

# CIRCUIT DE CARBURATION

## SECTION **EF**

### CONTENTS

**EF**

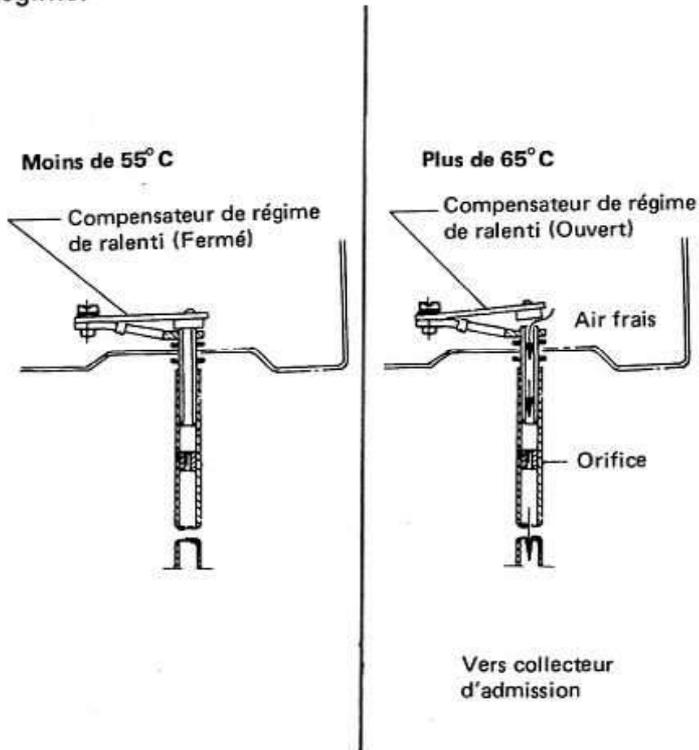
COMPENSATEUR DE REGIME DE RALENTI .....	EF- 2
POMPE A ESSENCE .....	EF- 3
CIRCUIT DE REGULATION DE REGIME DE RALENTI .....	EF- 5
CARBURATEUR .....	EF- 7
PARAMETRES D'ENTRETIEN ET CARACTERISTIQUES .....	EF-14

*Z·ONE·DATSUN*

# COMPENSATEUR DE REGIME DE RALENTI

## Description

Fondamentalement, le compensateur de régime de ralenti est une soupape thermostatique fonctionnant de manière à injecter l'air directement du filtre à air dans le collecteur d'admission afin de compenser l'enrichissement anormal du mélange carburant lorsque le moteur tourne au ralenti à température élevée ainsi que pour stabiliser le régime.

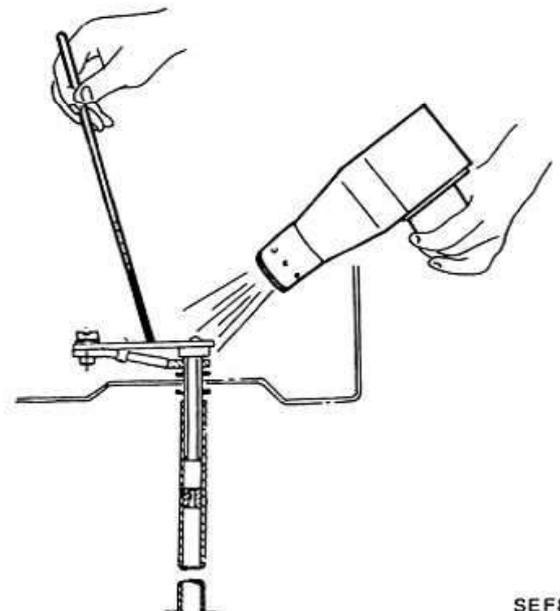


SEF861A

## Vérification

1. Faire chauffer le moteur.
2. Diriger de l'air frais sur le compensateur de régime de ralenti et mesurer sa température d'entrée en service.

Température d'air d'admission °C	Etat du bilame
Moins de 55	Totalement fermé
55 à 65	Fermé ou ouvert
Plus de 65	Totalement ouvert



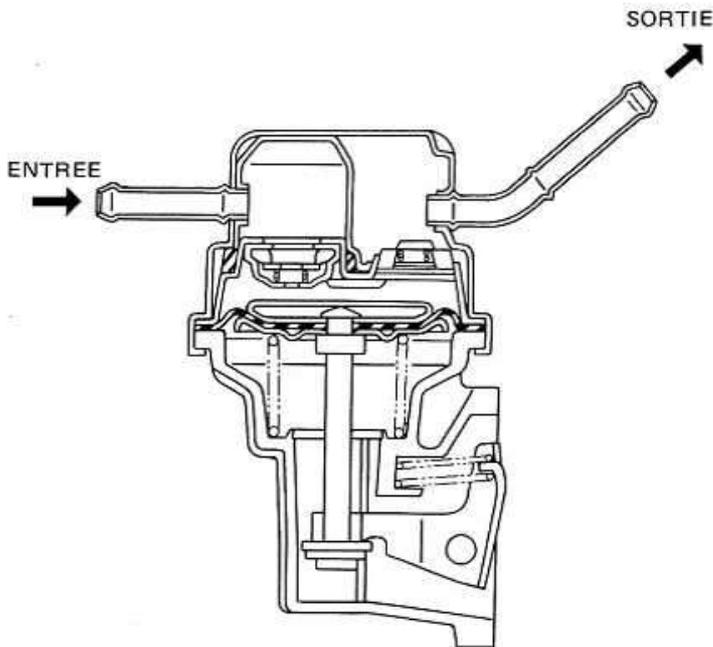
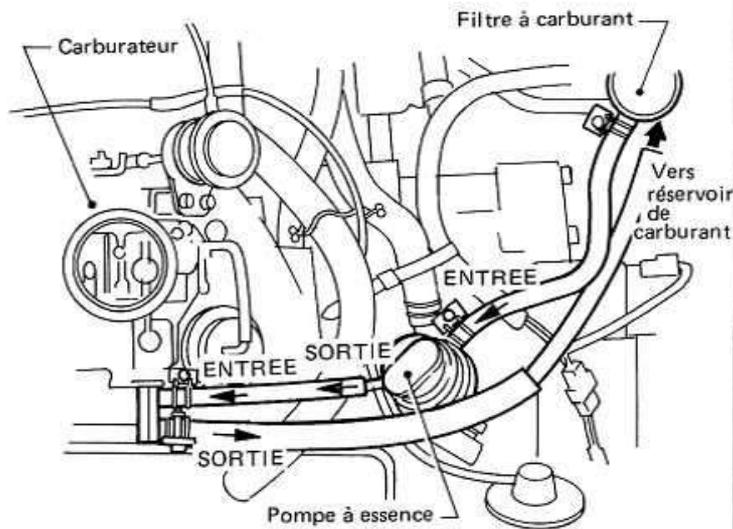
SEF862A

En raison de l'afflux d'air chaud, le régime du moteur ne se stabilise pas avant que la température du compensateur de régime de ralenti n'atteigne 55 à 65° C.

3. Le compensateur de régime de ralenti est en bon état s'il émet un sifflement lorsque sa température atteint 55 à 65° C.

# POMPE A ESSENCE

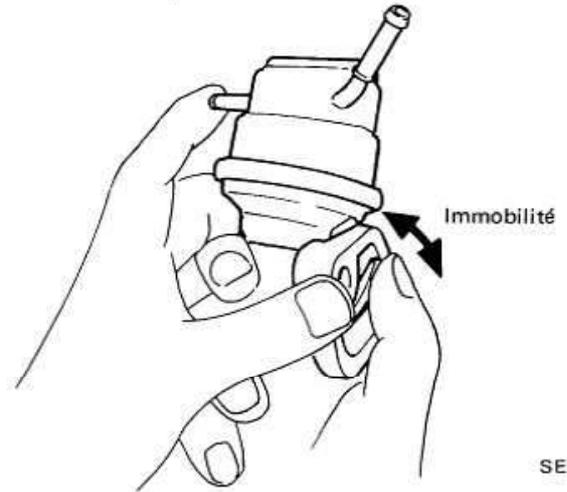
## Pompe à Essence



SEF863A

## Vérification

1. Rincer la pompe à essence en la plongeant dans un bain de carburant et en actionnant son levier d'attaque à plusieurs reprises.
2. Vidanger le carburant contenu dans la pompe à essence puis boucher l'orifice d'arrivée. Le levier d'attaque doit rester immobile.



SEF881A

3. Eloigner le doigt de l'orifice d'arrivée. Un bruit de succion indiquant que l'aspiration est suffisante doit se manifester.
4. Obstruer l'orifice de sortie et actionner de nouveau le levier d'attaque. Laisser la pression d'air s'accumuler et vérifier si la pression reste présente pendant les deux ou trois secondes suivantes.



SEF867A

5. Obstruer l'orifice de sortie avec le doigt et laisser encore une fois la pression interne de la pompe augmenter puis plonger la pompe dans un bain de carburant et voir s'il n'y a pas de fuites d'air.

### ATTENTION:

Débrancher le câble de masse de la batterie avant d'entreprendre tout travail au niveau du circuit de carburation. Lors du débranchement des tuyaux d'alimentation, recueillir le carburant resté à l'intérieur dans un récipient.

# POMPE A ESSENCE

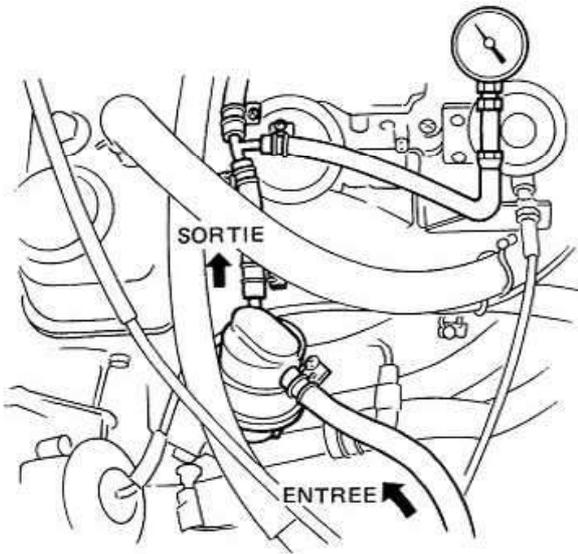
## Essai de Fonctionnement

### ESSAI DE PRESSION STATIQUE

1. Brancher un adaptateur en T ainsi qu'un manomètre convenant à cet essai.
2. Vérifier la pression statique d'alimentation à différents régimes de rotation du moteur.

Pression statique de pompe à essence:  
19,6 à 26,5 kPa (0,196 à 0,265 bar,  
0,20 à 0,27 kg/cm<sup>2</sup>)

Remplacer la pompe si la valeur constatée ne correspond pas à celle spécifiée.



SEF864A

Z·ONE·DATSUN

# CIRCUIT DE REGULATION DE REGIME DE RALENTI

## Description

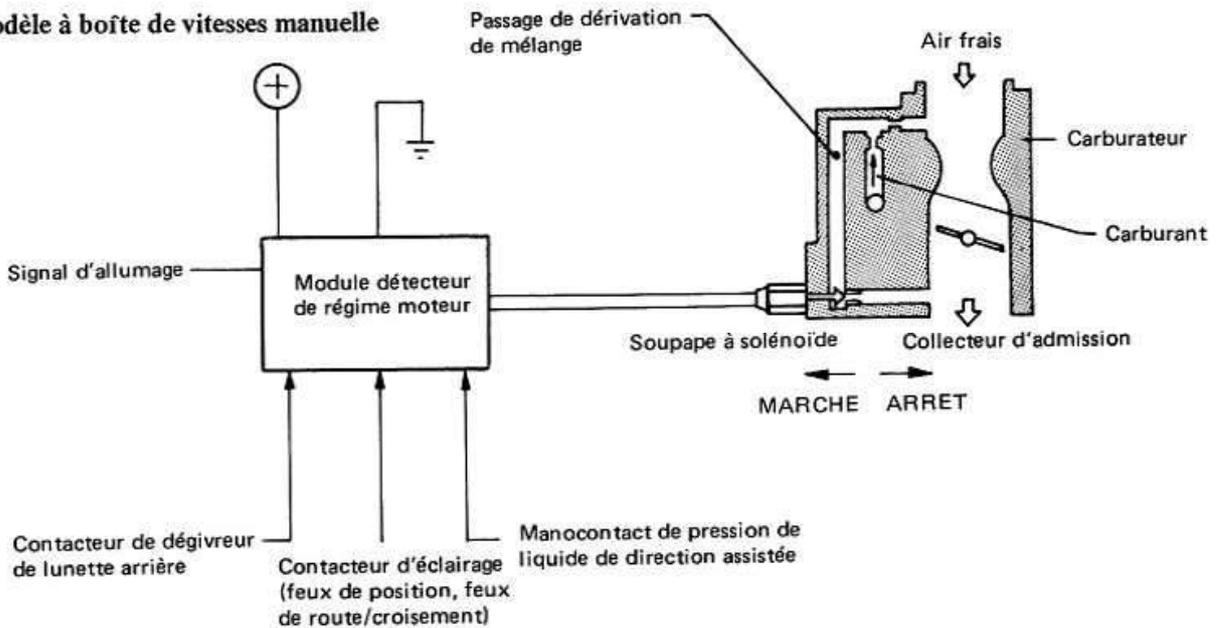
Ce circuit garantit une charge convenable de la batterie et empêche le ralenti d'être irrégulier lorsque les dispositifs suivants sont en service, à savoir:

- Feux de position (modèle à boîte de vitesse manuelle)
- Projecteurs

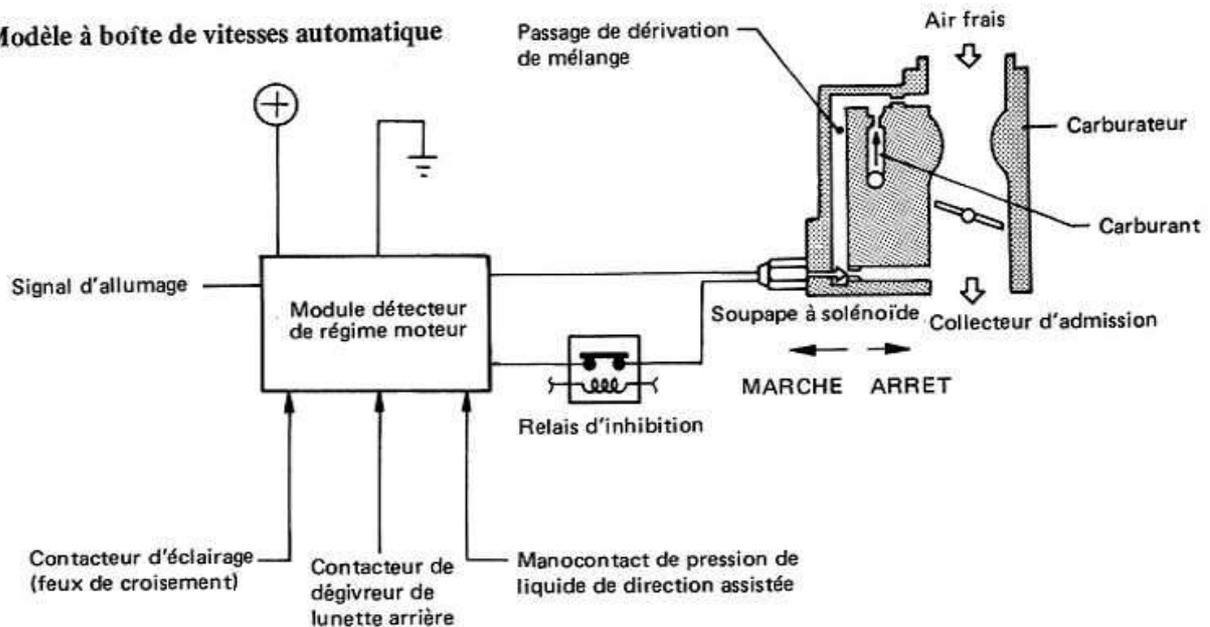
- Pompe à liquide de direction assistée s'il y a lieu
- Dégivreur de lunette arrière

Dans ce circuit, la quantité convenable de carburant est ajoutée de manière à ce que le régime de ralenti reste constant lorsque la soupape à solénoïde accouplée au carburateur est en service.

### Modèle à boîte de vitesses manuelle



### Modèle à boîte de vitesses automatique



SEF886A

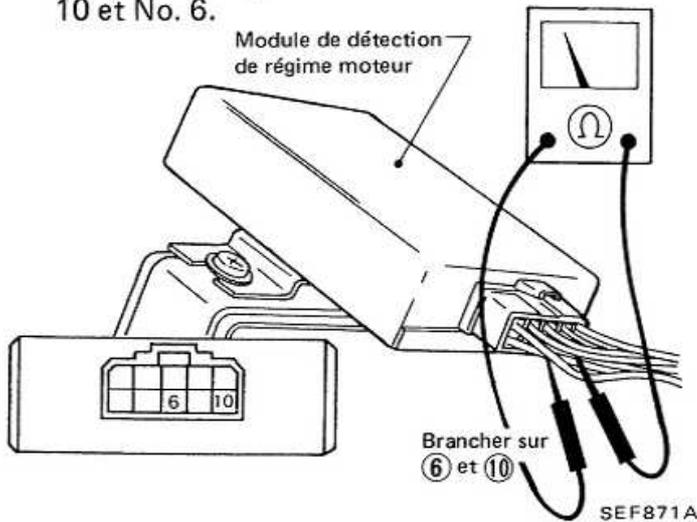
### MODE DE FONCTIONNEMENT:

Contacteur d'éclairage	Contacteur de dégivreur de lunette arrière	Manocontact de pression de liquide de direction assistée	Etat de la soupape à solénoïde
Un contacteur en service			Marche
Tous contacteurs au repos			Arrêt

# CIRCUIT DE REGULATION DE REGIME DE RALENTI

## Vérification Totale du Circuit

- Vérifier si le régime de ralenti augmente bien de 50 à 200 tr/mn après que l'un des contacteurs d'éclairage, de dégivreur de lunette arrière ou de manoccontact de pression de liquide de direction assistée soit entré en service.
- Brancher un appareil d'essai sur les bornes No. 10 et No. 6.

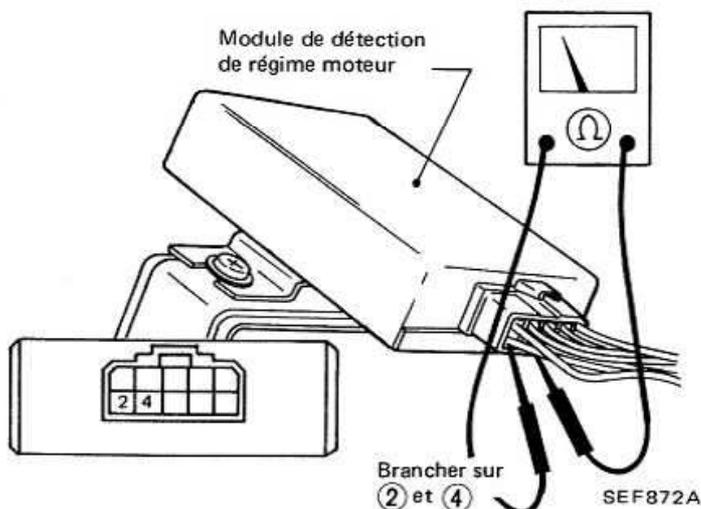


- Mettre le contact moteur.
- Mesurer la tension entre les bornes No. 10 et No. 6 après avoir mis le contacteur d'éclairage ou celui de dégivreur de lunette arrière en marche.

### Tensions spécifiées:

- 12V** Lorsque l'un des contacteurs d'éclairage ou de dégivreur de lunette arrière est en marche
- 0V** Lorsque l'un des contacteurs d'éclairage ou de dégivreur de lunette arrière est au repos

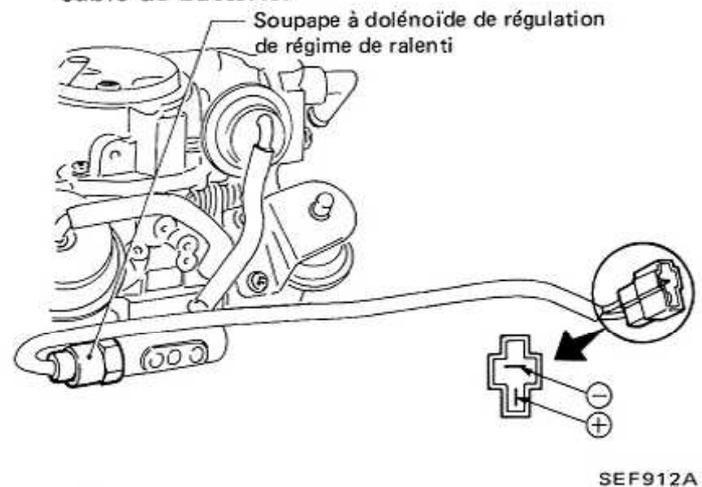
- Faire monter le régime du moteur jusqu'à 3.300 tr/mn et vérifier la tension entre les bornes No. 4 et No. 2 tout en décélérant.



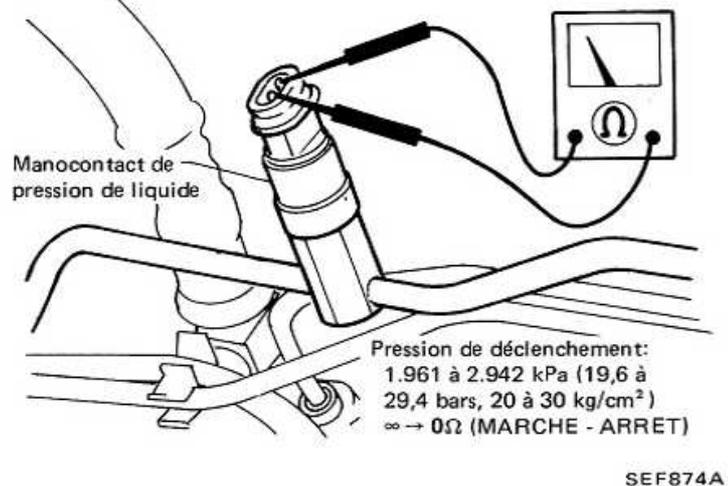
### Tensions spécifiées:

- 12V** Lorsque le régime moteur est supérieur à 3.300 tr/mn
- 0V** Lorsque le régime moteur est inférieur à 3.300 tr/mn

- La soupape à solénoïde doit émettre un déclic lors du branchement et du débranchement du câble de batterie.



- Effectuer un essai de continuité du manoccontact de pression de liquide de direction assistée.

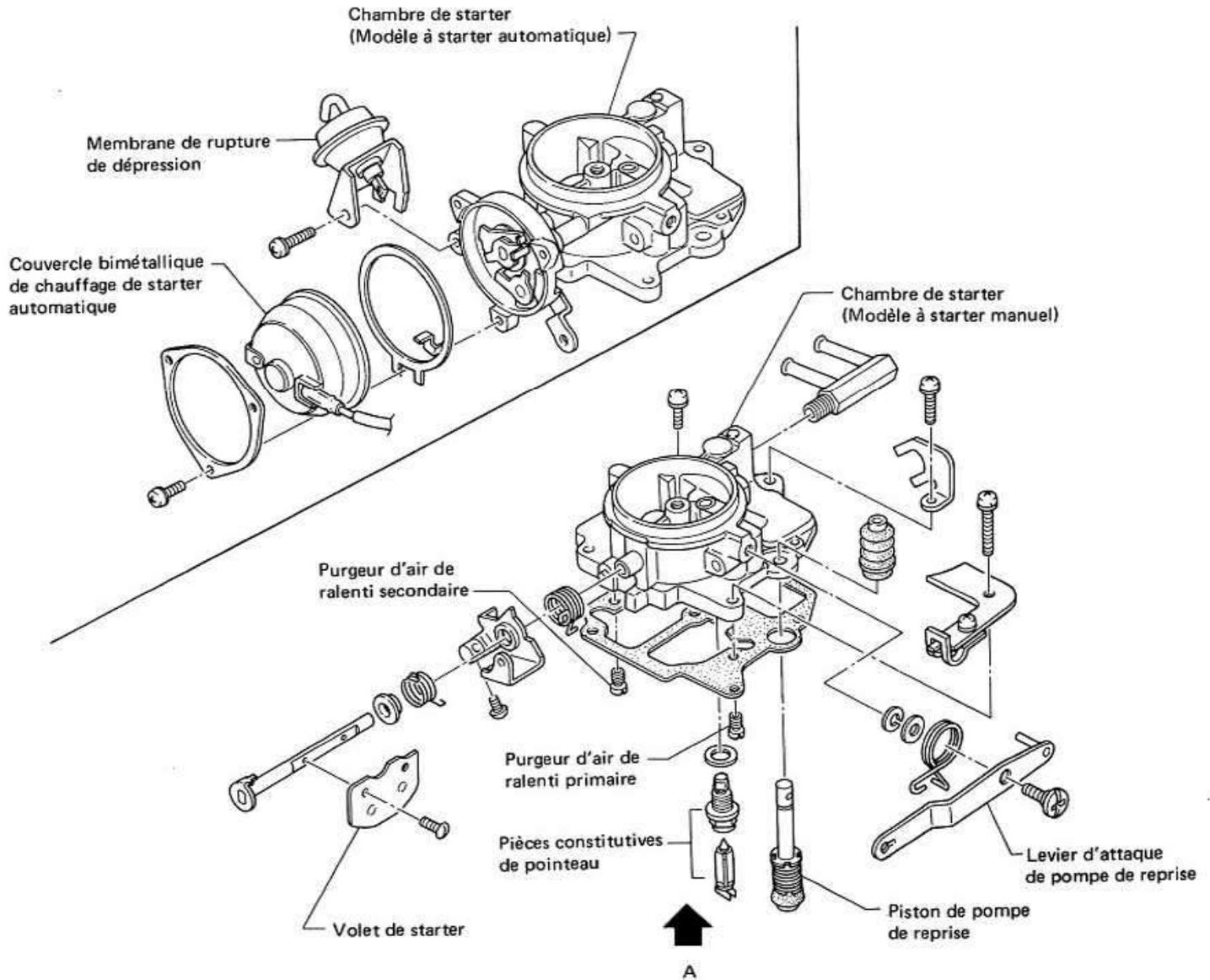


En ce qui concerne les autres contacteurs, se reporter à la section EL.

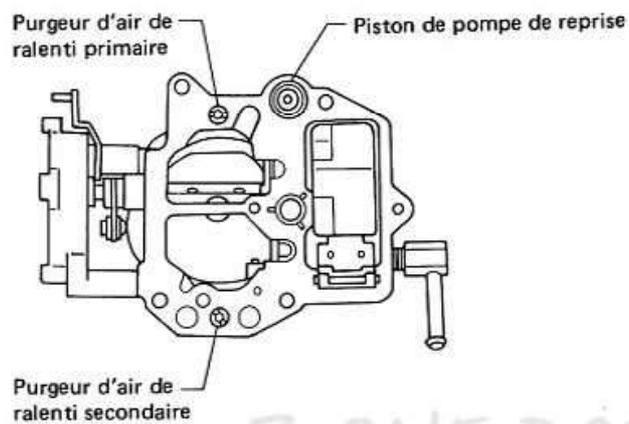
# CARBURATEUR

## Carburateur

### Pièces constitutives de la chambre de starter



Flèche A



Z-ONE-DATSUN

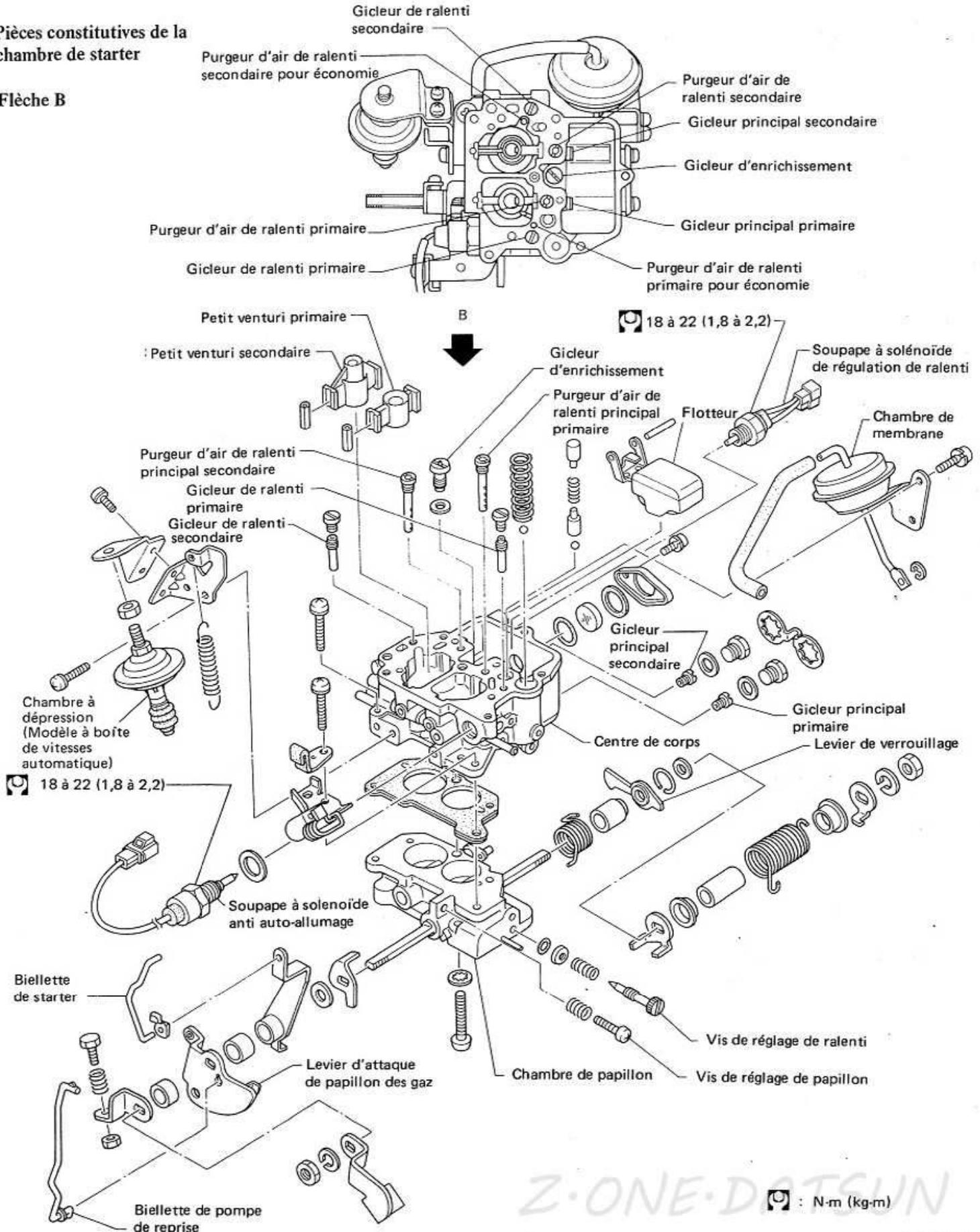
SEF865A

# CARBURATEUR

## Carburateur (Suite)

Pièces constitutives de la chambre de starter

Flèche B

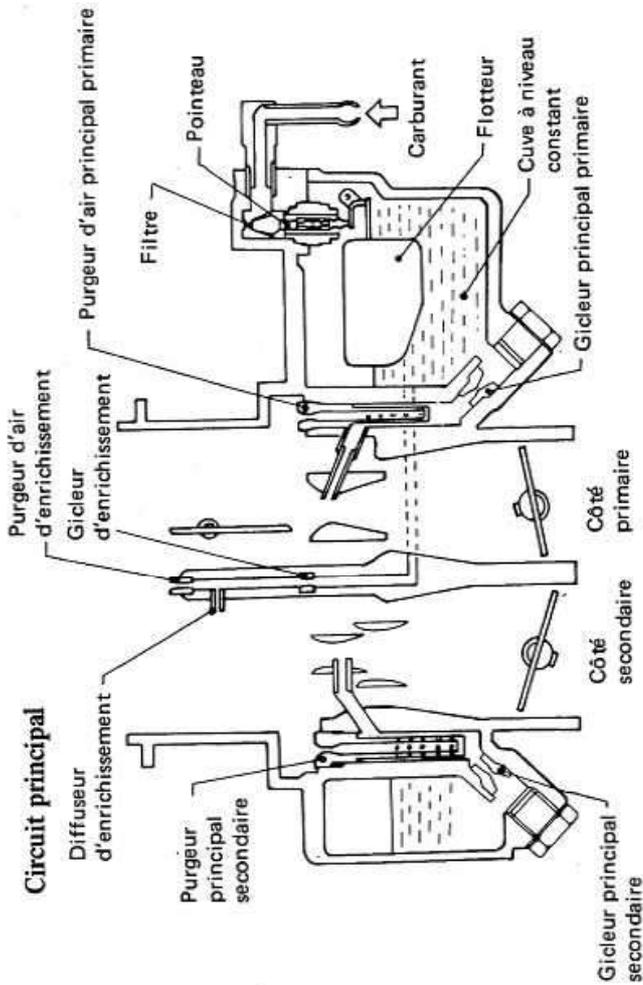
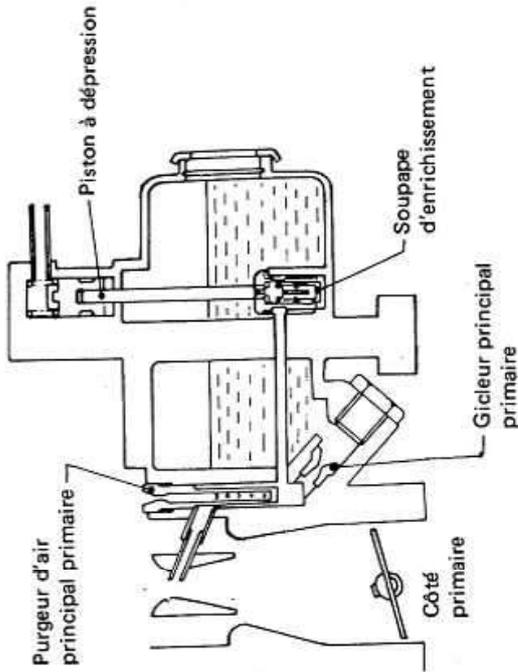


SEF868A

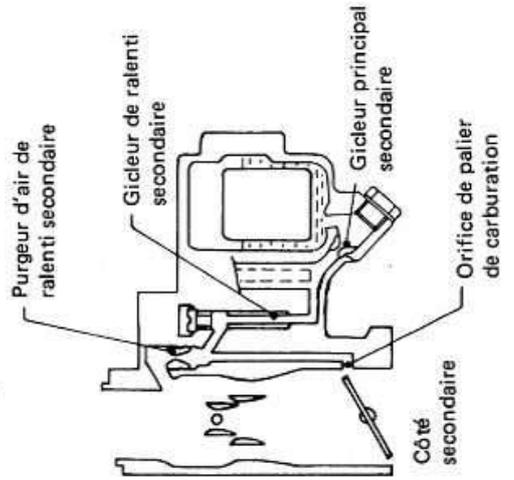
# CARBURATEUR

## Structure

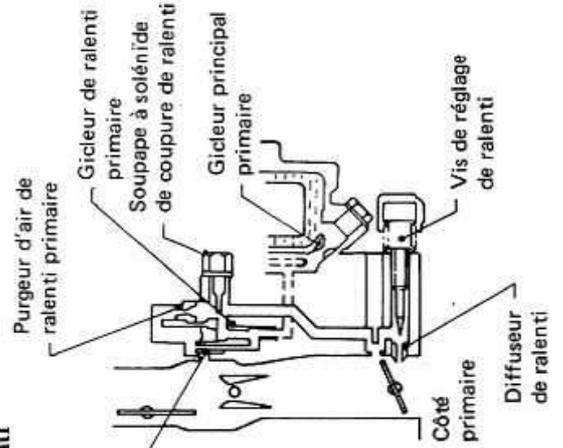
Circuit de soupape d'enrichissement



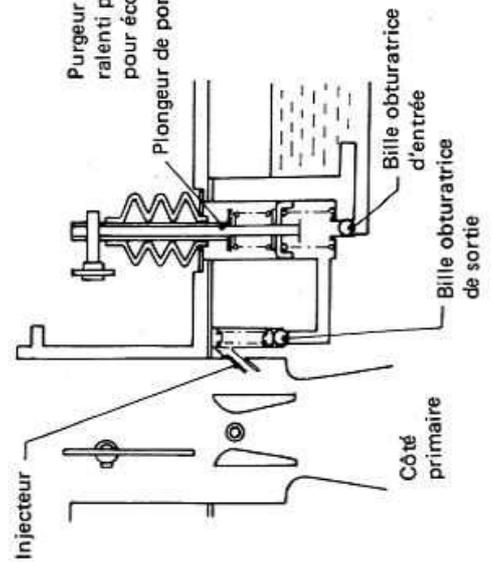
Circuit de palier de carburation



Circuit de ralenti



Circuit de pompe de reprise



# CARBURATEUR

## Vérification et Réglage

### RAPPORT REGIME DE RALENTI/ MELANGE CARBURANT

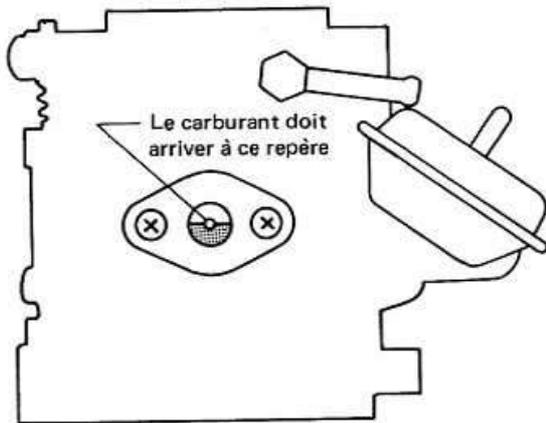
En ce qui concerne la vérification et le réglage du rapport régime de ralenti/mélange carburant, se reporter à la section MA.

### Capuchon de limiteur de ralenti

En ce qui concerne la vérification et le réglage du capuchon de limitation de ralenti, se reporter au paragraphe "Capuchon de limitaion de ralenti" de la section MA.

### NIVEAU DE CARBURANT

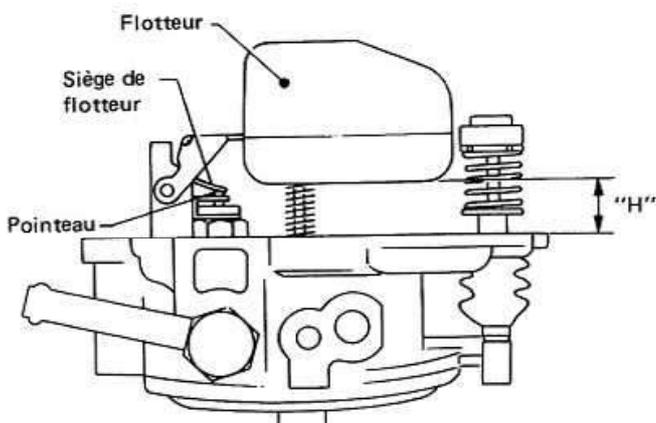
1. Amener le véhicule sur un sol de niveau et vérifier le niveau de carburant dans la cuve à niveau constant en faisant tourner le moteur au ralenti.



SEF876A

2. Régler le niveau de carburant.

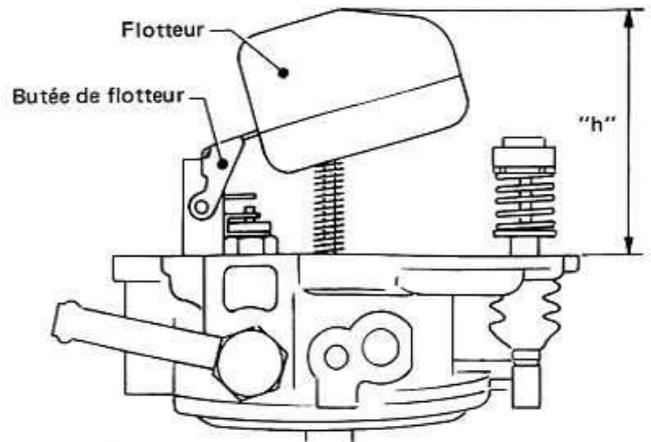
- 1) Position haute "H" du flotteur: 14 mm



SEF877A

Si la valeur spécifiée est dépassée, régler en tordant le siège de flotteur.

- 2) Position basse "B" du flotteur: 46 mm



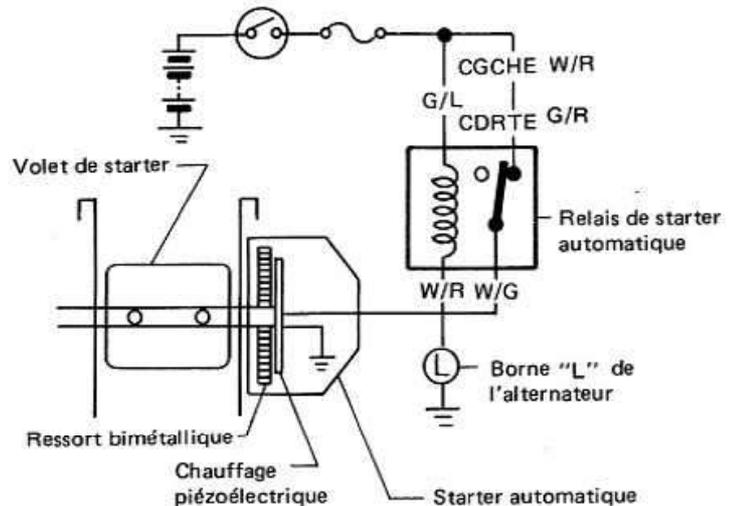
SEF879A

Si la valeur spécifiée est dépassée, régler en tordant la butée de flotteur.

3. Vérifier le niveau de carburant après avoir effectué les réglages.

### STARTER AUTOMATIQUE

#### Mécanisme de starter automatique

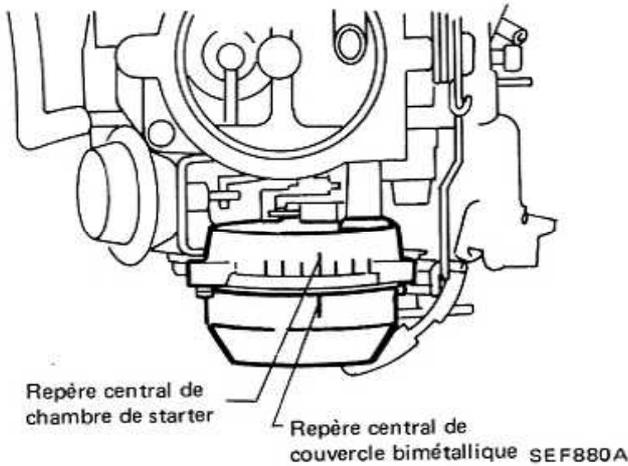


SEF644A

# CARBURATEUR

## Vérification et Réglage (Suite)

1. Avant de démarrer le moteur, amener le papillon des gaz en position d'ouverture totale et vérifier si le volet de starter se ferme convenablement.
2. Pousser le volet de starter à la main afin de vérifier si sa rotation est régulière.
3. Vérifier si le repère central du couvercle bimétallique coïncide bien avec le repère central de la chambre de starter.



4. Vérifier les branchements de fil et démarrer le moteur.
5. Laisser le moteur chauffer puis vérifier si le volet de starter est bien complètement ouvert.

### Relais de starter automatique

Le relais employé est un modèle standard 1T. Se reporter au paragraphe "Implantations des dispositifs électriques" de la section EC quant à son emplacement.

### RALENTI ACCELERE

(Modèle à starter automatique)

1. Faire chauffer le moteur. Déposer le couvercle bimétallique puis amener le bras de ralenti accéléré sur la 2ème position de la came de ralenti accéléré.
2. Relever l'indication de régime moteur. Vérifier le régime de ralenti accéléré.

Régime de ralenti accéléré (2ème position de came):

Modèle à boîte de vitesses manuelle

1.700 à 2.100 tr/mn

Modèle à boîte de vitesses automatique

1.800 à 2.200 tr/mn

3. Si la valeur constatée ne correspond pas à celle spécifiée, régler en faisant tourner la vis de réglage de ralenti accéléré.

4. Le cas échéant, déposer le carburateur et procéder aux réglages de ralenti accéléré indiqués ci-après.

- 1) Amener le bras de ralenti accéléré sur la 2ème position de la came de ralenti accéléré, comme lors de l'alinéa 1 plus haut.

- 2) Régler le jeu "A" entre le papillon des gaz primaire et la paroi interne du carburateur en faisant tourner la came de ralenti accéléré.

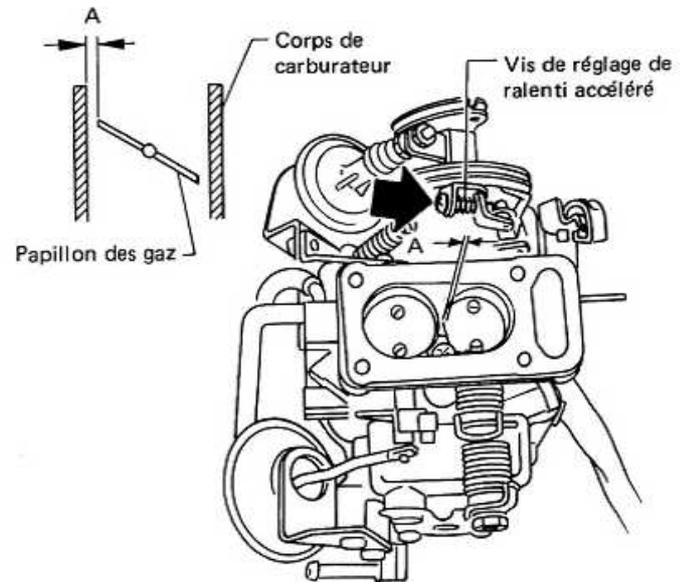
Jeu "A":

Modèle à boîte de vitesses manuelle

$0,44 \pm 0,07$  mm

Modèle à boîte de vitesses automatique

$0,62 \pm 0,07$  mm



SEF869A

### RALENTI ACCELERE (modèle à starter manuel)

Déposer le carburateur et fermer complètement le volet de starter. Vérifier le jeu "A" entre le papillon des gaz primaire et la paroi interne du carburateur.

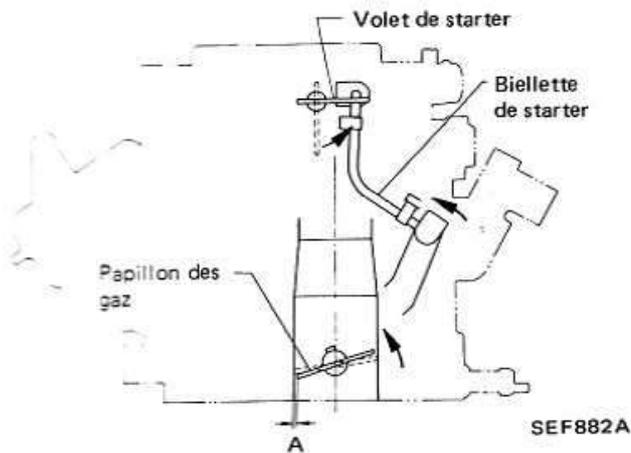
Jeu "A":

$1,33 \pm 0,07$  mm

# CARBURATEUR

## Vérification et Réglage (Suite)

Si la valeur constatée ne correspond pas à celle spécifiée, régler en tordant la biellette de starter.



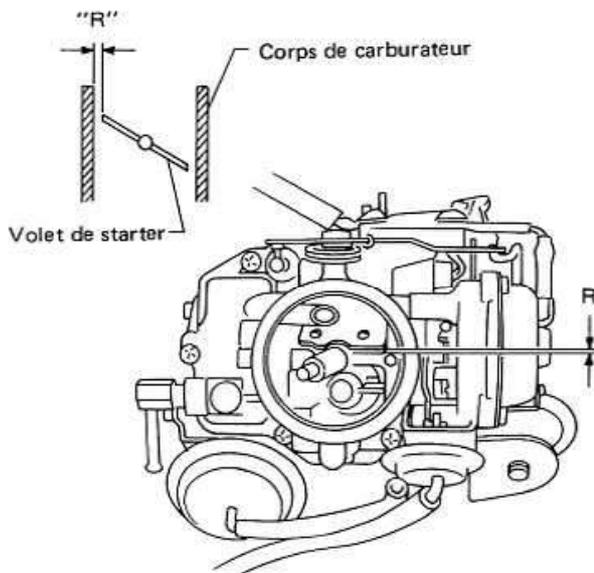
### COUPURE DE DEPRESSION (modèle à starter automatique)

1. Le moteur étant froid, fermer complètement le volet de starter.
2. Pousser la queue de coupure de dépression jusqu'en bout de course, ceci en droite ligne.
3. Ceci étant, vérifier le jeu "R" entre le volet de starter et le corps de carburateur.

Jeu "R":

$1,22 \pm 0,15$  mm

4. Si la valeur constatée ne correspond pas à celle spécifiée, régler en tordant l'axe de volet de starter.

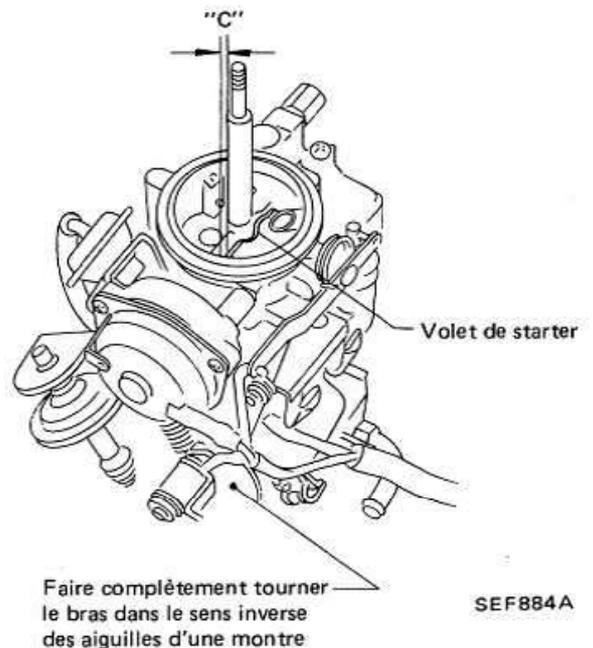
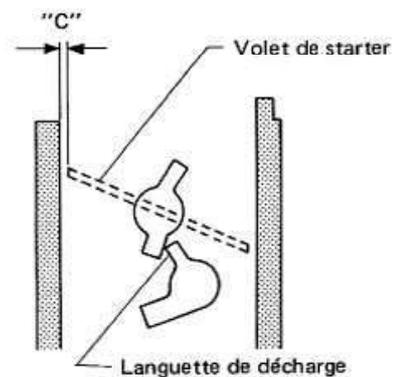


### DECHARGE DE STARTER (modèle à starter automatique)

1. Le moteur étant froid, fermer complètement le volet de starter.
2. Faire tourner l'axe de papillon des gaz jusqu'à ce que le papillon primaire soit intégralement ouvert.
3. Ceci étant, vérifier le jeu "C" entre le volet de starter et le corps de carburateur.

Jeu "C": 2,01 mm

4. Si la valeur constatée ne correspond pas à celle spécifiée, régler en tordant la languette de décharge.



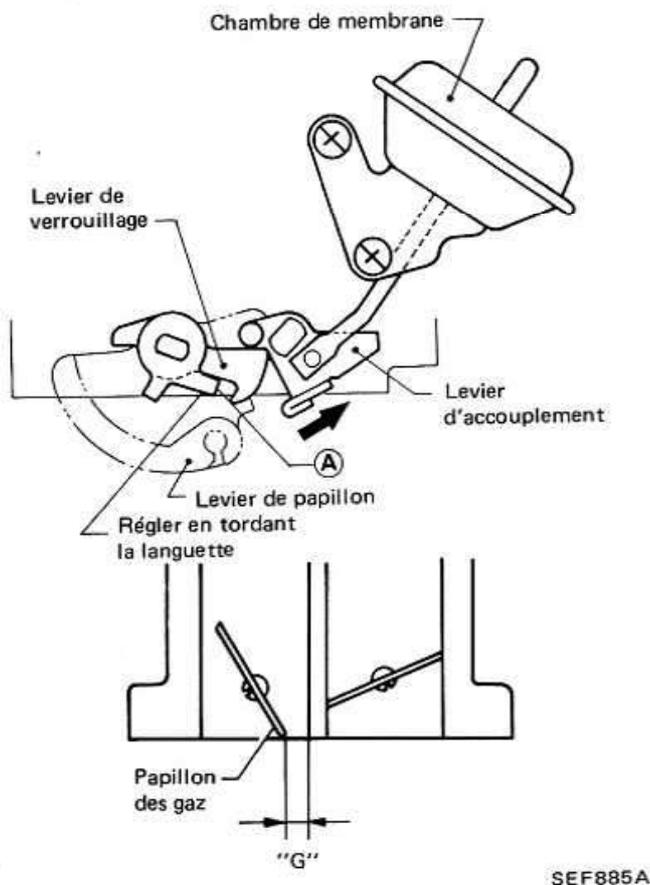
# CARBURATEUR

## Vérification et Réglage (Suite)

### INTERVERROUILLAGE D'OUVERTURE DES PAPILLONS DES GAZ PRIMAIRE ET SECONDAIRE

Vérifier le jeu "G" entre le papillon des gaz et la paroi interne, la plaque de réglage étant en contact avec le levier de verrouillage au point (A), position atteinte en faisant tourner le levier papillon des gaz.

Jeu "G":  
 $5,49 \pm 0,3$  mm



### POMPE DE REPRISE

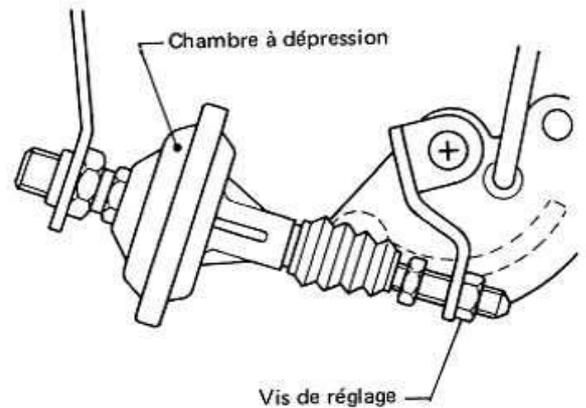
Actionner la pompe de reprise en amenant le levier de papillon des gaz en position d'ouverture, le moteur étant à l'arrêt. Vérifier si l'injecteur de pompe, implanté à l'orifice primaire, injecte le carburant régulièrement sans temps mort.

### CHAMBRE A DEPRESSION (modèle à boîte de vitesse automatique)

1. Faire tourner le papillon des gaz à la main et relever l'indication de régime moteur au moment où la chambre à dépression touche le levier de butée.

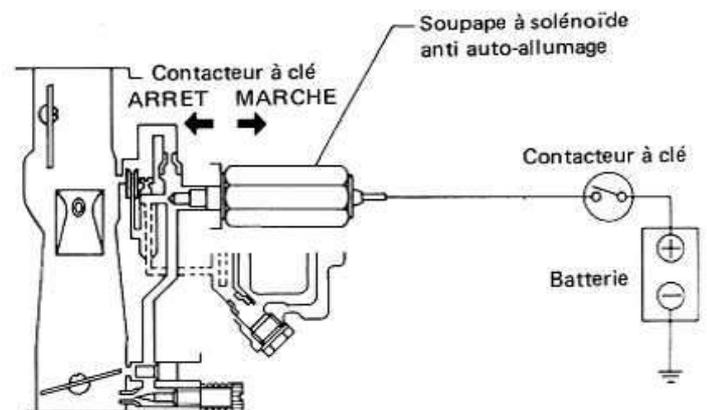
Régime de contact de chambre à dépression:  
1.800 à 2.200 tr/mn

2. Si la valeur constatée ne correspond pas à celle spécifiée, régler en faisant tourner la vis de réglage de la chambre à dépression.



3. Une fois le réglage réalisé, vérifier si le régime du moteur baisse bien régulièrement de 2.000 à 1.000 tr/mn en trois secondes environ.

### SOUPAPE A SOLENOIDE ANTI AUTO-ALLUMAGE



Si le moteur ne s'arrête pas alors que le fil conducteur à été débranché, c'est que le solénoïde est coincé.

Brancher le fil de soupape à solénoïde sur la batterie. La soupape à solénoïde doit émettre un déclic lorsque la batterie est branchée et débranchée.

- Après le remplacement, démarrer le moteur et vérifier s'il n'y a pas de fuite de carburant et si le solénoïde anti auto-allumage est en bon état.

# PARAMETRES D'ENTRETIEN ET CARACTERISTIQUES

## Caractéristiques Générales

### CARBURATEUR

Paramètre	Destination		Sauf Europe et Hong Kong	Europe et Hong Kong	Suède et Suisse			
	Moteur		MA10					
	Boîte/pont		Boîte manuelle	Boîte automatique	Boîte manuelle	Boîte automatique	Boîte manuelle	Boîte automatique
Modèle de carburateur			DCX306-51	DCX306-52	DCZ306-81	DCZ306-82	DCZ306-83	DCZ306-84
Diamètre de sortie d'air	mm	P	26					
		S	30					
Diamètre de venturi	mm	P	20					
		S	27					
D'origine		P	#94			#96		
		S	#130					
1.000 m		P	#91	-				
		S	#127	-				
2.000 m		P	#89	-				
		S	#123	-				
3.000 m		P	#86	-				
		S	#119	-				
4.000 m		P	#83	-				
		S	#115	-				
Purgeur d'air principal		P	#80					
		S	#80					
Gicleur de ralenti		P	#43					
		S	#75					
Gicleur d'air de ralenti		P	#160					
		S	#80					
Gicleur d'enrichissement			#45					

P: Primaire  
S: Secondaire

Z·ONE·DATSUN

# PARAMETRES D'ENTRETIEN ET CARACTERISTIQUES

## Vérification et Réglage

### COMPENSATEUR DE REGIME DE RALENTI

Unité: °C

Température d'ouverture partielle  
de compensateur de ralenti 55 à 64

Température d'ouverture totale  
de compensateur de ralenti Plus de 65

### POMPE A ESSENCE

Pression d'alimentation  
en kPa (bar, kg/cm<sup>2</sup>) 19,6 à 26,5 (0,196 à 0,265,  
0,20 à 0,27)

Capacité pompe à essence 1.100/3.000

### CARBURATEUR

Paramètre	Destination	Sauf Europe et Hong Kong		Europe et Hong Kong		Suède et Suisse	
		Boîte manuelle	Boîte automatique	Boîte manuelle	Boîte automatique	Boîte manuelle	Boîte automatique
	Moteur	MA10					
	Boîte/pont						
Modèle de carburateur		DCX306-51	DCX306-52	DCZ306-81	DCZ306-82	DCZ306-83	DCZ306-84
Type de starter		Manuel		Automatique			
Réglage de niveau de carburant	mm	14					
Jeu entre flotteur et point "H" du carburateur		-					
Jeu entre queue de soupape et point "h" de siège de flotteur		46					
Réglage de ralenti accéléré							
Jeu "A" (*au 2ème arrêt de came)	mm	1,33±0,07		0,44±0,07	0,62±0,07	0,44±0,07	0,62±0,07
Régime de ralenti accéléré	tr/mn	-		1.700 à 2.100	1.800 à 2.200	1.700 à 2.100	1.800 à 2.200
Jeu "R" de réglage de coupure de dépression	mm	-		1,22±0,15			
Jeu "C" de réglage de décharge de starter	mm	-		2,01			
Jeu "G" de réglage d'ouverture d'interverrouillage	mm	5,49±0,3					
Réglage de chambre à dépression							
Jeu entre papillon des gaz et corps de carburateur	mm	-	0,44±0,07	-	0,44±0,07	-	0,44±0,07
Régime de contact de chambre à dépression	tr/mn	-	1.800 à 2.200	-	1.800 à 2.200	-	1.800 à 2.200

\*: Modèle à starter automatique uniquement



# SYSTEME DE DEPOLLUTION

## SECTION **EC**

### SOMMAIRE

DESCRIPTION .....	EC-2
RECYCLAGE DES GAZ DE CARTER .....	EC-4
CIRCUIT DE RECYCLAGE DES CAZ DECHAPPEMENT (E.G.R) .....	EC-5

**EC**

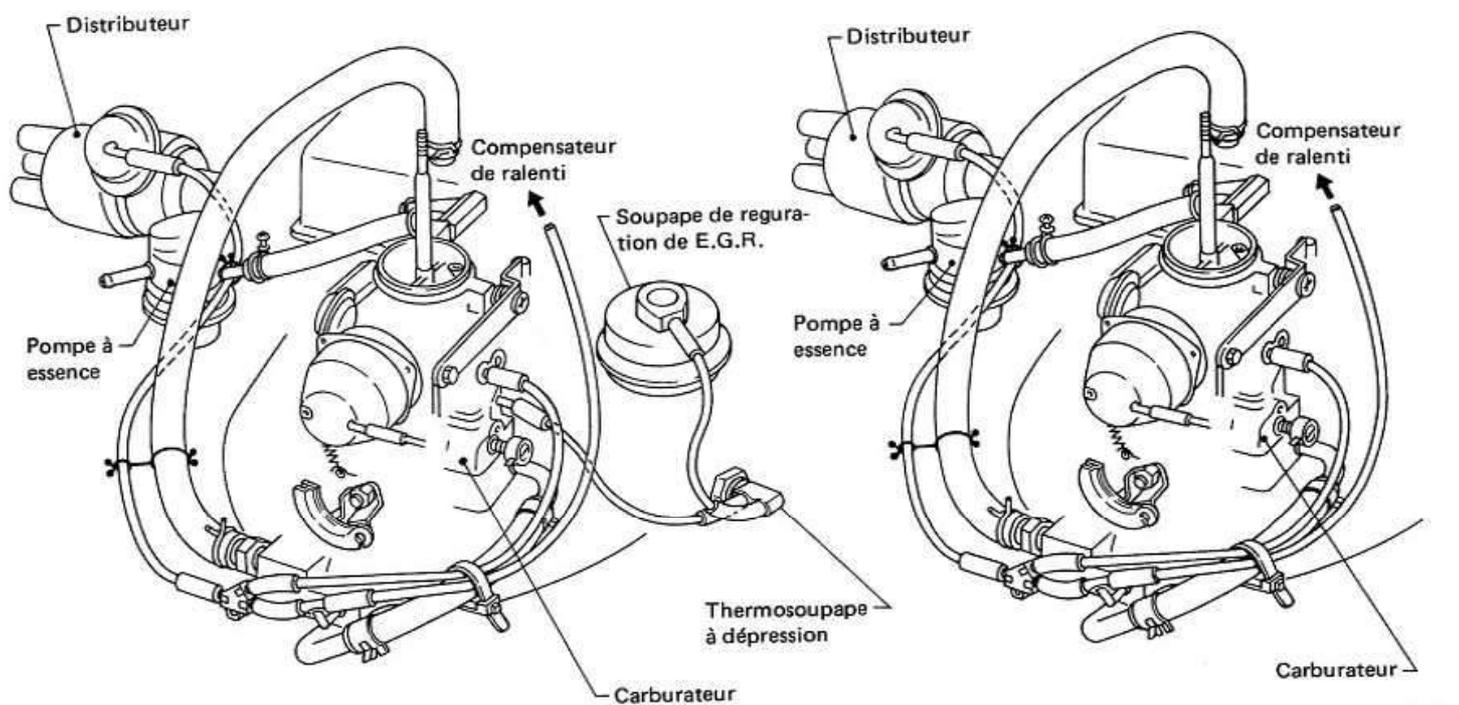
Z·ONE·DATSUN



# DESCRIPTION

Suède et Suisse

Sauf Suède et Suisse



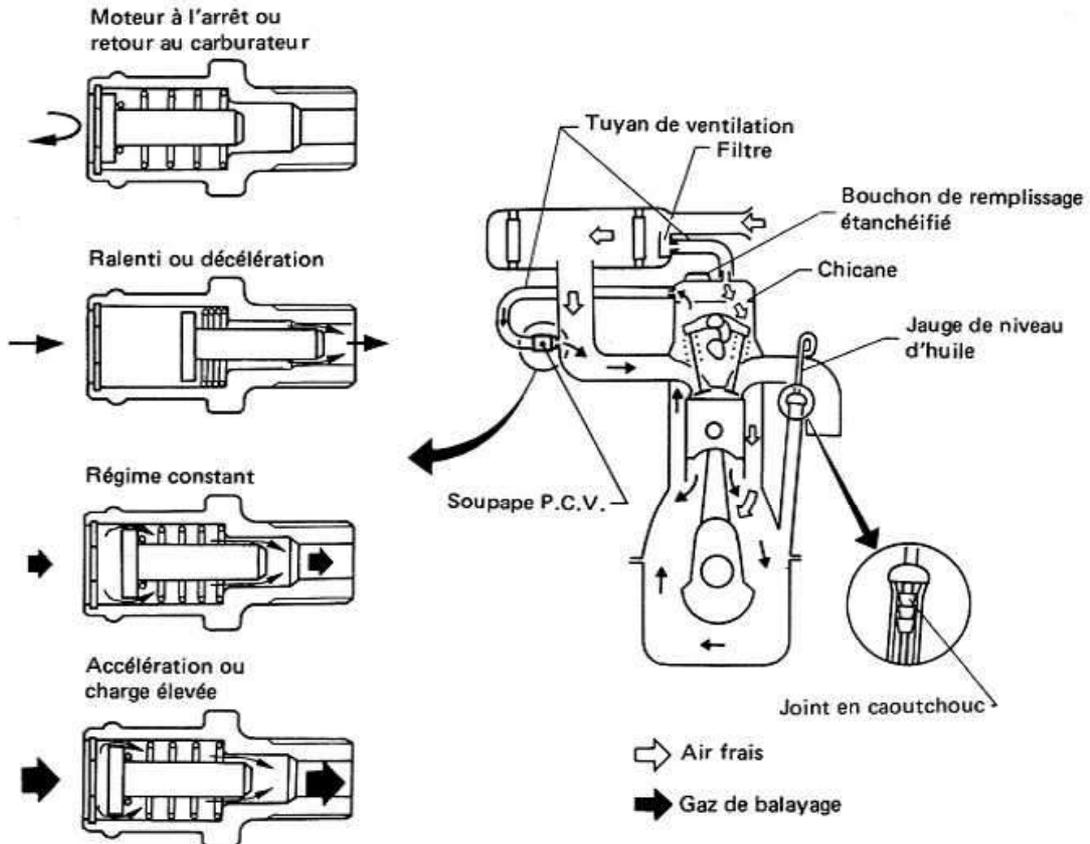
SEC147A

Z·ONE·DATSUN

# RECYCLAGE DES GAZ DE CARTER

## Description

Dans le but de réduire les émanations de HC, ce circuit renvoie les gaz de balayage de carter dans le collecteur d'admission afin de les consumer dans les chambres de combustion par l'intermédiaire de la soupape P.C.V.

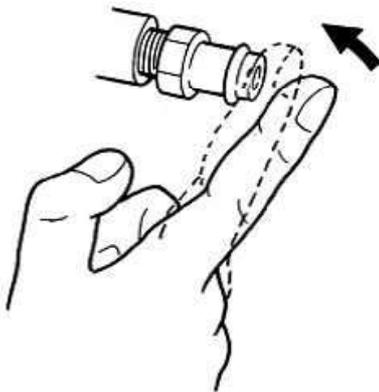


SEC136A

## Verification

### SOUPAPE P.C.V.

Le moteur tournant au ralenti, débrancher le tuyau de ventilation au niveau de la soupape P.C.V.. Si la soupape fonctionne convenablement, elle doit émettre un sifflement lorsque l'air la traverse et une forte dépression doit se manifester si l'on bouche son entrée d'un doigt.



SEC137A

### TUYAU DE VENTILATION

1. Vérifier s'il n'y a pas de fuites aux tuyaux ainsi qu'à leurs branchements.
2. Débrancher tous les tuyaux les nettoyer à l'air comprimé. Remplacer tout tuyau impossible à déboucher.

# CIRCUIT DE RECYCLAGE DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT (E.G.R.)

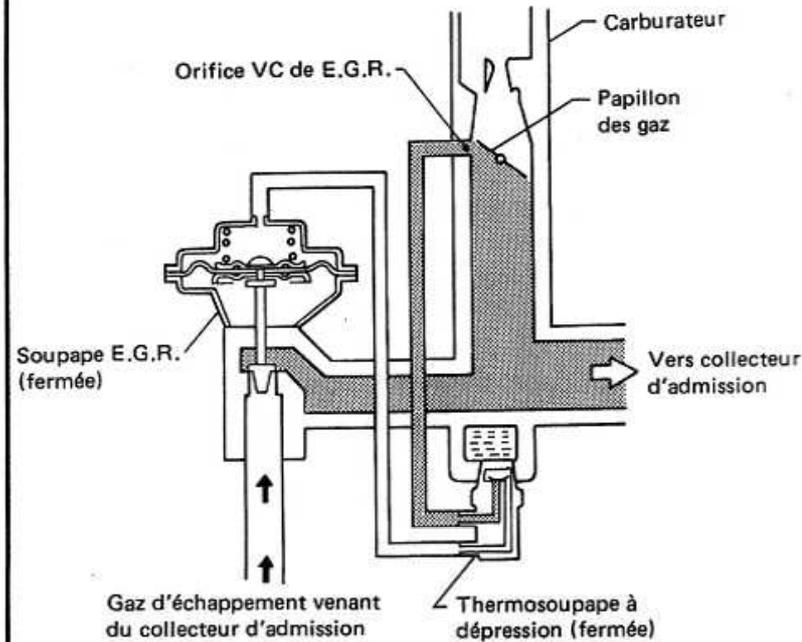
## Description

Le circuit E.G.R. (circuit de recyclage des gaz d'échappement) fonctionne en faisant recirculer les gaz d'échappement dans les chambres de combustion et en abaissant la température de mise à feu afin de réduire les émanations de NOx pendant le processus de combustion.

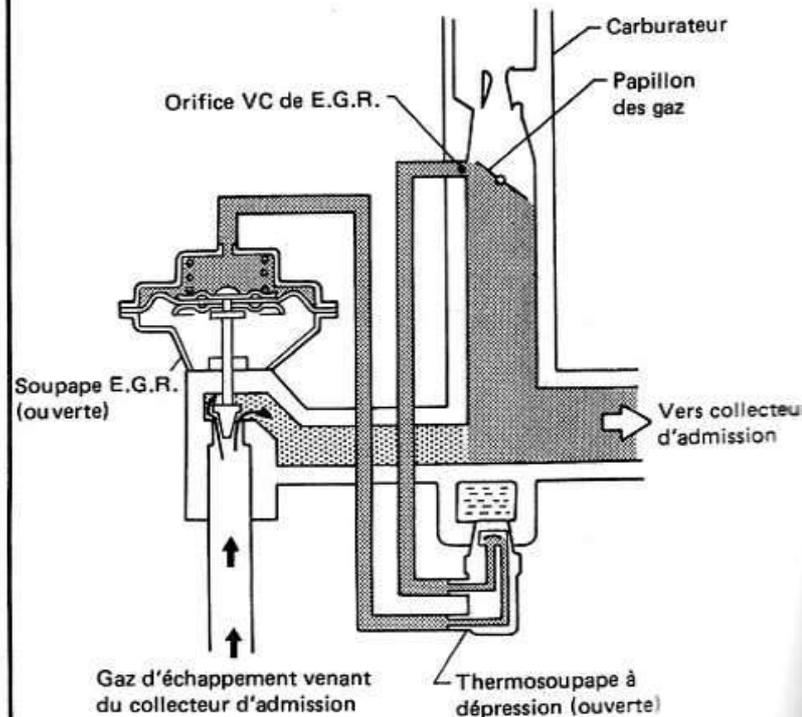
Une soupape de régulation de E.G.R. mesure la quantité de gaz d'échappement recirculant du collecteur d'échappement au collecteur d'admission sous l'effet de la dépression engendrée dans le carburateur. La thermosoupape à dépression est implantée à mi-chemin entre le passage de dépression et la soupape de régulation de E.G.R. Cette soupape a été adoptée afin d'éviter que le régime moteur ne fluctue lorsque la température du liquide de refroidissement est faible.

Lorsque le moteur tourne au ralenti ou à plein régime, la soupape de régulation de E.G.R. se ferme afin de mettre le circuit E.G.R. au repos quelle que soit la température du liquide de refroidissement (fonctionnement de la thermosoupape à dépression).

### Température de refroidissant inférieure à 50° C



### Température de refroidissant supérieure à 50° C

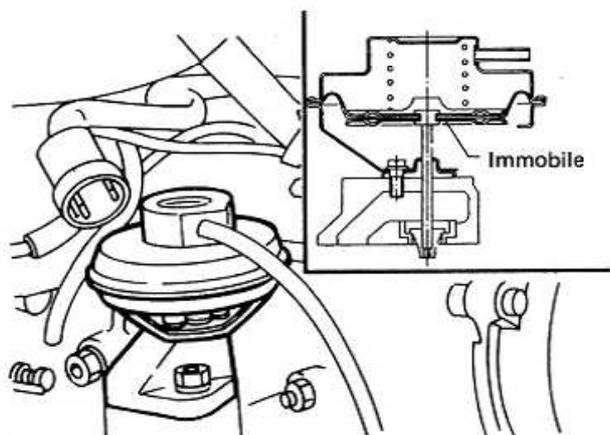


# CIRCUIT DE RECYCLAGE DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT (E.G.R.)

## Vérification

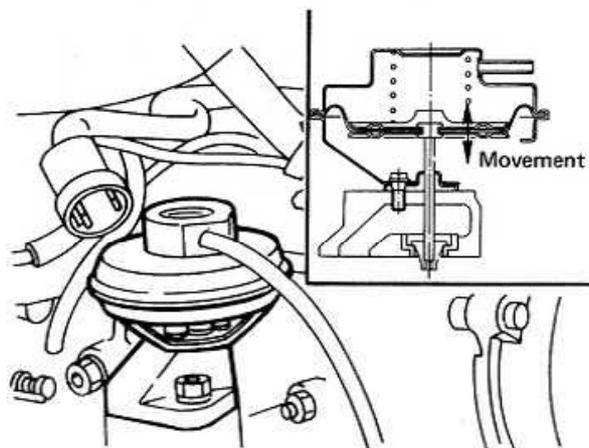
### FONCTIONNEMENT DU CIRCUIT COMPLET

1. Vérifier visuellement le circuit de recirculation E.G.R. Le cas échéant, essayer l'huile afin de faciliter l'observation. Remplacer tout tuyau fissuré ou sectionné.
2. Démarrer le moteur et boucher la soupape de régulation de E.G.R. avec un doigt d'en vérifier le fonctionnement.
- 1) Température de refroidissant inférieure à 30°C: Vérifier si la soupape de E.G.R. reste bien au repos lorsque le régime du moteur augmente du ralenti à 3.000 à 3.500 tr/mn.  
Si la soupape de régulation de E.G.R. fonctionne, vérifier la thermosoupape à dépression.



SEC140A

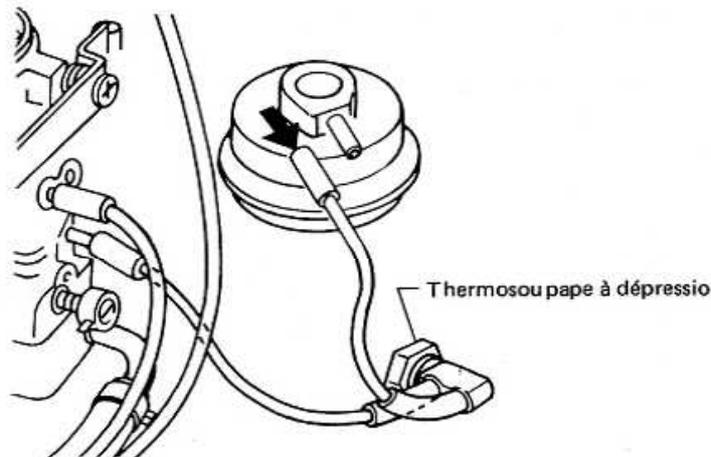
- 2) Température de refroidissant supérieure à 50°C: La soupape de régulation de E.G.R. doit entrer en service lorsque le moteur passe du régime de ralenti à 3.000 à 3.500 tr/mn.



SEC141A

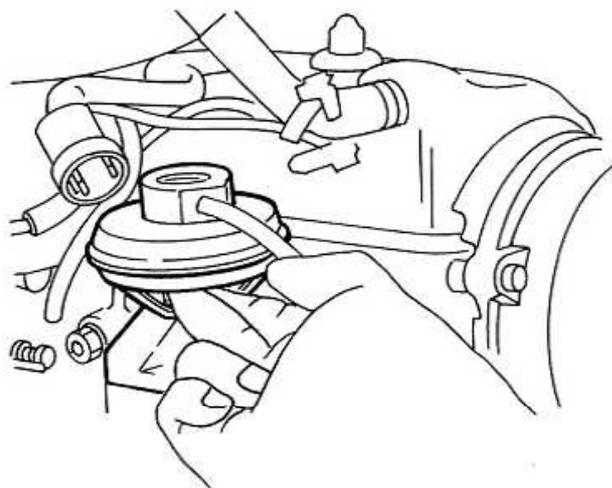
Le circuit de commande de E.G.R. fonctionne normalement si la membrane se déplace vers le haut, faute de quoi il convient de procéder à la vérification indiquée à l'alinéa 3.

3. Débrancher le tuyau de E.G.R. au niveau de la soupape de régulation de E.G.R. En partant du régime de ralenti, accélérer jusqu'à 3.000 à 3.500 tr/mn. Vérifier si la thermosoupape à dépression est bien ouverte et s'il y a une dépression dans le carburateur.



SEC142A

4. Le moteur tournant au ralenti, relever la membrane de la soupape de régulation de E.G.R. en appuyant sur la coupelle inférieure à la main.



SEC143A

Tout est normal si le régime du moteur se déstabilise.

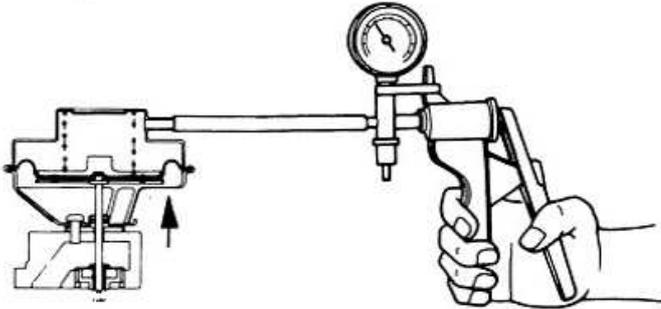
# CIRCUIT DE RECYCLAGE DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT (E.G.R.)

## Vérification (suite)

### SOUPEPE DE REGULATION DE E.G.R.

1. Déposer la soupape de régulation de E.G.R.
2. Envoyer la dépression spécifiée

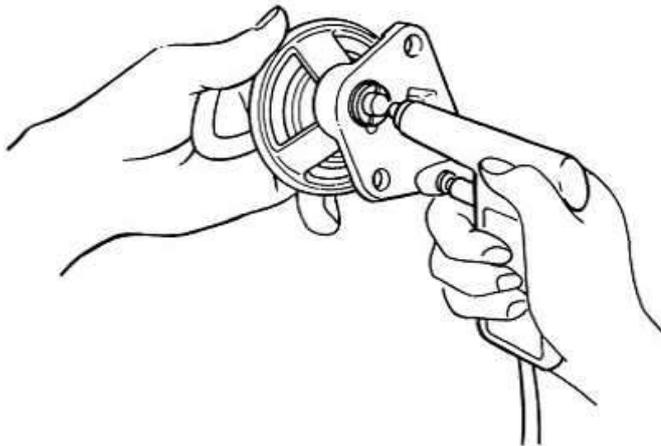
-13,3 à -14,7 kPa (-133 à -147 mbar,  
-100 à 110 mmHg)



SEC144A

3. Vérifier visuellement l'état général de la soupape de régulation de E.G.R. et voir si elle n'est pas froissée ni déformée d'une manière quelconque.
4. Nettoyer le siège de la soupape de régulation de E.G.R. à l'aide d'une brosse et d'air comprimé.

Toujours utiliser un joint neuf.



SEC145A

### THERMOSOUPEPE A DEPRESSION (T.V.V.)

1. Débrancher le tuyau à dépression reliant la soupape T.V.V. à la soupape de régulation de E.G.R.
2. Démarrer le moteur et vérifier si l'ouverture et la fermeture de la T.V.V. se font bien aux températures de refroidissant spécifiées.
3. En cas de mauvais fonctionnement, déposer les contacteurs.

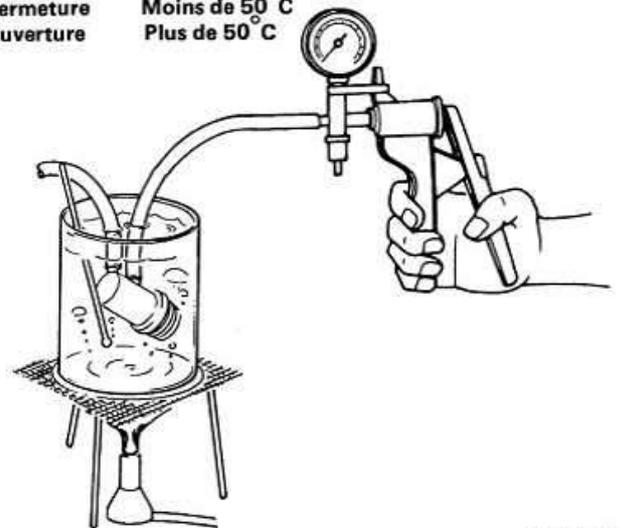
Vidanger environ 1 litre de liquide de refroidissement avant de procéder au démontage.

4. Communiquer une dépression à la thermosoupape à dépression et vérifier si elle s'ouvre au dessus de la température spécifiée commandant le passage de dépression.

Ne pas laisser d'eau pénétrer dans la thermosoupape à dépression.

Températures spécifiées:

Fermeture	Moins de 50 °C
Ouverture	Plus de 50 °C



SEC146A

5. Remettre la T.V.V. en place.

Ne pas omettre de passer du produit d'étanchéité sur le filetage de la soupape neuve avant de la mettre en place.

 : Thermosoupape à dépression  
Moins de 22 N·m (2,2 kg-m)

Z·ONE·DATSUN



# COMMANDE, ALIMENTATION ET ECHAPPEMENT DU MOTEUR

## SECTION **FE**

### SOMMAIRE

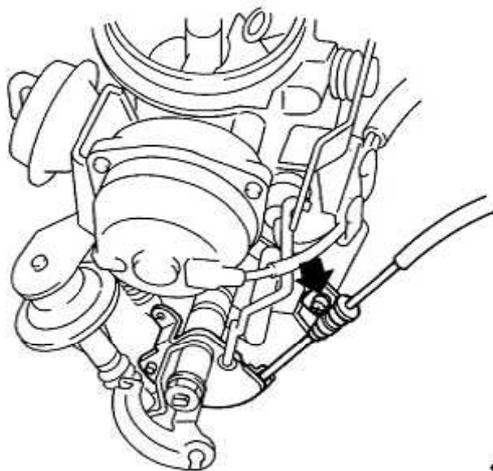
CIRCUIT DE COMMANDE DU MOTEUR .....	FE-2
CIRCUIT DE CARBURATION .....	FE-3
CIRCUIT D'ECHAPPEMENT .....	FE-4

Z·ONE·DATSUN

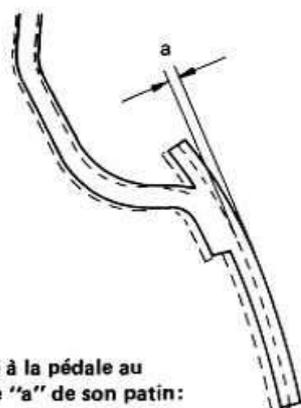
# CIRCUIT DE COMMANDE DU MOTEUR

## Câble D'accélérateur

- Vérifier si le papillon des gaz s'ouvre bien au maximum lorsque la pédale d'accélérateur est appuyée jusqu'au plancher et s'il retourne à la position de ralenti une fois que la pédale a été relâchée.
- Régler la garde à la pédale d'accélérateur.



SFE694



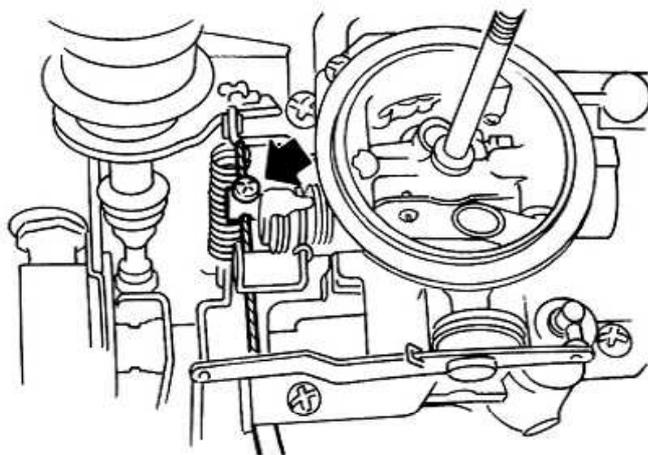
Garde à la pédale au centre "a" de son patin: 1 à 3 mm

SFE534

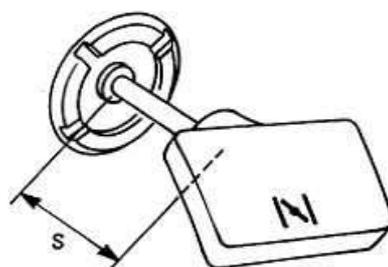
- Vérifier si le contact des pièces afférentes à la commande d'accélération avec les pièces adjacentes est convenable.
- Attention à ne pas tortiller ni érafler le câble interne lors du branchement de l'ensemble de câble d'accélération!
- Passer une fine couche de graisse à usages multiples préconisée sur toutes les parois de coulissement et de frottement. Ne pas graisser le câble.

## Câble de Starter (Starter Manuel)

Vérifier si le volet de starter s'ouvre bien totalement lorsque la manette de starter est complètement repoussée et s'il se ferme lorsqu'elle est totalement tirée.



SFE696

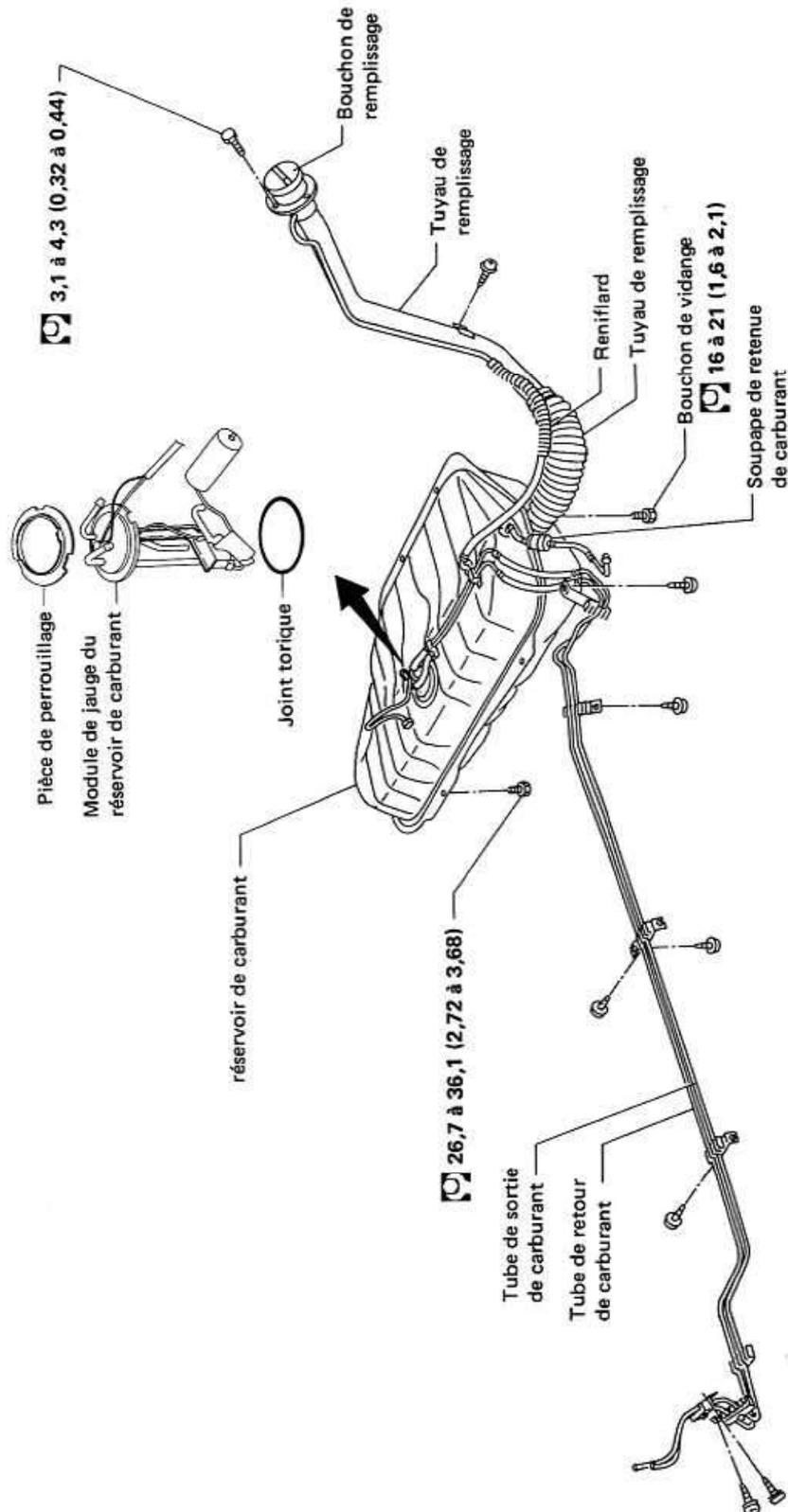


Course de câble: 21 à 25 mm

SFE697

# CIRCUIT DE CARBURATION

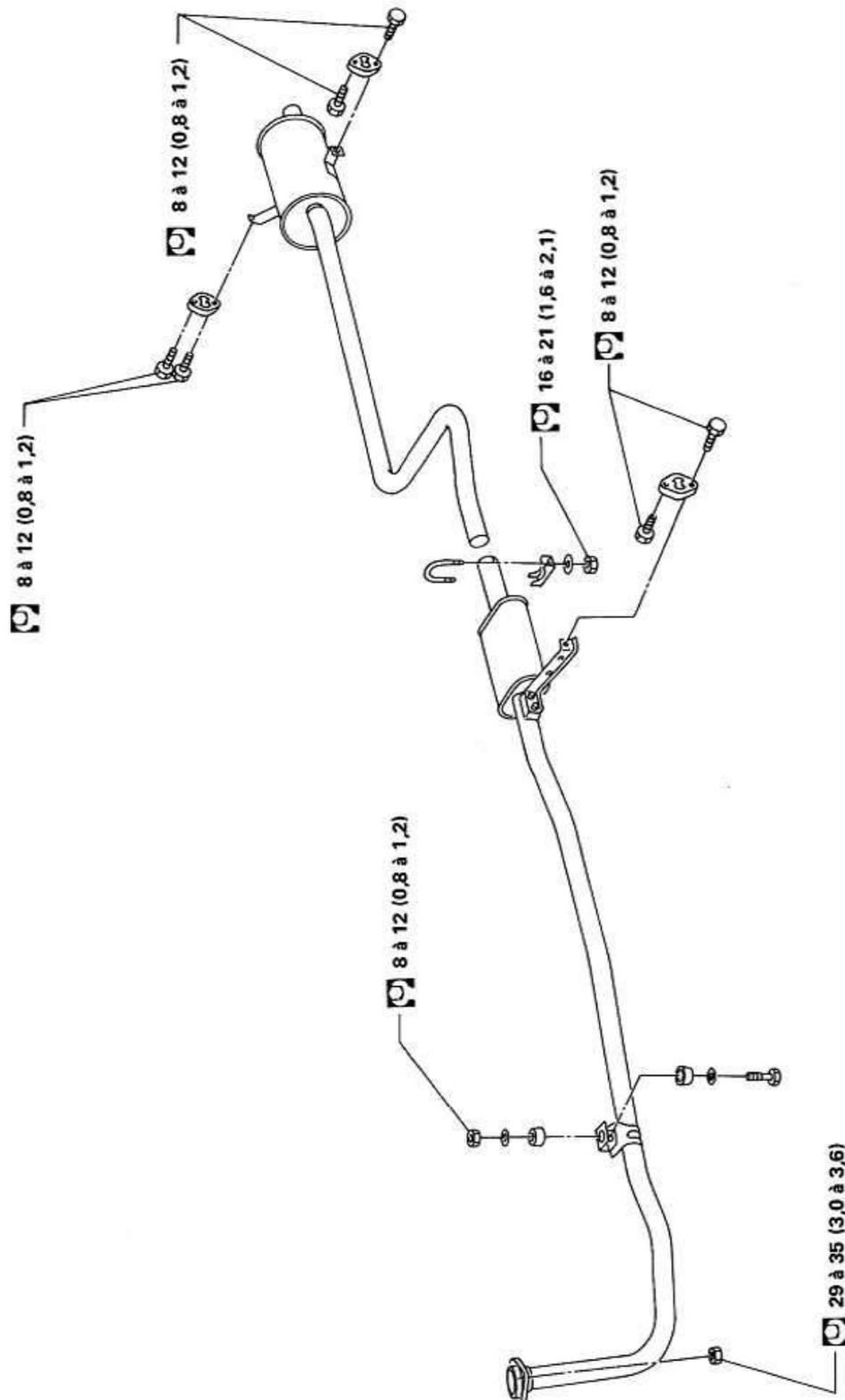
- Ne débrancher les conduites d'alimentation qu'en cas de nécessité absolue.
- Ne pas entortiller ni couder les tuyaux et tubes en place.
- Ne pas trop serrer les colliers de tuyau, faute de quoi ces derniers subiraient des dégâts.
- Attention au sens de la soupape de retenue de carburant lors de sa mise en place! (Voir la section EC).
- Faire tourner le moteur et voir si les branchements ne fuient pas.



: N·m (kg·m)

# CIRCUIT D'ÉCHAPPEMENT

- Pour déposer le silencieux, soulever l'arrière du véhicule sur un cric afin de ménager un espace suffisant entre le sol et l'essieu arrière.
- Lors du branchement des tubes d'échappement, passer du produit d'étanchéité d'origine Nissan "Exhaust Sealant Kit 20720-N2225" ou un équivalent sur les jonctions afin d'empêcher les fuites de gaz d'échappement.



 : N·m (kg·m)

SFE699

# EMBRAYAGE

## SECTION **CL**

### SOMMAIRE

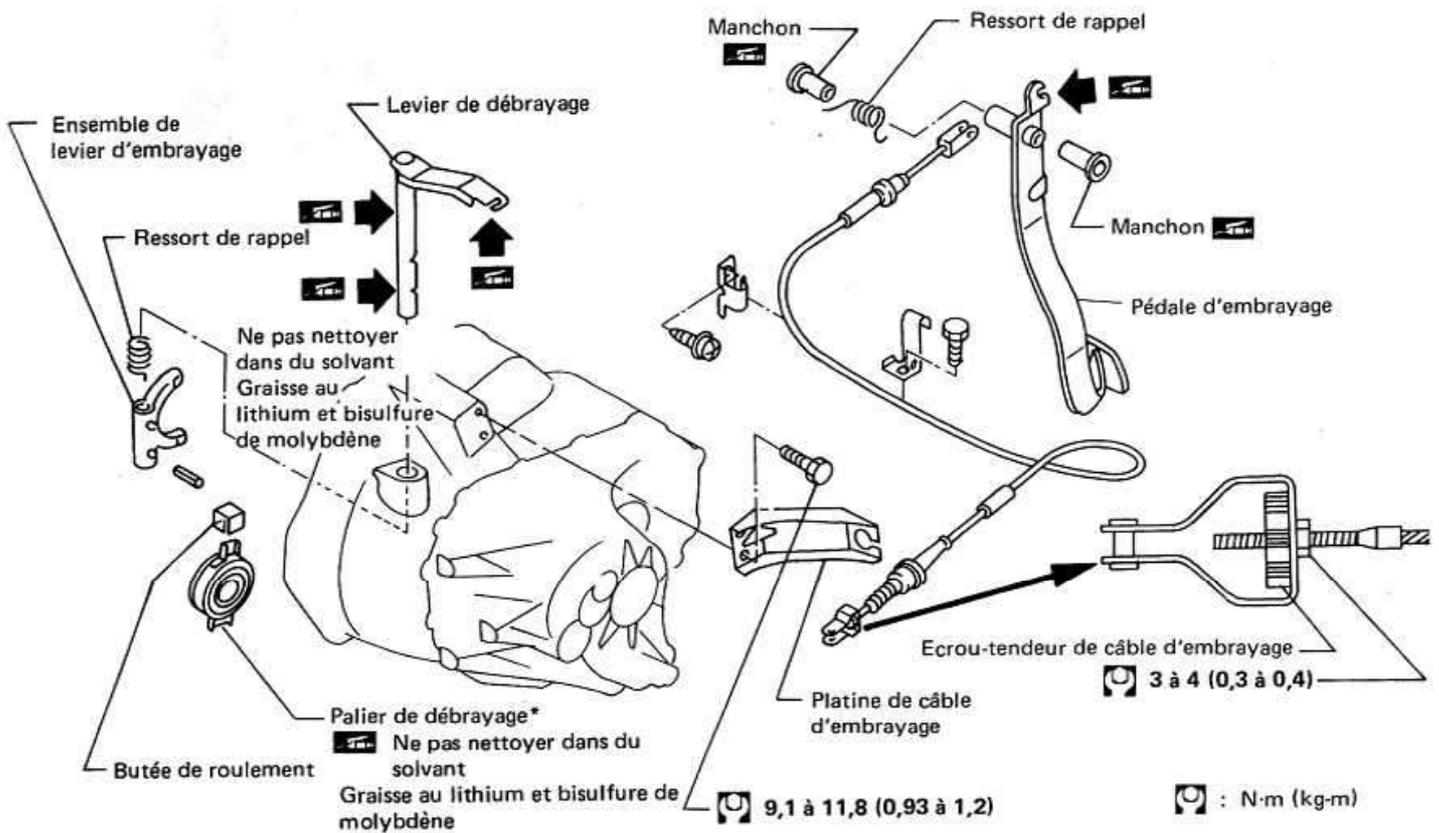
ORGANES DE COMMANDE D'EMBRAYAGE .....	CL-2
EMBRAYAGE .....	CL-4
PARAMETRES D'ENTRETIEN ET CARACTERISTIQUES .....	CL-7
OUTILS SPECIAUX .....	CL-8

**CL**

Z·ONE·DATSUN

# ORGANES DE COMMANDE D'EMBRAYAGE

## Organes de commande d'embrayage

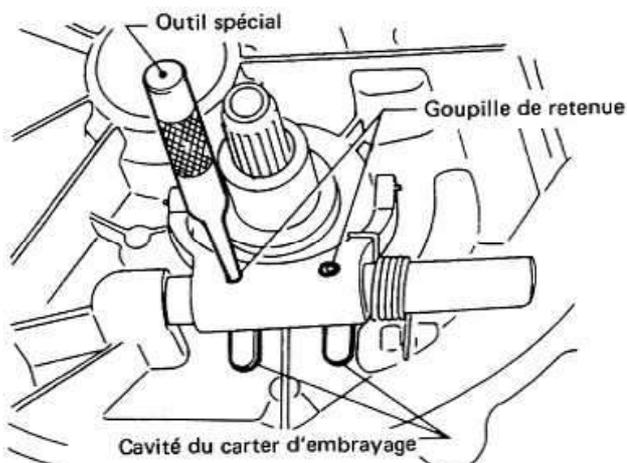


\*: Passer une fine couche de graisse

SCL157

## \_Dépose de la Fourchette de Débrayage

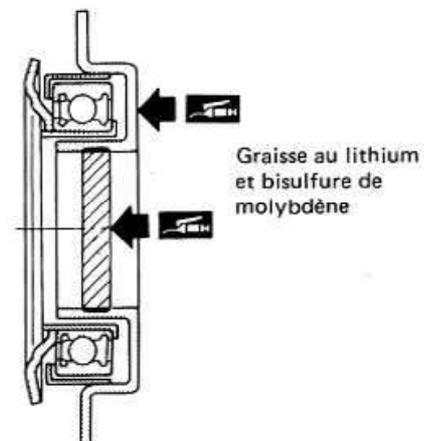
Faire coïncider la goupille de retenue avec la cavité du carter d'embrayage et chasser la goupille à l'aide de l'outil spécial indiqué.



SCL149

## Lubrification du Palier de Débrayage

- Graisser à l'aide de la graisse préconisée.
- Passer une fine couche de graisse préconisée.

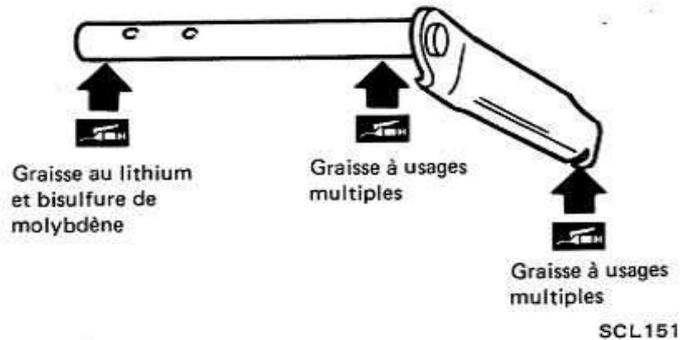


SCL150

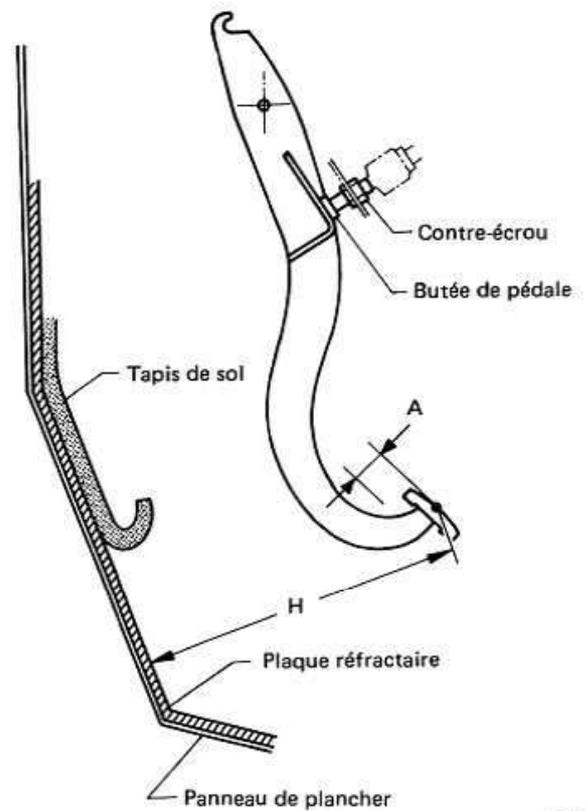
# ORGANES DE COMMANDE D'EMBRAYAGE

## Lubrification de la Fourchette de Débrayage

Graisser à l'aide des graisses préconisées.



## Réglage de la Pédale D'embrayage



Hauteur "H" de pédale:

Modèle à CGCHE:

198 à 208 mm

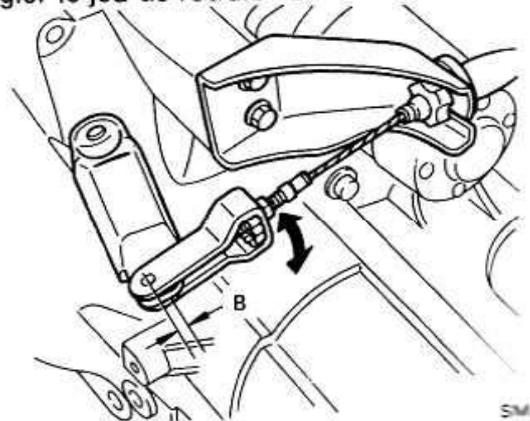
Modèle à CDRTE:

203 à 213 mm

Garde "A" à la pédale:

18 à 28 mm

1. Régler la hauteur de la pédale à l'aide de la butée de pédale.
2. Régler le jeu de retrait "B" du levier.



Jeu "B" de retrait du levier:

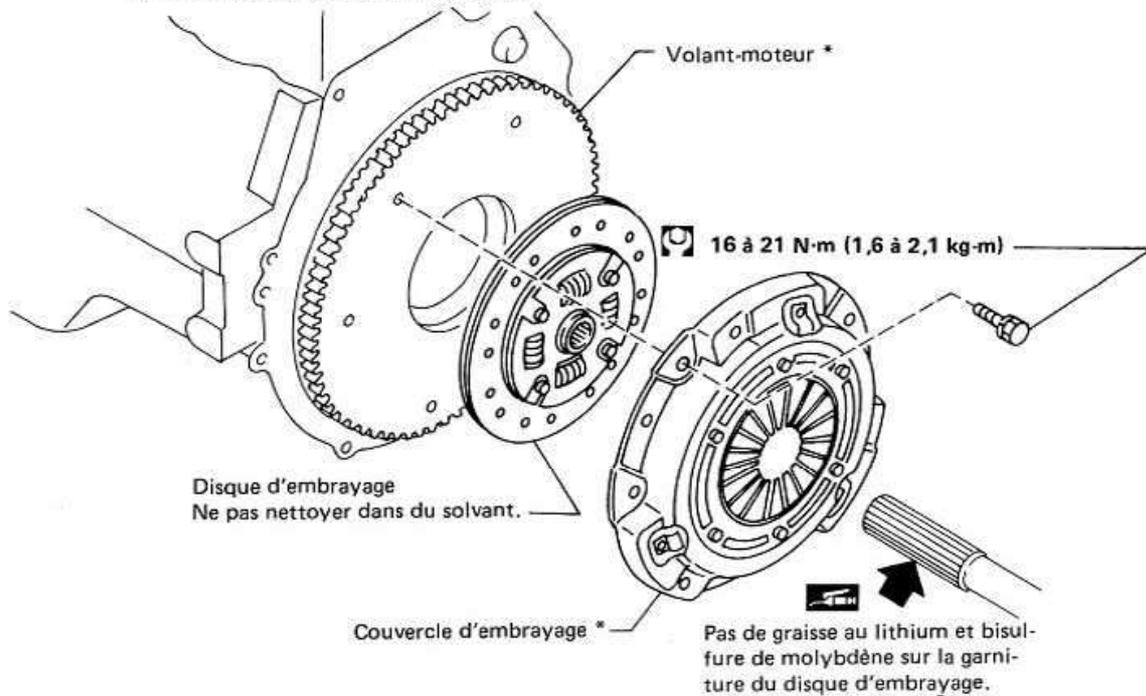
2 à 4 mm

3. Ceci fait, mesurer la garde "A" à la pédale au centre de son patin.

# EMBRAYAGE

## Embrayage

\*: Les brûlures ou décolorations légères de la paroi de contact avec le disque d'embrayage peuvent être éliminées par ponçage à la toile émeri.



SCL158

### ATTENTION:

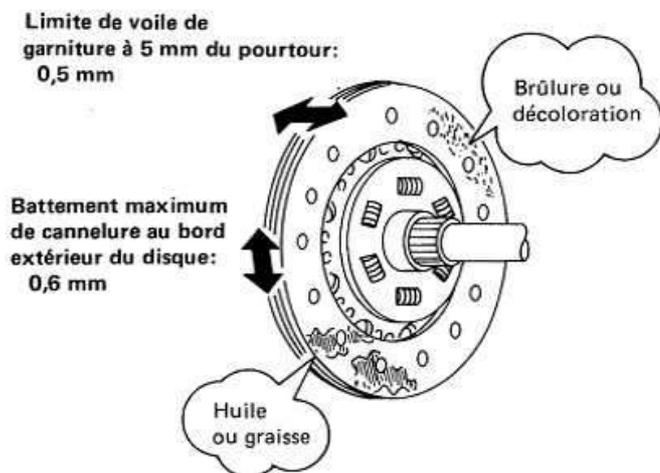
Bien essuyer le disque d'embrayage à l'aide d'un collecteur de poussière après l'avoir nettoyé avec un chiffon. Ne pas utiliser d'air comprimé.

Z·ONE·DATSUN

# EMBRAYAGE

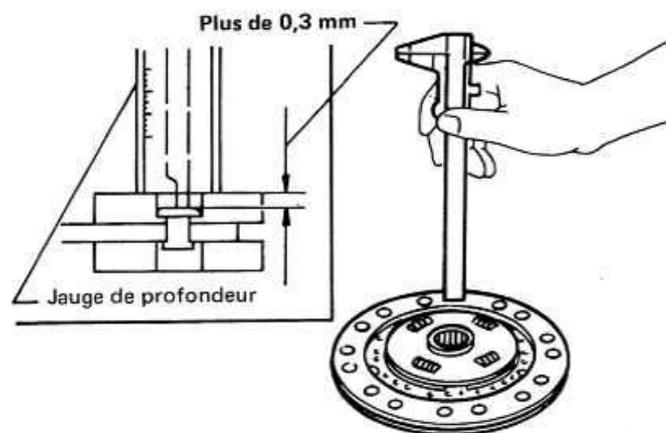
## — Vérification du Disque D'embrayage

Vérifier le voile du disque d'embrayage etc.



SCL153

Vérifier le degré d'usure du disque d'embrayage.



SCL159

## Vérification du Couvercle D'embrayage.

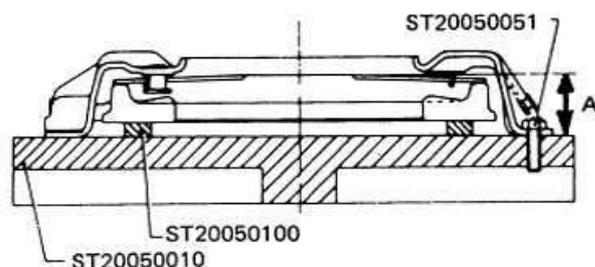
- Mettre l'outil spécial indiqué en place et vérifier la hauteur du ressort ainsi que la régularité de ses membranes.

Hauteur "A" de ressort à membranes:

27 à 29 mm

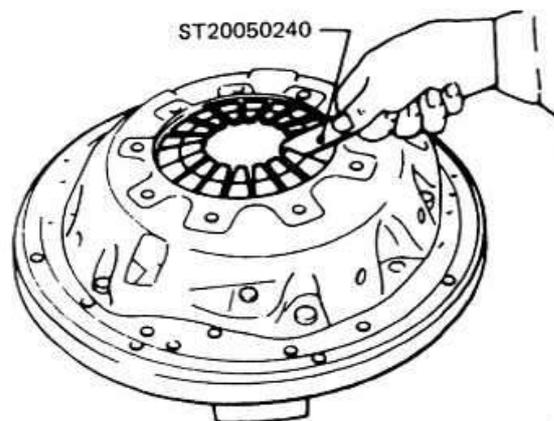
Limite d'irrégularité:

Moins de 0,5 mm



SCL155

- Rectifier les irrégularités éventuelles du ressort à membranes à l'aide de l'outil spécial indiqué.



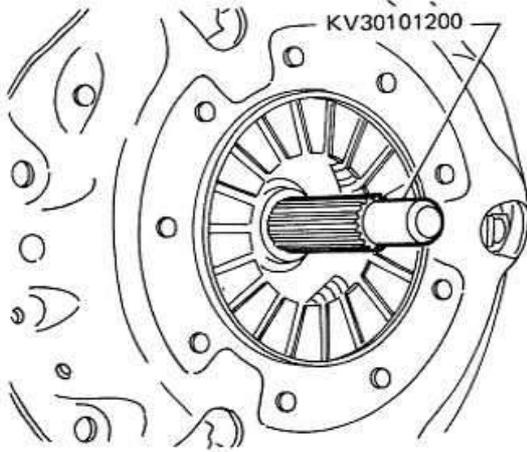
SCL018

- Vérifier le degré d'usure ainsi que l'état général des anneaux de poussée en secouant l'ensemble de couvercle verticalement afin de détecter tout cliquetis ou bien en tapotant légèrement les rivets à l'aide d'un marteau pour entendre tout bruit anormal éventuel.

# EMBAYAGE

## Mise en Place du Couvercle D'embrayage

Introduire l'outil spécial indiqué dans le moyeu du disque d'embrayage pour la mise en place du couvercle et du disque d'embrayage.



SCL143

# PARAMETRES D'ENTRETIEN ET CARACTERISTIQUES

## Caractéristiques Générales

### DISQUE D'EMBAYAGE

Type	160CBL
Cotes de garniture Diam. extérieur x Diam. intérieur x Epaisseur mm	160 x 110 x 3,2
Nombre de ressorts de torsion	4

### COUVERCLE D'EMBAYAGE

Modèle	D160K
Pleine charge N (kg-m)	2.452 (250)

## Vérification et Réglage

### PEDALE D'EMBAYAGE

Unité: mm

Hauteur "H" de pédale Modèle à CGCHE	198 à 208
Modèle à CDRTE	203 à 213
Garde "A" à la pédale	18 à 28
Jeu "B" du levier de retrait	2 à 4

### DISQUE D'EMBAYAGE

Unité: mm

Modèle	160CBL
Limite de profondeur de têtes de rivet depuis la paroi de garniture	0,3
Limite de voile de garniture à 5 mm du pourtour	0,5
Battement maximum de cannelures au bord extérieur du disque	0,6

### COUVERCLE D'EMBAYAGE

Unité: mm

Modèle	D160K
Hauteur de ressort à membranes	27,0 à 29,0
Irrégularité de hauteur de doigts de ressort à membrane	Moins de 0,5

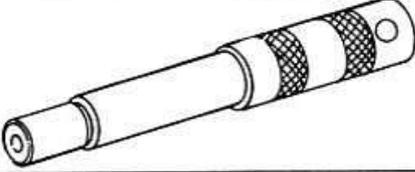
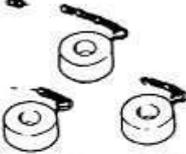
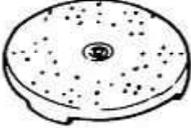
## Couples de Serrage

Unité	N-m	kg-m
Contre-écrou de boulon de butée de pédale	12 à 15	1,2 à 1,5
Contre-écrou de câble d'embrayage	3 à 4	0,3 à 0,4
Boulon d'accouplement de couvercle d'embrayage	16 à 21	1,6 à 2,1
Boulon d'accouplement de platine de câble d'embrayage	9,1 à 11,8	0,93 à 1,2

# OUTILS SPECIAUX

## Outils Spéciaux

\*: Outil spécial Nissan ou équivalent

Référence	Désignation	
KV30101200	Barre d'alignement d'embrayage	
ST20050100	Entretoise	
ST20050010	Plaque d'embase	
ST20050051*	Boulon d'accouplement	
ST20050240*	Clé de réglage de ressort à membranes	

Z·ONE·DATSUN