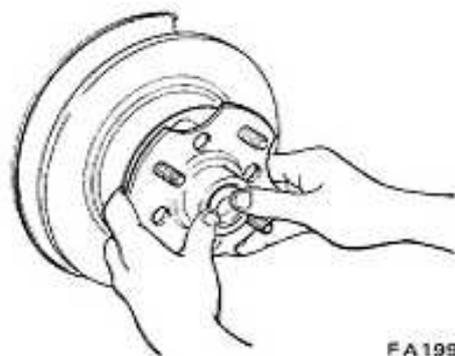


FA386

Fig. FA-10 Dépose du chapeau de moyeu

Remarque: Au cours de cette opération, prendre les précautions nécessaires pour éviter d'endommager le joint torique.

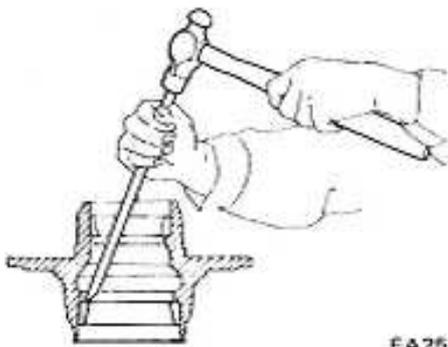
5. Extraire la goupille fendue; sortir le chapeau de réglage et le contre-écrou de roulement de roue.
6. Séparer le moyeu de roue de la fusée avec le roulement.
7. Le moyeu de roue peut être retiré avec le rotor de disque.



FA199

Fig. FA-11 Dépose du moyeu de roue

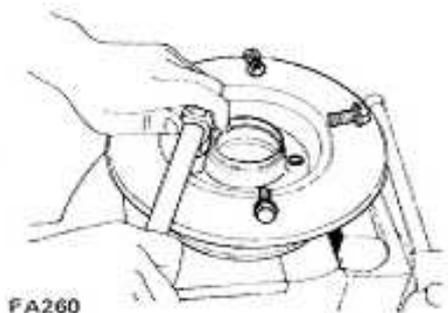
8. En utilisant deux gorges à l'intérieur du moyeu, extraire la cage extérieure de roulement de roue du moyeu à l'aide d'un chasse-goupille en cuivre.



FA259

Fig. FA-12 Dépose de cage extérieure de roulement de roue

9. Desserrer les quatre écrous de fixation du disque de frein; séparer le rotor de disque de frein du moyeu de roue.



FA260

Fig. FA-13 Dépose du rotor de disque de frein

10. Desserrer les vis de fixation de la chicane et la retirer.

### Freins à tambour

Déposer le ressort de rappel et les mâchoires de frein; libérer le couple de la plaque de verrouillage et desserrer les boulons de fixation du frein et les retirer.

## DEPOSE (Sauf pour l'Europe)

Les opérations de dépose restent les mêmes.

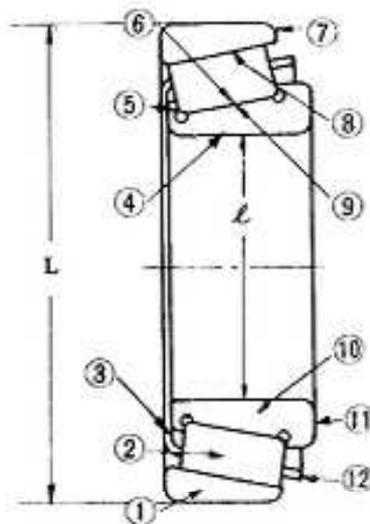
## VERIFICATION

### ROULEMENT DE ROUE

DUREE D'UTILISATION DE ROULEMENT DE ROUE (Longueur normale)

Unité: mm (in)

	Roulement intérieur	Roulement extérieur
Sauf pour l'Europe	L: 50 (1,97)	L: 39 (1,54)
	ℓ: 26 (1,02)	ℓ: 17 (0,67)
Pour l'Europe	L: 59 (2,32)	L: 45 (1,77)
	ℓ: 31 (1,22)	ℓ: 19 (0,75)



- 1 Cage extérieure
- 2 Rouleau
- 3 Petit épaulement
- 4 Diamètre d'épaulement
- 5 Diamètre ajusté de cage intérieure (dégagement)
- 6 Chemin de roulement interne
- 7 Diamètre ajusté de cage extérieure
- 8 Chemin de roulement externe
- 9 Génératrice de roulement de galet
- 10 Cage intérieure
- 11 Grand épaulement
- 12 Cage de guidage de galets

FA266

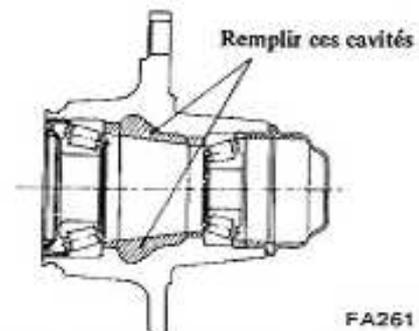
Fig. FA-14 Roulement de roue

## REMONTAGE (Pour l'Europe)

Remonter l'essieu avant à l'inverse des opérations de démontage tout en considérant les points suivants:

1. Remonter la chicane sur la fusée articulée et serrer les vis au couple de 0,32 à 0,44 mkg (2 à 3 ft-lb).
2. Remonter le rotor de frein à disque sur le moyeu de roue et serrer au couple de 3,9 à 5,3 mkg (28 à 38 ft-lb).
3. Remonter la cage extérieure de roulement en frappant sur son pourtour extérieur à l'aide d'un maillet ou en se servant des chasse-roulement de roue avant ST35300000, ST35322000 et ST35325000, jusqu'à ce qu'il soit parfaitement logé au fond du moyeu.

4. Mettre de la graisse dans le moyeu et dans le chapeau de moyeu en utilisant la graisse préconisée à usage multiple jusqu'au niveau spécifié. Voir la Figure FA-15.



FA261

Fig. FA-15 Points de graissage du moyeu de roue

5. Remplir chaque cavité conique de roulement avec de la graisse.



FA262

Fig. FA-16 Remplissage des cavités coniques du roulement avec de la graisse

chété, la rondelle et l'écrou de fusée.

9. Après avoir abaissé le véhicule, bloquer les écrous de roue et purger le circuit de freinage.

## REMONTAGE (Sauf pour l'Europe)

Remonter l'essieu avant en procédant à l'inverse des opérations de démontage tout en considérant les points suivants:

1. Remonter la chicane sur la fusée articulée et serrer les vis au couple de 0,3 à 0,4 mkg (2 à 3 ft-lb). (Uniquement pour les freins à disque)
2. Remonter le frein et graisser le joint neuf de la fusée articulée et serrer au couple de 2,7 à 3,7 mkg (20 à 27 ft-lb) et bloquer les boulons à l'aide de languette de verrouillage. (Uniquement pour les freins à tambour)
3. Remonter la cage extérieure de roulement en frappant à son pourtour extérieur à l'aide d'un maillet, des chasse-roulement de roue avant ST35321000, ST35322000 et ST35325000 jusqu'à ce qu'il soit parfaitement logé au fond du moyeu.
4. Remplir l'intérieur du moyeu et du chapeau de moyeu avec de la graisse préconisée jusqu'au niveau recommandé.

5. Remplir les cavités de chaque cône de roulement avec de la graisse.  
6. Placer le cône intérieur de roulement dans le moyeu et remonter un joint d'étanchéité à la graisse neuf. Ne pas oublier de graisser les bords du joint d'étanchéité avant de procéder à son montage.

7. Remonter le moyeu complet sur la fusée puis remonter le cône extérieur de roulement.  
8. Mettre modérément de la graisse sur la rondelle et les parties filetées de la fusée et de l'écrou de fusée. Ensuite, remonter la rondelle et l'écrou de fusée. Ajuster le tout comme décrit dans le chapitre "Réglage de roulement de roue". S'il s'agit de freins à disque, bloquer le boulon de fixation du rotor de disque sur le moyeu de roue, au couple de 3,9 à 5,3 mkg (28 à 38 ft-lb) après avoir remonté le moyeu de roue, la rondelle et l'écrou de fusée sur la fusée.

**Remarque:** Pour être sûr d'obtenir une charge normale sur les roulements de roue et prolonger leur durée d'utilisation, éviter systématiquement la pénétration de saleté ou de matières étrangères dans les roulements, le joint d'étanchéité, la rondelle et l'écrou de fusée.

9. Après avoir abaissé le véhicule, bloquer les écrous de roue et purger le circuit de freinage.

## SUSPENSION AVANT

Couple de serrage

Pour l'Europe

Serrage des écrous de la jambe élastique sur le châssis:  
2,5 à 3,5 mkg  
(18 à 25 ft-lb)

Bras articulé sur la jambe élastique:

7,3 à 9,9 mkg  
(53 à 72 ft-lb)

Etrier de frein sur la fusée articulée:

4,6 à 6,1 mkg  
(33 à 44 ft-lb)

Chicane sur la fusée articulée:

0,32 à 0,44 mkg  
(2 à 3 ft-lb)

Disque rotor sur moyeu:

3,9 à 5,3 mkg  
(28 à 38 ft-lb)

Sauf pour l'Europe

Serrage des écrous de la jambe élastique sur le châssis:

2,5 à 3,5 mkg  
(18 à 25 ft-lb)

Bras articulé sur la jambe élastique:

4,6 à 6,1 mkg  
(33 à 44 ft-lb)

## ASSEMBLAGE DU RESSORT ET DE LA JAMBE ELASTIQUE

### REMONTAGE

Remonter l'ensemble jambe élastique et ressort dans l'ordre inverse avec lequel ils avaient été démontés en tenant compte des observations suivantes:

Etrier de frein sur la fusée articulée:

4,6 à 6,1 mkg  
(33 à 44 ft-lb)

Chicane sur la fusée articulée:

0,3 à 0,4 mkg  
(2 à 3 ft-lb)

Disque rotor sur moyeu:

3,9 à 5,3 mkg  
(28 à 38 ft-lb)

Disque de frein sur la fusée articulée:

2,7 à 3,7 mkg  
(20 à 27 ft-lb)

## TENDEUR ET STABILISATEUR

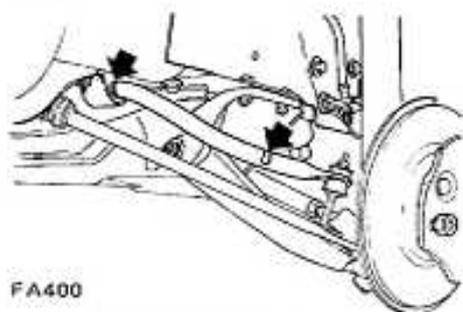
### REMONTAGE

Remonter le tendeur et le stabilisateur à l'inverse du démontage en tenant compte des indications suivantes:

1. Vous assurez que les stabilisateurs sont correctement montés des deux côtés. Une marque peinte en blanc sur le côté gauche. (cf. Fig. FA-17)

2. Remontez le stabilisateur sur le tendeur et visser les boulons sur le support de tendeur au châssis de la voiture.

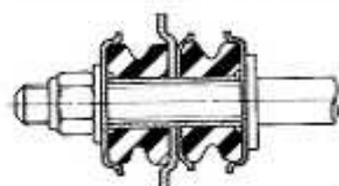
Quand ces pièces seront montées correctement, il sera possible de voir la marque peinte en blanc sur le stabilisateur des deux côtés de la voiture. (cf. Fig. FA-17).



FA400

Fig. FA-17 Position de stabilisateur

3. Remonter le tendeur et la barre. S'assurer que le butoir de côté de caisse est en bonne position. (cf. Fig. FA-18).



FA401

Fig. FA-18 Remise en place du butoir de tendeur

4. S'assurer que l'écrou servant à maintenir le support de tendeur est correctement serré.

5. Ne serrer pas l'écrou de tendeur sans avoir serré au préalable celui du tendeur sur le support.

Couple de serrage

Support de stabilisateur (5):

1,6 à 2,1 mkg  
(12 à 15 ft-lb)

Support de tendeur (boulons) (8):

3,2 à 4,3 mkg  
(23 à 31 ft-lb)

Montage du tendeur (écrou) (2):

4,5 à 5,5 mkg  
(33 à 40 ft-lb)

Tendeur sur la barre transversale

(1), (3) et (4):

5,1 à 6,1 mkg  
(37 à 44 ft-lb)

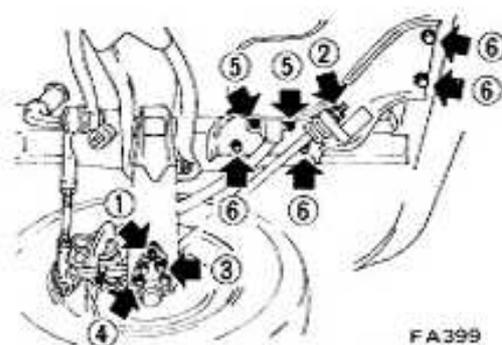
Bielle du stabilisateur (1):

Pour l'Europe

1,2 à 1,7 mkg  
(9 à 12 ft-lb)

Sauf pour l'Europe

0,9 à 1,2 mkg  
(7 à 9 ft-lb)



FA399

Fig. FA-19 Dépose de la barre stabilisatrice et du tendeur

## BARRE TRANSVERSALE ET JOINT A ROTULE INFÉRIEUR

La barre transversale est reliée à la

suspension par un butoir en caoutchouc et à la jambe élastique par un joint à rotule.

Le joint à rotule inférieur est monté à l'usine et ne peut être démonté.

### DEMONTAGE

1. Soulever la voiture avec un cric hydraulique et mettre des cales de sécurité. Démontez la roue.

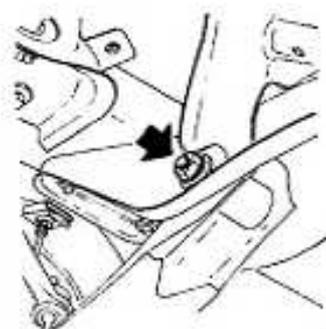
2. Enlever la goupille fendue de la douille de bielle du joint à rotule. Démontez l'écrou à créneaux et séparer la douille de bielle du bras articulé.

3. Desserrer les écrous maintenant le bras articulé en place. Séparer celui-ci du bout de la jambe élastique. Pour plus amples renseignements, se référer au démontage.

4. Démontez le tendeur reliant la bielle à la barre du stabilisateur. Pour de plus amples détails, se référer au démontage.

5. Dévisser le boulon reliant la barre transversale à la traverse de suspension après avoir desserré les écrous.

Démontez la barre transversale, le joint à rotule de suspension et le bras articulé.



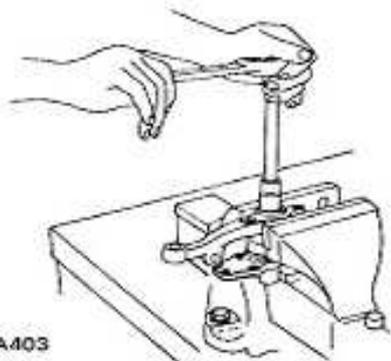
FA402

Fig. FA-20 Dépose de barre transversale

6. Placer la barre transversale dans un étau, dévisser les boulons qui fixent le joint à rotule à la barre transversale et démonter le joint à rotule de la barre transversale.

7. Placer le bras articulé dans un étau.

Enlever la goupille fendue de l'écrou à créneaux sur le bras articulé, desserrer l'écrou crénelé.



FA403

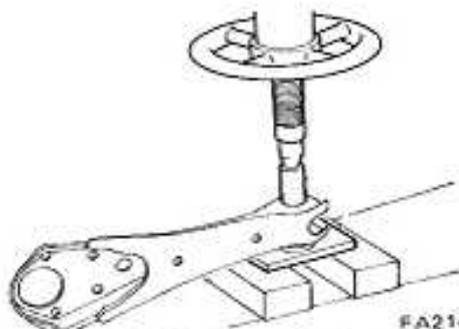
Fig. FA-21 Démontage du joint à rotule

8. Retirer le butoir de la barre transversale de celle-ci avec le remplacement de butoir.

Jeu du remplacement de butoir pour barre transversale

ST36700000 (Pour l'Europe)

ST36720000 (Sauf pour l'Europe)



FA214

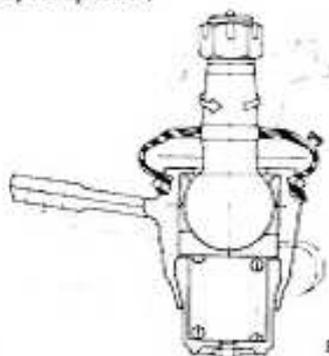
Fig. FA-22 Dépose du butoir pour la barre transversale

## VERIFICATION

### Joint à rotule

1. Le joint à rotule est monté à l'usine et ne peut être démonté. Vérifier le couple du goujon avec l'écrou en place.

S'il est nettement plus élevé ou plus faible que les indications fournies et que le joint à rotule est suffisamment graissé, remplacer.



FA523

Fig. FA-23 Coupe du joint à rotule

Couple de rotation

Pour l'Europe

Pièces nouvelles  
75,0 à 125,0 cmkg  
(65 à 110 in-lb)

Pièces anciennes  
Supérieur à 50,0 cmkg  
(43 in-lb)

Sauf pour l'Europe

Pièces nouvelles  
40,0 à 100,0 cmkg  
(35 à 87 in-lb)

Pièces anciennes  
Supérieur à 20,0 cmkg  
(17 in-lb)

2. Vérifier l'état du couvre-pousière. Si vous le trouvez en mauvais état remplacer le joint à rotule.

3. Pour lubrifier, enlever le bouchon et monter un graisseur à huile à la place.

Pomper doucement la graisse jusqu'à ce que toute la mauvaise graisse soit extraite. Après un nouveau graissage replacer le bouchon.

**Note:** Lorsque l'on utilise un graisseur à haute pression il faut faire attention à ce que la graisse ne jaillisse pas de la partie pincée.

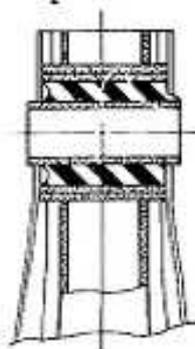
## REMONTAGE

Remonter la barre de transversale et le joint à rotule inférieur dans l'ordre inverse avec lequel il avait été démonté, en tenant compte des indications suivantes.

1. Si le collier de la barre transversale est rouillé, enlever la rouille avec de la toile emery.
2. Mouiller la surface du butoir et l'intérieur du collier de la barre transversale avec de l'eau savonneuse avant de remettre en place le butoir de la barre transversale.
3. Insérer le butoir de la barre transversale dans le collier de la dite barre avec un Remplace butoir ST36720000 ou ST36700000.

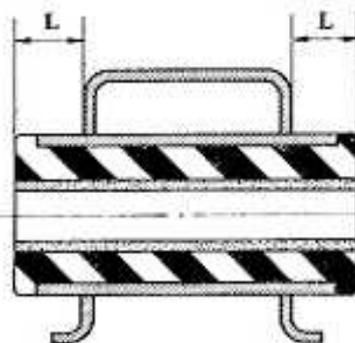
Vous assurez que la position du butoir est conforme. (cf. Fig. FA-24)

Pour l'Europe



FA428

Sauf pour l'Europe

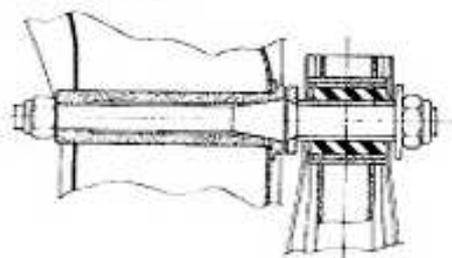


FA405

Fig. FA-24 Position de butoir

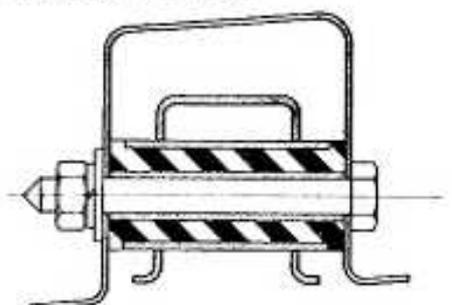
4. Pour remonter la barre transversale, resserrer provisoirement les écrous servant à maintenir la barre transversale à travers de suspension. Il faudra à nouveau procéder à un blocage lorsque la voiture sera en charge normale. (cf. Fig. FA-25)

Pour l'Europe



FA429

Sauf pour l'Europe



FA406

Fig. FA-25 Vue sectionnelle de butoir de tendeur

## Couple de serrage:

Pour l'Europe

Joint à rotule (boulon):

1,9 à 2,5 mkg  
(14 à 18 ft-lb)

Tendeur sur barre transversale:

4,9 à 6,3 mkg  
(35 à 46 ft-lb)

Ecrou crénelé du joint à rotule:

5,5 à 7,6 mkg  
(40 à 55 ft-lb)

Barre transversale:

9,0 à 10,0 mkg  
(65 à 72 ft-lb)

Bras articulé:

7,3 à 9,9 mkg  
(53 à 72 ft-lb)

Sauf pour l'Europe

Joint à rotule (boulon):

5,1 à 6,1 mkg  
(37 à 44 ft-lb)

Ecrou crénelé du joint à rotule:

5,5 à 10,0 mkg  
(40 à 72 ft-lb)

Barre transversale:

3,9 à 5,0 mkg  
(28 à 36 ft-lb)

Bras articulé:

4,6 à 6,1 mkg  
(33 à 44 ft-lb)

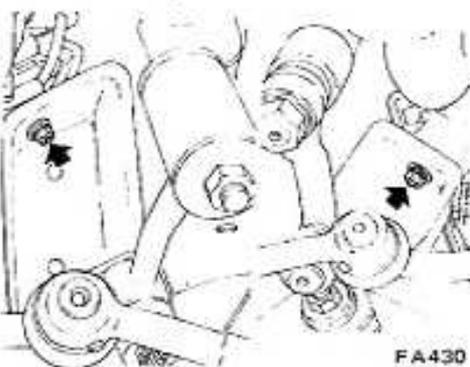
## TRAVERSE DE SUSPENSION

### DEMONTAGE

1. Soulever la voiture avec un cric hydraulique et mettre des cales; démonter les roues.
2. Démonter le garde-boue.
3. Démonter la barre transversale. Pour de plus amples renseignements se référer à la rubrique "Barre transversale et Joint à rotule".
4. En mettant la voiture sur un pont hydraulique et à l'aide d'un câble de levage, faire supporter le poids du moteur de façon à ce que la charge ne soit plus sur les montages.

5. Dévisser les écrous maintenant le moteur tels qu'ils sont indiqués sur la figure ci-dessous par des flèches. Séparer la traverse de suspension du moteur.

### Pour l'Europe



### Sauf pour l'Europe

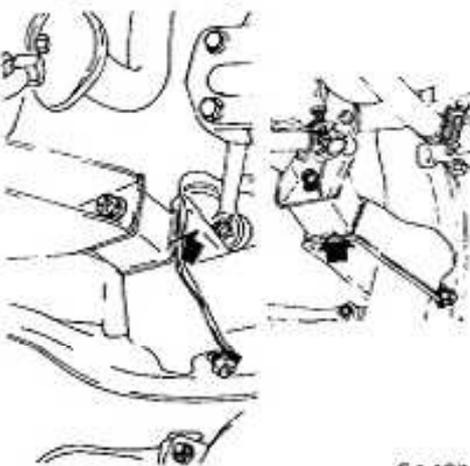


Fig. FA-26 Dépose des écrous de maintien du moteur

6. A l'aide d'un cric élévateur placé sous le centre de la traverse de suspension, soulever la voiture jusqu'à ce que les roues atteignent leur position la plus basse. Desserrer les boulons, indiqués par une flèche et séparer la traverse de suspension du châssis de la voiture.

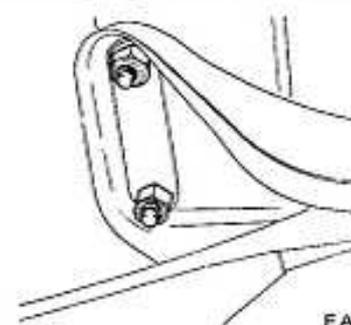


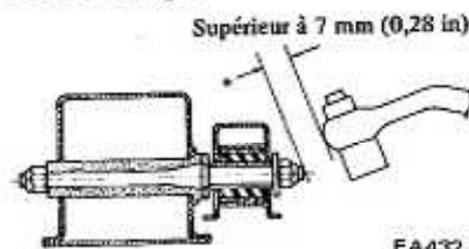
Fig. FA-27 Dépose de la traverse de suspension

### VERIFICATION

1. Vérifier si la traverse de suspension présente des signes évidents de déformation ou de fissures; remplacer si nécessaire.

Vérifier le jeu existant entre la traverse de suspension et le tendeur en position neutre. S'il est inférieur à la indication fournie, remplacer la traverse de suspension. (cf. Fig. FA-28)

### Pour l'Europe



### Sauf pour l'Europe

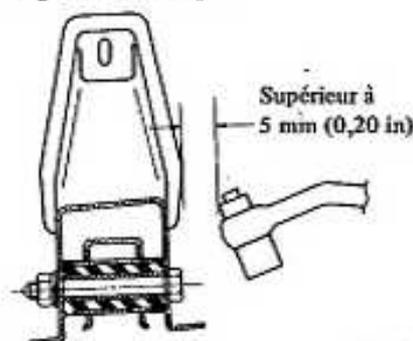


Fig. FA-28 Jeu compris entre la traverse de suspension et le tendeur

## RENSEIGNEMENTS UTILES ET SPECIFICATION

## Alignement des roues

Type	Condition	Carrossage	Châsse	Inclinaison pivot de fusée	Pincement mm (in)/degré
Pour l'Europe	A vide	25' à 1°55' (40' à 2°10')	1° à 2°30'	7°32' à 9°02'	2 à 4 (0,08 à 0,16)/ 12' à 24'
Sauf pour l'Europe		25' à 1°55' (3' à 1°33')	17' à 1°47'	7°47' à 8°47'	3 à 5 (0,12 à 0,20)/ 18' à 30'

Remarque: ( ) ... Modèle Fourgonnette

## Angle de direction

## Pour l'Europe

Roue intérieure	37° à 39°
Roue extérieure	31° à 33°

## Sauf pour l'Europe

Roue intérieure	42° à 44°
Roue extérieure	34° à 36°

## Jambe élastique

## Pour l'Europe

Diamètre extérieur en mm (in)	Diamètre tige de piston mm (in)	Diamètre piston mm (in)	Force d'amortissement lorsque la vitesse de course du piston est de 0,3 m/sec. (1,0 ft/sec.)	
			Expansion kg (lb)	Compression kg (lb)
50,8 (2,000)	20 (0,79)	30 (1,18)	32 à 48 (71 à 106)	20 à 30 (44 à 66)

## Sauf pour l'Europe

Diamètre extérieur en mm (in)	Diamètre tige de piston mm (in)	Diamètre piston mm (in)	Force d'amortissement lorsque la vitesse de course du piston est de 0,3 m/sec. (1,0 ft/sec.)	
			Expansion kg (lb)	Compression kg (lb)
45 (1,77)	18 (0,71)	25 (0,98)	38 à 58 (84 à 128)	18 à 26 (40 à 57)

Z·ONE·DATSUN

## Essieu et Suspension Avant

### Ressort hélicoïdal (Tous les modèles)

Diamètre du câble	mm (in) .....	10,5 (0,413)
Diamètre de la bobine	mm (in) .....	100 (3,94)
Tour de bobine .....		9,0
Tours effectifs de bobine .....		7,5
Longueur dégagée	mm (in) .....	357,5 (14,07) (conduite à droite) 346,5 (13,64) (conduite à gauche)
Tarage du ressort	kg/mm (lb/in) .....	1,62 (90,7)

### Roulement de roue

#### Couple de démarrage

		Pour l'Europe	Sauf pour l'Europe
Ajustage	cmkg (in-lb) .....	4,5 (3,9) ou moins	4,0 (3,5) ou moins
Au moyeu	kg (lb) .....	0,8 (1,8) ou moins	0,7 (1,5) ou moins
Pièces nouvelles	cmkg (in-lb) .....	8,5 (7,4) ou moins	8,0 (6,9) ou moins
Au moyeu	kg (lb) .....	1,5 (3,3) ou moins	1,4 (3,1) ou moins

### Joint à rotule

Couple de rotation ancien	cmkg (in-lb) .....	Plus de 50,0 (43)	Plus de 20,0 (17)
Couple de rotation nouveau	cmkg (in-lb) .....	75,0 à 125,0 (65 à 110)	40,0 à 100,0 (35 à 87)

### Couple de serrage

		mkg (ft-lb)	
<b>Barre stabilisatrice</b>			
Support de fixation .....	1,6 à 2,1 (12 à 15)	1,6 à 2,1 (12 à 15)	
Bielle .....	1,2 à 1,7 ( 9 à 12)	0,9 à 1,2 ( 7 à 9)	
<b>Tendeur</b>			
Fixation du tendeur .....	4,5 à 5,5 (33 à 40)	4,5 à 5,5 (33 à 40)	
Tendeur sur barre transversale .....	4,9 à 6,3 (35 à 46)	5,1 à 6,1 (37 à 44)	
Fixation support de tendeur .....	1,9 à 2,5 (14 à 18)	1,6 à 2,1 (12 à 15)	
<b>Barre transversale</b>			
Fixation .....	9,0 à 10,0 (65 à 72)	3,9 à 5,0 (28 à 36)	
<b>Joint à rotule</b>			
Sur barre transversale .....	1,9 à 2,5 (14 à 18) (petit) 4,9 à 6,3 (35 à 46) (grand)	5,1 à 6,1 (37 à 44)	
Ecrou crénelé du joint à rotule .....	5,5 à 7,6 (40 à 55)	5,5 à 10,0 (40 à 72)	
Bras articulé sur jambe élastique .....	7,3 à 9,9 (53 à 72)	4,6 à 6,1 (33 à 44)	
Etrier de frein sur fusée articulée .....	4,6 à 6,1 (33 à 44)	4,6 à 6,1 (33 à 44)	
Disque de frein sur fusée articulée .....	2,7 à 3,7 (20 à 27)	2,7 à 3,7 (20 à 27)	
Disque rotor sur moyeu .....	3,9 à 5,3 (28 à 38)	3,9 à 5,3 (28 à 38)	



# **MANUEL DE REPARATION**

## **SUPPLEMENT 1**

### **SERIE DES MODELES B210 CHASSIS ET CARROSSERIE**

#### **SECTION : ESSIEU ET SUSPENSION ARRIERE (RA)**

##### **TABLE DES MATIERES**

RENSEIGNEMENTS UTILES ET SPECIFICATIONS .....	RA-2
AMORTISSEUR ARRIERE .....	RA-2

**RENSEIGNEMENTS UTILES ET SPECIFICATIONS**

Pour améliorer le confort pendant la conduite, la force d'amortissement des amortisseurs arrière des modèles Berline et Coupé a été modifiée.

**AMORTISSEUR ARRIERE**

Force d'amortissement à 0,3 m (1,0 ft)/sec. kg (lb)	TOKICO	KAYABA
Expansion	44 à 64 (97 à 141)	48 à 68 (106 à 150)
Compression	26 à 42 (57 à 93)	26 à 40 (57 à 88)

# MANUEL DE REPARATION

## SUPPLEMENT 1

### SERIE DES MODELES B210 CHASSIS ET CARROSSERIE

#### SECTION : SYSTEME DE FREINAGE (BR)

##### TABLE DES MATIERES

FREINS .....	BR-2
FREIN AVANT A DISQUE (Type Annette mono-cylindre) .....	BR-2
DESCRIPTION .....	BR-2
DEPOSE ET POSE .....	BR-3
Déposé .....	BR-3
Pose .....	BR-3
DEMONTAGE ET MONTAGE .....	BR-3
Démontage .....	BR-3
ASSERVISSEMENT "MASTER-VAC" .....	BR-4
DESCRIPTION .....	BR-4
DONNEES ET SPECIFICATIONS TECHNIQUES .....	BR-5

Z·ONE·DATSUN

## FREINS

Le frein à disque du modèle 14/15AL a été monté sur les modèles destinés à l'Europe.

### FREIN AVANT A DISQUE (Type Annette mono-cylindre)

#### DESCRIPTION

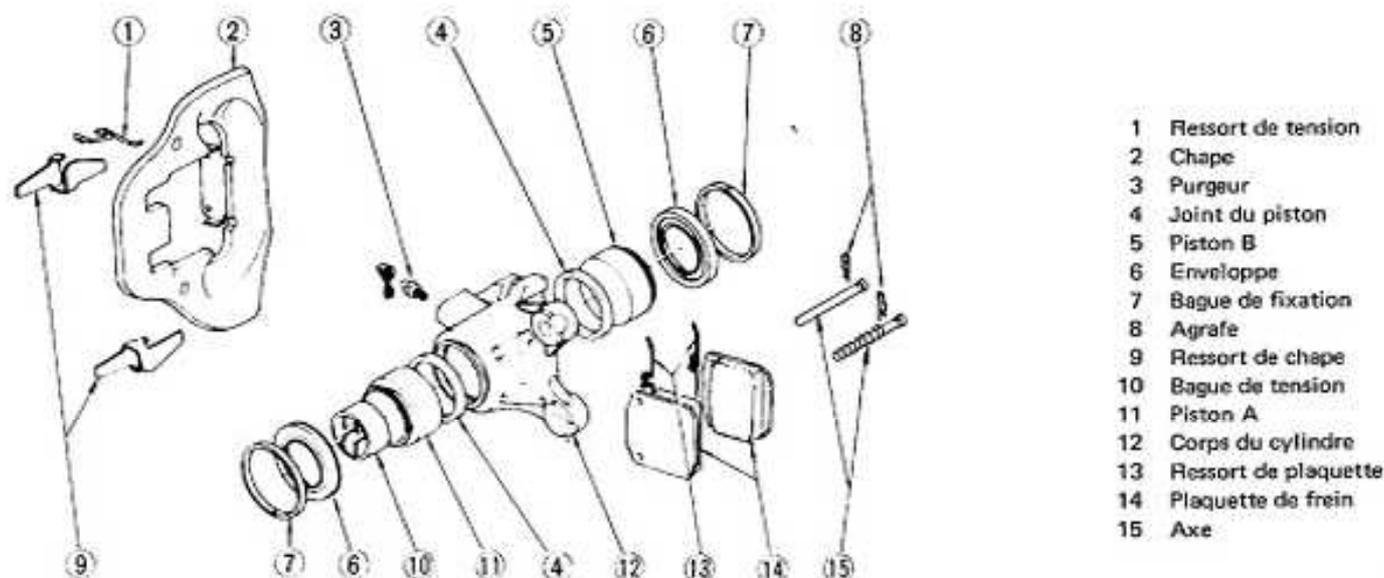
Le frein à disque du type AN-

NETTE comprend deux pistons sur un côté du disque de frein. Une chape permet aux plaquettes de s'appliquer sur le disque, avec une force égale des deux côtés. Il n'est pas nécessaire de régler le frein car il y a un réglage

automatique grâce à l'élasticité du joint du piston.

Il existe une légère différence de la dimension du frein à disque entre les modèles destinés à l'Europe et ceux pour les autres pays.

Pour l'Europe  
(Modèle 14/15AL)

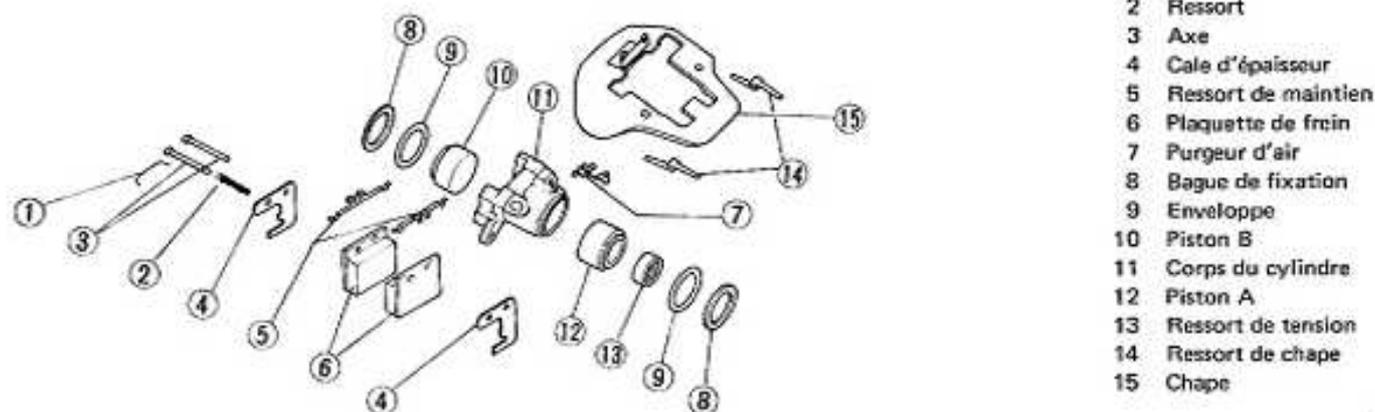


- 1 Ressort de tension
- 2 Chape
- 3 Purgeur
- 4 Joint du piston
- 5 Piston B
- 6 Enveloppe
- 7 Bague de fixation
- 8 Agrafe
- 9 Ressort de chape
- 10 Bague de tension
- 11 Piston A
- 12 Corps du cylindre
- 13 Ressort de plaquette
- 14 Plaquette de frein
- 15 Axe

BR801

Fig. BR-1 Vue éclatée du frein à disque type ANNETTE

Sauf pour l'Europe  
(Modèle 12/14AL)



- 1 Agrafe
- 2 Ressort
- 3 Axe
- 4 Cale d'épaisseur
- 5 Ressort de maintien
- 6 Plaquette de frein
- 7 Purgeur d'air
- 8 Bague de fixation
- 9 Enveloppe
- 10 Piston B
- 11 Corps du cylindre
- 12 Piston A
- 13 Ressort de tension
- 14 Ressort de chape
- 15 Chape

BR562

Fig. BR-2 Vue éclatée du frein à disque type ANNETTE

## DEPOSE ET POSE

### Dépose

1. Enlever les plaquettes. Se référer au Changement des plaquettes.
2. Enlever le tube de frein de l'ensemble porte-plaquettes.

#### Notes:

- a. Pour enlever le tube de frein, se servir d'une clef à tube adéquate. Ne jamais utiliser une clef ouverte ni une clef à molette.
  - b. Bouchonner le trou de l'ensemble porte-plaquettes de manière que le liquide de frein ne s'échappe pas du corps de cylindre.
3. Desserrer l'écrou fixant le levier d'articulation sur la jambe élastique et séparer les deux éléments.
  4. Desserrer les boulons fixant le corps du cylindre sur l'axe de l'articulation et enlever de la jambe élastique l'ensemble porte-plaquettes.
  5. En cas de besoin, déposer comme suit le disque:

### Pour l'Europe

- (1) Oter le capuchon du moyeu et la goupille fendue.
- (2) Desserrer le contre-écrou du palier et ôter le moyeu de roue avec le disque.
- (3) Fixer le moyeu de roue dans un étau, desserrer les boulons et ôter le disque du moyeu de roue.

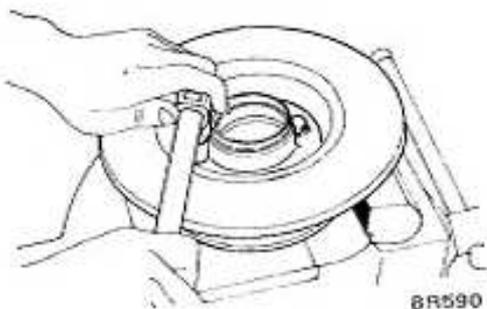
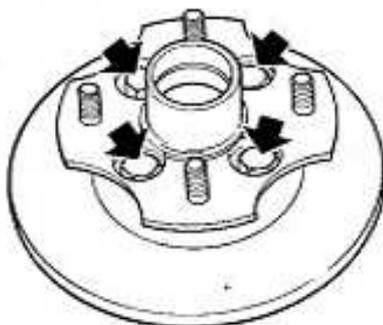


Fig. BR-3 Dépose du disque (Pour l'Europe)

### Sauf pour l'Europe

- (1) Oter le capuchon du moyeu et la goupille fendue.
- (2) Desserrer le contre-écrou du palier et ôter le moyeu de roue avec le disque.
- (3) Fixer le moyeu de roue dans un étau, desserrer les boulons et ôter le disque du moyeu de roue.



BR586

Fig. BR-4 Dépose du disque (Sauf pour l'Europe)

### Pose

1. Pour la pose de l'ensemble frein à disque et du disque, suivre la méthode inverse de celle de la dépose.

#### Notes:

- a. Quand on pose le moyeu de roue sur l'axe d'articulation, se reporter au chapitre FA concernant le réglage du roulement de roue.
- b. Pour la pose des tubes de frein, utiliser la clef dynamométrique à tube GG94310000.

### Couples de serrage:

#### Pour l'Europe (Modèle 14/15AL)

- Boulons de fixation du disque:  
3,9 à 5,3 mkg  
(28 à 38 ft-lb)
- Boulons de fixation de l'ensemble porte-plaquettes:  
7,3 à 9,9 mkg  
(53 à 72 ft-lb)
- Ecrans coniques des tubes de frein:  
1,5 à 1,8 mkg  
(11 à 13 ft-lb)

### Sauf pour l'Europe (Modèle 12/14AL)

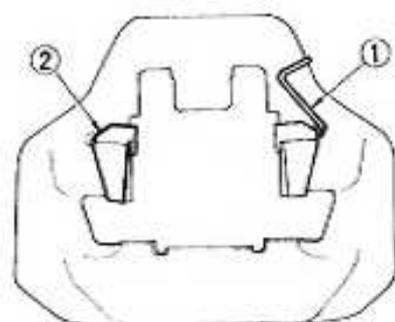
- Boulons de fixation du disque:  
3,9 à 5,3 mkg  
(28 à 38 ft-lb)
- Boulons de fixation de l'ensemble porte-plaquettes:  
4,6 à 6,1 mkg  
(33 à 44 ft-lb)
- Ecrans coniques des tubes de frein:  
1,5 à 1,8 mkg  
(11 à 13 ft-lb)

2. Après avoir posé la plaquette, purger l'air de la canalisation.

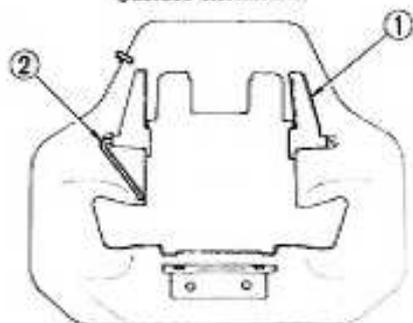
## DEMONTAGE ET MONTAGE

### Démontage

#### Pour l'Europe



Surface extérieure



Surface intérieure

- 1 Ressort de tension
- 2 Ressort de chasse

Sauf pour l'Europe

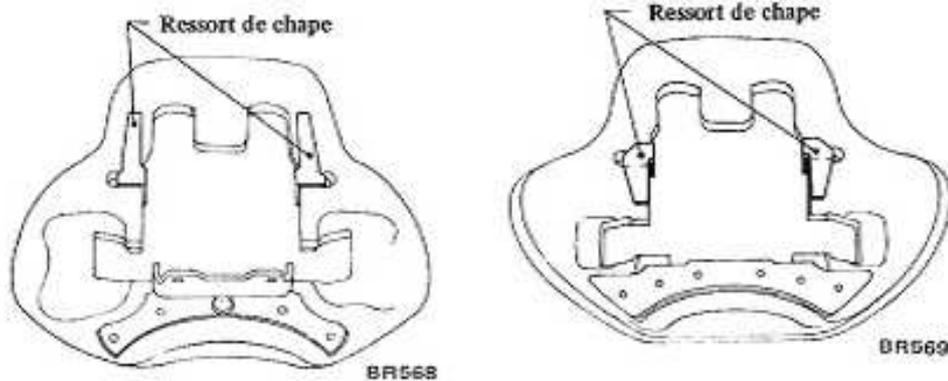


Fig. BR-5 Chape avec ressort de chape

Un modèle de l'asservissement "Master-Vac" M60 a été monté sur les modèles destinés à l'Europe.

## ASSERVISSEMENT "MASTER-VAC"

### DESCRIPTION

L'asservissement diminue la force nécessaire au fonctionnement de la

pédale et assure l'efficacité des freins sur les quatre roues; il est monté entre la pédale de frein et le maître-cylindre. Quand on enfonce la pédale, le liquide de frein est envoyé sous forte pression dans la canalisation de freinage et

parvient aux cylindres de roues afin de ralentir ou d'arrêter la voiture.

L'asservissement "Master-Vac" comprend une membrane à ressort d'un diamètre de 114,30 mm (4 1/2 in) ou de 152,40 mm (6 in).

## DONNEES ET SPECIFICATIONS TECHNIQUES

Pédale de frein			
Hauteur libre			
véhicule avec B/V synchronisée	mm (in)	156 (6,14)	
véhicule avec B/V automatique	mm (in)	158 (6,22)	
Jeu libre	mm (in)	1 à 3 (0,04 à 0,12)	
Hauteur pédale enfoncée	mm (in)	Environ 70 (2,76)	
Maître-cylindre			
Diamètre intérieur			
(avec Master-Vac)	mm (in)	19,05 (¾)	
(sans Master-Vac)	mm (in)	17,46 (⅝)	
Frein à main		Commande mécanique sur les roues arrière	
Type			
Course normale	mm (in)	78,5 (3,091): 6ème cran	
Frein à pied avant		POUR L'EUROPE	SAUF POUR L'EUROPE
Type		ANNETTE (14/15AL) (Frein à disque mono-cylindre)	ANNETTE (12/14AL) (Frein à disque mono-cylindre)  Deux segments comprimés (Frein à tambour)
Diamètre intérieur du cylindre de roue	mm (in)	51,1 (2,012)	48,1 (1,894)  20,64 (⅝)
Diamètre extérieur du disque de frein	mm (in)	245 (9,65)	220 (8,66)  —
Voile du disque	mm (in)	Moins de 0,12 (0,0047)	Moins de 0,12 (0,0047)  —
Limite de réparation du disque (épaisseur)	mm (in)	8,4 (0,331)	8,4 (0,331)  —
Diamètre intérieur du tambour de frein	mm (in)	—	—  203,20 (8)
Faux-rond intérieur du tambour	mm (in)	—	—  0,02 (0,0008)
Limite de réparation du tambour (diamètre)	mm (in)	—	—  204,5 (8,05)
Plaquettes de frein (Largeur x épaisseur x longueur)	mm (in)	41,2 x 10 x 61,4 (1,622 x 0,39 x 2,417)	42 x 10,3 x 56,8 (1,65 x 0,406 x 2,236)  —
Limite d'usure (épaisseur)	mm (in)	1,6 (0,063)	1,6 (0,063)  —
Garniture de frein (Largeur x épaisseur x longueur)	mm (in)	—	—  35 x 4,8 x 195 (1,38 x 0,189 x 7,68)
Limite d'usure (épaisseur)	mm (in)	—	—  1,5 (0,059)
Frein à pied arrière			
Type		Frein à tambour à segment comprimé et à segment tendu avec autorégleur	Frein à tambour à segment comprimé et à segment tendu sans autorégleur
Diamètre intérieur du cylindre de roue	mm (in)	*1 20,64 (⅝)	17,46 (⅝)

## Système de Freinage

		POUR L'EUROPE	SAUF POUR L'EUROPE
Diamètre intérieur du tambour de frein	mm (in)	203,20 (8)	203,20 (8)
Faux-rond intérieur de tambour de frein	mm (in)	0,02 (0,0008)	0,02 (0,0008)
Limite de réparation de diamètre de tambour	mm (in)	204,5 (8,05)	204,5 (8,05)
Garniture (Largeur x épaisseur x longueur)	mm (in)	35 x 4,8 x 195 (1,38 x 0,189 x 7,68)	35 x 4,8 x 195 (1,38 x 0,189 x 7,68)
Limite d'usure (épaisseur)	mm (in)	1,5 (0,059)	1,5 (0,059)

\*1 S'applique aux modèles destinés à l'Angleterre

### Couples de serrage

Ecrou de fixation du maître-cylindre de frein	mkg (ft-lb)	0,8 à 1,2 (6 à 9)
Raccord de tube de frein	mkg (ft-lb)	1,5 à 1,8 (11 à 13)
Raccord de durite de frein	mkg (ft-lb)	1,7 à 2,0 (12 à 14)
Purgeur d'air	mkg (ft-lb)	0,7 à 0,9 (5 à 7)
Axe de pédale de frein	mkg (ft-lb)	1,9 à 2,4 (14 à 17)
Boulon de montage raccord 3 voies	mkg (ft-lb)	0,8 à 1,1 (6 à 8)
Boulon de montage vanne NP	mkg (ft-lb)	0,3 à 0,4 (2 à 3)
Boulon de fixation de l'ensemble porte-plaquettes		
(pour l'Europe)	mkg (ft-lb)	7,3 à 9,9 (53 à 72)
(sauf pour l'Europe)	mkg (ft-lb)	4,6 à 6,1 (33 à 44)
Boulon de fixation du disque	mkg (ft-lb)	3,9 à 5,3 (28 à 38)

# MANUEL DE REPARATION

## SUPPLEMENT 1

### SERIE DES MODELES B210 CHASSIS ET CARROSSERIE

#### SECTION : ROUES ET PNEUS (WT)

##### TABLE DES MATIERES

ROUES ET PNEUS .....	WT-2
DESCRIPTION .....	WT-2
USAGE DES PNEUS ET RECOMMANDATIONS SUR LA PRESSION DE GONFLAGE .....	WT-2

## ROUES ET PNEUS

La taille des pneus des modèles destinés à l'Europe est passée de 12 à 13 in.

### DESCRIPTION

Les modèles de la série B210 utilisent des roues 4J-12 avec un déport de 30 mm (1,18 in) ou des 4 1/2J-13 avec un déport de 25 mm (0,98 in). Les roues 4-1/2J-13 seront montées sur des

modèles destinés à l'exportation dans les pays européens pour pouvoir rouler à vive allure.

Le mode d'utilisation des pneus et des roues est spécifié dans le tableau

ci-dessous. Les pneus radiaux sont en option. Les pneus en biais sans chambre sont de type standard. Les pneus radiaux sont des pneus munis de chambres à air.

### USAGE DES PNEUS ET RECOMMANDATIONS SUR LA PRESSION DE GONFLAGE

Unité: kg/cm<sup>2</sup> (psi)

Type de véhicule		Taille des roues	Taille des pneus	Remarques	Gonflage		Remarques
					Avant	Arrière	
Europe	Berline et Coupé	4 1/2 J-13	6.15S-13-4PR	Pneu en biais (sans chambre à air)	1,7 (24)	1,7 (24)	
			6.15-13-4PR	Pneu en biais	1,7 (24)	1,7 (24)	
			155SR-13	Pneu radial	1,9 (27)	1,9 (27)	
Sauf pour l'Europe	Berline et Coupé	4J-12	6.00S-12-4PR	Pneu en biais (sans chambre à air)	1,5 (21)	1,5 (21)	
			6.00-12-4PR	Pneu en biais	1,5 (21)	1,5 (21)	
			155SR-12	Pneu radial	1,7 (24)	1,7 (24)	
Europe	Fourgonnette	4 1/2 J-13	6.15S-13-4PR	Pneu en biais (sans chambre à air)	1,7/1,9 (24/27)	1,7/1,9 (24/27)	Charge partielle/ Charge maximum
			6.15-13-4PR	Pneu en biais			
			155SR-13	Pneu radial	1,9 (27)	1,9 (27)	
Sauf pour l'Europe	Fourgonnette	4J-12	6.00-12S-4PR	Pneu en biais	1,5/1,7 (21/24)	1,8/2,0 (26/28)	Charge partielle/ Charge maximum
			6.00-12-4PR	Pneu en biais			

Notes:

- La pression de gonflage doit être mesurée lorsque le pneu est froid.
- Les chambres à air pour les pneus radiaux sont uniquement des chambres à air des pneus en biais.

# **MANUEL DE REPARATION**

## **SUPPLEMENT 1**

### **SERIE DES MODELES B210 CHASSIS ET CARROSSERIE**

#### **SECTION : COMMANDE MOTEUR, SYSTEMES D'ALIMENTATION ET D'ECHAPPEMENT (FE)**

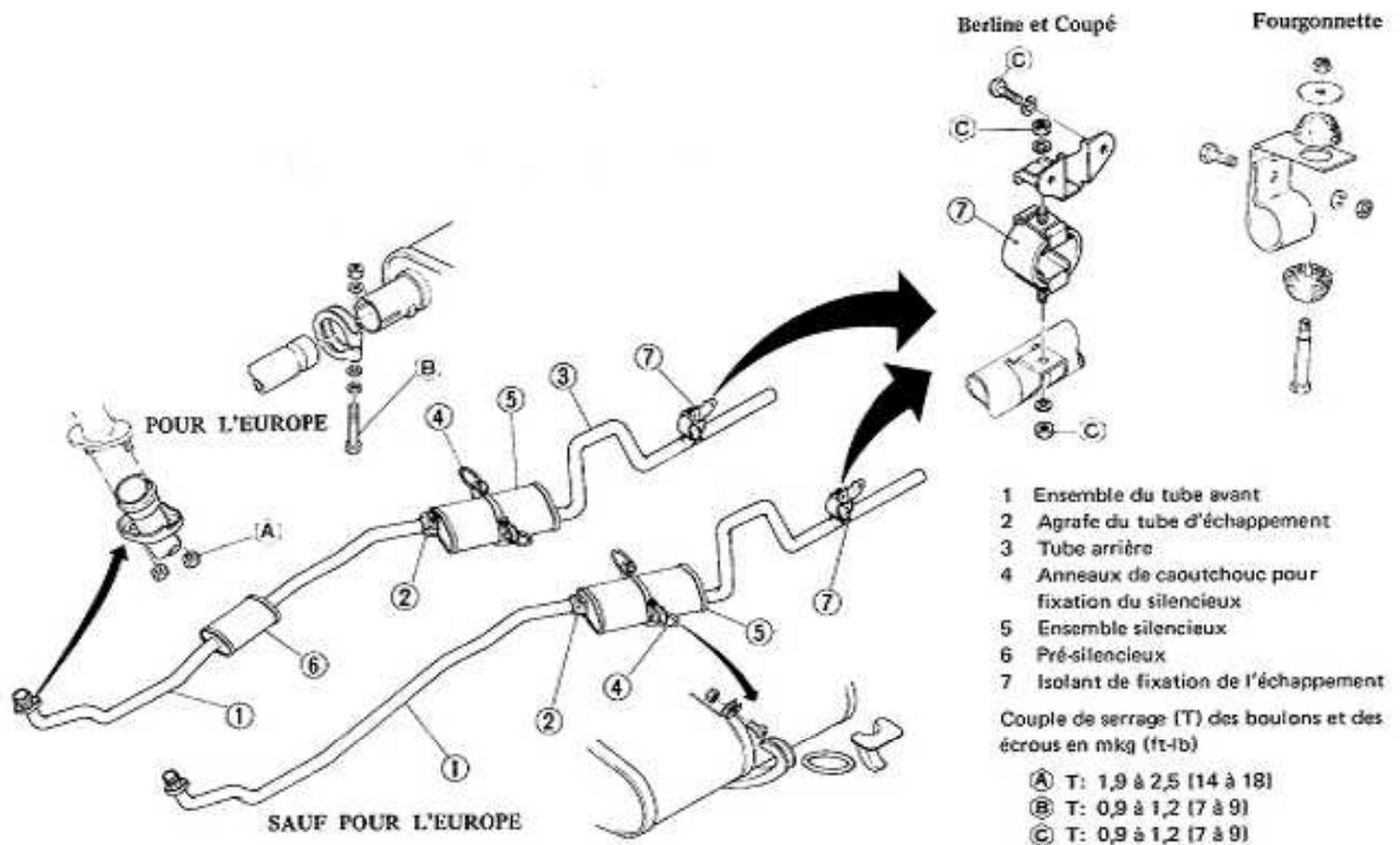
##### **TABLE DES MATIERES**

CANALISATION D'ECHAPPEMENT .....	FE-2
DESCRIPTION .....	FE-2

## CANALISATION D'ÉCHAPPEMENT

L'isolant de fixation de l'échappement a été modifié. Les modèles destinés à l'Europe ne possèdent plus le post-silencieux.

### DESCRIPTION



FE338

Fig. FE-1 Système d'échappement

# MANUEL DE REPARATION

## SUPPLEMENT 1

### SERIE DES MODELES B210 CHASSIS ET CARROSSERIE

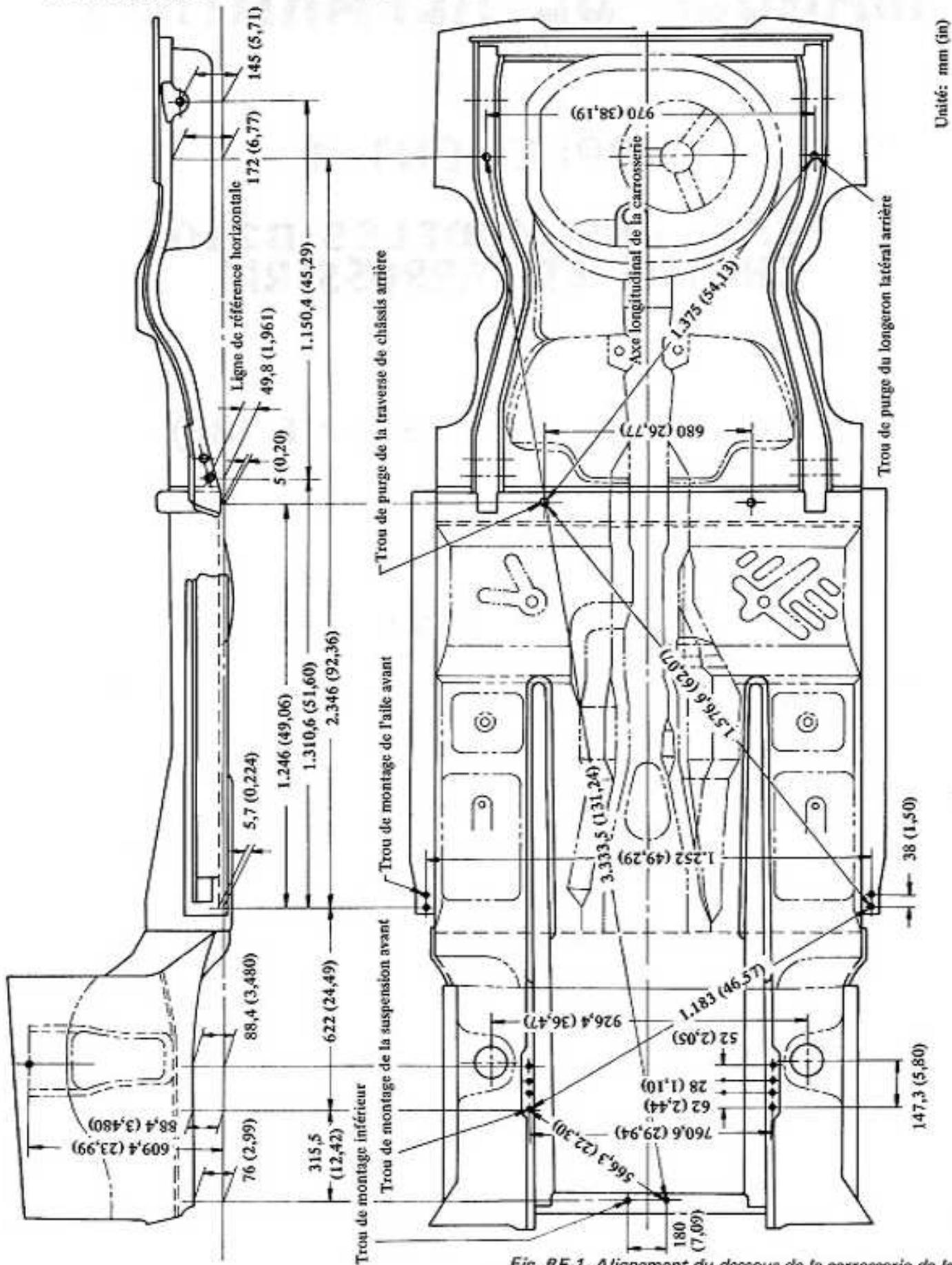
#### SECTION : CARROSSERIE (BF)

##### TABLE DES MATIERES

ALIGNEMENT DESSOUS DE LA CARROSSERIE .....	BF-2
PARE-CHOC ET CALANDRE .....	BF-5
PROTECTEUR D'AILE .....	BF-5
DEPOSE ET REPOSE .....	BF-5
PORTE ARRIERE (Fourgonnette) .....	BF-5
VERROU DE PORTE ARRIERE .....	BF-5
DEPOSE ET POSE .....	BF-5
PORTES .....	BF-6
VITRE DE PORTE ET COMMANDE DE VITRE .....	BF-6
FENETRE ARRIERE EN COIN (Coupé) .....	BF-6
Dépose et pose .....	BF-6

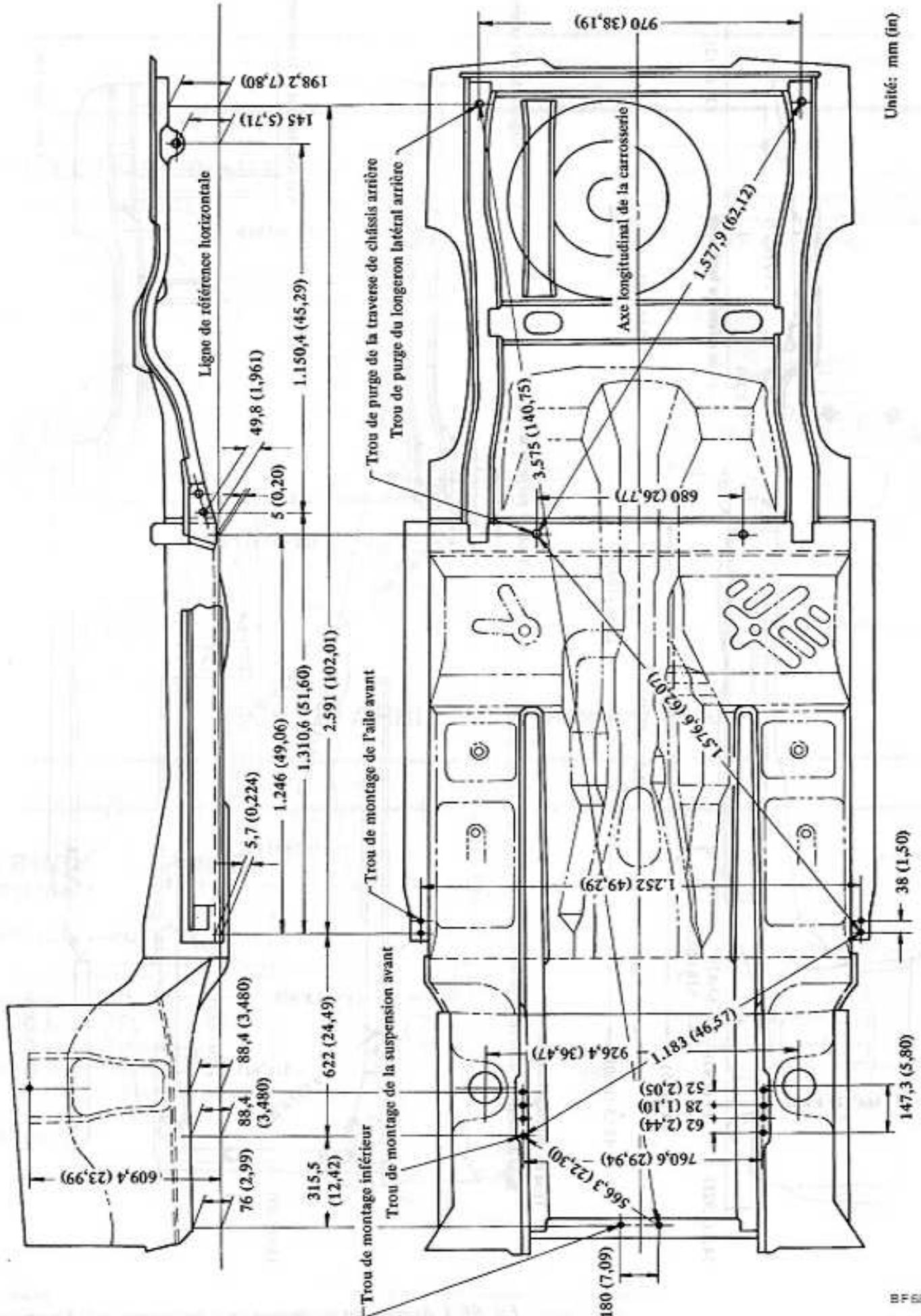
## ALIGNEMENT DESSOUS DE LA CARROSSERIE

Le dessous de la carrosserie des modèles Berline, Coupé et Fourgonnette a été en partie modifié. Les spécifications sont toutefois identiques.



Unité: mm (in)

Fig. BF-1 Alignement du dessous de la carrosserie de la Berline  
BF-2



Unité: mm (in)

BF685A

Fig. BF-2 Alignement du dessous de la carrosserie du Coupé



## PARE-CHOCS ET CALANDRE

Les renseignements qui se rapportent au protecteur d'aile ont été mis en complément.

### PROTECTEUR D'AILE DEPOSE ET REPOSE

1. Déposer l'aile avant comme décrit précédemment.
2. Retirer les vis de fixation du protecteur d'aile sur le rebord de capot.

3. Le protecteur d'aile peut ainsi être aisément déposé.
4. Le repose s'effectue à l'inverse des opérations de dépose.

Note: Après avoir remonté la plaque d'aile, monter une agrafe de fixation sur le rebord d'assemblage de l'aile et du protecteur.

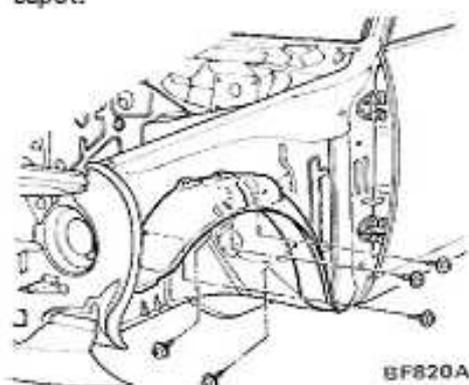
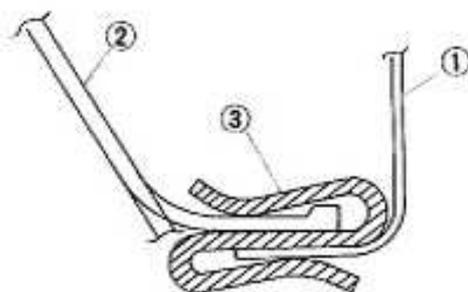


Fig. BF-4 Protecteur d'aile



- 1 Plaque d'aile
- 2 Protecteur
- 3 Agrafe de fixation

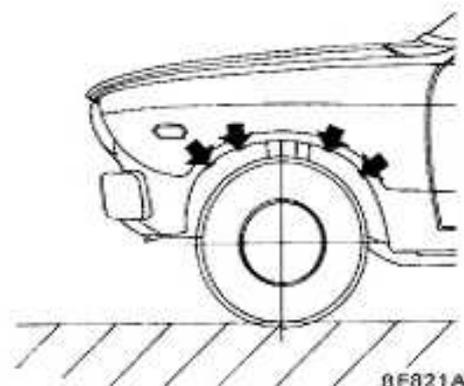


Fig. BF-5 Fixation des agrafes

## PORTE ARRIERE (Fourgonnette)

Le verrou de porte arrière du modèle Fourgonnette a été modifié.

### VERROU DE PORTE ARRIERE

#### DEPOSE ET POSE

1. Ouvrir la porte arrière et la maintenir ouverte.
2. Oter les vis fixant la garniture de la porte et ôter la garniture et le joint d'étanchéité de la porte.
3. Desserrer les boulons du verrou de porte et ôter celui-ci. Voir Figures BF-6 et BF-7.

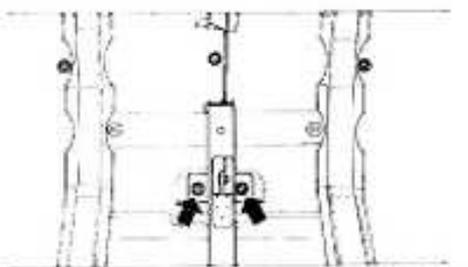


Fig. BF-6 Démontage de la porte arrière

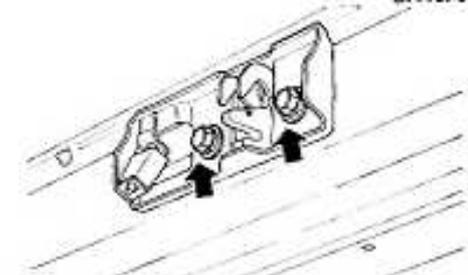
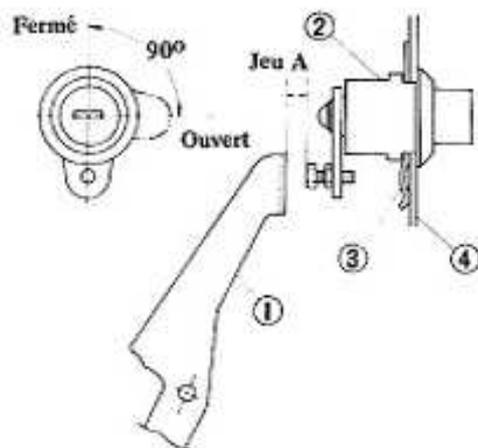


Fig. BF-7 Démontage du verrou de porte arrière

4. Pour ôter le cylindre de verrouillage, dégager l'agrafe entre le cylindre et le panneau de porte et retirer le cylindre.
5. Monter le verrou de porte arrière et le cylindre de verrouillage dans l'ordre inverse du démontage.
6. Une fois que le cylindre de verrouillage a été remonté, ajuster le jeu A en desserrant le contre-écrou. Le jeu normal est d'environ 3 mm (0,12 in).



- 1 Levier de verrouillage de porte arrière
- 2 Cylindre de verrouillage de porte arrière
- 3 Agrafe de fixation
- 4 Tôle de porte arrière

BF822A

Fig. BF-8 Réglage du cylindre de verrouillage

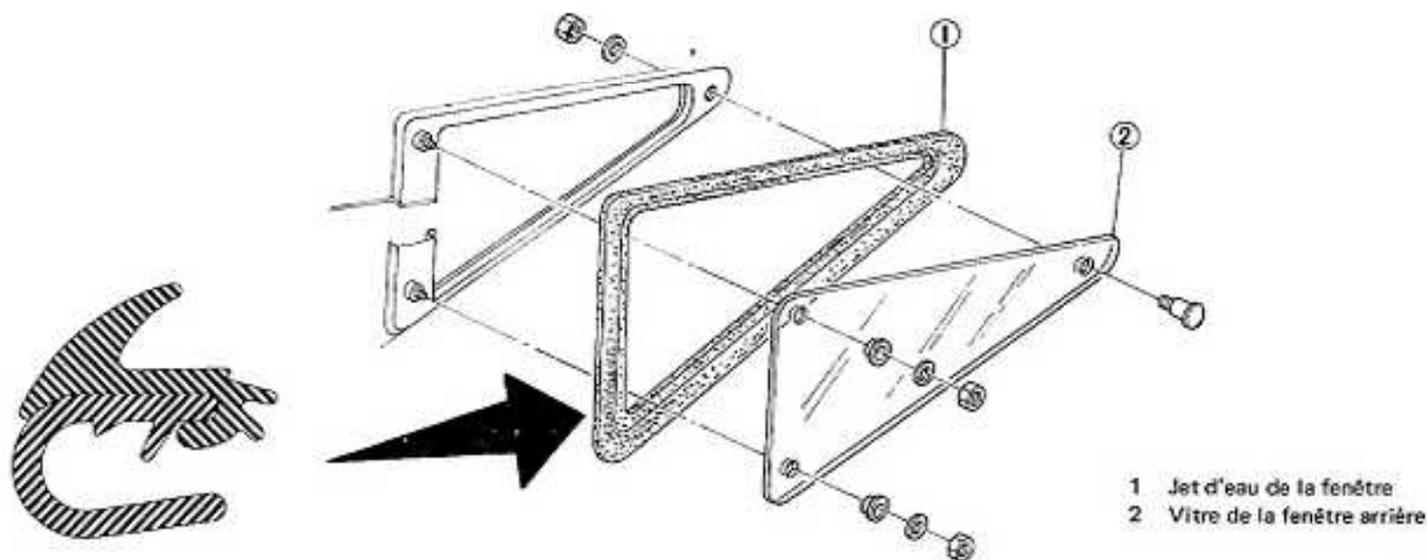
## PORTES

Le jet d'eau de la fenêtre arrière en coin du modèle Coupé a été modifié.

### VITRE DE PORTE ET COMMANDE DE VITRE

#### FENETRE ARRIERE EN COIN (Coupé)

Dépose et pose



- 1 Jet d'eau de la fenêtre
- 2 Vitre de la fenêtre arrière

BF823A

Fig. BF-9 Vue éclatée de la fenêtre arrière en coin

# MANUEL DE REPARATION

## SUPPLEMENT 1

### SERIE DES MODELES B210 CHASSIS ET CARROSSERIE

#### SECTION : SYSTEME D'ELECTRICITE CARROSSERIE (BE)

##### TABLE DES MATIERES

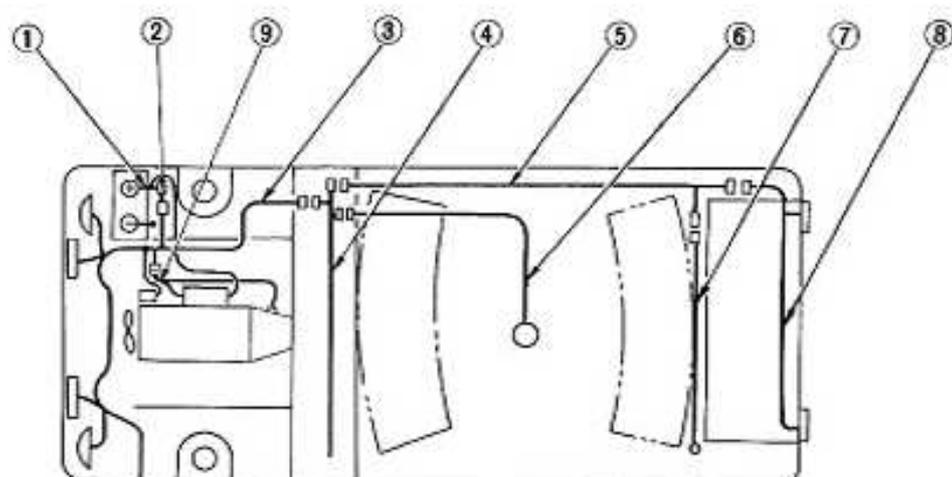
CABLAGE ELECTRIQUE DE LA CARROSSERIE .....	BE- 2
DESCRIPTION .....	BE- 2
CABLAGE .....	BE- 2
FAISCEAU DU COMPARTIMENT MOTEUR .....	BE- 2
Faisceau de fils N°2 du moteur .....	BE- 3
PORTE-FUSIBLES ET FUSIBLE DE LIAISONS .....	BE- 4
INSTRUCTIONS D'ENTRETIEN .....	BE- 4
Fusible .....	BE- 4
ECLAIRAGE ET SIGNALISATION .....	BE- 6
SCHEMAS ELECTRIQUES DU RESEAU D'ECLAIRAGE .....	BE- 6
Projecteur .....	BE- 6
Réseau de la lampe d'indicateur de direction .....	BE- 9
Réseau des lampes de feux de position et des feux de la plaque minéralogique .....	BE-15
Lampe du combiné d'instruments .....	BE-21
Plafonnier .....	BE-22
Réseau du feu de recul .....	BE-23
Réseau du feu de stop .....	BE-25
Réseau du voyant de cadran de sélecteur (Boîte de vitesses automatique) .....	BE-29
Réseau du dispositif de feux de détresse .....	BE-31

APPAREILS DE MESURES ET JAUGES .....	BE-32
DISPOSITIF INDICATEUR DE NIVEAU D'ESSENCE ET DE TEMPERATURE D'EAU .....	BE-32
DISPOSITIF D'INDICATION DE PRESSION D'HUILE .....	BE-34
TEMOIN DE CHARGE .....	BE-35
DISPOSITIF D'AVERTISSEUR DE FREINAGE (Seulement pour les modèles de conduite à gauche destinés à l'Europe) .....	BE-36
ACCESSOIRES ELECTRIQUES .....	BE-37
AVERTISSEUR SONORE .....	BE-37
ESSUIE-GLACE ET LAVE-GLACE .....	BE-38
ALLUME-CIGARE .....	BE-40
DEGIVRAGE ELECTRIQUE DE LA LUNETTE ARRIERE (Modèle de conduite à gauche pour l'Europe) .....	BE-41
RADIO .....	BE-43
DISPOSITIF DE RETROGRADATION FORCEE (Pour les modèles de conduite avec boîte de vitesses automatique) .....	BE-44
DISPOSITIF D'ALLUMAGE ET DE DEMARRAGE .....	BE-45
Dispositif d'allumage .....	BE-45
Dispositif de démarrage .....	BE-46
FAISCEAU DU COMPARTIMENT MOTEUR .....	BE-47

## CABLAGE ELECTRIQUE DE LA CARROSSERIE

Un connecteur a été ajouté au faisceau de fils N°2 du moteur.

### DESCRIPTION



- 1 Câble de batterie
- 2 Fusible de liaison
- 3 Faisceau du compartiment moteur
- 4 Faisceau d'instruments
- 5 Faisceau de carrosserie

- 6 Faisceau de plafonnier
- 7 Fils d'émetteur jauge à essence
- 8 Faisceau arrière
- 9 Faisceau de fils N°2 du moteur

BESSO

*Fig. BE-1 Câblage de faisceaux*

### CABLAGE

#### FAISCEAU DU COMPARTIMENT MOTEUR

Le faisceau du compartiment moteur est relié au faisceau d'instruments par deux grands connecteurs sous l'extrémité droite du tablier. Il suit ensuite le côté et la face avant du compartiment moteur. Ce faisceau a plusieurs branchements avec des connecteurs. Ces derniers sont reliés au moteur de lave-glace, aux répéteurs latéraux de feux d'indicateurs de direction, aux feux avant combinés, aux avertisseurs sonores, aux projecteurs, à la bobine d'allumage, au régulateur de tension, au fusible de liaison, au distributeur, au commutateur de pression d'huile, à l'alternateur, au transmetteur thermique et au moteur d'essui-glace. Ce faisceau est également relié au support de la batterie comme un point de masse.

Notes:

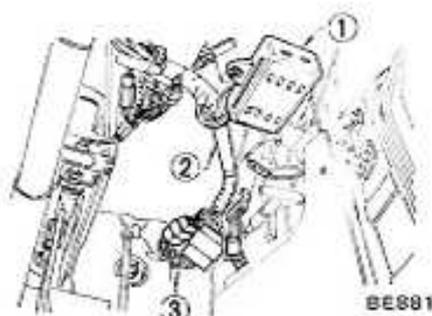
- a. Le faisceau compartiment moteur est différent pour les boîtes mécaniques et automatiques. Sur les modèles de conduite à gauche, les connecteurs du contacteur de rétrogradation forcée sont inutiles, mais une paire de connecteurs sont lises pour le faisceau d'instruments.
- b. Les modèles de conduite à gauche destinés à l'Europe y compris la Suède ont en plus un connecteur avec six sorties pour le relais d'éclairage situé à l'extrémité droite avant et un connecteur pour la vérification du contacteur de frein situé sur le côté arrière du compartiment moteur. Il n'y a pas de contacteur de rétrogradation forcée.
- c. Les modèles destinés à la Suède sont équipés d'essuies-projecteurs; donc, le faisceau compartiment moteur a un connecteur pour les essuies-projecteurs, situé à l'ex-

trémité avant du compartiment moteur et des connecteurs pour le moteur du lave-projecteur situé à l'extrémité gauche du compartiment moteur; les connecteurs du relais du lave-projecteur, le relais N° 2 et l'interrupteur du lave-projecteur sont existants.

**Faisceau de fils N° 2 du moteur**

Le faisceau de fils N° 2 du moteur est branché sur le faisceau de compartiment moteur à côté du bloc-cylindres.

- Faisceau de fils N° du moteur à un connecteur



- 1 Porte-fusibles
- 2 Faisceau d'instruments
- 3 Faisceau compartiment moteur

Fig. BE-2 Liaison entre les faisceaux de compartiment moteur et d'instruments

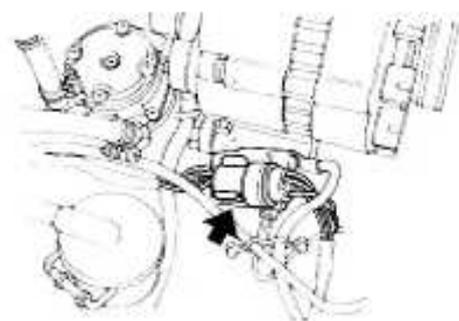


Fig. BE-3

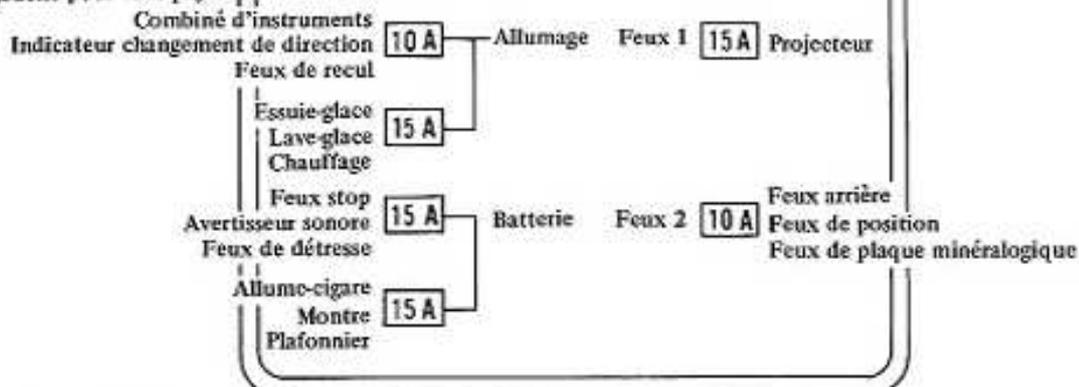
La puissance des fusibles du modèle à conduite à gauche a été modifiée.

**PORTE-FUSIBLES ET FUSIBLE DE LIAISONS**

**INSTRUCTIONS D'ENTRETIEN**

**Fusible**

Modèle de conduite à gauche pour tous pays



Modèle de conduite à gauche pour l'Europe

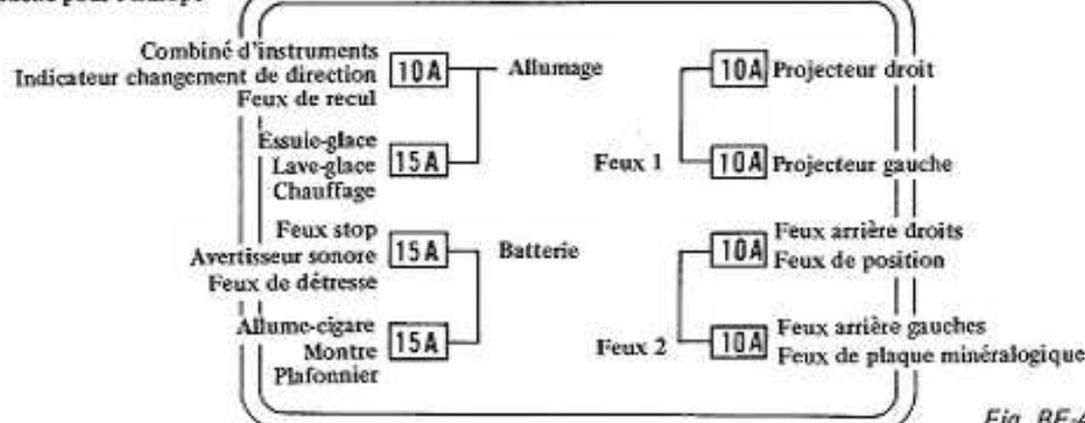
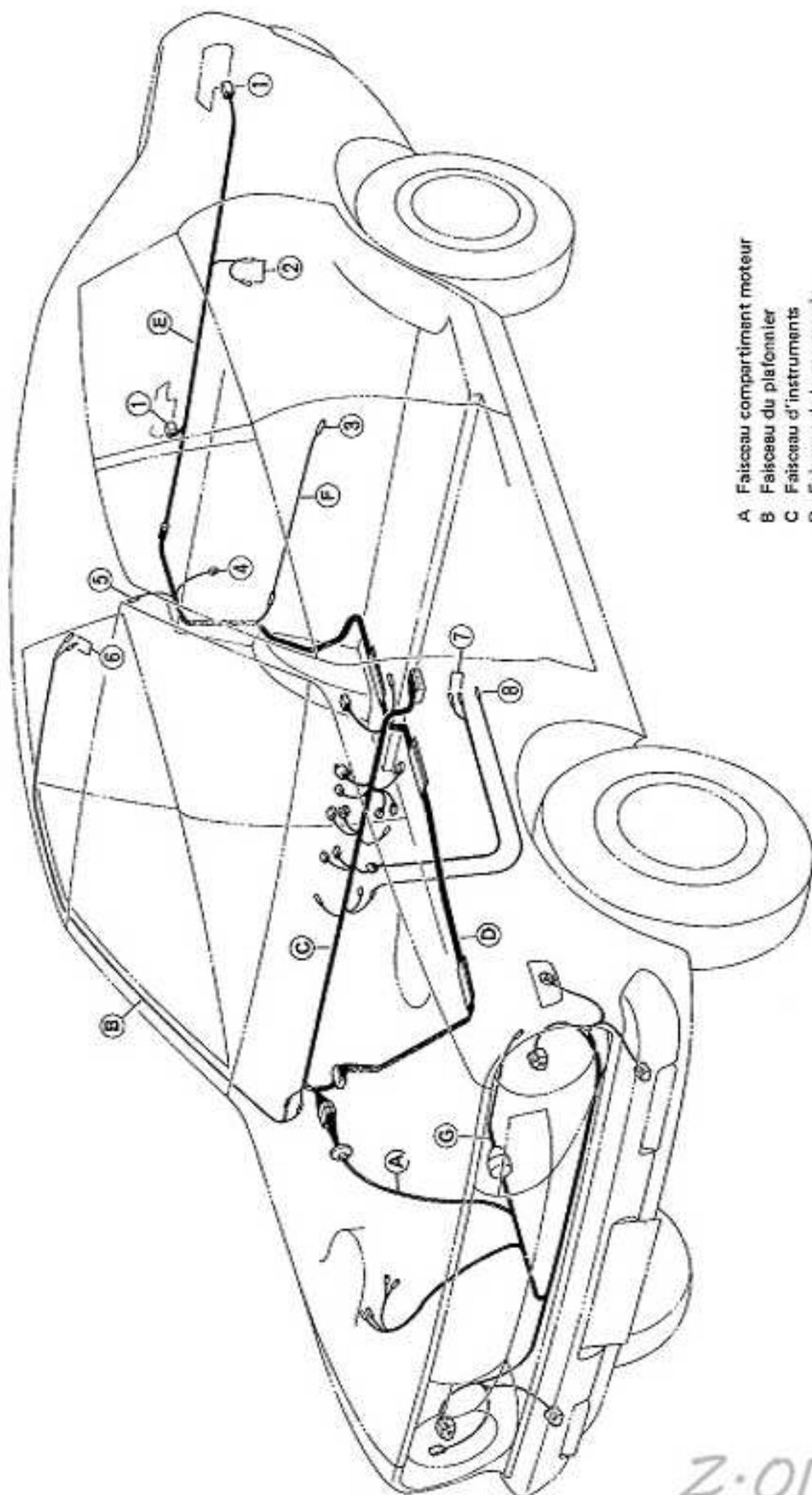


Fig. BE-4 Porte-fusible

Le faisceau et les fils ont été modifiés.

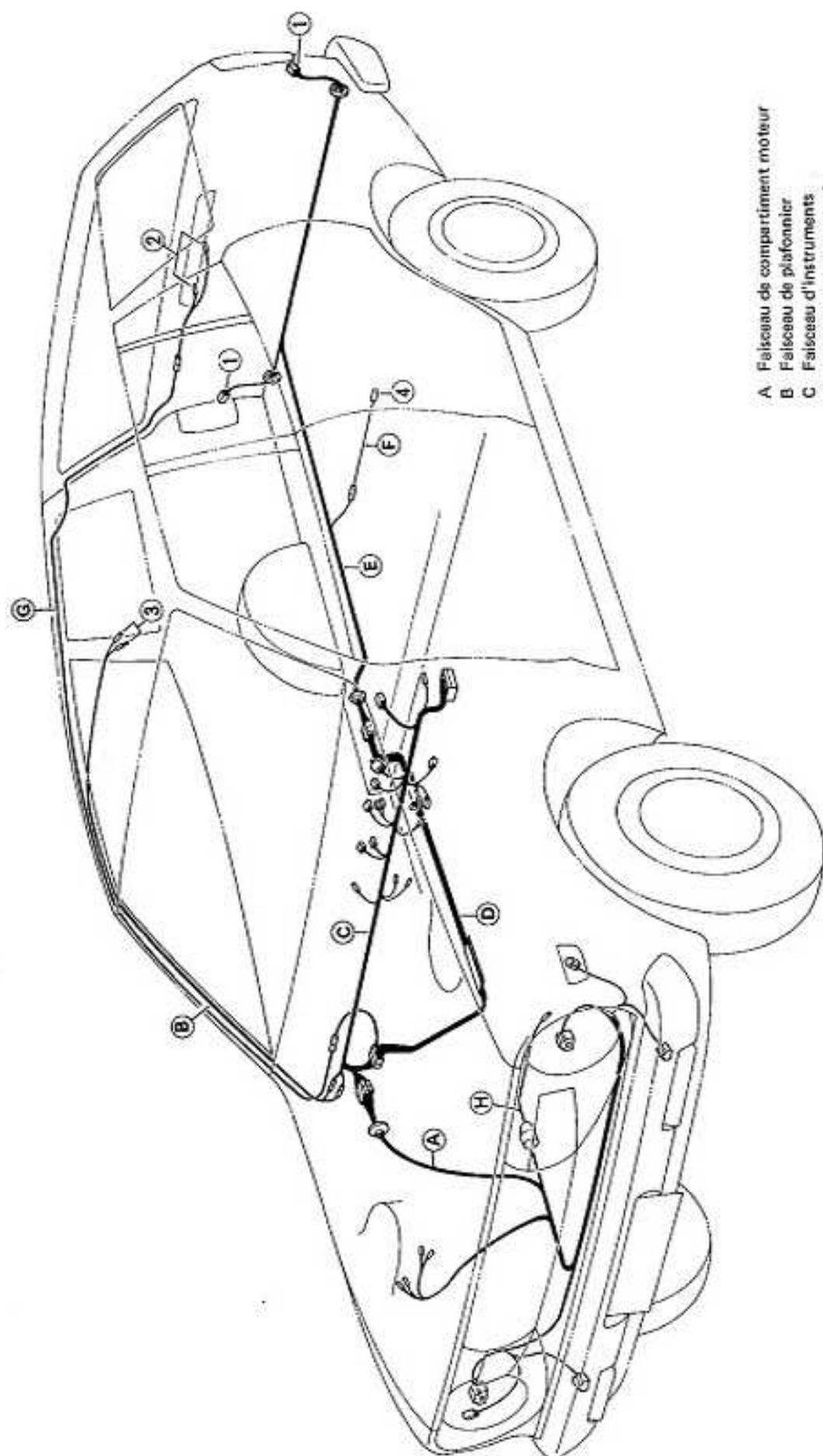


- A Faisceau compartiment moteur
  - B Faisceau du plafonnier
  - C Faisceau d'instruments
  - D Faisceau de la carrosserie
  - E Faisceau arrière
  - F Faisceau d'émetteur de jauge à essence
  - G Faisceau de fils N° 2 du moteur
- 
- 1 Vers les lampes combinées arrière
  - 2 Vers la plaque minéralogique
  - 3 Vers l'émetteur de jauge à essence
  - 4 Vers la masse
  - 5 Vers désembuage arrière (uniquement pour l'Europe)
  - 6 Vers plafonnier
  - 7 Vers l'indicateur de transmission automatique
  - 8 Vers contacteur de feux de stop

SE884

Fig. BE-5 Faisceau et fils (Berline et Coupé)

Z·ONE·DATSUN



- A Faisceau de compartiment moteur
- B Faisceau de plafonnier
- C Faisceau d'instruments
- D Faisceau de la carrosserie
- E Faisceau arriere
- F Faisceau de reservoir d'essence
- G Faisceau de la lampe de la plaque mineralogique
- H Faisceau de fils N° 2 du moteur

- 1 Vers la lampe combinee arriere
- 2 Vers la lampe de la plaque mineralogique
- 3 Vers le plafonnier
- 4 Vers l'emetteur de la jauge a essence

# ECLAIRAGE ET SIGNALISATION

Pour faciliter l'adaptation des schémas électriques modifiés, les schémas de câblage ont été modifiés.

## SCHEMAS ELECTRIQUES DU RESEAU D'ECLAIRAGE

### Projecteur

Modèle de conduite à gauche destiné à tous pays

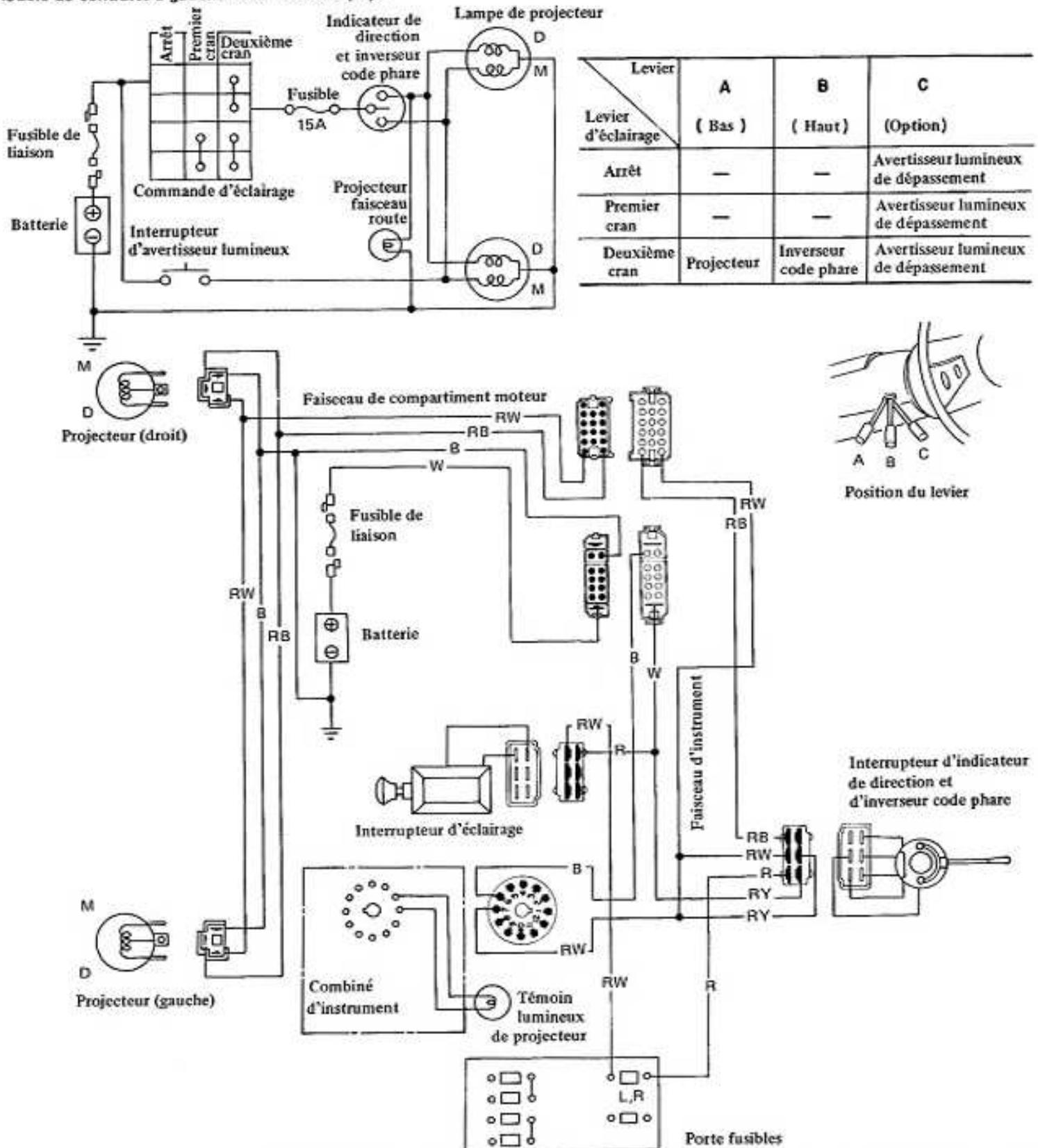
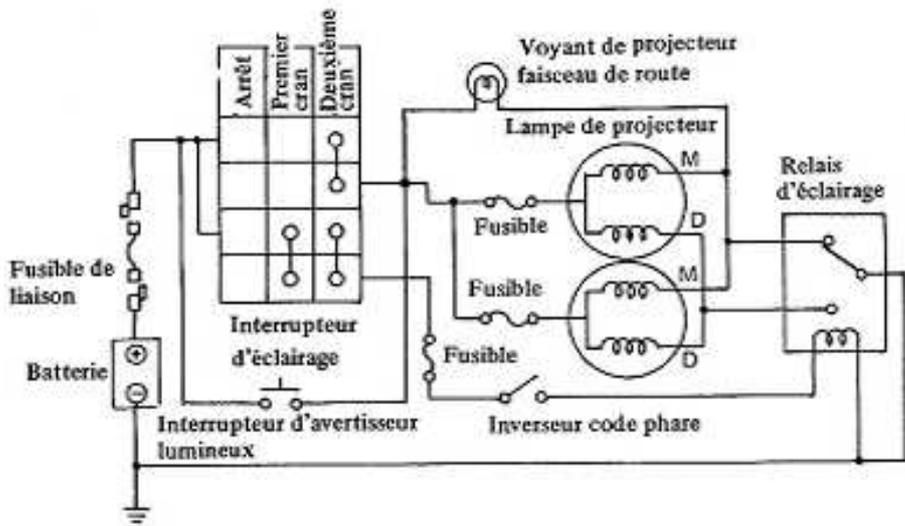


Fig. BE-7 Schéma électrique de projecteur (Modèle de conduite à gauche destiné à tous pays)

# Système d'Electricité Carrosserie

Modèle de conduite à gauche destiné à l'Europe



Levier	A	B	C
	( Bas )	( Haut )	
Interrupteur d'éclairage			
Arrêt	—	—	Avertisseur lumineux de dépassement
Premier cran	—	—	Avertisseur lumineux de dépassement
Deuxième cran	Projecteur	Inverseur code phare	Avertisseur lumineux de dépassement

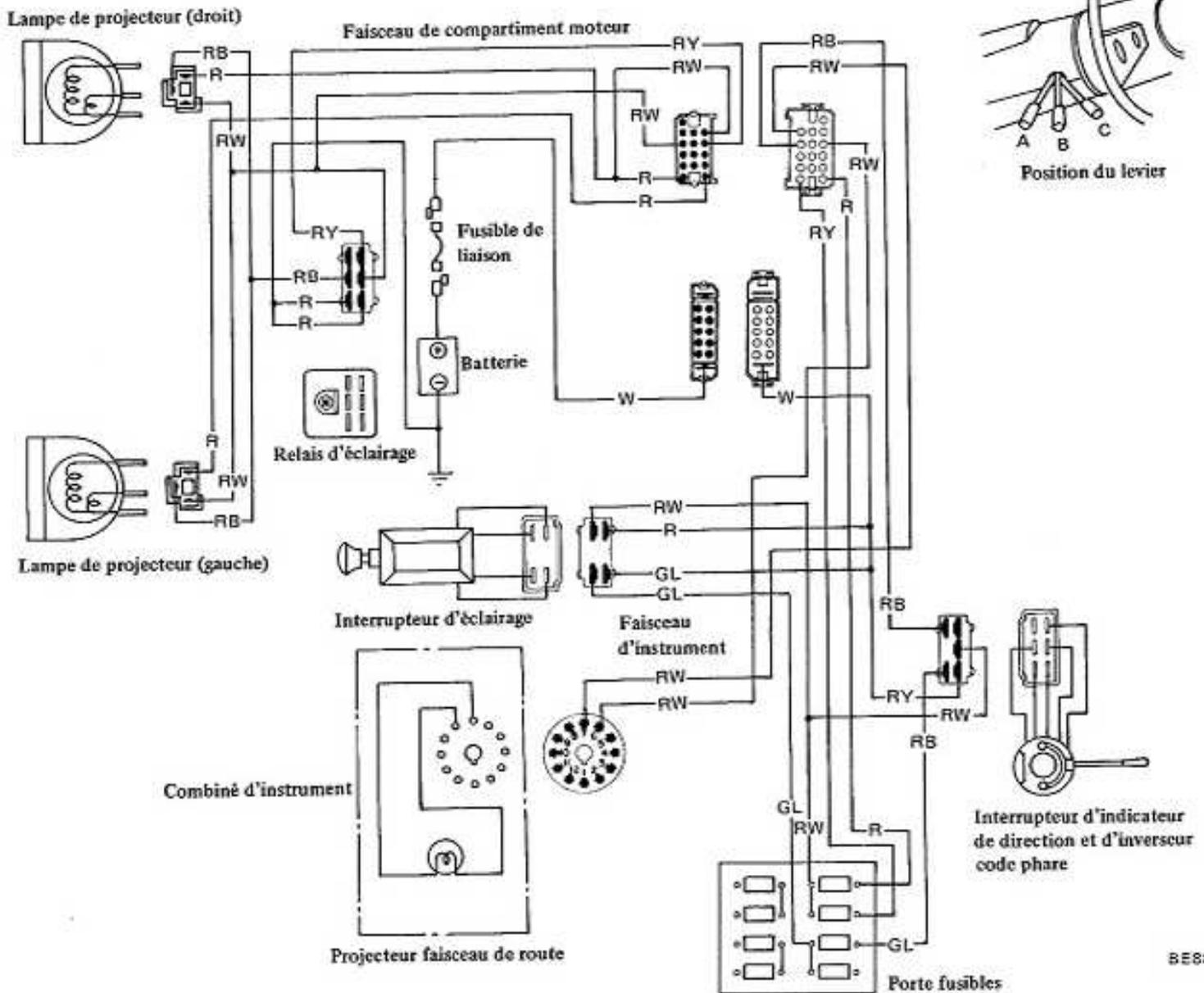
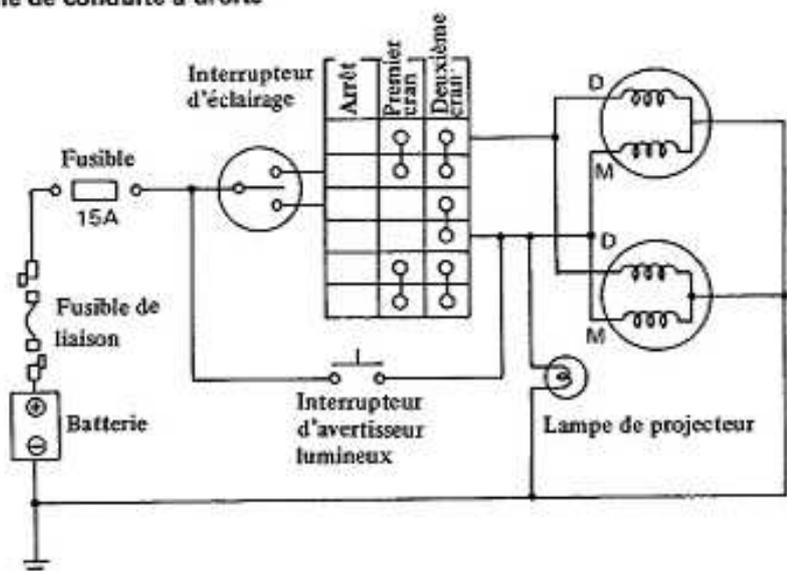
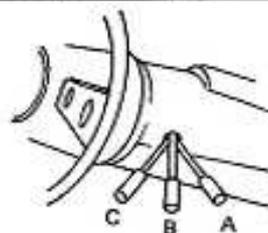


Fig. BE-8 Schéma électrique de projecteur (Modèle de conduite à gauche destiné à l'Europe)

## Modèle de conduite à droite

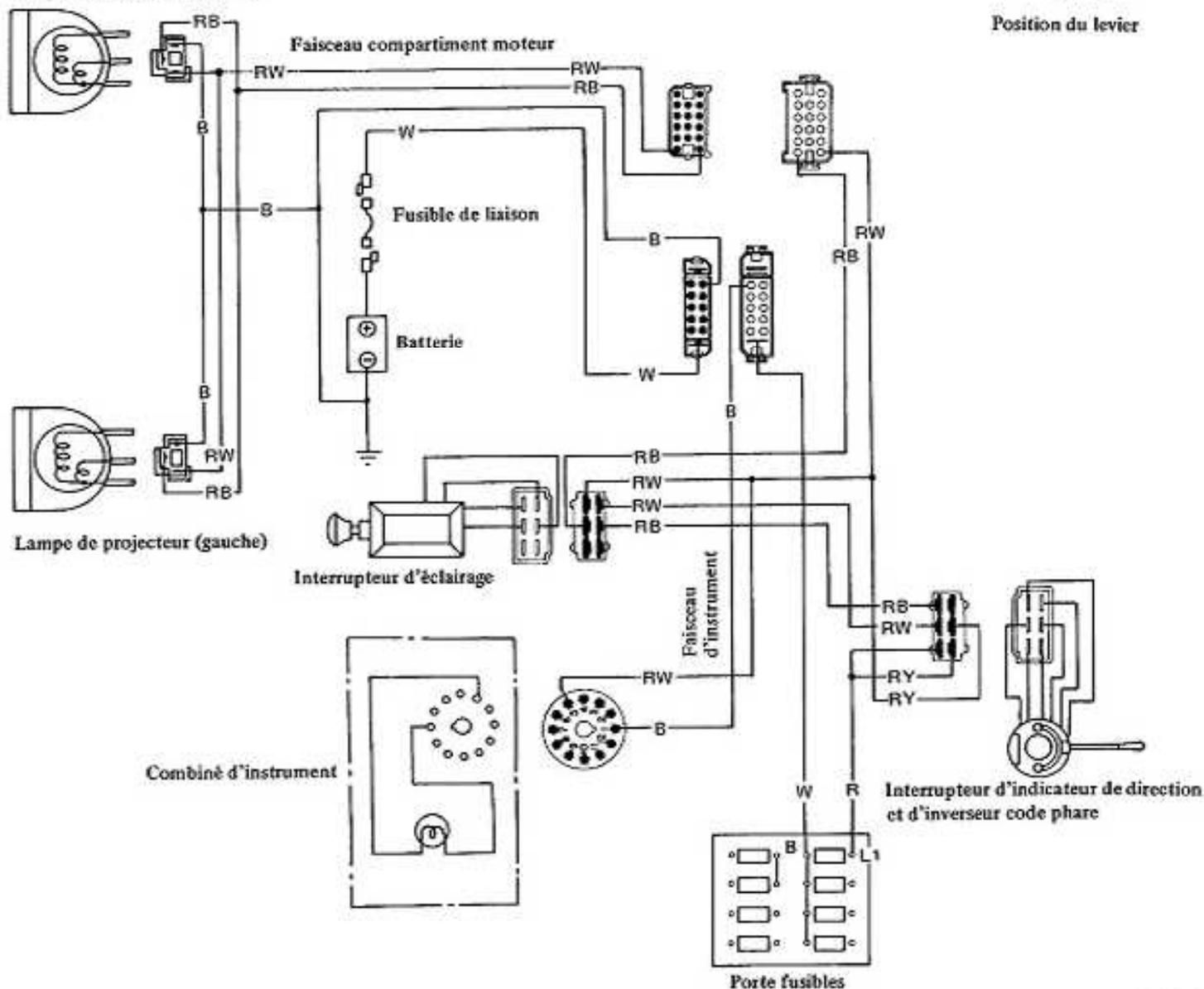


Levier	A (Bas)	B (Haut)	C (Retour automatique)
Interrupteur d'éclairage			
Arrêt	—	—	Avertisseur lumineux de dépassement
Premier cran	—	Inverseur code phare	Avertisseur lumineux de dépassement
Deuxième cran	Projecteur	Inverseur code phare	Avertisseur lumineux de dépassement



Position du levier

## Lampe de projecteur (droite)

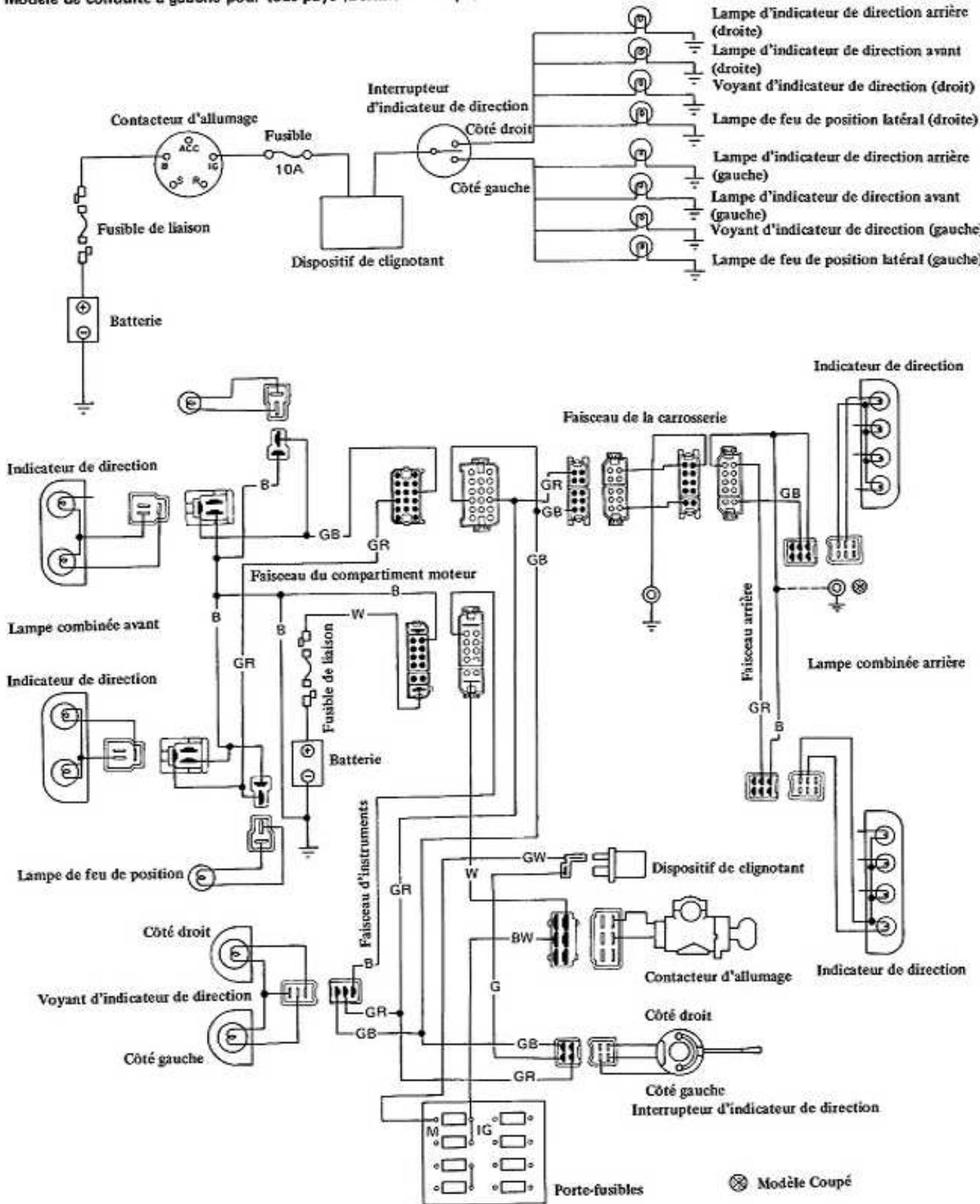


BE888

Fig. BE-9 Schéma électrique de la lampe de projecteur

## Réseau de la lampe d'Indicateur de direction

Modèle de conduite à gauche pour tous pays (Berline et Coupé)



Fourgonnette

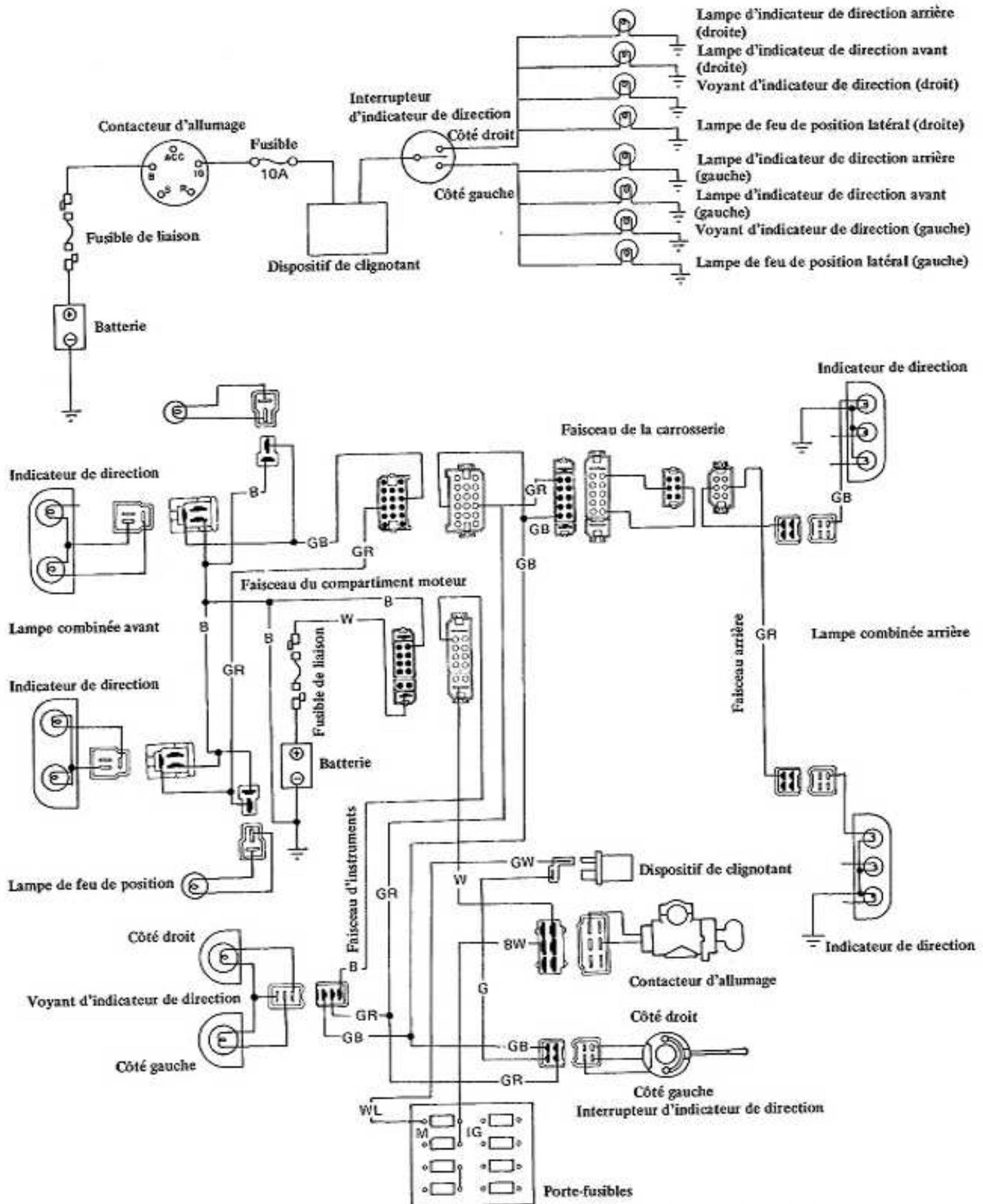
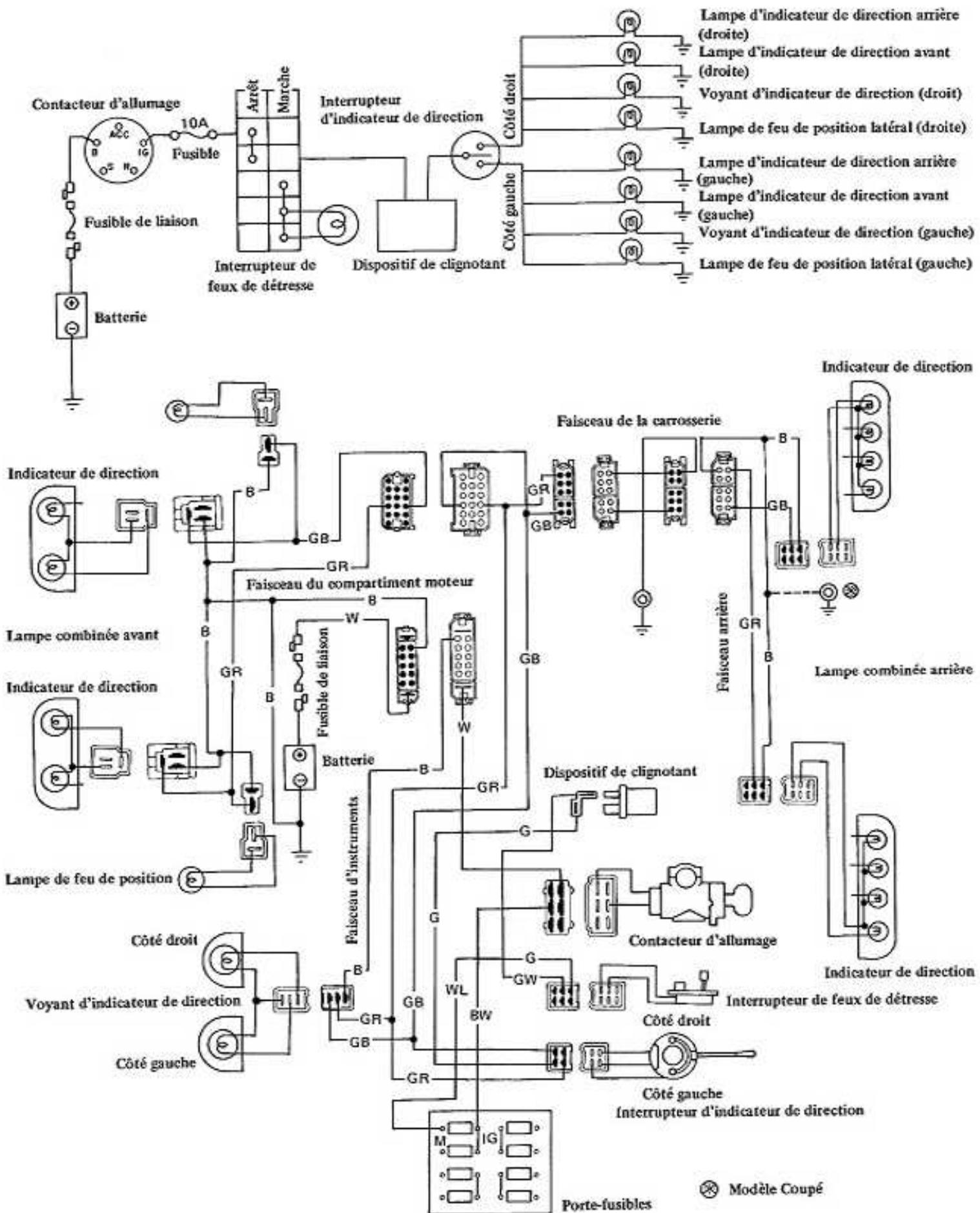


Fig. BE-10 Schéma électrique du réseau d'indicateur de direction

# Système d'Electricité Carrosserie

Modèle de conduite à gauche pour l'Europe (Berline et Coupé)



Fourgonnette

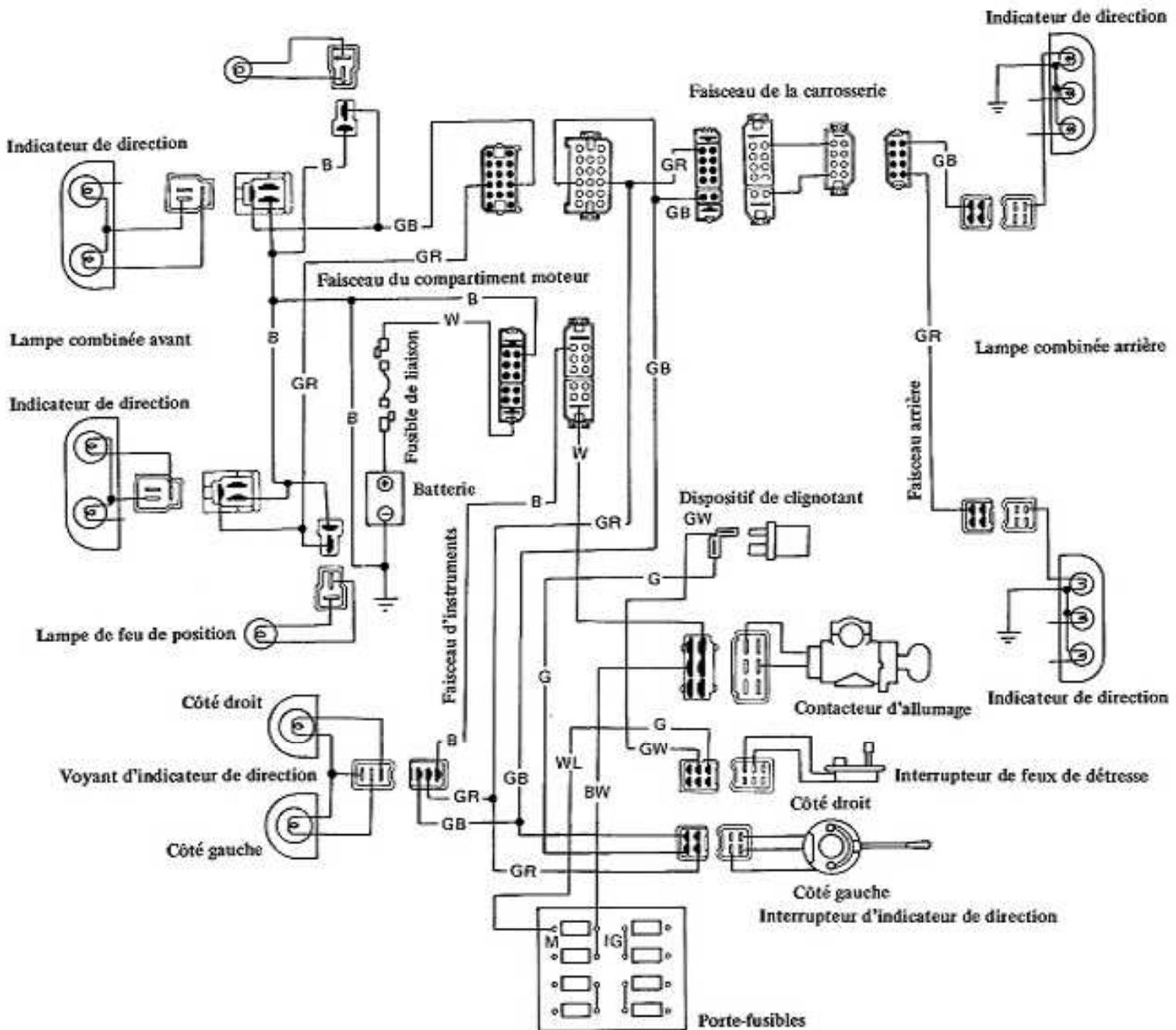
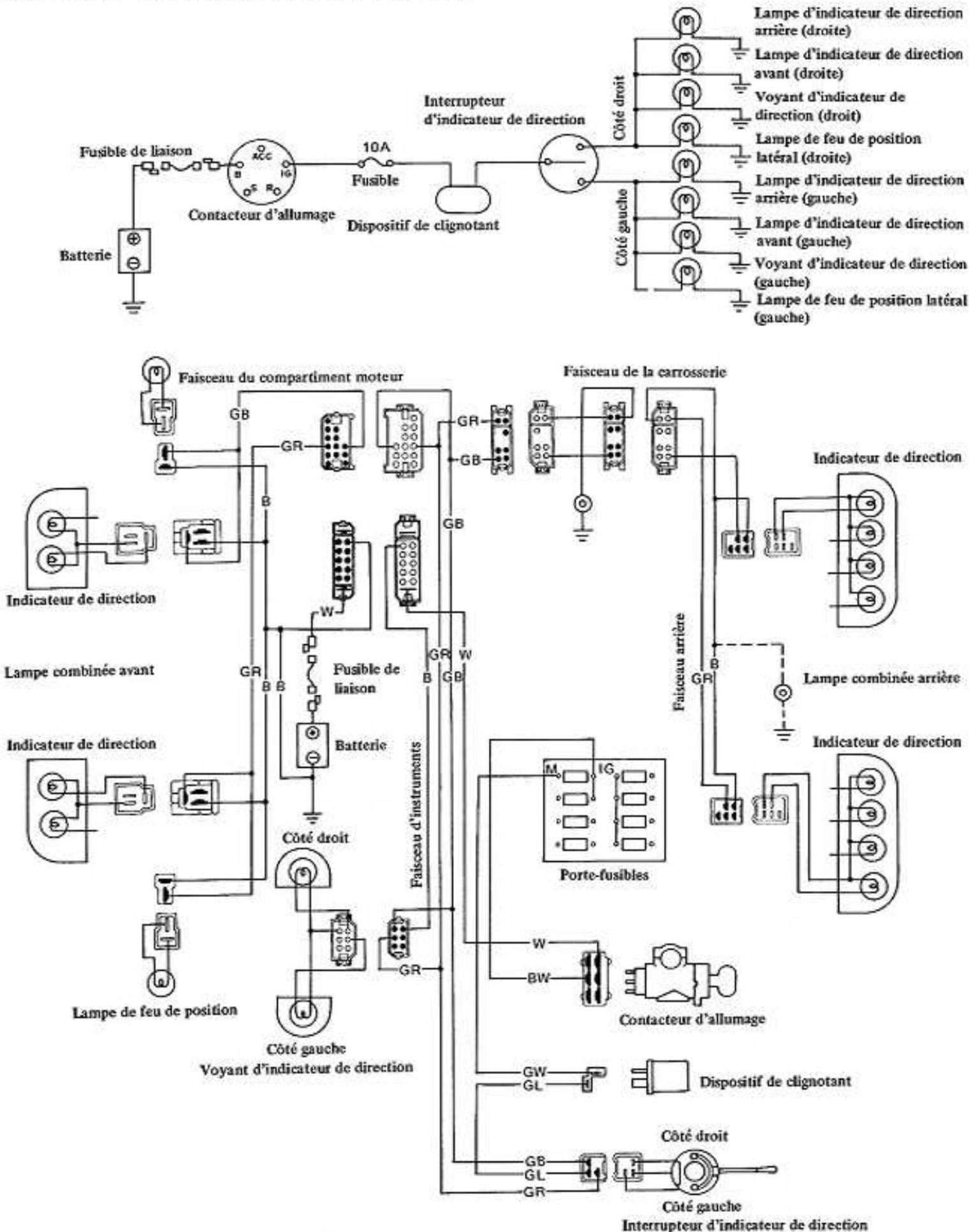


Fig. BE-11 Schéma électrique de réseau d'indicateur de direction

# Système d'Electricité Carrosserie

Modèle de conduite à droite pour tous pays (Berline et Coupé)



Fourgonnette

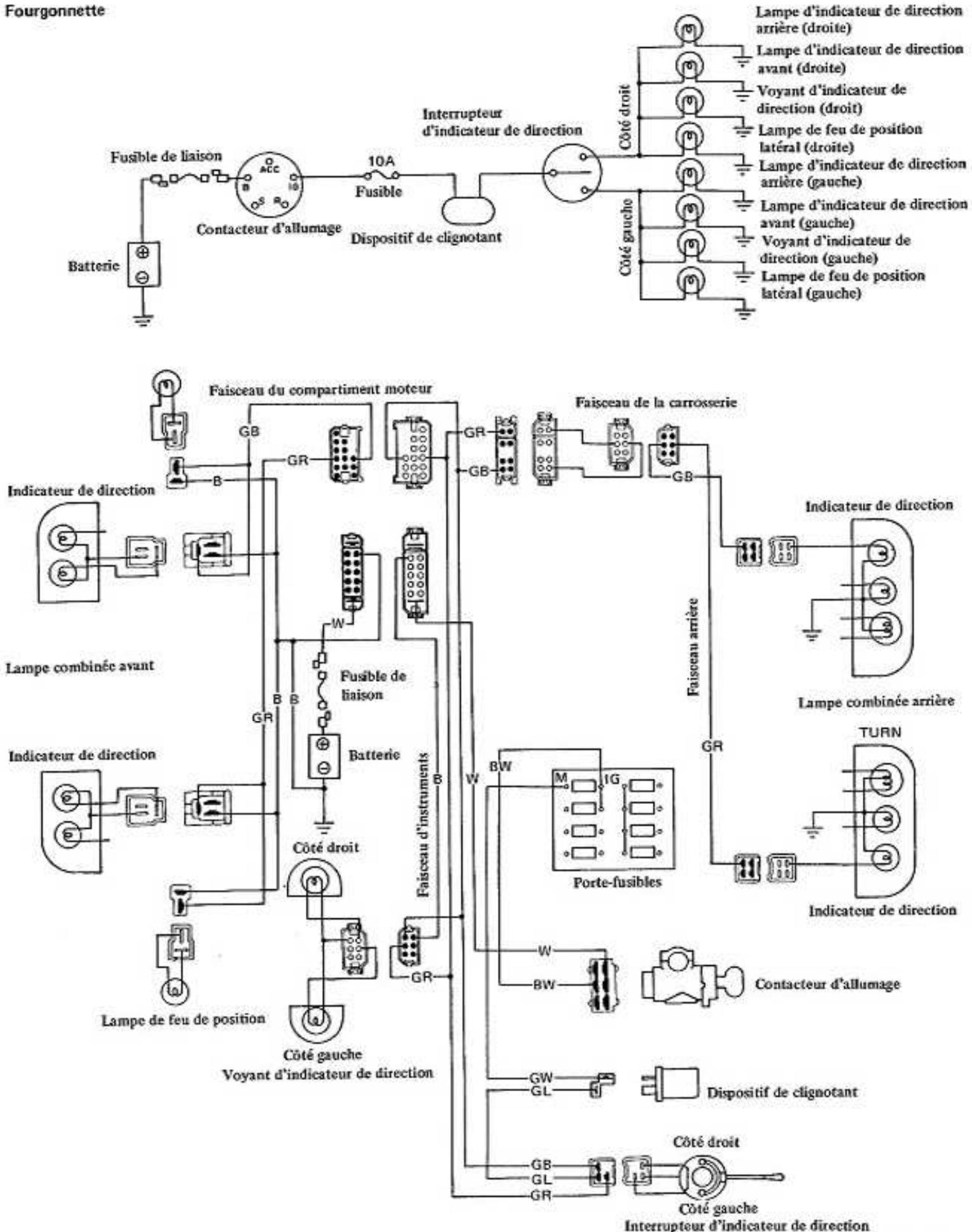
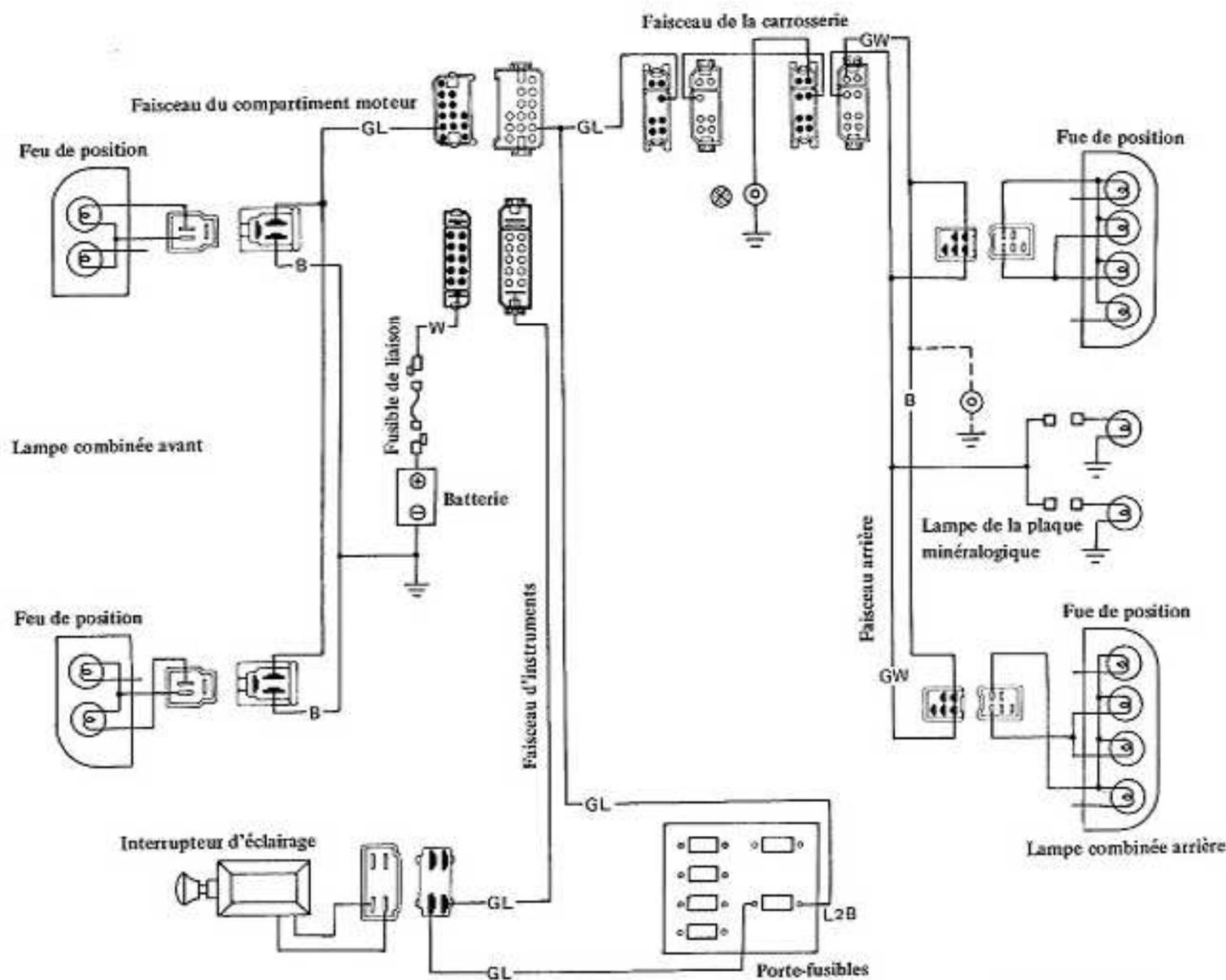
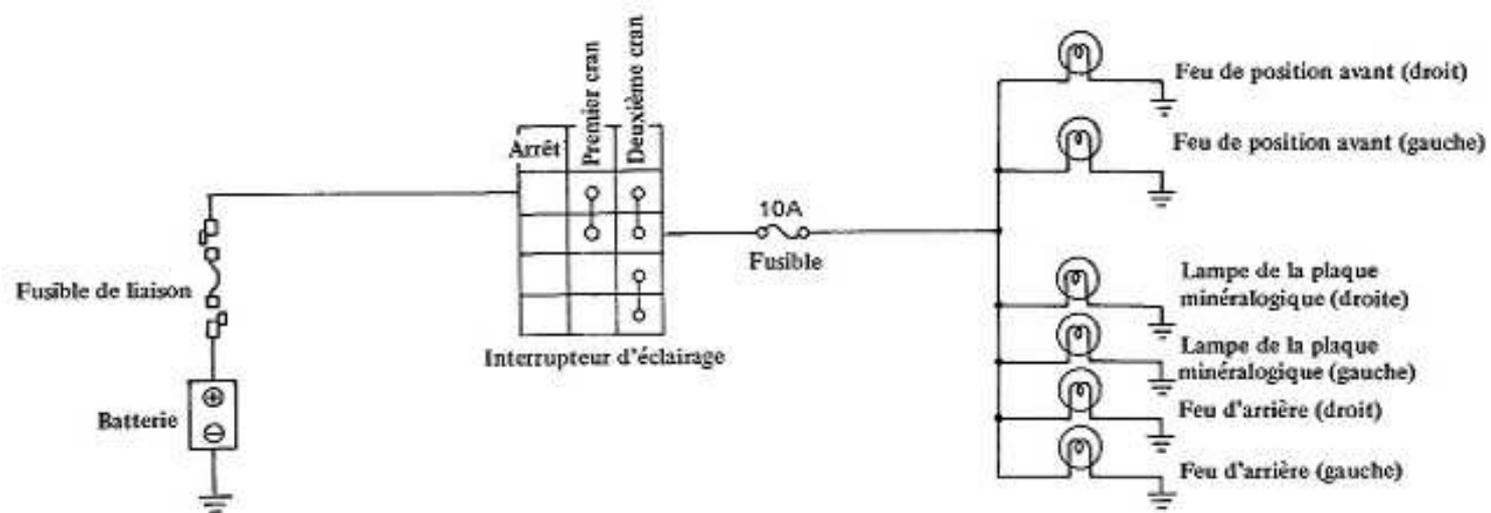


Fig. BE-12 Schéma électrique du réseau d'indicateur de direction

## Réseau des lampes de feux de position et des feux de la plaque minéralogique

Modèle de conduite à gauche pour tous pays (Berline et Coupé)



⊗ Modèle Coupé

Fourgonnette

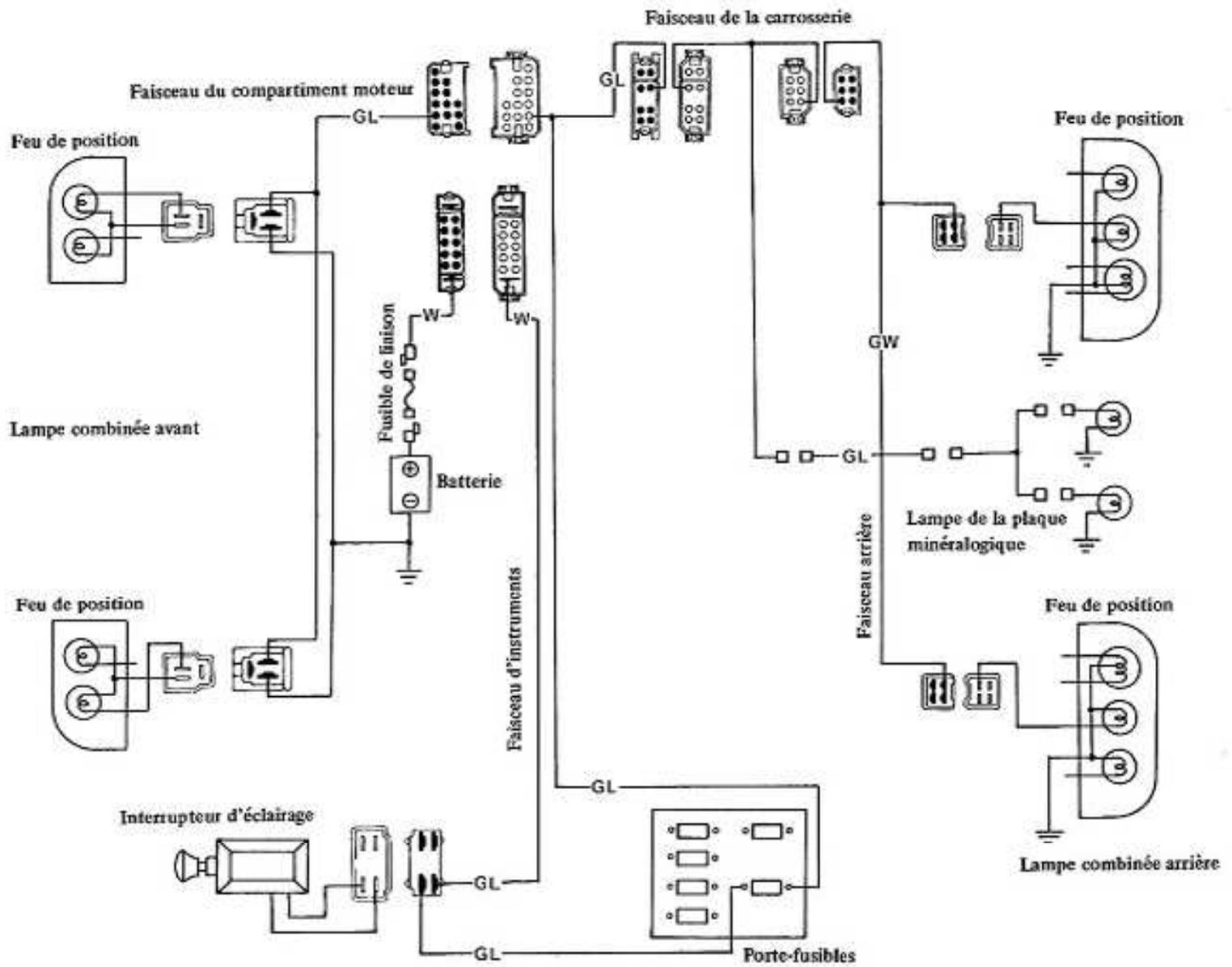
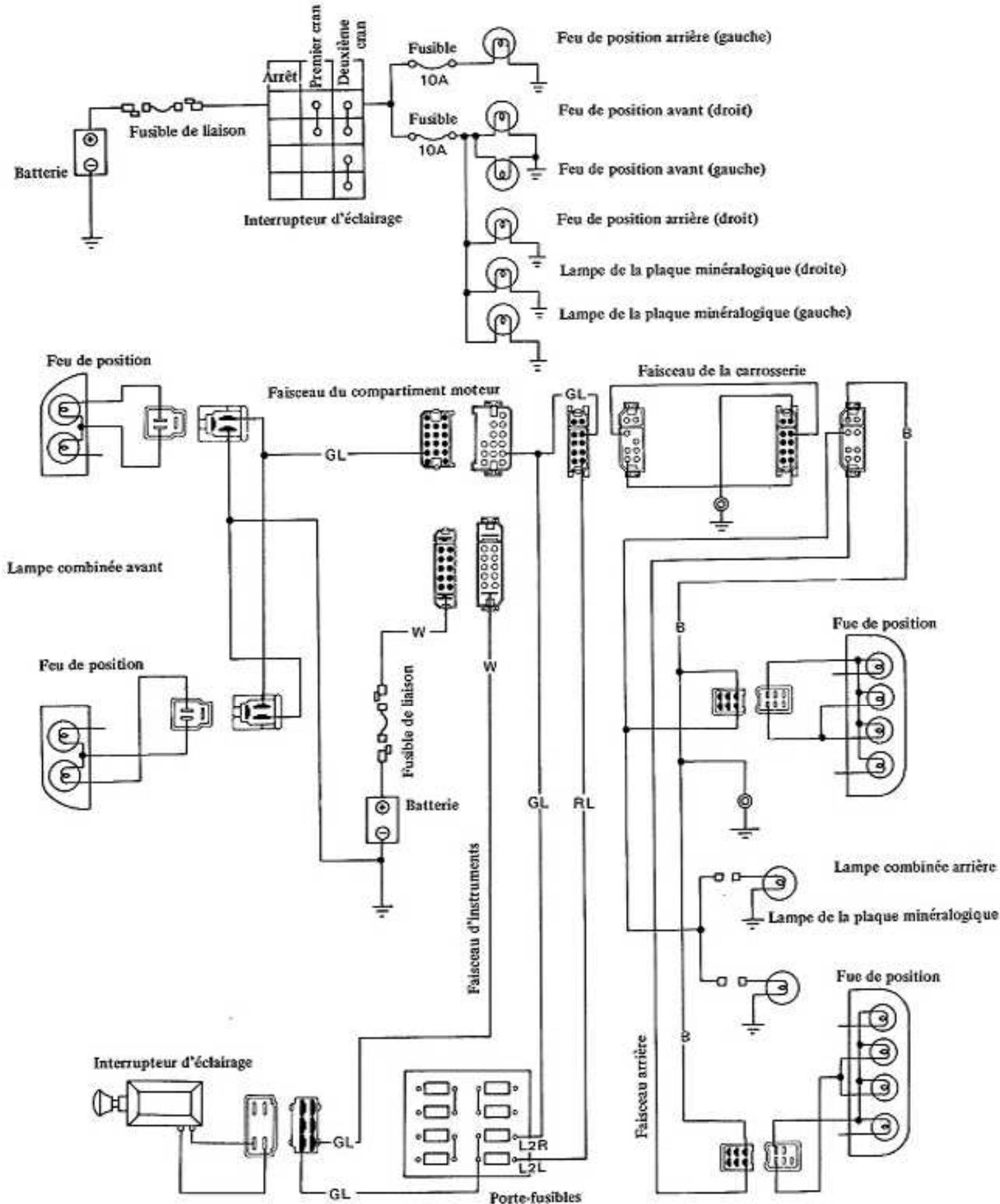


Fig. BE-13 Schéma électrique du réseau des lampes de feux de position

# Système d'Electricité Carrosserie

## Modèle de conduite à gauche pour l'Europe (Berline et Coupé)



Fourgonnette

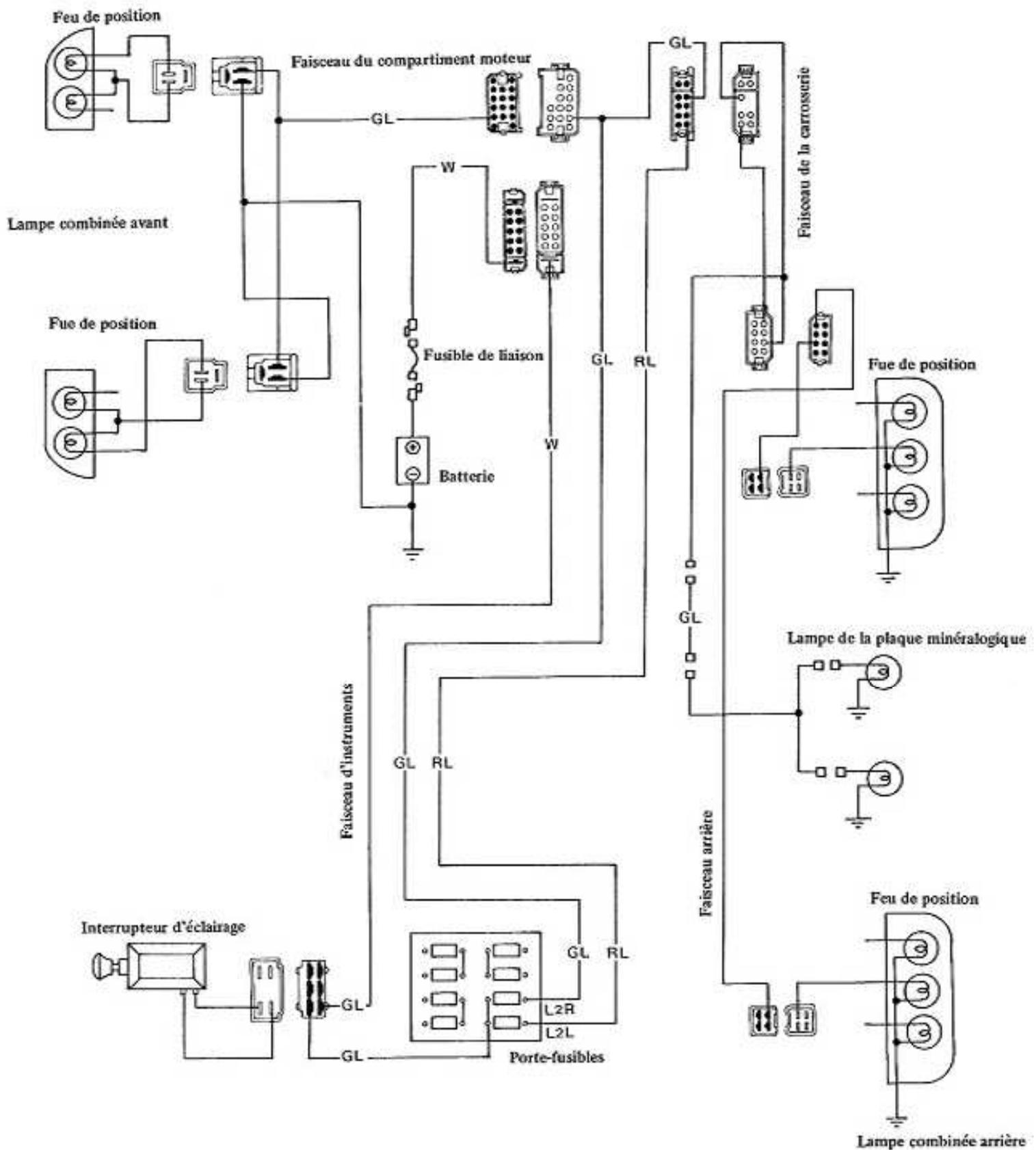
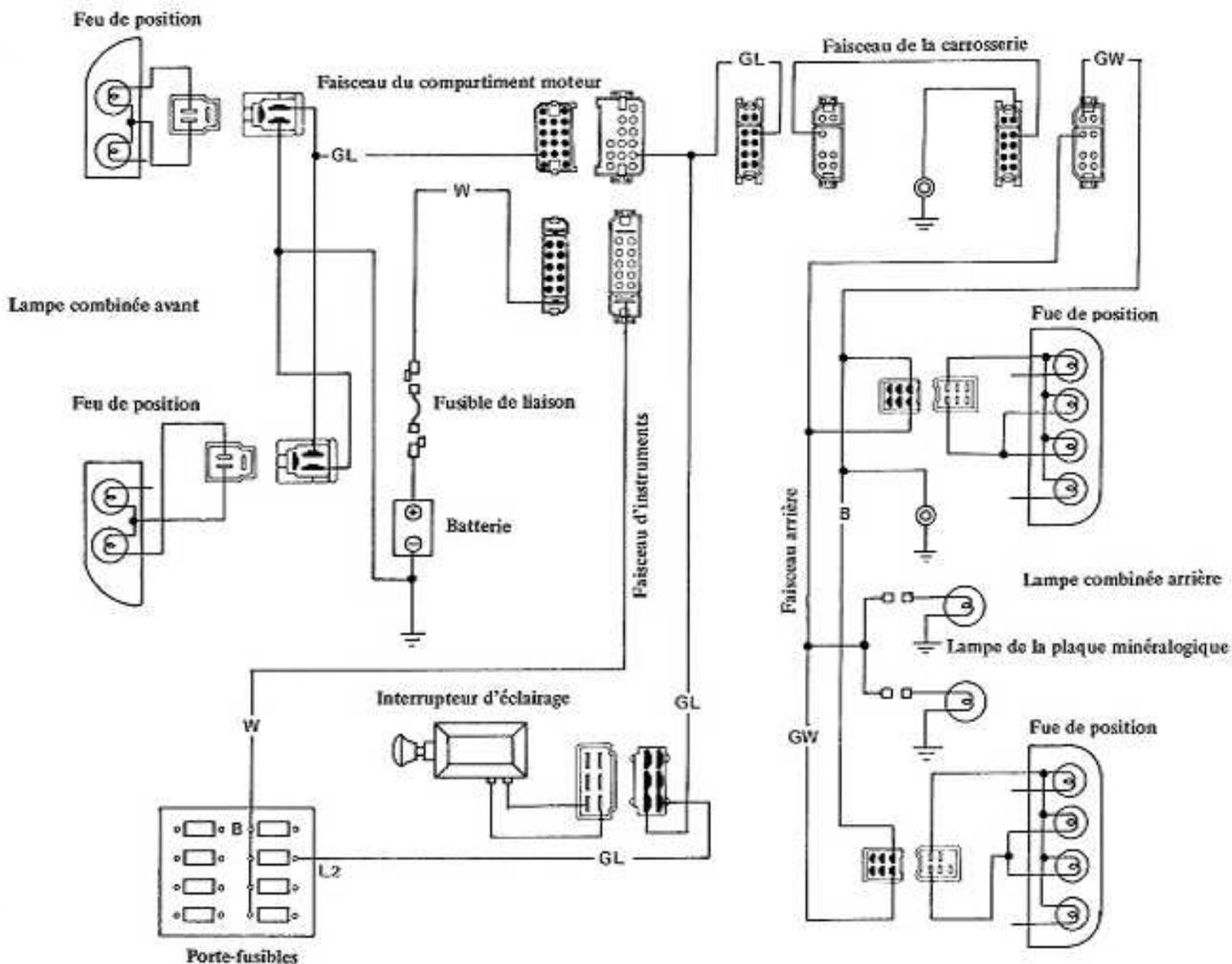
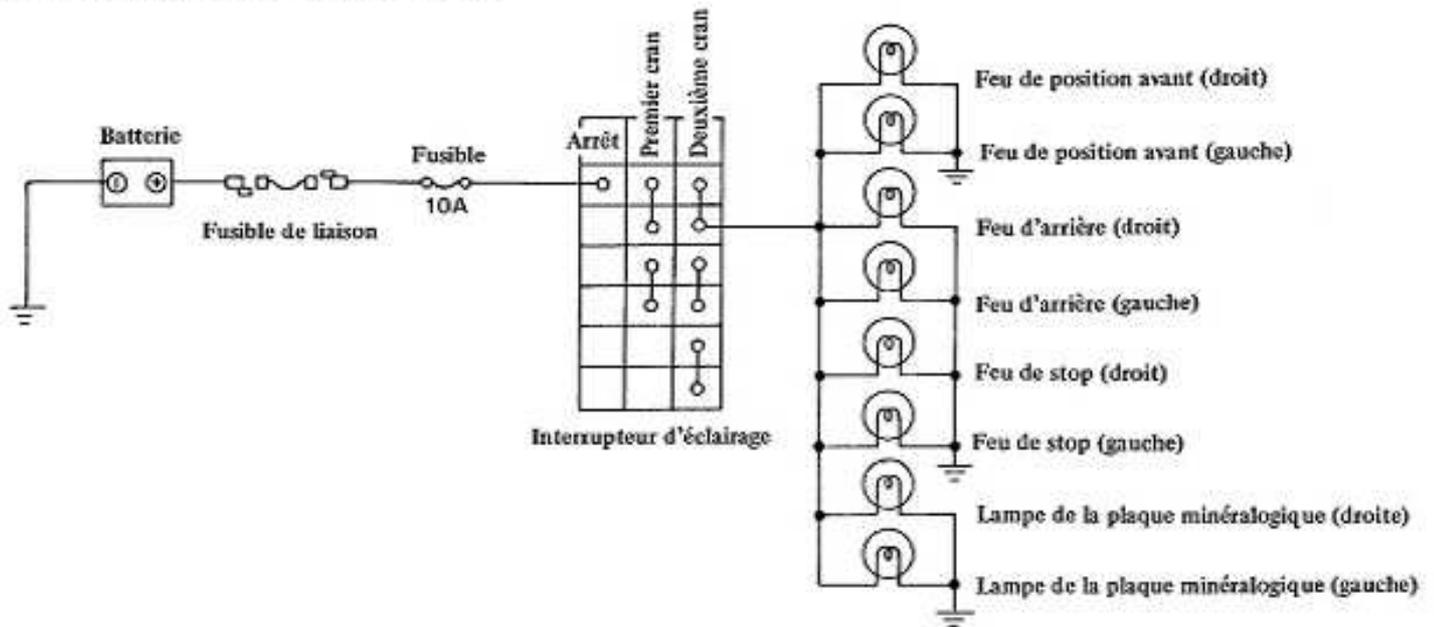


Fig. BE-14 Schéma électrique du réseau des lampes de feux de position

# Système d'Electricité Carrosserie

## Modèle de conduite à droite (Berline et Coupé)



Fourgonnette

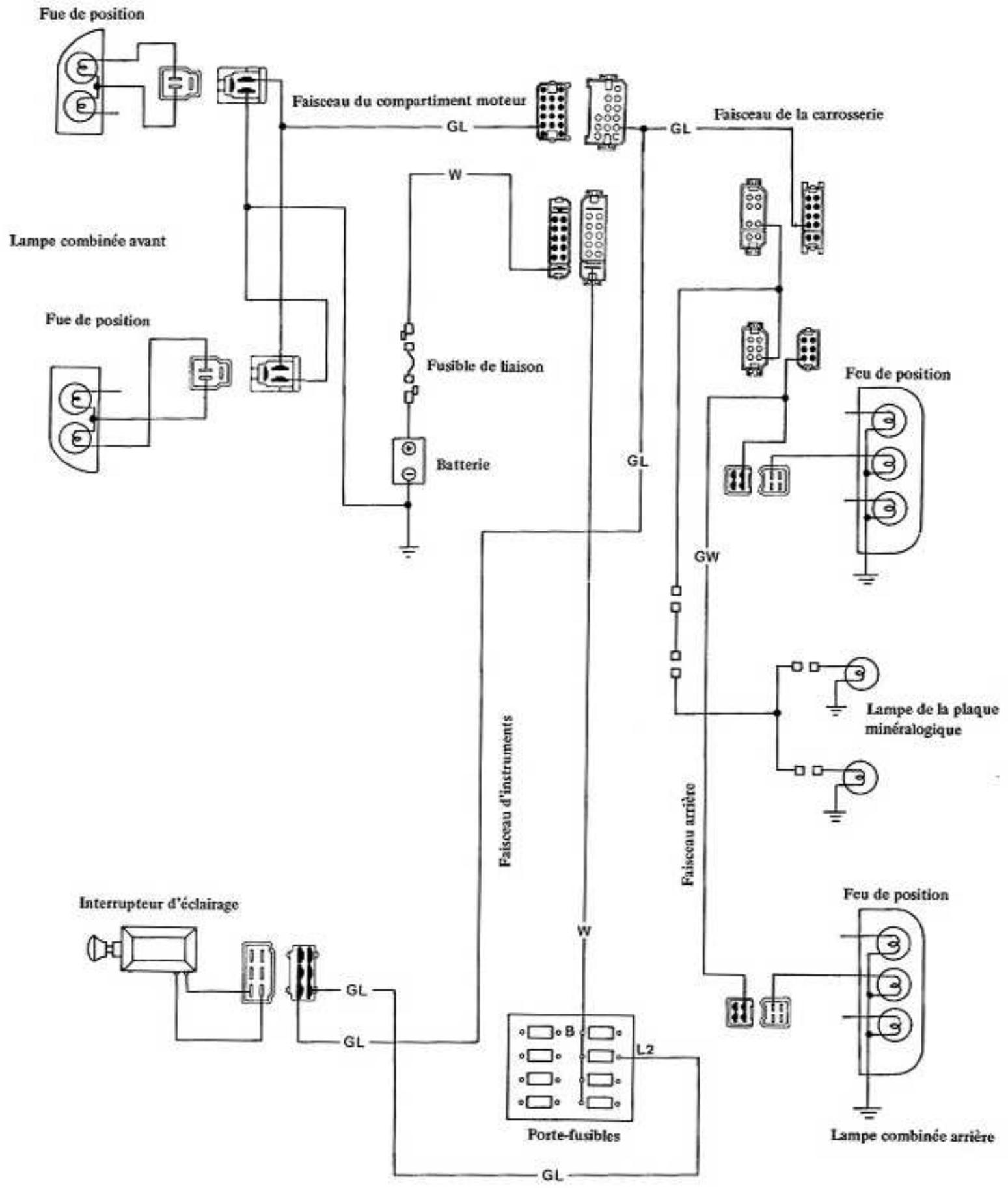
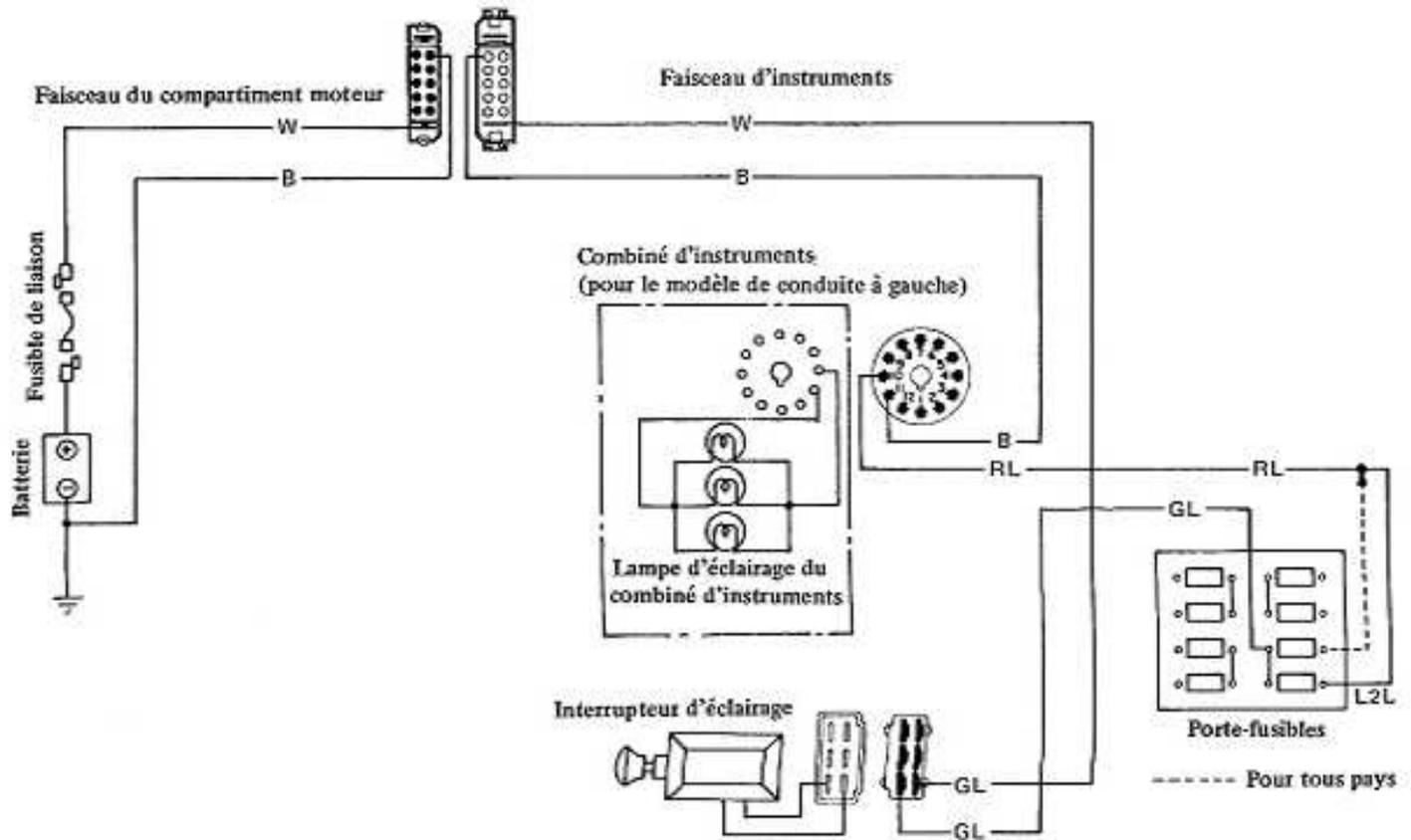


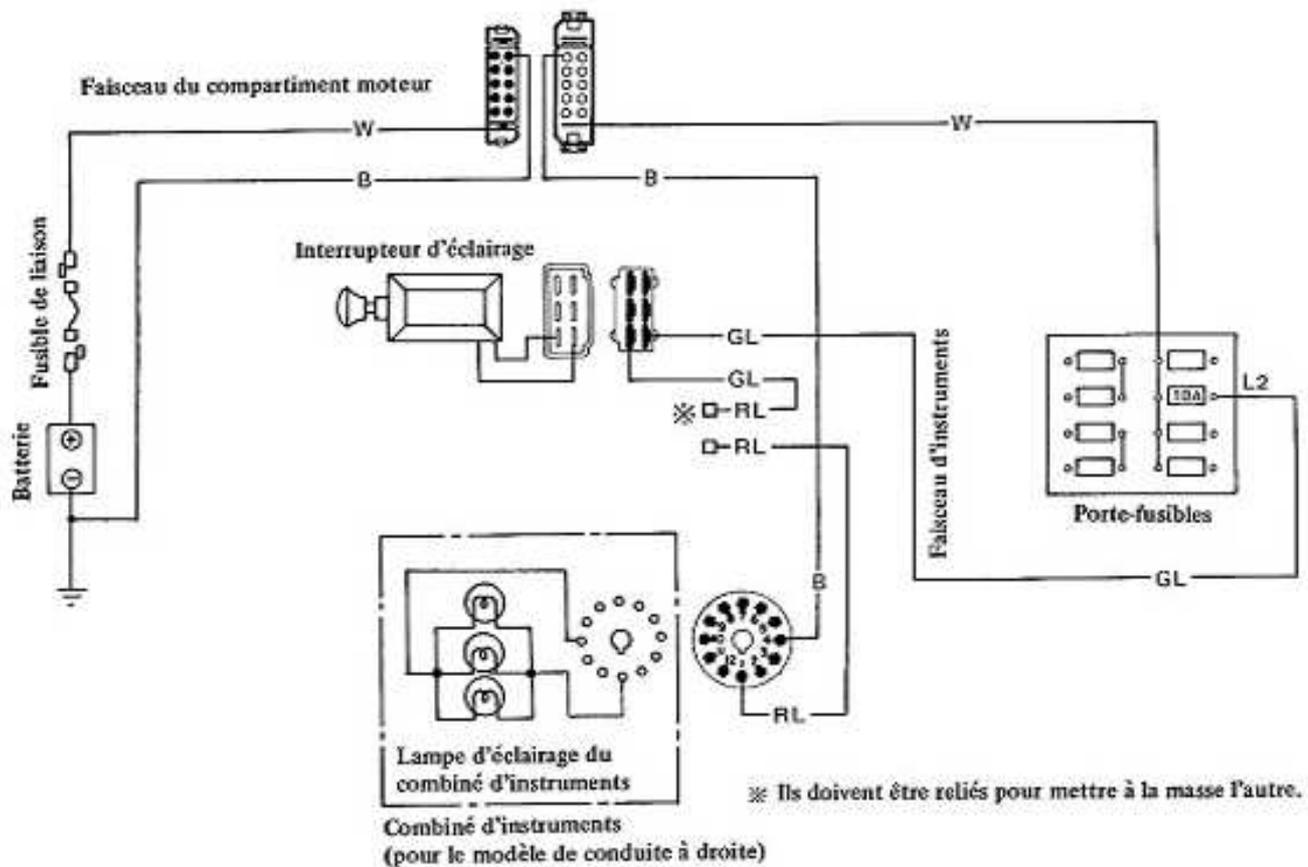
Fig. BE-15 Schéma électrique de réseau des lampes de feux de position

Lampe du combiné d'instruments

Modèle de conduite à gauche

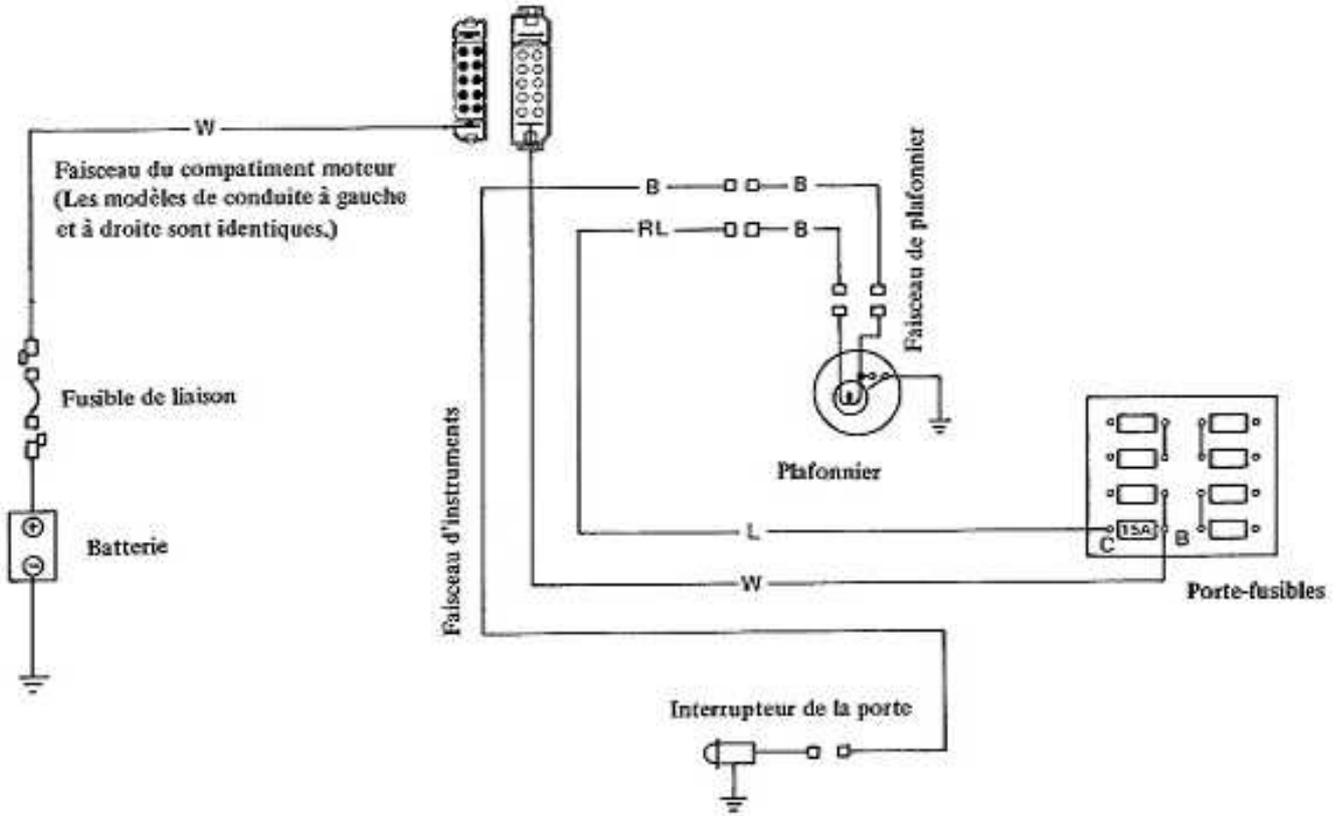


Modèle de conduite à droite

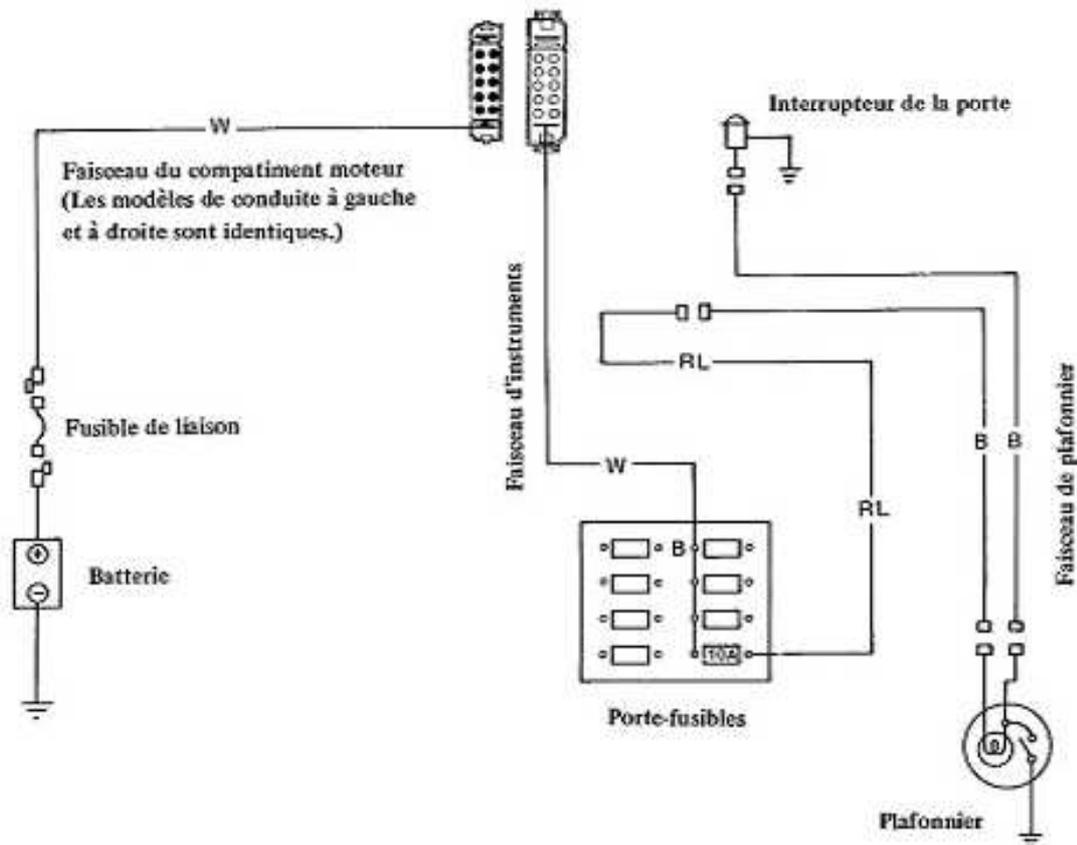


**Plafonnier**

Modèle de conduite à gauche



Modèle de conduite à droite



BE896

Fig. BE-17 Schéma électrique du réseau de plafonnier



Fourgonnette

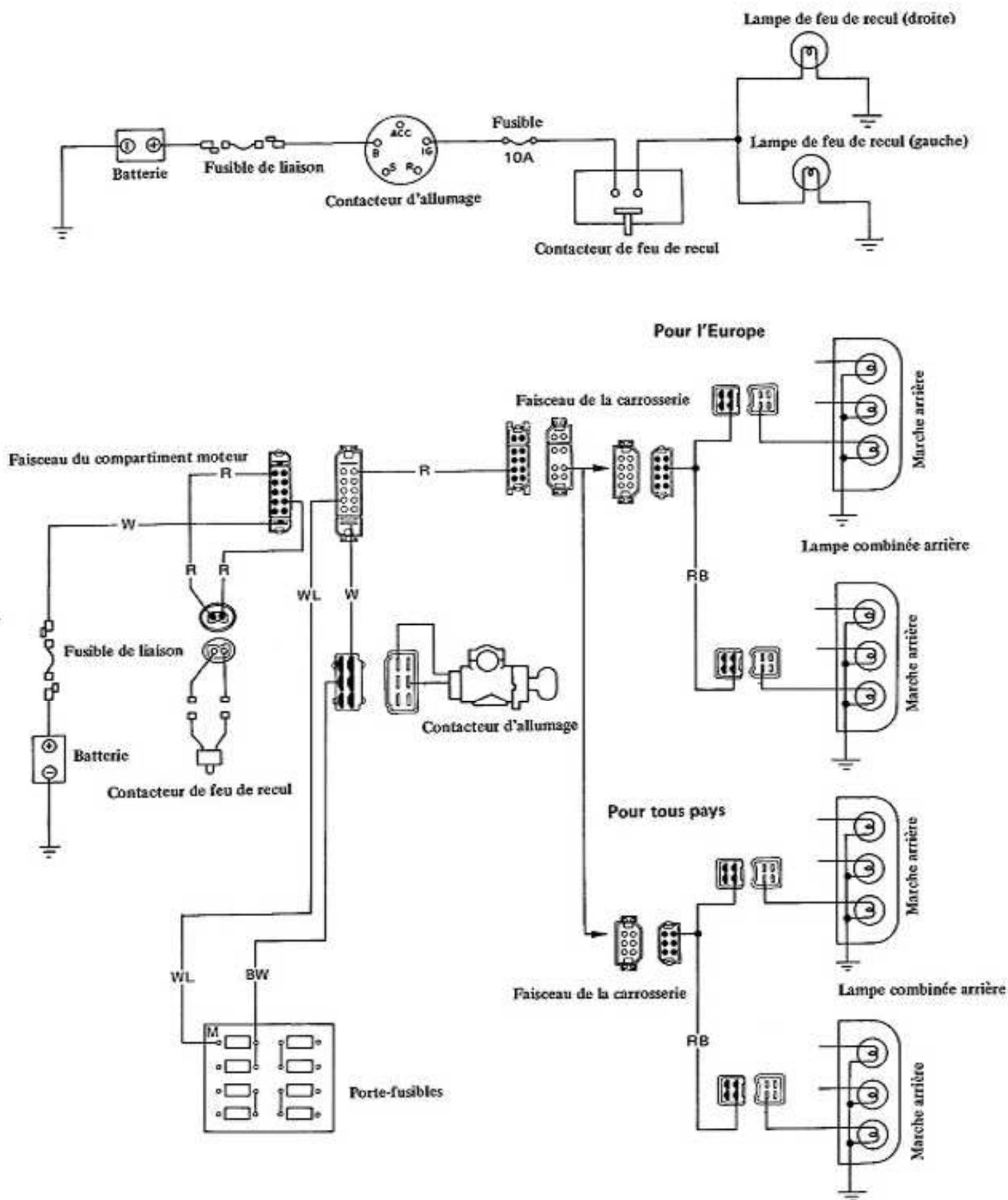
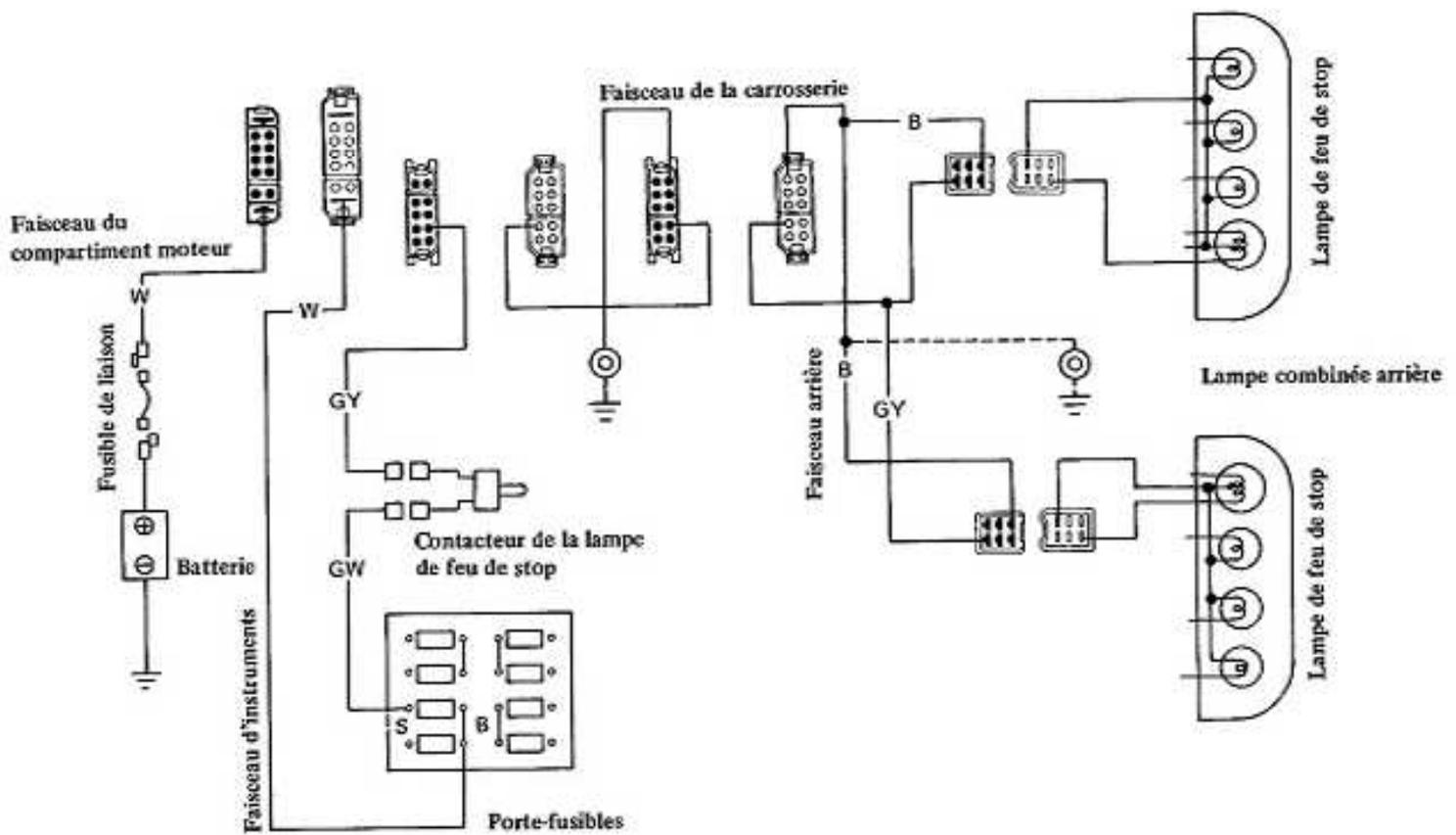
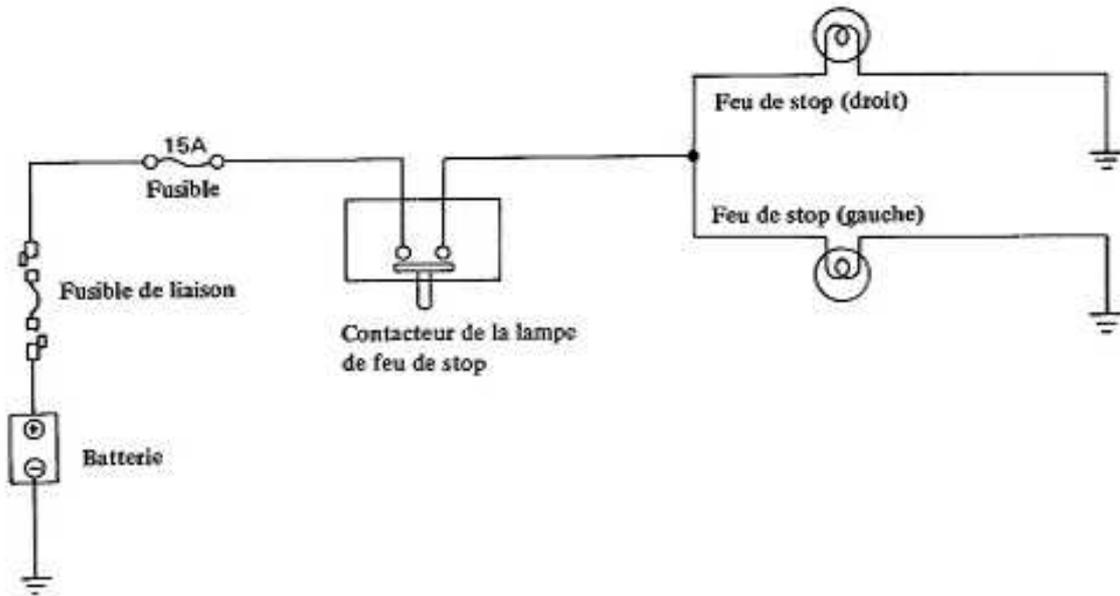


Fig. BE-19 Schéma électrique de réseau de la lampe de feu de recul

**Reseau du feu de stop**

Modele de conduite a gauche (Berline et Coupé)



Modele Coupé

Modele de conduite a gauche (Fourgonnette)

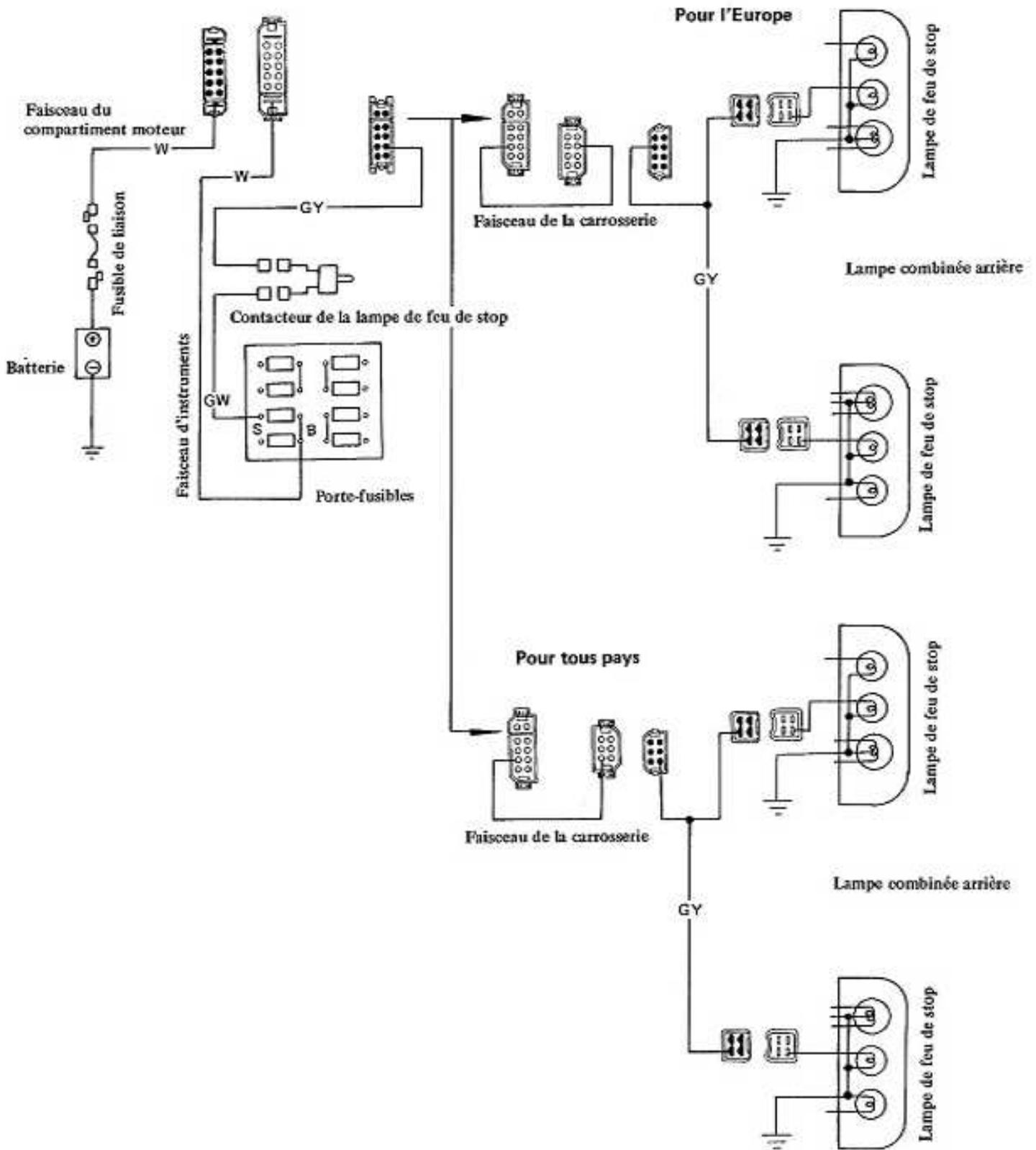
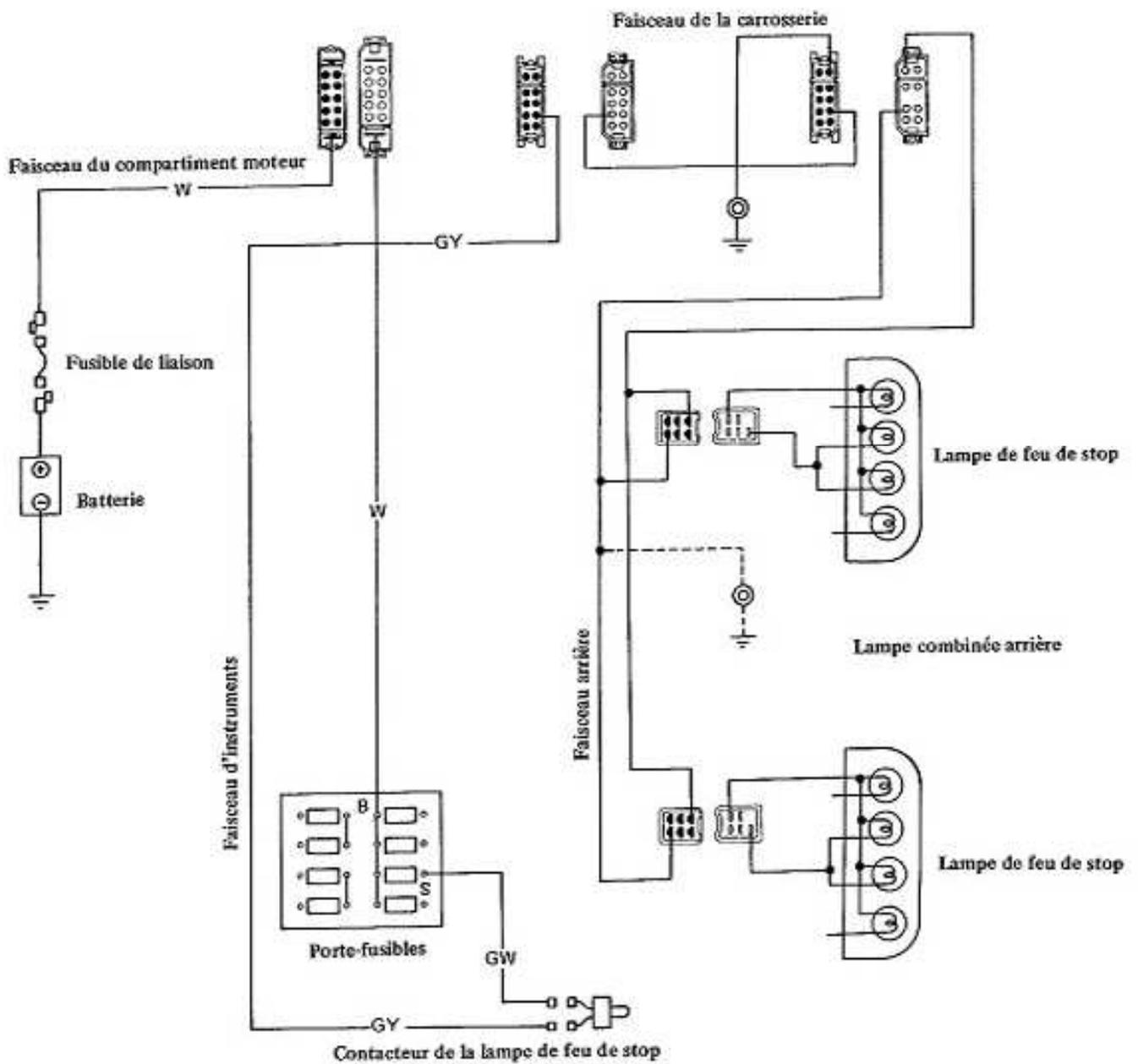
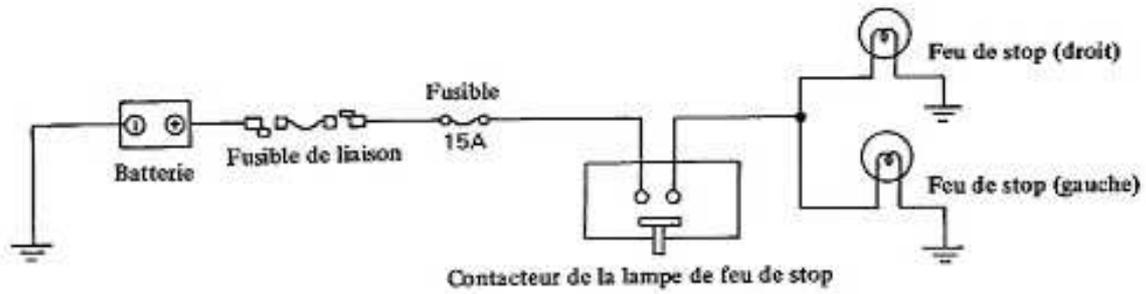


Fig. BE-20 Schéma électrique du contacteur de la lampe de feu de stop

# Systeme d'Electricite Carrosserie

Modele de conduite à droite (Berline et Coupé)



Z·ONE·DATSUN

Modèle de conduite à droite (Fourgonnette)

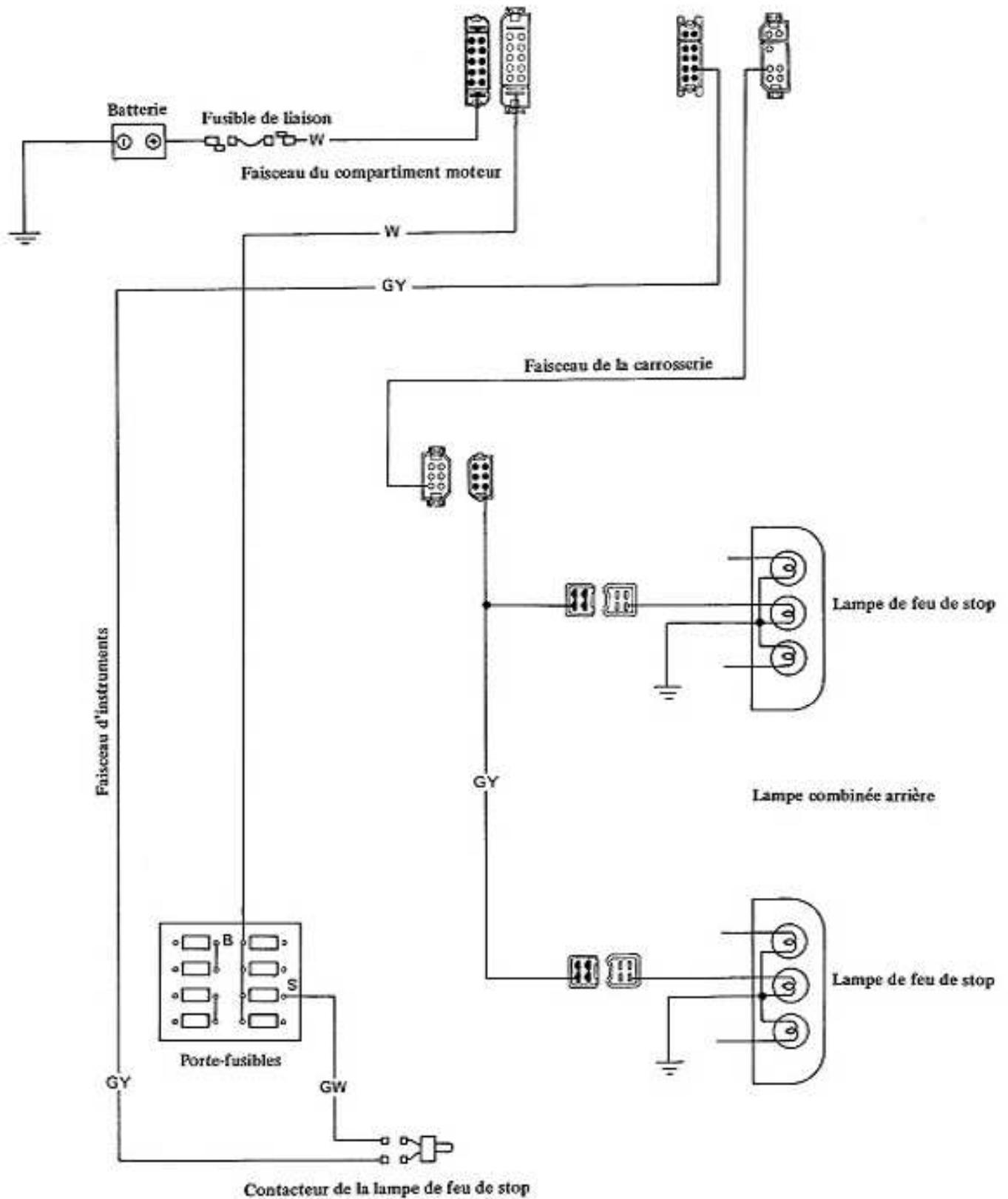
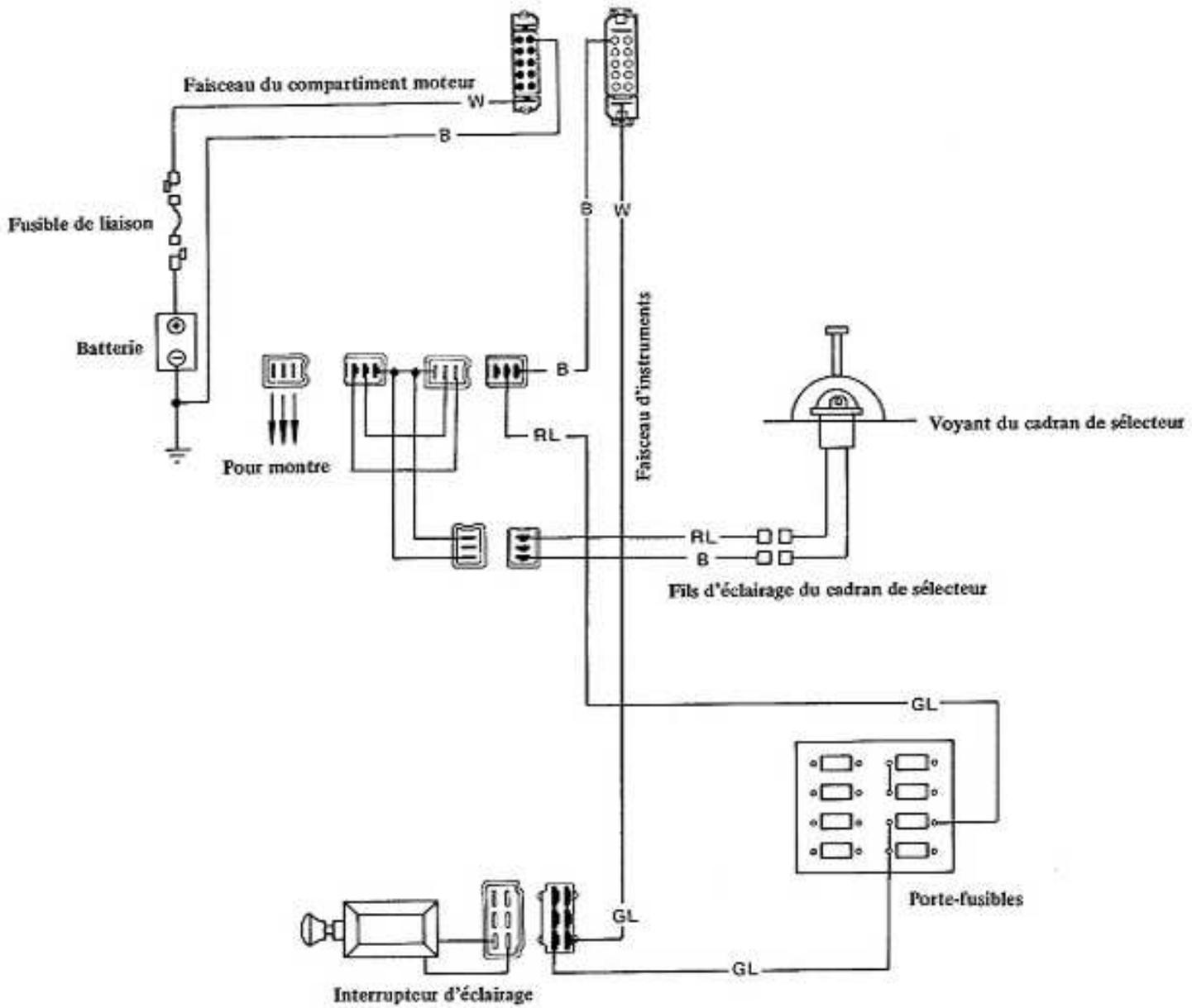


Fig. BE-21 Schéma électrique de la lampe de feu de stop

Reseau du voyant de cadran de selecteur (Boite de vitesses automatique)

Modele de conduite a gauche





Réseau du dispositif de feux de détresse

Modèle de conduite à gauche pour l'Europe

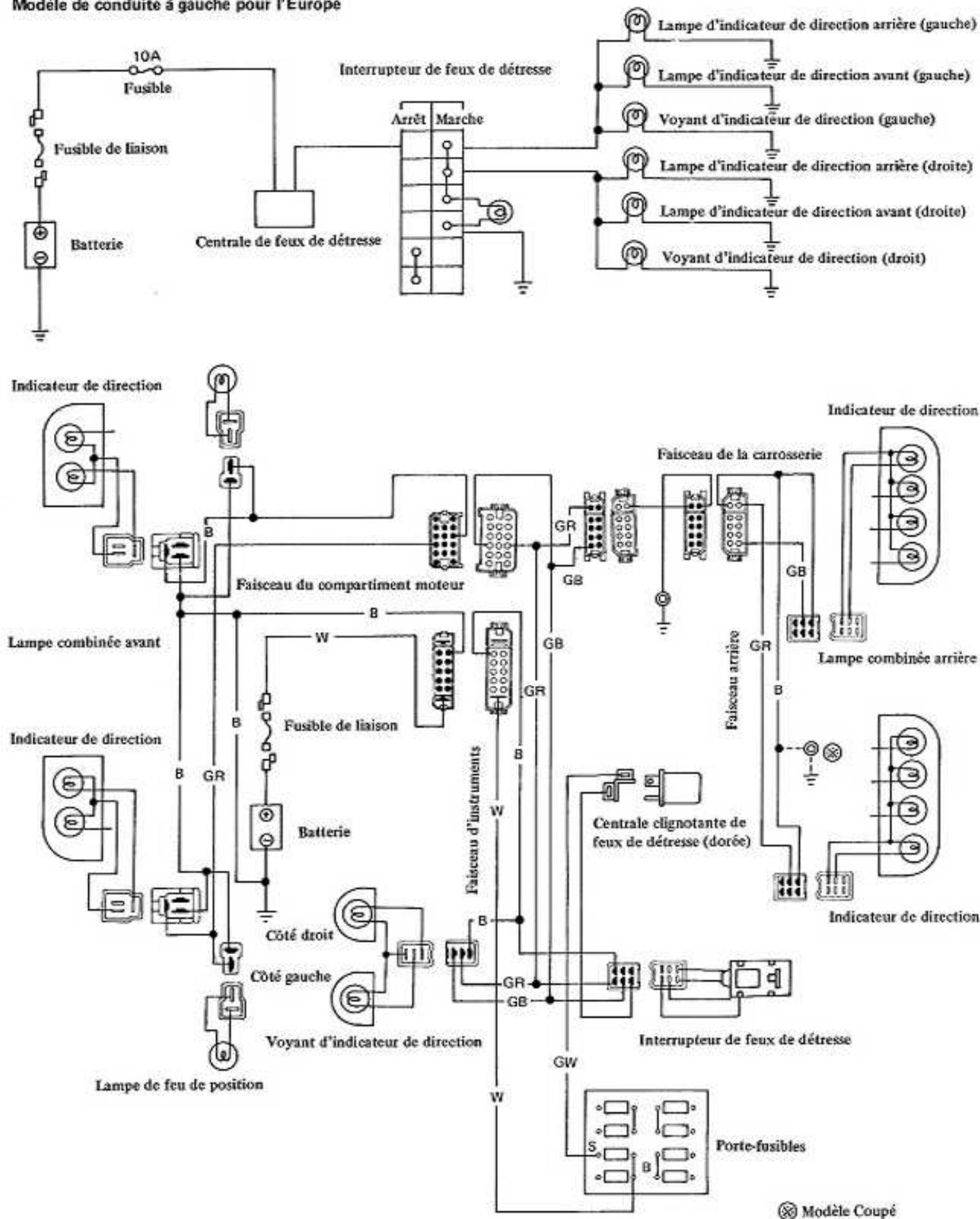


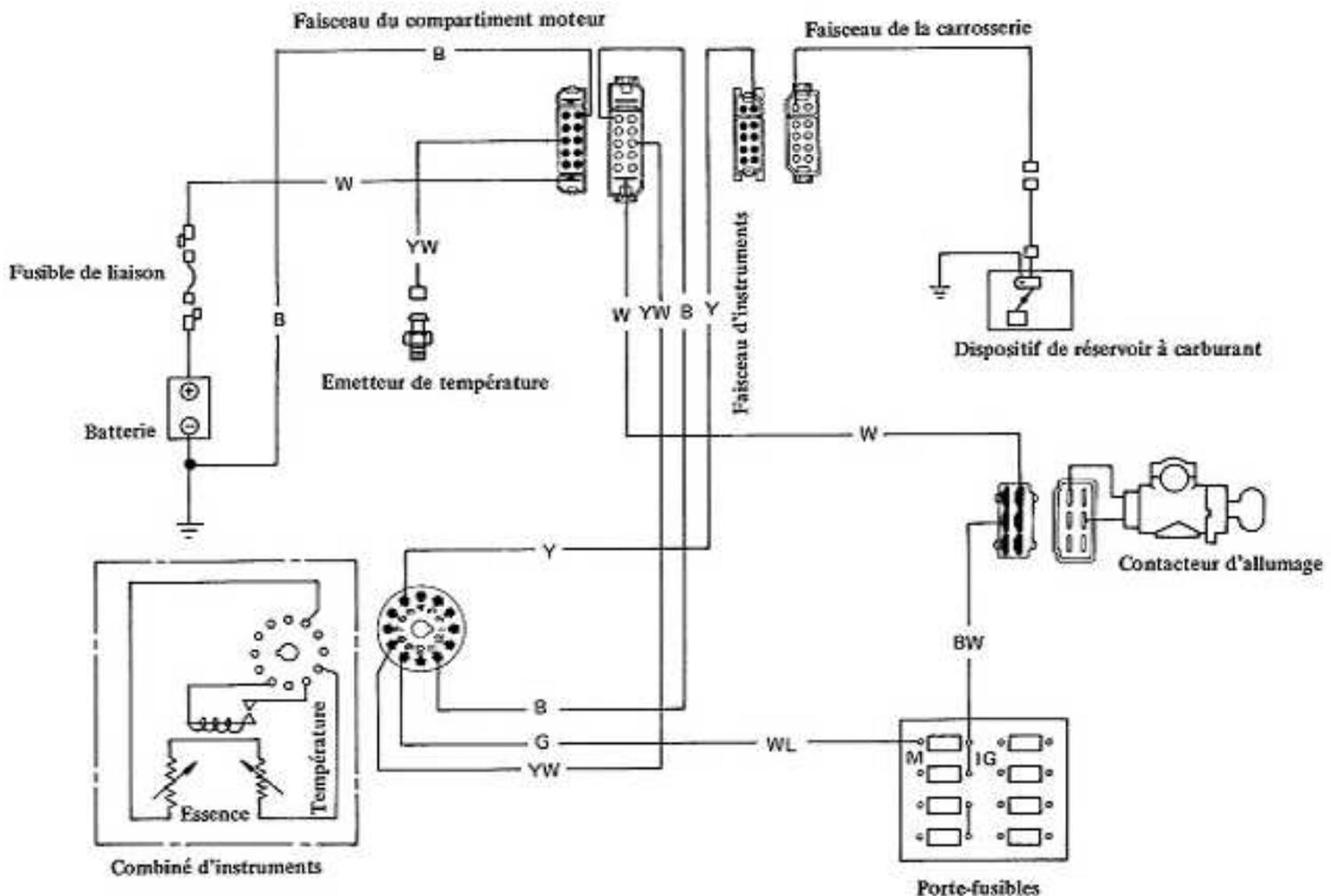
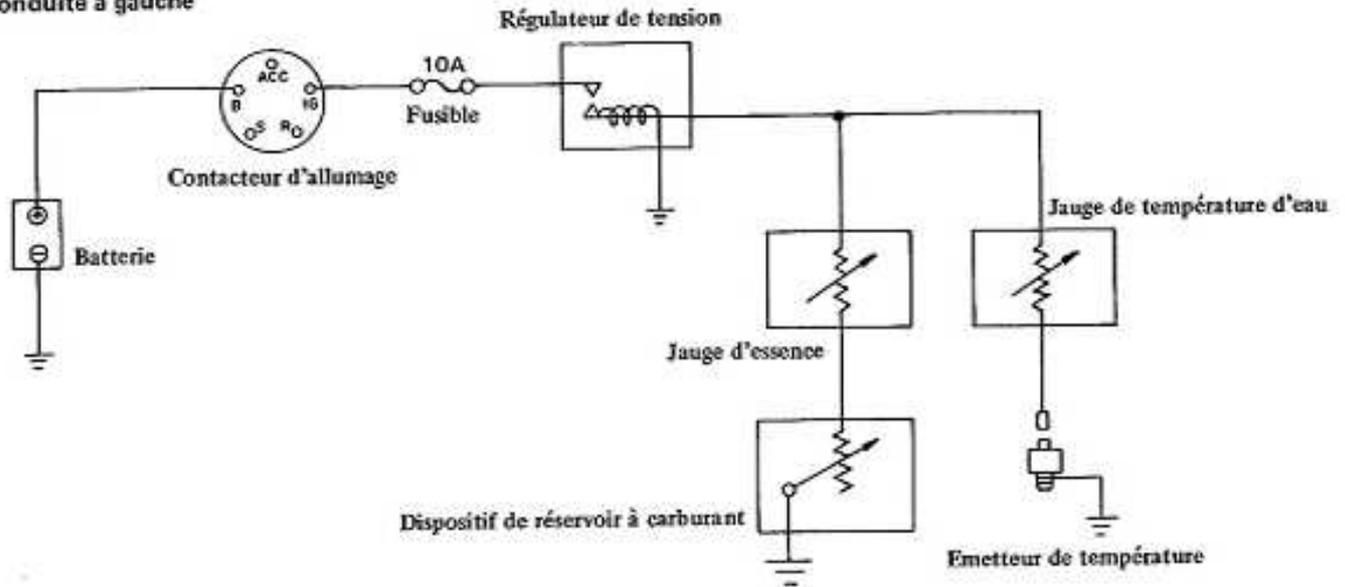
Fig. BE-23 Schéma électrique de la lampe de feux de détresse

## APPAREILS DE MESURES ET JAUGES

Pour faciliter l'adaptation des schémas électriques modifiés, les schémas de câblage ont été également modifiés.

### DISPOSITIF INDICATEUR DE NIVEAU D'ESSENCE ET DE TEMPERATURE D'EAU

Modèle de conduite à gauche



# Système d'Electricité Carrosserie

Modèle de conduite à droite

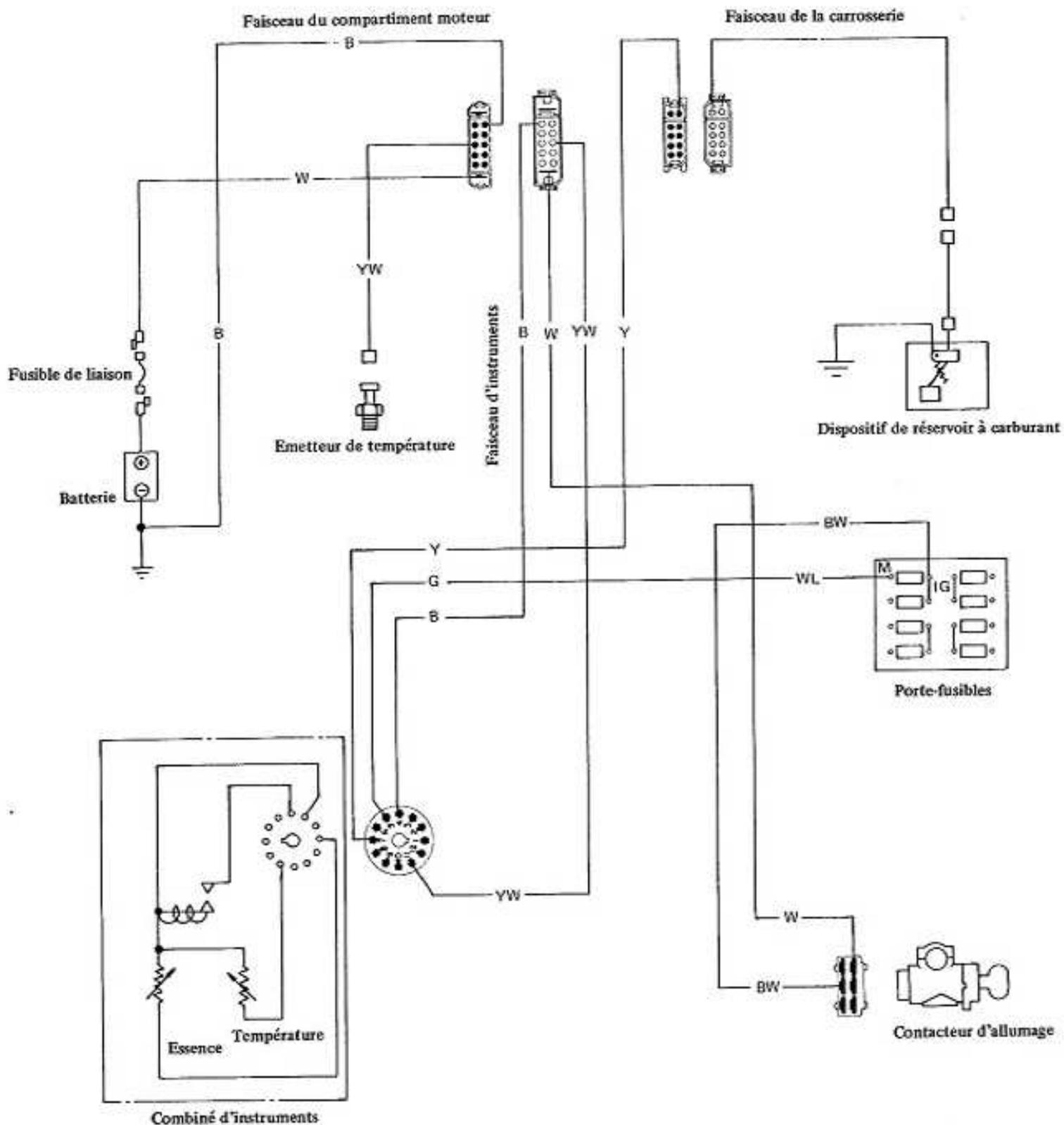
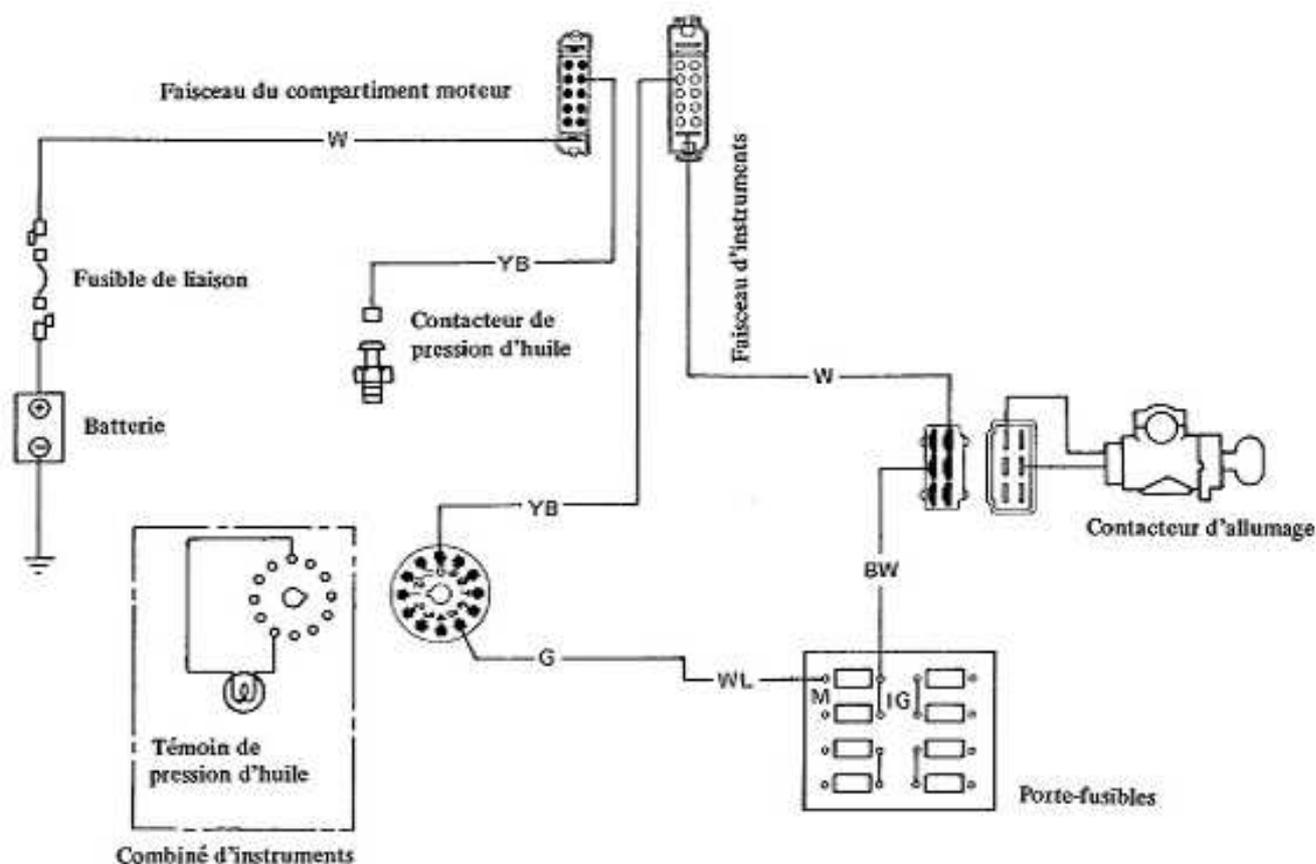


Fig. BE-24 Schéma électrique des jauges d'essence et de température d'eau

Z·ONE·DATSUN

## DISPOSITIF D'INDICATION DE PRESSION D'HUILE

Modèle de conduite à gauche



Modèle de conduite à droite

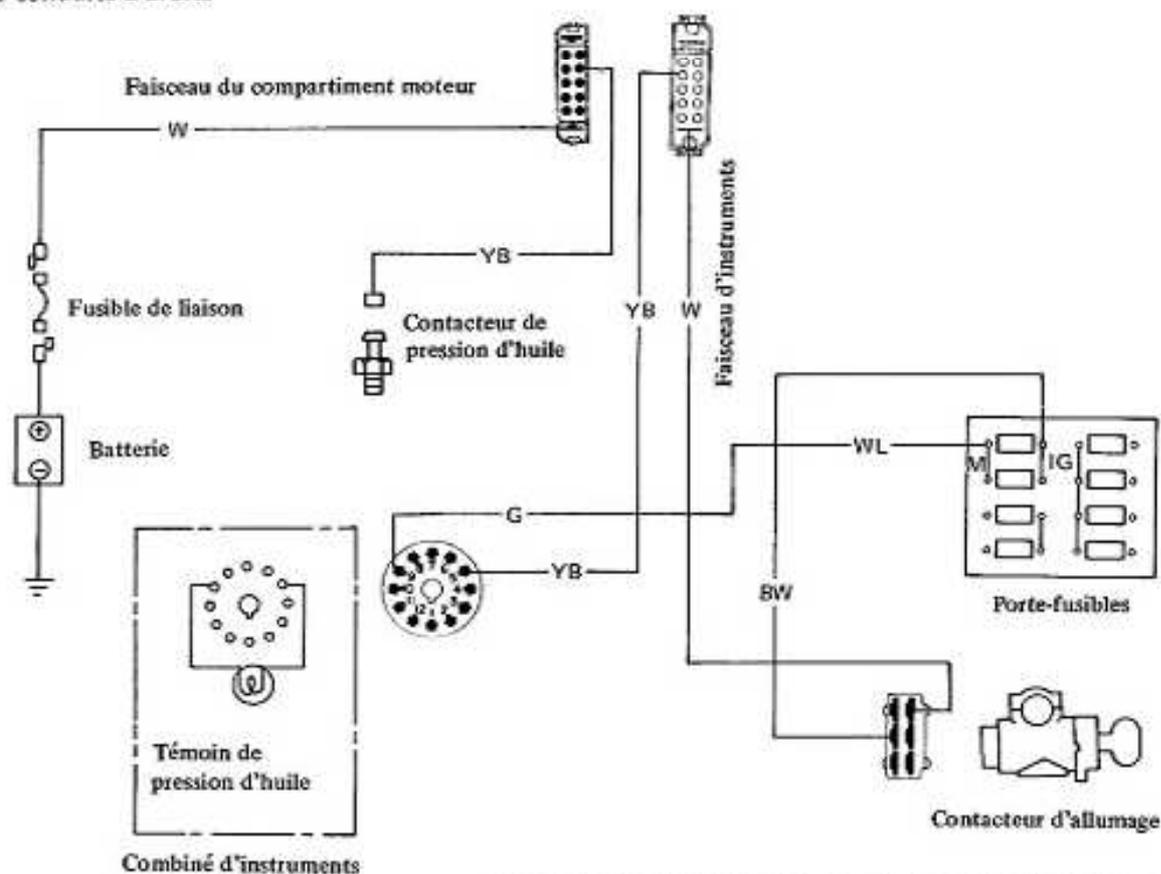
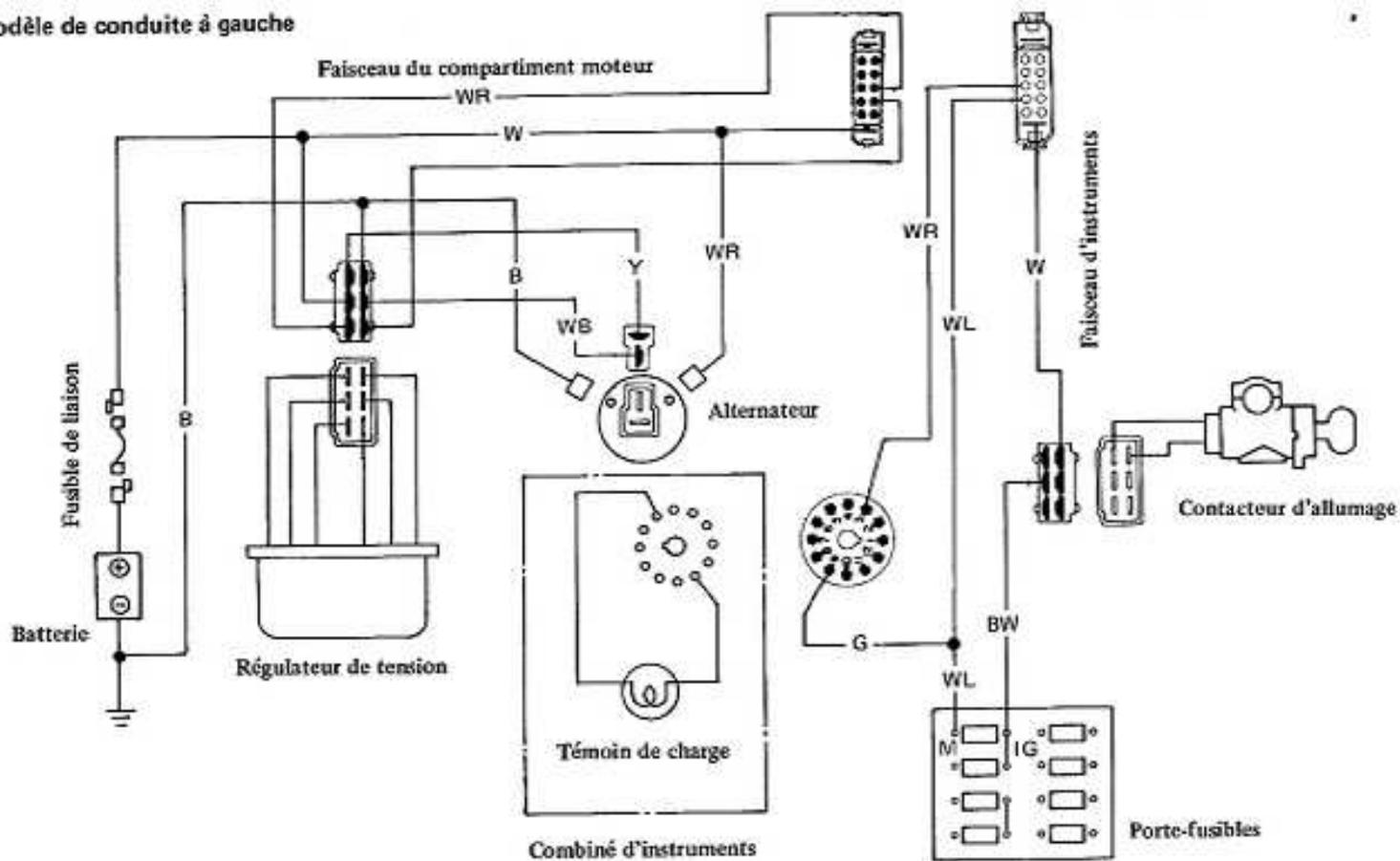


Fig. BE-25 Schéma électrique du dispositif d'indication de pression d'huile

# TEMOIN DE CHARGE

Modèle de conduite à gauche



Modèle de conduite à droite

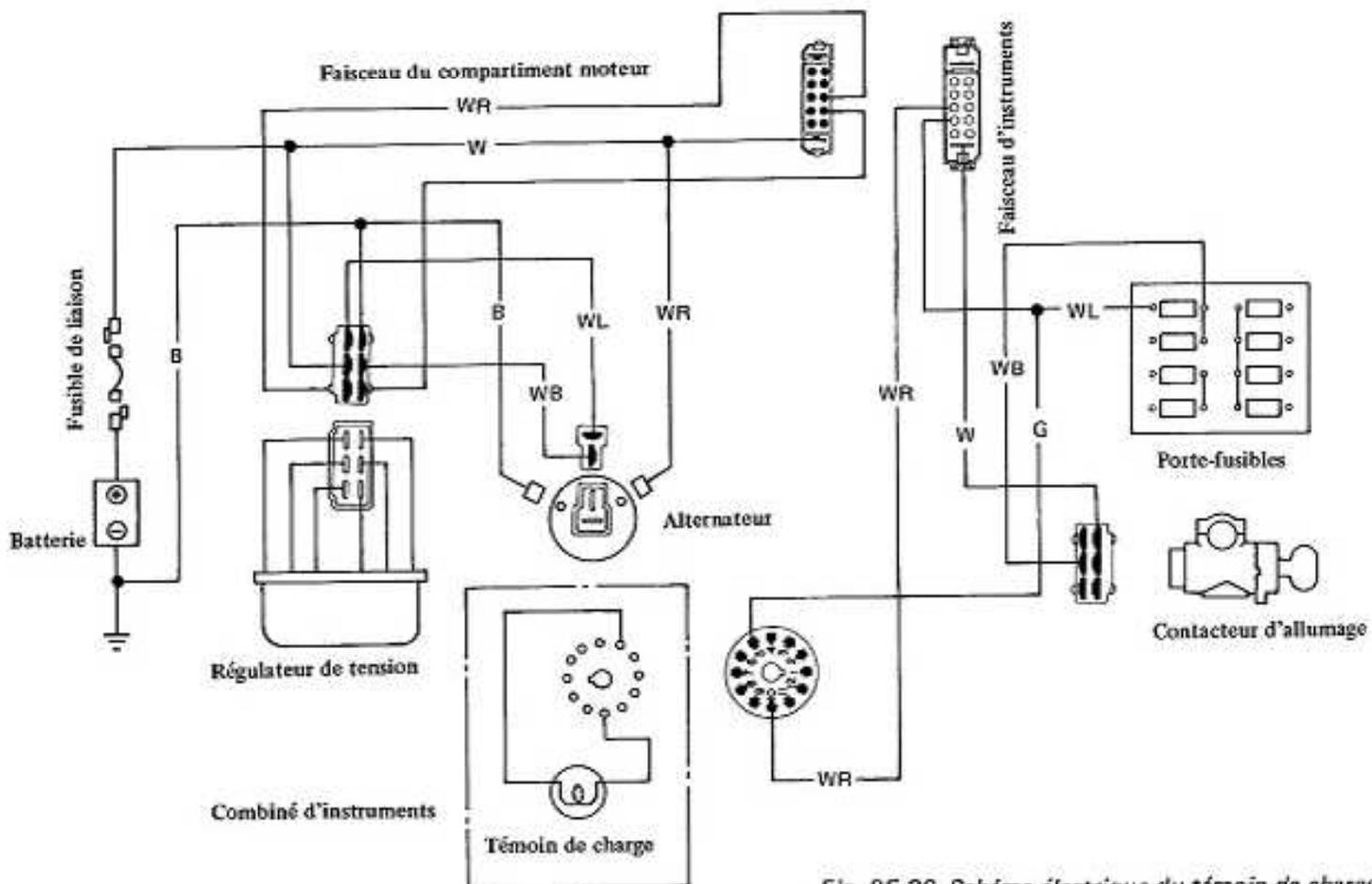


Fig. BE-26 Schéma électrique du témoin de charge

**DISPOSITIF D'AVERTISSEUR DE FREINAGE (Seulement pour les modèles de conduite à gauche destinés à l'Europe)**

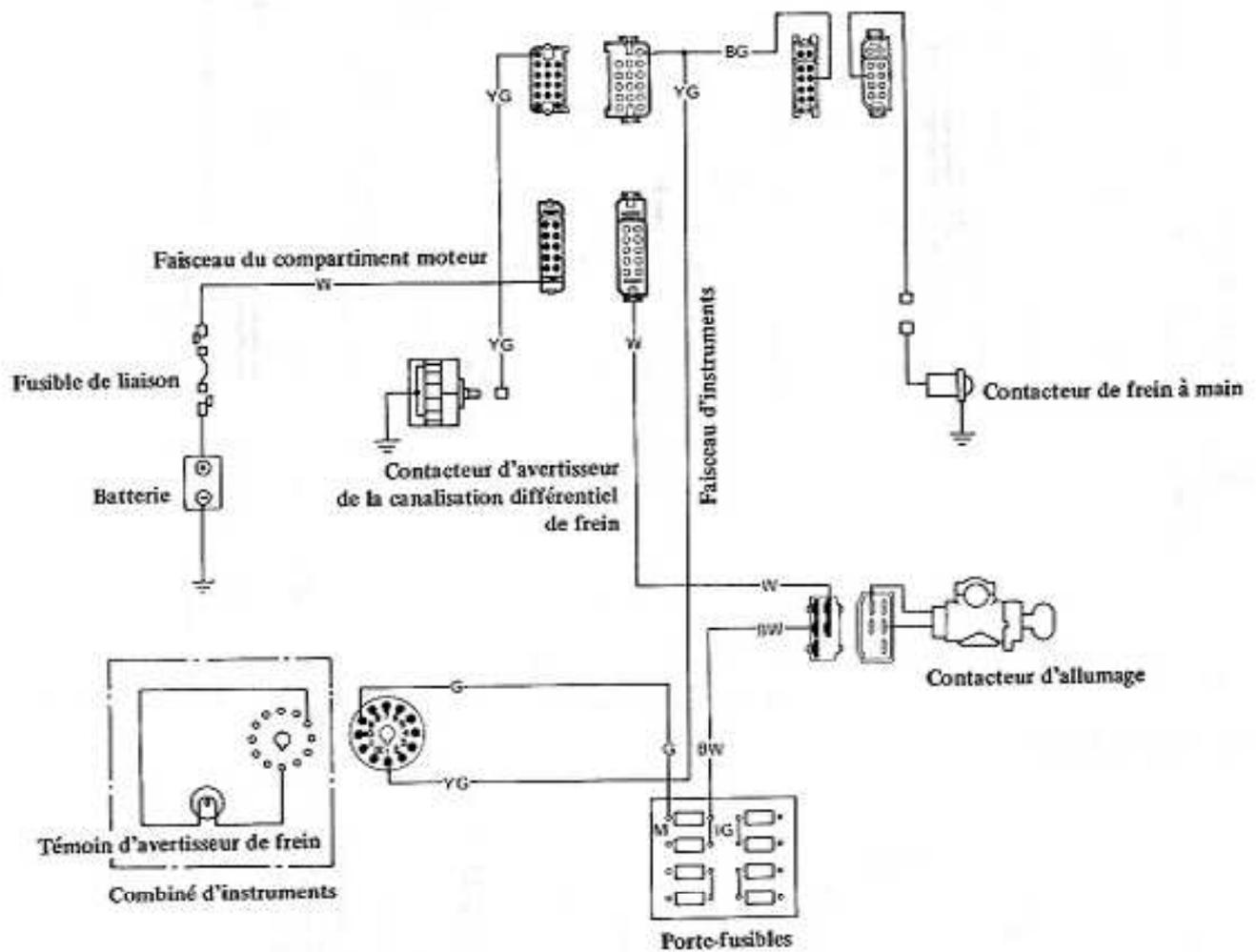


Fig. BE-27 Schéma électrique du contacteur d'avertisseur de freinage

## ACCESSOIRES ELECTRIQUES

Pour faciliter l'adaptation des schemas electriques modifies, les schemas de cableage ont ete egalement modifies.

### AVERTISSEUR SONORE

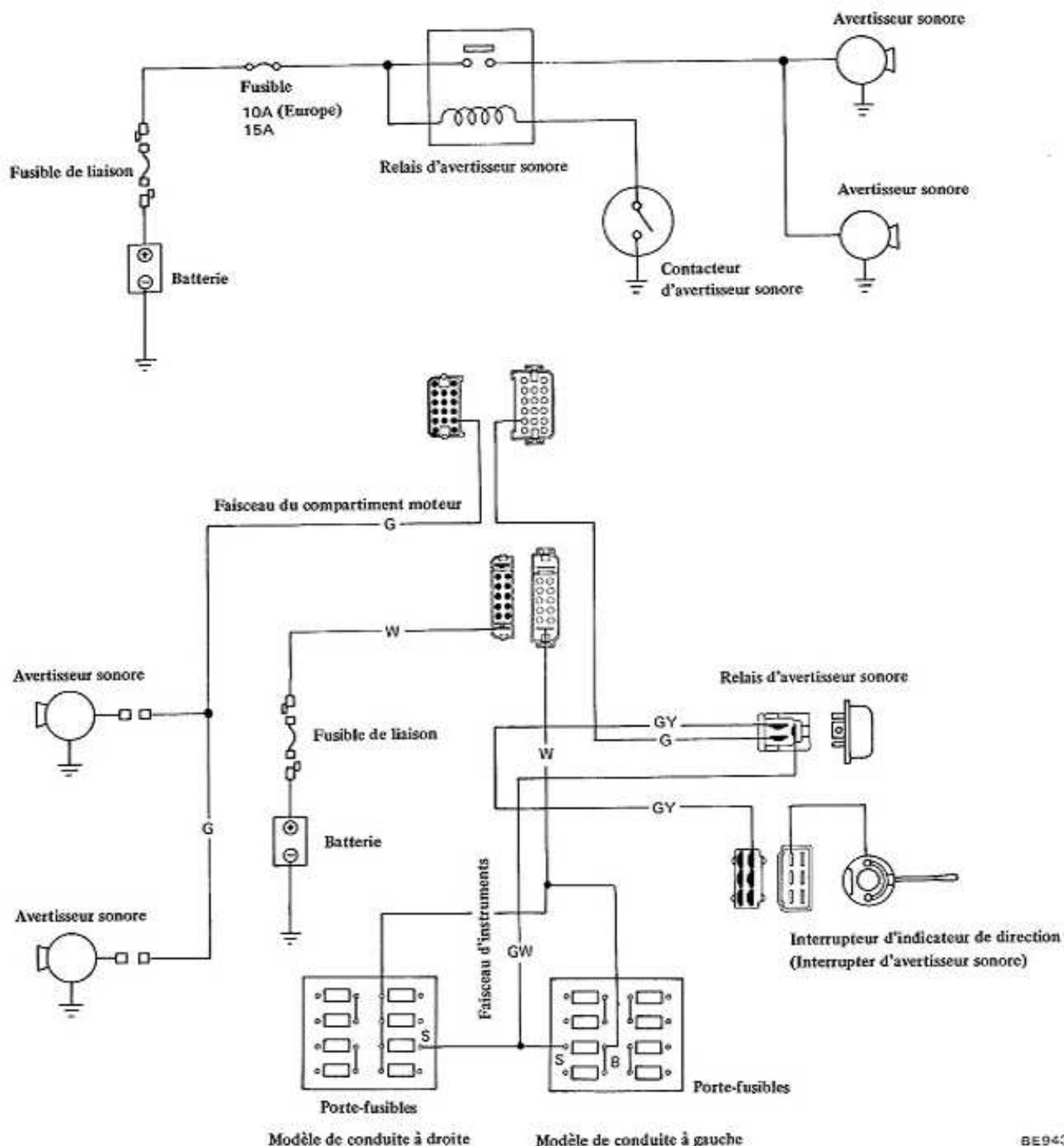


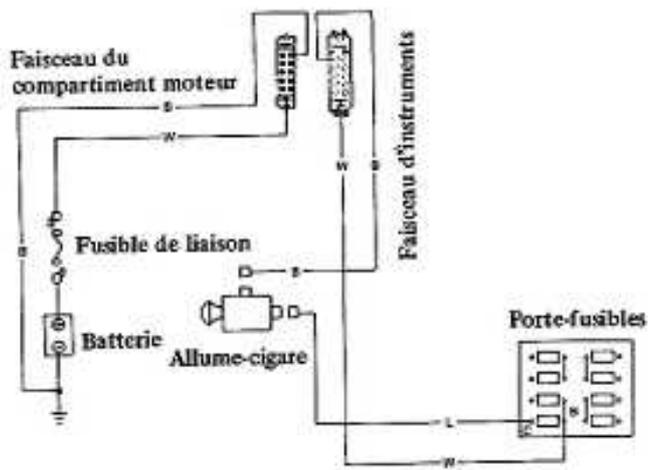
Fig. BE-28 Schéma électrique de l'avertisseur sonore



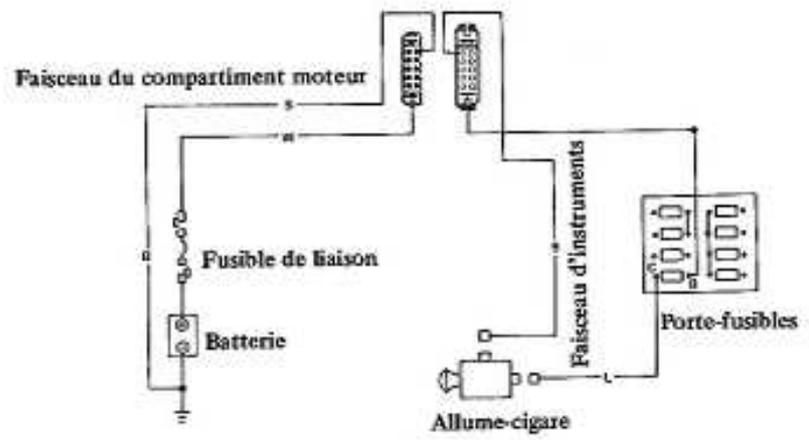


# ALLUME-CIGARE

Modèle de conduite à gauche



Modèle de conduite à droite

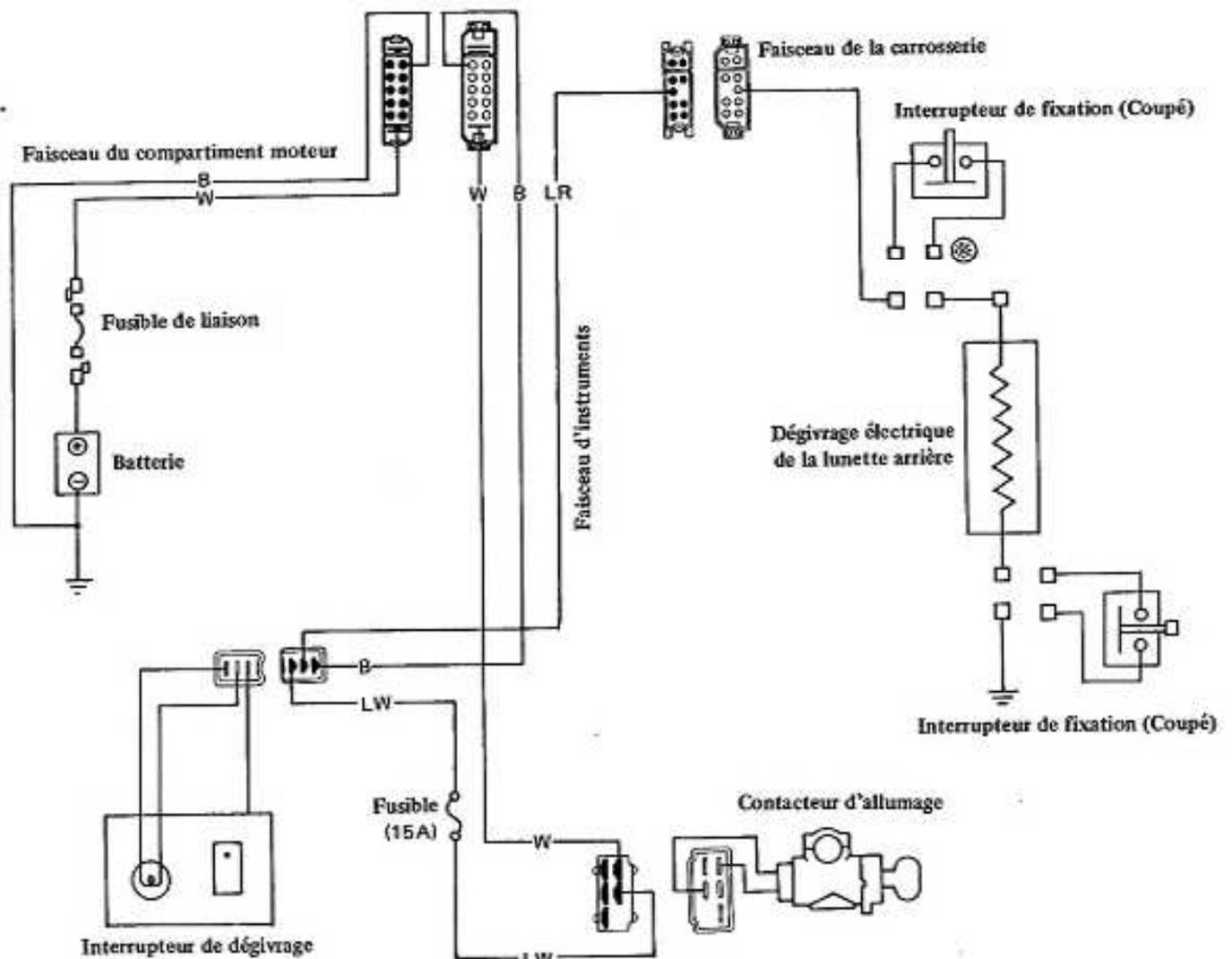
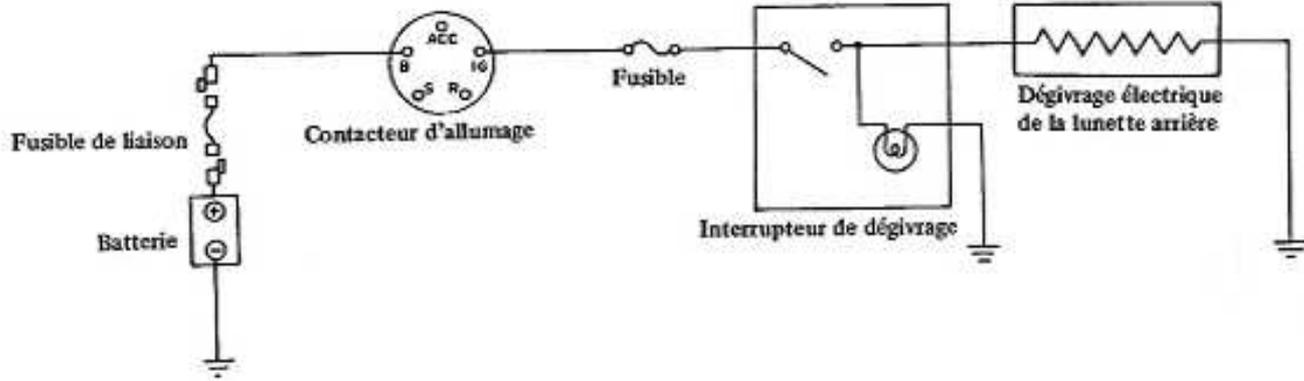


BE949

Fig. BE-30 Schéma électrique de l'allume-cigare

# DEGIVRAGE ELECTRIQUE DE LA LUNETTE ARRIERE (Modele de conduite à gauche pour l'Europe)

Berline et Coupé



Z·ONE·DATSUN

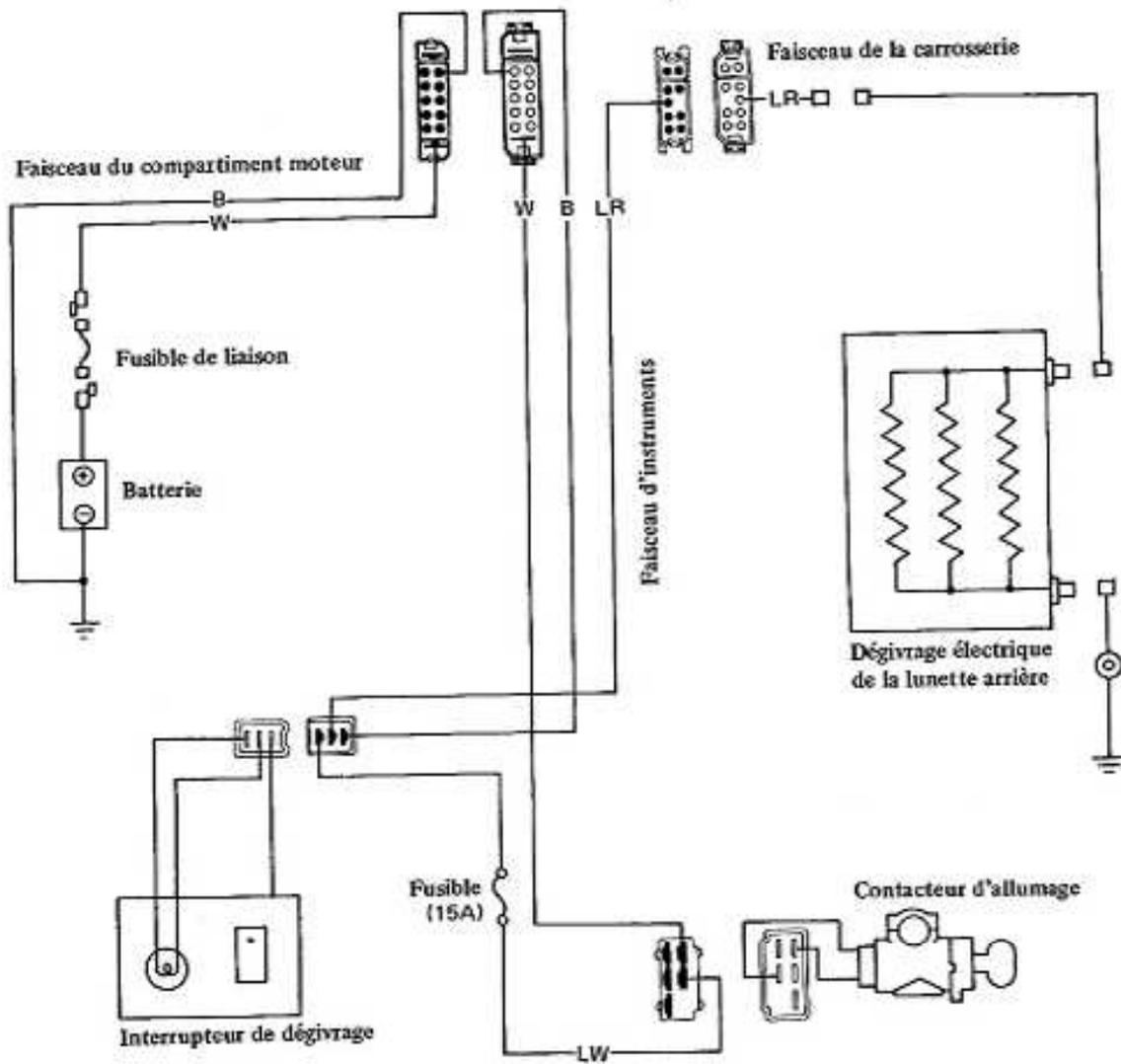
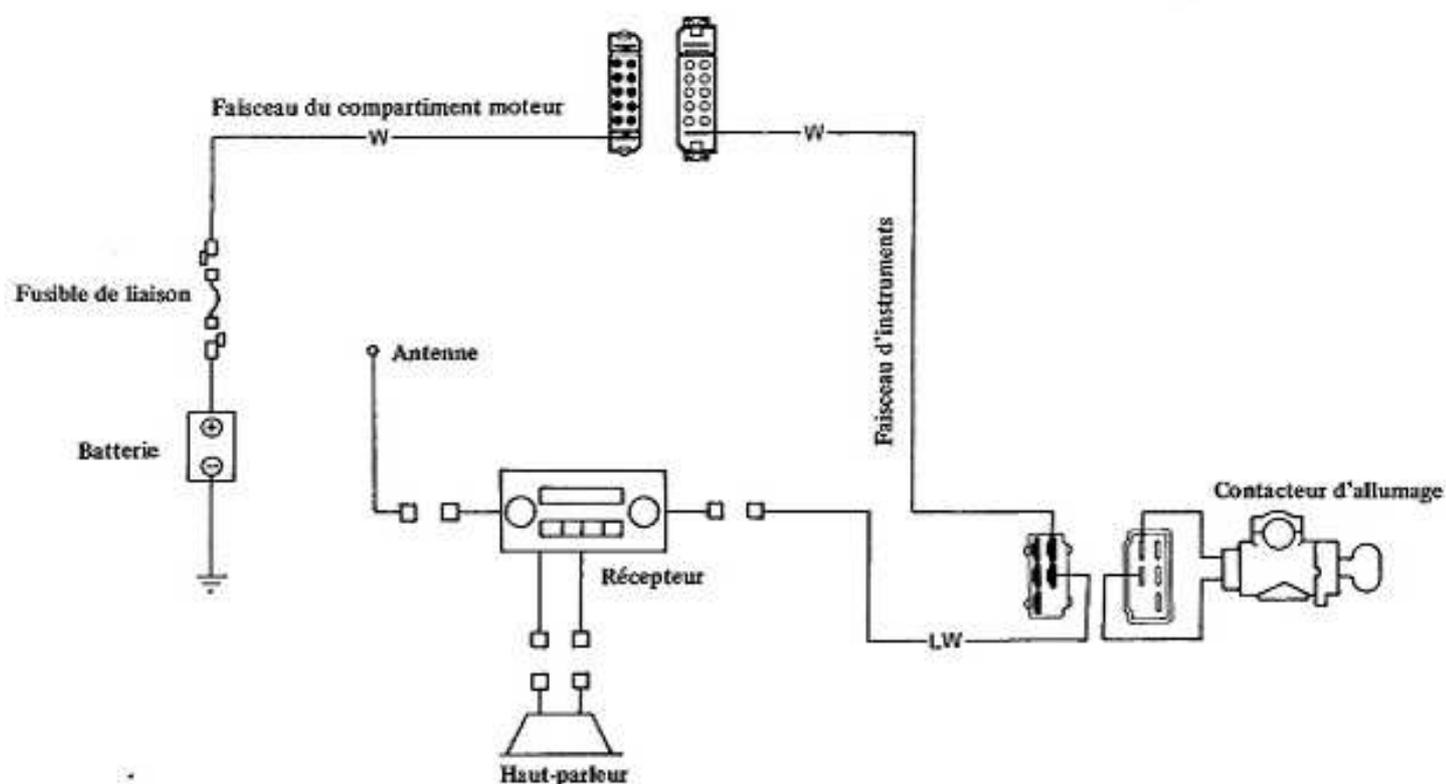


Fig. BE-31 Schéma électrique du dégivreur de la lunette arrière

# RADIO

Modèle de conduite à gauche



Modèle de conduite à droite

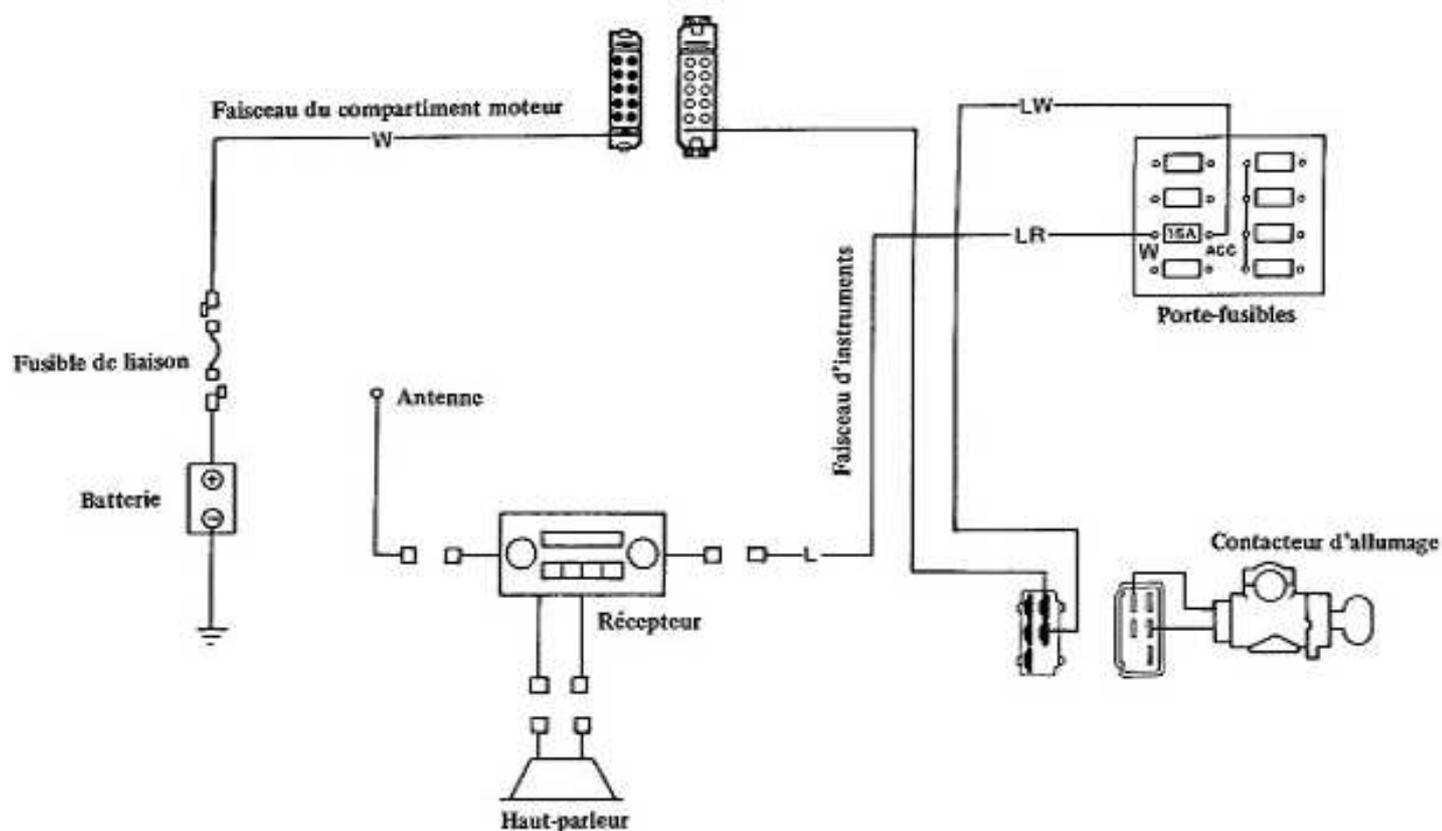
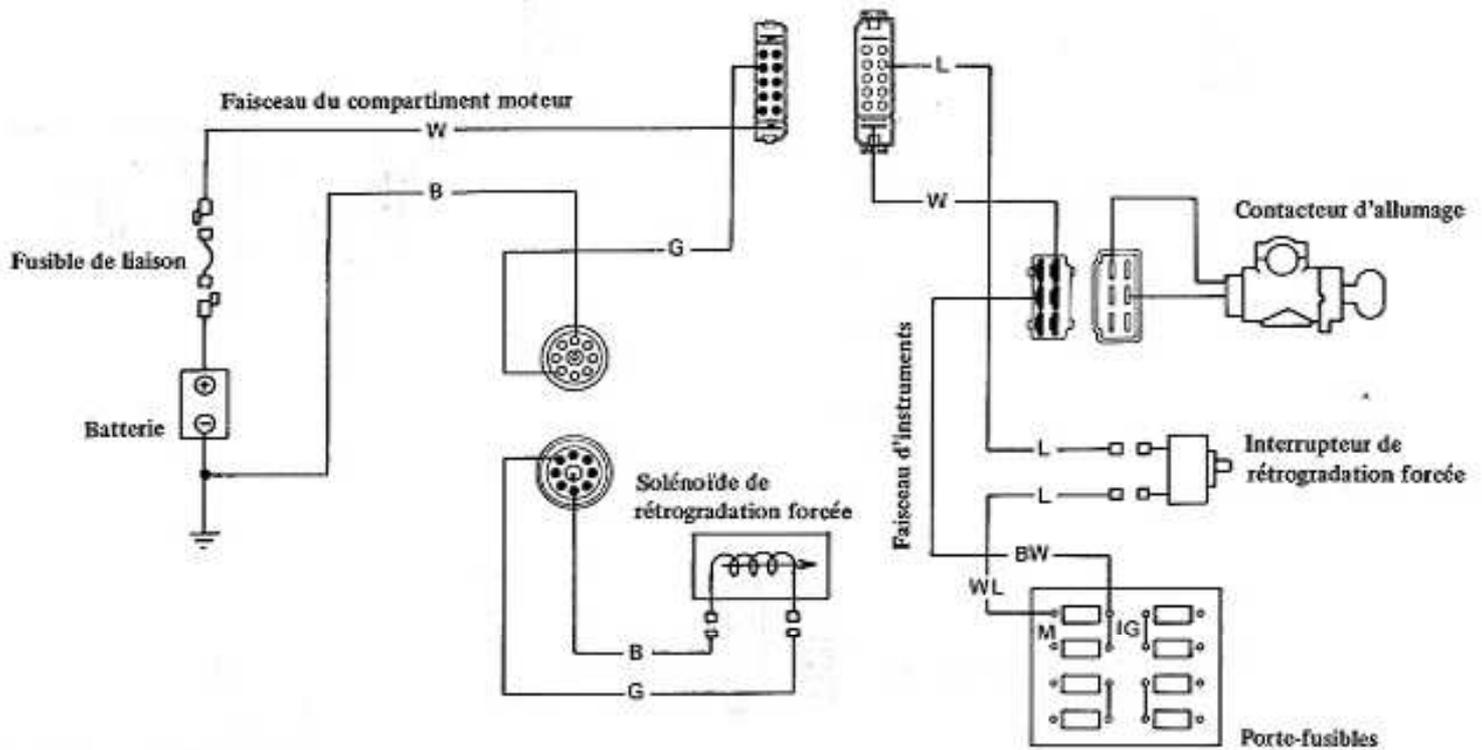
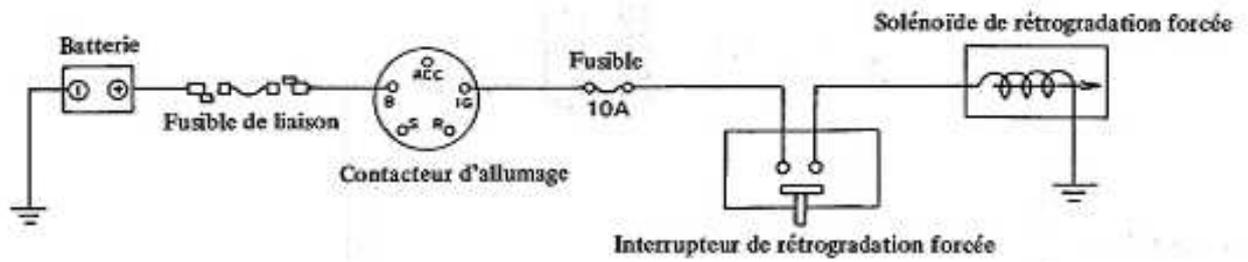


Fig. BE-32 Schéma électrique du récepteur de radio

# DISPOSITIF DE RETROGRADATION FORCEE (Pour les modèles de conduite avec boîte de vitesses automatique)

Modèle de conduite à gauche



Modèle de conduite à droite

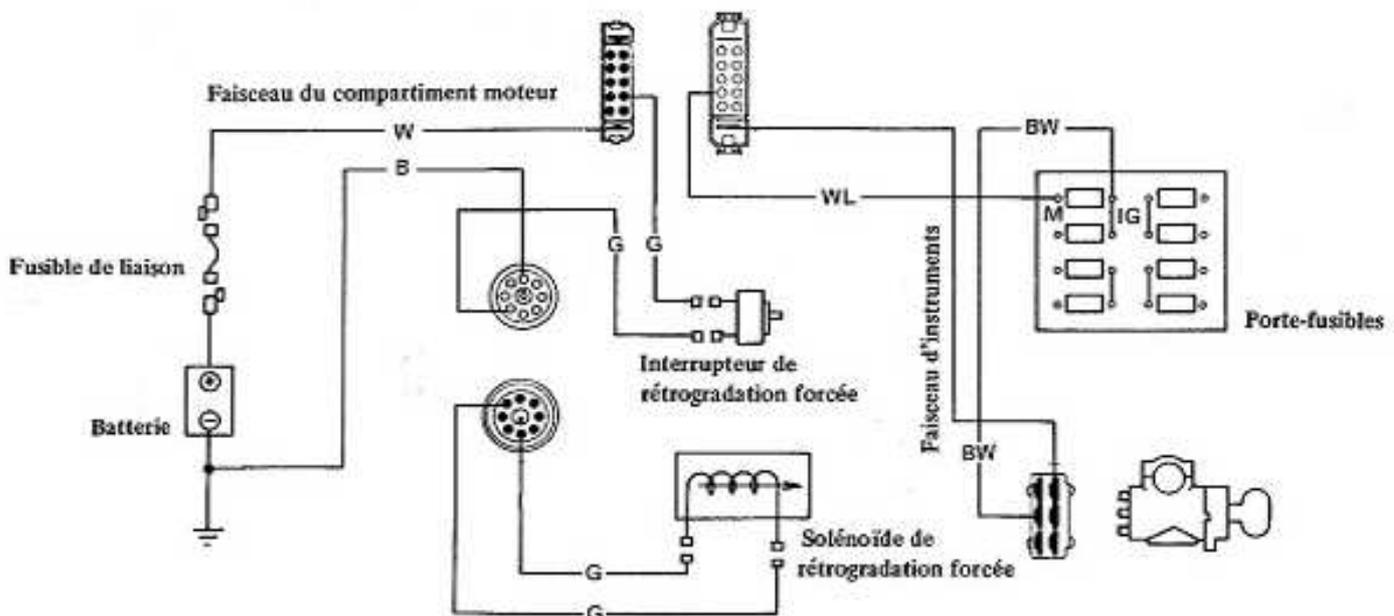


Fig. BE-33 Schéma électrique du dispositif de rétrogradation forcée

## DISPOSITIF D'ALLUMAGE ET DE DEMARRAGE

### Dispositif d'allumage

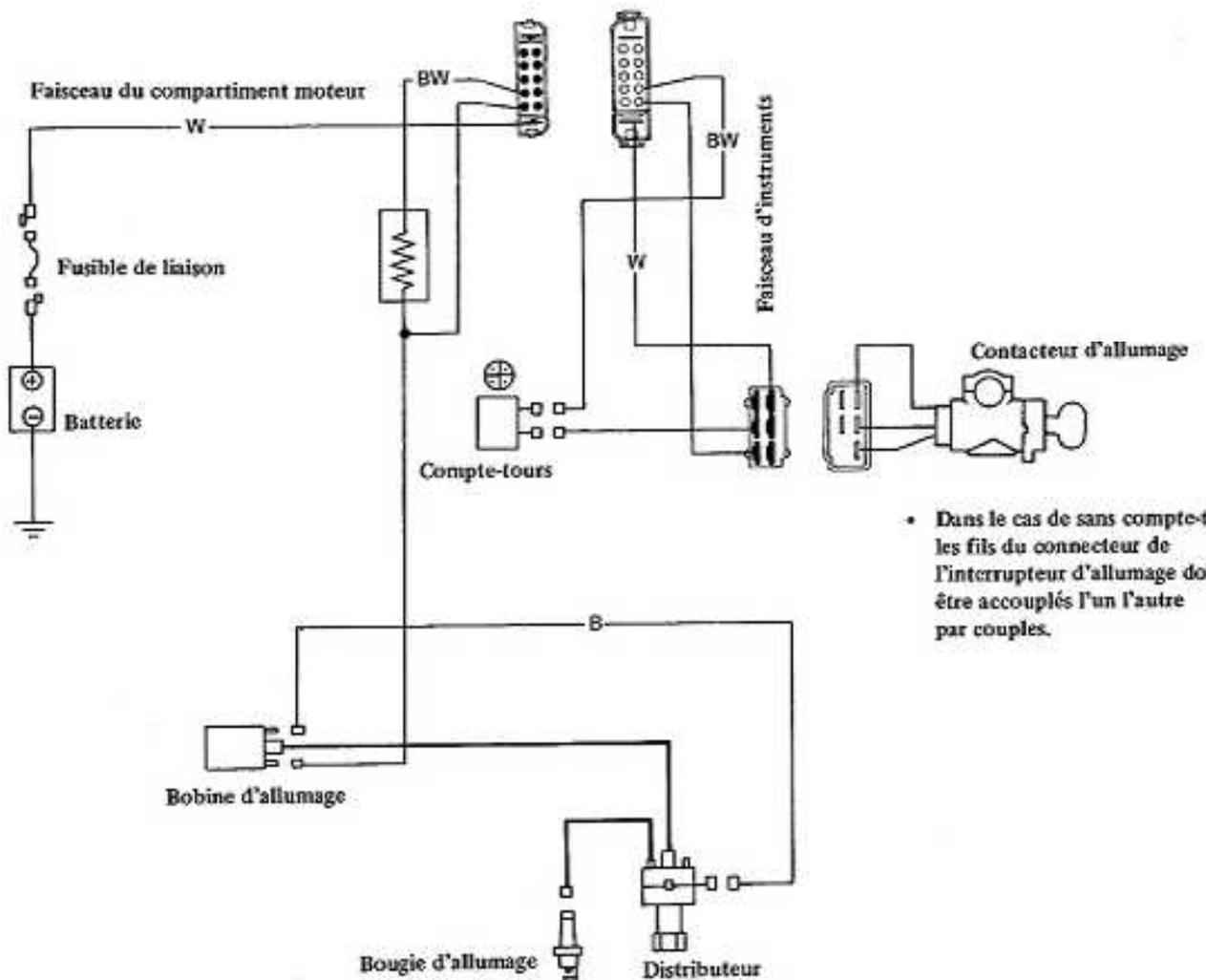
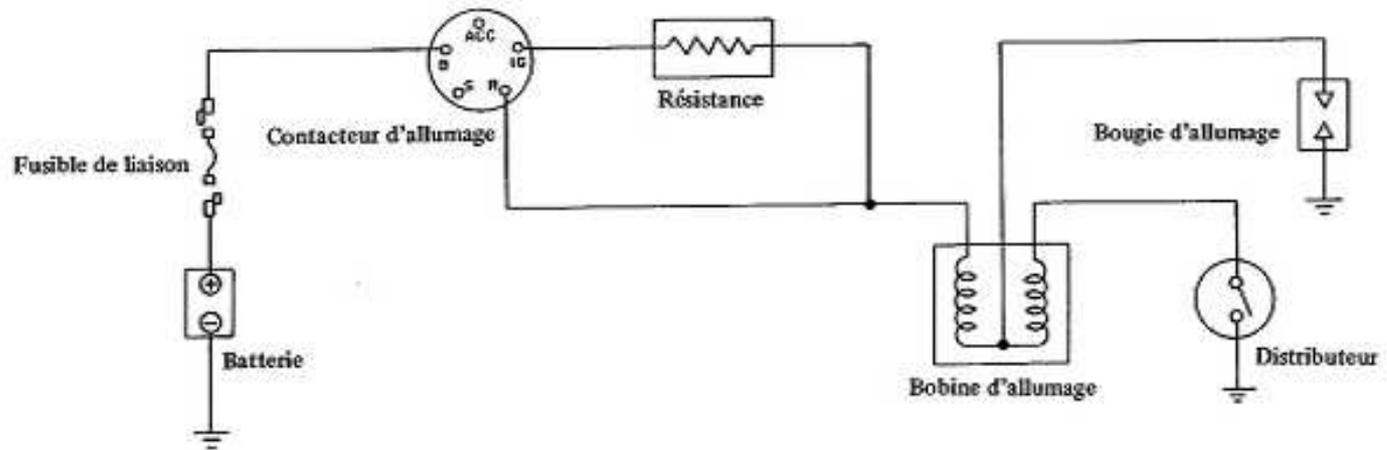
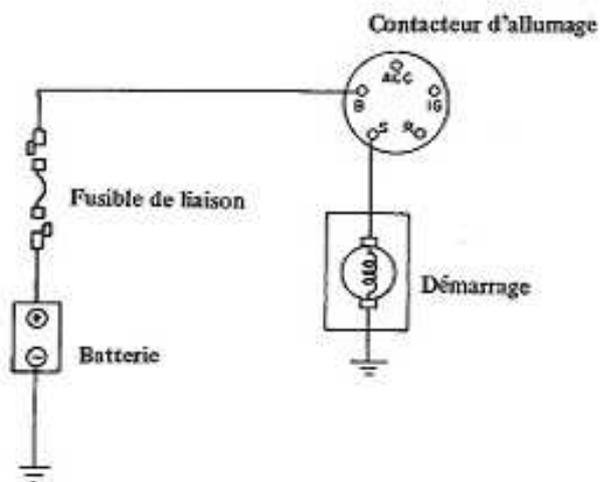


Fig. BE-34 Schéma électrique du dispositif d'allumage

**Dispositif de démarrage**

Pour boîte de vitesses manuelle



Pour boîte de vitesses automatique

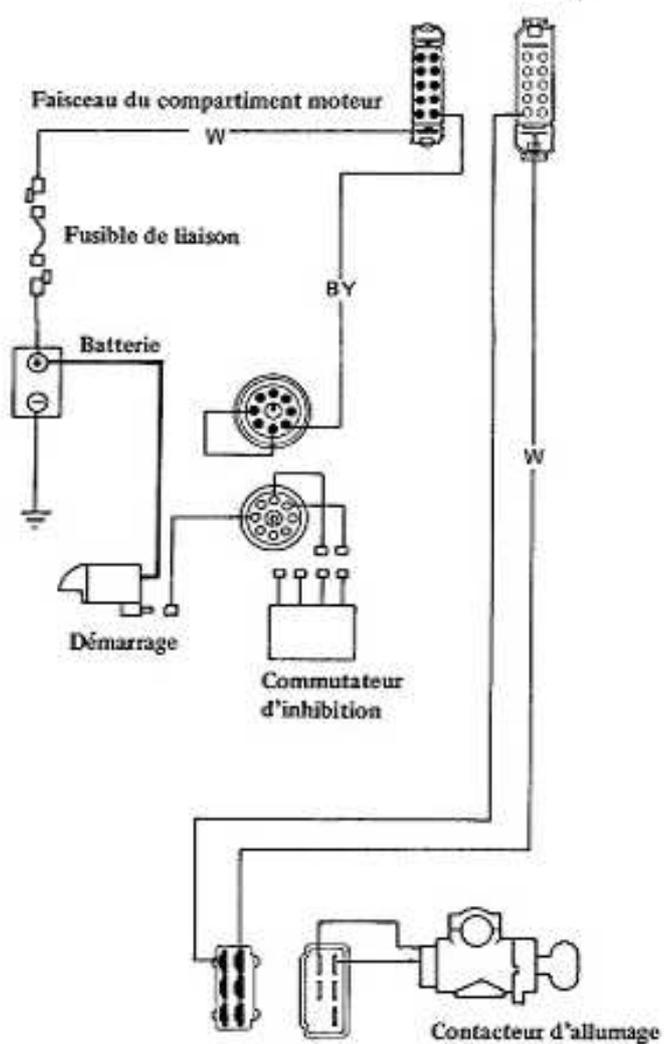
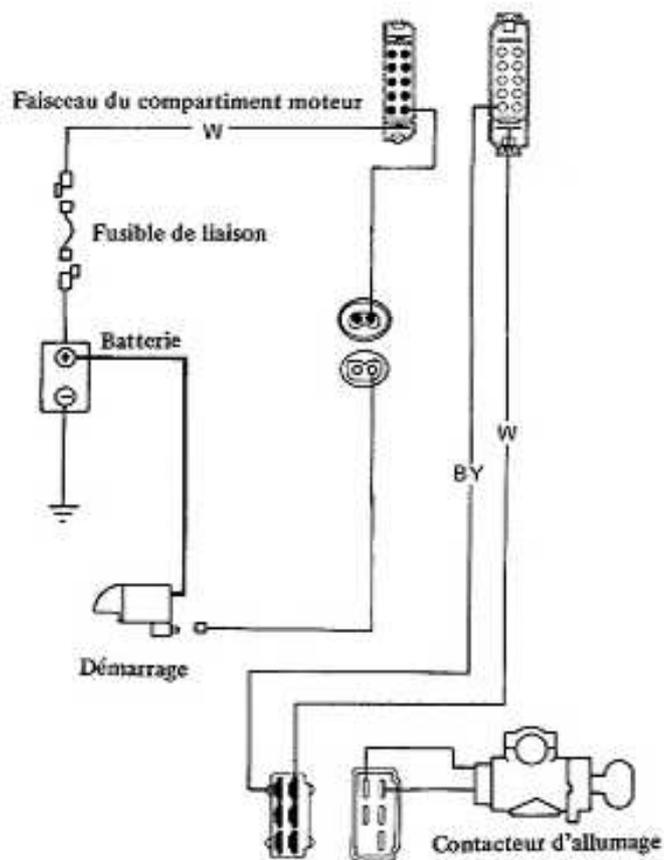
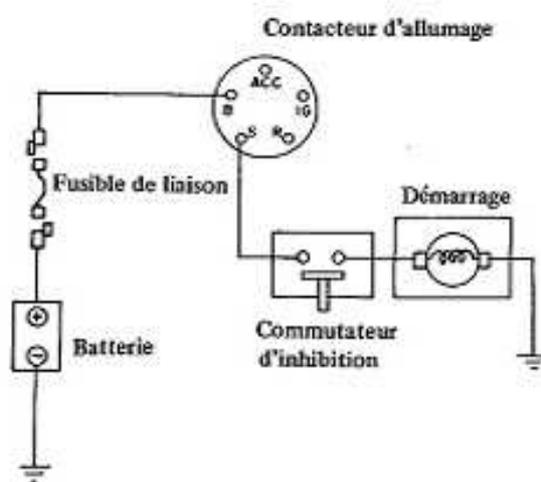
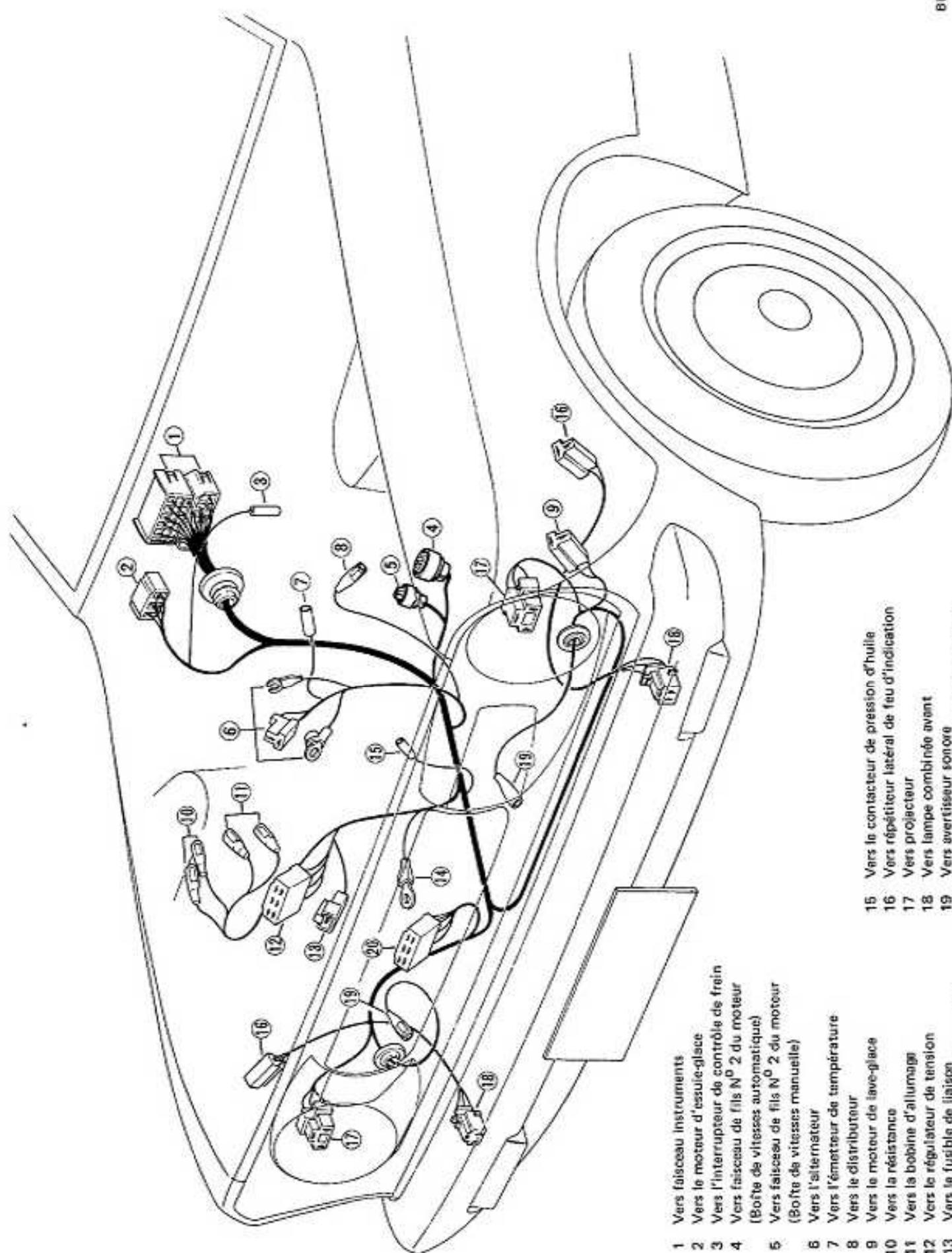


Fig. BE-35 Schéma électrique du dispositif de démarrage

# FAISCEAU DU COMPARTIMENT MOTEUR



- 1 Vers faisceau instruments
- 2 Vers le moteur d'essuie-glace
- 3 Vers l'interrupteur de contrôle de frein
- 4 Vers faisceau de fils N° 2 du moteur (Boîte de vitesses automatique)
- 5 Vers faisceau de fils N° 2 du moteur (Boîte de vitesses manuelle)
- 6 Vers l'alternateur
- 7 Vers l'émetteur de température
- 8 Vers le distributeur
- 9 Vers le moteur de lave-glace
- 10 Vers la résistance
- 11 Vers la bobine d'allumage
- 12 Vers le régulateur de tension
- 13 Vers le fusible de liaison
- 14 Vers la masse (Support de batterie)
- 15 Vers le contacteur de pression d'huile
- 16 Vers répéteur latéral de feu d'indication
- 17 Vers projecteur
- 18 Vers lampe combinée avant
- 19 Vers avertisseur sonore
- 20 Vers relais d'éclairage (Europe seulement)

BE960

Fig. BE-36 Faisceau du compartiment moteur

Z·ONE·DATSUN

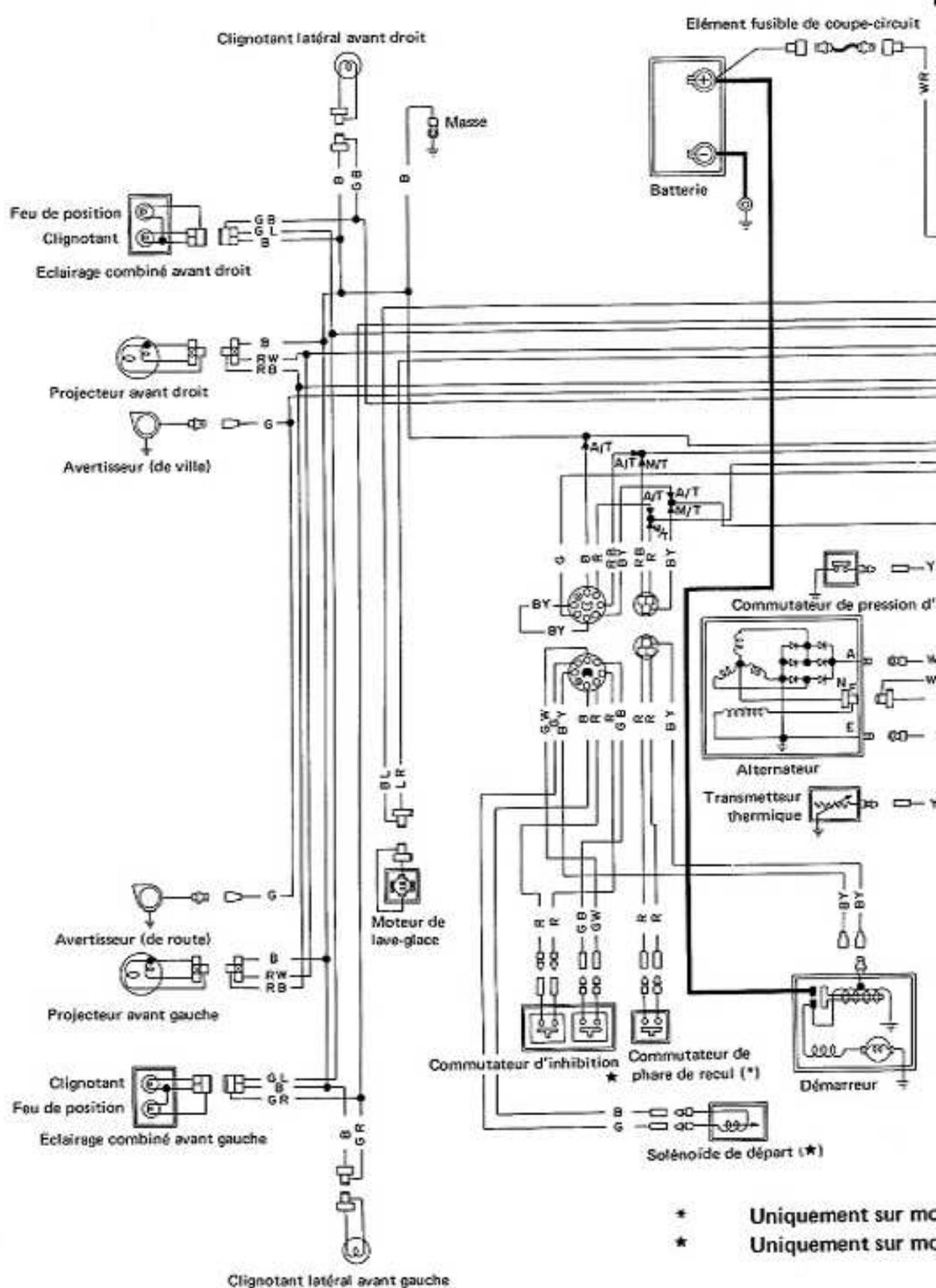






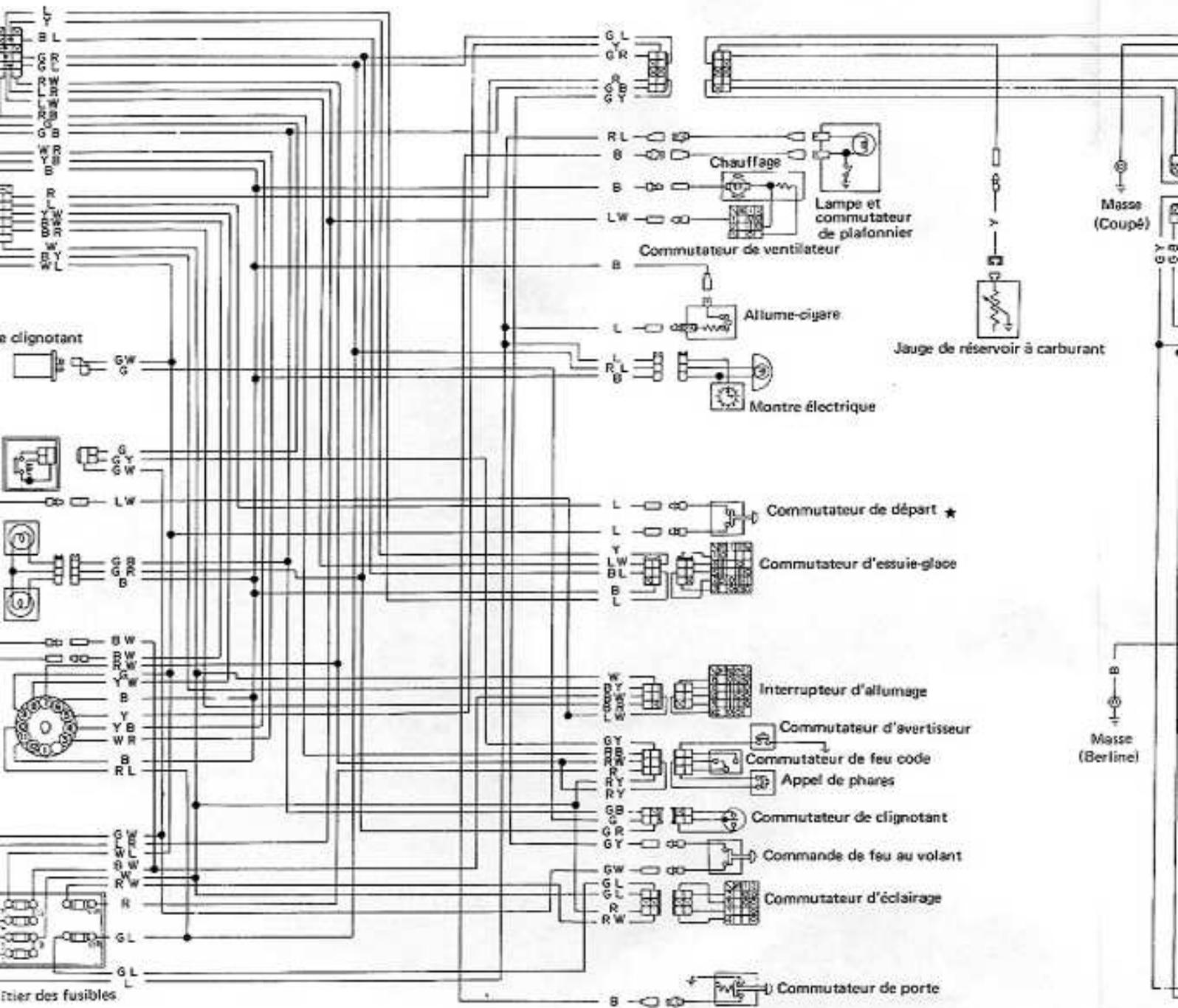
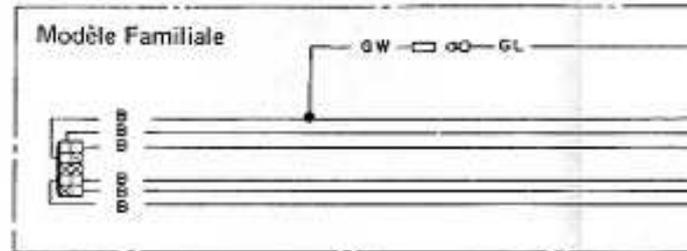


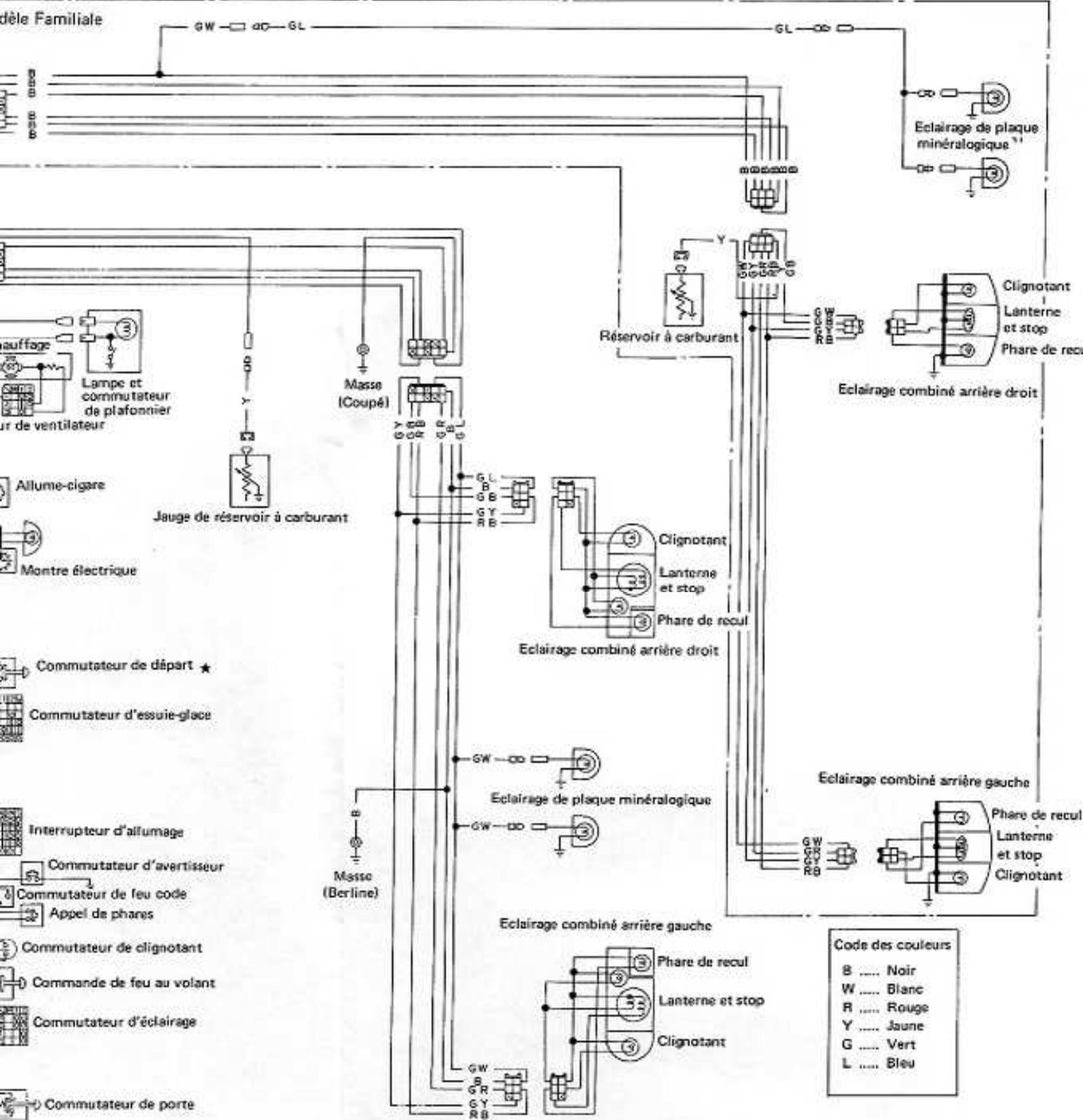
Pour tous pays





# N DE CABLAGE





Z-ONE-DATSUN





Z·ONE·DATSUN

Publié: Septembre 1976 (010070)

Imprimé au Japon Numéro de Publication SM6F·B21SG0